



MINISTÉRIO DO AMBIENTE
Gabinete da Ministra

520.2/585 ✓
Cabeçalho da Comunicação do Despacho CA

Elise
19.06.16

MA - DGA					
14 JUN 99 009242					
DG	<input type="checkbox"/>	SDG1	<input type="checkbox"/>	SDG2	<input type="checkbox"/>
DGL/PID	<input type="checkbox"/>	SAI	<input checked="" type="checkbox"/>	SIA	<input type="checkbox"/>
GTE	<input type="checkbox"/>	GIA/A	<input type="checkbox"/>	SEP	<input type="checkbox"/>
LAB	<input type="checkbox"/>	GAAs	<input type="checkbox"/>	DAA	<input type="checkbox"/>
GAJ	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
RCP	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
RPE	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

feito of. à CA
n.º c/ parecer e relat.
99.6.23 Q.

→ REMETIDO
-DGA(ORIG.INF.)
-IPAMB
-MEPAT

Exmo Senhor
Presidente da Junta Autónoma das
Estradas
Praça da Portagem

2800 Almada

Sua referência

Sua comunicação de

Nossa Referência
MA/2819/99/3595/3424
PROC.º 29.232

Data

11 JUN 1999

ASSUNTO: PROCESSO AIA—"A14-AUTO ESTRADA FIGUEIRA DA FOZ/COIMBRA (NORTE)-SUBLANÇO SANTA EULÁLIA/COIMBRA (NORTE) TRECHO 2" (585). INF.82/99-SAI/DIA DA DIRECÇÃO GERAL DO AMBIENTE.

Encarrega-me Sua Excelência a Ministra do Ambiente de enviar a V. Exa. cópia da informação acima referenciada, respeitante ao processo mencionado em epígrafe, sobre a qual recaíu o despacho que se transcreve:

Visto. Concordo nos
termos propostos.
99.06.08
Ass. Elisa Guimarães Ferreira.

Com os melhores cumprimentos

A CHEFE DO GABINETE

(Maria José Ribeiro)

Anexo: O mencionado + Parecer + Relatório /MJ



ISYS

informação n.º 82 / 99 -SAIDIA

data 520.2.585

1999-5, 25

MINISTÉRIO DO AMBIENTE
GABINETE DA MINISTRA

Entrada N.º 3595 Data 09/06/04

Classificação 29.232

Visto com o Visto em conformidade
à limitação a ser realizada
e sobre o projeto de Ambiente.

Supp. 99.5.26

Visto. Conordo nos termos
propostos. 99.06.08

ELISA GUIMARÃES FERREIRA
Ministra do Ambiente

Visto.

Com o meu acordo a
consideração da Senhora
Ministra:

Ricardo Magalhães 99.06.07

Com o meu acordo, a consideração
supra

7-6-99

Pedro Platas Fernandes
Chefe de Gabinete

A Consideração Superior
O presente sublanço, analisado
em fase de Estudos Prévio, corres-
ponde a reformulação de um
EIA apresentado em 1996.

Dos elementos avaliados, con-
corda-se com a emissão de
parecer favorável à alternativa
Sul, desde que cumpridas as
medidas e condicionantes expressas
no presente parecer fl. 99.05.26

assunto:

Processo de AIA - "A14 - Auto Estrada Figueira da Foz/Coimbra(Norte) - Sublanço Santa
Eulália/Coimbra(Norte) TRECHO 2" (585)

Junto se envia o Parecer da Comissão de Avaliação relativo ao Processo referido em
epígrafe.

Concluiu-se neste parecer que o IP3 (A14), incluído na estratégia de desenvolvimento da Região
Centro, como eixo viário base e considerado estruturante, no sistema urbano Coimbra/Figueira da
Foz, é um itinerário principal que irá funcionar como um eixo de circulação de desenvolvimento

Oeste/Este, dando acesso a diversos Itinerários Principais e complementares e assegurando uma boa ligação entre o Litoral e o Interior.

Neste contexto, e atendendo aos efeitos sinérgicos que, se espera, se farão sentir no conjunto da economia geral, bem como na evolução social e demográfica das áreas envolvidas, considera-se que o traçado adoptado para este sublanço deverá ser aquele que se reflectirá, de uma forma mais inequívoca, no crescimento económico da região, através do reforço da base económica e da valorização dos seus recursos endógenos.

Tendo em conta a situação actual desta região e as características ambientais da área atravessada, considerou-se que, quer o Uso do Solo quer o Ordenamento do Território seriam os descritores determinantes para a selecção de alternativas, desta forma, propõe-se que seja dado parecer favorável à alternativa Sul, condicionado, no entanto, ao cumprimento do referido no ponto 10 deste Parecer.

À consideração superior,

A Técnica Superior
Dora Balixa
(Dora Balixa)

ANEXO: o referido

DB/DB
(25/5/99)

**ASSEMBLEIA MUNICIPAL DAS CALDAS DA RAINHA****ACTA****SESSÃO DE 27 de ABRIL****REUNIÃO DE 11 de MAIO**

c) - Construção de um grande mercado abastecedor que possa servir ambas as freguesias.

d) - Reanálise das áreas de REN nas duas freguesias em conformidade com a vontade da população e estudos locais, de modo a não inviabilizar quer a fixação da população quer a expansão sustentável dos aglomerados urbanos.

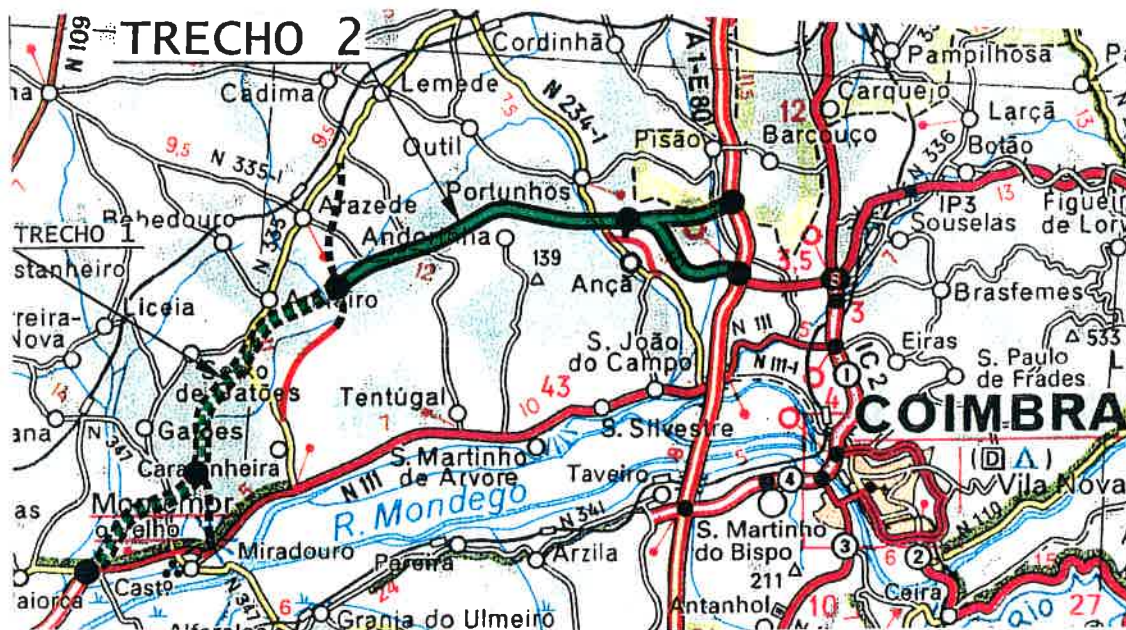
As Juntas de Freguesia de São Gregório e Vidais, compreendendo a necessidade da construção da A15 **apelam, todavia, à capacidade de realização do Estado para a efectivação das obras e investimentos atrás referidos, acreditando que a solidariedade da população das freguesias, manifestada na passiva sujeição à construção daquela importante via com todos os elementos negativos atrás apontados, será compreendida, compensada e retribuída.**

M ECONO
←M ANSIE
←

PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

sobre o Projecto:

A14 - Auto Estrada Figueira da Foz/Coimbra (Norte)
Sublanço Santa Eulália/Coimbra(Norte)
Trecho 2



Comissão de Avaliação:

Direcção Geral do Ambiente

Instituto da Água

Instituto da Conservação da Natureza

Instituto de Promoção Ambiental

Comissão de Coordenação da Região Centro

com a participação da Direcção Regional do Ambiente do Centro

Maio 1999

Índice

1. Introdução	Pág. 1
2. Metodologia de Avaliação	Pág. 2
3. Avaliação Global	Pág. 3
4. Resumo Não Técnico	Pág. 4
5. Descrição do Projecto	Pág. 4
6. Avaliação Específica	Pág. 6
7. Consulta do Público	Pág. 20
8. Análise Comparativa	Pág. 24
9. Conclusões	Pág. 26
10. Medidas de Minimização e Condicionantes	Pág. 27

Anexos

Anexo I - Pareceres Solicitados (DGFCUL, IPPAR, IPA, IM, IGM, IVV)

Anexo II - Esboço Corográfico

1. Introdução

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do IP3/A14 - Auto Estrada Figueira da Foz/Coimbra (Norte) - Sublanço Stª Eulália/Coimbra (Norte) -Trecho 2, deu entrada no Ministério do Ambiente a 7/12/98, dando cumprimento ao referido no DL 186/90 de 6 de Junho, com as alterações introduzidas pelo DL 278/97 de 8 de Outubro, e ao referido no DR 38/90 de 27 de Novembro, com as alterações introduzidas pelo DR 42/97 de 10 de Outubro.

A 7/1/99 a DGA nomeou a Comissão de Avaliação (CA), que é constituída por representantes da DGA (Dora Balixa e Otilia Gomes), ICN (Carlos Albuquerque), INAG (Ana Telhado), IPAMB (Isabel Rosmaninho e Cecília Medeiros) e CCR Centro (Fernando Cabral Sacadura), tendo a DRA Centro (António Martins) participado também nos trabalhos da CA.

Este EIA foi apresentado no seguimento de um anterior Processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) que decorreu de 22/10/96 a 31/3/97, tendo a CA nomeada para o efeito, proposto que o mesmo fosse reformulado, uma vez que o estudo apresentado continha informação desactualizada e não tinha entrado em consideração com o parecer de AIA relativo ao 1º Trecho deste lanço, não permitindo uma correcta avaliação dos impactes ambientais do projecto. Por estas razões, nessa data, não foi colocado à Consulta do Público.

Apesar dos documentos apresentados, actualmente, dizerem respeito ao mesmo Projecto, verificaram-se algumas alterações relativamente ao primeiro processo de AIA :

- **Proponente** - este Projecto passou a ser concessionado, passando assim a ser da responsabilidade da BRISA;
- **Fase de Projecto** - passou de um Projecto de Execução, integrado no IP3, para uma fase de Estudo Base, apresentando o traçado em análise duas soluções alternativas no seu troço final.
- **Projecto** - passou de uma via aberta sem portagens, para uma via com portagem, tendo, por isso, sido reavaliado em termos de características de traçado, nomeadamente, na configuração dos nós, nas ligações à restante rede viária e nos restabelecimentos a efectuar.

O sublanço em análise inicia-se no final do trecho anterior (Sublanço Santa Eulália /Coimbra (Norte) - Trecho 1, ao km 12+700 deste trecho, e termina na ligação à A1 através do denominado Nó A1/A14.

No decorrer do processo de AIA, saiu em Diário da República (nº55 de 6/3/99) o Anúncio para a empreitada de construção do lanço S^o Eulália/Coimbra (Norte), Trecho 1, anterior ao Trecho em avaliação, contudo, na indicação do lugar de execução e natureza dos trabalhos, só se refere Santa Eulália/Coimbra(Norte).

2. Metodologia de Avaliação

No desenrolar dos trabalhos de avaliação, desenvolveu-se a seguinte metodologia, tendo em vista a selecção de alternativas e a proposta de medidas/condicionantes, para a fase de Projecto de Execução:

1. Reuniões da CA, com a participação de todos os representantes, com o objectivo de avaliar o estudo e analisar comparativamente as alternativas.

2. Solicitação de Pareceres Específicos a outras entidades: Instituto Português do Património Arquitectónico (IPPAR), Instituto Português de Arqueologia (IPA), Instituto de Meteorologia (IM), Instituto Geológico e Mineiro (IGM), Instituto de Hidráulica, Engenharia Rural e Ambiente (IHERA), Instituto da Vinha e do Vinho (IVV) e Departamento de Geologia da Faculdade de Ciências, da Universidade de Lisboa (DGFCUL). Estes pareceres encontram-se em anexo (ANEXO I), tendo sido incluídos no presente parecer, excepto o DGFCUL e o IHERA que não emitiram qualquer parecer.

3. Reunião com o licenciador, JAE, com o objectivo de obter:

- esclarecimentos quanto à justificação e enquadramento do projecto, face ao novo Plano Rodoviário Nacional e à rede viária regional;
- a reanálise da simulação da Qualidade da Água em função da legislação actualmente em vigor.

4. Realização da Consulta Pública durante um período de 50 dias úteis, tendo-se iniciado a 22 de Fevereiro e terminado a 3 de Maio de 1999. Realizou-se uma Audiência Pública em Ançã, a 22 de Abril de 1999.

No âmbito da Consulta do Público foram analisados 14 pareceres, entre os quais dois abaixo-assinados (um com 173 assinaturas e outro com 55 assinaturas), e as intervenções efectuadas na Audiência Pública. Os pareceres recebidos foram enviados por particulares, autarquias, instituições

da administração central, partidos políticos, por uma Associação de Defesa do Ambiente e uma Associação Profissional. Foi realizado o respectivo Relatório da Consulta do Público.

5. Realização de uma visita ao traçado, com a presença de técnicos da JAE e da BRISA, a qual decorreu no dia 1 de Março.

6. Identificação dos descritores determinantes para a selecção de alternativas. Tendo em conta as características da área a atravessar pelas duas soluções alternativas, consideraram-se como mais significativos, para a selecção de alternativas, os descritores Uso do Solo e Ordenamento do Território.

7. Análise dos resultados da Consulta do Público.

8. Estrutura do parecer - é efectuada uma análise global do EIA, seguida de uma análise específica para cada descritor. São integrados os principais aspectos da Consulta do Público, dando-se resposta às questões mais relevantes. É apresentado um quadro síntese dos principais impactes de cada alternativa e dos principais resultados da Consulta do Público, com o objectivo de seleccionar a alternativa que previsivelmente dará origem a menores impactes negativos significativos.

3. Avaliação Global

Considera-se o estudo, quer em termos estruturais, quer em termos de conteúdo, bem elaborado. Faz referência às fases anteriores deste Projecto e ao motivo da apresentação de uma alternativa para a ligação à A1. Quanto à Definição e Descrição do Projecto, capítulo que no processo anterior se tinha considerado inadequado, considera-se correcto.

Na reformulação do estudo é efectuada a sua actualização sendo apresentados os valores de tráfego previstos, para o ano horizonte do projecto, de acordo com as novas condições do projecto já referidas no ponto 1 deste parecer.

A descrição da Situação de Referência, sendo por vezes geral, enquadra o projecto na área em estudo. No entanto, o carácter geral da identificação e avaliação de impactes, nem sempre permite uma comparação das alternativas por descritor.

São identificados um conjunto de impactes negativos, que se qualificam de irreversíveis e cuja ocorrência não pode ser evitada, já que a construção/funcionamento de uma obra desta natureza interfere, necessariamente, com o equilíbrio ecológico de qualquer território.

Foram reavaliadas as questões, que haviam sido apontadas no anterior processo de AIA, relativas aos Recursos Hídricos.

No que se refere às medidas de minimização, considera-se que as mesmas são genéricas e pouco adaptadas a esta fase do projecto. Teria sido mais adequado a apresentação de propostas de condicionantes para o Projecto de Execução, específicas para cada solução alternativa, uma vez que a indicação de recomendações gerais não permitirá a distinção entre as alternativas propostas.

Não é considerada a alternativa zero, equivalente à não realização do empreendimento, o que se afigura incorrecto.

4. Resumo Não Técnico

O documento apresentado como Resumo-não-Técnico considerou-se adequado para desencadear a Consulta do Público, tendo-se constatado que foi tido em consideração o referido no parecer do primeiro processo de AIA, que solicitava a sua reformulação.

5. Descrição do Projecto

O Trecho 2, do Estudo Base, do IP3/A14 entre Stª Eulália e Coimbra (Norte) tem início no Km 12+700 do Trecho 1 e termina, na alternativa Sul, no actual Nó da A1, designado de Coimbra Norte, e na alternativa Norte, a cerca de 2,5 Km para norte deste Nó, de acordo com o esboço corográfico que se apresenta em anexo (ANEXO II).

Com uma orientação Poente/Nascente, este sublanço tem o seu início na freguesia de Tentúgal (concelho de Montemor-o-Velho), passando pelas freguesias de Lamarosa (Concelho de Coimbra), Portunhos e Ançã (concelho de Cantanhede). Desenvolve-se ao longo de concelhos que enquadram a sub-região do Baixo Mondego e a sub-região do Baixo Vouga, que por sua vez integram a Região Centro. Na sua parte final apresenta duas alternativas de traçado. Uma mais a Norte, que

termina na freguesia de Barcouço (concelho da Mealhada) e outra mais a Sul, que termina na freguesia de Vil de Matos (concelho de Coimbra).

Segundo o Plano Rodoviário Nacional (PRN - DL 222/98 de 17 de Julho), o IP3 deverá ligar a Figueira da Foz a Coimbra. Actualmente, o IP3 encontra-se em funcionamento até Santa Eulália. Relativamente à ligação à A1, verifica-se que a alternativa Norte proposta, não apresenta continuidade face ao traçado do IP3 actualmente em exploração, tendo-se que utilizar um troço da A1, para retomar o IP3 no sentido de Viseu.

Os traçados apresentados, tal como se referiu, localizam-se em 4 concelhos, daí que para a sua articulação com a rede viária local seja proposto: Nó de Ançã que se irá articular com a Variante de Ançã (EN234-1), permitindo o acesso a Ançã e Cantanhede, e no seu final, o Nó com a A1.

O traçado agora apresentado é coincidente com o do primeiro projecto em quase toda a sua extensão, excepto no troço final, onde são apresentadas duas alternativas e na ligação à EN 234-1, a qual foi eliminada.

A alternativa Norte irá criar um segundo nó, denominado Nó A1/A14, localizado a cerca de 2,5 km a norte do actual e primeiro Nó de Coimbra (Norte) da A1. Da sua construção não resultará qualquer alteração da configuração do Nó já existente na A1.

A alternativa Sul, mantendo em planta o traçado do projecto anterior, irá introduzir alterações na configuração do Nó existente, para permitir a necessária articulação entre Auto Estradas.

Ao longo do trecho comum está prevista a construção de um viaduto sobre a Ribeira de Ançã, para além de restabelecimentos de estradas, caminhos municipais e caminhos rurais.

Na alternativa Norte a transposição da Ribeira de Vale Travesso é feita por dois pequenos viadutos. Esta situação coloca-se igualmente na Alternativa Sul.

As principais linhas de água, já assinaladas, são transpostas por viadutos. Para além destas, estão previstas quarenta e uma passagens hidráulicas, das quais onze na alternativa Norte, treze na alternativa Sul e oito nos restabelecimentos.

É referido que a drenagem transversal foi revista de acordo com o parecer de AIA de 1997. Relativamente aos volumes de terraplenagens, está previsto um excesso de material de 180 000m³ na alternativa Sul e de 930 000m³ na alternativa Norte.

Segundo o EIA, está previsto o início da fase de construção para o 1º semestre de 1999, e a abertura ao tráfego, no 2º semestre do ano 2000, o que se encontra bastante desactualizado.

Este Projecto foi concebido para uma velocidade de 120 Km/h, prevendo-se um perfil tipo de 2x2 faixas (2 vias de 3,75 m), com separador central de 3 m de largura, bermas interiores de 1 m e exteriores de 3,25 m, o que dará um perfil de 26,5 m de largura.

6. Avaliação Específica

Clima

Foi solicitado Parecer Específico ao IM sobre este descritor, o qual se transcreve:

“Considera-se de um modo geral correcta, a caracterização climática da zona em estudo pelo presente EIA.

Considera-se também correcta a classificação dos impactes climatológicos.”

Geomorfologia

A caracterização da situação de referência encontra-se bem elaborada, o mesmo não se verificando com a identificação e avaliação de impactes, capítulo que se encontra muito genérico e resumido.

Em termos de estabilidade dos taludes naturais, é feita referência a uma zona potencialmente problemática, entre o Km 24 e 25 da alternativa Sul.

Relativamente à identificação de impactes, na fase de construção, poderão ocorrer alterações resultantes da realização de aterros e escavações, contudo, não é avaliada a significância destes impactes negativos.

O EIA refere que "Devido à monotonia do relevo... não existe necessidade de efectuarem alterações na topografia que sejam significativas". No entanto, da análise da cartografia e da visita ao local, conclui-se que, face ao relevo existente, vão ser significativas as alterações na topografia. Saliente-se que não foi identificado um aterro de 20 m de altura (cerca de Km 19+800), cuja base apresenta grande largura, o qual provocará impactes negativos significativos, quer neste descritor quer na Paisagem.

Embora o EIA não o considere, face a estes elementos, a alternativa Sul terá mais impactes negativos, em termos de alteração de morfologia, embora no que se refere ao volume de material a levar a depósito, seja mais desfavorável a alternativa Norte.

Nada é referido quanto aos locais de depósito que serão necessários, sendo significativo o volume de material excedente na alternativa Norte, pelo que na fase de Projecto de Execução deverão condicionar-se estas zonas.

Geologia e Hidrogeologia

Na caracterização da situação de referência, após a identificação das formações interceptadas, é referido que o traçado atravessa zonas onde poderão existir galerias e grutas, embora não se considere expectável a intercepção deste tipo de formações, uma vez que se admitiu que na área afectada pelo traçado, e na sua envolvente próxima, não ocorrem valores geológicos com interesse científico, dignos de preservação.

Tal como se havia referido em 1997, no Parecer da CA, no nosso país, grande parte destas cavidades não estão identificadas ou caracterizadas, pelo que uma acção nesta zona pode pôr a descoberto valores geológicos importantes. Já nessa altura se tinha considerado que só com estudos geológicos pormenorizados seria possível concluir-se que não se afectariam estes valores, verifica-se contudo, que após este período de tempo nada mais foi realizado.

Em termos de hidrogeologia são analisadas as características das diversas formações interceptadas, não tendo sido identificadas captações ou nascentes nas imediações.

Quanto à identificação e avaliação de impactes, para a fase de construção, apresentaram-se apenas considerações gerais sobre as acções responsáveis pela ocorrência de impactes: escavações, aterros e áreas de empréstimo.

Apesar de, na área de influência do traçado, existirem materiais para construção, que poderão ser utilizados a partir das pedreiras existentes, poderá, contudo, ter de se recorrer a pedreiras mais afastadas. No entanto, uma vez que não se quantificam estes valores, não é possível avaliar este impacte.

Relativamente à afectação de recursos minerais, foi solicitado parecer específico ao IGM, o qual referiu que o traçado apesar de passar relativamente próximo das pedreiras, não inviabiliza ou prejudica a exploração de nenhuma pedreira em actividade, visto que todas se encontram fora da sua área de influência.

Apesar do EIA não dar relevância ao descritor águas subterrâneas, na visita ao local, verificou-se, em diversos locais, a acumulação de água à superfície, resultado provável da existência de camadas impermeáveis, enquanto que, noutros locais verificaram-se sinais de que o nível freático se encontrava perto da superfície.

A proposta de escavações para estas áreas irá alterar o nível de água nos poços existentes nas imediações, deste modo e antes do início da fase de construção, deverá ser efectuado um levantamento destas situações e propostas as respectivas medidas de minimização.

Relativamente às medidas de minimização apresentadas no EIA, estas são gerais, não sendo referidas separadamente para cada alternativa.

Na análise de alternativas é referido que dada a proximidade das mesmas, não existe "nenhum factor que beneficie qualquer uma das alternativas em particular", posição com a qual se concorda.

Recursos Hídricos. Qualidade da Água

É efectuada a caracterização dos recursos hídricos da região não sendo, contudo, quantificados os caudais.

São identificadas as fontes poluidoras, no entanto, deveria ter sido quantificada a poluição originada pela actual A1.

Sendo prática corrente, ao longo dos últimos anos, referir-se a necessidade de se monitorizarem as águas oriundas das actuais infraestruturas rodoviárias, com vista a se avaliarem os modelos e as previsões efectuadas, não se considera correcto que se continuem a apresentar apenas os dados existentes, sem que haja uma recolha de amostras para uma adequada avaliação.

Relativamente à identificação e avaliação de impactes são apresentados considerandos sobre a importância da erosão hídrica, sendo a mesma quantificada, para a fase de construção, apenas para o trecho comum. Desta forma, não se poderá utilizar este descritor para a selecção de alternativas.

No que se refere às alterações previstas no escoamento superficial é referido que os órgãos hidráulicos propostos pretendem minorar os efeitos no meio, o que se confirma.

O EIA chama a atenção para a PH14.4 por aí existir uma construção, no entanto na cartografia do Projecto não se detectou nenhuma edificação. Verificou-se, no entanto, que as PH 17.2 e 17.3 não estão bem orientadas, pelo que se deverá corrigir esta situação.

Da análise dos resultados obtidos da simulação da Qualidade da Água verifica-se que, relativamente ao índice de poluição para os níveis de descarga da água de drenagem do pavimento, são violados os padrões de qualidade, para diversos parâmetros, tanto sistematicamente como pontualmente, para o ano de início de exploração e para o ano horizonte.

Já no EIA analisado em 1997 esta situação se verificava, embora com outras proporções, daí que nessa data fossem propostas inúmeras bacias de retenção. O estudo não faz, nesta fase, esta proposta nem explicita os motivos que levaram à sua não inclusão.

As simulações efectuadas permitiram obter estimativas da concentração no meio receptor, após descarga no meio, para diferentes épocas do ano, tendo-se concluído que ocorrem igualmente violações para o Padrão de Qualidade Mínima para as águas superficiais, ocorrendo esta situação sistematicamente para o chumbo.

Uma vez que à data do início do processo de AIA encontrava-se em vigor o DL 236/98 relativo a normas e objectivos de qualidade da água, que o EIA não considerou, foi solicitado à Brisa a reanálise deste capítulo face aos novos critérios. Esta reapreciação não foi enviada à CA.

Quanto à análise de alternativas, considera-se no EIA que, não há diferenças significativas entre elas, embora os valores simulados para a alternativa Norte sejam ligeiramente inferiores.

Grande parte das medidas de minimização que haviam sido propostas no primeiro processo de AIA, para este descritor, estão integradas, no entanto, faltam elementos que permitam avaliar a sua eficácia. É exemplo disso a ausência do Projecto de Drenagem, não sendo, desta forma, possível verificar a localização dos locais de descarga das águas pluviais oriundas da plataforma.

As medidas de minimização propostas são adequadas, embora no que se refira à orientação de algumas PH, esta medida já tenha sido contemplada no projecto.

Desta forma, o projecto de Drenagem deverá ser concebido, com vista a:

- não haver descargas para as formações cársicas;
- no caso de haver necessidade de se tratarem as águas oriundas da plataforma, resultado do plano de monitorização a desenvolver, ser possível proceder à recolha e tratamento dos efluentes;

O plano de monitorização a implementar deverá iniciar-se na fase de construção.

Ruído

Considera-se correcta a caracterização da situação de referência efectuada. De acordo com o Regulamento Geral sobre o Ruído (RGR) (DL n.º 251/87 de 24 de Janeiro com a nova redacção dada pelos DL n.º 292/89 de 2 de Setembro e 72/92 de 28 de Abril), os locais onde se efectuaram medições foram classificados como "pouco ruidosos", o que denota a ausência de perturbações significativas no ambiente sonoro.

A identificação e avaliação de impactes foi efectuada para as fases de construção e de exploração. Para a fase de construção prevê-se que sejam afectadas negativamente as habitações até cerca de 200m do local onde se efectuam estas operações.

Para a fase de exploração, as previsões do ruído de tráfego foram efectuadas utilizando o Modelo TRAF versão 4.05 de 1997.

Concluiu-se que, no ano 2000, os valores previstos para os níveis sonoros (LA50) são inferiores a 65 dB(A), no entanto, para o ano 2030 os valores previstos para os níveis sonoros são superiores a 65 dB(A) até uma distância de 30 m do traçado.

Em termos de receptores sensíveis potencialmente afectados pelo aumento do nível de ruído, para o troço comum do traçado foi apenas identificado, no EIA, um receptor sensível ao Km 15+200, localizado a cerca de 120m a nordeste do traçado. Para as alternativas Norte e Sul não se identificou qualquer utilização sensível ao ruído.

Foi considerada a aplicação de medidas de minimização nas utilizações sensíveis onde se preveja a ocorrência de impactes negativos, ou seja, nas zonas onde o LAeq seja superior a 65 dB(A), ou naquelas em que o valor de LAeq e o valor de LA95 seja superior a 10 dB(A).

Desta forma, para a fase de Projecto de Execução e uma vez que poderão ocorrer alterações do traçado, dentro da faixa de 400m em análise, o que tornará desadequada a avaliação realizada, poderão surgir outras situações que exijam a adopção de medidas minimizadoras, pelo que nessa fase se deverá proceder à redeterminação e reavaliação de todas as situações sensíveis.

Qualidade do Ar

Relativamente à situação de referência considera-se que a área de Implantação do projecto foi caracterizada de uma forma adequada.

Os impactes durante a fase de construção serão negativos e temporários, sendo reduzidos mediante o cumprimento integral das medidas de minimização apontadas pelo estudo.

No que se refere à fase de exploração, para avaliar a magnitude e extensão dos impactes na qualidade do ar, foi utilizado o modelo matemático CALINE3. Foram estimadas as concentrações de CO, SOx, NOx, COVNM, partículas e Pb.

Pela análise dos resultados estimados verifica-se que:

- relativamente aos poluentes SOx, partículas e CO os valores legislados serão respeitados;
- os valores médios anuais estimados para o chumbo mostram que, na berma da estrada e no ano de início de projecto, haverá violação do valor-limite legislado;

- no que respeita ao NOx só se verifica a violação dos valores legislados para alguns dos valores máximos estimados junto à berma. Relativamente aos valores médios estimados não se prevê que estes venham a ultrapassar os valores limite legais.

O estudo prevê, também, que a faixa afectada por concentrações elevadas dos poluentes possa atingir os 25 metros, embora em média seja inferior a 10 metros da berma ou mesmo nula (faixa onde não será possível garantir a boa manutenção da saúde das populações). A faixa de protecção para as plantas é da mesma ordem de grandeza da faixa de protecção para as populações.

Os aglomerados populacionais mais próximos no trecho comum distam a mais de 200 metros da via. Assim, os locais críticos, existentes ao longo do traçado, são áreas agrícolas. Relativamente ao troço que apresenta as duas alternativas, os possíveis pontos críticos são:

- alternativa Norte - a povoação de Cavaleiros a 500 metros a norte e a povoação de Balanços 300 metros a sul.
- alternativa Sul - as povoações de Granja de Ançã e Mourelos (passagem já em viaduto) ficam a 250 metros da via.

Assim, tendo em conta os valores estimados, prevê-se que os níveis de poluição sejam mais significativos para os poluentes NOx e Pb. Os impactes na qualidade do ar serão negativos mas pouco significativos.

As zonas habitacionais, tendo em conta as concentrações estimadas para os vários poluentes e as faixas de protecção previstas para as populações, não serão afectadas, uma vez que estão situadas a distâncias consideráveis do traçado. As zonas agrícolas serão as mais afectadas, embora em média seja a uma distância muito pequena da berma (1,5 m).

Em termos de comparação das alternativas, considera-se que, os resultados obtidos indicam que a alternativa Norte causará ligeiramente menores impactes do que a alternativa Sul, por se situar a maior distância das zonas habitacionais. No entanto, a diferença entre as duas alternativas é muito pouco representativa, pelo que se considera que a componente qualidade do ar apresenta um peso reduzido na escolha da alternativa de traçado.

Sistemas Ecológicos

A situação actual é analisada com detalhe na localização, apontando para um suporte eficaz da identificação e avaliação de impactes.

O corredor que constitui a região envolvente próxima não se encontra integrado em qualquer sistema de classificação de áreas com importância para a Conservação da Natureza.

Na área envolvente não se encontram recursos naturais ou elementos do património natural com assinalado interesse (tais como espécies protegidas), embora a presença de manchas florestais, na envolvente próxima dos traçados, lhe confira um valor considerável numa perspectiva local.

Para a Flora e Vegetação, considera-se a informação apresentada globalmente correcta, revelando-se suficiente e permitindo identificar os principais impactes decorrentes da construção e exploração do projecto.

Os elevados níveis de intervenção humana, tanto urbanística como agrícola, em grande parte do traçado, e as suas consequências paisagísticas, são factores determinantes na caracterização fisionómica da região.

Assim, as principais características naturais da área, segundo o EIA, referem-se a manchas florestais correspondendo a povoamentos silvícolas dominados pelo pinheiro-bravo, presença de eucalipto e acácia, bem como algumas bolsas degradadas de carvalhos alvarinho ou roble e pontualmente, sobreiro.

No respeitante à análise da Fauna, a identificação, caracterização e ponderação do valor das explorações de inertes abandonadas e que constituem refúgio para biocenoses com elevado interesse local e regional (troço comum), deveria ter permitido a proposta de medidas de minimização que reduziriam ou preveniriam a ocorrência de impactes indirectos sobre estas zonas.

Saliente-se que as pedreiras abandonadas na zona de Ançã, são fortemente utilizadas pela espécie Peneireiro-de-dorso-malhado (*Falco tinnunculus*) como local privilegiado para a nidificação desta espécie. É previsível que, caso as obras neste troço venham a ser realizadas na época de nidificação da espécie (Abril a Agosto), venham a ocorrer impactes significativos, pelo que se recomenda a realização do viaduto sobre a Ribeira de Ançã, fora da época de nidificação referida.

As principais acções susceptíveis de gerarem impactes negativos serão, entre outras, as seguintes:

- afectações em algumas manchas florestais e seu seccionamento;
- alteração da morfologia dos terrenos;
- indução de perturbação em explorações de inertes abandonadas e que constituem refúgio para biocenoses com elevado interesse local e regional (troço comum);
- alterações negativas na paisagem e ocupação do solo;
- introdução de poluição directa e difusa,

embora sejam pontuais e sem magnitude significativa.

O projecto irá potenciar estes efeitos, prevendo-se um agravamento do efeito indirecto de barreira, pelo aumento da perturbação, penalizando a reactivação significativa dos corredores ecológicos na região envolvente da margem Norte do Mondego. Dadas as biocenoses presentes e afectadas, considera-se que este impacte não é significativo, embora a componente imputável ao presente projecto não seja a principal determinante.

O EIA apresenta um conjunto de medidas relativas à Flora, Fauna e Paisagem que se consideram objectivas, exequíveis e relevantes, no entanto, o facto de não ter contemplado as pedreiras abandonadas determina que a CA complemente as medidas apresentadas pelo EIA propondo que se restrinjam as actividades relacionadas com a construção, a localização de áreas de depósito de inertes e de estaleiros, não permitindo a utilização dos espaços envolventes das pedreiras abandonadas.

Por outro lado, o efeito de barreira referido determina uma análise mais detalhada, pelo que a CA condiciona a evolução do projecto à consignação de um projecto específico de passagens ecológicas (Pec's), independentes da localização já estabelecida para as PH's.

A avaliação do EIA permite concluir que o projecto não apresenta impactes negativos significativos e permanentes sobre os sistemas ecológicos que justifiquem a sua inviabilização nos moldes propostos.

De facto, as características e condicionantes da área a afectar e os impactes identificados e avaliados permitem esta conclusão.

Deste modo, a informação final não determina a exclusão de qualquer das alternativas.

Solos. Uso do Solo e Actividade Agrícola

Relativamente ao uso do solo, refere-se no EIA que predomina a ocupação florestal, o que se constatou na visita efectuada, no entanto, verifica-se a existência de algumas áreas agrícolas, destacando-se a vinha, o olival e algumas culturas regadas.

A vinha assume importância no contexto agrícola da região, uma vez que cerca de 2/3 do traçado se inserem na Região Demarcada da Bairrada, onde são produzidos vinhos segundo as normas VQPRD da nomenclatura comunitária. Pertencem a esta região as freguesias de Cadima, Outil, Portunhos e Ançã, do concelho de Cantanhede e Trouxemil e Vil de Matos do concelho de Coimbra.

As áreas onde se pratica actividade agrícola com algum interesse produtivo, são as culturas regadas na aluvião da Ribeira de Ançã e na aluvião da Ribeira de Vale Travesso, que correspondem às maiores manchas de aluviossolos existentes.

Relativamente à identificação e avaliação de impactes prevê-se, no estudo, a destruição de áreas RAN em cerca de 6 ha para a alternativa Norte e 6,2 ha para a alternativa Sul. As manchas de aluviossolos serão transpostas em viaduto (ribeira de Ançã e de Vale Travesso), pelo que não se prevêem impactes significativos nestas áreas.

Assim, em termos de RAN, a alternativa Norte é marginalmente mais favorável, inviabilizando menos 0,200 ha de RAN do que a alternativa Sul.

Em termos de ocupação do solo, a alternativa Norte ocupará cerca de 84 ha de solo, enquanto a alternativa Sul ocupará 87 ha. Serão ocupadas maioritariamente áreas florestais. A ocupação destas áreas será idêntica para as duas alternativas.

Relativamente às culturas de sequeiro (onde se incluem as vinhas), na alternativa Norte serão afectadas cerca de 29 ha, enquanto que na alternativa Sul serão ocupados cerca de 24 ha, pelo que se considera, ser esta última a mais favorável.

Uma vez que o traçado interceptava áreas da região demarcada da Bairrada, foi solicitado parecer ao Instituto da Vinha e do Vinho, do qual se transcrevem as considerações relevantes para este parecer:

"1. (...)

2. (...) a construção do referido lanço terá um impacto directo em cerca de 84 a 87 ha, 2/3 dos quais se enquadram na região demarcada da Bairrada, designadamente ao longo do seu corredor sul.

3. (...) Esta última alternativa (sul) parece ser efectivamente mais favorável do ponto de vista da ocupação da área agrícola, dado esta ser inferior em cerca de 5 ha.

4. (...) Considerando que os impactos negativos não poderão ser infelizmente totalmente eliminados, entende-se como particularmente importante a adopção de medidas de minimização (...) com a maior amplitude possível. Referimo-nos entre outras medidas, à selecção correcta dos locais de empréstimo e depósitos de terras, evitando áreas onde foram realizados investimentos agrícolas na vinha com significado para os proprietários, à remoção posterior às obras dos materiais sobrantes e ao tratamento adequado dos espaços adjacentes à via, designadamente como zonas verdes.

5. (...)"

Relativamente às medidas de minimização referidas no EIA, consideram-se as mesmas correctas, no entanto, deverão ter-se em atenção as áreas focadas no parecer do IVV como "...áreas onde foram realizados investimentos agrícolas na vinha com significado para os proprietários...", não tendo, no entanto, este Instituto apresentado a sua localização.

Paisagem

Identificaram-se duas unidades visuais de paisagem:

- Vale da Ribeira de Ançã e Vale de Vale da Ribeira de Vale Travesso (zonas de maior qualidade visual);
- Planalto da margem direita do Rio Mondego (zona de média a baixa qualidade visual).

Relativamente à identificação e avaliação de impactos, o EIA considera que a alternativa Sul, será a alternativa mais favorável, em termos de ocorrência do projecto na paisagem (devido ao menor

número de escavações), no entanto, atravessa uma maior área da unidade de paisagem com maior sensibilidade visual.

Assim, sendo considerada a alternativa Norte globalmente mais favorável em termos de impactos na paisagem.

As medidas de minimização são gerais e relativas, apenas, à fase de construção.

Património Cultural

Foi solicitado Parecer específico ao IPA e IPPAR, dos quais se transcreve:

IPA

"...o EIA encontra-se bem elaborado, concordando-se inteiramente com as medidas de minimização propostas (ver Relatório Base, parágrafo 5.11.2, página 191)."

Instituto Português do Património Arquitectónico - Direcção Regional de Coimbra

"...na área de influência das obras do troço da auto-estrada em questão, porque passa fora das povoações, não parece existir qualquer impacto no domínio do Património Classificado. Assim, somos de parecer que nada há a objectar relativamente à construção deste eixo viário de auto-estrada, no tocante à sua interferência no Património Classificado.

Ordenamento do Território

O lanço em estudo, com um desenvolvimento Poente/Nascente, embora apresente impactos negativos, quer sobre a estrutura de povoamento quer sobre algumas vias existentes, principalmente durante a fase de construção, será aquele que melhor se coaduna com as instituições, as infra-estruturas económicas já existentes ou que venham a existir, melhorando a acessibilidade, fomentando deslocações, originando fluxos populacionais importantes, consolidando os centros nos seus vários níveis, isto na fase de exploração da infra-estrutura.

Neste contexto, e atendendo aos efeitos sinérgicos que se espera se farão sentir no conjunto da economia geral, bem como na evolução social e demográfica das áreas envolvidas, considera-se que o traçado adoptado poderá ser aquele que se reflectirá, de uma forma mais inequívoca, no

crescimento económico da região, através do reforço da base económica e da valorização dos seus recursos endógenos.

De uma forma genérica poder-se-á referir que o lanço em estudo coincide com o corredor assinalado nos diversos PDM dos municípios servidos por esta infra-estrutura, à excepção da alternativa Norte. Passa-se o mesmo com o Plano Regional de Ordenamento do Território do Centro Litoral (PROT / CL).

Grande parte do traçado, incluindo a alternativa Norte, desenvolve-se ao longo de Espaços Florestais e alguns Espaços Agrícolas, nomeadamente na travessia das ribeiras de Ançã e Vale Travesso.

Do ponto de vista das áreas sociais existem, no troço comum, interferências pontuais pouco significativas. Será na alternativa Sul que este tipo de interferência poderá ter alguma expressão, visto estar-se perante um território mais povoado onde se podem observar dois núcleos urbanos (Mourelos e Granja de Ançã).

Das duas alternativas apresentadas para a sua parte terminal, consideram-se que ambas geram impactes diferenciados, atendendo à especificidade dos territórios que atravessam.

Contudo, a alternativa Sul é a que, do ponto de vista do ordenamento do território, trará menores impactes em termos dos usos, atendendo a que para além de estar prevista nos diversos instrumentos de planeamento, ela percorre um território já intervencionado, não se prevendo que ocorram processos migratórios que conduzam a uma reestruturação da distribuição da população e consequentemente ao surgimento de novos povoamentos com todas as consequências que lhe estão associadas.

A localização dos pontos de entrada e de saída, os nós dos eixos, são pontos sensíveis onde os impactes, quer negativos quer positivos, se fazem sentir de um modo mais forte, nomeadamente as pressões sobre o uso do solo. A alternativa Norte irá criar um segundo Nó, na AE Norte denominado Nó A1/A14, localizando-se a cerca de 2,5 km a Norte do actual nó de Coimbra (Norte) da A1.

O IP3 (A14), incluído na estratégia de desenvolvimento da Região Centro, como eixo viário base e considerado estruturante no sistema urbano Coimbra/Figueira da Foz, é um itinerário principal que irá

funcionar como um eixo de circulação de desenvolvimento Oeste/Este, dando acesso a diversos Itinerários Principais e complementares e assegurando uma boa ligação entre o Litoral e o Interior.

Assim, e sendo claro que o IP3/A14 é um elemento estruturante essencial deste sistema urbano, a deslocação do actual nó da A1 para Norte irá trazer inegáveis impactes sob o ponto de vista socio-económico e no ordenamento do território, ou seja o facto de se ter de incluir um troço de cerca de 2,5 km da A1, origina uma descontinuidade no itinerário em avaliação.

Por outro lado, para além de se tornar necessária uma maior área de implantação e consequentemente uma maior destruição de solos relativamente à alternativa Sul, passarão a existir dois nós ao longo da A1 numa extensão de apenas 2,5 km.

Destacam-se, ainda, outros aspectos do estudo que também têm a ver com a organização do espaço e o ordenamento do território e que poderiam ter sido melhor abordados no estudo.

Os efeitos directos ligados à utilização da infraestrutura pelos utentes, são os de mais fácil abordagem e reportam-se a acréscimos de segurança, de ganhos de tempo e energéticos. Este tratamento, a partir de dados estatísticos de mais fácil obtenção, poderia ter sido apresentado tendo em consideração eventuais acréscimos previsíveis.

Outros efeitos que podemos ainda apelidar de directos prendem-se com os impactes no mercado do emprego local, não só identificáveis na fase de construção da estrada, como posteriormente no período da sua exploração.

Naturalmente que, para lá destes efeitos directos, existem efeitos induzidos de difícil previsão e quantificação. Por exemplo, quais os efeitos na estrutura demográfica a nível local e regional; qual o comportamento das bacias de emprego; quais os reflexos na agricultura, nomeadamente em termos da estrutura das propriedades, da ocupação do solo, das produções existentes e alternativas, etc.; que reflexos para a indústria.

Do mesmo modo, é previsível um aumento da atractividade das regiões confinantes relativamente às actividades turísticas, o que justificaria uma abordagem mais atenta deste aspecto.

7. Consulta do Público

A Consulta do Público decorreu durante 50 dias úteis, entre 22 de Fevereiro e 3 de Maio de 1999, tendo sido elaborado o respectivo relatório.

No período em que decorreu a Consulta do Público, foram recebidos quinze pareceres, dos quais:

- onze de entidades – Junta de Freguesia de Ançã; Instituto Português de Arqueologia; Junta de Freguesia de Portunhos; Instituto Geológico e Mineiro; Direcção Geral das Florestas; Junta de Freguesia de Barcouço; Assembleia de Freguesia de Barcouço; Câmara Municipal de Cantanhede; Câmara Municipal da Mealhada, Junta de Freguesia de Vil de Matos e Assembleia Municipal de Montemor - o - Velho (eleitos da CDU).
- um de uma Associação de Defesa do Ambiente - ADAS-Associação de Defesa do Ambiente de Souselas;
- um de uma Associação Profissional - Associação Portuguesa de Geólogos;
- um de um Partido Político - PSD - Partido Social Democrata (Comissão Política Distrital de Coimbra);
- um de um particular - Eng. Alberto José dos Santos Antunes.

Foi também realizada uma Audiência Pública, a qual teve lugar no Centro Paroquial de Solidariedade Social de Ançã, no dia 22 de Abril de 1999, pelas 21 horas, onde se registou a participação de cerca de 60 cidadãos, tendo havido 15 intervenções.

Embora tenha sido realizado um Relatório da Consulta do Público, e para além da importância de todas as questões apresentadas nesse Relatório, entendeu-se que seria de referir no presente Parecer os aspectos mais relevantes.

Da análise dos pareceres escritos apresentados e das questões focadas na Audiência Pública, ressaltam alguns aspectos a ter em consideração na tomada de decisão e que seguidamente se sintetizam.

A grande maioria dos pareceres recebidos defende a alternativa Sul, apresentando para o efeito as suas vantagens, bem como as desvantagens da alternativa Norte. Esta mesma posição foi claramente manifestada durante a Audiência Pública. Durante a Audiência foi igualmente referido o descontentamento pela alteração do Projecto, no que se refere aos restabelecimento previstos, especialmente na ligação a Portunhos.

Razões apresentadas que justificam a escolha da alternativa Sul:

- Está contemplada no PDM de Coimbra e de Cantanhede.
- Permite uma ligação directa ao IP 3, eixo estratégico de ligação entre um porto marítimo (Figueira da Foz) e uma fronteira terrestre (Vilar Formoso) e, também, ao IC 2.
- Facilita a articulação com os sistemas de interfaces previstos para Coimbra, nomeadamente de passageiros (Estação Velha) e mercadorias (Souselas).
- Defende melhor os interesses dos três municípios envolvidos, os utentes da auto-estrada pela interligação com a rede rodoviária nacional.
- Confere melhores acessibilidades à rede viária de Coimbra.
- Permite cumprir a função estruturante da A14, potenciando o desenvolvimento da região.
- Implica menor movimentação de terras.

Argumentos desfavoráveis à alternativa Sul:

- realização de viadutos perto de povoações;
- divisão da freguesia e das localidades de Vil de Matos;
- interferência com uma via camarária projectada para Vil de Matos.

Argumentos desfavoráveis à alternativa Norte:

- Não melhora a circulação do trânsito local e regional, contribuindo para sobrecarregar a EN 234-1, especialmente em época de férias, devido ao trânsito proveniente de três praias - Figueira da Foz, Tocha e Mira.
- Implica que passem a existir na A1 dois nós distanciados cerca de 3 km, ou seja o actual nó de Coimbra (Norte), que faz a interligação da A1 com a rede viária local e regional, e o futuro Nó A1/A14, de interligação entre as duas Auto Estradas.
- Apresenta maior impacte na paisagem e na geomorfologia, resultante da criação de aterros e escavações de maiores dimensões.
- Implica a destruição de um conjunto de vinhas de boa qualidade, integradas na Região Demarcada da Bairrada, com a conseqüente afectação económica dos seus proprietários.
- Afecta maiores áreas de sequeiro com vinha e olival, isto é 29,7 ha na alternativa Norte e 24,11 ha na alternativa Sul .
- Afecta uma área maior de Reserva Ecológica Nacional.
- Penaliza a ligação Figueira da Foz/Coimbra, por ser uma ligação mais extensa.

Apontam para a escolha da alternativa Norte apenas três pareceres escritos e duas intervenções na Audiência Pública. As razões apresentadas são as seguintes:

- Afecta uma menor área florestal.
- Apresenta menos 1,5 km do que a alternativa Sul, e conseqüentemente menores custos de construção.
- Passa mais longe dos aglomerados populacionais.
- apresenta maior impacte visual em Vale Travesso.

Argumentos desfavoráveis a ambas alternativas:

. residentes da freguesia de Vil de Matos demonstraram o seu descontentamento por ambas as alternativas irem agravar os impactes já existentes da A1, em especial os inconvenientes da fase de construção.

Foram apresentadas as seguintes Sugestões:

1. Criação de um Nó junto à povoação de Andorinha, freguesia da Lamarosa, de modo a descongestionar o trânsito dentro dessa povoação e a servir de ligação às freguesias e concelhos limítrofes.
2. Execução de uma variante a nascente de Portunhos que, partindo da EN 234-1 entre Portunhos e Pena, permita o acesso ao Nó de Ançã, conforme previsto no anterior projecto do IP3, diminuindo o tráfego dentro dessa freguesia, que constitui actualmente uma zona de atravessamento e confluência de diversas vias (E N 234-1 e Estradas Municipais).
3. Beneficiação da Variante de Ançã, de modo a melhorar as condições de segurança, em especial os cruzamentos de nível, tendo sido sugerido a execução de uma rotunda no cruzamento do Rossio e uma passagem desnivelada, no entroncamento junto ao Catito (km 10 + 500 da E N 234 - 1).
4. Requalificação do troço da EN 335, entre Cantanhede e Carapinheira.
5. Localização da ligação da variante de Ançã à A14 o mais possível a poente, para permitir um melhor aproveitamento do espaço, a nascente desse acesso, onde é desejada a implantação de um Polo Industrial.

Foram efectuadas as seguintes Considerações Gerais:

- A. Necessidade de salvaguardar os calcários de Ançã, especialmente as manchas de melhor qualidade, por constituírem uma mais valia para a região e para o país.
- B. Possibilidade de contaminação dos aquíferos, devido à fracturação das rochas calcárias.
- C. Existência de uma nascente em Ançã (Fonte de Ançã), que não foi tida em consideração em termos da sua afectação na execução do Trecho Comum.
- D. Necessidade do EIA ser complementado, no que se refere à sua vertente arqueológica, de forma a abranger as situações decorrentes das alterações impostas pelo novo estatuto jurídico

da infraestrutura, ou seja da passagem de IP a Auto Estrada, com consequentes alterações ao nível dos nós e ligações e redimensionamentos das obras de arte.

Relativamente às sugestões apresentadas, a CA refere que:

- não existindo estudos de tráfego que suportem a necessidade de construção de um Nó junto à povoação de Andorinha, acrescido ao facto de existir a cerca de 4 km o Nó de Ançã, considera-se que não se justifica a sua construção;

- concorda-se com a proposta de execução de uma variante a nascente de Portunhos que, partindo da EN 234-1 entre Portunhos e Pena, permita o acesso ao Nó de Ançã, que, aliás, fazia parte do anterior projecto, salientando-se que na Audiência Pública foi apresentado pela BRISA uma proposta de Variante que a CA não avallou.

As restantes sugestões, não estão enquadradas no âmbito da avaliação deste projecto, uma vez que saiem fora da faixa de 400 metros, e noutros casos são relativas a outros Projectos,

Relativamente às considerações apresentadas, concorda-se na sua generalidade com as mesmos, salientando-se que não tem razão de ser a sugestão relativa ao património arqueológico, já tendo este parecer sido revisto e corrigido, encontrando-se integrado no Descritor Património Cultural.

8. Análise Comparativa

	Alternativa Norte	Alternativa Sul
Extensão/viadutos/ restabelecimentos	2000 m / 2 - Ribeira de Vale Travesso (520 e 480m)/ 3	3500 m / 2 - Ribeira de Vale Travesso (520 e 720m) / 4
Geomorfologia	Equivalente (maior volume de material a levar a depósito)	Equivalente (maior alteração da morfologia)
Geologia e Hidrogeologia	Equivalente	Equivalente
Solos e RAN	Pouco mais favorável afecta 6 ha de RAN	Afecta 6,2 ha de RAN

Recursos Hídricos/ Qualidade da Água	Equivalente	Equivalente
Qualidade do Ar	Equivalente (localiza-se a maior distância dos núcleos habitacionais, apesar de ser pouco representativa)	Equivalente
Ambiente Sonoro	Equivalente	Equivalente
Uso do solo	Maior ocupação de áreas agrícolas de sequeiro (mais 5 ha)	Mais Favorável
Actividade Agrícola	Pouco mais favorável para as culturas regadas	Mais favorável para a agricultura de sequeiro (incluindo as vinhas)
Sistemas Ecológicos	Equivalente	Equivalente
Paisagem		Mais Favorável
Património Cultural	Equivalente	Equivalente
Ordenamento do Território	Não está contemplada nos instrumentos de planeamento, nomeadamente nos PDM em vigor e PROT/CL; provoca maior desestruturação do território, dificultando a articulação do sistema urbano Coimbra /Figueira da Foz com o restante sistema regional	Mais Favorável
Aspectos Socioeconómicos	Afectação da produção Vitivinícola da Região Demarcada da Bairrada	Interferência na articulação funcional entre os núcleos de Mourelos e Granja de Ançã

Consulta do Público	Afectação de vinhas com o denominação VQPRD e não integração nos PDM	Mais Favorável (excepto para a Freguesia de Vil de Matos)
---------------------	----------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------

Da análise do Quadro concluiu-se que, uma vez que grande parte do traçado é coincidente para as duas alternativas (trecho comum) e dada a proximidade entre os dois trechos alternativos, para a maioria dos descritores analisados no EIA, os impactes previstos são semelhantes, pelo que os impactes identificados, não permitem fazer uma diferenciação das alternativas.

De acordo com a metodologia de avaliação proposta no ponto 2. deste parecer, onde se considerava como descritores mais determinantes, Uso do Solo e Ordenamento do Território, considera-se ser a alternativa Sul a mais favorável.

9. Conclusões

A avaliação do Trecho 2 do Sublanço do IP3, Santa Eulália/Coimbra (Norte), foi efectuada com base na metodologia descrita no ponto 2. deste parecer.

O EIA, os resultados da participação do público, os pareceres de cada entidade e os pareceres específicos solicitados a outros organismos, reuniram a informação necessária para apoiar a tomada de decisão.

O IP3 (A14), incluído na estratégia de desenvolvimento da Região Centro, como eixo viário base e considerado estruturante, no sistema urbano Coimbra/Figueira da Foz, é um Itinerário principal que irá funcionar como um eixo de circulação de desenvolvimento Oeste/Este, dando acesso a diversos Itinerários Principais e complementares e assegurando uma boa ligação entre o Litoral e o Interior.

Neste contexto, e atendendo aos efeitos sinérgicos que, se espera, se farão sentir no conjunto da economia geral, bem como na evolução social e demográfica das áreas envolvidas, considera-se que o traçado adoptado para este sublanço deverá ser aquele que se reflectirá, de uma forma mais

inequívoca, no crescimento económico da região, através do reforço da base económica e da valorização dos seus recursos endógenos.

Tendo em conta a situação actual desta região e as características ambientais da área atravessada, considerou-se que, quer o Uso do Solo quer o Ordenamento do Território seriam os descritores determinantes para a selecção de alternativas, desta forma, propõe-se que seja dado parecer favorável à alternativa Sul, condicionado, no entanto, ao cumprimento do referido no ponto 9 deste Parecer.

10. Medidas de Minimização e Condicionantes

Para além das medidas de minimização referidas no EIA e ao longo deste Parecer, deverá ser dado cumprimento, em fase de Projecto de Execução, aos seguintes aspectos:

- Levantamento das características hidrogeológicas e usos associados.
- O Projecto de Drenagem deverá ser concebido, com vista a:
 - não haver descargas para as formações cársicas;
 - no caso de haver necessidade de se tratarem as águas oriundas da plataforma, resultado do plano de monitorização a desenvolver, ser possível proceder à recolha e tratamento dos efluentes;
- O plano de monitorização da Qualidade da Água, a implementar deverá ser concebido de forma a iniciar-se na fase de construção.
- A realização do viaduto sobre a Ribeira de Ançã, deverá ocorrer fora da época de nidificação da espécie Peneireiro-de-dorso-malhado (*Falco tinnunculus*) - de Abril a Agosto.
- Não utilização das pedreiras abandonadas e dos dos espaços envolventes, caso sejam utilizados pela espécie acima referida.
- Elaboração de um projecto específico de passagens ecológicas (Pec's), independentes da localização já estabelecida para as PH's.

- Esclarecimento junto do Instituto da Vinha e do Vinho sobre as áreas que são referidas como "...áreas onde foram realizados investimentos agrícolas na vinha com significado para os proprietários...", de forma a se evitar que sejam utilizadas como locais de empréstimo e depósitos de terras.

- Execução de uma Variante, a nascente de Portunhos, que partindo da EN 234-1 entre Portunhos e Pena, permita o acesso ao Nó de Ançã, ligação que aliás, fazia parte do anterior projecto.

Comissão de Avaliação do Estudo de Impacte Ambiental

**"A14 - Auto Estrada Figueira da Foz/Coimbra (Norte) - Sublanço Santa
Eulália/Coimbra (Norte) - Trecho 2"**

*Maria Otilia Julias Gomes
D.ª Maria da Silva Boja Balixa*

Direcção-Geral do Ambiente

Instituto da Conservação da Natureza

[Handwritten signature]

Instituto da Água

[Handwritten signature]

Instituto de Promoção Ambiental

[Handwritten signature]
Comissão de Coordenação da Região Centro

[Handwritten signature]

Direcção Regional do Ambiente do Centro

Anexo I - Pareceres Solicitados (DGFCUL, IPPAR, IPA, IM, IGM,IVV)



DEPARTAMENTO DE GEOLOGIA
FACULDADE DE CIÊNCIAS
UNIVERSIDADE DE LISBOA

520-2/585
 Conhecimento a
 Eng.ª Jora Balixa
 flue
 99.03.29

Isels

MA - DGA					
		2019 05245			
DG	<input type="checkbox"/>	SDG1	<input type="checkbox"/>	SDG2	<input type="checkbox"/>
DPSR	<input type="checkbox"/>	SAI	<input checked="" type="checkbox"/>	SIA	<input type="checkbox"/>
DGL/PID.	<input type="checkbox"/>	RCP	<input type="checkbox"/>	SEP	<input type="checkbox"/>
GTE	<input type="checkbox"/>	RPE	<input type="checkbox"/>	GAC	<input type="checkbox"/>
LAB	<input type="checkbox"/>	GIA/A	<input type="checkbox"/>	DAA	<input type="checkbox"/>
GAJ	<input type="checkbox"/>	CAAS	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

Exmº Senhor
 Director-Geral da
 Direcção Geral do Ambiente
 Rua da Murgueira - Zambujal
 Apartado 7585 - Alfragide
 2720 AMADORA

Sua referência :

Sua comunicação :

Nossa referência :

Data :

073 /D.G./99

1999.03.24

ASSUNTO :

Proc. de AIA nº 585: "A14 - Auto-Estrada Figueira da Foz/Coimbra (Norte) Sublanço Santa Eulália/Coimbra (Norte) Trecho 2".

Em resposta ao solicitado no V/ofício nº 001525 de 1999.02.22, e depois de consultados os paleontólogos do GeoFCUL, remetemos o vosso processo para o Departamento de Ciências da Terra da F.C.T. da Universidade de Coimbra (carta em anexo).

Com os melhores cumprimentos.

O Presidente do Departamento

Fernando J.A.S. Barriga

Prof. Doutor Fernando José Arraiano de Sousa Barriga



DEPARTAMENTO DE GEOLOGIA
FACULDADE DE CIÊNCIAS
UNIVERSIDADE DE LISBOA

Professora Dra. Maria Helena Henriques
Departamento de Ciências da Terra
Faculdade de Ciências e Tecnologia
Universidade de Coimbra
Largo Marquês de Pombal
P-3030 COIMBRA Codex

Lisboa, 22 março 1999

Cara Helena

Na sequência do pedido dirigido ao Departamento de Geologia da FCUL, formulado pela Direcção Geral do Ambiente, conforme officio n.º 99-SAI(DIA)520.2/585, sobre "Pedido de Parecer sobre o Processo de AIA nº 585: A14 – Auto-Estrada Figueira da Foz / Coimbra (Norte) Sublanço Santa Eulália / Coimbra (Norte Trecho 2)", junto envio a documentação que nos foi disponibilizada a fim do V/ Departamento poder dar uma resposta melhor fundamentada.

Saudações paleontológicas,

Mário Cachão
Prof. Auxiliar GeoFCUL



Ministério da
Agricultura,
do Desenvolvimento
Rural das Pescas

520.2/585-
Coeheamento
a Eugénia Dora Baliza
Fluor
99.04.21

IVV
Instituto da Vinha
e do Vinho

Dy 8

MA - DGA					
20.ABR99 05304					
DG	<input type="checkbox"/>	SDG1	<input type="checkbox"/>	SDG2	<input type="checkbox"/>
DPSR	<input type="checkbox"/>	SAI	<input checked="" type="checkbox"/>	SIA	<input type="checkbox"/>
DGL/P.D.	<input type="checkbox"/>	RCP	<input type="checkbox"/>	SEP	<input type="checkbox"/>
GTE	<input type="checkbox"/>	RPE	<input type="checkbox"/>	GAC	<input type="checkbox"/>
LAB	<input type="checkbox"/>	GI/A	<input type="checkbox"/>	DAA	<input type="checkbox"/>
GAJ	<input type="checkbox"/>	CAAS	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

Exº. Sr. Director - Geral
da Direcção - Geral do Ambiente
Rua da Murgueira - Zambujal

Apartado 7585
2720-392 Amedons

V/ referência

001516

1999-02-22

N/ referência

05.3/123/99

data

1999-04-05

Assunto: Pedido de Parecer sobre o Processo de AIA nº 585: "A 14-AUTOESTRADA FIGUEIRA DA FOZ / COIMBRA (NORTE) SUBLANÇO SANTA EULÁLIA COIMBRA (NORTE) TRECHO 2 "

Relativamente ao ofício acima referenciado, informamos V.xª que, da Comissão Vitivinícola da Bairrada recebemos o parecer que junto enviamos.

O VICE PRESIDENTE

Afonso Correia

AFONSO CORREIA



COMISSÃO VITIVINÍCOLA DA BAIRRADA

Telefone (0)31 51 56 71 - Telefax (0)31 51 11 91 - Apartado 125 - 3781 ANADIA Codex

D. S. M. V.		
47/03/91		
DIR	DIO	DRV
		K

*remete este parecer à
Direção Geral de
Assuntos 99-04-01*

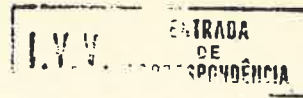
Ex.^{ma} Sra. Directora de Serviços

Eng.^a Cristina Valença

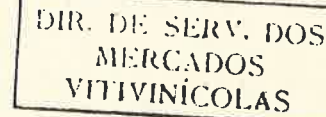
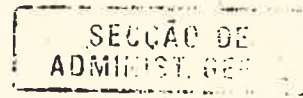
Assunto: Pedido de parecer sobre o processo de AIA n.º 585: "A 14 – Auto – Estrada Figueira da Foz / Coimbra (Norte) Sublanço Santa Eulália / Coimbra (Norte) Trecho 2"

Em conformidade com o assunto referido acima, vimos por este meio procurar responder ao solicitado.

Com os melhores cumprimentos,



30 MAR 30 08 15 2



*Ex.º Condado
p/ cumprir
depareho da
Já - Directora
5.4.99
[Signature]*

Anadia, 25 de Março de 1999



COMISSÃO VITIVINÍCOLA DA BAIRRADA

Telefone (0)31 51 56 71 - Telefax (0)31 51 11 91 - Apartado 125 - 3781 ANADIA Codex

PARECER

A análise ao Estudo de Impacte Ambiental relativo à construção da "A 14 Sublanço Santa Eulália / Coimbra (Norte) Trecho 2", designadamente nos capítulos "Solos e RAN, Ocupação do Solo e Actividade Agrícola", merecem-nos as seguintes considerações gerais que passamos a expor:

1. Em primeiro lugar não podemos deixar de nos congratular com a construção do referido troço, dado se reconhecer que o mesmo vem dar resposta a uma necessidade há muito tempo sentida pelas populações da região, e de um modo geral pela vontade cada vez maior de se melhorarem as condições de aproximação entre os centros urbanos da região, as quais são consideradas indispensáveis para que se potencie a valorização dos recursos endógenos existentes.

2. Em segundo lugar não podemos deixar igualmente de registar que a construção do referido lanço terá um impacto directo em cerca de 84 a 87 ha, 2/3 dos quais se enquadram na região demarcada da Bairrada, designadamente ao longo do seu corredor sul que atravessa algumas freguesias do concelho de Cantanhede (Portunhos e Ançã), do concelho da Mealhada (Barcouço) e de Coimbra (Vil de Matos).

3. O traçado do referido lanço compreende um trecho comum (cerca de 10 km de Santa Eulália a Coimbra Norte) e ainda 2 alternativas, respectivamente a alternativa norte (cerca de 2,0 km) e a alternativa sul (cerca de 3,5 km). Esta última alternativa parece ser efectivamente mais favorável do ponto de vista da ocupação da área agrícola, dado esta ser inferior em cerca de 5 ha. Isso é o que aqui importa realçar, não obstante ser referido que a maior parte do percurso da A 14 sobre as áreas regadas de maior valia agrícola se vir a efectuar em viaduto.



COMISSÃO VITIVINÍCOLA DA BAIRRADA

Telefone (0)31 51 56 71 - Telefax (0)31 51 11 91 - Apartado 125 - 3781 ANADIA Codex

4. Considerando que os impactos negativos não poderão ser infelizmente totalmente eliminados, entende-se como particularmente importante a adopção de medidas de minimização desses impactos com a maior amplitude possível. Referimo-nos entre outras medidas, à selecção correcta dos locais de empréstimos e depósito de terras, evitando áreas onde foram realizados investimentos agrícolas na vinha com significado para os proprietários, à remoção posterior às obras dos materiais sobrantes e ao tratamento adequado dos espaços adjacentes à via, designadamente como zonas verdes.

5. Por fim chama-se a atenção para o interesse de o investimento da construção do troço da A 14 poder ser exemplar no domínio da integração paisagística, propondo uma visão do meio envolvente que possa ser eloquente da cultura e do património da região da Bairrada que atravessa. Neste sentido seria igualmente do maior interesse a colocação de alguma sinalética alusiva ao referido património cultural que representa a viticultura regional.

O Presidente da Comissão Vitivinícola da Bairrada

Dr. João Casaleiro da Costa



Ministério da
Agricultura,
do Desenvolvimento
Rural das Pescas

IVV
Instituto da Vinha
e do Vinho

Exmº.Senhor
Presidente da Comissão Vitivinícola
da Bairrada

Apartado 125
3780 ANADIA

05.3/48/99

99/03/12

Pedido de Parecer sobre o Processo de AIA nº585: "A14-AUTO-
ESTRADA FIGUEIRA DA FOZ/COIMBRA(NORTE)SUBLANÇO
SANTA EULÁLIA/COIMBRA(NORTE)TRECHO2"

A fim de nos permitir responder a uma solicitação do Director Geral da Direcção Geral do Ambiente, no âmbito do Processo de Avaliação de Impacte Ambiental do Projecto acima referido, solicita-se o Parecer dessa Comissão Vitivinícola relativamente aos capítulos "Solos e RAN, Ocupação do Solo e Actividade Agrícola" do Estudo de Impacte Ambiental.

Solicita-se que, se possível, o mesmo fosse emitido até ao dia 25 do mês de Março.

Com os melhores cumprimentos,

A Directora de Serviços


Cristina Valença



INSTITUTO
PORTUGUÊS DO
PATRIMÓNIO
ARQUITECTÓNICO

DIRECÇÃO REGIONAL DE COIMBRA

MIC

MINISTÉRIO DA CULTURA

*Conhecimento a
Rua Dona Dalice
Glee
99.04.27*

520.2/585-

MA		DGA	
23 ABR 99 0 J 6645			
DG	<input type="checkbox"/>	SDG1	<input type="checkbox"/>
DPSR	<input type="checkbox"/>	SAI	<input checked="" type="checkbox"/>
DID	<input type="checkbox"/>	PCP	<input type="checkbox"/>
GTE	<input type="checkbox"/>	FE	<input type="checkbox"/>
LAB	<input type="checkbox"/>	GI/VA	<input type="checkbox"/>
GAJ	<input type="checkbox"/>	CAAS	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	SDG2	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	SIA	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	SEP	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	GAC	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	UAA	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

Direcção Geral do Ambiente

Rua da Murgueira
Zambujal
Apartado 7585 Alfragide
2720 Amadora

Sua referência

Sua comunicação

Nossa referência
Proc.D0154
Ofic. 1343

Rua Fernandes Tomás, 76
3000 COIMBRA

ASSUNTO: Pedido de Parecer sobre o processo AIA nº585:A 14 – Auto- Estrada Figueira da Foz/Coimbra (Norte) sublanço Santa Eulália/Coimbra (Norte) Trecho 2.

Sobre o assunto em epígrafe e após análise dos dados disponíveis informamos V.^a Ex.^a de que na área de influência das obras do troço da auto-estrada em questão, porque passa fora das povoações, não parece existir qualquer impacte no domínio do Património Classificado. Assim, somos de parecer que nada há a objectar relativamente à construção deste eixo viário de auto-estrada, no tocante à sua interferência no Património Classificado.

Com os melhores cumprimentos

O Director da Direcção Regional

Carlos dos Santos Rodrigues (Eng.)

F. Marques

FERNANDO MARQUES
Chefe de Divisão de Obras,
Conservação e Restauro

ACR/ACR

IPPAR/CRB
ENTº Nº _____
SAÍDA Nº <u>2246</u>
DATA <u>21.4.99</u>



520.2/585

Conhecimento a Eng^a
Dora BalizaFlees
99.04.08

IPA
INSTITUTO PORTUGUÊS
DE ARQUEOLOGIA

Para: Exmo. Senhor
Eng.º António Macieira Antunes
Director-Geral do Ambiente

Fax: 471 90 74

Tel: 472 82 00

V. Ref.

De: Gabinete da Direcção

N.º de páginas (incluindo capa): 03

Data: 31.03.99

N. Ref: 98/1(399)

Assunto: EIA da "A14 – Auto-Estrada Figueira da Foz/Coimbra (Norte) Trecho 2".
Fase de Estudo Prévio.

Para conhecimento de V. Exa., junto envio cópia da Informação n.º 247/1PA/99, sobre o assunto referido em epígrafe.

Com os melhores cumprimentos,

O Subdirector

(António M. Monge Soares)

ACL-

31. M. 1999

MA - DGA					
39001871	<input type="checkbox"/>	SDG1	<input type="checkbox"/>	SDG2	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	SAJ	<input checked="" type="checkbox"/>	SIA	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	RCP	<input type="checkbox"/>	SEP	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	RPE	<input type="checkbox"/>	GAC	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	G:VA	<input type="checkbox"/>	DAA	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	CAAS	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

Concedido.

 3/13/99

Informação n.º 247 / IPA / 99
Assunto: EIA da "A14 - Auto-Estrada Figueira da Foz/Coimbra (Norte) Trecho 2". Fase de Estudo Prévio.
Processo: 98 / 1 (399)

1. Os documentos em análise consistem em excertos relativos aos patrimónios arqueológico e construído do Relatório de Base e Relatório Não Técnico do EIA do projecto em epígrafe. Após a recepção do pedido de parecer sobre o EIA em epígrafe, solicitado pela Direcção Geral do Ambiente através do seu officio /99-SAI(DIA) 520.2/85 de 15 / 02 / 99, recebeu este Instituto o relatório da vertente patrimonial do EIA do IP 3 - Santa Eulália / Trouxemil (2º trecho), em 23 / 03 / 99, cujo traçado é, aparentemente, semelhante ao do projecto em epígrafe, até à sua ligação à A1. A arqueóloga responsável por este estudo foi a Dra. Luciana de Jesus da empresa Geoarque Lda..
2. Após análise dos documentos referidos em 1., verifica-se que houve uma alteração ao estatuto jurídico da referida rodovia (IP 3 - Santa Eulália / Trouxemil (2º trecho)), que pelo Decreto 294 / 97, de 24 de Outubro, passa de IP a auto-estrada com a designação "A14 - Auto-Estrada Figueira da Foz/Coimbra(Norte) Sublanço Santa Eulália/Coimbra (Norte) Trecho 2", concessionada à Brisa. Assim, e conforme é referido no Relatório Base do EIA, esta alteração implica "(...) alterações ao nível dos nós e ligações devido à necessidade de instalação de praças de portagem(...)"(pág. 2); de realçar ainda, que na descrição do projecto, se refere que os traçados propostos para esta auto-estrada coincidem em grande parte com os do projecto anterior (Rel. Base pág.10), sendo que as obras de arte a construir no âmbito do actual projecto foram redimensionadas para o novo estatuto jurídico da rodovia. Não obstante a situação descrita, os documentos que são apresentados a este Instituto, retomam as conclusões do relatório da vertente patrimonial do EIA do IP 3 - Santa Eulália / Trouxemil (2º trecho) .
3. Em face do acima exposto, propõe-se que o EIA em epígrafe seja complementado na sua vertente arqueológica, de forma a abranger as situações decorrentes das alterações impostas pelo novo estatuto jurídico da infra estrutura viária em questão.



À consideração superior,

Lisboa, 30 de Março 1999

O Técnico Superior de 2ª Classe

Pedro Almeida
(Pedro Almeida)

IPPAR

IPA -



MIC
Ministério da Cultura

520.2/588
Dra. Dora Beja
49.05.19

MA - DGA					
2268 19. MAI 1999					
DG	<input type="checkbox"/>	SDG1	<input type="checkbox"/>	SDG2	<input type="checkbox"/>
DGL/PID	<input type="checkbox"/>	SAI	<input checked="" type="checkbox"/>	SIA	<input type="checkbox"/>
GTE	<input type="checkbox"/>	GIA/A	<input type="checkbox"/>	SEP	<input type="checkbox"/>
LAB	<input type="checkbox"/>	CAAs	<input type="checkbox"/>	DAA	<input type="checkbox"/>
GAJ	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>
RCP	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>
RPE	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>

Para: Dra. Dora Beja
D.G.A.

De: Gabinete da Direcção

Fax: 471 90 74

Nº de páginas (incluindo capa): 01

Tel: 472 82 76

Data: 19.05.99

V. Ref:

N. Ref: 98/1(399)

Assunto: EIA da "A14 – Auto-Estrada Figueira da Foz/Coimbra (Norte) Trecho 2".
Rectificação de Parecer.

O EIA acima referido foi objecto de um parecer que vos foi transmitido por fax de 31.03.99 com base na Informação 247/IPA/99.

Um reexame da documentação referente a este EIA leva a concluir que o teor da mencionada Informação só, por lapso, terá sido redigido.

Deste modo, é parecer deste Instituto que o EIA se encontra bem elaborado, concordando-se inteiramente com as medidas de minimização propostas (ver Relatório Base, parágrafo 5.11.2, página 191).

Com os melhores cumprimentos

O Subdirector

(António M. Monge Soares)

ACL-



MINISTÉRIO DO AMBIENTE

INSTITUTO DE METEOROLOGIA

520.2/585
Relativamente a
Rua Dona Bakiza
Lisboa

PORTUGAL 99.04.05

Ivy

MA - DGA					
-1.ADR99 0 J5593					
DG	<input type="checkbox"/>	SDG1	<input type="checkbox"/>	SDG2	<input type="checkbox"/>
DPSR	<input type="checkbox"/>	SAI	<input checked="" type="checkbox"/>	SIA	<input type="checkbox"/>
DGL/PID.	<input type="checkbox"/>	RCP	<input type="checkbox"/>	SEP	<input type="checkbox"/>
GTE	<input type="checkbox"/>	RPE	<input type="checkbox"/>	GAC	<input type="checkbox"/>
LAB	<input type="checkbox"/>	GIWA	<input type="checkbox"/>	DAA	<input type="checkbox"/>
GAJ	<input type="checkbox"/>	CAAS	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

Exmo Senhor Director Geral
do Ambiente

Rua da Murgueira
Zambujal
Apartado 7585 Alfragide
2720 Amadora

31.03.99 02796

Sua referência
Your reference

Sua comunicação de
Your letter of

Nossa referência
Our reference

Data
Date

CAC042/99

Assunto:
Subject:

Pedido de Parecer sobre o Processo de AIA n°585: "A14 - Auto-Estrada Figueira da Foz /
Coimbra (Norte) Sublanço Santa Eulália / Coimbra (Norte) Trecho 2"

Na resposta indicar a nossa referência
Please quote our reference

Em resposta à Vossa solicitação, junto se envia em anexo o Parecer deste Instituto, relativamente à
"Climatologia" do Estudo de Impacte Ambiental do projecto referido em epígrafe.

Com os melhores cumprimentos,

PePi
O Presidente

Fernando Quintas Ribeiro

Anexos: o referido



Instituto Geológico e Mineiro
MINISTÉRIO DA ECONOMIA

520.2/585-
Comhecimento à
Eugénia Dora Balise
ffeen
29.03.10

121/5

MA - DGA					
17.MAR.99		J4646			
DG	<input type="checkbox"/>	SDG1	<input type="checkbox"/>	SDG2	<input type="checkbox"/>
DPSR	<input type="checkbox"/>	SAI	<input checked="" type="checkbox"/>	SIA	<input type="checkbox"/>
DGL/PID.	<input type="checkbox"/>	RCP	<input type="checkbox"/>	SEP	<input type="checkbox"/>
GTE	<input type="checkbox"/>	RPE	<input type="checkbox"/>	GAC	<input type="checkbox"/>
LAB	<input type="checkbox"/>	GI/A	<input type="checkbox"/>	DAA	<input type="checkbox"/>
GAJ	<input type="checkbox"/>	CAAS	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

Exmo. Senhor
Director-Geral do Ambiente
Rua da Murgueira-Zambujal
Apartado 7585-Alfragide
2720 AMADORA

S/ referência:

OP nº 1526 /99- SAI (EIA) 520.2/585

S/ comunicação:

99.02.22

N/referência: 15.03.1999* 01121


ASSUNTO: Pedido de parecer sobre o Processo de AIA nº 585: "A14-AUTO-ESTRADA FIGUEIRA DA FOZ/COIMBRA (NORTE) SUBLANÇO SANTA EULÁLIA/COIMBRA (NORTE) TRECHO 2"

Em resposta ao ofício acima indicado, comunico a V^a Ex.^a que, relativamente ao capítulo "Geologia" do Estudo de Impacte Ambiental estamos, fundamentalmente, de acordo.

Quanto ao capítulo "RECURSOS MINERAIS" tomamos boa nota que, segundo o EIA, "o traçado deste troço da A14, apesar de passar relativamente próximo das pedreiras, não inviabiliza ou prejudica a exploração de nenhuma pedreira em actividade, visto que todas se encontram fora da sua área de influência".

Com os melhores cumprimentos

O Chefe de Divisão de Minas e Pedreiras


Fernando S. Daniel

VG/VG

Anexo II - Esboço Corográfico