

ICOR – INSTITUTO PARA A CONSTRUÇÃO RODOVIÁRIA

VARIANTE À EN 365-4 / LIGAÇÃO DA EN 243 (VIDELA) A ALCANENA

Projecto de Execução

RELATÓRIO FINAL DO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL E PROJECTOS DAS MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO

VOLUME 1 – RESUMO NÃO TÉCNICO

1. INTRODUÇÃO

O presente documento constitui o Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) da Variante à EN365-4 / Ligação da EN243 (Videla) a Alcanena, que se encontra em fase de Projecto de Execução.

Este projecto rodoviário engloba uma Variante à EN365-4 e um troço mais pequeno pertencente à Circular Urbana de Alcanena, numa extensão total de cerca de 6 km. Os seus objectivos são, no essencial:

- retirar do centro urbano de Alcanena a passagem do tráfego pesado, especialmente o gerado pelas indústrias de curtumes, dando uma maior fluidez e uma maior segurança na zona urbana envolvente;
- efectuar um melhor e mais adequado acesso ao Nó de Torres Novas / Alcanena da auto-estrada A1 (auto-estrada do Norte), bem como ao IP6 (Torres Novas / Abrantes (FIG. 1).

O projecto desenvolve-se em quase toda a sua extensão no concelho de Alcanena (freguesias de Bugalhos, Alcanena e Vila Moreira), com excepção dos 500 metros iniciais, junto a Videla, que ocorrem no território do concelho de Torres Novas (freguesia de Zibreira) (FIG. 2).

A entidade responsável pelo projecto e sua construção é o ICOR – Instituto para a Construção Rodoviária. O ICOR, juntamente com mais dois outros institutos públicos substitui a extinta Junta Autónoma de Estradas, sendo actualmente estas as empresas que têm a seu cargo o planeamento, construção e administração da rede nacional de estradas.

FIG. 1 – Enquadramento Regional

FIG. 2 – Localização do Projecto

Os estudos desenvolvidos no âmbito do Estudo de Impacte Ambiental, que tiveram início em Janeiro de 2000 e terminaram em Janeiro de 2001, foram realizados pela empresa AGRI-PRO AMBIENTE Consultores, S.A.

O presente Resumo Não Técnico pretende, de uma forma simples e concisa, apresentar as informações, conclusões e recomendações de maior relevo do Relatório Base do Estudo de Impacte Ambiental, no que diz respeito aos impactes da implantação do projecto.

2. JUSTIFICAÇÃO DO PROJECTO

O projecto em análise tem por finalidade estabelecer as ligações adequadas do nó de Torres Novas da auto-estrada A1 à sede do concelho de Alcanena, através de uma nova via, que simultaneamente criará melhores condições de circulação na envolvente à vila de Alcanena.

Em termos práticos, esta nova via permitirá ainda o acesso directo às zonas industriais de Vila Moreira e Alcanena, retirando do interior da vila o tráfego de veículos pesados com evidentes melhorias em termos de segurança da circulação rodoviária e de peões.

Para as actividades económicas instaladas na região, nomeadamente as várias indústrias aqui existentes, são também evidentes as vantagens desta nova via, uma vez que lhe permitirá ter um acesso mais rápido e facilitado às grandes vias rodoviárias nacionais.

Os benefícios económicos e sociais decorrentes do projecto são assim evidentes e classificados de importantes, correspondendo aos interesses da Câmara Municipal de Alcanena, que tem previsto no Plano Director Municipal a sua construção e a considera como uma ligação fundamental a estabelecer no concelho.

3. ANTECEDENTES DO PROJECTO

O traçado proposto para a ligação entre Videla a Alcanena está em fase de Projecto de Execução, não se tendo realizado Estudo de Impacte Ambiental em fases anteriores do seu desenvolvimento.

O projecto base inicial data de 1994, tendo sido feita a sua reformulação em 2000 em simultâneo com o presente Estudo de Impacte Ambiental.

Na sua elaboração foi considerado o traçado definido no Plano Director Municipal de Alcanena com a introdução de algumas alterações, logo na fase inicial do seu desenvolvimento e com a colaboração da autarquia.

Na fase de reformulação do projecto, iniciada em 2000, e tendo em conta a inexistência de qualquer Estudo de Impacte Ambiental anterior, procedeu-se logo de início a um primeiro reconhecimento dos locais de desenvolvimento, com o objectivo de identificar potenciais condicionamentos ambientais que tivessem implicações directas no traçado.

Na sequência desta primeira avaliação não se detectaram situações que condicionassem o traçado proposto, com excepção da zona inicial, junto à EN243, em Videla.

Videla é uma pequena povoação já localizada no concelho de Torres Novas junto ao limite com o concelho de Alcanena, que se desenvolve na envolvente da EN243 e, em particular, do entroncamento com a estrada municipal de acesso a Gouxaria e Alcanena. Aí ocorre um grande número de estabelecimentos comerciais relacionados com a venda de automóveis e de móveis, restaurantes, bem como alguns armazéns e casas de habitação.

A forma de ligação da nova via com a EN243, no actual entroncamento, causaria uma grande intromissão nos usos sociais do local.

Tendo em conta esta situação de grande perturbação na zona, procedeu-se à elaboração de novos estudos no local com vista a uma rectificação da localização desta ligação com a EN243.

O entroncamento, inicialmente previsto, foi transformado no decorrer do projecto em rotunda e deslocado ligeiramente para Poente deste núcleo urbano, inserindo-se num espaço livre, onde apenas se identifica um armazém abandonado e uma oficina nas proximidades.

Com esta alteração minimizaram-se significativamente os impactes locais em Videla, correspondendo a um ajuste importante face ao projecto base.

No restante traçado, e como se referiu anteriormente, não se considerou a existência de outras situações sensíveis que justificassem alterações no projecto.

4. DESCRIÇÃO DO PROJECTO

O projecto desta ligação rodoviária está dividido em duas partes distintas, correspondendo a primeira ao troço que se inicia na EN243 em Videla e que termina junto a Vila Moreira com cerca de 5,3 km de extensão e que corresponde à Variante à EN365-4, propriamente dita (ver FIG.2).

A segunda parte, desenvolve-se já no interior do loteamento industrial de Alcanena, situado entre a EN361 e a EN365-4, a Oeste da sede do concelho, correspondendo a um pequeno troço com cerca de 700 m de extensão pertencente à Circular Urbana de Alcanena (FIG. 2).

Em termos globais, o projecto apresenta cerca de 6 km de comprimento.

A **Variante à EN365-4** tem início na Rotunda 1 sobre a EN243, a Poente do entroncamento existente com a actual estrada de acesso a Alcanena. No seu desenvolvimento até à rotunda final (Rotunda 5), com a estrada municipal que serve Vila Moreira pelo lado Norte, apresenta mais três rotundas para interligação com a rede viária existente e acesso ao interior urbano de Alcanena.

Cerca do km 0+615 prevê-se ainda um entroncamento com a estrada municipal existente e que serve Gouxaria pelo lado Norte.

O traçado desta Variante apresenta uma via de circulação em cada sentido, com excepção do troço entre as Rotundas 2 e 3, em que devido à significativa circulação de tráfego nessa zona se prevê duas vias em cada sentido.

Ainda no troço entre as Rotundas 3 e 4, devido à inclinação do terreno e à grande circulação de veículos pesados de e para a zona industrial de Vila Moreira, foi acrescida uma via para veículos lentos.

Assim, nos casos em que existe uma via de circulação em cada sentido, a largura total da plataforma da estrada será de 12 m (7 m para a faixa de rodagem e 2,5 m para cada uma das bermas). No troço que terá uma via de lentos (entre as Rotundas 3 e 4) a plataforma terá uma largura de 14,5 m e na zona entre as Rotundas 2 e 3 com duas vias de circulação em cada sentido e separador central, a largura total será de 21 m.

O troço da **Circular Urbana de Alcanena** com 637 m de extensão, inicia-se na rotunda já existente, que faz ligação com a EN361 e com a estrada municipal que constitui o acesso Sul a Vila Moreira. Termina com uma outra rotunda a construir na ligação com a EN365-4 e permitirá o acesso a uma zona industrial em expansão, onde se localizam já as instalações do Centro Tecnológico das Indústrias do Couro.

Neste troço está prevista uma via de circulação em cada sentido, com 3,5 m de largura e bermas direitas com 2,5 m de largura.

A movimentação global de terras do projecto aponta para a existência de 203 767 m³ de terras provenientes da escavação e a necessidade de 259 070 m³ de terras para aterro. Haverá assim 55 303 m³ de terras sobrantes.

Estão previstas 33 passagens hidráulicas para o atravessamento das linhas de água interceptadas pelo projecto.

O tráfego médio diário previsto e a sua evolução, considerando como referência os anos 2005 e 2015 encontra-se representado no quadro seguinte.

Quadro 1 – Tráfego Médio Diário Anual (TMDA)

Ano	Ligeiros	Pesados	Total
2005	6 270	750	7 020
2015	9 280	1 110	10 390

5. DESCRIÇÃO DO ESTADO ACTUAL DO AMBIENTE

O projecto situa-se na sua quase totalidade no concelho de Alcanena, abrangendo parte do território das freguesias de Bugalhos, Alcanena e Vila Moreira. Apenas os 500 m iniciais se incluem no concelho de Torres Novas, freguesia da Zibreira.

Ambos os concelhos têm o seu Plano Director Municipal aprovado e no caso de Alcanena, encontra-se um espaço canal reservado para a implantação desta via, uma vez que corresponde a uma proposta desta câmara para a melhoria das suas acessibilidades.

O traçado proposto, embora não siga na sua totalidade esse corredor, foi definido e aprovado pela Câmara Municipal de Alcanena.

Da análise da área de desenvolvimento do traçado, verifica-se que o relevo não atinge altitudes elevadas, nem grandes variações de cota, embora se verifique ao longo do troço da Variante à EN365-4 uma maior ondulação do relevo, do que no troço da Circular Urbana de Alcanena, que se desenvolve em terrenos praticamente planos.

As altitudes mais baixas verificam-se entre as Rotundas 1 e 3, correspondendo às zonas adjacentes à ribeira de Gouxaria. Depois entre as Rotundas 3 e 4 verifica-se uma subida da altitude, a que se segue uma descida até à Rotunda 5, na confluência da estrada municipal de acesso a Vila Moreira.

As rochas presentes são essencialmente calcários e alguns materiais mais soltos, como margas e aluviões.

Nesse sentido, os solos apresentam de um modo geral reduzido a médio valor agrícola, surgindo pontualmente algumas manchas de maior valor, que se encontram predominantemente nas zonas baixas dos terrenos marginais à Ribeira da Gouxaria e seus afluentes, no caso da Variante à EN365-4. No troço da Circular Urbana de Alcanena este tipo de solos está associado a uma pequena linha de água, afluente da Ribeira do Carvalho.

Pontualmente surgem solos pertencentes à Reserva Agrícola Nacional (RAN) que correspondem aos solos de melhor aptidão agrícola natural e que incluem alguns terrenos marginais de linhas de água (ribeira da Gouxaria e seus afluentes).

Em termos climáticos verifica-se que as temperaturas são moderadas e a precipitação pouco significativa, sendo rara a ocorrência de nevoeiros e geadas.

A rede hidrográfica na zona de influência directa do traçado é constituída fundamentalmente por linhas de água de carácter semi-torrencial, sendo o curso de água mais importante o rio Alviela, que não é, no entanto, atravessado pelo traçado. A linha de água atravessada, de maior importância, corresponde à ribeira da Gouxaria que é um afluente do rio Alviela.

Na zona, as águas superficiais são utilizadas essencialmente para rega e utilizações industriais e as águas subterrâneas para rega.

A qualidade destas águas é afectada essencialmente pela descarga das águas residuais domésticas e industriais, onde a indústria dos curtumes, actividade predominante na região, se caracteriza por volumes importantes de águas residuais contendo grande quantidade de poluentes.

Quanto à qualidade do ar, considera-se uma zona com alguns problemas de poluição do ar devido essencialmente ao tráfego rodoviário.

Em termos de ruído é classificada como “pouco ruidosa”, embora junto às principais estradas se verifiquem níveis de ruído mais elevados, como é o caso da envolvente à auto-estrada Lisboa-Porto.

A paisagem dominante ao longo do traçado apresenta características rurais, tendo a envolvente próxima uma ocupação do solo essencialmente caracterizada por olival, associado às culturas arvenses e com algumas parcelas agrícolas em estado de semi-abandono.

Nos olivais das proximidades dos núcleos urbanos surgem casas dispersas e pequenas unidades industriais de curtumes, que criam, por vezes, uma imagem de degradação da paisagem.

A vegetação original encontra-se já profundamente alterada, tendo a floresta original sido substituída por olivais, culturas arvenses de sequeiro e zonas de pastoreio.

As localidades de Alcanena e Vila Moreira apresentam as maiores concentrações urbanas da zona, surgindo ainda Videla, Gouxaria e Peral como pequenos núcleos urbanos dispersos.

A maior parte da população residente tem uma ocupação profissional no sector dos serviços e da indústria, onde dominam as indústrias do couro e seus produtos.

A rede viária local é constituída por estradas bastante antigas onde as mais importantes são a EN365-4 que liga Alcanena à auto-estrada A1 e a ER361 que liga Rio Maior a Panceiros de São João passando por Alcanena, ao longo das quais se tem vindo a expandir a área urbana.

A região de Alcanena apresenta, no entanto, uma grande centralidade face às grandes vias nacionais, como a auto-estrada A1 (principal eixo rodoviário do país) e o itinerário principal n.º 6, localizadas a cerca de 5 km para Nascente e com as quais o novo projecto se articulará de forma mais directa, melhorando grandemente a acessibilidade de Alcanena ao exterior.

Em termos patrimoniais apenas se identificou na área de estudo um sítio de interesse com alguns vestígios da época romana, junto a Gouxaria, sobre o qual não há informação nem estudos, mas que não será afectado pelo traçado.

6. AVALIAÇÃO DE IMPACTES

O projecto em avaliação desenvolve-se essencialmente em terrenos com uma ocupação agrícola, caracterizados pela presença de olival, com sinais de algum abandono.

O traçado começa por se implantar numa zona plana a Poente da povoação de Videla num espaço livre com algumas oliveiras velhas aproveitando depois a plataforma já existente da estrada municipal que serve Gouxaria até ao km 0+410.

Depois de passar por baixo da auto-estrada Lisboa-Porto, a variante contorna por Sul a povoação de Gouxaria atravessando olivais e algumas áreas agrícolas associadas a esta povoação.

A seguir ao km 2+500 a estrada coincide em cerca de 270 metros com a estrada nacional que liga Casais Romeiros a Peral, seguindo depois a direito por uma plantação dum olival jovem entre os km 2+850 e 3+100. Depois de atravessar a ribeira da Gouxaria contorna Peral por Norte. Até à povoação de Peral as altitudes são baixas correspondendo às zonas adjacentes à ribeira de Gouxaria.

Depois da travessia da EN361, através da Rotunda 3 a estrada segue praticamente em linha recta até à estrada municipal que serve Vila Moreira. Verificando-se uma subida de altitude até à rotunda 4 a que se segue uma descida até ao final desta variante. Nesta parte do traçado os terrenos são ocupados por extensos olivais.

O troço correspondente à Circular Urbana de Alcanena desenvolve-se numa zona plana no limite urbano em áreas de antiga ocupação agrícola.

Genericamente, os impactes identificados são mais significativos na fase de construção, devido às obras necessárias à implantação da estrada e passam depois a pouco significativos na maioria dos factores ambientais estudados. Para além disso, as medidas de minimização previstas reduzirão os impactes a níveis aceitáveis.

Em termos das alterações no relevo e na geologia, os impactes identificados ocorrem sobretudo na fase de construção alterando-se a topografia existente, de forma directa e irreversível pela realização de cortes no terreno e construção de taludes para implantação da via. Esporadicamente nalgumas zonas de escavação, onde ocorrem rochas mais duras os trabalhos de construção poderão ser mais ruidosos, embora a fraca ocupação humana da envolvente não faça classificar estes impactes de relevantes.

Ao nível dos solos afectados, mais de metade do traçado desenvolve-se em solos pobres e de aptidão florestal, sendo os restantes considerados mais férteis e com utilização para a agricultura. Essas manchas de solos mais ricos correspondem a pequenas parcelas.

As condições climáticas locais não prevêm a ocorrência de impactes na fase de operação da estrada.

Relativamente às linhas de água interceptadas, não há nenhuma com caudal permanente, sendo todas semi-torrenciais e de pequena dimensão. Estão previstas passagens hidráulicas para o seu atravessamento, não se prevendo problemas ao nível da drenagem das águas.

Os impactes na qualidade da água consideram-se com maior significado na fase de construção sendo no entanto de carácter temporário. Na fase de operação, apesar das águas caídas no pavimento da estrada puderem arrastar consigo alguns poluentes, esses impactes são pouco relevantes face ao contexto da zona.

Os impactes na qualidade do ar durante a fase de construção poderão ter algum significado devido à formação de poeiras, mas são, no entanto, impactes temporários e localizados limitando-se, de um modo geral, a algumas áreas habitadas próximas do traçado, nomeadamente Videla e Peral. Na fase de operação não se esperam problemas neste factor ambiental.

Ao nível do ruído, os impactes terão maior significado na fase de construção devido a movimentação de máquinas e aos trabalhos de movimentação de terras. Quanto à fase de exploração não se esperam problemas significativos, devendo, no entanto, fazer-se medições de ruído periódicas, de modo a avaliar a necessidade de medidas de minimização em dois locais identificados como potencialmente merecedores. Está, no entanto, já previsto que a estrada tenha um pavimento que reduzirá significativamente o ruído.

Em termos da afectação da vegetação e da fauna, os impactes esperados são reduzidos.

Na paisagem, os principais impactes resultarão das alterações morfológicas e de ocupação do solo pela introdução de aterros e de escavações. Não se esperam contudo que sejam significativos, uma vez que a estrada apresenta uma relativa boa inserção na paisagem e no relevo e virá a constituir-se em parte do seu traçado como uma Circular Urbana, com várias rotundas para as ligações às estradas locais.

Em termos de ocupação do solo, o tipo de uso mais afectado é o olival associado à área agrícola, seguindo-se áreas agrícolas com culturas de sequeiro. Não serão afectadas directamente quaisquer áreas urbanas, apenas se identificando a necessidade de expropriar uma habitação no troço da Circular Urbana de Alcanena, próximo das instalações do Centro Tecnológico das Indústrias do Couro.

Em termos socioeconómicos, a fase de construção implica a ocorrência de alguns impactes negativos, nomeadamente pelos incómodos causados pelos trabalhos de construção e circulação de veículos pesados e perturbações nas acessibilidades. Haverá, no entanto, também impactes positivos como a criação de emprego e a dinamização de actividades comerciais.

Na fase de operação, os impactes socioeconómicos são globalmente positivos e muito significativos, sendo estes a grande mais-valia da estrada. O projecto permitirá uma melhoria no acesso de Alcanena às grandes estradas nacionais como são a auto-estrada A1 (Lisboa – Porto) e o IP6 (Torres-Novas – Abrantes), para além de contribuir para retirar o tráfego de passagem do interior da vila de Alcanena, melhorando assim a qualidade de vida das populações locais.

Na FIG. 3 apresenta-se a localização dos principais impactes identificados na zona de atravessamento desta estrada.

FIG. 3 – Principais Impactes

FIG. 3

(2ª parte)

7. PRINCIPAIS RECOMENDAÇÕES E CONCLUSÕES

As principais recomendações dizem respeito à fase de construção que tem um carácter temporário, e estão principalmente relacionadas com os cuidados a ter na localização dos estaleiros e na execução das obras, de modo a minimizar a afectação da qualidade de vida, segurança e acessibilidade das populações envolventes à futura via e reduzir a afectação de solos agrícolas, da vegetação, qualidade da água e ruído e a interferência com a área pertencente ao Parque Natural das Serras de Aire e Candeeiros, pela proximidade que este apresenta à parte final do traçado, nomeadamente da Rotunda 5 e ao troço a integrar na Circular Urbana de Alcanena, entre as rotundas A e B.

No Relatório Base do Estudo de Impacte Ambiental são assim detalhadamente identificadas todas as preocupações e atitudes a ter durante a construção.

Como medidas importantes para a redução dos impactes identifica-se ainda o projecto de recuperação paisagística com vista à integração mais harmoniosa da nova via e a aplicação de um pavimento que reduz a emissão dos níveis sonoros provenientes da circulação.

Durante a fase de operação recomenda-se o controlo dos níveis de ruído, com a realização de verificações regulares.

Globalmente, conclui-se que os impactes negativos se apresentam controláveis, e minimizáveis com as medidas propostas não constituindo um obstáculo à concretização do projecto, já que os impactes positivos serão elevados e de grande importância concelhia.

Em termos gerais, este projecto será responsável pela criação de melhores acessibilidades na área de Alcanena, contribuindo para minimizar os grandes condicionamentos de tráfego existentes no interior da vila, devido ao intenso tráfego de camiões gerado pelas indústrias existentes.

A nova estrada permitirá assim criar uma Circular na envolvente das principais povoações (Vila Moreira, Gouxaria e Peral), bem como da sede do concelho, permitindo distribuir de maneira mais adequada o tráfego, e sem perturbar desnecessariamente as zonas urbanas.

Com a ligação directa que permite com as vias rodoviárias principais (auto-estrada A1 e IP6) constituirá uma estrada estruturante fundamental para o concelho de Alcanena.

ICOR – INSTITUTO PARA A CONSTRUÇÃO RODOVIÁRIA

VARIANTE À EN 365-4 / LIGAÇÃO DA EN 243 (VIDELA) A ALCANENA

Projecto de Execução

**RELATÓRIO FINAL DO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL E
PROJECTOS DAS MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO**

VOLUME 1 – RESUMO NÃO TÉCNICO

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	1
2. JUSTIFICAÇÃO DO PROJECTO	4
3. ANTECEDENTES DO PROJECTO	4
4. DESCRIÇÃO DO PROJECTO	5
5. DESCRIÇÃO DO ESTADO ACTUAL DO AMBIENTE	7
6. AVALIAÇÃO DE IMPACTES	9
7. PRINCIPAIS RECOMENDAÇÕES E CONCLUSÕES	13

Lisboa, Fevereiro de 2001

Visto,

Rui Coelho, Eng.º
Chefe de Projecto

Fátima Teixeira, Dr.ª
Coordenação