

80

**PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO SOBRE A CONFORMIDADE COM A DIA
RELATIVO AO PROJECTO DE EXECUÇÃO:**

"IC9 – ALBURITEL/TOMAR (IC3)

SUBLANÇO – ALBURITEL/NÓ DE CARREGUEIROS"

Comissão de Avaliação:

Instituto do Ambiente
Comissão de Coordenação e desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo
Instituto da Água
Instituto Português do Património Arquitectónico

Março de 2004

**PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO RELATIVO AO PROJECTO DE EXECUÇÃO:
"IC9 – ALBURITEL/TOMAR
SUBLANÇO – ALBURITEL/NÓ DE CARREGUEIROS"
(Medidas de Minimização)**

ÍNDICE

	Pág.
1. INTRODUÇÃO	1
1.1. Instrução do Procedimento de AIA	1
1.2. Antecedentes	1
2. PROJECTO – ALTERAÇÕES INTRODUZIDAS	2
3. ANÁLISE ESPECÍFICA	3
3.1. Geologia e Geomorfologia	3
3.2. Recursos Hídricos	3
3.3. Sistemas Ecológicos	7
3.4. Ruído	8
3.5. Património	9
3.6. Paisagem	9
3.7. Planeamento e Gestão do Território	10
3.8. Sócio Economia	12
4. PROGRAMA DE ACOMPANHAMENTO E GESTÃO AMBIENTAL	14
5. MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO	14
6. PLANOS DE MONITORIZAÇÃO	17
7. CONCLUSÕES	18

**PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO RELATIVO AO PROJECTO DE EXECUÇÃO:
"IC9 – ALBURITEL/TOMAR (IC3)
SUBLANÇO – ALBURITEL/NÓ DE CARREGUEIROS"
(Medidas de Minimização)**

1. INTRODUÇÃO

1.1. Instrução do Procedimento de AIA

O Estudo de Impacte Ambiental na fase de projecto de execução (medidas de minimização) diz respeito ao Estudo Prévio, do IC 9 lanço - Vidigal/Tomar que está contemplado no Plano Rodoviário Nacional 2000 como Itinerário Complementar n.º 9 (IC9).

No seguimento do procedimento de (AIA) do Estudo Prévio (EP) referido anteriormente, o Instituto de Estradas de Portugal (IEP), na qualidade de entidade proponente e licenciadora, enviou ao Ministério das Cidades, do Ordenamento do Território e do Ambiente, através do ofício n.º 2118 de 2003/10/24, o Relatório de Impacte Ambiental e Medidas de Minimização em fase de Projecto de Execução (PE) referente ao lanço do IC9 Vidigal/Tomar, sublanço Alburitel/Nó de Carregueiros.

Para se desencadear este processo e uma vez que o Projecto de Execução se refere a um lanço que foi sujeito a processo de AIA, em fase de EP (1995) o IA no ofício de nomeação da Comissão de Avaliação (CA), solicitou, caso fosse possível, que as entidades intervenientes nomeassem os mesmos representantes do anterior processo.

A CA tem a seguinte constituição:

- IA (entidade que preside) – Eng. M. Fernanda Almeida
- IA - Eng. Paula Nunes da Silva
- INAG - Eng. Maria Helena Alves
- CCDR LVT - Eng. Isabel Rodrigues
- IPPAR – Arq. Luís Quaresma Ferreira

Pelo INAG participou ainda, na elaboração do Parecer desta entidade, o Eng.º Alexandre Ataíde.

A elaboração deste parecer, teve em consideração a estrutura do Estudo de Impacte Ambiental (Medidas de Minimização) apresentado pelo proponente e elaborado pela ARQPAIS, Consultores de Arquitectura Paisagista e Ambiente, Lda.

1.2. Antecedentes

O EIA em análise foi sujeito a procedimento de AIA (n.º 227) que decorreu em 1995, de acordo com a legislação então em vigor – D. L. n.º 186/90 de 6 de Junho. O processo de avaliação em causa encontra-se ao abrigo do acordo estabelecido em 1995, entre a DGA e a JAE, para esta tipologia de projectos de infra estruturas rodoviárias que eram avaliadas em duas fases, Estudo Prévio (EP) e Projecto de Execução (PE).

Segundo este acordo, para traçados sujeitos a processo de AIA em fase de Estudo Prévio, do qual resultou a aprovação de um corredor, na fase de Projecto de Execução:

- não seria realizada Consulta Pública, uma vez que esta já ocorreu em fase de Estudo Prévio;
- seria apenas analisado o Relatório Final das Medidas de Mitigação para fins de:

- a) verificação de conformidade das conclusões constantes da AIA da fase de EP;
- b) análise das medidas de minimização propostas;
- c) elaboração de parecer sintético nos casos de não conformidade;
- d) emissão desse parecer no prazo de 90 dias úteis, após data de recepção do Relatório Final.

O referido procedimento foi coordenado pela ex DRAOT LVT, tendo então sido nomeadas as seguintes entidades para a comissão de avaliação:

- Ex DRAOT LVT (entidade coordenadora);
- Ex DRAOT Centro *;
- INAG;
- ICN**;
- IPPAR;
- Ex IPamb

A ex DRAOT Centro participou neste procedimento porque parte do traçado se desenvolvia no seu território.

** O ICN enviou um ofício a comunicar que não faria parte da comissão, visto o projecto não se desenvolver em áreas consignadas ao abrigo do disposto na alínea b) do Art.º 2º do D L n.º 69/2000.

As conclusões da CA, no seu parecer final, apresentam-se no Anexo I, devido à extensão do texto.

No âmbito deste procedimento de AIA, foi emitido o seguinte despacho da Senhora Ministra do Ambiente:

“Visto. Concordo.

96.05.24

Elisa Ferreira”

2. PROJECTO - ALTERAÇÕES INTRODUZIDAS

Relativamente à conformidade com o traçado definido em Estudo Prévio constata-se que só ocorrem divergências significativas no troço inicial, com proposta de um novo nó (Nó de Vale dos Ovos) e no troço final, na zona de Carregueiros. Ao nível do Estudo Prévio, o Nó mais próximo era o Nó de Alburitel, localizado a cerca de 2900 metros para Oeste. Assim sendo, este nó não foi sujeito a processo de Consulta Pública.

O proponente justifica esta nova proposta pela necessidade de articulação com a Linha de Caminho de Ferro do Norte, já que facilita o acesso à Zona de Estação de Fátima, potenciando as ligações intermodal e indo ao encontro de um dos objectivos estabelecidos no Estudo Integrado da Mobilidade e Sistema de Transportes dos Municípios do Médio Tejo.

O anterior parecer da CA referia a ripagem do traçado para Norte na zona de Serra da Seara/Vale dos Ovos e na área de Carregueiros. O proponente informou, contudo, que em virtude do acerto efectuado nos sublanços, a área de Serra da Seara ficou integrada no sublanço anterior. Quanto à zona de Carregueiros, o actual projecto procedeu à ripagem do traçado para Norte, tendo em vista eliminar o efeito barreira da via entre o aglomerado e a igreja e o cemitério de S. Miguel, dando assim cumprimento ao parecer da CA.

3. ANÁLISE ESPECÍFICA

3.1. Geologia e Geomorfologia

O EIA salienta a elevada permeabilidade das litologias interceptadas e o atravessamento de uma área carsificada (na zona inicial do traçado).

De referir que, nesta zona, se verifica a existência de pedreiras em actividade.

Serão executados aterros e escavações com altura superior a 10 m, tendo o EIA considerado que induzirão impactes moderados a elevados:

- km 0+550: aterro, 10,5 m – sobrepõe formações cársicas e aluvionares, diminuindo recarga da linha de água e do aquífero (maciço calcário dos terrenos do Jurássico Médio);
- km 2+650: escavação, 14 m;
- km 2+975: aterro, 15 m – pequena mancha de aluviões e linha de água cuja recarga será afectada;
- km 3+670: escavação, 15 m;
- km 3+900: aterro, 11 m – atravessadas formações de média permeabilidade (Mio-Pliocénico, solos detríticos).

Quanto ao balanço de terras, os aterros prevalecem uma vez que se prevê um défice de materiais. É previsto um volume de escavações na ordem dos 423 000 m³, dos quais 20 000 m³ são estimados como solos a rejeitar e conduzir a depósito. Uma vez que o volume total de aterros previsto é de 527 000 m³, haverá a necessidade de recorrer a manchas de empréstimo para, pelo menos, cerca de 124 000 m³ de terras.

Conforme referido no EIA, deverão ser utilizadas pedreiras desactivadas para a deposição das terras não utilizadas.

A fim de diminuir a quantidade de terras sobrantes, todas as terras resultantes de escavações deverão ser aproveitadas para os aterros, mesmo que Projecto em causa seja executado em diferentes fases ou empreitadas.

3.2. Recursos Hídricos

3.2.1. Subterrâneos

O primeiro quilómetro do traçado é a zona mais sensível do sublanço, onde ocorrem aquíferos cársicos de vulnerabilidade elevada à poluição. Os três quilómetros seguintes são considerados, em termos gerais, como mediantemente vulneráveis. O último quilómetro é classificado como de baixa vulnerabilidade. As excepções coincidem com o atravessamento de linhas de água e respectivas zonas aluvionares, consideradas zonas de alta vulnerabilidade, nomeadamente no final do sublanço com o atravessamento da Ribeira de Carregueiros.

Os principais impactes negativos durante a fase de exploração ocorrem, em ordem decrescente, sobre o aquífero cársico do Jurássico Médio, as formações do Jurássico Superior e as variações arenosas dos aquíferos detríticos. Como tal, do ponto de vista hidrogeológico, a zona considerada como mais sensível (dos traçados avaliados em EP) foi a faixa de calcários do Jurássico Médio na Serra da Seara, entre Furadouro e Carregueira. Esta zona é interceptada pelo início do sublanço agora em análise. Refira-se ainda a Ribeira de Chão de Maças (interceptada ao km 0+180), que se desenvolve nas formações do Jurássico Médio, e que pode também funcionar como zona de recarga dos aquíferos.

Os usos actuais das águas subterrâneas prendem-se com a indústria, a rega e o abastecimento público e doméstico/particular. Verifica-se a existência de quatro nascentes, nas proximidades

de um afluente do Rio Nabão. Estas encontram-se alinhadas, estando a mais próxima a 430 m do km 3+200 do traçado. Segundo a Junta de Freguesia de Carregueiros, estas têm vindo a secar desde que foi plantado um eucaliptal de grandes dimensões na região. O furo mais próximo do traçado (licenciado pela DRAOT) situa-se a 200 m para sul do km 1+250. Na vizinhança do traçado apenas se localizam mais dois furos, a cerca de 600 m. Estes furos destinam-se à rega. Quanto aos poços de uso agrícola verifica-se que, de acordo com a Carta de Ocupação Actual do Solo (Anexo J2):

- 3 poços serão afectados directamente;
- 28 poços a menos de 100 m do traçado.

Os principais impactes que poderão ser gerados prendem-se, por um lado, com a "desorganização das zonas de infiltração" (através da criação de novos locais de infiltração e a colmatção de zonas de recarga previamente existentes) e, por outro lado, com a contaminação dos recursos hídricos. Caso não sejam implementadas medidas de minimização adequadas, o impacte negativo pode ser muito significativo, uma vez que a infiltração de águas de escorrência com elevadas concentrações de poluentes se dará de forma rápida.

Por outro lado, é previsível que se venha a verificar o rebaixamento do nível da água em alguns desses poços. Deverá ser realizado o levantamento dos poços que se encontram em actividade, anteriormente ao início da obra, aquando da definição da situação de referência para o programa de monitorização proposto. Caso seja necessário deverão ser criados novos poços, para substituir os desactivados.

De acordo com o EIA, nas sondagens realizadas não foi detectado o nível freático, devendo este encontrar-se a grandes profundidades. O EIA considera que não se prevêem exsurgências aquando da realização de escavações. A identificação do nível freático deverá ser realizada no âmbito do plano de monitorização.

Deverá ser efectuada uma escolha criteriosa dos locais de estaleiro e estacionamento de máquinas, áreas de depósito, centrais de betão e asfalto, evitando nomeadamente calcários do Jurássico Médio, afloramentos de formações cársicas, linhas de água, zonas de recarga e zonas aluvionares.

3. 2. 2. Superficiais

Para as águas superficiais, o parecer da CA (da fase de EP) considerou que não foram avaliados de forma correcta os impactes prováveis de ocorrer na rede de drenagem natural. A então CA considerou que eram expectáveis impactes ao nível da qualidade da água, remetendo essa avaliação para a fase de Projecto de Execução.

No que se refere aos usos, e de acordo com o EIA, o abastecimento público da região é feito a partir dos "furos da Mendacha". Apesar de referido no EIA, não se encontra a localização dos furos da Mendacha na Figura 4.4.3. Segundo informação fornecida pelo SMAS de Tomar, quando o furo não consegue satisfazer as necessidades da população, recorre-se à Barragem de Castelo de Bode.

O EIA em análise considera que os principais impactes negativos nos recursos hídricos superficiais, são os que se prendem com:

- a intersecção das principais linhas de água;
- a impermeabilização dos solos;
- a eventual diminuição das secções de escoamento de linhas de água devido às movimentações de terras.

No entanto o EIA considera que não se prevê a ocorrência de impactes significativos, uma vez que estão previstos dispositivos de drenagem dimensionados para garantir condições de escoamento dos caudais afluentes, e a dimensão da área impermeabilizada será reduzida.

No entanto a CA considera que ocorrerão impactes negativos com alguma significância decorrentes da alteração da rede de drenagem natural, nomeadamente em consequência da instalação de PH's que modificam os cursos de água (alteração da direcção do escoamento e/ou destruição das margens).

Da análise do Projecto de Drenagem, constata-se que as PH's são de vão único e que possuem diâmetro igual ou superior a 1,0 m, com o que se concorda. Apenas a PH da ligação 1.4, apresenta um diâmetro igual a 0,80 m.

No projecto em análise, verifica-se o desvio da linha de água nas seguintes PH's:

- PH 0.2
- PH 1.1
- PH 2.1
- PH 2.2
- PH 2.3
- PH 3.3
- PH 4

Atendendo que para todas as PH's deverá privilegiar-se a manutenção da direcção original do escoamento e evitada a regularização do leito a montante ou a jusante, estas deverão ser revistas, a fim de minimizar as alterações no curso de água.

De igual modo, apenas deverão ser realizadas regularizações quando não sejam viáveis alternativas, como por exemplo, a diminuição da saia do talude, pelo que deverá ser encontrada alternativa às seguintes regularizações previstas:

- zona do Nó de Vale de Ovos;
- a jusante da PH 1.1;
- a jusante da PH 2.1;
- a jusante da PH 2.2;
- a jusante da PH 2.3;
- a montante da PH 3.1;
- a montante da PH 4.2;

Quando se verifique indispensável, deverão ser adoptadas soluções construtivas que confirmam ao leito uma morfologia, o mais semelhante possível, à situação de referência.

O sublanço em análise inclui um viaduto na zona inicial, para o atravessamento da ribeira de Chão de Maçãs. Aquando da elaboração do presente parecer, foi apenas disponibilizada uma planta de, correspondente à fase de EP. De salientar que a implantação dos pilares dos viadutos deve ser feita fora do leito menor da linha de água, bem como as soluções adoptadas as quais não devem produzir qualquer alteração no leito em causa.

Ao nível dos impactes cumulativos, salienta-se que a Ribeira de Chão de Maçãs e a Ribeira de Carregueiros recebem as águas de drenagem da EN 113 e a Ribeira de Chão das Maçãs é afectada pela linha de comboio em zona de várzea.

A localização do Nó de Vale de Ovos é geradora de impactes negativos muito significativos, uma vez que essa localização implica a regularização de troços significativos de linha de água, bem como a introdução de várias PH's.

Ainda relativamente à mitigação de impactes, é de referir que a calendarização das fases de construção deverá contribuir para a minimização da afectação da drenagem natural, tendo em conta o regime temporário torrencial das linhas de água.

As acções de revegetação deverão ter lugar logo após as intervenções, contrariando o aumento do escoamento superficial e diminuindo os fenómenos de erosão.

Deverá ser dado destino adequado a todos os resíduos e efluentes produzidos na obra. Em caso de acidente, deverá ser efectuada a limpeza imediata e eficaz.

Quando se verificar estritamente necessário proceder à reparação de máquinas fora das oficinas do estaleiro, deverão ser adoptadas todas as medidas necessárias para prevenir a ocorrência de contaminações.

3.2.3. Qualidade da Água

A metodologia utilizada para a predição dos impactes na qualidade da água utilizada, apesar de considerar pressupostos conservativos, refere-se apenas ao acréscimo dos valores de concentração de poluentes, não tendo em conta as concentrações já existentes dessas mesmas substâncias nos meios receptores.

De um modo geral, o método utilizado dá destaque aos SST e HC, que ultrapassam largamente limites legais, enquanto os metais pesados se situam geralmente abaixo desses limites.

Para a zona inicial até ao km 0+520 e deste ao km 0+900, o EIA considera que o acréscimo de poluentes não representa um impacte significativo, referindo que as estimativas de concentrações de poluentes nos primeiros troços são bastante reduzidas e que as escorrências da plataforma são direccionadas para a linha de água afluyente à ribeira de Chão de Maças, não sendo lançadas directamente nas formações vulneráveis. O EIA considera que os impactes residem apenas na diminuição da área de recarga do aquífero e de recarga da linha de água.

No entanto, até ao km 0+520 é interceptada uma zona de formações carbonatadas de carsificação média a alta, seguindo-se, até cerca do km 0+900 uma zona de baixa aluvionar. Assim todo este troço inicial é uma área de elevada vulnerabilidade à poluição. De facto, esta zona é, do ponto de vista dos recursos hídricos, a zona mais sensível do lanço Vidigal – Tomar.

Da análise do Projecto de Drenagem, verifica-se que os pontos de descarga do primeiro quilómetro estão localizados em zona de recarga de aquífero ou em linha de água afluyente da ribeira de Chão de Maças. Também as escorrências do viaduto de Vale de Ovos (apesar de não ter sido possível analisar o projecto) são referidas como direccionadas para a ribeira de Chão de Maças. Esta questão é agravada pela localização escolhida para o Nó de Vale de Ovos.

Revela-se, assim, imperativa a minimização dos impactes nas zonas de alta vulnerabilidade. Como tal, o troço inicial (aproximadamente até ao km 1+000) deverá ser alvo, ou do redireccionamento dos pontos de descarga para fora dessa área, ou da implementação de bacias de decantação.

Na zona intermédia do traçado (trecho T6 – aproximadamente entre km 2+800 a km 3+600), o estudo prevê que os SST e HC ultrapassem os limites legais. Verifica-se a existência de nascentes jusante do traçado. Tendo em conta a distância a que estas se encontram, estando a mais próxima a 430 m não terem actualmente uso, o impacte previsto não será significativo. No âmbito do plano de monitorização a implementar, deverá ser localizado um ponto de amostragem na nascente mais próxima.

Na zona final do traçado verifica-se que os limites legais são largamente ultrapassados, para os SST e HC. O sublanço em análise, que termina no início do viaduto que atravessa a Ribeira de Carregueiros, irá descarregar as águas provenientes do último troço da plataforma para a Ribeira de Carregueiros. Analisando o projecto de drenagem do sublanço Carregueiros – Tomar, este prevê também a que a descarga das escorrências do seu primeiro quilómetro seja feita, directa e indirectamente, para a zona da Ribeira de Carregueiros. O último quilómetro da sublanço que é objecto deste parecer, é considerado como de baixa vulnerabilidade à poluição.

No entanto, o atravessamento da ribeira intercepta a respectiva baixa aluvionar, classificada como de alta vulnerabilidade. Assim, não deverá haver descarga directa de águas de escorrência na Ribeira de Carregueiros.

Quanto aos pontos de água, existem na zona duas captações privadas para rega, captações para abastecimento público da região, e vários poços particulares. O EIA considera que as captações públicas de água para abastecimento público não serão afectadas, visto se encontrarem afastadas do traçado.

As captações para uso agrícola mais próximas ao traçado, bem como os poços particulares, poderão sofrer afectação na sua qualidade da água. Reforça-se assim a necessidade da sua monitorização.

Deverá ser implementado o programa de monitorização da qualidade da água, com o objectivo de verificar a necessidade de execução de novas de medidas de minimização. Essas medidas adicionais, como bacias de decantação, alteração de locais de descarga e realocização de captações, deverá ser decidida até 2 anos após o início da fase de exploração, de acordo com os resultados obtidos pelo Plano de Monitorização.

3.3. Sistemas Ecológicos

Relativamente aos Sistemas Ecológicos, o EIA refere a proximidade da via ao Sítio de Sicó/Alvaiázere (PTCON0045) e das Serras de Aires e Candeeiros (PTCON0015).

É apresentada a caracterização da vegetação actual, em que predomina o Pinheiro-bravo (*Pinus pinaster*) e o Eucalipto (*Eucalyptus globus*), em povoamentos extremos. Aliás, o primeiro é representativo do Norte de Tomar e de Abrantes, dando início às matas nacionais da Região Centro. Contudo, ainda são visíveis manchas de carvalhos, representativos da vegetação climática da zona.

O EIA identificou os seguintes biótopos:

- Culturas Permanentes – com predomínio de pomares de sequeiro e outras árvores de fruto;
- Galerias Ripícolas - com predomínio do freixo, choupo e amieiro;
- Plantações Silvícolas em Monocultura – de pinheiro e eucalipto;
- Bosquetes Mistos de Pinheiro-bravo e Carvalhos;
- Garrigue – predomina estrato arbustivo com algumas azinheiras e oliveiras dispersas.

Apesar da zona em análise estar já muito intervencionada, ainda se podem encontrar resquícios de habitats naturais de elevado valor conservacionista, e de acordo com a legislação em vigor, incluídos no Anexo BI do D. L. N.º 140/99 (Directiva Habitats):

- Matos termo-mediterrânicos pré-desérticos (5330);
- Carvalhais Ibéricos de *Quercus faginea* (9240);
- Florestas Aluvionares de *Alnus glutinosa* e *Fraxus excelsior* (91EO)
- Florestas de *Quercus illex* (9340) e de Florestas de *Quercus suber* (9330).

Quanto à Fauna, o EIA, apresenta uma caracterização para cada biótopo, destacando as espécies que estão classificadas ao abrigo da Directiva Habitats e as Espécies de Interesse Prioritário, como por exemplo os quirópteros e alguns mamíferos terrestres não voadores.

No que se refere aos quirópteros, verifica-se uma grande proximidade do projecto a dois abrigos de importância nacional, Tomar I (um dos mais importantes do país), e Tomar II, sendo que Tomar I se encontra a menos de 5 km do traçado, enquanto que o Tomar II se encontra a cerca de 1500 metros do traçado. O EIA dá especial destaque aos quirópteros e seus dois abrigos.

É referida a potencial ocorrência de rato de Cabrera (*Microtus cabreræ*) na área, espécie prioritária da Directiva Habitats (Decreto-lei n.º 140/99 de 24 de Abril).

Relativamente aos mamíferos carnívoros, grupo com grande capacidade de deslocação e mais vulnerável ao atropelamento, para além da lontra, texugo e toirão referidos no EIA, deve considerar-se a potencial presença do gato-bravo, espécie ameaçada e incluída no anexo II da Convenção Berna (Dec. - Lei 360/89 de 24 de Abril). Existe informação sobre a presença desta espécie em áreas adjacentes à área de estudo - UTM ND 2,7 a uma distância compatível com capacidade de deslocação desta espécie. Num outro nível de prioridade, deve ainda considerar-se a presença da geneta, foinha e doninha, espécies cuja distribuição generalizada inclui área de influência desta infra-estrutura e protegidas pela mesma legislação (anexo III).

Relativamente à avaliação de impactes, o principal impacte previsto na flora e vegetação, durante a fase de construção será a sua destruição total, de forma irreversível, na faixa de implantação da via. Verificar-se-ão ainda impactes associados à desmatação, à movimentação de terras e à instalação dos acessos para a obra e dos estaleiros.

Durante a fase de exploração, são previsíveis impactes indirectos resultantes do funcionamento da via, devidos à alteração do meio ambiente, nomeadamente poluição atmosférica.

Considera-se que estes impactes não são de molde a inviabilizar o projecto desde que sejam implementados as medidas de minimização e programas de monitorização adequados.

Relativamente à fauna, e de um modo geral, a presença da via irá ainda provocar um efeito de barreira e originar o risco de atropelamento, bem como a fragmentação e/ou isolamento de habitats.

Especificamente no que se refere aos quirópteros, a implantação de infraestruturas desta natureza, pode afectá-los, nomeadamente por destruição dos seus abrigos, alteração da sua actividade alimentar e atropelamento de indivíduos por veículos.

No presente caso, e apesar da grande proximidade da via aos abrigos existentes, não é previsível a sua destruição, sendo no entanto previsíveis impactes negativos significativos a muito significativos na actividade alimentar bem como a nível de atropelamento, devido a essa mesma proximidade.

Em relação ao atropelamento de indivíduos por veículos, este é um factor extremamente importante de mortalidade para morcegos, conforme está claramente demonstrado em diversa bibliografia existente.

No caso de estradas localizadas perto de abrigos de criação, como é o caso dos abrigos em questão, os efeitos de atropelamento crescem ainda sobre os juvenis, vítimas fáceis durante os meses de aprendizagem do voo. A título de exemplo, refira-se que os juvenis de *Rhinolophus ferrumequinum* chegam a voar até 2,5Km durante os primeiros dois meses de vida.

Importa ainda referir que a utilização de arame farpado nas vedações previstas para a via, tem impactes muito negativos para os morcegos, visto que estes não os detectam, existindo vários relatos de morcegos mortos no topo de vedações, podendo-se concluir que o traçado actual poderá ser muito impactante para os morcegos.

3.4. Ruído

Foi efectuado o levantamento das situações susceptíveis de requerer medidas de minimização, tendo-se verificado a necessidade de implementar barreiras acústicas ao Km 0+200, ao km 0+750, do lado Norte, ao Km 0+470, ao km 1+200, do lado Sul, ao Km 1+200 e ao km 1+585, do lado Sudoeste. Foi apresentado o projecto de pormenor das barreiras acústicas, que se considera adequado e que deverá ser executado.

O levantamento efectuado refere-se exclusivamente ao período diurno, tendo o Estudo considerado não se justificar a previsão de impactes para o período nocturno, face ao reduzido volume de tráfego previsto. Assim, considera-se que os pressupostos agora assumidos deverão ser validados através de uma campanha de monitorização, a realizar no ano início de exploração.

Considera-se correcta a proposta apresentada para o Plano de Monitorização do Ruído, salientando-se que as campanhas a realizar na fase de Exploração deverão contemplar os períodos diurno e nocturno. Relativamente ao período nocturno deverá ser realizada uma campanha de medições acústicas, no ano início de exploração, e cujos objectivos deverão incluir a validação das previsões agora apresentadas.

Na implementação do Plano deverá ter-se em conta as recomendações do Instituto do Ambiente, em documento datado de Fevereiro de 2003, sob o título "Directrizes para a Elaboração de Planos de Monitorização de Ruído de Infra Estruturas Rodoviárias e Ferroviárias" (www.iambiente.pt).

3.5. Património

No que diz respeito ao Património Arqueológico, foi solicitado parecer ao IPA que constatou que o conteúdo dos relatórios efectuados pelo arqueólogo responsável pela elaboração do descritor património arqueológico, foi vertido para o EIA. Contudo, e no que diz respeito às medidas de minimização, no EIA não foi considerado o teor do parecer do IPA, emitido em 8 de Novembro de 2001, na sequência da apreciação do primeiro relatório dos trabalhos arqueológicos. Foi considerado, tal como agora, que as medidas de minimização propostas são correctas e exequíveis, no entanto, relativamente às medidas de carácter geral, não fica demonstrada a necessidade de uma segunda prospecção arqueológica, até porque não é viável efectuar, numa extensão de 5 km, a desmatação sem alterar a superfície do solo, tal como proposto no Relatório. Considera-se, por último, que o acompanhamento por um arqueólogo ou equipa de arqueólogos permite salvaguardar eventuais valores arqueológicos a serem detectados,

Quanto à obrigatoriedade expressa no Relatório, de dar conhecimento de todos os trabalhos de acompanhamento arqueológico da obra a determinadas pessoas e entidades, não parece nem adequado nem exigível, face à natureza do documento em avaliação, sendo contudo de salientar a importância de contactos com investigadores da área a fim de reunir maior informação arqueológica possível.

Relativamente ao Património Arquitectónico, nada há a referir, visto não estarem em causa elementos patrimoniais classificados ou em vias de ser classificados.

3.6. Paisagem

A caracterização do descritor Paisagem foi feita com base na definição de três unidades de paisagem distintas:

- **Unidade do Vale da ribeira do Chão de Maçãs** que se caracteriza pelo forte encaixe desta ribeira com declives que podem atingir os 30%, onde predominam os calcários de grande dureza. É dominada pela presença de pinheiros e eucaliptos e matos de carrasco típicos dos calcários. Engloba também o Nó de Vale de Ovos implantado em solos de elevada aptidão agrícola classificados na RAN, de muito elevada sensibilidade visual.
- **Unidade da cumeada e encostas que dividem as sub-bacias da ribeira de Chão de Maçãs e de Carregueiros** apresenta um relevo ondulado de cabeços arredondados. A ocupação do solo assenta principalmente em povoamentos de pinheiros e eucaliptos. Apresenta baixa sensibilidade e uma absorção visual que varia entre média e elevada.

- **Unidade do Vale da ribeira de Carregueiros** que se localiza na parte final do traçado e, que por assentar em substrato litológico facilmente erodível, deu origem a um vale aberto, de declives não superiores a 16% e cotas até 160m. A galeria ripícola é por vezes bastante desenvolvida. Nas margens mais aplanadas, a ocupação agrícola traduz-se pela presença marcante do olival, policultura mediterrânica. Apresenta uma elevada qualidade visual e média absorção visual, o que se traduz num impacte visual negativo significativo, caso a via seja implantada

A avaliação de impactes não teve em consideração as três unidades de paisagem, mas sim, apenas, as ocorrências mais gravosas, como por exemplo as movimentações de terra do Nó de Ovos e aterros e escavações, devidamente localizadas.

3.7. Planeamento e Gestão do Território

O presente sublanço irá contribuir para a melhoria da mobilidade inter-regional de passageiros e mercadorias e para o descongestionamento da EN 113, desenvolvendo-se quase na íntegra paralelamente à EN113.

O traçado irá ocupar uma área total de 29,66 ha, dos quais 75% são áreas florestais (maioritariamente eucalipto e pinheiro bravo) seguindo-se-lhe os matos (Vale dos Ovos). A área agrícola ronda os 5,94 ha (da qual 78% é olival) e as áreas sociais os 1,67 ha (rodovias, ferrovias e habitações).

No início da área em estudo dominam os matos altos associados a pinheiro bravo, enquanto no vale dos Ovos se destacam culturas agrícolas, com dominância do olival, e ainda a presença de vinha e matos ripícolas. Para Leste passam a dominar as manchas florestais de eucalipto e pinheiro bravo e nas situações mais planas o olival, assistindo-se à progressiva substituição de áreas agrícolas por florestais de eucalipto. No final as áreas florestais continuam a dominar, com predominância do pinheiro bravo mas contando igualmente com a presença de eucaliptos, carvalhos, pinheiros mansos, sobreiros e azinheiras e formações arbustivas, por abandono da actividade agrícola.

Relativamente à actividade agrícola constata-se que a área média das explorações agrícolas é reduzida, dispersas por várias parcelas de pequena e muito pequena dimensão, exploradas por conta própria e utilizando mão-de-obra familiar, a tempo parcial. Na área em estudo dominam as culturas de olival e da vinha, mas com sintomas de abandono, considerando o Estudo que o impacte na actividade agrícola é reduzido, face à dimensão da área e ao sistema afectado, olival extensivo. Quanto a outras actividades económicas destacam-se a proximidade a pedreiras de calcário e instalações de armazenagem e oficina.

No início e final do traçado regista-se a presença de núcleos urbanos, respectivamente Carregueira-Vale Grande e Carregueiros, observando-se ao longo do traçado pequenos núcleos e habitações dispersas - estrada da Carregueira, junto à Ribeira de Vale dos Ovos, na proximidade da EN 113 e em S. Miguel, com cujas edificações o actual projecto interfere indirectamente.

O traçado interfere directamente com diversas estruturas, destacando-se a Linha de Caminho de Ferro, vias diversas, habitação e gasoduto. Verifica-se que em termos da rede viária são propostos 5 restabelecimentos mas as vias afectadas são em número superior, não sendo claro que se encontram assegurados todos os actuais atravessamentos ou que a actual proposta não exija aumento significativo das deslocações (superior a 1 km). As estruturas edificadas (habitações e respectivos logradouros e armazéns) mais directamente afectados localizam-se na envolvente do Nó de Vale dos Ovos. O EIA identifica ainda necessidade de demolição de uma edificação (não especifica o seu uso) ao Km 0+260 e destaca a proximidade a habitações aos Km 0+340, 0+530, 0+600-0+700, 0+760, 1+350 a 1+460, 2+500 a 2+590, 3+300 e 4+500-4+720.

São identificadas como zonas mais críticas a intercepção da Linha de Caminho de Ferro e da ribeira de Chão de Maçãs, transpostas em viaduto, a proximidade a duas pedreiras (mas concluindo-se não haver interferência directa com as mesmas), a proximidade dos núcleos urbanos de Carregueira e Carregueiros e o cruzamento com o gasoduto.

Se bem que a selecção do traçado date já de 1995, deverá ter-se igualmente presente que o PDM de Tomar tem desde 1994 já reservado um espaço canal para este efeito, acautelando assim à partida qualquer intervenção nessa área, pelo que se considera que deverão ser tidas como válidas as conclusões do Estudo Prévio, nada havendo a obstar à generalidade do traçado. Esta fase deve privilegiar a definição das medidas de minimização, as quais passam também pelo cruzamento com outros descritores, nomeadamente Ruído e Recursos Hídricos, acautelar que todas as passagens actualmente existentes sejam repostas com alguma proximidade, ponderar eventuais cortes de propriedade que venham a tornar inviável o seu actual uso e assegurar particulares cuidados na fase da construção no sentido de minimizar interferências com habitações, acessos, linhas de água e práticas agrícolas.

Já a implantação do Nó de Vale dos Ovos, não avaliado no anterior Estudo Prévio, perspectiva a ocorrência de impactes negativos significativos, interferindo com o edificado, culturas agrícolas (vinha e hortícolas), espécies florestais (freixo) e matos ripícolas. Em particular os ramos afectos às duas rotundas interferem com habitações, obrigando inclusive à demolição de uma delas e ficando várias habitações e outras edificações completamente rodeadas por vias. Se bem que se encontrem também reconhecidos os impactes positivos decorrentes da implantação de um novo nó que permita assegurar o acesso ao aglomerado urbano e às pedreiras e a ligação à rede viária local, verifica-se que não foram ponderadas outras localizações ou alternativas do projecto que permitam minimizar os impactes nas edificações ou justificada a inexistência de alternativas. Por sua vez a área do nó analisada, em termos de usos do solo, é restrita e dificulta uma abordagem integrada com a envolvente, importando ainda salientar que o presente nó não foi sujeito ao procedimento de Participação Pública no anterior EIA, embora o tenha sido em sede de Inquérito Público do PDM.

Em matéria de Ordenamento do Território a construção do IC9 assume particular relevância para o reforço da cidade como pólo referencial e estruturador do território, para a potenciação de complementaridades e promoção de investimentos. Relativamente a esta matéria, o EIA alargou o âmbito da análise, para além dos instrumentos de gestão territorial, a diversos programas que realçam a importância e enquadramento da ligação em causa em termos regionais e as vantagens da articulação com outros modos de transporte.

O concelho de Tomar tem PDM eficaz (RCM N.º 100/94 de 8 de Outubro), segundo o qual o traçado se desenvolve predominantemente em Espaço Canal, prevendo já o Nó de Vale dos Ovos. O traçado em análise é coincidente com o traçado do PDM, à excepção do Km 3+6000 onde se desvia para Sul mas ainda se mantendo dentro do espaço canal, e do troço compreendido entre o km 4+300 e 4+700. Neste último caso o traçado desvia-se para Norte, alteração decorrente do pedido de ripagem para Norte constante do parecer da CA. Na envolvente ao espaço canal predomina o Espaço Agro-florestal, ocorrendo ainda "Espaços Agrícolas", "Espaços de Protecção da Paisagem e Recursos Naturais", "Espaços Urbanos" e "Exploração de Inertes".

Em termos da Planta de Condicionantes destaca-se, para além da rede viária existente (EN 113 - via a desclassificar) e proposta (Rede Nacional Complementar - IC9 quase na íntegra coincidente com o actual traçado), a ocorrência de Reserva Agrícola Nacional, Reserva Ecológica Nacional, gasoduto, rede ferroviária, Domínio Hídrico, e na envolvente "Pedreiras e Saibreiras" e "Áreas Ardidas". O EIA refere ainda como Servidões e Restrições "Condutas de Abastecimento de Água" e "Reserva de Caça Associativa", não assinaladas contudo na Planta de Condicionantes.

Segundo o EIA, a infra-estrutura vai ocupar 8,39 ha de solos da RAN e 6,75 ha de solos da REN. A ocupação de solos da RAN constitui um impacte significativo, dada a relativa escassez deste tipo de solos, por atravessar uma mancha de dimensão significativa (se bem que em

parte numa zona limítrofe) e pelo facto do Nó se desenvolver parcialmente nestes solos, questão não previamente ponderada quando da aprovação do traçado.

Por sua vez segundo Carta da REN publicada (RCM n.º 131/96 de 22 de Agosto), é atravessada uma mancha significativa (cabeceiras de linhas de água) e interceptadas várias linhas de água, onde se destacam a Ribeira de Chão de Maçãs e seus afluentes e os afluentes da Ribeira de Carregueiros. Importará realçar o desenvolvimento do troço inicial e a implantação do Nó nas proximidades de um afluente da Ribeira de Chão de Maçãs, interferindo com a respectiva vegetação ripícola. Relativamente à linha de água principal verifica-se que o seu atravessamento se processa em viaduto, pelo que os impactes nesta linha de água serão minimizados, havendo que acautelar eventuais interferências na fase de construção. Quanto às restantes linhas de água, verifica-se que se está numa área de cabeceira de linhas de água, pelo que se revela crucial assegurar uma correcta drenagem superficial da área, o que passa pela minimização do efeito barreira da via através da correcta definição, em número, dimensão e localização, de passagens hidráulicas, questões ponderadas no descritor Recursos Hídricos. Tal não invalida a que venham a ser desenvolvidos os necessários procedimentos no âmbito do DL 93/90, de 19 de Março, e subsequentes alterações.

Relativamente à Linha de Caminho de Ferro e ao gasoduto os mesmos não serão afectados, como é demonstrado no EIA.

Concluindo, constata-se que o traçado em análise segue na generalidade aquele aprovado em fase de Estudo Prévio e o disposto no PDM, à excepção do troço final em que se procede a um desvio para Norte, tendo em vista dar satisfação ao parecer da CA. Os principais impactes assentam na interferência com edificações, alguma actividade agrícola, bem como ocupação de solos de RAN e REN. Contudo naquilo que, em conformidade com o anteriormente aprovado deverá assumir-se que estes impactes foram já avaliados e ponderados, pelo que a presente análise se centra na definição das medidas de minimização mais adequadas.

A ripagem do traçado para Norte na área de Carregueiros dá satisfação a uma exigência do Estudo Prévio, minimizando-se desta forma o efeito barreira da infra estrutura anteriormente enunciado. Constata-se que actualmente o traçado se desenvolve numa mancha de olival de dimensão significativa, o que se poderá traduzir num impacte negativo significativo a nível local, e de difícil minimização, dada a dimensão da mancha. Verifica-se ainda uma grande proximidade a uma edificação ao Km 4+400, pelo que seria desejável o desvio da via para Norte tendo em vista minimizar os impactes nesta edificação e simultaneamente permitir o atravessamento das áreas de olival de modo mais marginal, mas sem interferir com poços existentes.

A situação é já distinta no concernente ao Nó de Vale dos Ovos, dado o mesmo não ter sido avaliado em sede de Estudo Prévio, se bem que se encontre já referido no PDM de Tomar (anterior ao próprio Estudo Prévio). Este Nó vai ter impactes negativos em termos de ocupação de solos da RAN, ocupação de uma zona marginal de linha de água com matos ripícolas, e interferência com diversas edificações, inclusive com a demolição de uma habitação. Se bem que cientes da importância desta ligação em termos de articulação entre modos de transporte distintos e para o acesso a aglomerados urbanos, afigura-se que a análise do presente Nó é restritiva, com um âmbito geográfico de somente 200m para além da faixa de rodagem, não é clara a articulação com a rede viária envolvente, nem foram ponderadas quaisquer alternativas em termos de localização ou de projecto ou justificada a inexistência de outras alternativas.

3.8. Sócio Economia

De acordo com o EIA a área onde se pretende desenvolver o traçado do projecto em análise é caracterizada por um cunho de ruralidade, embora distinta dos espaços rurais do interior do país, constituída por alguns aglomerados populacionais que se desenvolvem geralmente ao longo da EN 113 e onde se misturam as habitações e armazéns, surgindo igualmente explorações de inertes.

De acordo com os elementos apresentados o concelho de Tomar registava em 2001 uma densidade populacional elevada (123 hab/Km^2) enquanto as freguesias da área de estudo registam 63 hab/Km^2 (Beselga) e 32 hab/Km^2 (Sabacheira), o que se poderá traduzir no abandono das áreas rurais. No concelho de Tomar existiu um decréscimo acentuado da população (-5.5%), destacando-se pela positiva a freguesia de Carregueiros (7.2%) e pela negativa as freguesias de Beselga (-11.8%) e Sabacheira (-12.5%). A estrutura etária da população residente traduz o seu acentuado envelhecimento. A dimensão média da família nas freguesias é ligeiramente inferior à do concelho (2.7 indivíduos/família) enquanto se assiste à existência de alojamentos desocupados em qualquer das unidades geográficas em análise, a predominância de residências unifamiliares e assimetrias na ocupação urbana, oscilando entre 23 edifícios/km² em Sabacheira e 54 edifícios/km² em Carregueiros.

Ao longo do traçado verifica-se estar-se perante uma área rural com pequenos aglomerados, nomeadamente Vale dos Ovos e Fonte de S. Miguel, respectivamente com 20 e 51 hab. (censos de 91). Na proximidade do corredor existem núcleos urbanos de maior dimensão como Carregueira (142 hab.) e Carregueiros (273 hab.). Nesta área predominam as casas de habitação, cujas tipologias dos edifícios mais frequente é a moradia unifamiliar associada a hortas para autoconsumo (produtos hortícolas, milho e pequenas áreas de vinha), surgindo esporadicamente uma ou outra instalação industrial de pequena dimensão bem como armazéns. A nível das actividades industriais destaca-se a indústria extractiva, com existência de duas pedreiras de extracção de calcário.

O EIA identifica alguns dos impactes (embora a sua classificação esteja aquém do pretendido).

Assim considerou na fase de construção relevante a alteração da acessibilidade, a perturbação do fluxo de trânsito, a degradação das estradas locais, a ocupação de terrenos laterais ao corredor da via para instalação de estaleiros da obra, a geração de emprego, a introdução de elementos estranhos à comunidade local e às suas actividades e o acréscimo de consumo de bens. Na fase de exploração identificou impactes no sistema viário (níveis regional e local), na demografia e nas actividades económicas (directas, pela alteração do uso do solo, e indirectas).

De uma forma resumida o EIA apesar dos impactes negativos identificados considera que a infraestrutura trará benefícios para o desenvolvimento sócio-económico da região, através do aumento das acessibilidades que proporcionará às populações e actividades económicas, quer em termos regionais quer num contexto mais alargado, nacional e de relação do País com o exterior.

Considerando que o IC9 – Alburitel/Nó de Carregueiros faz parte integrante do eixo rodoviário longitudinal IC9, importante ligação proposta no Plano Rodoviário Nacional 2000;

Considerando que quando completo o IC9, este constituirá uma importante ligação do litoral ao interior, potenciando o desenvolvimento das zonas interiores e a fluidez do tráfego, assim como, beneficiará/melhorará a circulação na faixa de rodagem da actual estrada (EN 113), que se caracteriza por constituir uma preocupação face aos significativos volumes de tráfego, com alguma percentagem de pesados, e onde as velocidades de operação são em geral excessivas para as condições geométricas presentes;

Considerando que um dos objectivos do projecto é o de retirar o trânsito da actual EN113, que liga Tomar a Leiria, e que a não realização deste poderá conduzir ao aumento do tráfego dentro desta, o que se traduzirá num aumento da pressão rodoviária existente, para além dos problemas de acessibilidade existentes actualmente, nomeadamente o nível de ambiente sonoro e a segurança na circulação, e que desta forma não seriam resolvidos;

Considerando que a existência da nova infraestrutura viária irá melhorar as acessibilidades regionais, diminuindo o binómio tempo/distância entre alguns concelhos e a região envolvente, conferindo segurança, conforto e qualidade às deslocações e consequentemente traduzindo-se positivamente no desenvolvimento sócio-económico;

Considerando que do ponto de vista das actividades económicas a nova infraestrutura irá dinamizar as unidades industriais do concelho uma vez que facilitará a aquisição de matérias primas e o escoamento de produtos, permitindo a exploração de novos mercados tornados mais próximos em virtude das novas acessibilidades;

Considerando que os benefícios sócio-económicos gerados, designadamente das melhorias da infraestrutura, da acessibilidade e dos tempos de percurso, compensam os impactes negativos provocados;

Considerando as medidas de minimização propostas;

A realização do projecto é viável e encontra-se justificada no que diz respeito ao descritor da sócio-economia, desde que acauteladas as medidas de minimização propostas no EIA, assim como as propostas neste parecer.

4 PROGRAMA DE ACOMPANHAMENTO E GESTÃO AMBIENTAL

Na perspectiva de minimizar os impactes negativos e de forma a dar cumprimento ao previsto na legislação relativa ao procedimento de AIA, deverá ser apresentado um Programa de Acompanhamento e Gestão Ambiental da Obra, que deverá assentar nos seguintes princípios gerais:

- Verificação da conformidade ambiental dos estaleiros áreas de depósito, áreas de empréstimo, zonas de armazenamento e de estacionamento, acessos de obra, que deverá compreender a verificação do Planeamento e Estruturas Provisórias a instalar para a execução da obra as quais não se devem instalar em áreas de RAN, de REN, do Domínio Hídrico, na proximidade de áreas urbanas ou de habitações e em terrenos agricultados, e áreas sensíveis do ponto de vista ecológico e paisagístico.
- Controlo e monitorização da obra, compreendendo o cumprimento das medidas de minimização propostas.

5 MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO

Tendo por base o Relatório Final de Impacte e Medidas de Minimização, apenas serão referidas as medidas que carecem de complemento e/ou propostas novas medidas na perspectiva de minimizarem possíveis impactes. De salientar que todas as medidas propostas no EIA, assim como as medidas referidas pelo presente parecer, deverão ser incluídas no Caderno de Encargos da empreitada de construção bem como no Plano de Exploração.

5.1. Recursos Hídricos

- Apresentação do Projecto de Drenagem reformulado, tendo em conta:
 - a reorientação das seguintes PH's: PH 0.2; PH 1.1; PH 2.1; PH 2.2; PH 2.3; PH 3.3; PH 4.2. O alinhamento destas PH's deverá ser corrigido de forma a não alterar a linha de escoamento original e evitar a necessidade de regularização do leito.
 - no troço inicial (entre o km 0+0 e o km 1+0) deverá ser alvo, ou do reposicionamento dos locais de descarga para fora dessa área, ou da implementação de bacias de decantação.
 - que não deverá haver descarga directa de águas de escorrência na Ribeira de Carregueiros.
 - a adopção de soluções que evitem a regularização das linhas de água, nos seguintes locais: zona do Nó de Vale de Ovos; a jusante da PH 1.1; a jusante da PH 2.1; a jusante da PH 2.2; a jusante da PH 2.3; a montante da PH 3.1; Quando se verifique

inexistência de alternativas, deverão ser adoptadas soluções construtivas que confirmem ao leito uma morfologia o mais semelhante à situação de referência possível.

- Apresentação do Projecto de Execução do viaduto sobre a Ribeira de Chão de Mações. A implantação dos pilares dos viadutos deve ser feita fora do leito menor da linha de água, bem como as soluções adoptadas não devem produzir qualquer alteração no leito em causa.
- A calendarização das fases de construção deverá contribuir para a minimização da afectação da drenagem natural, tendo em conta o regime torrencial das linhas de água.
- As saídas das passagens hidráulicas não deverão ser efectuadas a cota superior à linha de água existente, para evitar situações de ravinamento e erosão, bem como devem ser concordantes com o leito original das mesmas, por forma a evitar o aparecimento de novos leitões e declives mais elevados.
- As acções de revegetação deverão ter lugar logo após as intervenções, contrariando o aumento do escoamento superficial e diminuindo os fenómenos de erosão.
- Impermeabilização das bermas e recondução das águas de escorrência, nos troços que interceptem as áreas sensíveis ao nível dos recursos hídricos.
- As captações de água que se venham a sofrer rebaixamento do nível freático ou da qualidade da água deverão ser compensadas, caso haja interesse no seu uso, nomeadamente através da abertura de outras captações.
- Utilização de pedreiras desactivadas para a deposição das terras não utilizadas.
- A fim de diminuir as terras sobrantes, todas as terras resultantes de escavações deverão ser aproveitadas para os aterros, mesmo que Projecto em causa seja executado em diferentes fases ou empreitadas.
- Escolha criteriosa dos locais de estaleiro e estacionamento de máquinas, áreas de depósito, centrais de betão e asfalto, evitando, nomeadamente, calcários do Jurássico Médio, afloramentos de formações cársicas, linhas de água, zonas de recarga, zonas aluvionares e, também, tendo em conta os resultados do estudo sobre as formações detríticas);
- Quando se verificar estritamente necessário proceder à reparação de máquinas fora das oficinas do estaleiro, adoptar todas as medidas necessárias para a não ocorrência de contaminações.
- Dar destino final adequado a todos os resíduos e efluentes produzidos na obra, nomeadamente através da implementação de um plano de gestão de resíduos e efluentes.

5.2. Sistemas Ecológicos

Relativamente à Flora e Vegetação, consideram-se correctas as medidas de minimização preconizadas no EIA.

Relativamente às medidas preconizadas para a fauna, deverão ser acrescentados/corrigidos os aspectos seguidamente mencionados. Deverá ser feita a plantação de uma linha dupla de árvores ao longo da estrada (em particular na zona mais perto dos abrigos), de modo a dificultar o atravessamento da estrada pelos morcegos (idealmente, a estrada deverá ficar num nível mais baixo do que a barreira).

As vedações previstas no EIA com vista a minimizar o risco de atropelamento de mamíferos não parecem totalmente eficazes. A vedação prevê rede progressiva de arame que poderá permitir a passagem de carnívoros. Assim, em particular nos habitats ripícolas e outros favoráveis, deverá ser colocada uma vedação com malha basal de malha 5x5 e 1,80m (altura já prevista) de altura de forma a impedir efectivamente a passagem e o atropelamento.

Deverão ser criados corredores de vegetação na zona dessas passagens, de modo a induzir a sua utilização pela fauna.

O período para as acções de terraplanagem deverá ser alterado para Agosto a Janeiro, dado que o período reprodutor do gato-bravo abrange Fevereiro, altura em que há acasalamentos e/ou as fêmeas prenhas necessitam de tranquilidade para escolha do local de criação.

O traçado deverá ser alterado se implicar a destruição de uma colónia. Nas restantes áreas de proximidade de colónias e zonas favoráveis às outras espécies de micromamíferos referidas, deverá colocar-se uma vedação modificada na parte basal com malha não superior a 1cm² de forma a não permitir a passagem dos micromamíferos e risco de atropelamento.

Realça-se a importância da realização do acompanhamento ambiental imediatamente anterior à obra e durante a mesma, a fim de evitar a destruição de valores importantes, conforme previsto no EIA.

5.3. Planeamento e Gestão do Território

Relativamente às medidas de minimização considera-se que aquelas enunciadas no EIA se revelam adequadas para a minimização dos impactes negativos expectáveis, propondo-se em complemento as seguintes:

- Retirada do pavimento e recuperação paisagística de todas as vias que vão ser desactivadas;
- Reanálise das propostas de restabelecimentos, minimizando algumas distâncias que se afiguram demasiado longas;
- Os estaleiros, áreas de depósito, áreas de empréstimo, zonas de armazenamento e de estacionamento, acessos de obra, etc. não se deverão localizar em áreas de RAN, REN, Domínio Hídrico, proximidade de áreas urbanas ou habitações e em terrenos agricultados;
- Salvaguarda de todas as servidões e restrições de utilidade pública.

5.4. Sócio-Economia

A realização do projecto é viável e encontra-se justificada no que diz respeito ao descritor da sócio economia, desde que acauteladas as medidas de minimização propostas no EIA, assim como as agora propostas:

- Escolha criteriosa dos locais a afectar durante a fase de construção. A localização do estaleiro deverá coincidir preferencialmente com plataformas impermeabilizadas já existentes e abandonadas, e o mais distanciado possível das zonas habitacionais;
- Sinalização dos locais afectos à obra evitando dificuldades de circulação e minimização de riscos inerentes ao trânsito de viaturas, plano de circulação de viaturas, criação de percursos alternativos para que a circulação de veículos destinados à implementação deste projecto interfira o menos possível com os acessos usados pela população residente nas imediações;
- Assegurar o desimpedimento da circulação e dos acessos a caminhos locais/garagens/habitações e restringir os trajectos de serviço à obra;
- Definir um horário de trabalho adequado para as actividades de construção, redução de velocidade e a limitação de sinais sonoros na travessia de locais de habitação e recomendação da circulação com luzes de médios ligados;
- Informar e sensibilizar a população local (designadamente os agricultores afectados pela obra) sobre as operações em curso e respectiva calendarização e fomentar a auscultação dos habitantes sobre a evolução das mesmas, de modo a permitir a eventual correcção de procedimentos;
- Coordenação com operadores de transportes públicos nas vias utilizadas por autocarros;

- Em consequência da movimentação local das terras e do tráfego das máquinas e viaturas pelos acessos não pavimentados, prevê-se o aumento da concentração de poeiras, pelo que se deverá humedecer as áreas de terreno expostas, implantar sistemas de lavagem de rodados de todos os veículos e de toda a maquinaria de apoio à obra;
- Escoamentos alternativos/complementares, revestimento vegetal/desmatação limitada e reintegração da paisagem;
- Proceder ao revestimento dos taludes, o mais rápido possível, de modo a minimizar potenciais efeitos erosivos decorrentes da sua falta de cobertura;
- Evitar o derramamento de óleos, combustíveis e mais poluentes sobre o solo e/ou meio aquático, devendo existir um cuidado especial com as linhas de água;
- Remover, no final da fase de construção, as instalações, os equipamentos, a maquinaria de apoio à obra e todos os restantes materiais excedentes da obra;
- Após a conclusão da obra deverá proceder-se à recuperação paisagística das zonas ocupadas pelos estaleiros e vias de acesso provisório, da inteira responsabilidade do empreiteiro;
- Após a conclusão dos trabalhos deverá proceder-se ao restabelecimento de áreas afectadas/danificadas pelos trabalhos de construção, recuperando deste modo as benfeitorias agrícolas (redes de rega e drenagem, caminhos, tanques, poços, etc.);
- Indemnizações/processos de compensação (terrenos agrícolas afectados) e ajustamentos de acessos e ocupação de propriedades;
- Sempre que possível, a mão-de-obra necessária deverá ser recrutada dentro da população residente no concelho de Tomar e fomentado o recurso a fornecedores locais;
- Quanto à utilização de explosivos, na eventualidade do desmonte poder afectar terceiros, deve proceder-se a uma cuidadosa limpeza de pedras soltas na área de influência da zona de choque provocada. Complementarmente, a referida área deve ser coberta com pneus velhos ou rede de capoeira que constituem meios eficazes de protecção para prevenir a ocorrência de "fly-rocks".

6. PLANOS DE MONITORIZAÇÃO

Além da Proposta de Plano e Programa de Acompanhamento Ambiental da Obra o Relatório apresenta uma Proposta de Plano de Monitorização com o objectivo de avaliar e confirmar a eficácia das medidas de correcção dos impactes negativos previstos.

6.1. Recursos Hídricos

Conforme referido no EIA e tendo em conta a predição de impactes nas fases de construção e exploração, revela-se importante a implementação de um programa de monitorização da qualidade das águas superficiais e subterrâneas, que permita precisar a magnitude dos impactes previstos e verificar a necessidade de implementação de novas medidas de minimização, como sejam a instalação de bacias de decantação, a alteração de locais de descarga ou realocação de captações.

O Programa de Monitorização da Qualidade das Águas Superficiais e Subterrâneas, deve ser reformulado de acordo com as questões referidas no presente parecer.

Para a monitorização das águas superficiais, sugere-se que, ao nível dos parâmetros a monitorizar, sejam incluídos os parâmetros Óleos e Gorduras e Ferro. Quanto aos locais de amostragem propostos, como referido no Plano Geral de Monitorização, deverão ser recolhidas amostras a montante e a jusante dos locais de descarga do sistema de drenagem da via e os locais a jusante deverão ter algum afastamento do ponto de descarga para ter em conta a diluição.

Para as águas subterrâneas, quanto aos parâmetros a monitorizar, deverá ser acrescentado o Caudal e os parâmetros Óleos e Gorduras, Ferro, Crómio e Níquel. Quanto à escolha dos locais, deverão ser adicionados mais dois locais, um na primeira das Nascentes do Cano, a mais próxima do traçado, e outro no poço agrícola situado junto ao km 4+650. Deverá ser tido em conta o sentido do fluxo do escoamento, de forma a amostrar a montante e a jusante da estrada.

A identificação do nível freático deverá ser realizado no âmbito deste programa de monitorização, como referido no plano apresentado.

Nos primeiros 3 anos de exploração, a periodicidade de amostragem deverá ser trimestral, para águas superficiais e subterrâneas. Para os parâmetros quantitativos das águas subterrâneas a periodicidade deverá ser mensal.

Deverá ser convenientemente caracterizada a situação de referência, procedendo-se para tal à realização de uma campanha de amostragem previamente a qualquer intervenção no terreno. Neste âmbito, deverá ser realizado o levantamento dos poços que se encontram em actividade.

O programa de monitorização deve ser revisto em função dos resultados, podendo ser necessário efectuar ajustes ao nível dos parâmetros, periodicidades e locais de amostragem.

O desenvolvimento do programa de monitorização da qualidade da água, tem como objectivo verificar a necessidade de execução de novas medidas de minimização. Essas medidas adicionais, tais como bacias de decantação, alteração de locais de descarga e realocação de captações, deverão ser decidida até 2 anos após o início da fase de exploração, de acordo com os resultados obtidos pelo Plano de Monitorização.

6.2. Ambiente Sonoro

Considera-se correcta a proposta apresentada para o Plano de Monitorização do Ruído. Na implementação do Plano deverá ter-se em conta as recomendações do Instituto do Ambiente, em documento datado de Fevereiro de 2003, sob o título "Directrizes para a Elaboração de Planos de Monitorização de Ruído de Infra Estruturas Rodoviárias e Ferroviárias" (www.iambiente.pt).

6.3 Sistemas Ecológicos

Relativamente ao rato de cabrerea *Microtus cabrerea*, e face à sua potencial ocorrência, considera-se que, anteriormente ao início da obra, deverá ser efectuado trabalho de campo (que não foi feito) direccionado para esta espécie, em habitats potenciais, ao longo do traçado previsto, de forma a localizar eventuais colónias desta espécie prioritária e definir áreas de risco.

7. CONCLUSÕES

O IC9 – Alburitel/Nó de Carregueiros faz parte integrante do eixo rodoviário longitudinal IC9, importante ligação proposta no Plano Rodoviário Nacional 2000;

Considerando que, quando completo, o IC9:

Constituirá uma importante ligação do litoral ao interior, potenciando o desenvolvimento das zonas interiores e a fluidez do tráfego, assim como, beneficiará/melhorará a circulação na faixa de rodagem da actual estrada (EN 113), que se caracteriza por constituir uma preocupação face aos significativos volumes de tráfego, com alguma percentagem de pesados, e onde as velocidades de operação são em geral excessivas para as condições geométricas presentes;

Retirárá o trânsito da actual EN113, que liga Tomar a Leiria, e que a sua não realização poderá conduzir ao aumento do tráfego dentro desta, o que se traduzirá num aumento da pressão rodoviária existente, para além dos problemas de acessibilidade existentes actualmente, nomeadamente o nível de ambiente sonoro e a segurança na circulação, e que desta forma não seriam resolvidos;

Conclui-se que os benefícios sócio económicos gerados, designadamente as melhorias da infraestrutura, a acessibilidade e os tempos de percurso, compensam os impactes negativos gerados, desde que cumpridas as medidas de minimização e programas de monitorização enunciados em capítulo próprio.

No entanto, no que se refere ao Nó de Vale de Ovos este:

- não foi sujeito ao procedimento de Participação Pública no anterior EIA, embora o tenha sido em sede de Inquérito Público do PDM;
- não foram ponderadas quaisquer alternativas em termos de localização ou de projecto ou justificada a sua inexistência;
- são expectáveis impactes de significância e magnitude elevadas, afecta uma zona de recarga de aquíferos, coincidindo, pois, com uma zona de elevada vulnerabilidade à poluição hídrica, intercepta uma linha de água afluenta à Ribeira de Chão de Maças, envolvendo a sua regularização numa extensão significativa, e afecta igualmente a respectiva baixa aluvionar, com ocupação agrícola.
- São expectáveis impactes significativos em termos de ocupação de solos da RAN, interferência com o edificado, nomeadamente habitações, não sendo clara a articulação com a rede viária local.

Face ao exposto e salientando-se o facto de que a localização agora proposta para o nó constitui uma alteração ao projecto e pese ainda ao facto de não ter sido sujeita a consulta pública, considera-se que deverá ser apresentada à autoridade de AIA um estudo de impacte ambiental sobre este nó.

Dado o actual traçado exceder pontualmente o espaço canal do PDM, deverá a Câmara Municipal de Tomar promover uma alteração a este instrumento de gestão territorial tendo em vista a rectificação do traçado e assegurar uma conformidade plena.

**PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO RELATIVO AO PROJECTO DE EXECUÇÃO:
"IC9 – ALBURITEL/TOMAR (IC3)
SUBLANÇO – ALBURITEL/NÓ DE CARREGUEIROS"
(Medidas de Minimização)**

Isabel Casbro do Divenro Ashus Rodrigues

Isabel Casbro

Instituto do Ambiente

Isabel Casbro do Divenro Ashus Rodrigues

Comissão de Coordenação de Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Paula Almeida

Instituto da Água

Luís

Instituto Português do Património Arquitectónico

Anexo:

Conclusões do parecer da CA do EIA em EP

7. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

O EIA do "Itinerário Complementar nº 9 - Lanço Nó de Vidigal/Tomar" - incide sobre um Estudo Prévio que apresenta vários corredores alternativos e variantes em alguns troços.

Apesar da diversidade de traçados analisados, a CA considera que, para além dos impactes directos resultantes da execução e exploração do empreendimento, é fundamental ter em conta os impactes indirectos que resultarão da construção de uma rodovia que será uma via infraestruturante das áreas atravessadas.

De seguida apresentam-se as conclusões resultantes do trabalho da CA, organizadas de acordo com os vários troços:

1. Vale de Santa Margarida - a solução - base (solução B) prevê o atravessamento do Vale de Santa Margarida a meia vertente, em perfil misto; este troço tem a alternativa do atravessamento em viaduto.

A solução-base apresenta as seguintes vantagens e inconvenientes:

- não obriga a grande movimentação de terras;
- tem um percurso paralelo à Ribeira das Chitas;
- poderá destruir vestígios arqueológicos nos terraços paleolíticos.

O atravessamento em viaduto apresenta as seguintes vantagens e inconvenientes:

- obrigará à realização de escavações no encontro Sul para diminuição de inclinação (que, provavelmente, obrigará à construção de uma via de lentos ascendente);
- não afectará as várzeas agrícolas excepto durante o tempo de construção;
- terá impacte paisagístico devido ao atravessamento em viaduto.

2. Santa Catarina da Serra-solução base, com percurso sensivelmente rectilíneo, tem uma pequena variante para Norte, proposta pela Junta de Freguesia respectiva.

Vantagens e inconvenientes da solução-base:

- traçado rectilíneo, com vantagens de projecto e de economia para a JAE;
- está prevista no Plano Director Municipal de Leiria;
- afecta inúmeros poços e uma fonte pública

Vantagens e inconvenientes da variante proposta pela Junta de Freguesia:

- não corta perímetros urbanos;
 - tem menos interferência nos aglomerados, Quinta da Sardinha, Ulmeiro, Siróis e Magueigia
- evita o atravessamento do Vale da Mó.
 - atravessa uma área florestada, que apresenta maior capacidade de absorção visual do que a área agrícola da solução B.

3. Corredores alternativos como foi atrás referido, nas proximidades de Ourém são propostos três corredores: a solução-base que passa mais a sul, o corredor B5 que passa entre Ourém (cidade) e Ourém (centro histórico) e a alternativa Norte.

O corredor B5 foi de imediato excluído por apresentar impactes negativos muito significativos com minimização quase impossível ou ineficaz:

- teria um forte efeito de barreira, separando os dois núcleos da cidade de Ourém;
- atravessaria uma extensa área de várzea classificada como RAN e REN;
- afectaria a Ribeira de Seiça;
- atravessaria perímetros urbanos, pondo em risco a segurança dos moradores (em particular, de alunos de vários estabelecimentos de ensino) e reduzindo a sua qualidade de vida;
- contrariaria as regras do ordenamento (embora o Plano Director Municipal esteja em fase muito primária).

A solução-base, que passa mais a Sul, apresenta as seguintes vantagens e inconvenientes:

- é a preferida pela Câmara Municipal de Ourém (embora o seu PDM ainda esteja em fase de elaboração);
- afecta relevantemente o aquífero do Maciço Calcário Estremenho (do qual fazem parte as formações jurássicas e cretácicas referidas) que constitui uma importante reserva de água subterrânea; esta afectação directa é agravada por impactes indirectos induzidos pela melhoria das acessibilidades (provável aumento de pressão industrial e/ou urbana descontroladas);
- aumenta o risco de contaminação dos aquíferos gerado pela circulação de viaturas que transportam substâncias perigosas, especialmente se se tratar de substâncias líquidas;
- promove um desvio da ocupação para Sul e Sudoeste de Ourém, aumentando a pressão sobre o planalto de Fátima, o qual constitui uma unidade geomorfológica de papel primordial na recarga de importantes nascentes do Maciço Calcário Estremenho.
- afecta formações cársticas (algares e grutas) que podem ter importância para a fauna (nomeadamente quirópteros) e que, por outro lado, podem conter vestígios de ocupação arqueológica;
- afecta uma maior área de RAN;
- afecta uma maior extensão de perímetro de rega;
- poderá consolidar a expansão urbano-industrial do eixo Atouguia/Casais Espertos
- serve grande parte da indústria do concelho de Ourém que se concentra nesta área, podendo potenciar o seu desenvolvimento;
- é mais favorável em termos de afectação de paisagem;
- a maior acessibilidade pode provocar a reactivação de pedreiras de calcário no carso, com os consequentes impactes.

Com respeito ao corredor alternativo Norte, apresentam-se as seguintes vantagens e inconvenientes:

- atravessa uma área de pequenos aglomerados que mantêm fortes relações entre si;
- ocupa áreas agrícolas e olivais;

- afecta menos solos e menos áreas pertencentes a perímetros de rega;
- provoca muito menos impactes nos recursos hídricos, em particular subterrâneos;
- as características menos permeáveis das formações geológicas tornam o risco de circulação de viaturas menos relevante;
- mais recomendável relativamente ao património arqueológico;
- sendo uma área menos intervencionada, os sistemas ecológicos estão mais conservados, embora não estejam em causa valores primordiais.
- afecta menos áreas REN e RAN.

4. Área de Serra de Seara/Vale de Ovos - local de encontro dos corredores alternativos a nascente, onde se retoma um troço único; apresenta os seguintes inconvenientes:

- aproxima-se de pedreiras desactivadas;
- produz um efeito de barreira entre Vale de Ovos e a estação da CP de Fátima;
- afecta os limites da Serra de Seara, afloramento cársico de elevada sensibilidade hidrogeológica.
- afecta um monumento megalítico.

5. Área de Carregueiros - o traçado nesta área apresenta os seguintes inconvenientes:

- produz um efeito de barreira entre Carregueiros e a respectiva Igreja de S. Miguel e cemitério (efeitos sócio-culturais);
- afecta as habitações de Carregueiros por aumento dos níveis sonoros;
- afecta solos com potencialidade arqueológica na Freguesia de Carregueiros

6. Envolvente de Tomar - a solução-base aproxima-se de Tomar, cortando o Vale do Açude, tendo a Câmara Municipal de Tomar proposto o desvio para Norte do traçado. A solução-base apresenta os seguintes inconvenientes:

- aproxima-se da área de expansão urbana de Tomar;
- interfere com um espaço natural (Açude de Pedra) que apresenta uma variada vegetação ripícola e matos nas vertentes;

A proposta da Câmara Municipal de Tomar apresenta as seguintes vantagens:

- não afecta os povoados calcolíticos já identificados a NE de Tomar (Fonte Quente e Ponte de Peniche)
- tem reduzidos impactes visuais a partir da cidade, embora afecte uma área de contínuum paisagístico.
- não afecta a área do Açude da Pedra para a qual a Câmara Municipal de Tomar propôs um projecto de desenvolvimento turístico e de perservação do espaço natural.

Em função da análise desenvolvida, a Comissão de Avaliação propõe que seja emitido um parecer favorável quanto à selecção do seguinte traçado:

1. troço inicial comum;

2. atravessamento do vale de Santa Margarida-não foram identificados impactes negativos tão significativos que inviabilizem qualquer um dos traçados (solução-base e variante), pelo que a CA não selecciona um deles como preferencial.

3. proposta da Junta de Freguesia de Santa Catarina

4. corredor Norte - para a selecção deste corredor, a CA ponderou não só os impactes negativos directos (que seriam alvo de medidas de minimização), mas também os impactes negativos indirectos, em particular o aumento da pressão urbana e industrial sobre a envolvente directa do traçado (em especial junto aos nós). Como já foi anteriormente apontado, o corredor sul provocaria graves impactes negativos muito significativos sobre os recursos hidrogeológicos da região cársica; embora se reconheça que favoreceria o desenvolvimento urbano e industrial dessa área, o que constituiria um impacte sócio-económico positivo, agravaria certamente a qualidade dos recursos hídricos, em particular porque a Câmara Municipal de Ourém apresenta a intenção de aí instalar uma zona industrial com indústrias do tipo A e/ou B (embora o respectivo PDM ainda esteja em fase embrionária) e, portanto, não haja ainda qualquer decisão sobre a sua localização).

5. área de Serra de Seara/Vale de Ovos o traçado deverá ser ripado para Norte

6. área de Carregueiros - o traçado deverá ser ripado para Norte.

7. proposta da Câmara Municipal de Tomar - o traçado deverá ser ripado para Norte junto à Quinta da Granja

8. troço final comum.

Para a elaboração do Projecto de Execução e do respectivo Estudo de Impacte Ambiental, a Comissão de Avaliação apresenta as seguintes recomendações:

- No projecto de execução deverão ser efectuadas as ripagens atrás apontadas
- Deverão ser cumpridas todas as medidas propostas no EIA
- Na fase de construção deverão evitar-se, sempre que possível as vias de maior circulação que interferem com este lanço (nomeadamente a EN 113 e a EN 349), recorrendo a vias com menos volume de tráfego.

- É importante que se considere a construção de barreiras acústicas nos locais onde se verifica a interferência com aglomerados urbanos

- Compatibilização do IC9 com outros projectos, sendo de destacar o IP1, o IC1, o IC2, o IC3 e a Linha de Caminho-de-Ferro do Norte; necessariamente o projecto de desenvolvimento da linha de alta velocidade para ligação Lisboa-Porto também deverá ser tido em conta.

- Qualquer que seja a alternativa escolhida terá que ser encarada sempre a hipótese de poder vir a ser necessários ajustamentos ao projecto, por forma a salvaguardar eventuais vestígios arqueológicos. Entende-se por ajustamentos o desvio do traçado inicial quando este colida com importantes valores patrimoniais que interesse preservar.

- As prospeções arqueológicas a realizar no traçado definitivo deverão começar o mais rapidamente possível por forma a não condicionar as mesmas face às pressões de construção do empreendimento. Ou seja, os arqueólogos não deverão ser chamados *in extremis* mas sim numa fase anterior ao início das obras.

- Deverá ser contemplada a hipótese de poder vir a ser necessários trabalhos de escavação arqueológica no decurso da obra, sempre que tal se justifique.

- Mediante a escolha do corredor definitivo, serão posteriormente avançadas propostas de trabalho de campo nas zonas à partida mais sensíveis do ponto de vista patrimonial que são as seguintes: Terraços paleolíticos da região de Leiria (ribeira das Chitas e afluentes), área a norte de Soutocico/Arrabal/Várzea (vestígios romanos), Vale Longo, Serra de Seara, área de Alburitel, Vale de Ovos, Carregueiros e todas as áreas cársicas.

- Deverá ser efectuada uma caracterização mais concreta da qualidade do ar da zona de inserção do projecto dada a existência, não só de actividades industriais com alguma expressão em termos de emissões de poluentes atmosféricos, como também de rodovias de tráfego expressivo.

- Deverão ser convenientemente estudados os impactes na qualidade do ar e as respectivas medidas de minimização, identificando as áreas mais sensíveis. A serem instaladas centrais de betão e asfalto betuminoso, deverá ter-se em atenção a sua localização, como também deverá ser exigido um controlo eficaz das respectivas emissões de poluentes.

- Deve ser considerado o critério de incomodidade relacionado com os níveis de ruído estabelecido no art. 20º do Regulamento Geral sobre o ruído (DL 251/87 e DL 292/89).

- Os nós, estaleiros, áreas de depósitos e futuras áreas de serviço deverão ser localizados fora de áreas classificadas como RAN e REN e de áreas sensíveis do ponto de vista ecológico e paisagístico.

- Afastamento do traçado das zonas ecológicamente sensíveis ou implementação de solução que minimize os impactes nelas induzidas, como por exemplo e mais especificamente:

* desvio do traçado da via na zona da encosta Sul do Vale Longo

* deverá ser equacionada a travessia em viaduto da Ribeira de Seiça

- * construção de passagens para a fauna ou adaptação das passagens hidráulicas e agrícolas
- * evitar ou limitar ao mínimo necessário a desmatamento
- * revegetação das áreas afectadas
- * elaboração de um projecto de integração paisagística na fase de projectos de execução
- * afastamento do traçado final da via para as zonas do corredor menos sensíveis quanto à paisagem
- * redução do corte vegetal ao mínimo essencial
- * o traçado definitivo deverá ser ajustado em consonância com a prevista expansão urbana de Tomar para Norte, com a área industrial existente associada aquele aglomerado populacional e com os aglomerados de reduzidas dimensões: Pesqueira e Alagoa
- * salvaguarda do monumento megalítico a SE de Alburitel, na zona de Vale de Ovos.

Propõe-se que seja dado conhecimento deste parecer à Câmara Municipal de Ourém, por forma a que o seu conteúdo seja tido em conta na elaboração no respectivo PDM.