

CONCESSÃO NORTE

A7/IC5/IC25, LANÇO FAFE – IP3, SUBLANÇO BASTO – RIBEIRA DE PENA

Estudo Prévio

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

RESUMO NÃO TÉCNICO

1. INTRODUÇÃO

O presente documento constitui o Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Estudo Prévio da auto-estrada A7 entre Basto e Ribeira de Pena, que, com uma extensão aproximada de 14 km, ligará a zona de Cabeceiras de Basto/Arco de Baúlhe a Ribeira de Pena (FIG.1).

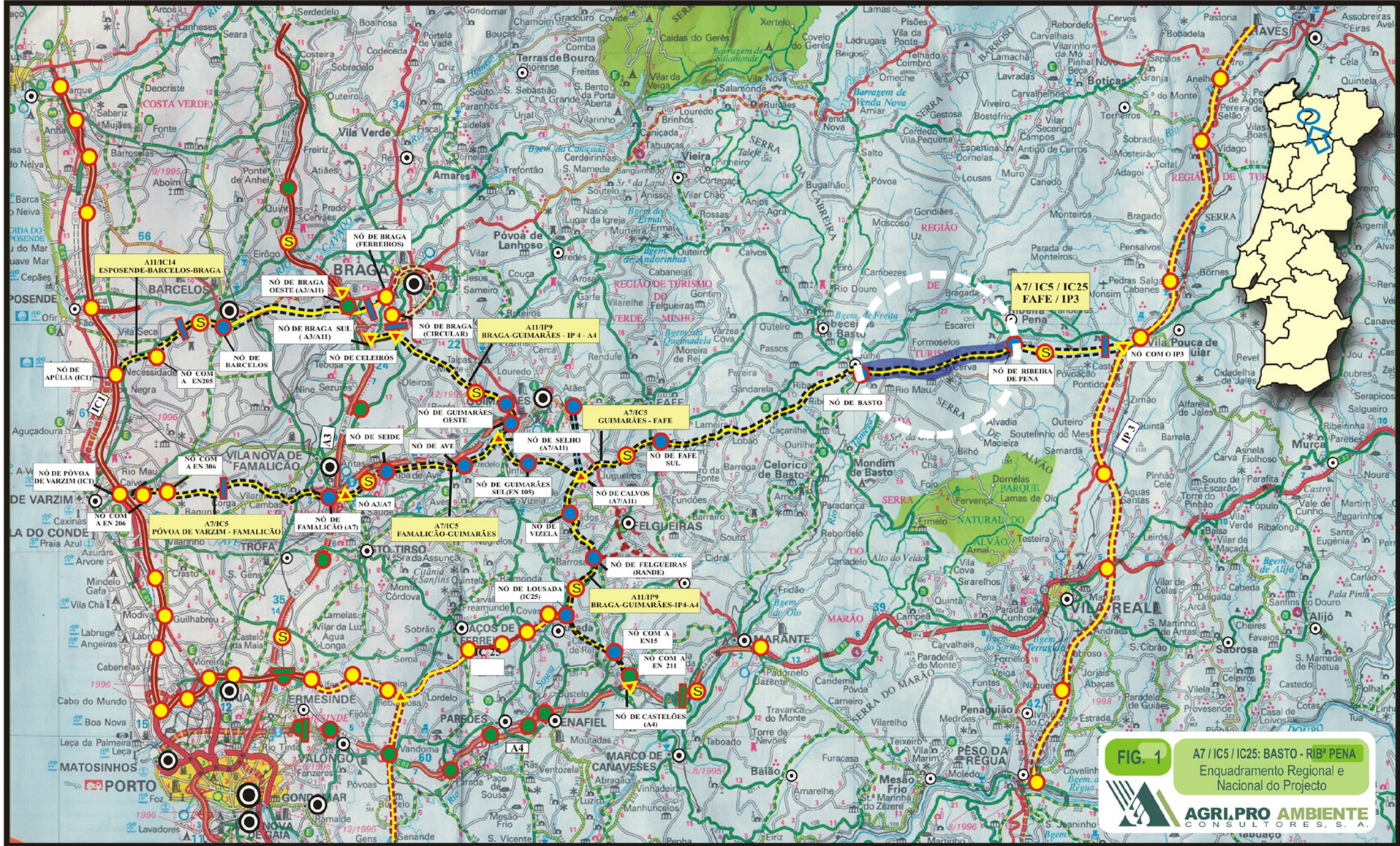
O traçado desenvolve-se nos concelhos de Cabeceiras de Basto (freguesia de Arco de Baúlhe), de Mondim de Basto (freguesia de Atei) e de Ribeira de Pena (freguesias de Cerva e Salvador).

A entidade responsável pelo projecto é a AENOR, sociedade concessionária, que tem como objecto a concepção, construção, financiamento, exploração e conservação, em regime de portagem, das auto-estradas A7 e A11, que se desenvolvem na zona Norte de Portugal.

No âmbito da Concessão atribuída à AENOR, em Julho de 1999, foi entregue para apreciação no Ministério do Ambiente o Estudo de Impacte Ambiental do Estudo Prévio do traçado.

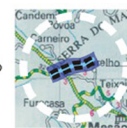
O parecer da Comissão de Avaliação foi desfavorável ao projecto, pelo facto deste sublanço condicionar o sublanço seguinte (Ribeira de Pena – IP3) e consequentemente as alternativas que evitam o atravessamento do Sítio de Interesse Comunitário Alvão/Marão.

É referenciado ainda, que não são apresentados corredores alternativos de traçado.



- N sem Portagem
- N com Portagem (Aenor)
- N com Portagem (Brisa)
- ▲ N de Interligação entre Auto-estradas
- S Área de Serviço
- S Portagem Plena-Via (Brisa)
- S Portagem Plena-Via (Aenor)

Tracado em Avaliação



A7 / IC5 / IC25: Lånço Fafe - IP3 Sublånço Basto - Ribeira Pena

Deste modo, foi elaborado um novo estudo, que corresponde à reformulação do Estudo de Impacte Ambiental anterior de Janeiro de 2000, pretende-se com ele dar respostas aos comentários desenvolvidos pela Comissão de Avaliação.

Os estudos ambientais realizados no âmbito do novo Estudo de Impacte Ambiental, decorreram no período compreendido entre Setembro e Outubro de 2001, sendo desenvolvidos pela empresa AGRI-PRO Ambiente Consultores, S.A.

O Estudo de Impacte Ambiental tem por objectivo a análise das várias soluções de traçado propostas para a estrada em estudo, fornecendo as informações de carácter ambiental para a escolha fundamentada do traçado final.

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 EIA.

2. JUSTIFICAÇÃO DO PROJECTO

A via em estudo faz parte do Plano Rodoviário Nacional (PRN) 2000, enquadrando-se nos seus objectivos de melhoria das condições de circulação através de uma rede de estradas adequada às necessidades de acessibilidade nas diferentes regiões do país.

Na FIG. 1 apresenta-se a localização da via projectada integrada no conjunto das auto-estradas que constituem a Concessão Norte, e onde a auto-estrada A7, com mais de 100 km de extensão, se inicia no Itinerário Complementar (IC) 1, próximo de Póvoa do Varzim, terminando junto a Vila Pouca de Aguiar.

O sublanço agora em avaliação tem início na zona de Arco de Baúlhe e dará continuidade ao troço anterior da A7 entre Fafe e Basto (já em Projecto de Execução), terminando junto a Ribeira de Pena. Este sublanço precede o troço final desta auto-estrada, que terminará no Itinerário Principal (IP) 3, nas proximidades de Vila Pouca de Aguiar.

O projecto é considerado fundamental dos pontos de vista económico e social, permitindo a ligação entre as várias sedes dos concelhos atravessados e melhorando de forma profunda a acessibilidade das zonas do interior do país ao litoral.

O aumento da acessibilidade dará assim um forte contributo para o desenvolvimento das actividades económicas, fixação de população e melhoria das condições de vida destas regiões, actualmente penalizadas pela existência de um reduzido número de estradas com características pouco seguras e rápidas.

A via em estudo está contemplada nas intenções de ordenamento dos concelhos atravessados, sendo aí definida como uma via importante, que criará uma maior acessibilidade e consequentemente originará maiores condições de atractividade e fixação nas zonas do interior.

3. ALTERNATIVAS ESTUDADAS

A zona que se pretende ligar entre Basto e Ribeira de Pena apresenta como características gerais, altitudes médias bastante elevadas com desníveis acentuados e vales muito encaixados.

As áreas de menor altitude e com aplanamento do relevo são em reduzido número, estando nelas localizados os aglomerados populacionais e respectivas áreas agrícolas.

Tendo em conta que o ponto de origem do traçado já se encontra fixado no nó de Basto, pertencente ao sublanço anterior desta auto-estrada, a procura de soluções de traçado reduz-se ao corredor que de uma forma mais directa e de equilíbrio entre as condições técnicas de projecto e os seus impactes ambientais realize a ligação pretendida até Ribeira de Pena.

Face aos grandes condicionamentos impostos pelo relevo foi possível definir como o corredor mais favorável, aquele onde o traçado se desenvolve a meia encosta ao longo do vale do rio Louredo, onde as altitudes médias são menores, a ocupação humana é baixa permitindo implantar uma estrada com condições de segurança técnica.

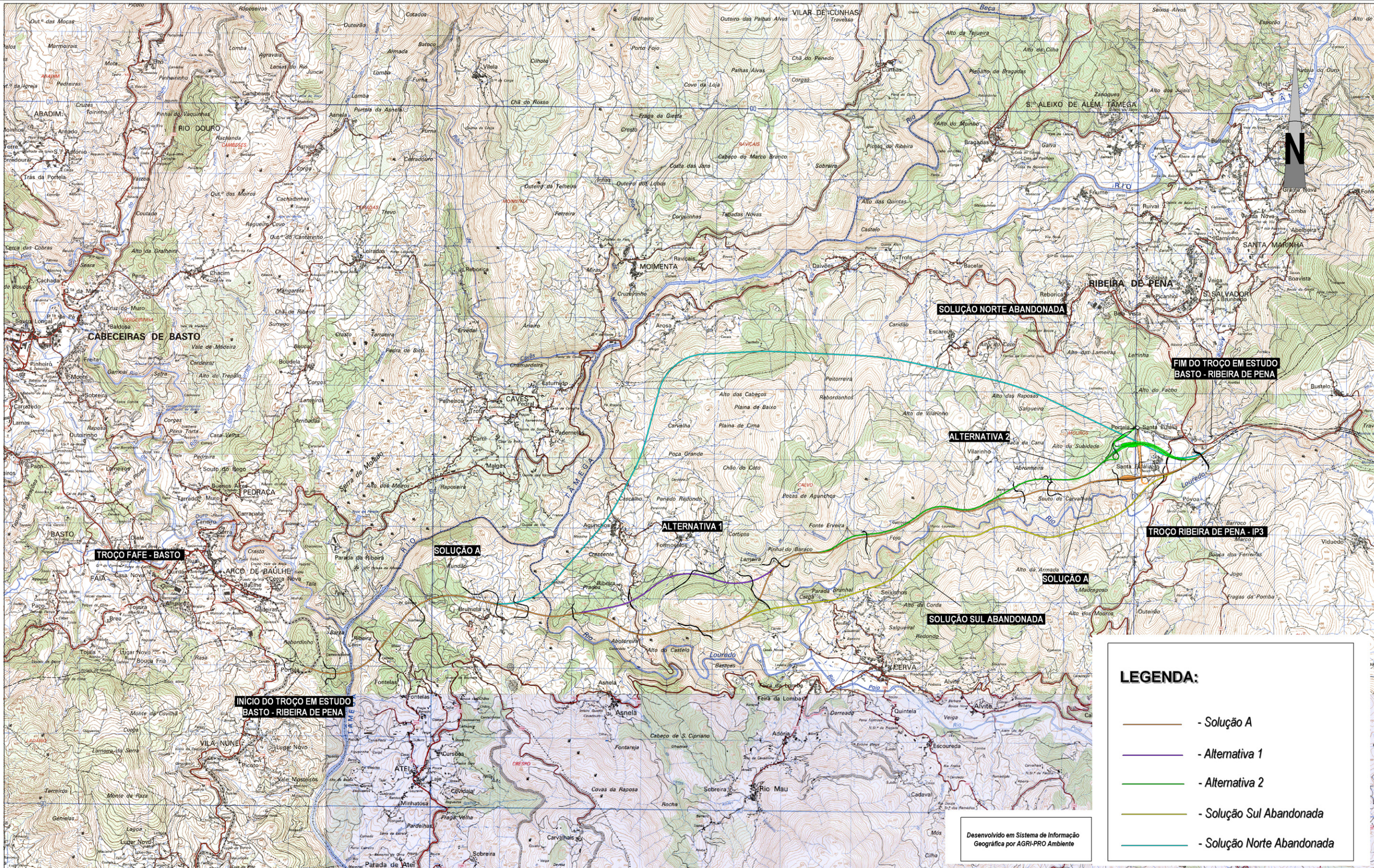
Qualquer outro corredor, a Norte ou a Sul deste, apresenta maiores dificuldades de execução técnica, devido às atitudes mais elevadas e aos maiores desníveis existentes face às cotas a que está o início do traçado. Por outro lado, acresceria uma maior extensão de traçado com impactes directos mais elevados na ocupação humana.

No corredor definido foram estudadas várias soluções de desenvolvimento do traçado na encosta da margem direita do rio Louredo, das quais se fixaram as três que estão agora em avaliação. Na margem esquerda foi também estudada uma grande alternativa (I) que se iniciava sensivelmente a meio do traçado da Solução A e vinha a terminar igualmente na margem direita junto a Sta. Eulália (FIG. 2).

Esta alternativa foi posteriormente abandonada devido às grandes dificuldades de inserção na encosta que levaria também a impactes socioeconómicos importantes na povoação de Seixinho e respectivas áreas agrícolas.

Apresentava também impactes no património e o seu desenvolvimento numa encosta virada a Norte traria maiores riscos à circulação rodoviária, devido às maiores probabilidades de ocorrência de gelo no pavimento.

O impacte paisagístico seria maior implicando a travessia do rio Louredo por três vezes.



LEGENDA:

Solução A

Alternativa 1

Alternativa 2

Solução Sul Abandonada

Solução Norte Abandonada

Desenvolvido em Sistema de Informação Geográfica por AGRI-PRO Ambiente

Procurando corresponder ao parecer da Comissão da Avaliação do EIA anterior no sentido de se estudarem alternativas mais afastadas, desenvolveu-se no Estudo actual a análise de novos traçado. Foi assim estudada uma nova alternativa (a Norte) que se inicia em Brumela (3+000) dos traçados da Solução A) e termina junto a Sta. Eulália.

Esta alternativa apresentava um traçado a Norte do rio Louredo, contornando o maciço rochoso que separa o rio Tâmega do Louredo.

Na sequência dos estudos e dos levantamentos de campo que se realizaram, esta Alternativa foi igualmente abandonada devido a condicionamentos orográficos que geravam grandes inclinações na via e durante grandes extensões (cerca de 10 km), numa encosta virada a Norte com maiores probabilidades de ocorrência de gelo, aumentando deste modo, o risco para a circulação automóvel.

Para além disso esta Alternativa originava impactes elevados na socioeconomia na povoação de Agunchos, pela afectação de áreas agrícolas e habitações.

No presente Estudo Prévio ficaram assim para análise três alternativas que se desenvolvem no corredor mais favorável em termos técnicos e ambientais ao longo da margem direita do rio Louredo.

Essas alternativas designadas por Solução A e Alternativas 1 e 2 são descritas de forma mais aprofundada no ponto seguinte.

4. DESCRIÇÃO DO PROJECTO

O projecto em estudo apresenta uma solução base, designada por Solução A e duas alternativas a ela, que correspondem à Alternativa 1 e Alternativa 2 (ver FIG.3).

A Alternativa 1 desenvolve-se entre os km's 3+500 e 8+500 da Solução A e a Alternativa 2 entre o km 8+375 e o final do traçado.

A sua extensão total varia de acordo com a combinação dos traçados apresentados tendo diferenças mínimas entre elas (Quadro 1).

Quadro 1 – Extensão Total das Soluções Consideradas

Solução	Alternativa	Extensão (m)
A	Base	14 188
B	Sol. A + Alt. 1 + Sol. A	13 855
C	Sol. A + Alt. 2	14 529
D	Sol. A + Alt. 1 + Alt. 2	14 154

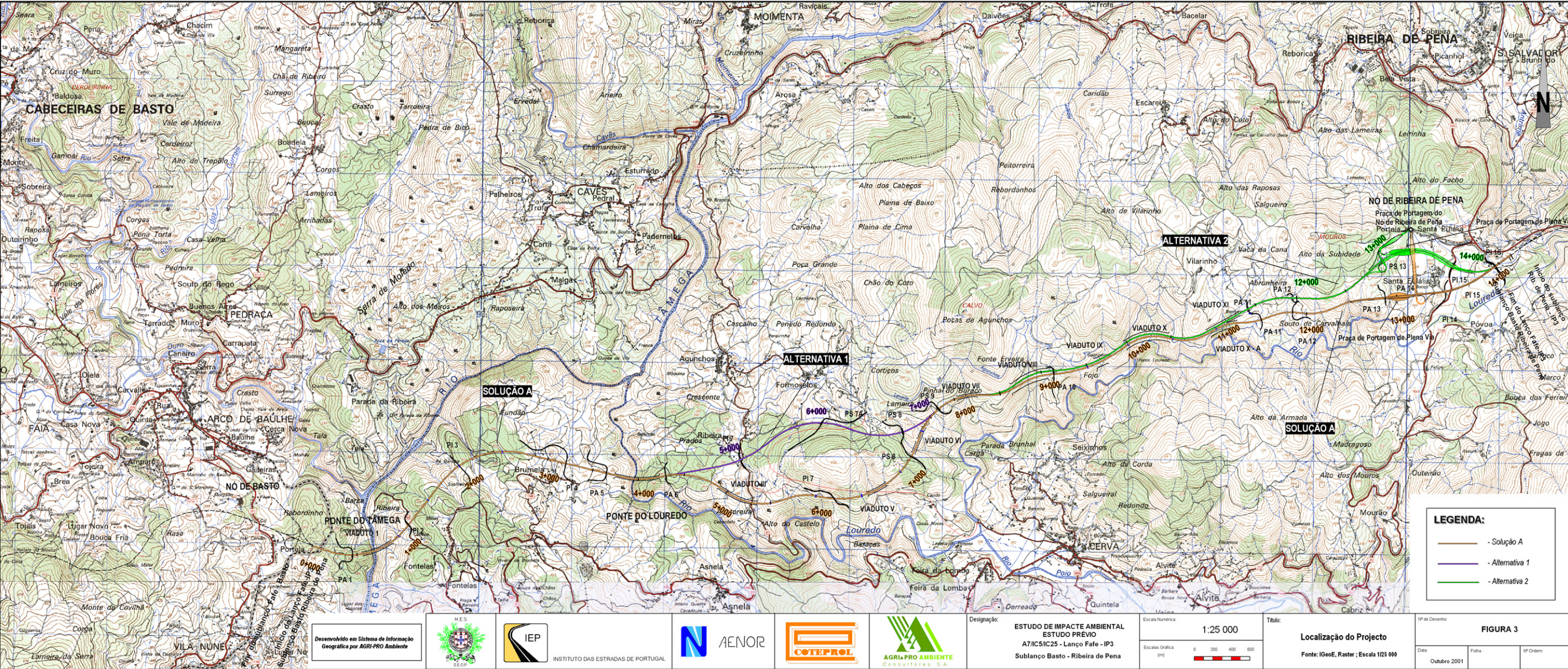
O traçado tem origem no nó de Basto, a Sul de Arco de Baúlhe, ocorrendo logo de início a travessia do rio Tâmega (ao km 0+700), que será feita por uma ponte de 360 m de extensão.

Após a passagem numa zona florestal faz a travessia de um segundo rio, o rio Louredo, ao km 3+950, também por uma ponte com 355 m de extensão, desenvolvendo-se a partir daqui e até ao final do traçado sempre na encosta da margem direita do rio Louredo em zona igualmente florestal e bastante acidentada. Apenas na parte final surge a povoação de Sta. Eulália e respectiva área agrícola numa zona relativamente plana.

A Alternativa 1 após a travessia do rio Louredo contorna por Norte uma elevação designada por Facho, ao passo que a Solução A contorna por Sul a referida elevação, em zona de relevo mais acidentado.

A Alternativa 2 desenvolve-se também a Norte da Solução A, afastando-se desta a partir do km 10+000 até à zona da povoação de Sta. Eulália, que contorna por Norte.

A Solução A desenvolve-se a Sul desta povoação, após a qual se une à Alternativa 2, terminando o traçado deste sublanço um pouco mais à frente de Sta. Eulália.



LEGENDA:

- Solução A
- Alternativa 1
- Alternativa 2

Desenvolvido em Sistema de Informação Geográfica por AGRI-PRO Ambiente



Designação: ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL ESTUDO PREVIU A7IC5/IC25 - Lanço Fafe - IP3 Sublanço Basto - Ribeira de Pena

Escala Numérica: 1:25 000
Escala Gráfica: 0 200 400 800

Título: Localização do Projecto
Fonte: IGeoE, Raster ; Escala 1:25 000

Nº de Desenho: FIGURA 3		
Data: Outubro 2001	Folha:	Nº Ordem:

A via terá duas faixas de rodagem de 7,5 m de largura, com duas vias de 3,25 m em cada uma delas. As bermas esquerdas serão pavimentadas tendo uma largura de 1 m. As bermas direitas terão 3,75 m de largura, dos quais 3,25 m são também pavimentados. Entre as duas faixas de rodagem existirá um separador central relvado com 2,10 m de largura.

A velocidade base considerada é de 110 km/hora, estando previsto um tráfego médio diário anual de 11 356 veículos no ano 2005 correspondente ao início da exploração, 18 790 veículos no ano 2020 e 22 345 veículos no ano 2029, correspondente ao fim da concessão da AENOR.

Da orografia acidentada da região resulta na necessidade de grandes movimentações de terras, originando grandes volumes de escavação e aterro.

No Quadro 2 a Solução A apresenta volumes de aterro e escavação e excedentes de terras menores que as outras soluções.

Quadro 2 – Movimentação de Terras

Solução	Extensão (km)	Escavação (m ³)	Aterro (m ³)	Saldo
A	14+188	3 388 000	2 497 000	+891 000
B (Sol. A+Alt.1+Sol.A)	13+855	4 083 000	3 033 000	+1 050 000
C (Sol.A+Alt.2)	14+529	3 876 000	1 997 000	+1 879 000
D (Sol. A+Alt. 1+Alt. 2)	14+154	4 447 000	2 579 000	+1 868 000

Devido à topografia acidentada da região vai originar taludes de aterro e escavação elevados, atingindo em alguns casos 25 a 30 m em todas as soluções. A Alternativa 1 apresenta uma excepção de uma escavação muito elevada de mais de 50 m.

A ligação à rede viária existente (EN312 e EN206) é feita através do nó de Ribeira de Pena, localizado nas imediações da povoação de Sta. Eulália (km 13+200 da Solução A). O nó disporá de praça de portagem.

Prevêm-se 18 restabelecimentos de estradas e caminhos intersectados na Solução A, 3 na Alternativa 1 e 9 na Alternativa 2 (Quadro 3) assegurando a reposição de todos os restabelecimentos.

Quadro 3 – Restabelecimentos Previstos

Obra de Arte	Km	Via a Restabelecer
Solução A		
PA.1	0+450	Serventia Agrícola
PI.2	1+162	CM.1193
PA.3	2+003	Serventia Agrícola
PI.4	3+200	Caminho Rural
PA.5	3+650	Serventia Agrícola
PA.6	4+300	Serventia Agrícola
PI.7	6+202	Caminho Municipal
PS.8	7+200	Caminho Municipal
PS.9	7+800	Caminho Municipal
PA.10	9+125	Serventia Agrícola
PA.11	11+500	Serventia Agrícola
PA.12	11+850	Serventia Agrícola
PA.13	12+875	Serventia Agrícola
PS.14	13+213	Nó de Ribeira de Pena
PI.15	13+585	EN312
PI.16	14+139	Caminho Rural
Ligação à EN206	--	--
EM517	--	--
Alternativa 1		
PI.7	5+128	EM517
PS.7A	6+111	Caminho Municipal
PS.8	7+003	Caminho Municipal
Alternativa 2		
PS.9	7+806	Serventia Agrícola
PA.10	9+125	Caminho Rural
PA.11	11+500	Serventia Agrícola
PA.12	11+913	Serventia Agrícola
PS.13	13+013	Nó da Ribeira de Pena
PI.14	13+887	EN.312
PI.15	14+326	Caminho Rural
Acesso à portagem	--	--
Ligação à EN206	--	--

Na Solução A estão previstas duas pontes para travessia do rio Tâmega e do rio Louredo e ainda mais 10 viadutos. Na Alternativa 1 prevêem-se dois viadutos e na Alternativa 2, 5 viadutos.

5. DESCRIÇÃO DO ESTADO ACTUAL DO AMBIENTE

O estudo e análise do estado actual do ambiente na área de influência do projecto considerou as componentes físicas e ecológicas, sociais e económicas mais relevantes, tendo em conta as características locais e regionais dessa área.

Para a definição do que se entendeu por relevante foram previamente avaliadas as condicionantes legais que reflectem políticas nacionais e municipais e as condicionantes associadas à natureza do projecto e feitos levantamentos de campo e contactos, de modo, a caracterizar detalhadamente a zona.

Na área de influência do projecto predominam as rochas graníticas e os xistos e uma topografia muito acidentada, onde os vales se encontram muito encaixados.

Tratando-se assim de uma zona montanhosa e declivosa, os solos são em geral pobres, com excepção das zonas mais planas onde apresentam maior valor agrícola.

O clima é temperado com Invernos e Verões moderados, embora se notem já algumas características mais continentais, com maiores variações de temperatura, menos precipitação e aumento da ocorrência de geada.

O traçado desenvolve-se na bacia hidrográfica do rio Tâmega, que é atravessado logo no início do traçado e depois ao longo do vale do rio Louredo que constitui um afluente da margem esquerda do rio Tâmega.

Na generalidade, a qualidade das águas no rio Tâmega e Louredo é boa, revelando no entanto o Tâmega alguma contaminação de origem agrícola e urbana.

Em termos de qualidade do ar e do ruído tratam-se de zonas pouco poluídas e calmas onde as principais perturbações têm origem no tráfego rodoviário das estradas nacionais e municipais.

Do ponto de vista dos sistemas ecológicos, verifica-se que a área é dominada por pinhal, urzes e tojo, aparecendo numerosos afloramentos rochosos. A vegetação ribeirinha apresenta-se em geral como uma estrutura ecológica de grande importância, ainda que quase sempre reduzida a uma estreita faixa. Verifica-se a ocorrência de numerosas espécies de fauna, algumas delas com interesse.

A zona é enquadrada a Sul e a Nascente pelo Sítio Alvão/Marão (Natura 2000 – 1ª fase), que constitui uma área de conservação da natureza, apenas atravessada nos últimos 500 m finais do traçado .

A paisagem apresenta-se com uma qualidade visual elevada nas zonas de várzea, que têm pouca expressão neste traçado. Os cabeços montanhosos constituem a unidade paisagística predominante, onde os usos são florestais.

A ocupação do solo dominante é assim a florestal, estando os aglomerados urbanos representados em baixo número e localizados em zonas de várzea com actividade agrícola associada constituída em geral por pastagens e cultivo de milho.

Em termos patrimoniais foram identificados um total de 19 valores na faixa em estudo, que engloba a área de implantação da via, bem como uma envolvente mais vasta, de modo a fazer um enquadramento adequado. No conjunto foi identificado 1 sítio com valor elevado, 4 sítios com valor reduzido, sendo a maior parcela a dos sítios com valor médio.

Os concelhos atravessados (Cabeceiras de Basto, Mondim de Basto e Ribeira de Pena) apresentam realidades semelhantes com tendência de regressão populacional, predominando as actividades dos serviços e comércio e a actividade agrícola. O sector industrial apresenta-se pouco desenvolvido.

Em todos os concelhos há uma marcada tendência para a concentração populacional nos aglomerados mais importantes e uma diminuição acentuada nos lugares isolados.

Os três concelhos têm os seus Planos Directores Municipais aprovados, estando o espaço canal para a nova estrada contemplado nas respectivas Cartas de Ordenamento.

6. AVALIAÇÃO DE IMPACTES E ALTERNATIVAS

Foram analisados os efeitos ambientais provocados pela construção e exploração do troço de auto-estrada em projecto, tendo em conta as soluções de traçado existentes, Solução A e duas Alternativas, 1 e 2.

Na FIG. 4 apresenta-se sob fotografia aérea, uma representação gráfica sintética dos principais impactes identificados.

Os principais impactes negativos directos foram identificados para a fase de construção e são sobretudo de carácter temporário, sendo na maioria dos casos localizados e ocorrentes apenas nesta fase.

Os efeitos negativos mais importantes na fase de construção prendem-se com as movimentações de terras que alterarão significativamente o terreno. Em termos comparativos, a Solução A envolve uma menor movimentação de terras que as restantes alternativas.

Os impactes nos solos são moderados, uma vez que as zonas atravessadas são bastante montanhosas com solos, em geral, pobres. A única excepção corresponde à zona mais aplanada de Sta. Eulália, onde os solos têm elevado valor agrícola. Do ponto de vista da sua afectação, a Solução A é também a menos negativa.

Os impactes microclimáticos serão reduzidos, não sendo de esperar alterações sensíveis. No entanto, a Alternativa 1 ao localizar-se numa encosta virada a Norte poderá ter maior probabilidade de ocorrência de geada que se reflectirá na segurança da circulação rodoviária.

Haverá uma alteração definitiva do uso do solo ao longo da área intervencionada. Os impactes serão, no entanto, reduzidos uma vez que o uso dominante é o florestal e as áreas agrícolas atravessadas e as áreas urbanas marginadas são muito escassas.

Apenas se identificam com estes usos agrícolas e urbanos, a zona de Brumela no troço inicial comum, a zona de Lameira/Ribeira na Alternativa 1 e a zona de Sta. Eulália no final da Solução A e Alternativa 2.

Todas as linhas de água de maior importância interceptadas serão atravessadas por ponte ou viaduto, não se prevendo alterações significativas nas águas superficiais e nas águas subterrâneas. Em termos das soluções em avaliação, o maior afastamento das alternativas 1 e 2 ao rio Louredo, é entendido como um factor positivo face à Solução A.

Em termos de recursos hídricos, salienta-se a existência de duas nascentes localizadas no nó de Sta. Eulália (Solução A), e que se destinam a irrigar terrenos de cultivo.

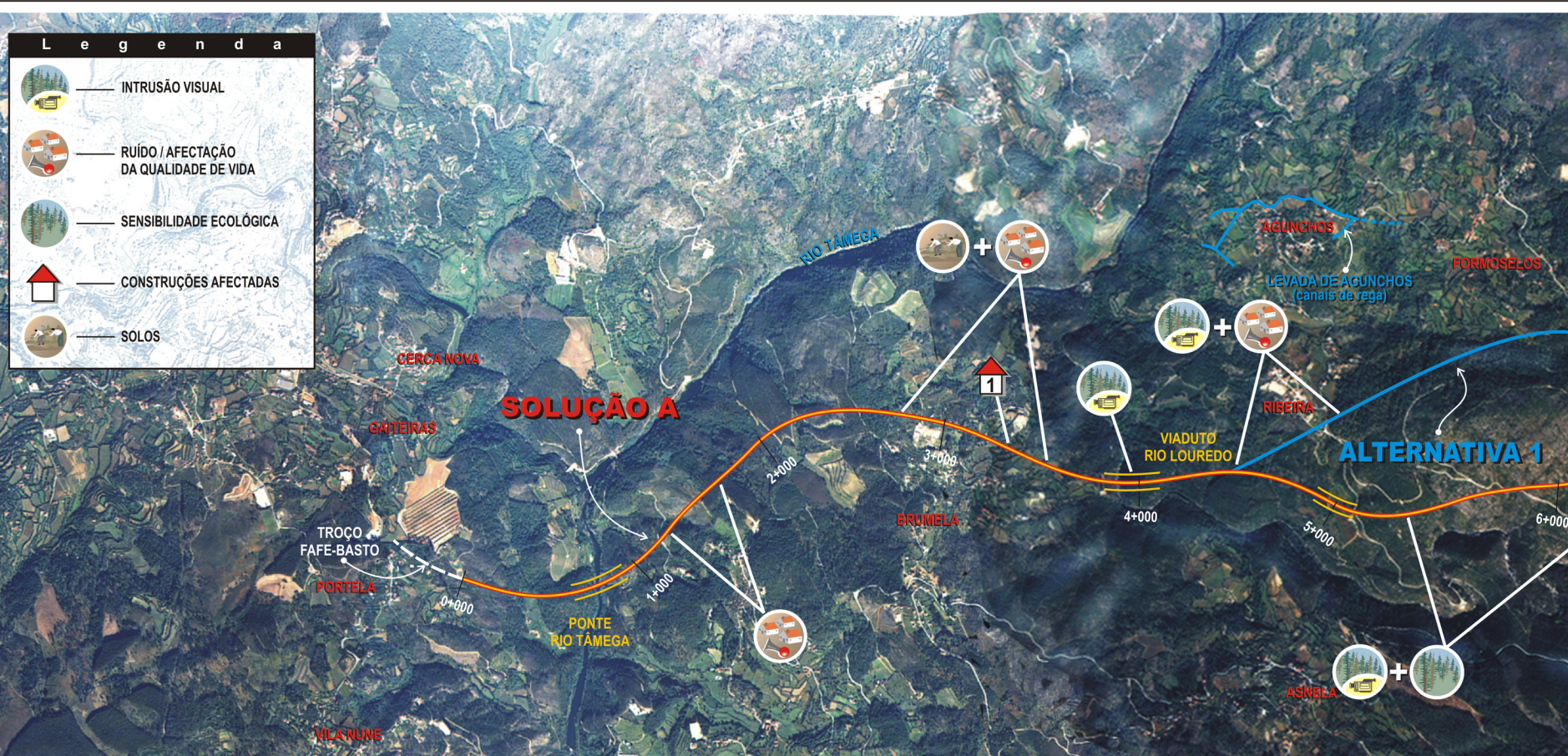


FIG. 4
(DES. 1/2)

Principais impactos



AGRI.PRO AMBIENTE
CONSULTORES, S. L.

Legenda

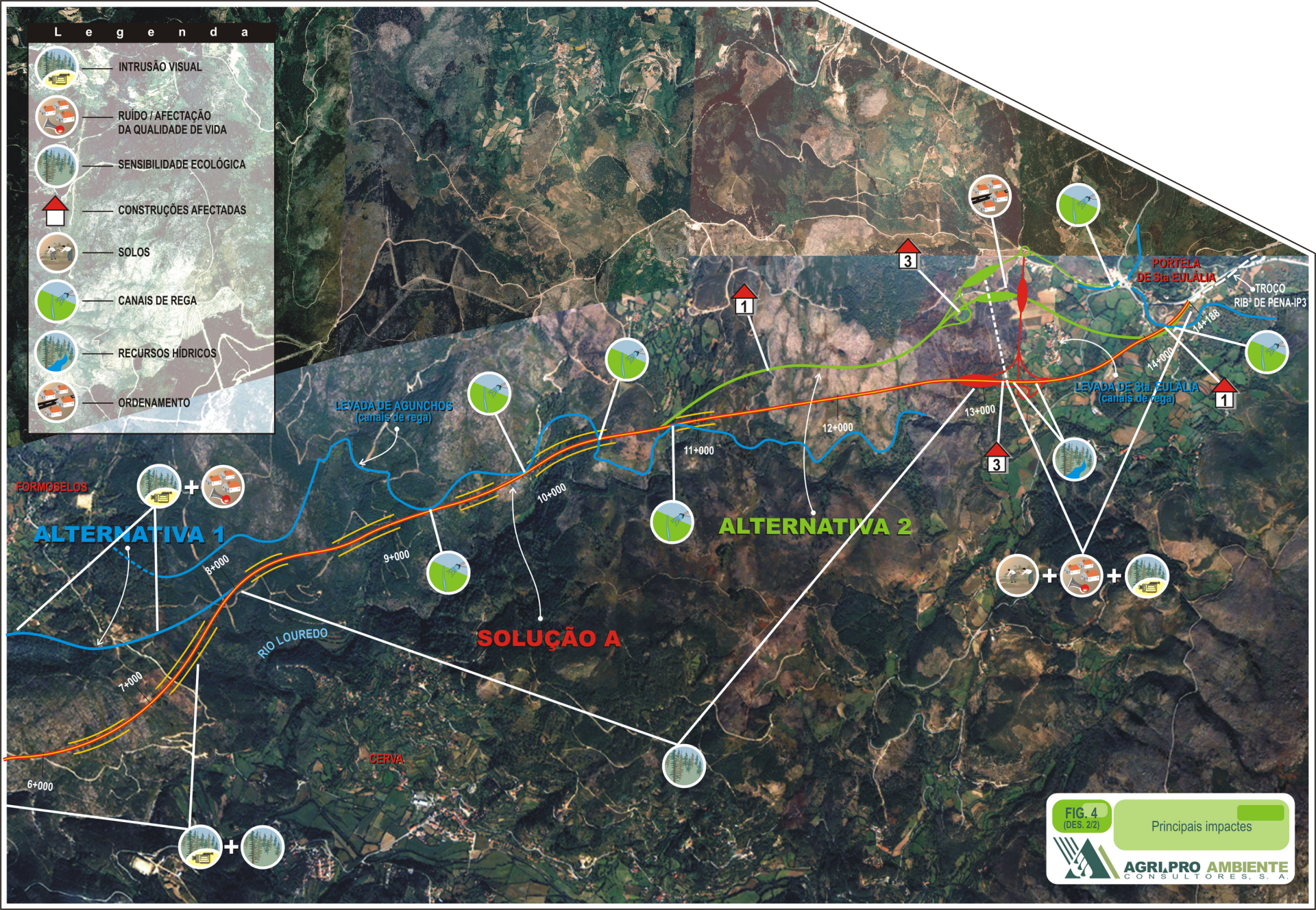


FIG. 4
(DES. 2/2)

Principais impactos



AGRIPRO AMBIENTE
CONSULTORES, S. A.

Na Solução A e Alternativa 2 (final do traçado) é interceptada a Levada de Sta. Eulália, enquanto que a Levada de Agunchos é interceptada pela Solução A em diversos pontos.

Relativamente aos valores de concentração de poluentes atmosféricos esperados serão pouco significativos em qualquer das soluções.

O impacte no ruído é considerado elevado nas zonas habitadas que o traçado margina, mas passível de medidas de minimização. A Solução A é identificada como tendo um menor impacte face às outras alternativas.

Será ainda durante a fase de construção que se verificarão outros dos principais impactes negativos relacionados com a destruição da vegetação, perturbação da fauna, fragmentação de manchas florestais e afectação de áreas agrícolas, embora estas últimas em muito reduzida extensão. A afectação de manchas florestais e matos é dominante devido a ser essa a ocupação principal da zona.

O efeito de barreira sobre os fluxos da fauna constitui outro impacte negativo permanente, minimizado pela existência de viadutos, pontes, restabelecimentos e passagens hidráulicas em número significativo.

Do ponto de vista ecológico, são as Alternativas 1 e 2 que se apresentam menos negativas, pelo seu maior afastamento ao rio Louredo.

Nos factores socioeconómicos, os impactes elevados são muito localizados, não assumindo uma grande importância quando comparados com a extensão total da estrada.

Na parte inicial do traçado, comum a todas as alternativas, regista-se a proximidade à povoação de Brumela e a afectação directa de alguns terrenos agrícolas. No final do traçado, a Solução A, bem como a Alternativa 2 desenvolvem-se na envolvente da povoação de Sta. Eulália, onde afectam áreas agrícolas e construções (quatro na Alternativa 2 e uma na Solução A) devido essencialmente à implantação do nó de Ribeira de Pena.

É ainda de referir que a Solução A e Alternativa 1 entre os km 3+500 e 8+000, atravessam as áreas correspondentes a baldios e florestas, as quais se incluem no Projecto de Emparcelamento de Cerva/Basto.

Esta alternativa afecta de forma muito significativa a área industrial da Portela de Sta. Eulália, agora já com Plano de Pormenor definido. Com a disposição actual do nó da Solução A, este não afecta a referida área industrial.

Por fim, em termos patrimoniais, os impactes apresentam-se reduzidos em qualquer das soluções.

Na fase de construção considera-se também a existência de impactes positivos relacionados com a geração de emprego e dinamização do comércio, sendo classificados de moderados e idênticos para qualquer solução.

Os principais impactes positivos do projecto fazem-se sobretudo sentir na fase de exploração e ao nível dos factores humanos e socioeconómicos. São, de um modo geral, classificados de elevados, resultando dos benefícios e melhorias que a nova estrada trará em termos da acessibilidade, melhoria das infraestruturas e das condições de circulação, geração de emprego e consequentemente, desenvolvimento económico e social para a região.

Em termos da avaliação global de impactes, a Solução A apresenta-se menos negativa que as restantes soluções.

7. RECOMENDAÇÕES E PRINCIPAIS MEDIDAS

Nesta fase de Estudo Prévio, as recomendações centram-se nalguns aspectos gerais que deverão ser aprofundados no Projecto de Execução.

Dentro do corredor escolhido admite-se que poderão ainda ser feitas rectificações que melhorarão o traçado e minimizarão os impactes.

A melhoria do traçado poderá permitir reduzir aterros e escavações, diminuindo as movimentações de terras e melhorando os aspectos paisagísticos.

Os solos de valor agrícola deverão ser decapados e protegidos, sendo recuperados para o enquadramento paisagístico da estrada.

Na fase de construção deverão ser adoptados todos os cuidados para reduzir ao mínimo a afectação temporária de solos, águas superficiais e subterrâneas.

Na fase de projecto de execução deverá ser aprofundado o estudo das drenagens e a avaliação do impacte acústico, de modo a adoptarem-se as medidas adequadas de minimização.

As passagens de fauna deverão ser estudadas em detalhe, assim como a reconstituição da vegetação ribeirinha eventualmente afectada, das orlas de mata e dos limites dos campos agrícolas, para além de um adequado projecto de enquadramento paisagístico da via.

Os impactes socioeconómicos positivos devem ser estimulados como com o uso de mão-de-obra local, a correcta indemnização e compensação de proprietários e a reposição dos acessos interferidos.

Por fim, deverá ser adoptado um Programa de Monitorização que avalie a evolução das relações da estrada com o meio, o que permite introduzir ou ajustar as medidas de minimização mais adequadas.

8. CONCLUSÕES

A ligação entre Basto e Ribeira de Pena corresponde à criação de melhores acessibilidades, classificadas de grande importância para o desenvolvimento da região atravessada. No seu conjunto, o IC 5, como uma via de ligação entre o Litoral e o Interior, beneficiará bastante estas regiões, menos desenvolvidas em termos económicos e sociais, permitindo criar condições para a inversão da actual regressão demográfica.

A identificação de alternativas de corredores que constitui o objectivo de um Estudo Prévio, revela-se fundamental no encontrar de soluções equilibradas entre os objectivos socioeconómicos destas novas acessibilidades e os impactes ambientais daí decorrentes.

As condicionantes da zona, sobretudo as de carácter orográfico, levaram à identificação de um único corredor, onde se desenvolveram alternativas que cobrem praticamente todo o traçado da solução base.

No Projecto de Execução, será ainda possível proceder a rectificações que melhorem o traçado, minimizem impactes e introduzam as medidas mais adequadas para a melhor inserção ambiental do projecto.

Em termos de alternativas é possível concluir que as soluções de traçado possíveis, se apresentam idênticas do ponto de vista dos seus impactes em bastantes dos descritores. Naqueles em que ocorre diferenciação das soluções, verifica-se ser a Solução A a menos negativa nos descritores morfologia/geotecnia, solos, microclimatologia, ambiente sonoro, paisagem ocupação do solo e qualidade de vida. A solução que integra as Alternativas 1 e 2 revelou-se a menos negativa para a qualidade da água e ecologia.

Refira-se contudo, que estas diferenças identificadas entre as soluções, são na maioria dos casos pouco significativas.

CONCESSÃO NORTE

A7/IC5/IC25, LANÇO FAFE – IP3, SUBLANÇO BASTO – RIBEIRA DE PENA

Estudo Prévio

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

RESUMO NÃO TÉCNICO

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO.....	1
2. JUSTIFICAÇÃO DO PROJECTO.....	4
3. ALTERNATIVAS ESTUDADAS.....	5
4. DESCRIÇÃO DO PROJECTO	8
5. DESCRIÇÃO DO ESTADO ACTUAL DO AMBIENTE.....	12
6. AVALIAÇÃO DE IMPACTES E ALTERNATIVAS	14
7. RECOMENDAÇÕES E PRINCIPAIS MEDIDAS.....	19
8. CONCLUSÕES.....	20

Lisboa, Outubro 2001

Visto,

Eng. Rui Coelho
Chefe de Projecto

Dra. Fátima Teixeira
Coordenação