

## **1. Introdução**

No seguimento do processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) do Projecto do Itinerário Complementar nº1 (IC 1) Caldas da Rainha - Figueira da Foz, em fase de Estudo Prévio (EP), que decorreu em 1995, deu entrada na Direcção Geral do Ambiente (DGA) o Relatório Complementar ao Estudo de Impacte Ambiental (EIA), sobre o sublanço Valado dos Frades / Marinha Grande e lanço Marinha Grande / Leiria, da Auto-Estrada A8.

Para apreciação deste Relatório foi nomeada uma Comissão de Avaliação (CA) constituída por representantes da DGA, do Instituto da Água (INAG), do Instituto de Conservação da Natureza (ICN), do Instituto de Promoção Ambiental (IPAMB), da Comissão de Coordenação da Região Centro (CCR-C) e da Comissão de Coordenação da Região de Lisboa e Vale do Tejo (CCR-LVT).

Foi solicitado parecer às seguintes entidades:

- . Instituto Português de Arqueologia;
- . Instituto Português do Património Arquitectónico;
- . Instituto de Hidráulica, Engenharia Rural e Ambiente;
- . Instituto de Meteorologia;
- . Direcção Geral de Florestas
- . Rede Ferroviária Nacional - REFER, E.P.;
- . Transgas;
- . Direcção Regional do Centro do Ministério da Economia;
- . Direcção Regional de Lisboa e Vale do Tejo do Ministério da Economia,

encontrando-se os pareceres recebidos em anexo.

Sendo do conhecimento público que a fase de construção se tinha já iniciado, na primeira reunião da CA foi deliberado solicitar ao IEP o ponto de situação das obras. Da análise do documento recebido sobre a situação das obras (em anexo) e da visita a alguns locais do traçado, que decorreu no dia 18 de Abril, constatou-se o avançado estado das obras, excepto na parte inicial e final do traçado.

Neste sentido, a CA deliberou dar conhecimento superior deste facto pois, se em termos de prática administrativa, o início das obras durante a avaliação do respectivo Relatório de Medidas de Minimização, não constitui nenhum tipo de infracção ou desrespeito aos procedimentos instituídos condiciona contudo, e inevitavelmente, o cumprimento dos objectivos dessa avaliação, ao dificultar, ou mesmo inviabilizar, a implementação de algumas das medidas.

## **2. Antecedentes**

### **2.1. Antecedentes do Projecto**

Os lanços da A8 Valado de Frades - Marinha Grande e Marinha Grande - Leiria, em fase de Projecto de Execução, fazem parte, respectivamente, dos IC1 e IC9, os quais foram avaliados, em fase de Estudo Prévio, no âmbito do processo de AIA do "IC1 - Caldas da Rainha - Figueira da Foz", concluído em Fevereiro de 1995.

O EIA relativo a este projecto rodoviário, englobava também os lanços do IC9 entre Nazaré e Alcobaca (EN1) e entre Marinha Grande e Leiria.

O lanço do IC1 apresentava uma extensão de cerca de 90 km e perfil de 2x2 vias. O lanço do IC9 apresentava uma extensão de cerca de 17 km com um perfil de 2x2 vias no trecho entre o IC1 e Leiria.

Numa fase prévia ao processo de AIA, a JAE analisou três corredores (Oeste, Base e Este) tendo optado pelo corredor Base, atendendo a que este corresponderia à melhor solução em termos de objectivos de funcionamento, aspectos ecológicos e sócio-económicos. O EIA depois apresentado, estudou diversas alternativas de traçado que se desenvolviam nesse corredor (corredor Base).

O facto de:

- . o projecto ter sido submetido a AIA em fase de estudo prévio;
  - . numa fase anterior terem sido analisados e escolhidos corredores (permitindo assim a eliminação de soluções indutoras de impactes negativos muito significativos);
  - . o EIA apresentar soluções de traçado que constituíam verdadeiras soluções alternativas;
  - . a informação constante do EIA permitir apoiar a tomada de decisão,
- conduziu a que pudessem ser recomendados à data, pelo Ministério do Ambiente e Recursos Naturais, os traçados considerados ambientalmente menos desfavoráveis.

Assim, e para os lanços agora em análise foi recomendado o seguinte traçado:

- . IC1 - Solução Base + Alternativa B;
- . IC9 (Marinha Grande/Leiria) - Solução Base com a Alternativa.B trecho 1 e 2,

Os Projectos de Execução em avaliação desenvolvem-se no corredor recomendado.

## **2.2. Antecedentes do processo de avaliação**

O Relatório Complementar ao Estudo de Impacte Ambiental, relativo à fase de Projecto de Execução (PE), em avaliação, foi inicialmente apresentado em 99.09.20. não tendo sido acompanhado do respectivo Projecto.

Dado que o Projecto, solicitado ao IEP, não foi entregue em tempo que permitisse a sua avaliação pela Comissão de Avaliação, o processo foi encerrado.

Em 2000.01.05 foi recebido o Projecto tendo-se iniciado o respectivo processo de avaliação do Relatório Complementar ao Estudo de Impacte Ambiental.

## **3. Descrição do Projecto**

O Relatório Complementar ao EIA, em análise, diz respeito ao Projecto de Execução de dois sublanços da Auto-Estrada nº8 (A8):

- . sublanço Valado dos Frades - Marinha Grande (VF/MG), com 16.8 km de extensão;
- . lanço Marinha Grande - Leiria (MG/L), com 10.5 km de extensão.

De acordo com o PRN 2000 (DL nº 222/98 de 17 de Julho) estes sublanços incluem-se, respectivamente, nos Itinerários Complementares nº1 (IC1 - Valença-Guia) e nº9 (IC 9 - Marinha Grande-Ponte de Sor), os quais são agora designados por A8, resultante da sua inclusão na Rede

Nacional de Auto - Estradas. A sua concessão foi atribuída ao Agrupamento "Autó-Estradas do Atlântico - Concessões Rodoviárias de Portugal, S.A." (Resolução do Conselho de Ministros nº140-A/98, de 4 de Dezembro).

Para estes sublanços está previsto um perfil transversal tipo, com uma largura de 28,5m (2x2 vias), onde se inclui um separador central com uma largura de 4m. O Projecto contempla via de lentos nas seguintes situações:

- . entre os km 13+020 - 15+000 do sublanço VF/MG;
- . entre os km 7+719 - 9+095 do sublanço MG/L.

Estão previstos dois Nós para o sublanço VF/MG:

- . Nó de Valado dos Frades, ao km 1+250, estabelecendo ligação com a EN 8-5
- . Nó de Pataias, ao km 8+200, estabelecendo ligação com a EN 242-4;

e dois Nós para o sublanço MG/L:

- . Nó de Marinha Grande Sul, ao km 1+000, estabelecendo ligação com a EN 242;
- . Nó de Marinha Grande Este, ao km 5+200, estabelecendo ligação com a EN 242;

Na ligação entre o Nó de Marinha Grande Sul e a EN 242 está prevista a construção de dois Nós:

- . Nó de acesso à área industrial da Marinha Grande;
- . Nó de ligação à EN 242.

O Nó de Leiria, que efectuará a ligação à EN 1, em Leiria, não é considerado neste estudo, tendo já sido avaliado no âmbito do processo de AIA do IC 9, Lanço EN 1 / Nó de Leiria.

No que se refere à realização dos restabelecimentos, estão previstos um total de 10 para o sublanço VF/MG (7PS+1PI+2PA) e de 10 para o lanço MG/L (5PS+4PI+1PA), para restabelecimento da rede viária intersectada. O projecto intersecta ainda a linha de caminho de ferro e o gasoduto de transporte de gás natural, Setúbal/Braga.

O Projecto contempla os seguintes viadutos:

- . Viaduto do Rio da Areia, entre o Km 0+475 e o km 0+600 do sublanço VF/MG;
- . Viaduto da Tojeira, entre o Km 3+200 e o Km 3+650 do sublanço MG/L;
- . Viaduto de Mouratos, entre o km 6+733 e o Km 7+100 do sublanço MG/L;

A drenagem transversal foi dimensionada para um período de retorno de 100 anos, apresentando algumas passagens hidráulicas apresentarem grandes dimensões (4x4m).

As movimentações de terra serão significativas, havendo locais com aterros e escavações com mais de 20 m de altura.

Está previsto um excesso de terras da ordem 776 000m<sup>3</sup> (406 000m<sup>3</sup> para VF/MG e 370 000m<sup>3</sup> para MG/L), resultante das seguintes acções:

. sublanço VF/MG

aterros - 1 664 000 m<sup>3</sup>

escavações - 2 070 000 m<sup>3</sup>

. sublanço MG/L

aterros - 1 650 000 m<sup>3</sup>

escavações - 2 020 000 m<sup>3</sup>

Está prevista uma área de serviço entre os km 5+200 e 5+600 do sublanço VF/MG.

Os valores de tráfego médio diário anual previstos no Estudo para o ano 2030 são muito elevados (entre 34 703 e 64 278 veículos, consoante os troços). Neste contexto e nessa altura, não será suficiente um perfil de 2x2vias, dado o nível de serviço requerido

Segundo o contrato de concessão a estrada deverá entrar em exploração no segundo semestre de 2001.

#### **4. Apreciação Geral**

##### **4.1. Enquadramento**

A apreciação global do Relatório Complementar em análise não pode, nem deve, ser independente da apreciação do EIA relativo ao projecto rodoviário, em fase de Estudo Prévio (EP), que incluía os lanços agora em apreciação.

É objectivo da análise deste Relatório, verificar se o Projecto se desenvolveu de acordo com as conclusões da AIA em fase de EP e, perante uma análise tão precisa quanto possível dos impactes, avaliar as medidas de minimização propostas e, se necessário, propor novas medidas que evitem/reduzam os impactes identificados.

No processo de AIA relativo ao projecto "IC1 - Caldas da Rainha - Figueira da Foz", em fase de Estudo Prévio, procedeu-se à avaliação ambiental dos corredores propostos para o IC 1 e IC 9. A significativa extensão dos traçados propostos, a qualidade do EIA, e o facto do Projecto se encontrar em Estudo Prévio, permitiram seleccionar o corredor considerado ambientalmente menos desfavorável.

Seria assim expectável que o **Projecto de Execução** agora apresentado:

- . seguisse as recomendações do parecer de AIA (fase de Estudo Prévio);
- . não contrariasse, sem a respectiva justificação técnica e ambiental, soluções de projecto preconizadas na fase de Estudo Prévio;
- e
- . incluísse soluções de projecto que, reflectindo uma precisa identificação e avaliação de impactes desenvolvida no respectivo Relatório Complementar, minimizassem os respectivos impactes ambientais.

Para além do objectivo referido anteriormente, um **Relatório Complementar** deverá ainda apresentar um conjunto de medidas para minimização dos impactes que se poderão verificar, apesar das soluções de Projecto adoptadas. As medidas deveriam ser apresentadas de uma forma precisa, devendo ser justificadas, localizadas e calendarizadas a fim de possibilitar/ facilitar a sua implementação, pelo empreiteiro/dono de obra, na fase de construção e de exploração.

##### **4.2. Análise**

O Relatório em análise procede ao estudo do impacte ambiental dos lanços rodoviários apresentados, fornecendo informação actualizada sobre a área em análise e identificando alguns dos impactes a gerar pelo projecto. Peca no entanto pela falta de detalhe da informação apresentada ao nível da identificação de impactes, e posteriormente na apresentação das respectivas medidas de minimização, considerando-se que o mesmo não se adequa a uma fase de Projecto de Execução. As medidas de minimização propostas não só não têm o grau de detalhe e forma de concretização ajustáveis à fase de Projecto de Execução como,

inclusivamente, podem não permitir a minimização de alguns dos impactes identificados, nomeadamente ao nível da sócio-economia, hidrologia e uso do solo.

No caso das medidas em análise, a sua calendarização é vaga referindo-se apenas a fase em que são aplicadas (construção ou exploração); na sua localização apenas é referida a "Área de Ocorrência" quando deveria ser, na maioria dos casos, acompanhada pela sua localização ao km. A forma como é apresentado o conjunto das medidas é pouco elucidativa dificultando a sua aplicação (ex. pontos E26.1 e 26.3 do Relatório Complementar).

Por outro lado, apesar dos lanços em análise se desenvolverem no corredor aprovado pelo MA, considera-se que as soluções de projecto adoptadas não consideraram devidamente os impactes respectivos, alguns dos quais já identificados em fase de Estudo Prévio, pelo que subsistem, e nalguns casos foram inclusivamente agravados, impactes negativos muito significativos, não minimizáveis pelas medidas preconizadas (aterros sobre zonas de aluvião, eliminação de viaduto, desvio e canalização de linhas de água, inclusão de uma praça de portagem em Parceiros).

Uma vez que a elaboração deste Relatório terá acompanhado a elaboração do PE, supunha-se que o mesmo condicionasse o projecto, através da introdução de soluções de projecto que minimizassem os impactes identificados.

A título de exemplo o Relatório refere que não se devem realizar aterros sobre aluviões, mas o Projecto não contempla viadutos para esses locais.

Para os locais considerados sensíveis já na fase de EP, nomeadamente devido à instabilidade de taludes e à afectação de Parceiros, deveriam ter sido apresentadas soluções que minimizassem os impactes, o que não ocorreu. Pelo contrário, as soluções apresentadas para a zona de Parceiros, para além de retirarem um viaduto (V2M), aumentam a dimensão dos aterros, regularizam a linha de água e introduzem uma praça de portagem, aumentando a magnitude e significância dos impactes já identificados.

No anterior parecer deste Ministério foi proposto o prolongamento do viaduto sobre o rio Alcoa para minimizar a afectação da zona de regadio aí existente, pertencente ao Aproveitamento Hidroagrícola de Maiorga e Valado dos Frades. Embora a totalidade desta travessia não esteja incluída no sublanço VF/MG, da análise do início do traçado verifica-se que, contrariamente ao recomendado, esta área será atravessada em aterro, seguindo-se um viaduto de reduzida extensão, sobre o rio da Areia.

A falta de uma cartografia de pormenor no Relatório, aspecto fundamental para um PE, não permite a localização dos impactes referidos no estudo, bem como a posterior avaliação das medidas de minimização propostas; esta lacuna foi parcialmente ultrapassada pela consulta às cartas do Projecto de Execução

Em síntese, considera-se que, embora a caracterização da situação de referência seja para muitos descritores exaustiva, (Geologia e Recursos Hídricos), grande parte da informação apresentada não é posteriormente utilizada na identificação e avaliação de impactes, nem contribuiu para a adopção de soluções de projecto capazes de minimizar impactes já identificados em zonas sensíveis.

Ocorrerão assim impactes que só poderiam ser mitigados com alterações de projecto que não foram propostas pelo Relatório Complementar ao EIA, pelo que se considera que este não cumpre com os seus objectivos.

O facto do projecto estar já em fase de construção limita a eficácia da avaliação em curso e não permite a minimização dos principais impactes.

## **5. Apreciação Específica**

### **Geologia e geomorfologia**

O Relatório apresenta uma adequada caracterização da situação de referência para este descritor, tendo as características morfológicas, e o tipo de formações ocorrentes, grande relevância no condicionamento do próprio Projecto. Refira-se que nesta área ocorrem extracções de inertes, estando inclusivamente delimitadas áreas cativas e de reserva para margas, calcários e areias.

No que se refere à identificação de impactes o estudo afigura-se sucinto, fazendo apenas referência à ocorrência de taludes que poderão apresentar instabilidade e à existência de taludes com mais de 10m de altura.

A natureza dos materiais constituintes das formações geológicas atravessadas é potenciadora do seu desmantelamento e transporte, quer na fase de construção, quer na fase de exploração. O carreamento destes sedimentos para as linhas de água tenderá a provocar a sua colmatação e a desequilibrar o seu perfil de equilíbrio afectando, eventualmente, os aluviões adjacentes, bem como possíveis culturas agrícolas.

De um modo geral, o Relatório não identifica impactes geológicos (excepto no que se refere à interferência com reservas de areias siliciosas e áreas de extracção de inertes entre o km 7+200 e o km 7+750 do sublanço VF/MG e entre os km 4+100 e 4+340 do lanço MG/L), apresentando apenas informação do estudo geotécnico relativamente à inclinação a adoptar nos taludes (geometria) e respectivas medidas de protecção. O estudo conclui contudo que se consideram "pouco significativos os impactes relacionados com dificuldades de estabilização dos taludes de escavação".

Não é feita referência a eventuais impactes decorrentes de aspectos referidos na situação de referência (locais onde os níveis freáticos são elevados, lagoas e nascentes).

O parecer do Instituto Geológico e Mineiro (IGM) salienta a afectação de duas áreas de exploração de areias, com aptidão como matéria prima para a indústria do vidro, embalagem, cristalaria, cerâmica e cimento, designadamente Ribeiro Seco e área de reserva em estudo do Vale da Neta, inviabilizando importantes recursos em areias, considerados pelo IGM como de grande relevância económica, tanto regional como nacional (ver parecer em anexo).

O parecer da Direcção Regional do Centro, do Ministério da Economia, refere a afectação de uma pedreira, a existência, nas imediações do traçado, de outras pedreiras em actividade, e de uma área cativa para exploração de calcários margosos e margas, criada pela Portaria 447/90 de 16 de Junho (área cativa de Moreira) e posteriormente alterada pelo DR 168/93 de 31 de Agosto (ver parecer em anexo).

Os aterros e escavações de maiores alturas situam-se no sublanço MG/L, enquanto que as mais extensas se situam no sublanço VF/MG. Verifica-se a existência de extensas áreas com aterros e

escavações de grandes dimensões (com alturas de 20m e extensões até 2405m), para as quais não são apresentadas mitigações capazes de reduzir a significância desses impactes, o que se considera uma lacuna deste estudo.

Refira-se, a título de exemplo, o facto do Relatório identificar situações de aterros sobre baixas aluvionares com alturas que poderão ser incompatíveis com a resistência dos terrenos não profundo, como minimização, as necessárias e adequadas alterações ao projecto. A previsível ocorrência de assentamentos é também referida no estudo, sendo inclusive apontados os locais mais prováveis (km 0+000 a 0+490). Esta área poderia ter sido atravessada em viaduto de acordo com a solicitação de prolongamento do viaduto sobre o Rio Alcoa, apresentada no parecer de AIA, em fase de Estudo Prévio.

As Medidas de Minimização propostas são gerais apresentando apenas, (além dessas) restrições à localização de estaleiros e depósitos.

De acordo com o parecer do IGM deverão ser apresentadas medidas compensatórias pelo que devem ser acautelados espaços alternativos que permitam repôr, em termos qualitativos e quantitativos, as reservas inviabilizadas em Ribeiro Seco e Vale da Mata.

Em síntese, considera-se que ocorrerão impactes geológicos e geomorfológicos muito significativos, para os quais não são apresentadas as adequadas medidas de minimização.

#### **. Solos**

Como principal impacte ao nível do solo destaca-se a afectação de 27 ha (cerca de 35%) de solos com elevado potencial agrícola, que o Relatório considera como pouco relevante atendendo à extensão do traçado e à adopção dos viadutos.

No entanto, procedendo à análise da carta B10, da Reserva Agrícola Nacional, constata-se que todas as áreas RAN nela identificadas (exceptua-se apenas as atravessadas pelos viaduto da Tojeira e de Mouratos), associadas a linhas de água, são atravessadas por aterros, em alguns casos de elevada altura:

#### **Sublanço VF/MG**

- . baixa aluvionar que precede o Rio da Areia, aproximadamente entre o km 0+00 e o km 0+500, aterro com 4 m de altura
- . cerca do km 4+500, aterro com 6-7m
- . cerca do km 7+500, aterro com 8 m
- . cerca do km 9+600, aterro com 10 m
- . cerca do km 13+200, aterro com 7 m

#### **Sublanço MG/L**

- . cerca do km 1+400, aterro com 6 m
- . cerca do km 2+500, aterro com 9 m
- . cerca do km 8+000, aterro com 20 m
- . cerca do km 9+600, aterro com 10m

Assim, discorda-se da avaliação apresentada no Relatório, dado que a quase totalidade das áreas de solos com potencial agrícola são atravessadas em aterro, pelo que os impactes serão negativos e significativos. O Relatório não propôs as necessárias medidas de minimização, e as soluções adoptadas pelo Projecto não minimizam a afectação dos solos com potencial agrícola.

## **. Recursos Hídricos**

Os sublanços em avaliação situam-se nas Bacias Hidrográficas dos rios Alcobaça, S. Pedro e Lis, estando os respectivos regimes hidrológicos dependentes das condições climáticas e das características morfológicas locais. O Relatório apresenta uma adequada caracterização dos recursos hídricos superficiais, merecendo referência o facto de existirem, para além de uma densa rede hidrográfica, inúmeras lagoas, conforme listagem apresentada.

Assim tratando-se duma região onde ocorrem inúmeras linhas de água, os impactes resultarão da alteração do padrão de drenagem natural. Também a existência do nível freático, por vezes, perto da superfície, condicionará a ocorrência de impactes.

O Projecto prevê o restabelecimento das linhas de água por meio de passagens hidráulicas e, em alguns casos, o seu desvio e regularização (ribeira dos Parceiros, do Fagundo e do Picheleiro), não considerando o Relatório que induza impactes significativos. A avaliação efectuada minimiza estas acções uma vez que considera que os impactes são apenas temporários, não apresentando qualquer avaliação das alterações hidrológicas daí resultantes (concentração e aumento de caudais, alteração da velocidade de escoamento).

O Relatório deveria ter especificado o modo como se prevêem executar os desvios destas linhas de água (secções, materiais), a fim de permitir uma adequada avaliação dos respectivos impactes (não bastando referir que não se realizarão cotovelos acentuados e que estas acções deverão ser realizadas na época seca).

Analisando o Projecto de Drenagem verifica-se que as regularizações serão feitas por meio de valas em betão (havendo inclusive mais situações do que as apontadas no Relatório), e que ocorrerão situações de cotovelos apertados. Verificar-se-ão assim impactes significativos, para os quais não se apresentaram as adequadas medidas de minimização.

O Relatório refere que "A transposição de um fundo aluvial em aterro é geralmente desaconselhável; devendo, sempre que possível, optar-se pelo atravessamento em viaduto, uma vez que os fundos aluviais constituem áreas onde podem ocorrer alterações naturais do leito fluvial". Assim sendo não é aceitável que não se tenham proposto alterações para estes locais, apresentando apenas esta referência seguida da listagem dos locais onde estão previstos aterros.

A transposição de vales por viaduto minimiza impactes ao nível da drenagem, desde que não haja interferência nas condições naturais de escoamento, ou seja, se não houver afectação dos leitos menores e margens das linhas de água.

Analisando os projectos dos viadutos, verifica-se que as obras de arte designadas de viaduto de Mouratos e viaduto da Tojeira (464m), terão uma afectação significativa nos recursos hídricos uma vez que:

. viaduto da Tojeira - os pilares P8 e P7 localizam-se no leito da linha de água; embora na respectiva memória descritiva se refira que a disposição dos pilares implica uma ligeira alteração do leito da linha de água e que a rectificação prevista não prejudica o escoamento, não se concorda com esta apreciação.

. viaduto de Mouratos - apesar dos pilares não estarem previstos para o leito menor da linha de água, está contudo prevista uma modelação do terreno que irá alterar as características da linha de água, o que se deve evitar.

Da análise do Projecto de Drenagem constata-se a existência de situações que deveriam ter sido analisadas no Relatório, com vista à adopção de soluções de minimização:

- . o rest1 do sublanço VF/MG localiza-se sobre a linha de água, implicando o seu desvio e regularização (vala em betão);
- . o Nó de Valado de Frades implica o desvio de afluentes do rio da Areia, e consequente alteração das condições hídricas em cerca de 2km;
- . regularização da ribeira de Fanhais, com PH 4.1 e sobre rest 2 A (nível freático perto da superfície);
- . aterro, com cerca de 10m, no vale rio das Azenhas, a restabelecer com a PH 7.2;
- . área de serviço sobre linha de água;
- . linha de água, sob aterro, não restabelecida cerca do km 1+375 do sublanço MG/L
- . substituição do viaduto previsto no Estudo Prévio por aterro sobre a ribeira de Parceiros e sua total regularização. Nesta área o Relatório deveria ter analisado a capacidade de vazão a jusante tendo em conta a concentração de caudais e o aumento da velocidade de escoamento, o que não efectuou.

Considera-se assim que as soluções apresentadas para estas situações darão origem a impactes significativos, sem que tenham sido consideradas adequadas medidas de minimização.

Tendo sido identificados diferentes usos da água, o estudo considera que haverá afectação directa de 6 poços e de 1 charca, desconhecendo-se o número total de poços a afectar por rebaixamento do nível freático. Numa faixa até 150m do eixo da via foram identificados pela CA mais poços do que os indicados no anexo do estudo.

Em síntese, não se concorda com a apreciação do estudo de que não se prevêem impactes significativos na drenagem, quando se verificará a ocupação de áreas de infiltração máxima, com níveis freáticos à superfície, bem como o desvio e regularização de linhas de água.

Relativamente à qualidade da água, e dada a fase de Projecto de Execução, deverá ser apresentada a simulação com base no Projecto, ou seja para os locais onde se prevê a realização de descargas de águas pluviais, e não para uma situação hipotética, como é apresentado. Verificando-se a violação dos padrões de descarga, mesmo que poucas vezes por ano, deverão ser apresentadas medidas de minimização, dada a elevada permeabilidade da zona, e os usos da água (como indicado no parecer do EP).

Considera-se que as medidas de minimização apresentadas, apesar de correctas, são gerais, podendo ser aplicadas a qualquer infraestrutura rodoviária.

Sendo proposto um plano de monitorização para a qualidade da água, o mesmo deverá ser apresentado.

### **. Ecologia**

A zona em estudo não se localiza em nenhuma área com estatuto legal de protecção em termos de conservação da natureza, nomeadamente Rede Nacional de Áreas Protegidas e Rede Natura 2000.

O traçado desenvolve-se numa área de uso predominantemente florestal (cerca de 80% da área em estudo é florestal) ocupada essencialmente por pinhal e eucaliptal.

A mancha florestal é a característica ecológica mais importante, a par de alguma vegetação ribeirinha, embora de expressão reduzida (cerca de 1% da área em estudo, segundo o EIA). Em termos conservacionistas o valor destas zonas não é muito significativo quer pelo tipo de vegetação presente (arbórea e arbustiva), quer pelas espécies faunísticas dependentes destes habitats.

Segundo o EIA os principais grupos faunísticos ocorrentes na zona são a avifauna, herpetofauna e mamíferos, apresentando as espécies uma distribuição generalizada no território nacional.

Ainda segundo o EIA, os biótopos florestais assumem, nesta zona alguma importância ao nível do uso do solo e do seu papel de estruturação em termos de corredores ecológicos e criação de "áreas tampão" devido à sua extensão e à existência de áreas muito intervencionadas (ex. áreas agrícolas, áreas sociais, áreas industriais).

No capítulo referente ao uso do solo e ordenamento do território é referido que:

- . na área estão delimitadas duas zonas de caça associativa e uma reserva integral de caça que são intersectadas pelo traçado nos seus limites;

- . o traçado interfere, também, com as Matas Nacionais de Valado de Frades e do Pinhal do Rei e com a Mata dos Parceiros;

- . entre os km 9+000 e 9+100 (lanço Marinha Grande Leiria - Quinta da Bela Vista e Quinta da Mata) serão destruídos dois pinheiros mansos que estão classificados de interesse público (cf. Aviso 8081/99 da DGF); ainda segundo o Relatório não é possível proceder ao seu transplante por razões técnicas.

Considera-se importante que a referência a estes aspectos tivesse sido feita ao nível do descritor ecologia pois tratam-se de valores naturais, o que não se verificou.

Relativamente à afectação das Matas Nacionais, considera-se que os impactes não são avaliados, apesar do Relatório referir que a afectação é marginal, dado que se trata de espaços detentores de estatuto e de importância a nível local, regional e nacional. Quanto à destruição dos dois exemplares de pinheiro manso dado que se traduz num impacte patrimonial deveria ter sido equacionada a sua preservação; aliás é proposta a Medida FC16 - "Protecção das árvores com interesse botânico e /ou cénico" mas que não é incluída no quadro E26.1 da Síntese dos impactes.

Teria sido útil a cartografia e caracterização da rede de corredores ecológicos, referida no Relatório, de forma a validar as passagens para a fauna propostas e a permitir uma futura (e eventual) monitorização destas medidas.

O Relatório estima que serão destruídos 190 ha de vegetação arbórea (excluindo as áreas de estaleiro) considerando este impacte significativo, negativo e irreversível.

Da análise das medidas apresentadas no ponto E 26.3 (Medidas de Minimização e Recomendações) considera-se importante referir que:

- . das seis medidas adoptadas no Projecto de Execução, três dizem directamente respeito à ecologia destacando-se o aumento da secção de duas PH (medida P10) e o aumento da altura da vedação (Medida P11);

- . das onze medidas a serem adoptadas na fase de construção, duas dizem respeito à ecologia e das quais se destacam a limitação de desmates e desflorestações ao "indispensável" (Medida FC14) e a indicação de ser aplicada "rede ao solo" nos locais onde há corredores

faunísticos (Medida FC 18). A Medida FC18 parece-nos questionável pois é referente à utilização de explosivos em zonas nas proximidades de habitações e é proposta para minimizar a "destruição das formações vegetais";

. 2 medidas a serem aplicadas na fase de exploração e de carácter generalista (Medidas EX2 e EX3)

Relativamente às medidas apresentadas no capítulo referente à ecologia considera-se:

. inexplicável que o suporte teórico das medidas de minimização dos impactes faunísticos seja apresentado em língua estrangeira;

. que a alteração das características das vedações (aumento da altura de 1.10m para 1.60m) deveria ser incluída na síntese das medidas, nomeadamente como consta do EIA:

Sublanço Valado de Frades - Marinha Grande	0+486 0+586 1+711 - 1+811 7+463 - 7+563 14+514 - 14+614
Lanço Marinha Grande - Leiria	3+150 3+250 6+700 - 6+800 9+845 - 9+945

Relativamente às medidas apresentadas no capítulo da Ecologia considera-se que as mesmas deveriam ter sido incluídas na síntese das recomendações e que:

. deveriam ter sido explicitados os grupos faunísticos potenciais utilizadores das passagens para a fauna;

. pode ser questionável a manutenção da vegetação natural nas Passagens Hidráulicas utilizadas como Passagens para a Fauna, tal como é recomendado;

. o facto da linha de água ser canalizada a jusante de uma passagem hidráulica (PH9.3 do lanço MG/L) e a existência na saída de dissipadores em enrocamento (PH7.2 do sublanço VF/MG), condicionam o seu uso pela fauna.

#### **. Ruído**

No âmbito do Relatório Complementar ao EIA foi caracterizado o ambiente sonoro exterior actual das situações possíveis de virem a estar sob influência sonora, perturbadora, da nova infraestrutura. Na envolvente do traçado observam-se dois tipos de zonas com ocupações distintas. A primeira, corresponde geralmente a uma casa de habitação isolada, ou um pequeno conjunto de habitações, com terreno circundante de utilização agrícola e/ou pecuária. As restantes zonas, nomeadamente, as zonas inicial e final do traçado, registam uma grande concentração de habitações, pertencentes a Valado dos Frades e Parceiros, respectivamente.

Os locais, situados em zonas rurais, afastados de vias rodoviárias e de outras fontes sonoras relevantes, classificam-se como "locais pouco ruidosos".

Os restantes locais, situados junto de vias rodoviárias existentes na envolvente próxima do traçado, classificam-se igualmente como "locais pouco ruidosos". No entanto, estes locais já denotam uma perturbação do campo sonoro.

No âmbito da caracterização da situação de referência deveriam ter sido indicadas as principais fontes sonoras contribuintes para os níveis sonoros registados, bem como a duração dos tempos de medição, em cada ponto caracterizado.

Neste seguimento, é de salientar, em particular, a utilidade de se incluir informação mais detalhada para a justificação dos valores apresentados para a situação de referência do receptor H11 (km 1+400, lado Este), localizado próximo da EM 540. As fachadas que ficarão mais expostas ao ruído de tráfego da A8 não estão actualmente expostas aos níveis sonoros apresentados na situação de referência, pela que será necessário proceder a uma reavaliação da situação de referência.

Na fase de construção os principais impactes devem-se, essencialmente, às operações construtivas mais ruidosas ligadas às operações de terraplenagem, betuminagem, circulação de veículos e máquinas pesadas de obra e, por vezes, uso de explosivos. Com base no relatório complementar, enquanto umas operações têm duração limitada no tempo, em cada local, outras afectarão toda a área durante quase todo o tempo de construção. No entanto, estas últimas operações, não implicarão, em termos estatísticos, níveis mais elevados do que os resultantes do tráfego na estrada.

Segundo o Relatório Complementar, *“os efeitos devidos à transmissão de vibrações originadas pelo equipamento e operações de construção não serão, no geral, significativos dados o tipo de trabalhos a realizar, a topologia dos terrenos e a natureza das instalações vizinhas”*.

Contudo, dada a proximidade, em algumas situações pontuais, de aglomerados habitacionais e os elevados níveis de ruído expectáveis na fase de construção, salienta-se que poderão ocorrer impactes significativos, pelo que se recomenda a restrição de horário das actividades construtivas mais ruidosas ao período das 8h às 20h.

Para a previsão dos níveis sonoros gerados pelo tráfego rodoviário na estrada, em causa, o relatório complementar recorreu ao modelo TRAF versão 4.1 de 1998.

Para uma avaliação, caso a caso, considerou-se a tipologia da estrada e a topografia dos locais, pelo que se considera a metodologia adequada à fase de Projecto de Execução. Deverá, no entanto, ser explicitada a inclusão do efeito de fachada nos níveis sonoros previstos, com o consequente aumento da eficácia das medidas de minimização a implementar.

De acordo com o Relatório Complementar ao EIA, no sublanço Valado dos Frades/Marinha Grande não são consideradas necessárias medidas de minimização para o receptor H 11 (km 1+400, lado Este). Tendo em conta os comentários já apresentados neste parecer relativos à situação de referência deste receptor, considera-se que o mesmo deverá ser alvo de uma reavaliação.

Quanto ao sublanço Marinha Grande/Leiria, considera-se necessária uma justificação mais detalhada para as atenuações dos níveis sonoros consideradas na previsão efectuada, particularmente para os receptores:

- . H11 (km 1+400, lado Este)
- . H21 (km 9+975, lado Norte)
- . H22 (km 10+050, lado Norte), visto ser referente a um edifício de três pisos
- . H23 (km 10+175, lado Norte), visto ser referente a um edifício de cinco pisos
- . H27 (km 10+025, lado Sul)

Face à ocupação habitacional em ambos os lados da nova via, desde o km 9+800 até ao final do traçado, considera-se que a avaliação efectuada deveria ter abrangido mais receptores por forma a salvaguardar futuras avaliações em resultado de reclamações que possam surgir, já que as previsões apresentadas, genericamente, são superiores a 55 dB(A) em termos de Laeq.

Quanto às medidas de minimização, na fase de exploração, há a referir o seguinte:

.o Relatório remete para uma fase posterior a definição concreta das medidas de minimização bem como a elaboração dos respectivos projectos de dimensionamento. Não se considera esta abordagem correcta uma vez que nesta fase se deveria proceder à análise do Projecto de Medidas de Minimização, a fim de permitir eventuais alterações e a sua implementação assim que possível;

. considera-se ainda que a afirmação, constante do Relatório, de que *"com a adopção das medidas propostas considera-se que apesar dos impactes serem negativos estes serão pouco significativos"* não tem fundamento dado que não são atribuídas aos receptores indicados quaisquer tipologias de medidas a adoptar e tão pouco a eficácia das mesmas;

. desde já se refere que eventuais situações de isolamento sonoro de fachada deverão ser evitadas, dado que esta medida apenas confere protecção aos espaços interiores, continuando os espaços exteriores sujeitos a níveis sonoros elevados.

As medidas de minimização deverão ser implementadas antes da entrada em exploração da via, pelo que o respectivo projecto, integrando as críticas apresentadas na presente análise, deverá ser entregue na Direcção Geral do Ambiente, de modo a permitir a sua prévia avaliação.

Relativamente ao Programa de Monitorização, deverão ser apresentados relatórios das campanhas, em pontos seleccionados ao longo do traçado da estrada coincidentes com os receptores estudados no relatório, dando particular atenção à localidade de Parceiros pela presença de um número significativo de receptores, onde se recomenda a monitorização noutras pontos para além dos receptores estudados.

#### **. Qualidade do ar**

O estudo conclui que a região atravessada pelo traçado apresenta características de zonas de desenvolvimento moderado o que, em termos de qualidade do ar, se traduz em concentrações típicas de zonas rurais.

Na fase de construção é identificado como principal impacte, a emissão de poeiras, resultantes das operações de desmatagem, terraplenagens (aterros e escavações), rebentamentos e transporte de materiais e terras. Do funcionamento de veículos e máquinas envolvidos nos trabalhos resultarão emissões de dióxido de enxofre (SO<sub>2</sub>), óxidos de azoto (NO<sub>x</sub>), hidrocarbonetos e fumos negros. Ocorrem, também, emissões resultantes da produção de betão e de asfalto betuminoso.

Na fase de exploração, para avaliar a magnitude e extensão dos impactes na qualidade do ar, é apresentada a estimativa das concentrações do monóxido de carbono (CO) e dióxido de azoto (NO<sub>2</sub>) recorrendo ao modelo matemático CALINE4 (modelo gaussiano, que permite a determinação das concentrações médias horárias para receptores localizados na vizinhança de fontes lineares). A estimativa das concentrações foi efectuada considerando a direcção de vento de Norte (frequência de cerca de 25%) para as situações:

. tráfego normal e meteorologia típica de ocorrência muito frequente para os anos 2000 e 2030, para diferentes distâncias ao eixo da via;

. tráfego crítico e meteorologia desfavorável de ocorrência pouco frequente para os anos 2000 e 2030, para diferentes distâncias ao eixo da via.

Os resultados obtidos mostram que relativamente ao CO, embora para o cenário crítico estejam previstas concentrações mais elevadas do que no cenário normal, os valores-limite legislados serão cumpridos. No entanto, os valores guia poderão vir a ser ultrapassados no cenário crítico e no ano 2030.

Tendo em conta as concentrações dos poluentes obtidas nas simulações, constata-se que no caso do NO<sub>2</sub>, para o ano 2030 (condições normais e críticas), os valores estimados ultrapassam o valor-guia legislado (P50), aproximando-se inclusivamente, na zona do Nó da Marinha Grande Sul e junto a Parceiros) do valor limite. Assim, considera-se que os impactes gerados pela exploração da via serão negativos e permanentes, podendo ser significativos em algumas zonas pontuais.

As medidas de minimização apresentadas no estudo, referem-se à fase de construção e apresentam um carácter geral, podendo aplicar-se a qualquer infra-estrutura deste tipo. A CA considera que as emissões das centrais de betão ou betuminoso deverão ser controladas através da instalação de sistemas eficientes.

Para a fase de exploração não é apresentada qualquer medida.

A CA considera que, para a fase de exploração, a única medida que poderia minimizar os impactes previstos seria aumentar o afastamento entre os receptores e a via e ou melhorar a dispersão atmosférica, o que implicaria a adopção de diferentes soluções de projecto, nomeadamente aumento do desnível entre a via e os receptores e/ou adopção de viadutos.

#### **. Uso do solo e Ordenamento do território**

O troço em estudo efectua a ligação entre duas zonas de importância sub-regional, a zona agrícola do Oeste e a zona industrial da Marinha Grande/Leiria. Segundo o Relatório o povoamento apresenta-se mais concentrado na área do sublanço VF/MG, apresentando uma maior dispersão no sublanço MG/L, sendo estruturado pelas vias rodoviárias e polarizado pelas áreas urbanas das cidades da Marinha Grande e Leiria.

Em termos de uso do solo, o projecto desenvolve-se predominantemente sobre áreas florestais, pelo que serão afectados cerca de 158 ha destas áreas.

Destaca-se a existência na área do Projecto da Mata Nacional de Valado dos Frades, da Mata Nacional do Pinhal do Rei e da Mata de Parceiros. O projecto desenvolve-se dentro da Mata Nacional de Valado dos Frades, que é também reserva integral de caça, aproximadamente entre os km 1+00 e 4+500. Embora o Relatório não refira a afectação das outras duas Matas, da análise das cartas constata-se que dois dos ramos do Nó de acesso à área industrial e a ligação deste Nó à EN 242, se desenvolvem dentro da Mata Nacional do Pinhal do Rei. Tratando-se de matas submetidas ao Regime Florestal Total a análise da sua afectação deveria ter sido mais desenvolvida, especificando nomeadamente a área afectada, as espécies existentes e o seu estado.

Segundo o Relatório o projecto afectará cerca de 10 ha de áreas agrícolas. A principal área agrícola ocorre no início do sublanço VF/MG, na várzea de Valado dos Frades, a qual se integra no Aproveitamento Hidroagrícola de Maiorga e Valado dos Frades (AHMVF). Nesta área de regadio, e em plena utilização, o traçado, aproximadamente entre os km 0+000 e 0+850, desenvolve-se em aterro, com cerca de 5 m de altura, sendo apenas contemplado um viaduto de muito reduzida extensão sobre o Rio Areia. Saliente-se que no Parecer de AIA relativo à fase de EP, foi solicitado o prolongamento do viaduto sobre o Rio Alcoa, a fim de minimizar a afectação desta área de regadio, o que não se verificou. Constata-se assim um impacte muito significativo sobre esta área (AHMVF), cuja magnitude é incrementada pela solução de projecto adoptada (aterro).

As principais áreas sociais afectadas correspondem às povoações de Valado dos Frades, (desenvolvendo-se o traçado no limite do seu perímetro urbano, mas separado deste pela linha de caminho de ferro), eixo urbano A-dos-Pretos/Telheiro (desenvolvendo-se o traçado próximo da área urbana) e Parceiros, cuja afectação se destaca (ver sócio-economia), desenvolvendo-se o traçado entre as áreas urbanas de Parceiros e Brogal, as quais coalescem.

Na área de implantação da via o Relatório refere a existência de duas zonas de explorações de inertes, ao km 7+600 do sublanço VF/MG e ao km 4+500 do sublanço MG/L, para o fabrico de vidro. Saliem-se os impactes significativos decorrentes da afectação da exploração localizada ao km 7+600, dado tratar-se de uma área em plena exploração e devido sobretudo à aptidão dos inertes como matéria prima para a indústria do vidro, embalagem, cristalaria, cerâmica e cimento, considerados pelo IGM como de grande relevância económica, tanto regional como nacional (ver parecer em anexo).

Segundo o Relatório o Projecto afectará cerca de 13 ha de áreas RAN, e cerca de 14 ha de áreas REN, destacando-se também sobre este aspecto a afectação da Várzea de Valado dos Frades e o facto da adopção de viadutos nesta áreas poder minimizar efectivamente a sua afectação, o que não ocorreu na maioria das situações.

Em termos de condicionantes destaca-se a existência de dois exemplares de pinheiro manso (*Pinus pinea*) classificados como de interesse público, na Quinta da Mata e da Bela Vista, não procedendo o Relatório à sua localização em carta, nem à sua caracterização. Considera-se a sua destruição um impacte significativo, devido às características que terão justificado a sua classificação.

As plantas de condicionantes dos PDMs contemplam o corredor do Projecto, sob a designação de IC1 e IC9.

O Estudo deveria ter procedido à análise da afectação dos restabelecimentos (levantamento sistemático de todas as situações de corte e respectivas funções), especificando, nomeadamente, quais os não restabelecidos, as alterações de percurso resultantes, as distâncias entre restabelecimentos, e os caminhos paralelos.

A informação cartográfica é apresentada à escala 1/25 000. O recurso a esta escala é útil enquanto permite uma visão geral das diferentes manchas e a situação relativa da auto-estrada. Contudo, não é suficiente quando se analisam os impactes da construção da via no ordenamento do território, pelo que esta apresentação deveria ter sido efectuada também a uma escala de maior pormenor.

Das medidas de minimização apresentadas, escassas e genéricas, destaca-se a necessidade de recuperação das áreas de estaleiros, depósitos e empréstimos, com escarificação e plantação.

Acresce-se que as vias de comunicação afectadas pelos trabalhos de construção deverão ser adequadamente recuperadas. Inclusivamente durante a fase de obra, deverá ser assegurada a sua limpeza e manutenção do piso, a fim de minimizar a afectação dos respectivos utentes.

Deverá ser efectuado um restabelecimento na quinta atravessada entre os km 9+530 e 9+960, do sublanço MG/L.

#### **. Factores sócio-económicos**

A análise apresentada foi desenvolvida à escala concelhia e regional, possibilitando um enquadramento da área de inserção da rodovia, e uma base para posterior avaliação dos impactes gerais do projecto

A análise limita-se à caracterização dos impactes, não passando de um mero processo descritivo de elencar de situações, sem se analisarem as suas inter-relações. Os impactes assinalados são estudados apenas, tendo em atenção perspectivas como: níveis e fases de ocorrência e as prováveis áreas de ocorrência. Esta atitude reflecte-se nas medidas mitigadoras que são apresentadas de uma forma genérica.

Da caracterização apresentada destaca-se *uma assinalável dinâmica demográfica* e o facto das indústrias dos outros produtos minerais não metálicos (cimento, cerâmica e vidro) apresentarem o maior peso ao nível do emprego nos quatro concelhos afectados. Realce-se ainda o facto da actividade agrícola ser tipicamente familiar, baseando-se em pequenas explorações.

No sublanço VF/MG salienta-se a várzea de Valado dos Frades constituída por aluviossolos, pertencente ao Aproveitamento Agrícola de Maiorga e Valado dos Frades, com nivelamento de parcelas, valas de drenagem, permitindo a prática de agricultura intensiva; domina a horticultura intensiva, sendo as explorações agrícolas constituídas por parcelas de pequena dimensão. O traçado desenvolve-se em aterro sobre esta área, aproximadamente desde o início do traçado até ao km 1+400, paralelamente e a cerca de 100m da linha de caminho de ferro, inutilizando assim parte da várzea.

Além da afectação directa verificar-se-ão impactes significativos decorrentes da inviabilização de algumas parcelas localizadas na área entre o traçado e a linha de caminho de ferro, que ficarão com uma dimensão muito reduzida e sem acessos, e do aumento do risco de geada, dificuldades de drenagem e rega.

Verificar-se-à ainda a afectação de pequenas áreas agrícolas exploradas com culturas hortícolas (Ribeira dos Fanhais e Horta Velha), cuja afectação não foi minimizada pelas soluções de projecto (aterro).

No lanço MG/L destaca-se o desenvolvimento do traçado, quase sempre em aterro pronunciado (entre os km 8+900 e 10+482), afectando quintas e sobretudo a zona habitacional de Parceiros/Brogal e o núcleo do Casal da Areia.

Entre Parceiros e Brogal (km 9+800 e 10+200) o traçado desenvolver-se-á em aterro (com cerca de 10m de altura), sobre a várzea da ribeira e sobre a própria linha de água, obrigando

inclusivamente ao seu desvio. A Norte da via localiza-se um núcleo de edifícios, os mais próximos dos quais ficarão a cerca de 10m da base do talude do aterro. Também a Sul da via se localizam habitações, a mais próxima das quais a 5m da base do talude do aterro.

Nos últimos 100m (cerca do km 10+400) a via desenvolve-se em aterro, (com cerca de 12m) aproximando-se de outro núcleo de habitações. Salienta-se que, para esta área, na fase de estudo prévio, estava previsto um viaduto.

A praça de Portagem, entre o km 9+300 e 9+400, (infra-estrutura não prevista na fase de EP), com áreas de estacionamento lateral, provocará um alargamento significativo da plataforma. Salienta-se que a Norte e a Sul da via existem núcleos habitacionais.

O Relatório refere a falta de receptividade da população ao projecto, informando contudo que o corredor correspondente a este traçado se encontrava já representado nas Cartas de Condicionantes e Ordenamento do PDM de Leiria, ratificado em 1995.

Foi recebido neste Ministério um abaixo-assinado de 50 pessoas residentes em Parceiros que discordam da construção da Praça de Portagem na referida freguesia pelo facto de ficar localizada no centro urbano da freguesia, junto a casas de habitação, implicando impactes negativos na qualidade de vida das populações e no ambiente e por não fazer parte do projecto do IC 1 aprovado em 1996. Consideram ainda que existem alternativas à localização proposta.

A Junta de Freguesia de Parceiros não foi directamente envolvida na Consulta do Público realizada em 1995, apesar do Estudo de Impacte Ambiental ter estado disponível para consulta na Câmara Municipal de Leiria.

A formulação de medidas de minimização dos respectivos impactes, é feita de uma forma muito genérica e pouco concisa, nomeadamente quanto à explicitação dos processos e técnicas a utilizar em situações como, por exemplo:

- . a interferência com a estrutura fundiária da área;
  - . a interferência com áreas urbanas como Valado dos Frades e eixos urbanos como Martingança (Gare)/Paio do Meio e Telheiros/A-dos-Pretos);
  - . a interferência com zonas habitacionais (Parceiros/Brogal - trata-se da área mais crítica de todo o traçado);
  - . a interferência com o tecido industrial dominado pelas indústrias cerâmicas e pelas indústrias dos vidros;
  - . a interferência com o tráfego/acessibilidade local;
- situação que não se afigura correcta numa fase de PE.

#### **. Património cultural**

O Relatório apresenta uma lista de treze elementos com interesse patrimonial identificados na área de inserção do Projecto, considerando que a maioria dos valores identificados não será directa ou indirectamente afectada, dada a distância a que se encontram da via.

Consideram ainda que o único local de potencial impacte será a zona inicial do traçado, no atravessamento do Rio de Areia pelo que apresentam medidas específicas tendentes a minimizar impactes sobre infraestruturas que possam existir soterradas.

Dos pareceres apresentados pelo Instituto Português do Património Arquitectónico e pelo Instituto Português de Arqueologia, que se anexam, salientam-se as medidas apresentadas por este último, especificando as apresentadas pelo Relatório.

#### **. Paisagem**

O Relatório procede apenas à identificação dos locais nos quais considera que os impactes serão pouco significativos, significativos e muito significativos, não desenvolvendo a análise de impactes para qualquer situação, inclusivamente para aquelas nas quais considera que os impactes serão muito significativos.

Verificar-se-ão assim situações que originarão impactes muito significativos, devido nomeadamente ao desenvolvimento do traçado em aterro de elevada altura e muito próximo de habitações, não apresentando o Relatório qualquer análise específica dessas situações.

As medidas de minimização apresentadas são de carácter geral, podendo ser aplicadas a qualquer projecto rodoviário.

#### **6. Considerações finais**

O Relatório em análise, relativo ao Projecto de Execução apresenta uma correcta caracterização da Situação de Referência para a maioria dos itens. Contudo, no que respeita à identificação e avaliação de impactes foram detectadas deficiências relacionadas com o grau de detalhe desejável numa fase de Projecto de Execução, e sobretudo com o facto de não apresentar, para algumas situações, as medidas de minimização necessárias e adequadas. Verifica-se também que as medidas apresentadas nem sempre têm o grau de detalhe necessário à sua implementação.

Embora o Projecto apresentado se desenvolva no corredor indicado como menos desfavorável por este Ministério no âmbito do processo de AIA, relativo à fase de Estudo Prévio, verifica-se que o mesmo não apresenta as soluções adequadas à minimização dos impactes identificados. Saliente-se que alguns dos impactes significativos seriam minimizáveis através da adopção de diferentes soluções de Projecto.

Embora em termos de prática administrativa o facto das obras se terem já iniciado não constitua nenhum tipo de infracção ou desrespeito aos procedimentos instituídos condiciona contudo, e inevitavelmente, o cumprimento dos objectivos desta avaliação, ao dificultar, ou mesmo inviabilizar, a implementação de algumas das medidas.

#### **7. Conclusões**

Da análise do Projecto e do Relatório verifica-se que os principais impactes decorrerão do atravessamento de linhas de água e de fundos de vales em evolução, de áreas agrícolas de regadio, de áreas urbanas e de áreas de extracção de inertes de grande valor económico e estratégico (indústria vidreira).

Assim consideram-se como situações mais críticas, nas quais as soluções de Projecto adoptadas agravam e potenciam os impactes negativos mais significativos, as seguintes:

Sublanço Valado dos Frades – Marinha Grande

- . Km 0+000 – km 0+600 – atravessamento em aterro da baixa aluvionar incluída no Aproveitamento Agrícola de Maiorga e Valado dos Frades;
- . Km 7+500 – Ribeira das Azenhas, atravessamento em aterro de linha de água com fundo aluvionar e de uma área de extracção de inertes;

Lanço Marinha Grande - Leiria

- . km 8+000 - aterro de grande altura (cerca de 20m) sobre linha de água com fundo aluvionar;
- . Parceiros - desenvolvimento do traçado em aterro, próximo de habitações, sobre a linha de água, com preenchimento do vale implicando o desvio e canalização da linha de água. Criação de efeito barreira no aglomerado de Parceiros e Brogal.

Para estas situações considera-se que só a revisão das soluções de projecto, poderiam minimizar alguns dos impactes negativos.

Acresce ainda que:

- . na fase de Estudo Prévio foi recomendado por este Ministério o prolongamento do viaduto sobre o Rio Alcoa a fim de minimizar a afectação da área agrícola da Várzea de Valado dos Frades e o Projecto agora apresentado não contempla um viaduto com características que permitam a minimização desta área;

- . na zona de Parceiros, o Projecto, em fase de Estudo Prévio contemplava um viaduto (V2M) e não incluía uma praça de portagem, o Projecto agora apresentado não contempla qualquer viaduto, desenvolvendo-se em aterro e incluindo uma praça de portagem;

e que:

- . de acordo com o ponto de situação das obras enviado pelo proponente e da visita ao local constata-se o avançado estado das obras, excepto na parte inicial e final do traçado.

Assim, deverão ser implementadas soluções de atravessamento de Valado dos Frades e de Parceiros que minimizem os respectivos impactes, sobretudo nos descritores uso do solo, recursos hídricos, qualidade do ar, ruído, e paisagem, nomeadamente:

- . atravessamento da Várzea de Valado dos Frades em viaduto;
- . inclusão de um viaduto em Parceiros;
- . não construção da Praça de Portagem em Parceiros



**COMISSÃO DE AVALIAÇÃO DO RELATÓRIO COMPLEMENTAR AO  
ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL**

**A8**

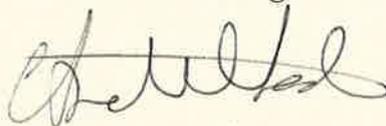
**sublanço Valado dos Frades / Marinha Grande  
e lanço Marinha Grande / Leiria  
(Projecto de Execução)**

Direcção Geral do Ambiente

*Lúcia Maria Pinto Desteno*

*Otilia Gomes*

Instituto da Água



Instituto da Conservação da Natureza

*Alca Luisa Fonte*

*Carla D. dos Anjos*

Instituto de Promoção Ambiental

*Margarida Grossinho*

Comissão de Coordenação da Região Centro

Comissão de Coordenação da Região Lisboa e Vale do Tejo

