

IC8 - LANÇO PROENÇA-A-NOVA / IP2**ESTUDO PRÉVIO****VOLUME 4 - ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL****TOMO 4.4- RESUMO NÃO TÉCNICO****1 - INTRODUÇÃO**

Neste documento, intitulado Resumo Não Técnico, procura-se apresentar de forma clara, simples e concisa os principais aspectos considerados no **Estudo de Impacte Ambiental (EIA) relativo ao Lanço Proença-a-Nova/IP2 do Itinerário Complementar nº8 (IC8), em fase de Estudo Prévio**, realçando-se as informações, conclusões e recomendações mais relevantes apontadas neste estudo.

O proponente do projecto é o Instituto das Estradas de Portugal (IEP), entidade tutelada pelo Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação, sendo simultaneamente a entidade licenciadora ou competente para a respectiva autorização.

Para a elaboração do Estudo de Impacte Ambiental, o qual representa um trabalho eminentemente pluridisciplinar, a COBA, como consultor contratado pelo IEP para esse efeito, mobilizou uma equipa de técnicos especialistas, composta por diversos colaboradores permanentes da empresa com experiência neste tipo de estudos, bem como consultores, colaboradores externos e empresas especializadas nos temas do ambiente.

O EIA foi desenvolvido de acordo com o quadro legal vigente, nomeadamente o Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, que estabelece o regime jurídico da Avaliação do Impacte Ambiental (AIA) em Portugal, bem como a Portaria nº 330/2001, de 2 de Abril, que define a estrutura dos documentos a apresentar à entidade responsável pelo processo de AIA.

Os estudos ambientais foram realizados entre Setembro de 2001 e Outubro de 2002. A edição final do EIA teve lugar em Julho de 2003.

No tomo do EIA designado **Relatório Síntese (Tomo 4.1)** apresentam-se informações mais detalhadas sobre as várias matérias que constam deste resumo, algumas das quais foram complementadas com **Anexos (Tomo 4.2)** e/ou ilustradas com **Peças Desenhadas (Tomo 4.3)**, documentos que, conjuntamente com o presente **Resumo Não Técnico**, constituem as peças do Estudo de Impacte Ambiental.

2 - OBJECTIVOS DO PROJECTO

O presente empreendimento constitui um dos lanços por construir de uma infra-estrutura viária (IC8) inserida na Rede Nacional Complementar, prevista no Plano Rodoviário Nacional (PRN2000), que, quando concluída, permitirá fazer a ligação entre o IC1, o IP1 e o IP2, ou seja, entre o litoral e o interior.

O IC8 é uma via que está já parcialmente em exploração, mais precisamente entre o IP1 (proximidade de Pombal) e Proença-a-Nova, faltando construir, no lado nascente, o lanço que é objecto do presente estudo e que irá permitir a conexão ao IP2.

Assim, a construção deste lanço tem em vista a melhoria das ligações litoral-interior, as quais, no caso da região por ele atravessada, são asseguradas na actualidade fundamentalmente pela EN241, cujas características e capacidade de escoamento se revelam insuficientes em face da densidade e composição do tráfego que nela circula.

Além disso, a implementação deste lanço tem como objectivo o aumento da coesão interurbana, através da melhoria da rede viária regional, tornando mais segura e rápida a ligação entre os dois concelhos atravessados, e entre estes e os restantes municípios da região.

3 - BREVE DESCRIÇÃO DO PROJECTO E DAS ALTERNATIVAS CONSIDERADAS

Localização

O lanço do Itinerário Complementar n.º 8 (IC8) em estudo situa-se na região Centro do País, no distrito de Castelo Branco e atravessa os **concelhos de Proença-a-Nova e Vila Velha de Ródão (Figura 1)**.

O empreendimento desenvolve-se nas **freguesias de Proença-a-Nova e Peral**, do concelho de Proença-a-Nova e na freguesia de **Fratel**, do concelho de Vila Velha de Ródão.

O lanço tem início no Nó de Proença-a-Nova (Nascente), no final do lanço Sertã / Proença-a-Nova e termina no Nó de Perdigão do IP2, integrado na Concessão SCUT da Beira Interior. Desenvolve-se com uma orientação aproximada NW-SE entre Proença-a-Nova e Peral e com orientação W-E entre Peral e o Nó do IP2 (**Figura 2**).

Este trecho do IC8 é marcado pelo atravessamento do rio Ocreza, que constitui a delimitação natural entre os territórios dos dois municípios interceptados.

Velocidade de Projecto

A velocidade de projecto considerada para esta via e para o nível de serviço preconizado para este itinerário complementar foi de 80 km/h.

Perfil Transversal Tipo

O perfil transversal tipo adoptado, em secção corrente, tem uma largura total de 12,50 m, apresentando uma faixa de rodagem com uma via em cada sentido, conforme seguidamente se indica:

- ◆ Uma faixa de rodagem com 7,5 m de largura, com uma via em cada sentido de 3,75 m de largura;
- ◆ duas bermas direitas pavimentadas, com 2,50 m de largura cada uma. Em zonas de aterro, as bermas terão mais 0,75 m de largura não pavimentados, contribuindo para melhorar a visibilidade lateral e para a colocação de painéis de sinalização e outros equipamentos, como, por exemplo, guardas de segurança, cabos de telecomunicações, etc.

Figura 1 - Planta de Localização

Figura 2 - Esboço Corográfico

Figura 2 - Esboço Corográfico

Quando necessário será introduzida uma via de lentos com 3,50 m de largura e a berma que lhe está associada terá 1,50 m de largura.

Nos nós foram previstas vias de aceleração ou de abrandamento nas entradas ou saídas do IC8, com uma largura de 3,50 m, e bermas pavimentadas com 2,50 m de largura.

Descrição Geral das Soluções e Alternativas de Traçado

Com base na análise preliminar de corredores de traçado e tendo em atenção as informações e orientações fornecidas pelos estudos ambientais desenvolvidos em simultâneo com o estudo rodoviário, foram consideradas as soluções de traçado que se apresentam na **Figura 2-Esboço Corográfico** e se resumem em seguida:

Solução A

A solução A apresenta uma extensão total de 16,10 km. Nos primeiros três quilómetros desenvolve-se a Sul da actual EN 241, afastando-se de uma pista de aviação municipal, na proximidade da povoação das Moitas, de forma a não lhe provocar qualquer tipo de interferência.

Entre o km 4+000 e o km 5+600, o traçado insere-se a Norte da EN 241, interferindo com esta via por duas vezes, sendo necessário garantir o seu desnivelamento através de obras de arte.

A partir de Vale do Clérigo, ao km 6+000, o traçado desenvolve-se por entre algumas povoações rurais, contornando por Sul as povoações de Pedra do Altar, Junceira e Vale da Mua e, por Norte, as povoações de Estevês e Peral.

Cerca do km 7+500 foi previsto um Nó de Ligação à EN 241 (Nó 1), que permite as ligações às povoações sitas na envolvente, destacando-se Peral, que é sede da respectiva freguesia.

Ao km 10+800 o traçado interfere novamente com a EN 241, garantindo-se o seu desnivelamento através de um viaduto com cerca de 110 m de extensão. A seguir, o traçado volta a interferir com a EN 241 e com o vale do rio Ocreza. Para a transposição deste vale, cerca do km 11+500, foi prevista uma ponte de grande envergadura, com aproximadamente 555 m de extensão.

Após a transposição do vale do rio Ocreza, o traçado atravessa uma zona relativamente mais acidentada, prevendo-se um atravessamento em viaduto e em escavação, que poderá atingir cerca de 30 m de altura, entre os km 12+271 e 12+461.

Ao km 15+750 foi previsto o Nó 2, que permitirá estabelecer a ligação ao actual IP2. O final do traçado da solução A encaixa directamente no Ramo A+B do Nó de Perdigão, inserido no novo traçado do IP2.

Solução B

O traçado da solução B tem também origem no Nó de Proença-a Nova (Nascente), no fim do lanço Sertã / Proença-a-Nova do IC8 e acaba igualmente no Nó de Perdigão do novo traçado do IP2. Apresenta uma extensão total de 16,346 km.

O traçado desta solução desenvolve-se a Sul da solução A, mais ou menos paralelamente à actual EN 241, interferindo com ela apenas no início do traçado. Em face desta interferência, foi previsto o desvio da EN 241, ao km 0+640, até à EN 241-1, fazendo-se a ligação a esta estrada através de uma rotunda.

Ao km 4+750 o traçado intercepta a EN 351, garantindo-se o desnivelamento através de uma passagem superior.

Ao km 6+000 esta solução contorna, por Sul, a povoação de Estevês, prevendo-se um Nó desnivelado (Nó 1), ao km 7+400, para garantir as ligações às povoações vizinhas, através da actual EN 241.

A partir do km 8+000 o traçado da solução B inflecte um pouco para Sul, contornando a povoação de Peral e volta a inflectir para Nascente a partir do km 9+500.

O vale da ribeira de Peral, localizado cerca do km 9+200, é transposto através de um viaduto com cerca de 126 m de extensão.

Ao km 12+250, o rio Ocreza é transposto por uma ponte de grande porte, com cerca de 467 m de extensão.

A povoação de Vale de Figueira é contornada por Norte, indo o traçado desta solução ligar-se também ao Nó do IP2 (Nó de Perdigão), integrado na Concessão SCUT da Beira Interior.

O Nó previsto ao km 16+950 (Nó 2) permite estabelecer as ligações entre o IC8 e as povoações vizinhas, destacando-se Perdigão, a Norte, e Vilar de Boi, a Sul, através do traçado actual do IP2.

Alternativas B1e B2

Estas alternativas constituem variantes à solução B, no trecho em que se processa o atravessamento do vale do rio Ocreza.

Ligações AB1, AB2, BA1e BA2

Estas ligações são pequenos trechos que se previram com o intuito de permitir a interligação das soluções A e B.

Combinações de Soluções de Traçado

Tendo sido estudadas várias soluções e alternativas de traçado e ainda algumas interligações entre elas, para uma melhor avaliação das soluções propostas foram definidas dez combinações de traçados, de maneira a auxiliar na escolha da solução mais favorável dos pontos de vista rodoviário e ambiental, como se indica no **Quadro 1**.

Nós de Ligação, Obras de Arte e Restabelecimentos

As duas soluções-base de traçado estudadas (A e B) apresentam ao longo da sua extensão **dois nós desnivelados (nós 1 e 2)**, para garantir as ligações à rede viária local.

Relativamente a **obras de arte especiais** (designação que neste estudo abrange as pontes e viadutos com comprimento total superior a cerca de 100 m), foi prevista a construção de 3 obras deste tipo ao longo do traçado da solução A e de 5 no caso da solução B. A mais importante é a ponte sobre o rio Ocreza, obra imprescindível para fazer a travessia do respectivo vale, a qual deverá ter uma extensão compreendida aproximadamente entre 555 m e 416 m, consoante a solução de traçado considerada.

No que respeita a **obras de arte correntes** (passagens superiores, inferiores e agrícolas), prevê-se construir, em média, cerca de 26 obras desta natureza ao longo do traçado de cada uma das soluções A e B.

Quanto ao **restabelecimento** das estradas, caminhos e serventias agrícolas intersectadas pelos traçados estudados, considerou-se ser necessário repor, em média, 24 destas ligações.

Quadro 1 - Combinações de Soluções de Traçado

Combinação	Solução	Extensão
Combinação 1	Solução A (do km 0+000 ao km 16+103)	16,103 km
Combinação 2	Solução B (do km 0+000 ao km 16+346)	16,346 km
Combinação 3	Solução B (do km 0+000 ao km 8+800) + + Alternativa B1 (até ao km 5+281) + + Solução B (entre os km 14+200 e 16+346)	16,227 km
Combinação 4	Solução B (do km 0+000 ao km 8+250) + + Alternativa B2 (até ao km 5+959) + + Solução B (entre os km 14+000 e 16+346)	16,551 km
Combinação 5	Solução A (do km 0+000 ao km 2+825) + + Ligação AB1 (até ao km 2+354) + + Solução B (entre os km 5+075 e 16+346)	16,450 km
Combinação 6	Solução A (do km 0+000 ao km 2+825) + + Ligação AB1 (até ao km 2+354) + + Solução B (entre os km 5+075 e 14+050) + + Ligação BA2 (até ao km 1+370) + + Solução A (do km 15+200 ao km 16+103)	16,420 km
Combinação 7	Solução A (do km 0+000 ao km 2+825) + + Ligação AB1 (até ao km 2+354) + + Solução B (entre os km 5+075 e 8+800) + Alternativa B1(até ao km 5+131) + + Ligação BA2 (origem no km 14+050 - Solução B e uma extensão de 1+370 km) + + Solução A (entre os km 15+200 e 16+103)	16,301 km
Combinação 8	Solução B (do km 0+000 ao km 8+800) + + Alternativa B1 (até ao km 5+131) + + Ligação BA2 (até ao km 1+370) + Solução A (entre os km 15+200 e 16+103)	16,197 km
Combinação 9	Solução B (do km 0+000 ao km 6+950) + + Ligação BA1 (até ao km 1+562) + + Solução A (entre os km 8+625 e 13+825) + + Ligação AB2 (até ao km 1+091) + + Solução B (do km 15+100 ao km 16+346)	16,053 km
Combinação 10	Solução A (do km 0+000 ao km 2+825) + + Ligação AB1 (até ao km 2+354) + + Solução B (entre os km 5+075 e 8+800) + + Alternativa B1 (até ao 5+281) + + Solução B (entre os km 14+200 e 16+346)	16,331 km

Drenagem

De forma a assegurar o restabelecimento das linhas de água naturais interceptadas pelo lanço rodoviário, prevê-se a construção de, respectivamente, 77 e 53 passagens hidráulicas ao longo dos traçados das soluções A e B.

Terraplenagens

Em termos de movimentação de terras, estimam-se volumes de escavação variáveis entre 1,2 e 1,9 milhões de m³ e volumes de aterro variáveis entre 0,7 e 1,0 milhões de m³, consoante a combinação de soluções considerada. No cômputo global das terraplenagens, prevêem-se excedentes de materiais compreendidos entre cerca de 380 000 e 870 000 m³, os quais será necessário levar a depósito.

Tráfego

O tráfego médio diário anual previsto para o lanço em estudo é de cerca de 6 150 veículos no ano 2006 (ano provável de entrada em funcionamento do lanço) e de aproximadamente 13 500 veículos no ano 2026 (ano horizonte de projecto).

Duração Prevista das Fases de Construção e Exploração do Projecto

Para a construção do lanço do IC8 em estudo prevê-se uma duração de 2 a 3 anos.

Relativamente ao período de funcionamento do empreendimento, estima-se que este lanço estará em exploração durante 20 anos, em que se prevê que venha a necessitar apenas de intervenções de manutenção.

4 - DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO AMBIENTE NA ÁREA DO PROJECTO

O lanço Proença-a-Nova/IP2 do IC8 situa-se na região Centro, distrito de Castelo Branco, inserindo-se nas sub-regiões do Pinhal Interior Sul e Beira Interior Sul e também, em termos hidrográficos, na bacia do rio Tejo.

O **clima** regional é temperado, variando a temperatura média mensal entre 8,2°C em Janeiro e 24,5°C em Julho. A precipitação anual ronda os 1 200 mm em Proença-a-Nova e os 700 mm em Fratel, o que revela um clima chuvoso a moderadamente chuvoso. O vento sopra em geral com velocidade fraca (7,5 km/h) e com maior frequência dos quadrantes Nordeste e Oeste.

Sob o ponto de vista geomorfológico, os terrenos atravessados pela estrada apresentam em geral um relevo ondulado e pouco acentuado, caracterizado por colinas aplanadas e separadas por vales relativamente abertos, com excepção do vale do rio Ocreza, onde a morfologia é mais vigorosa, com encostas muito íngremes e o rio se apresenta muito encaixado e com alguns meandros.

No que refere à **litologia**, o lanço em estudo desenvolve-se essencialmente sobre formações metassedimentares, xistos e grauvaques, ocorrendo ainda terrenos de cobertura recente do tipo aluvião, coluvião e solos residuais.

Os **solos** ocorrentes são essencialmente muito delgados (litossolos) ou de perfil normal e evoluídos (solos mediterrâneos), formados a partir das rochas do complexo xisto-grauváquico. Em áreas muito restritas surgem ainda solos de aluvião ou de coluvião.

Quanto aos **recursos hídricos**, o lanço do IC8 insere-se, como se referiu, na bacia hidrográfica do rio Tejo, mais concretamente na sub-bacia do rio Ocreza. O principal curso de água atravessado é o rio Ocreza, embora sejam também interceptadas outras linhas de água de menor dimensão, na sua maioria suas afluentes, entre as quais se destacam as ribeiras de S.Gens e de Estevês.

Com base nos dados de qualidade da água disponíveis (ano de 2000 e meses de Janeiro e Fevereiro de 2001) para as estações do Serviço Nacional de Informação de Recursos Hídricos (SNIRH/INAG) existentes na região - estações de Barca da Amieira e Almeirão - constata-se que a água nestas estações apresenta na generalidade boa qualidade, podendo destinar-se à produção de água para consumo humano. Os principais problemas prendem-se com a excessiva carga orgânica e bacteriológica detectada em alguns meses, o que poderá estar relacionado com a existência de fossas sépticas colectivas, com a actividade agro-pecuária ou com eventuais descargas de efluentes directamente nas linhas de água, sem tratamento ou com tratamento incipiente.

Relativamente às águas subterrâneas desta zona, são classificadas genericamente como muito fracamente mineralizadas, muito fracamente cloretadas, fracamente sulfatadas e, em termos de dureza, como macias.

Os principais usos da água na região são, além do consumo pela população, a rega e a dessedentação animal, já que a actividade industrial tem muito pouca expressão.

Em termos ecológicos, a área do projecto é caracterizada pela dominância de pinhais e eucaliptais, que intercalam com zonas de matos, pequenas superfícies agricultadas e núcleos urbanos. Nesta região não se encontra classificada qualquer área, no que respeita à existência de valores florísticos ou faunísticos. O sítio classificado mais próximo situa-se a cerca de 7 km, fora da área de influência do projecto.

A área possui um valor médio no contexto regional, tanto para a fauna como para a flora. A nível da vegetação, o valor atribuído resulta principalmente da presença de pastagens de sequeiro, pousios e matos espontâneos. Em termos faunísticos, destacam-se as margens da albufeira de Pracana (rio Ocreza), assim como algumas áreas de matos autóctones existentes nas encostas adjacentes, que constituem habitats favoráveis à ocorrência de espécies classificadas ou ameaçadas.

Relativamente à **paisagem**, na área em estudo é possível definir três grandes unidades paisagísticas, designadamente a charneca, o vale do Ocreza e a campina, das quais se considera como mais sensível e de maior interesse paisagístico a unidade vale do Ocreza.

No que respeita ao **uso actual do solo**, verifica-se que a área em estudo apresenta um cariz marcadamente rural, onde predominam povoamentos florestais de pinheiro bravo e eucalipto, coexistindo com extensas áreas de incultos e matos. Existem também alguns olivais, sobretudo nas encostas íngremes do vale do Ocreza (em terrenos armados em socacos) e manchas de agricultura de sequeiro e regadio, onde se cultivam principalmente cereais, hortícolas, fruteiras e vinha, em parcelas de reduzida dimensão. A ocupação humana é diminuta, estando concentrada em pequenos aglomerados urbanos, que se dispõem segundo os vales ou zonas de fecho mais aplanadas.

A **qualidade do ar** na zona de influência do projecto, pese embora se encontre potencialmente pressionada pela situação continental da região e onde o aumento da indústria e da pressão urbana (e consequentemente da circulação rodoviária) se tem vindo a acentuar, não regista, em termos regionais, condições preocupantes de degradação, sendo o diagnóstico da situação actual francamente positivo.

Efectivamente, o sector económico dominante é o agro-florestal, registando-se apenas a presença de algumas indústrias de pequena ou média dimensão. A fábrica de papel da Portucel, situada em Vila Velha de Ródão, junto ao rio Tejo, encontra-se suficientemente distante da área do empreendimento, pelo que não influencia o genérico bom estado qualitativo do ar local.

O **ambiente sonoro** na zona envolvente do lanço em estudo apresenta níveis de ruído relativamente baixos no período diurno, sendo os valores registados no período nocturno inferiores ou da mesma ordem de grandeza.

Do ponto de vista da **sócio-economia**, verifica-se que nas sub-regiões do Pinhal Interior Sul e Beira Interior Sul, com uma área de aproximadamente 5 644 km² (ou seja 24% da área da

região Centro), residiam, em 2001, 122 931 pessoas, isto é, cerca de 6,9% do total da população residente na região.

A população residente nos concelhos atravessados pelo lanço em estudo ascendia, em 2001, a 13 708 habitantes, com o menor número no concelho de Vila Velha de Ródão (4 098) e o maior no concelho de Proença-a-Nova (9 610).

Numa análise retrospectiva, constata-se que quer as freguesias e os concelhos em análise, quer as sub-regiões onde estão incluídos, registaram desde 1960 um comportamento demográfico semelhante, tendo-se verificado um decréscimo contínuo da população, a par do seu envelhecimento, tendo-se tornado patente a existência de fenómenos de desertificação humana na região.

No que diz respeito à população empregada, os concelhos atravessados pelo lanço rodoviário apresentam uma predominância do sector secundário, em detrimento dos sectores terciário e primário, enquanto que nas sub-regiões onde os concelhos estão inseridos é o sector terciário que emprega maior número de população activa.

Relativamente ao **ordenamento do território**, encontram-se em vigor na área de interesse do projecto vários instrumentos de planeamento, com destaque para os Planos Directores Municipais de Proença-a-Nova e Vila Velha de Ródão, nos quais estão definidas diversas condicionantes ao uso do solo, servidões e restrições de utilidade pública, designadamente áreas da Reserva Agrícola Nacional, Reserva Ecológica Nacional, Domínio Público Hídrico, albufeira de águas públicas (albufeira da barragem de Pracana), servidão rodoviária, linhas de tensão, etc.

No que respeita a infra-estruturas viárias, verifica-se que a região de influência do lanço do IC8 em estudo é servida por uma rede viária ainda em desenvolvimento, constituída fundamentalmente pelos eixos IP2/IP6 e IC8. Para além destas vias, merecem referência a EN 233 (Proença-a-Nova - Sarzedas - Castelo Branco), a EN 241 (Proença-a-Nova - Alvaiade), a EN 241-1 (Proença-a-Nova - Amêndoa), a ER 351 (Proença-a-Nova - Envendos), a ER 355 (Segura - Zebreira) e a ER 18 (Vila Velha de Ródão - Alpalhão).

A EN 241 é actualmente a principal via de ligação entre Proença-a-Nova e Vila Velha de Ródão. A rede viária dos concelhos atravessados é relativamente pouco desenvolvida.

Em relação ao **património cultural**, foram identificados na área de influência do projecto em análise alguns elementos patrimoniais com interesse, que, apesar de não serem susceptíveis

de afectação directa pelas diversas soluções de traçado propostas, ocorrem na sua das envolvente, designadamente diversas casas de arrumos, poços com engenho e algumas antas/mamoas.

5 - PRINCIPAIS IMPACTES AMBIENTAIS E MEDIDAS DE CONTROLO

A avaliação ambiental de projectos visa identificar e analisar as potenciais afectações associadas à construção e exploração de um determinado empreendimento, por forma a propor, sempre que possível, acções e/ou medidas capazes de evitar, minorar ou compensar os seus efeitos no ambiente.

Neste item apresenta-se um resumo dos impactes considerados mais significativos, uma vez que o estudo aprofundado e sistematizado dos vários aspectos ambientais se encontra desenvolvido no Tomo 4.1-Relatório Síntese do presente EIA.

Da análise dos principais impactes nos factores físicos do ambiente, há a mencionar os **impactes na geologia/geomorfologia**, associados fundamentalmente à execução dos aterros e escavações, cujas alturas serão por vezes expressivas, superiores a 15 metros. As medidas de minimização destes impactes passam essencialmente pela adopção de inclinações e geometrias de taludes adequadas às formações geológicas ocorrentes, implantação de um sistema de drenagem correctamente dimensionado, aplicação de dispositivos de drenagem especiais, instalação de banquetas estabilizadoras e revestimento vegetal dos taludes e faixas laterais da estrada.

Os **impactes na paisagem** decorrentes das alterações na morfologia dos terrenos, ou seja, resultantes das terraplenagens necessárias à implantação da estrada, poderão também ser significativos, dadas as características colinares da região atravessada, que obrigam à realização de inúmeros aterros e escavações de dimensão considerável. As medidas minimizadoras deste tipo de impactes prendem-se, essencialmente, com o revestimento vegetal das áreas não pavimentadas da zona da estrada, a modelação dos terrenos sujeitos a terraplenagem e a integração ou dissimulação de estruturas que venham a ser introduzidas.

Em termos de **ruído**, verifica-se na envolvente dos diversos traçados a presença de um número reduzido de receptores com sensibilidade ao ruído, nomeadamente casas de habitação. No entanto, estima-se que os níveis de ruído gerados na fase de construção sejam de magnitude moderada a elevada, junto de casas de habitação situadas na proximidade de alguns traçados, pertencentes a diversas localidades, tais como Espinho Pequeno, Pedra do

Altar, Vale de Videiros, Estevês, Junceira e Vale da Mua. Na fase de exploração do lanço, prevêem-se também impactes negativos no ruído ambiente em algumas zonas e/ou locais situados na envolvente de alguns dos corredores estudados, pelo que poderá ser necessário adoptar medidas de protecção sonora, a avaliar em pormenor na fase de Projecto de Execução, caso essas zonas e/ou locais venham a ser classificadas como “sensíveis”.

Relativamente aos **aspectos sócio-económicos**, os principais impactes negativos esperados relacionam-se com as alterações temporárias na acessibilidade local e com a degradação das condições de habitabilidade ocasionada nos residentes junto aos locais em obra ou da própria via, após a sua entrada em funcionamento. Estes impactes serão, no entanto, de duração limitada ou meramente pontuais e globalmente pouco significativos, podendo ser minimizáveis por meio das medidas preconizadas no EIA. Por outro lado, prevêem-se impactes positivos importantes na sócio-economia regional, associados principalmente ao aumento das condições de acessibilidade, à minimização dos problemas de interioridade e à criação de condições para a dinamização das actividades económicas da região.

Do ponto de vista do **ordenamento do território**, prevê-se que o lanço em estudo venha a contribuir eficazmente para a melhoria das acessibilidades regionais, em particular no que se refere à rapidez e comodidade das deslocações, e para incrementar substancialmente a conectividade da rede viária, já que com este lanço se completa o IC8 no interior da região Centro e se faz a ligação ao IP2. Estima-se também que a construção deste lanço venha a reflectir-se na redução dos tempos e custos médios de percurso, sobretudo nas deslocações para as sedes dos concelhos atravessados e para Castelo Branco, facilitando a aproximação das populações e o desenvolvimento das actividades económicas.

No que se refere a **condicionantes legais ao uso do solo**, prevê-se principalmente a afectação de áreas pertencentes à Reserva Ecológica Nacional (REN) e a travessia de uma albufeira de águas públicas (albufeira de Pracana) e respectiva zona de protecção. A minimização destes impactes passa, entre outras medidas, pelo revestimento vegetal das áreas marginais da plataforma da via, limitação das áreas de trabalho ao estritamente necessário e, no caso da albufeira, construção de uma ponte sobre a mesma, como está previsto no Estudo Prévio deste lanço rodoviário.

6 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

O lanço Proença-a-Nova/IP2 do IC8 constitui, como se referiu, um dos trechos por construir de uma infra-estrutura inserida na Rede Nacional Complementar, prevista no Plano Rodoviário Nacional (PRN 2000).

Da avaliação de impactes ambientais efectuada no EIA, pode deduzir-se que não foram identificados quaisquer impactes que possam inviabilizar a implantação e o funcionamento do lanço em apreço.

Todavia, deve referir-se que se prevê a ocorrência de uma série de impactes ambientais negativos associados à implementação do projecto, alguns dos quais poderão constituir-se eventualmente como significativos, se não forem adoptadas as medidas de controlo ambiental preconizadas no EIA.

De uma forma geral, os impactes ambientais negativos mais importantes serão originados na fase de construção da via, embora alguns, por terem carácter permanente, devam persistir ao longo do período da sua exploração.

O projecto comporta também, por outro lado, um conjunto de efeitos positivos muito significativos, que poderão compensar eventuais danos residuais no ambiente.

Entre os **impactes ambientais positivos**, foram considerados como **mais relevantes** os seguintes:

- ◆ melhoria da acessibilidade no interior da região Centro e a partir daí, através da ligação às principais vias de comunicação do País, ao interior norte e sul (através do IP2) e ao litoral, através dos restantes lanços já construídos do IC8;
- ◆ melhoria substancial da acessibilidade do interior dos concelhos atravessados às áreas urbanas, em particular a Castelo Branco, que é o principal pólo urbano da região;
- ◆ diminuição dos tempos e custos médios de percurso, contribuindo assim para a aproximação das populações e para potenciar o aumento da atractividade para a fixação de população e de unidades industriais/comerciais na região;
- ◆ desvio de fluxos de tráfego de outras estradas, designadamente da EN 241, com a entrada em funcionamento do lanço em estudo.

Por seu lado, dos **impactes ambientais negativos mais importantes** há a destacar os seguintes:

- ◆ os **impactes paisagísticos** decorrentes da necessidade de realizar significativas alterações no relevo para a implantação da via, que implicam a execução de aterros e escavações de elevado porte;
- ◆ os **impactes geológicos e geomorfológicos** associados à implantação, estabilidade e dimensão dos aterros e escavações, à movimentação de terras e ao material excedentário resultante das terraplenagens;
- ◆ os **impactes no planeamento e gestão do território** associados à afectação potencial da zona de protecção da albufeira de Pracana e outras áreas legalmente condicionadas, sobretudo das pertencentes à Reserva Ecológica Nacional.

Cabe realçar ainda que a análise comparativa de alternativas realizada no EIA permitiu extrair as seguintes conclusões:

- ◆ a **Combinação 7** afigura-se como a solução ambientalmente mais favorável do conjunto de combinações de traçados estudadas, especialmente pelos menores efeitos que deverá provocar na geologia/geomorfologia, na paisagem e na componente social, aspectos ambientais considerados muito relevantes na avaliação dos impactes deste lanço rodoviário;
- ◆ a Combinação 8 constitui também uma solução favorável do ponto de vista ambiental, sobretudo pelos impactes relativamente pouco importantes que deverá causar no ambiente sonoro, na paisagem e na sócio-economia local;
- ◆ a Combinação 2, pese embora as desvantagens relacionadas principalmente com os efeitos que poderá produzir sobre a geologia/geomorfologia e a paisagem, tem o mérito de ser bastante favorável quanto aos impactes sobre o ambiente sonoro, a componente social e o uso do solo;
- ◆ por último, a Combinação 10 constitui ainda uma alternativa favorável do ponto de vista ambiental, apesar de apresentar alguns inconvenientes relacionados, essencialmente, com a afectação de áreas da Reserva Ecológica Nacional.

A fim de prevenir, evitar ou atenuar os principais impactes negativos associados ao empreendimento, recomenda-se no EIA a **adopção de diversas medidas de controlo e gestão ambiental**, de que se salientam as seguintes:

- ◆ definição cuidada da geometria dos taludes de escavação e aterro, de acordo com o Estudo Geológico-Geotécnico;
- ◆ implementar os programas de monitorização propostos no EIA;
- ◆ assegurar a integração paisagística da solução / combinação de traçados que vier a ser escolhida;
- ◆ construção atempada dos restabelecimentos previstos no Estudo Rodoviário;

- ◆ acompanhamento arqueológico sistemático durante a construção do lanço, através de um arqueólogo residente.

Deve sublinhar-se, entre as medidas atrás indicadas, a importância da implementação dos **programas de monitorização ambiental** preconizados relativamente aos **recursos hídricos (captações e qualidade das águas superficiais e subterrâneas)** e ao **ruído**, no sentido de prevenir ou mitigar situações de risco de danos no ambiente ou para a população.

Na fase de Projecto de Execução, as medidas mitigadoras recomendadas deverão, na medida do possível, ser suficientemente pormenorizadas, atendendo à escala mais detalhada do projecto, de forma a serem devidamente implementadas. De acordo com o actual quadro legal vigente, deverá ainda ser elaborado o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE), após a conclusão deste projecto.

Recomenda-se também, durante a fase de construção da via, o acompanhamento ambiental dos trabalhos por parte de uma equipa técnica habilitada a efectuar a análise e a formulação de soluções eficazes para problemas imprevistos que, eventualmente, venham a surgir durante a construção, com benefícios óbvios para a conclusão dos trabalhos e para a qualidade ambiental da zona em que o empreendimento se irá inserir.

Em síntese, da análise efectuada no Estudo de Impacte Ambiental pode afirmar-se que o projecto ora proposto não colide com condicionantes imperativas de ordem ambiental que sejam impeditivas da sua implementação, desde que sejam adoptadas as necessárias medidas de controlo e gestão ambiental preconizadas no estudo e aqui resumidas, e que a combinação 7 se afigura como a solução ambientalmente mais favorável, comparativamente às restantes soluções estudadas.

IC8 - LANÇO PROENÇA-A-NOVA / IP2

ESTUDO PRÉVIO

VOLUME 4 - ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

TOMO 4.4- RESUMO NÃO TÉCNICO

ÍNDICE

	Pág.
1 - INTRODUÇÃO	1
2 - OBJECTIVOS DO PROJECTO	2
3 - BREVE DESCRIÇÃO DO PROJECTO E DAS ALTERNATIVAS CONSIDERADAS	3
4 - DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO AMBIENTE NA ÁREA DO PROJECTO	11
5 - PRINCIPAIS IMPACTES AMBIENTAIS E MEDIDAS DE CONTROLO	15
6 - CONSIDERAÇÕES FINAIS	17

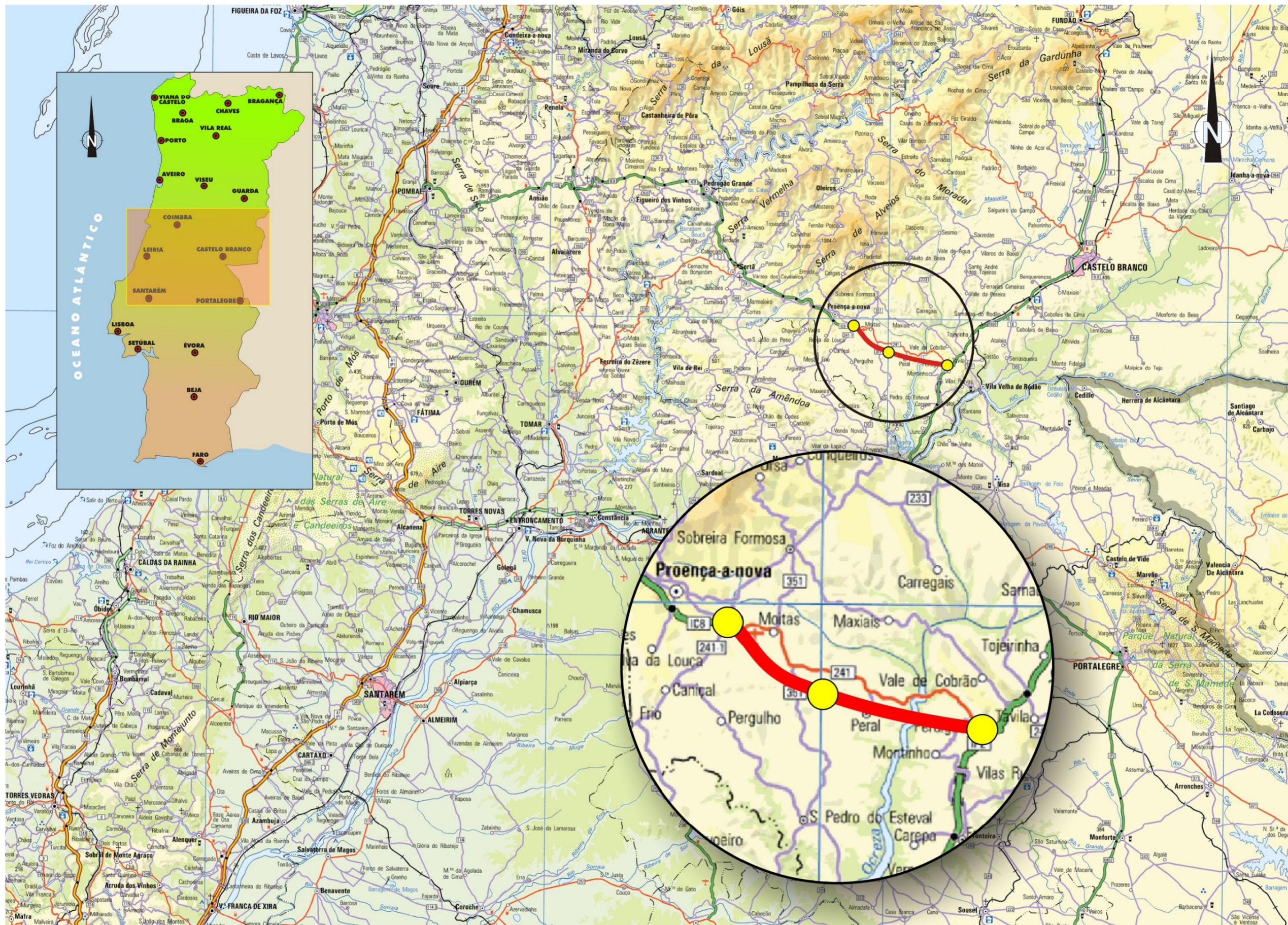
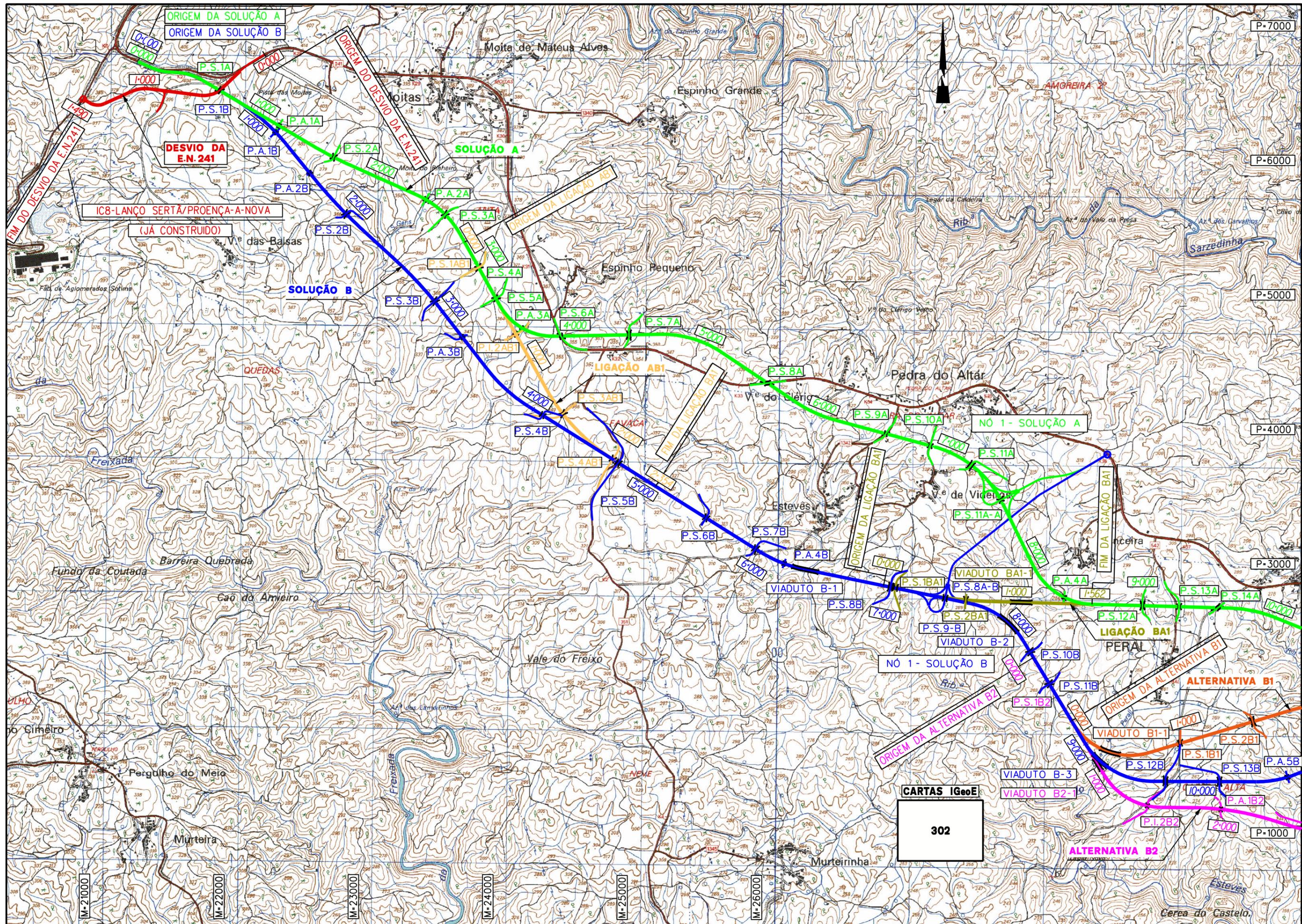
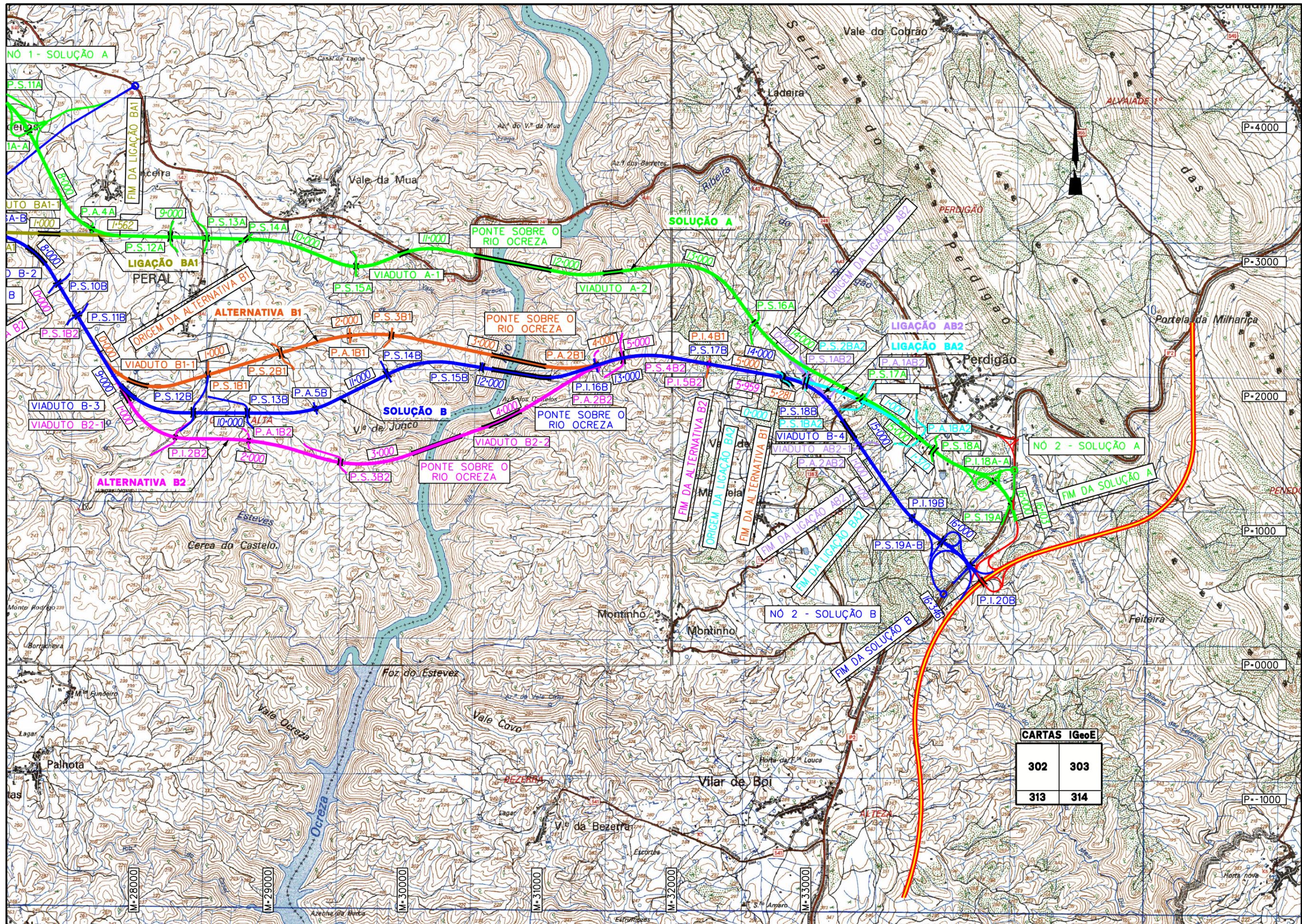


FIGURA 1 - PLANTA DE LOCALIZAÇÃO



ESC. 1:25000
 FIGURA 2 - ESBOÇO COROGRÁFICO (1/2)



CARTAS IGeoE

302	303
313	314

ESC. 1:25000

FIGURA 2 - ESBOÇO COROGRÁFICO (2/2)