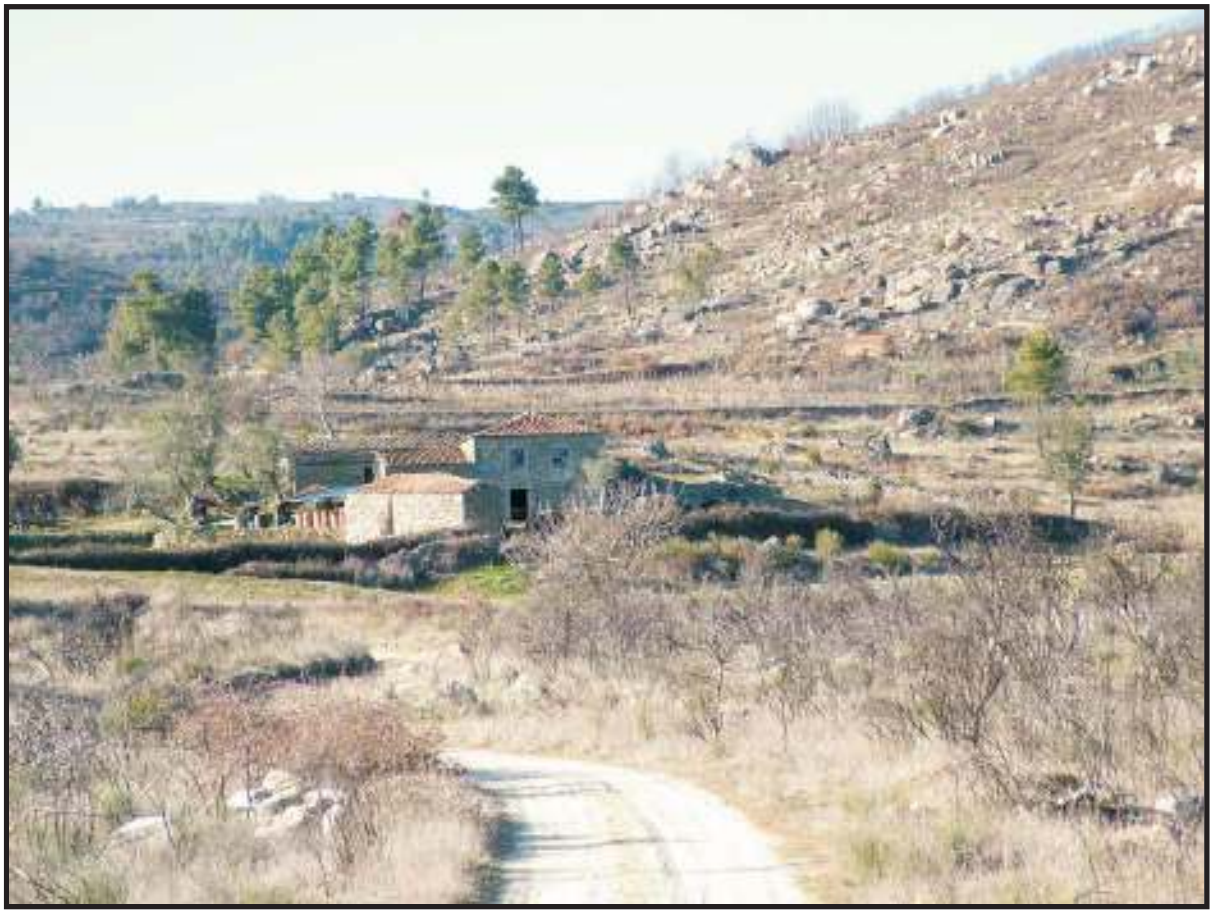
Estradas de Portugal, E.P.E.

MOPTC
MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

IP2 - LANÇO TRANCOSO / CELORICO DA BEIRA / IP5 (Projecto Base), LIGAÇÃO DO IP2 A VILA FRANCA DAS NAVES (Projecto Base), LIGAÇÃO DO IP2 À EN 102 (Projecto de Execução) e BENEFICIAÇÃO DA EN 102 (Projecto de Execução)

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL



VOLUME 1 - RESUMO NÃO TÉCNICO

DEZEMBRO 2005

AGRI.PRO AMBIENTE
CONSULTORES, S. A.

IP2 – LANÇO TRANCOSO / CELORICO DA BEIRA / IP5 (Projecto Base),
LIGAÇÃO DO IP2 A VILA FRANCA DAS NAVES (Projecto Base),
LIGAÇÃO DO IP2 À EN 102 (Projecto de Execução) e
BENEFICIAÇÃO DA EN 102 (Projecto de Execução)

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

Volume 1 – Resumo Não Técnico

ÍNDICE GERAL DO EIA

VOLUME 1 – RESUMO NÃO TÉCNICO

VOLUME 2 – RELATÓRIO SÍNTESE DO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

- *Capítulo I – Introdução Geral*
- *Capítulo II – Definição do Projecto*
- *Capítulo III – Descrição do Projecto*
- *Capítulo IV – Caracterização da Situação Actual*
- *Capítulo V – Análise de Impactes Ambientais e Medidas*
- *Capítulo VI – Avaliação Global de Impactes. Recomendações e Conclusões*

VOLUME 3 – ANEXOS TÉCNICOS

Porto, Dezembro de 2005

Visto,

(assinatura digitalizada)	*(assinatura digitalizada)*
Rui Coelho, Eng.	Carlos M. Trindade, Eng.
Chefe de Projecto	*Coordenação*

IP2 – LANÇO TRANCOSO / CELORICO DA BEIRA / IP5 (Projecto Base),
LIGAÇÃO DO IP2 A VILA FRANCA DAS NAVES (Projecto Base),
LIGAÇÃO DO IP2 À EN 102 (Projecto de Execução) e
BENEFICIAÇÃO DA EN 102 (Projecto de Execução)

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

Volume 1 – Resumo Não Técnico

ÍNDICE DE PORMENOR

1 . INTRODUÇÃO 1
2 . JUSTIFICAÇÃO DO PROJECTO 3
3 . ANTECEDENTES DO PROJECTO 5
4 . DESCRIÇÃO DO PROJECTO 6
5 . DESCRIÇÃO DO ESTADO ACTUAL DO AMBIENTE 11
6 . AVALIAÇÃO DE IMPACTES 14
6.1. Avaliação Global de Impactes 14
6.2. Síntese de Impactes por Projecto 16
7 . PRINCIPAIS RECOMENDAÇÕES E CONCLUSÕES 21

ÍNDICE DE FIGURAS

FIG. 1 – Enquadramento Regional 2
FIG. 2 – Localização do Projecto 4
FIG. 3 – Principais Impactes 20

IP2 – LANÇO TRANCOSO / CELORICO DA BEIRA / IP5 (Projecto Base),
LIGAÇÃO DO IP2 A VILA FRANCA DAS NAVES (Projecto Base),
LIGAÇÃO DO IP2 À EN 102 (Projecto de Execução) e
BENEFICIAÇÃO DA EN 102 (Projecto de Execução)

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

Volume 1 – Resumo Não Técnico

1. INTRODUÇÃO

O presente documento constitui o **Resumo Não Técnico** do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do IP2 – Lanço Trancoso / Celorico da Beira / IP5, Ligação do IP2 a Vila Franca das Naves, Ligação do IP2 à EN102 e da Beneficiação da EN102, que se desenvolve entre as proximidades de Trancoso e o nó com a Auto-estrada n.º 25 (A25), atravessando territórios dos concelhos de Trancoso e Celorico da Beira.

O IP2 – Lanço Trancoso / Celorico da Beira / IP5 e a Ligação do IP2 a Vila Franca das Naves encontram-se em fase de Ante-Projecto (que equivale a Projecto Base), enquanto que a Ligação do IP2 à EN102 e a Beneficiação da EN102 se encontram em fase de Projecto de Execução.

O projecto encontra-se assim repartido nos seguintes troços:

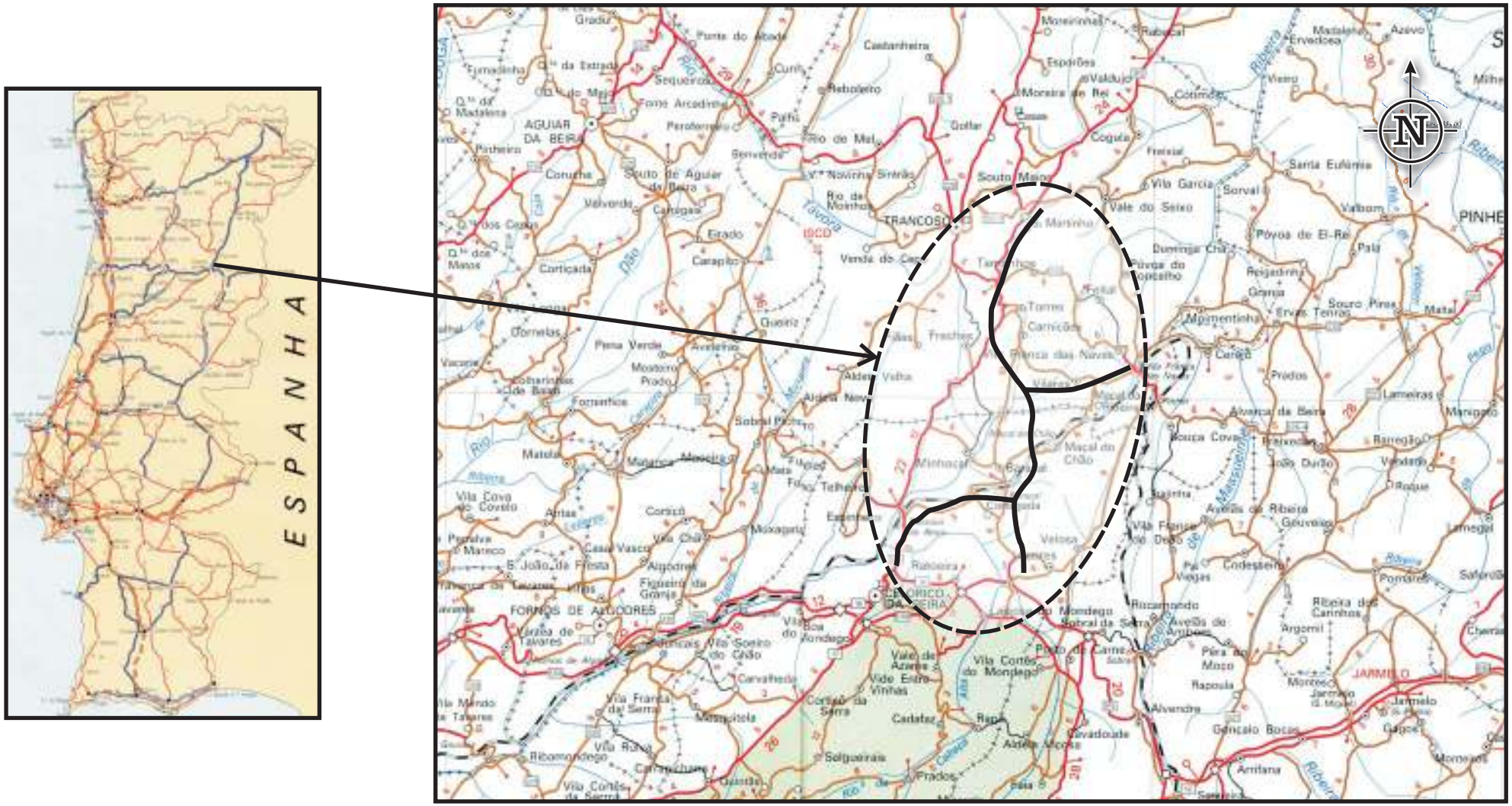
→ IP2 – Lanço Trancoso – Celorico da Beira – IP5 (Projecto Base) – 17+491,967 km;

→ Ligação a Vila Franca das Naves (Projecto Base) – 4+279,644 km;

→ Ligação do IP2 à EN102 (Projecto de Execução) – 5+615,095 km;

→ Beneficiação da EN102 (Projecto de Execução) até às proximidades de Celorico da Beira, num troço de 1+606,582 km.

O IP2 – Lanço Trancoso / Celorico da Beira / IP5 encontra-se inserido no projecto global do Itinerário Principal n.º 2 (IP2), que permite fazer a ligação entre o IP4 (Porto – Bragança) e o IP5 (Aveiro – Vilar Formoso), visando igualmente a melhoria das acessibilidades inter-concelhias (ver **FIG. 1**).



Fonte: Instituto Geográfico do Exército - Mapa de Estradas, 3ª edição / 2002

FIG. 1 Enquadramento Regional
(Escala: 1:250 000)

AGRIPRO AMBIENTE
CONSULTORES, S. A.

Os Projectos de Execução da Ligação do IP2 à EN102 e da Beneficiação da EN102 foram desenvolvidos independentemente e anteriormente aos Ante-Projectos dos outros troços por razões que se devem ao planeamento interno do ex-IEP / Estradas de Portugal.

Os referidos projectos, assim como a Ligação do IP2 a Vila Franca das Naves, embora não possuam por si só características que justifiquem a sua submissão a procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), foram integrados no mesmo EIA por se entender que constituem projectos complementares e intimamente associados ao lanço do IP2 em estudo e porque irão fazer parte da mesma empreitada.

Em termos globais, o projecto apresenta cerca de 29 km de extensão e faz parte das intenções de ordenamento dos concelhos de Trancoso e de Celorico da Beira.

Na **FIG. 2** é apresentado a localização do projecto à escala 1:25 000.

A entidade responsável pelo projecto e sua construção é a EP – Estradas de Portugal, E.P.E. A EP é também a entidade licenciadora.

Os estudos desenvolvidos no âmbito do Estudo de Impacte Ambiental, que tiveram início em Outubro de 2004 e terminaram em Dezembro de 2005, foram realizados pela empresa *AGRI-PRO AMBIENTE Consultores, S.A.*.

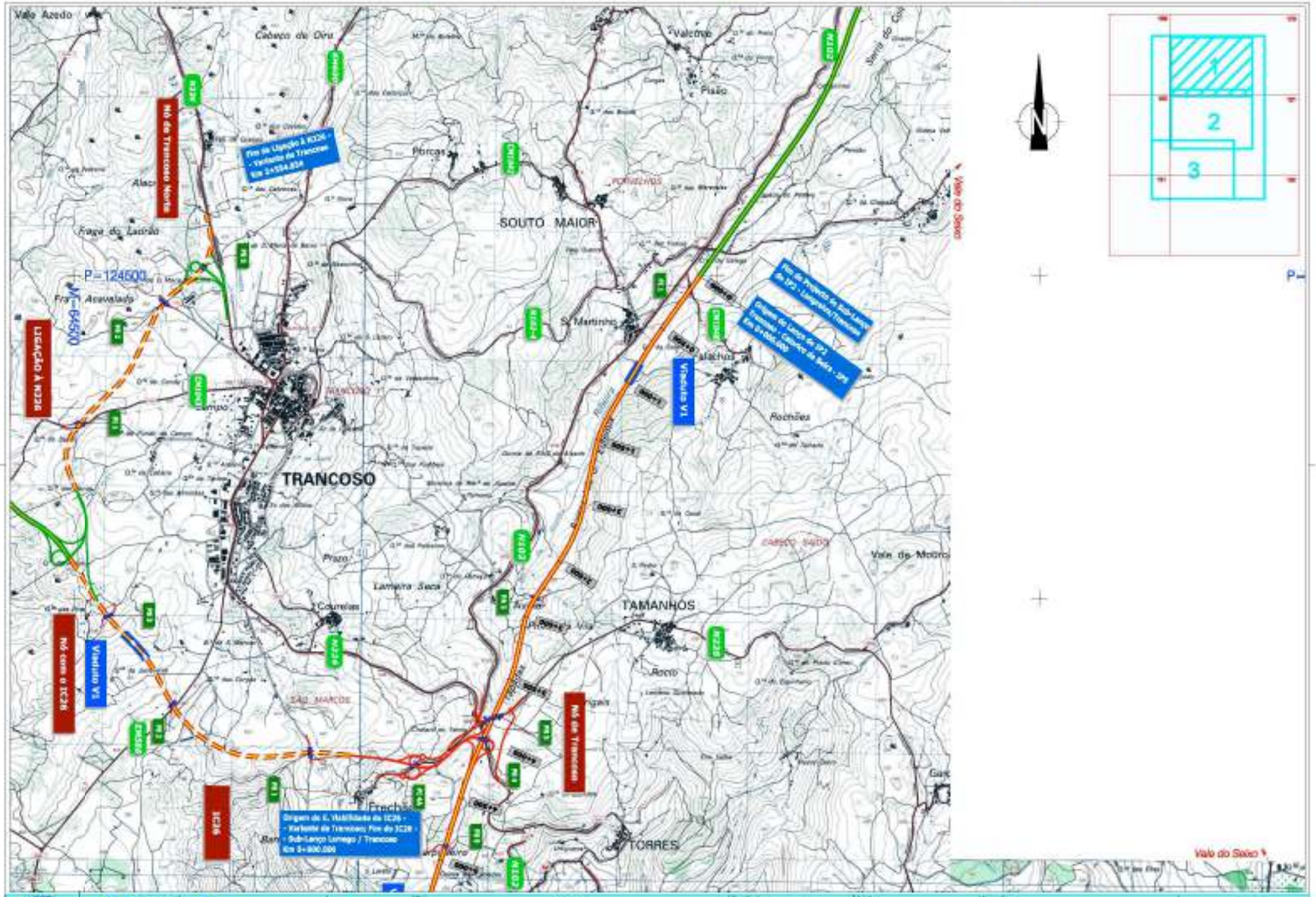
O presente Resumo Não Técnico pretende, de uma forma simples e concisa, apresentar as informações, conclusões e recomendações de maior relevo do Relatório Síntese do Estudo de Impacte Ambiental.

2 . JUSTIFICAÇÃO DO PROJECTO

O Itinerário Principal (IP) n.º 2 faz parte das propostas do Plano Rodoviário Nacional 2000 (Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho, alterado pela Lei n.º 98/99, de 26 de Julho).

É facilmente reconhecido o papel do IP2 nesta região, permitindo fazer a ligação entre o IP4 (Porto – Bragança) e o IP5 (Aveiro – Vilar Formoso) – a ligação do IP2 ao IP4 efectua-se junto a Macedo de Cavaleiros, enquanto a ligação ao IP5 se processa próximo de Celorico de Beira – , itinerários fundamentais de ligação entre a fronteira de Espanha e o litoral Norte, constituindo duas das principais vias de entrada e saída de mercadorias e passageiros do país.

Em termos locais, o troço em estudo terá grande importância para a região de Trancoso e Celorico da Beira, não só pela melhoria das ligações inter-concelhias, mas também pela articulação com vias da rede fundamental (caso do IP5) e da rede nacional complementar (caso da EN102), passando a dispor de ligações mais rápidas e seguras com o exterior, o que terá importantes reflexo na dinamização das actividades económicas (indústria, comércio e turismo).



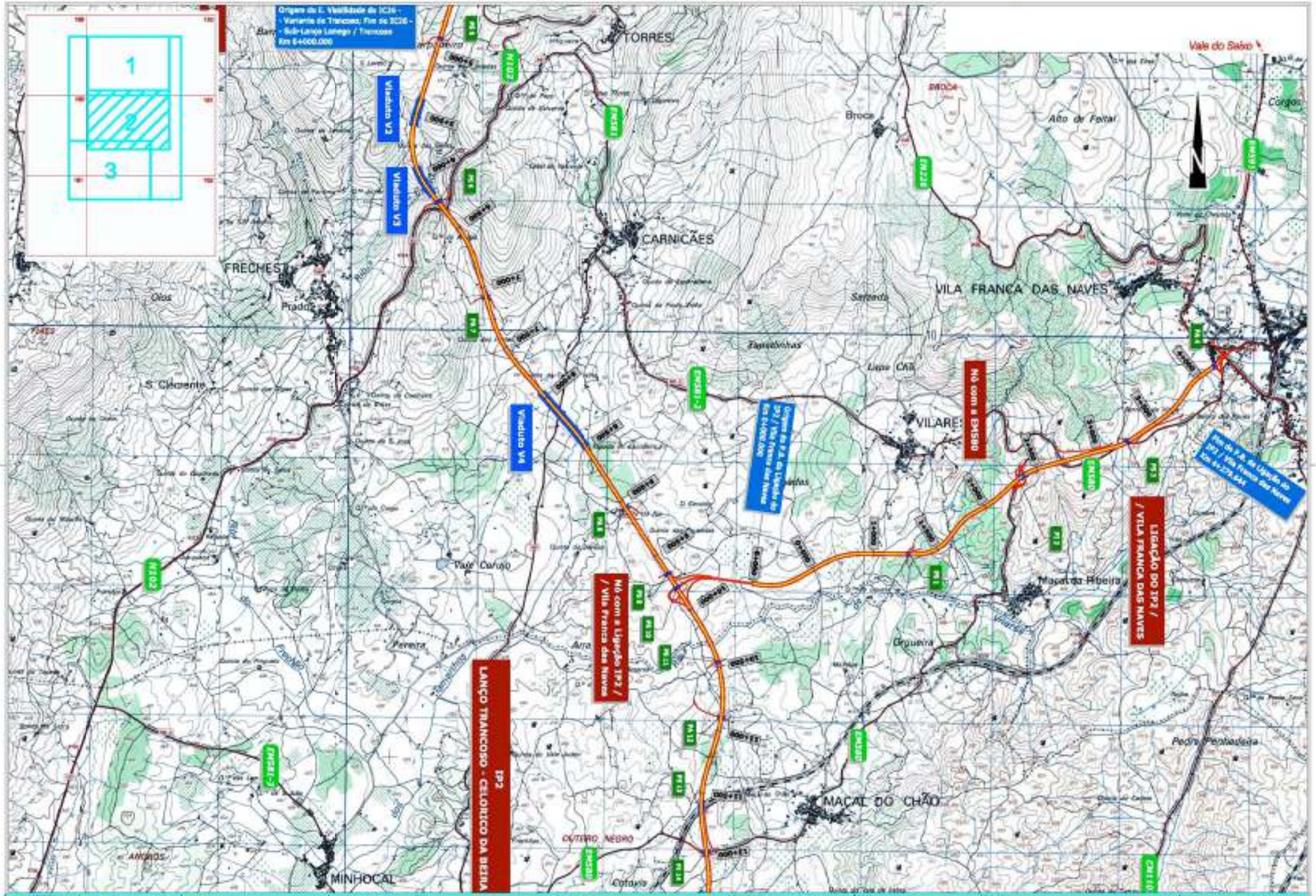
IEP

intecsa

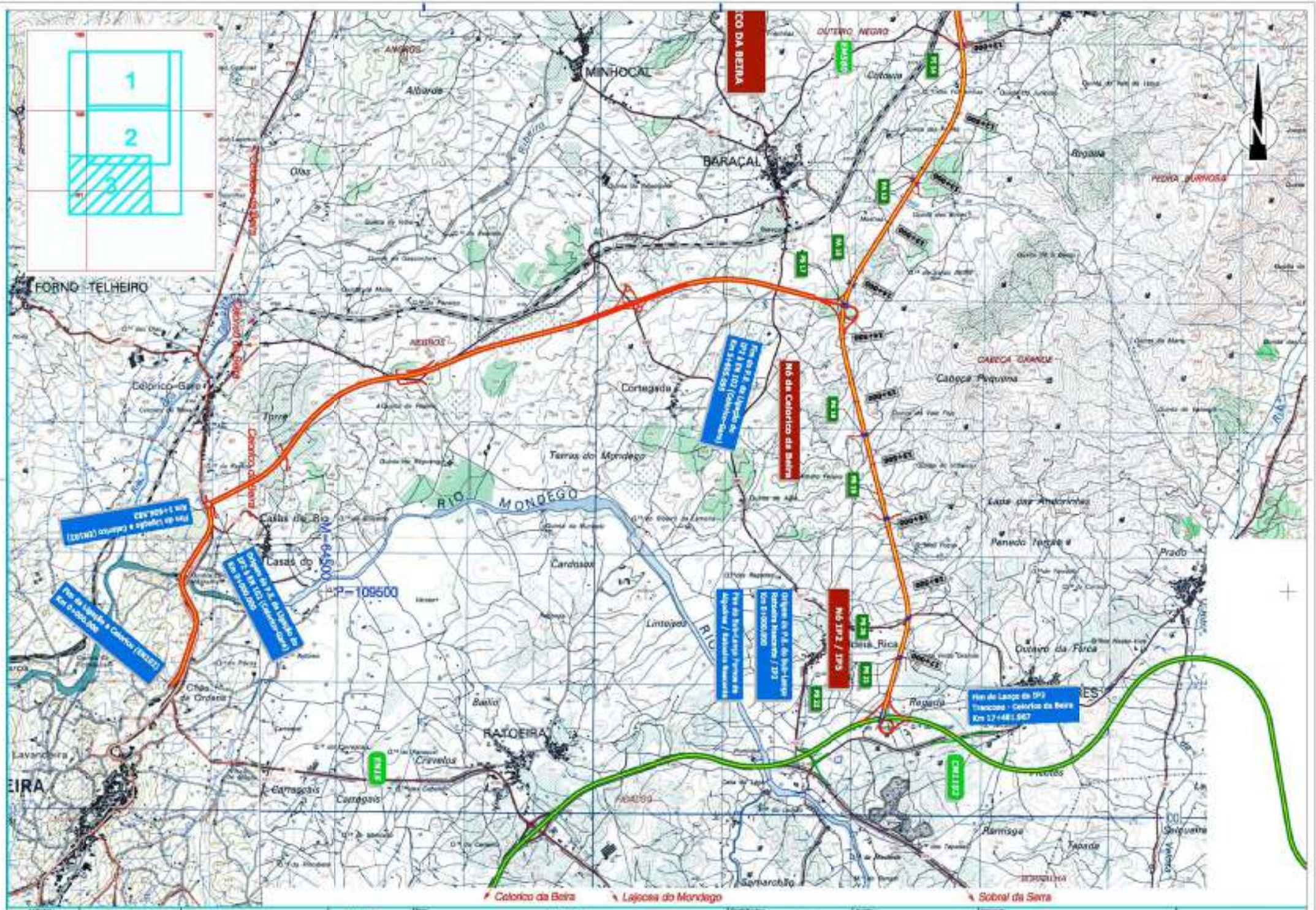
Projecto Base
IP2
LANÇO TRANCOSO - CALÓXICO DA SEIRA - IP5

Esboço Corográfico

FIG.2



MOPTH	IEP	intecsa		Projecto Base IP2 LANÇO TRANCOSO - CELORICO DA BEIRA - IP2	1:25 000	Esboço Corográfico	FIG.2



IEP

intecsa

Projecto Base

IP3

LANÇO TRANCOSO - CELORICO DA BEIRA - IP5

1:25 000

Esboço Corográfico

FIG.2

Para estes concelhos o futuro IP2 é considerado uma via de grande interesse concelhio e regional e onde a existência de um sistema viário adequado se apresenta como necessário para o seu desenvolvimento socioeconómico, substituindo a actual Estrada Nacional 102.

Tendo em conta os objectivos previstos no PRN 2000 e os constantes dos Planos Directores Municipais dos concelhos atravessados, conclui-se assim, que **o traçado em estudo** e, de um modo geral, todo **o IP2 será uma via importante para o desenvolvimento socioeconómico das regiões atravessadas e para a existência de boas condições de circulação e de segurança numa via que é uma das mais importantes do país em termos económicos**.

3 . ANTECEDENTES DO PROJECTO

O projecto do IP2 para ligação entre Trancoso e a A25 está em fase de Projecto Base, tendo sido objecto dos seguintes estudos ambientais anteriores:

→ Estudo de Impacte Ambiental em fase de *Estudo Prévio do Lanço do IP2 – Nó de Pocinho / IP5 (Nó de Sobral da Serra) (1994)*;

→ Estudo de Impacte Ambiental do *Projecto de Execução do Lanço do IP2 – Trancoso / IP5 e Variante a Trancoso (1996)*.

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Estudo Prévio do IP2 Pocinho / IP5 Nó de Sobral da Serra considerou para o Lanço do IP2 – Trancoso / IP5 duas grandes soluções de traçado em alternativa – a *Solução A* (por Poente) e a *Solução B* (por Nascente).

A Comissão de Avaliação (CA) concordou com a indicação do EIA que apontava a *Solução A* como sendo a mais favorável em termos ambientais e recomendou relativamente à ligação ao IP5 a adopção da *Solução C1*, tendo em vista *"minimizar os impactes ao nível social, arqueológico e do ruído"*, tendo este corredor sido aprovado.

Contudo, a ex-JAE não viabilizou a *Solução C1 "porque o seu traçado nas proximidades do leito de areia do Rio Mondego junto ao IP5 não permitia uma perfeita ligação IP2 / IP5"*, pelo que optou pela *Solução C2* para desenvolvimento do Projecto de Execução. Este traçado não chegou a ser construído.

Actualmente, devido à reformulação do traçado do IP5 (designando no futuro por A25) para uma posição mais Norte do que o actual IP5, o troço do IP2 em análise pôde retomar o corredor aprovado pelo Ministério do Ambiente em 1994, seguindo um percurso mais directo, a Poente do traçado do Projecto de Execução de 1996.

O desvio do traçado nesta zona estava relacionado com o facto do traçado, na sua ligação com o IP5 antigo, afectar uma pedreira de grande dimensão – Pedreira de Celorico da Beira – da empresa Mota-Engil, S.A., em exploração. Contudo, na presente fase do estudo a análise a este troço final do IP2 permitiu verificar que não existem quaisquer condicionantes que inviabilizem a solução de traçado apresentada para esta zona.

4 . DESCRIÇÃO DO PROJECTO

A área de projecto localiza-se no interior da região centro de Portugal, e está inserida na Unidade Geográfica NUT III – Beira Interior Norte, mais concretamente nos concelhos de Trancoso e Celorico da Beira, abrangendo 12 freguesias (ver **Quadro 1**).

Quadro 1 – Freguesias Atravessadas pelos Diferentes Projectos

Concelhos	Freguesias	Eixo Rodoviário
Trancoso	Trancoso (S. Pedro)	IP2 – Lanço Trancoso / Celorico da Beira / IP5
	Tamanhos	
	Torres	
	Freches	
	Carnicães	
	Vilares	IP2 – Lanço Trancoso / Celorico da Beira / IP5 (Ramo A+B) e Ligação a Vila Franca das Naves
	Vila Franca das Naves	Ligação do IP2 a Vila Franca das Naves
Celorico da Beira	Maçal do Chão	IP2 – Lanço Trancoso / Celorico da Beira / IP5
	Baraçal	IP2 – Lanço Trancoso / Celorico da Beira / IP5 e Ligação do IP2 à EN102
	Açores	IP2 – Lanço Trancoso / Celorico da Beira / IP5
	Forno Telheiro	Ligação do IP2 à EN102 e Beneficiação da EN102
	Celorico (Santa Maria)	Beneficiação da EN102
	S. Pedro de Celorico da Beira	

O projecto contempla os Projectos Base do IP2 – Lanço Trancoso / Celorico da Beira / IP5 e da Ligação do IP2 a Vila Franca das Naves e os Projectos de Execução da Ligação do IP2 à EN102 e da Beneficiação da EN102.

O traçado do **IP2 – Lanço Trancoso / Celorico da Beira / IP5** tem início a Este da actual EN102, nas proximidades de Trancoso, e termina no Nó do IP2 com o IP5 (futura A25), apresentando uma extensão de cerca de 17,5 km.

O primeiro Nó do IP2 – Nó de Trancoso, está implantado sensivelmente ao km 4+000 permitindo as ligações entre o IP2, o IC26 (Variante a Trancoso) e toda a rede viária existente. A partir deste nó, desenvolve-se a Oeste da actual EN102, num troço com cerca de 2 250 m, sendo depois transposta através de uma obra de arte corrente – uma Passagem Superior ao km 6+240. Prevêem-se neste troço duas escapatórias.

A partir daqui o IP2 desenvolve-se com a orientação Sudeste, até ao Nó com a Ligação a Vila Franca das Naves**,** a cerca do km 9+800, e que permite o tráfego entre esta localidade e o IP2.

A cerca do km 11+520 transpõe-se a linha de Caminho de Ferro.

Ao km 14+235 está implantado o Nó de Celorico da Beira, que permite a circulação entre o IP2 e a EN102, na proximidade de Celorico Gare. Neste local a plena via desenvolve-se para Sul até ao Nó em trompete que permite a ligação com o novo traçado do IP5 (A25), permitindo os destinos entre o IP2 e Aveiro e Vilar Formoso.

O projecto base tem como objectivo a definição e fixação da directriz, dentro do corredor aprovado na fase de Estudo Prévio, para uma velocidade base de 100 km/h. O perfil transversal tipo a implementar com 2 x 2 vias, assume uma largura total de 24,10 m, apresentando duas faixas de rodagem com 7,50 m por sentido com duas vias de 3,75 m de largura cada.

Relativamente ao Estudo Prévio (1994) foram introduzidas algumas modificações, com o objectivo de se conseguir uma optimização da compensação do movimento de terras, procurando minimizar e/ou mesmo obviar eventuais zonas de depósito de materiais, a par de evitar à construção de aterros de grande altura e assim encontrar uma solução que melhor se adapte ao modelado natural do terreno.

De acordo com a nova rasante do IP2 e face às condições do terreno foram considerados quatro viadutos:

- → O Viaduto V1 localizado entre o km 0+875,0 e km 1+010,0 (extensão de cerca de 135 m), que permite o atravessamento de uma linha de água importante (ribeira do Alcaide) e o restabelecimento de um caminho existente;
- → O Viaduto V2 localizado entre o km 5+377,5 e km 5+600,0 (extensão de cerca de 223 m), que permite o atravessamento de várias linhas de água;
- → O Viaduto V3 situado do km 5+915,0 ao km 6+195,0 (extensão de cerca de 280 m), que permite o atravessamento da ribeira das Canadas;
- → O Viaduto V4, com uma extensão de 555 m, desenvolve-se sobre o Vale de Carnicães (ribeira de Tamanhos), entre o km 7+950,0 e o km 8+500,0 respectivamente, com o objectivo de reduzir os impactes, quer visuais quer de ocupação, numa zona de agricultura intensa.

A inserção da **Ligação do IP2 a Vila Franca das Naves** faz-se a cerca do km 9+800 do IP2, através de um nó em trompete, permitindo as ligações entre o IP2 e a rede viária existente, composta essencialmente pela EN226, EN340, EM580, EM591 e EM592, além dos caminhos rurais.

O traçado desenvolve-se no sentido Oeste-Este, terminando na povoação de Vila Franca das Naves através de uma rotunda de nível, centrada na EN340. O início da Ligação a Vila Franca das Naves coincide com o início do Ramo A+B do Nó em trompete com o IP2. Até sensivelmente ao km 1+500, o traçado desta ligação desenvolve-se paralelamente à ribeira de Vilares, inflectindo depois para Nordeste, entroncando com a EM580 existente, junto à povoação de Vilares.

A cerca do km 2+335 localiza-se o nó desnivelado com a EM580, que a permite uma maior segurança de circulação tanto na Ligação a Vila Franca das Naves como à EM580. A partir do nó, o traçado acompanha a EM580 até Vila Franca das Naves.

Ao longo de todo o traçado da Ligação a Vila Franca das Naves foi prevista uma via de lentos, com uma extensão de cerca de 2 100 m. A partir do ponto alto, que se localiza a cerca do km 2+990, o perfil longitudinal inflecte a inclinação até ao km 3+970, obrigando a outra via de lentos com uma extensão de 1 335 m, no sentido do IP2.

O projecto base teve como objectivo a definição e fixação da directriz para uma velocidade base de 60 km/h.

O perfil transversal tipo a implementar nesta ligação assume uma largura total de 11,50 m, apresentando uma faixa de rodagem com 7,0 m com duas vias de 3,50 m de largura cada, uma em cada sentido e duas bermas direitas pavimentadas com 2,25 m de largura cada.

A **Ligação do IP2 à EN102** inicia-se a cerca de 500 m da localidade de Celorico – Gare e termina no IP2 no denominado Nó de Celorico da Beira. Esta ligação tem uma extensão aproximada de 5,6 km.

Uma vez que a região atravessada se caracteriza pela escassez de solos de boa aptidão agrícola e de cultivo, houve a preocupação de afectar o menos possível, com a passagem da rodovia, esses locais.

O facto de não existirem acidentes orográficos difíceis de transpor na Ligação do IP2 à EN102 faz com que o traçado da Ligação do IP2 à EN102 possua boas características geométricas. Houve a preocupação de evitar um traçado demasiado rectilíneo, mas no qual não era possível realizar uma adequada coordenação em planta e perfil longitudinal, o que se conseguiu, na solução apresentada, com a introdução de uma pequena sinuosidade.

A velocidade base adoptada é de 80 km/h, sendo o perfil transversal da plataforma constituído, em secção corrente, por uma faixa de rodagem com 7,0 m, com duas vias com 3,5 m cada e uma inclinação para o exterior com 2,5% e duas bermas direitas com 1,5 m e a inclinação da faixa de rodagem.

Em perfil longitudinal as inclinações não ultrapassam os 5% o que confere à via boas características de traçado, razão pela qual a velocidade base acaba por ser de 100 km/h em vez dos 80 km/h previstos.

Nesta ligação estão previstos os seguintes nós: Nó 1 – Rotunda de Ligação com a EN102 existente; Nó 2 (ou Nó de Baraçal) – Nó desnivelado na ligação com o EM501 e que serve as localidades de Baraçal e Cortegada e o Nó 3 – Nó com o IP2.

No Nó 1, que corresponde à Rotunda de Ligação com a EN102 actual, insere-se também a ligação a Celorico – Gare, através da EN102, bem como a ligação a Casas do Rio. Desde este local e até Celorico da Beira o tráfego circulará através da actual EN102 a qual é também objecto de beneficiação e remodelação parcial.

O Nó 2, que garante o acesso às localidades de Baraçal e Cortegada, terá uma geometria que conjuga um quarto de trevo com um meio diamante associados em ambos os casos a uma rotunda. Desta forma reduz-se a velocidade de circulação na via secundária, evita-se uma maior largura da obra de arte para inserir as viragens à esquerda e compatibilizam-se acessos. A geometria proposta resultou da necessidade de o adaptar às características orográficas da zona, dado que os volumes de tráfego previstos são muito reduzidos.

Através do Nó 3 far-se-á uma parte considerável dos movimentos do tráfego para Norte, tendo Celorico da Beira como origem / destino. A sua geometria tem a forma de um trompete. Na medida em que no Projecto Base do IP2 está prevista a sua localização bem como das vias de abrandamento e aceleração e a obra de arte, em Passagem Superior, o Projecto de Execução da Ligação do IP2 à EN102 inclui apenas os ramos do nó.

Está também incluída no estudo a **Beneficiação da EN102** entre a Variante Sul de Celorico e a Ligação do IP2 à EN102, numa extensão aproximada de 1,6 km. Este trecho não tem em virtude dos condicionamentos resultantes da ocupação lateral, em parte do traçado, e também da existência de uma ponte no rio Mondego que é necessário aproveitar, as características geométricas correspondentes à velocidade base da referida ligação ao IP2. Por isso apenas se propõe a rectificação, para valores correspondentes à velocidade base de 60 km/h, de três curvas circulares.

A secção transversal da EN102 será composta por uma faixa de rodagem de 7,0 m e duas bermas direitas com 1,5 m. Não haverá lugar, neste trecho da EN 102, à inclusão da sobrelargura de 0,75 m.

Este troço da EN102, entre a variante Sul de Celorico e Celorico – Gare, será a prazo, com a execução do IP2, uma via com características urbanas. Assim, em parte, em vez de bermas e valetas terá apenas faixa de rodagem e passeios, o que transmitirá aos utentes a ideia de que neste troço as condições de circulação são diferentes das existentes na Ligação ao IP2.

Em termos de movimentação de terra, conforme mostra o **Quadro 2**, no lanço do IP2 em estudo é esperado um excesso de terras (41 mil m^3), enquanto na Ligação do IP2 a Vila Franca das Naves prevê-se um saldo negativo (-63 mil m^3). Verifica-se em relação ao Projecto de Execução da Ligação do IP2 à EN102 um excesso de terras (69 mil m^3), já que os volumes de terras a escavar excede em cerca de 20% o necessário para a execução dos aterros. No troço da EN102 a beneficiar o saldo de terras é também positivo da ordem dos 10 mil m^3.

Quadro 2 – Volume de Terras Envolvidas nas Escavações e Aterros

Troços	*Decapagem (10^3 m^3)*	*Escavação (10^3 m^3)*	*Aterro (10^3 m^3)*	*Saldo (10^3 m^3)*
IP2 – Lanço Trancoso / Cel. Beira / IP5	*438*	*1 973*	*1 932*	*41*
Ligação do IP2 a Vila Franca das Naves	*63*	*316*	*379*	*- 63*
Ligação do IP2 à EN102	*106*	*342*	*273*	*69*
Beneficiação da EN102	*4*	*15*	*5*	*10*
TOTAL	**611**	**2 646**	**2 589**	**57**

Em termos globais, o valor final para os traçados em estudo, cerca de cerca de 57 mil m^3 de excesso de terras, pode-se considerar como pouco significativo face ao volume total a movimentar.

Alguns dos materiais provenientes das escavações poderão ser utilizados na construção dos aterros. Contudo, nem sempre todos os materiais escavados têm características para constituir os aterros, o que será provável ocorrer também neste caso, levando à eventual necessidade de recorrer a manchas de empréstimo. Esses materiais poderão ser obtidos em pedreiras em exploração existentes na região.

A concepção geral do sistema de drenagem transversal teve como principal objectivo o restabelecimento dos cursos de água interferidos pelos traçados considerando as suas características e o meio envolvente e tendo sempre a preocupação da minimização dos potenciais impactes ambientais negativos.

A drenagem transversal permitirá drenar o caudal de cheia centenária das linhas de água interceptadas. Deste modo, ao nível da drenagem transversal, o projecto prevê a construção de um total de 124 PH distribuídas da seguinte forma:

- → 49 na Plena Via do IP2, incluindo restabelecimentos;
- → 21 nos ramos dos Nós de Ligação;
- → 23 na Ligação do IP2 a Vila Franca das Naves (incluindo nós e restabelecimentos);
- → 27 na Ligação do IP2 à EN102 (incluindo nós e restabelecimentos);
- → 4 na Beneficiação da EN102, das quais 3 são o prolongamento das existentes.

O tráfego médio diário previsto e a sua evolução, considerando como referência o ano de início de exploração (2009), o ano intermédio (2019) e o ano horizonte (2029), encontra-se representado no **Quadro 3**.

Quadro 3 – Tráfego Médio Diário Anual (TMDA)

Troço	2009				2019				2029			
	Lig.	Pes.	%Pes.	Total	Lig.	Pes.	%Pe.	Total	Lig.	Pes.	%Pes.	Total
Plena Via do IP2												
Início do Traçado - Nó de Trancoso	4 186	394	8,6	4 580	5 806	490	7,8	6 296	6 915	599	8,0	7 514
Nó de Trancoso - Nó de V. F. das Naves	9 917	964	8,9	10 881	13 409	1 169	8,0	14 578	15 559	1 393	8,2	16 952
Nó de V. F. Naves - Nó de Cel. da Beira	9 311	848	8,3	10 159	12 847	1 047	7,5	13 894	15 226	1 273	7,7	16 499
Nó de Cel. da Beira – Nó de Ligação ao IP5	7 715	726	8,6	8 441	10 685	899	7,8	11 584	12 706	1 095	7,9	13 801
Ligações												
Ligação do IP2 a Vila Franca das Naves	1 464	188	11,4	1 652	1 787	196	9,9	1 983	1 964	206	9,5	2 170
Ligação do IP2 à EN102	2 304	159	6,5	2 463	2 896	171	5,6	3 067	3 275	185	5,3	3 460

A abertura ao tráfego do lanço em estudo está prevista para o ano 2009.

5 . DESCRIÇÃO DO ESTADO ACTUAL DO AMBIENTE

O projecto em análise insere-se numa zona de carácter rural em territórios dos concelhos de Trancoso e Celorico da Beira numa zona planáltica em que altitude média não ultrapassa os 800 m.

Os vales que sulcam o território atravessado, inseridos nas bacias hidrográficas dos rios Douro e Mondego, são em geral largos, aplanados e pouco profundos, correspondendo a ribeiras como a do Alcaide (ou Freixo), a das Canadas, a de Tamanhos e a de Vilares.

Do ponto de vista geológico as rochas presentes pertencem ao maciço granítico, embora se observem alguns locais com rocha decomposta constituída por materiais mais soltos e recentes como as aluviões.

Os solos daqui resultantes apresentam, em geral, reduzido a médio valor agrícola intercalando-se, no entanto, com manchas de maior valor que incluem as aluviões e que fazem parte da Reserva Agrícola Nacional (RAN) e que se encontram localizados nas zonas mais baixas e junto aos vales de alguns cursos de água que atravessam a zona, como ribeiras do Alcaide, Tamanhos, Vilares e da Quinta de S. Bento.

Nestas zonas baixas na dependência de solos aluvionares praticam-se sistemas agrícolas intensivos que têm como base a horticultura, milho e pomares. A agricultura praticada é de carácter tradicional, composta por associação de diversas culturas, com a utilização dos solos mais férteis e que se pratica em parcelas em geral de reduzida a média dimensão. O olival e a vinha têm aqui alguma expressão.

De referir que as freguesias atravessadas pelos traçados, dos concelhos de Trancoso e Celorico da Beira, pertencem à área geográfica de produção de vinhos da denominação de origem (DO) Beira Interior, de acordo com a Portaria n.º 165/2005, de 11 de Fevereiro.

Ao nível das espécies florestais verifica-se que o estrato arbóreo é dominado pelo pinheiro bravo e carvalho negral, verificando-se em menor escala a presença do sobreiro e o carvalho roble. O castanheiro, largamente cultivado, aparece em manchas em monocultura para produção de fruto.

As linhas de água são geralmente enquadradas por vegetação ripícola de amieiros, freixos e salgueiros. Ao longo das vias de comunicação a presença destas espécies é nalguns casos também notada.

A par dos terrenos agro-florestais aparecem largas manchas de incultos e matos. Os giestais e os urgeirais constituem a maior parte das áreas de matos da área em estudo.

As áreas urbanas mais próximas resumem-se a pequenos aglomerados, como é o caso de S. Martinho, Avelal e Chafariz do Vento, nas proximidades do traçado do IP2. As maiores densidades de construções/habitações ocorrem a mais de 1 km dos traçados, com excepção para a povoação de Vila Franca das Naves, já no final da ligação do IP2 a esta povoação, e para as habitações que ladeiam o troço da EN102 a beneficiar.

Em termos climáticos, verifica-se que o Inverno é chuvoso com temperaturas baixas e o Verão apresenta-se pouco chuvoso e com temperaturas moderadas. Existem ainda condições para a formação de nevoeiros nos meses mais frescos.

O traçado desenvolve-se no essencial na Bacia Hidrográfica do rio Mondego, sub-bacia da ribeira de Tamanhos, interferindo contudo também com a ribeira do Alcaide pertencente à Bacia Hidrográfica do rio Douro (sub-bacia do Côa).

A qualidade das águas superficiais apresenta sinais de alguma contaminação orgânica e bacteriológica, sendo principalmente afectada pela descarga de águas residuais domésticas. Na zona dos eixos viários em análise as águas são utilizadas essencialmente para rega.

Quanto à qualidade do ar, a área de desenvolvimento dos traçados apresenta-se como uma zona rural pouco poluída caracterizada por níveis muito baixos da maioria dos poluentes atmosféricos.

Em termos de ruído ambiente, a zona pelas suas características gerais de ocupação humana - fracamente povoada e rural -, é classificada como pouco ruidosa, embora próximo de vias de comunicação mais importantes (EN102 e EN340), se assista a um ambiente mais perturbado em termos sonoros.

Em termos ecológicos, verifica-se a importância das áreas arborizadas, pinhal, vegetação natural (o que resta da vegetação climácica) e das zonas ribeirinhas. A maioria da fauna residente é migradora, e face ao elevado nível de intervenção a que foram sujeitos os outros biótopos, encontra nestas áreas um dos principais sítios de refúgio e nidificação.

As zonas de agrícolas e de matos constituem biótopos de menor diversidade biológica, que apresentam uma sensibilidade ecológica inferior, uma vez que são zonas sujeitas a uma elevada intervenção humana, onde ocorrem essencialmente espécies com características mais antropóficas.

Na área de projecto não se identificam zonas especiais de conservação ou protecção da natureza ou sítios da Rede Natura 2000. Refira-se apenas a proximidade às áreas de conservação da natureza *"Parque Natural da Serra da Estrela"* e *"Sítio da Rede Natura 2000 Serra da Estrela – 2.ª Fase"*, que se localizam a cerca de 2 km a Sul da Ligação do IP2 à EN102 (Celorico - Gare).

A paisagem é dominada pelo uso florestal, sobretudo em zonas mais declivosas e onde a capacidade de absorção visual das novas infraestruturas é mais elevada. Nas zonas mais baixas, com declives mais suaves, surgem os usos urbanos e agrícolas, e onde a sua maior abertura e exposição conferem uma menor capacidade de absorção visual, e assim um impacte mais elevado das novas vias.

O vale da ribeira do Alcaide e o vale de Carnicães, atravessados pelo IP2, e as zonas de vinha presentes na parte final da Ligação a Vila Franca das Naves principalmente apresentam-se como as zonas que se destacam em termos paisagísticos.

Os concelhos atravessados pelo IP2 e respectivas ligações apresentam uma variação negativa da população, ainda que ligeira. A tendência gradual para o envelhecimento da população está também presente, verificando-se o aumento da população mais idosa e diminuição da população jovem.

Nas actividades económicas é evidente o decréscimo das actividades agrícolas e o grande aumento dos serviços, que é o sector mais representativo. Não foram identificadas unidades industriais importantes junto aos traçados em estudo. Há, contudo, a assinalar a existência de zonas industriais em Trancoso, Vila Franca das Naves e Celorico da Beira.

A actividade comercial encontra-se limitada a uma empresa de comercialização de equipamentos de climatização e a um café/restaurante no Nó de Trancoso do IP2 – Trancoso / Celorico da Beira / IP5 (Projecto Base) e a algumas oficinas auto ao longo da EN102, no troço a beneficiar. Ao km 1+700 do IP2, a cerca de 250 m do traçado do lado direito da via, situa-se um estabelecimento turístico – consiste num espaço de Turismo Rural, designado por Quinta da Ribeira do Alcaide.

Na zona existe uma rede relativamente densa de estradas, sendo contudo a EN102 a principal via, que liga Trancoso e Celorico da Beira.

O IP2 encontra-se previsto no Plano Rodoviário Nacional, que constitui o plano hierarquicamente superior em termos de ordenamento e estruturação da rede viária nacional. A nível concelhio é intenção de ordenamento a melhoria das condições de circulação e de acessibilidade proporcionadas pela implantação desta via. Ambos os concelhos têm o seu Plano Director Municipal aprovado e, no caso de Trancoso, encontra-se um espaço canal reservado para a implantação desta via.

Em resultado da prospecção arqueológica realizada ao longo dos traçados em estudo e sua envolvente próxima foram identificados 59 sítios de interesse (46 ao longo do IP2, 5 na Ligação a Vila Franca das Naves e 8 na Ligação à EN102. Não foram identificados sítios patrimoniais de interesse na Beneficiação da EN102). De um modo geral, constituem elementos que, por si só, não possuem relevante valor patrimonial, mas inseridos no seu conjunto são estruturantes na paisagem.

6 . AVALIAÇÃO DE IMPACTES

6.1. Avaliação Global de Impactes

Genericamente, os impactes negativos identificados são mais significativos na fase de construção, devido às obras necessárias à implantação da estrada, passando depois a pouco significativos na fase de exploração, devido à implementação de medidas de minimização, que reduzirão os impactes nos factores sensíveis, a níveis aceitáveis.

Na fase de construção os impactes negativos mais importantes referem-se à perturbação do quotidiano das populações, das condições de conforto e de acessibilidade – que são impactes temporários e reversíveis –, à alteração da morfologia e paisagem e a afectação de áreas agrícolas e algumas habitações que são impactes permanentes e irreversíveis, embora mitigáveis e/ou susceptíveis de compensação.

A fase de exploração, em contrapartida, afigura-se globalmente positiva e com efeitos sobretudo regionais. Contudo, também a nível local o projecto é considerado decisivo pela melhoria das condições de circulação e acessibilidade entre as sedes dos concelhos de Trancoso e Celorico da Beira. É por isso considerado este, de um modo geral, um impacte positivo, permanente e de magnitude elevada.

Em termos das alterações no **relevo** e na **geologia**, os impactes identificados ocorrem sobretudo na fase de construção, alterando a topografia existente, de forma directa e irreversível pela realização de cortes no terreno e construção de taludes para implantação das vias.

A análise do projecto revelou que existe um excesso de terras, que se pode considerar como globalmente reduzido (cerca de 57 mil m^3). Embora alguns destes materiais possam ser utilizados na constituição dos aterros, prevê-se a necessidade de recorrer a materiais de empréstimo. A sua obtenção poderá ser feita em pedreiras existentes na região.

Na fase de exploração os potenciais impactes em termos geológicos e geotécnicos estão associados a eventuais dificuldades de estabilização dos taludes de aterro ou escavação de maiores dimensões, mas cujo risco poderá ser minimizado com as medidas previstas no projecto de execução, pelo que os impactes poderão classificar-se de reduzidos.

Ao nível dos **solos / uso do solo** prevê-se a afectação essencialmente de áreas agrícolas e florestais, associadas aos vales das principais linhas de água existentes. Os terrenos agrícolas são ocupados na sua maioria por culturas de sequeiro e de regadio, pastagens, pequenas hortas, vinha e olival. As áreas florestais são ocupadas sobretudo por pinhal.

As restantes afectações são pouco significativas e correspondem sobretudo a áreas de matos e incultos. Em termos de afectação de construções, prevê-se a destruição de 1 habitações, 6 anexos agrícolas, 1 armazém e 1 construção em ruínas. Serão também afectados 13 poços e 5 tanques.

Considera-se a este nível que os impactes originados pela construção e exploração da estrada são negativos, permanentes, irreversíveis e de magnitude moderada.

Ao nível das **condições climáticas** há a referir a possibilidade de ocorrência de situações de nevoeiro e eventualmente gelo em situações extremas de temperaturas baixas inerentes às características da própria região. Estes impactes são contudo reduzidos.

Ao nível da **hidrologia e hidrogeologia**, os impactes resultarão no essencial da impermeabilização da faixa de terreno de implantação da estrada e da intercepção de algumas linhas de água. Não são de prever problemas ao nível da drenagem das águas dada a execução de viadutos e passagens hidráulicas para o seu atravessamento. No caso da beneficiação da EN102, a travessia do rio Mondego continuará a ser feita através da ponte existente.

Globalmente, face à afectação dos escoamentos e infiltração natural e de algumas infraestruturas hidráulicas, considera-se que os impactes nos recursos hídricos durante a fase de construção são reduzidos a moderados. Na fase de exploração o projecto irá gerar impactes reduzidos.

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

Os impactes na **qualidade do ar** durante a fase de construção poderão ter algum significado devido à formação emissões de poeiras, de partículas, e gases poluentes resultantes das acções de construção para as habitações e áreas agrícolas existentes, mas são, no entanto, impactes temporários e localizados. Na fase de operação não se esperam problemas neste factor ambiental.

Ao nível do **ruído**, os impactes terão maior significado na fase de construção devido à circulação de máquinas e aos trabalhos de movimentação de terras. Esporadicamente nalgumas zonas de escavação, onde ocorrem rochas mais duras os trabalhos de construção poderão ser mais ruidosos, embora a fraca ocupação humana da envolvente não faça classificar estes impactes de muito significativos. Na fase de exploração foram preconizadas barreiras acústicas junto dos receptores mais sensíveis, garantindo o bem-estar das populações mais próximas dos traçados.

Outro tipo de impacte previsto é a destruição do **coberto vegetal** ao longo da faixa de intervenção. Este impacte reveste-se contudo de pouca importância, uma vez que não são atravessadas áreas de valor ecológico. Os impactes esperados mais significativos ocorrerão nas áreas de pinhal e nas zonas de vegetação ribeirinha / matos de folhosas.

De igual modo, não se verificam impactes com significado a nível da **fauna**, devido ao baixo valor ecológico das faixas a afectar pela sua implantação.

Na **paisagem** os principais impactes resultarão das alterações morfológicas e paisagísticas a que se associam um conjunto de acções que afectam negativamente a paisagem. A alteração paisagística da faixa de intervenção assume-se como um impacte de carácter permanente e de magnitude moderada, já que as futuras vias apresentam nalguns casos acessibilidades visuais a partir da das populações da envolvente. O usufruto da paisagem por parte dos futuros utilizadores da via, constitui em contrapartida um impacte positivo de carácter permanente.

Em **termos socioeconómicos**, a fase de construção implica a ocorrência de alguns impactes negativos, nomeadamente pelos incómodos causados pelos trabalhos de construção e circulação de veículos pesados e perturbações nas acessibilidades, ocorrendo perturbação do quotidiano das populações e das respectivas condições de conforto, na afectação de áreas agrícolas e algumas habitações. Haverá, no entanto, também impactes positivos como a criação de emprego e a dinamização de actividades comerciais.

Na fase de exploração, os impactes socioeconómicos são globalmente positivos e muito significativos. O projecto contribuirá para a melhoria da rede viária local e regional, sendo este um aspecto de indução de desenvolvimento a nível económico e social. A construção deste troço do IP2 permitirá assim a melhoria das acessibilidades aos concelhos de Trancoso e de Celorico da Beira e o cumprimento dos objectivos do Plano Rodoviário Nacional e das intenções de ordenamento municipal.

6.2. Síntese de Impactes por Projecto

Em relação aos diferentes projectos destacam-se como **principais impactes negativos**, que ocorrem de forma mais significativa na fase de construção, os seguintes:

→ **IP2 – Lanço Trancoso / Celorico da Beira / IP5**

- Alterações na morfologia do terreno, devido designadamente a aterros e escavações de dimensões superiores a 10 m (neste último caso, nas zonas de ocorrência de rochas medianamente a pouco alterada o desmonte será feito com recurso a explosivos);

- Eventual intercepção da rede de circulação / percolação de águas em algumas escavações, como é o caso das que ocorrem entre os km 3+600 a 4+200, km 4+300 a 4+950, km 6+220 a 6+500 e km 10+300 a 10+500, originando, em zonas localizadas, ressurgências nos taludes;

- Possibilidade de rebaixamento dos níveis freáticos nas zonas de aterro entre os km 0+000 a 0+875, km 11+750 a 12+380, km 12+820 a 14+150 e km 15+970 a 16+230;

- Afectação de solos pertencentes à Reserva Agrícola Nacional (RAN) e/ou à Reserva Ecológica Nacional (REN);

- Afectação de espaços agrícolas e florestais, designadamente associados aos vales das principais linhas de água existentes (ribeira de Alcaide, das Canadas, dos Tamanhos, de Vilares e da Quinta de S. Bento).

  Os espaços agrícolas são ocupados essencialmente por pastagens, pequenas hortas, vinhas e algum olival. Nas áreas florestais destaca-se a interferência com áreas de pinheiro bravo, carvalhos e castanheiros. A afectação das principais manchas de carvalhos e castanheiros dá-se pela implantação da via no troço inicial até ao Nó de Trancoso;

- Destruição de zonas com vegetação ripícola, designadamente associada às ribeiras de Canadas, Tamanhos, Vilares e Quinta de S. Bento;

- Afectações directas de uma habitação e de um armazém, na zona do Nó de Trancoso, e de seis pequenos anexos agrícolas aos km 2+910, 3+330, 3+850 (2 anexos), 15+575 e 15+725, de um armazém ao km 3+800 e de uma construção em ruínas ao km 3+050;

- Prevê-se que a execução do traçado venha a afectar directamente (destruir) 17 poços e 4 tanques e indirectamente (eventual afectação dos nível freático) 16 poços e 2 tanques. No início do traçado poderá verificar-se uma eventual interferência com a fossa séptica de S. Martinho;

- Interferência com as ribeiras de Alcaide, Canadas, Tamanhos, Vilares e Quinta de S. Bento. Nos três primeiros casos a travessia das linhas de água será feita através de viadutos; em relação às restantes o restabelecimento será garantido por passagens hidráulicas (PHs);

- Impermeabilização de solos aluvionares e coluvionares, que correspondem a cerca de 14% dos solos ocupados pela plena via do IP2;

- Descarga de águas de escorrência sobre as bacias da ribeira de Canadas, ribeira da Quita de S. Bento, linha de água que nasce em Cabeça Pequena e linha de água que nasce em Penedo Torrão;

- As alterações do ambiente sonoro que implicam impactes significativos durante a fase de exploração ocorrem em 3 dos 14 locais de medição. Estes locais dizem respeito a zonas de habitações, pelo que foi previsto a localização de barreiras acústicas nestes troços;

- Impacte visual do troço inicial do IP2 devido à elevada exposição deste eixo a partir da EN102 e lugares de S. Martinho e Chafariz do Vento;

- Durante a fase de construção, ocorrerá uma diminuição da qualidade de vida das populações derivada de condicionalismos em termos de circulação rodoviária, em particular na EN102 e do aumento do nível de ruído e de poeiras.

→ **Ligação do IP2 a Vila Franca das Naves**

- Alterações na morfologia do terreno, devido designadamente a aterros e escavações de dimensões superiores a 10 m (neste último caso, realce-se a escavação que ocorrerá no troço entre os km 2+420 e 3+060, onde se prevê o uso de explosivos);

- Possibilidade de interferência com os níveis freáticos na zona de aterro situada ao km 1+470 a 2+420;

- Intercepção de duas linhas de água de maior expressão, afluentes da ribeira de Vilares, a cerca dos km 1+010 e 4+080.

- Afectação de solos pertencentes à Reserva Agrícola Nacional (RAN) e/ou à Reserva Ecológica Nacional (REN);
- Destruição de zonas de pinhal;
- Atravessamento de áreas agrícolas ocupadas por culturas de regadio, pomares, vinha e olivais;
- Durante a fase de construção, ocorrerá uma diminuição da qualidade de vida das populações derivada de condicionalismos em termos de circulação rodoviária, em particular na EM580 e do aumento do nível de ruído e de poeiras.

→ **Ligação do IP2 à EN102**

- Alterações à morfologia do terreno;
- Recurso a explosivos em quatro zonas de escavação, onde ocorrem rochas medianamente a pouco alterada (km 1+200 a 1+400, km 1+950 a 2+200, km 3+650 a 7+275 e km 5+175 a 5+225);
- Prevê-se que a execução do traçado venha a afectar directamente (destruir) 1 poço;
- Afectação de solos pertencentes à Reserva Agrícola Nacional (RAN) e/ou à Reserva Ecológica Nacional (REN);
- Destruição de zonas de pinhal e áreas onde ocorrem carvalhos, amieiros, salgueiros e alguns sobreiros.

→ **Beneficiação da EN102**

- Interferência com uma casa de habitação de construção precária e uma construção abandonada existentes no final do traçado;
- Durante a fase de construção, ocorrerá uma diminuição da qualidade de vida das populações derivada de condicionalismos em termos de circulação rodoviária, em particular na EN102 e do aumento do nível de ruído e de poeiras.

Em relação aos **principais impactes positivos** dos vários projectos, associados sobretudo à fase de exploração, é de realçar:

→ **IP2 – Lanço Trancoso / Celorico da Beira / IP5**

- Melhoria das acessibilidades, pela articulação com vias da rede fundamental (caso do IP5) e da rede nacional complementar (caso da EN102), passando a dispor de ligações mais rápidas e seguras com o exterior, o que terá importantes reflexos na dinamização das actividades económicas (indústria, comércio e turismo);

- Em termos de ordenamento dos concelhos atravessados o projecto apresenta-se com um impacte positivo muito importante, permitindo a melhoria das acessibilidades inter-concelhias entre Trancoso e Celorico da Beira;

- Desenvolvimento das actividades económicas (indústria, comércio e turismo), destacando-se o seu importante papel na dinamização das zonas industriais de Trancoso, Vila Franca das Naves e Celorico da Beira;

- Potenciação do desenvolvimento e redução do isolamento geográfico que actualmente caracteriza a região, atenuando (ou mesmo invertendo) o já longo processo de desertificação que vem sofrendo.

→ **Ligação do IP2 a Vila Franca das Naves**

- Melhoria das acessibilidade através da implantação de um eixo rodoviário alternativo à EM580 que liga de forma mais directa Vila Franca das Naves a Celorico da Beira e Trancoso, designadamente à sua zona industrial, com melhores condições de circulação e sem a necessidade de atravessamento pelo interior das povoações;

- Desvio do tráfego de veículos, designadamente de pesados, de povoações como Vilares, Maçal do Chão e Tamanhos.

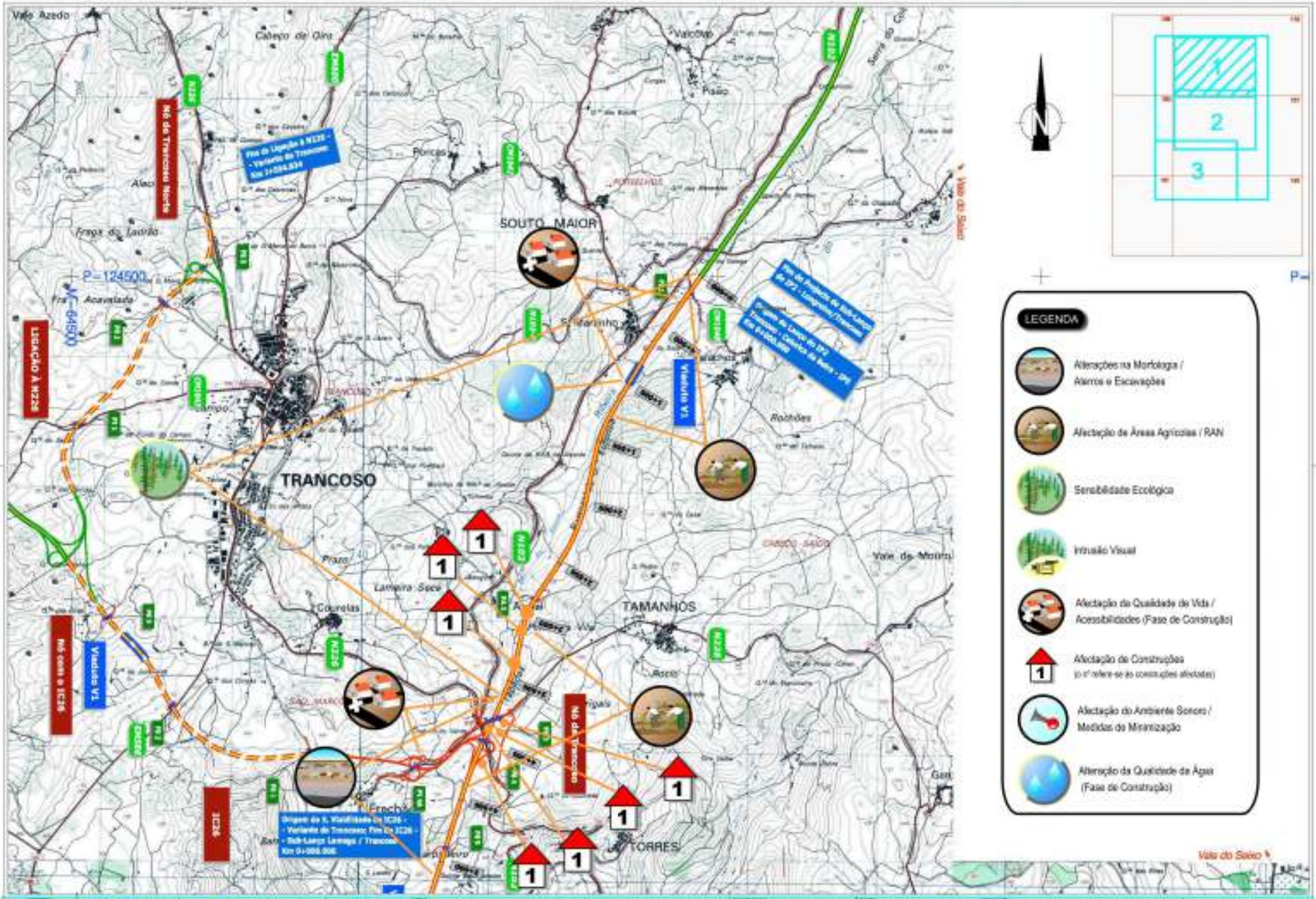
→ **Ligação do IP2 à EN102 e Beneficiação da EN102**

- Melhoria das acessibilidade através da criação de um eixo rodoviário alternativo à estrada municipal existente, ligando de forma mais directa e com melhores condições de circulação Celorico da Beira a Baraçal e Cortegada;

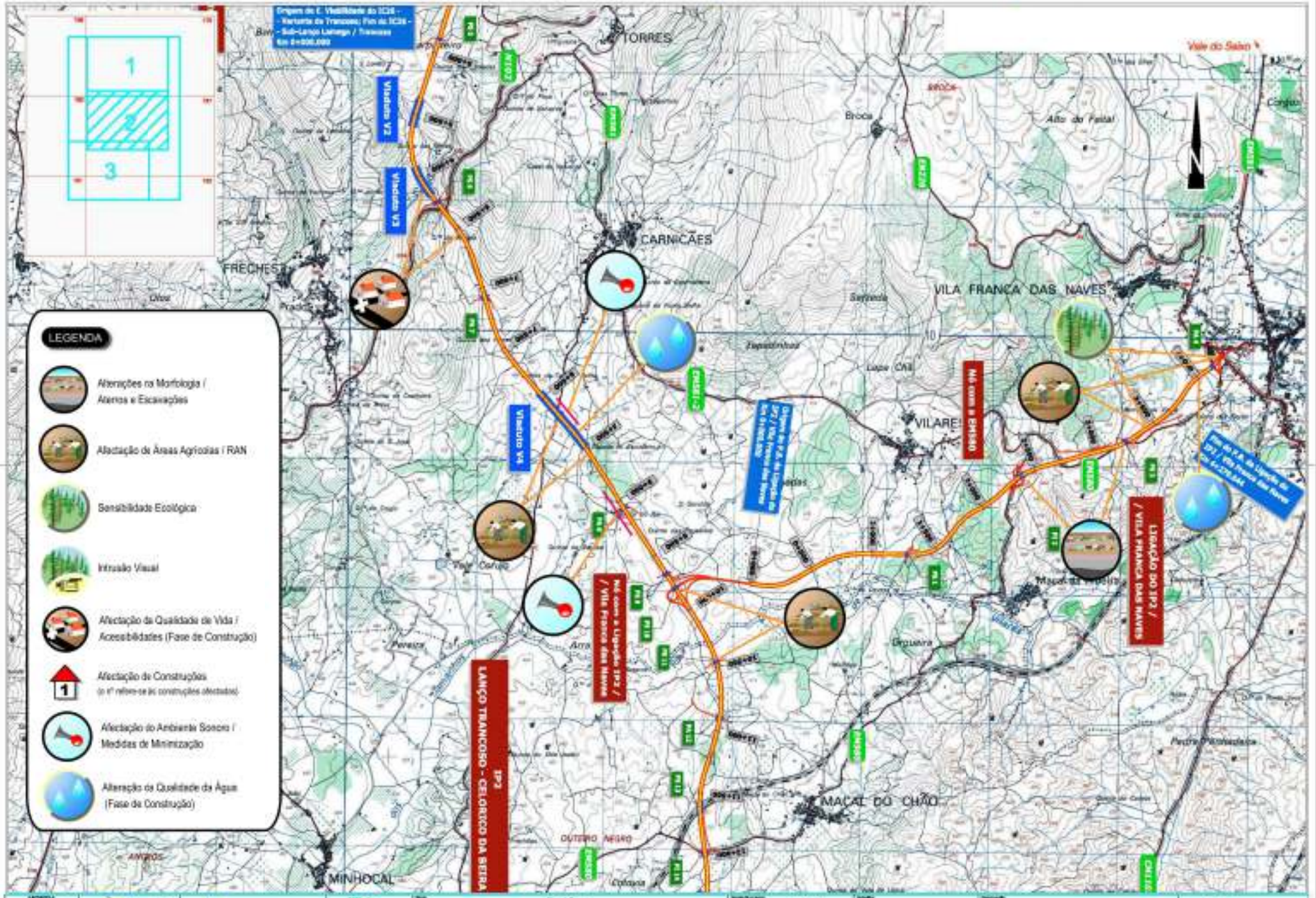
- Desvio do tráfego de veículos, designadamente de pesados, da povoação de Baraçal.

Em síntese, poderá concluir-se que os impactes negativos avaliados são claramente compensados pelos impactes positivos resultantes sobretudo da melhoria das acessibilidades regionais e locais.

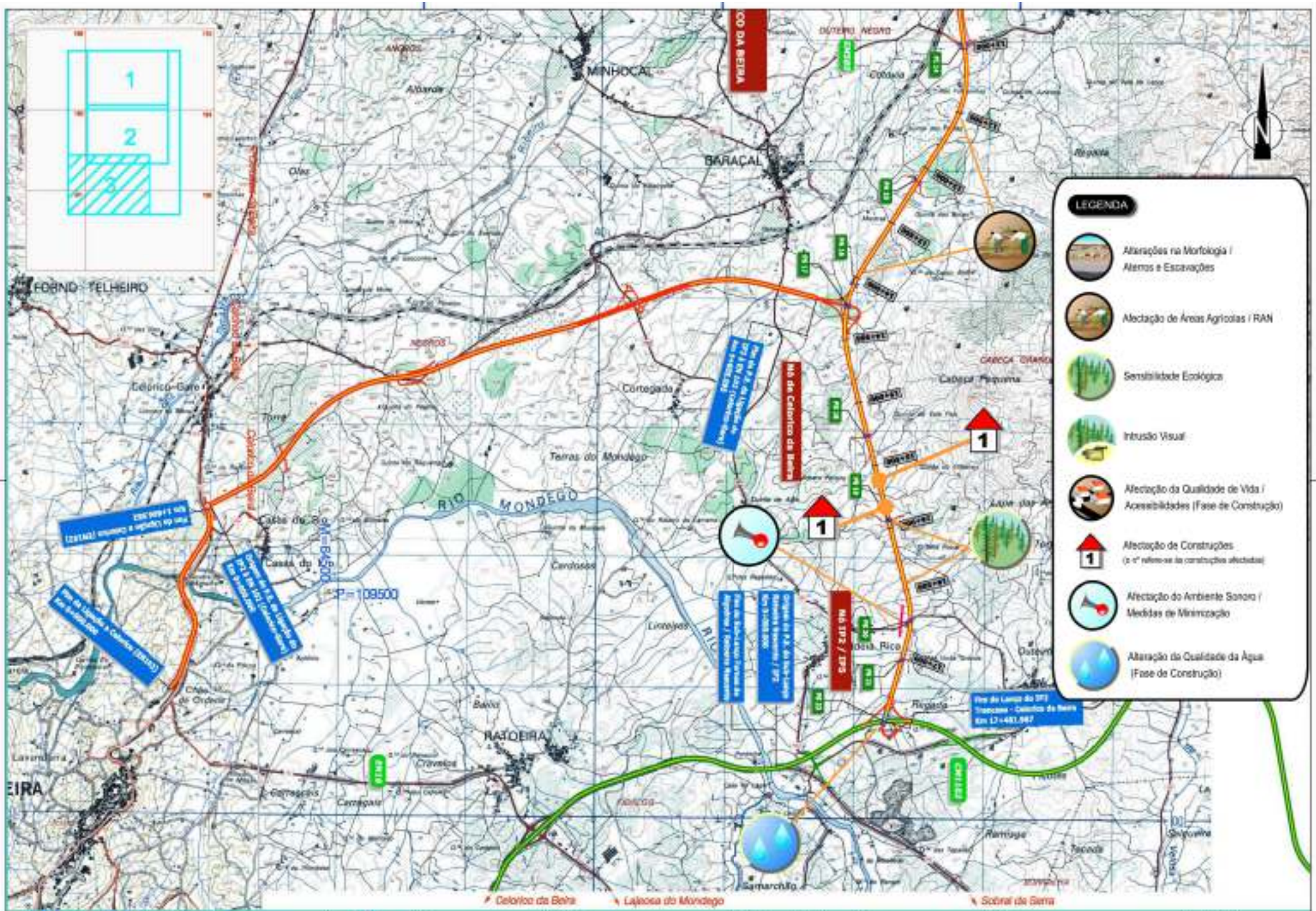
Na **FIG. 3** apresenta-se uma síntese da localização dos principais impactes identificados com a implantação desta via.



Vale Azedo
Cabeço de Oira
Valcovo
Pisão
Porcas
SOUTO MAIOR
Fraga do Ladrão
P=124500
M=64500
LIGAÇÃO À N226
Viaduto V1
Rochões
TRANCOSO
Prazo
Lameira Seca
Courelas
TAMANHOS
Vale de Mouro
Viaduto V1
Nó com o IC26
Nó de Trancoso
IC26
TORRES
Vale do Seixo
1
2
3
LEGENDA
Alterações na Morfologia / Aterros e Escavações
Afectação de Áreas Agrícolas / RAN
Sensibilidade Ecológica
Intrusão Visual
Afectação da Qualidade de Vida / Acessibilidades (Fase de Construção)
Afectação de Construções
Afectação do Ambiente Sonoro / Medidas de Minimização
Alteração da Qualidade da Água (Fase de Construção)
IEP
Intecso
Principais Impactes
FIG. 3



LEGENDA
Alterações na Morfologia / Aterros e Escavações
Afectação de Áreas Agrícolas / RAN
Sensibilidade Ecológica
Intrusão Visual
Afectação da Qualidade de Vida / Acessibilidades (Fase de Construção)
Afectação de Construções
Afectação do Ambiente Sonoro / Medidas de Minimização
Alteração da Qualidade da Água (Fase de Construção)
TORRES
CARNICÃES
FRECHES
VILA FRANCA DAS NAVES
VILARES
MACAL DO CHÃO
MINHOCAL
Viaduto V2
Viaduto V3
Viaduto V4
LANÇO TRANCOSO - CELORICO DA BEIRA
IP2
LIGAÇÃO DO IP2 / VILA FRANCA DAS NAVES
Vale do Seixo
Alto do Feital
Broca
Orgueira
Pereira
Vale Corujo
Lapa Chã
Sequeda
Zapadinhos
Pedra Pinhadaica
Colcuia
OUTEIRO NEGRO
IEP
Intecsa
Principais Impactes
FIG. 3



Principais Impactes

FIG. 3

7 . PRINCIPAIS RECOMENDAÇÕES E CONCLUSÕES

Como se viu no ponto anterior as medidas de minimização dos impactes permanentes do projecto estão já previstas, correspondendo à aplicação do enquadramento paisagístico da via e à implantação de barreiras sonoras nos locais onde se identificou como necessárias (km 8+050 e 8+225, do lado Nascente; km 8+900 e 9+100, do lado Poente; e km 16+600 e 16+750, do lado Poente).

Foram ainda identificados como de interesse para o controlo dos impactes do projecto e sua minimização, os programas de monitorização ao nível dos recursos hídricos, qualidade da água e do ambiente sonoro, apresentados sob a forma de um Plano de Monitorização no Relatório Síntese do EIA.

Para a fase de construção, que tem um carácter temporário mas para onde se identificam alguns impactes significativos, as medidas estão principalmente relacionadas com os cuidados a ter no estaleiro e na execução das obras, de modo a minimizar a afectação da qualidade de vida, segurança e acessibilidade das populações envolventes à futura via e reduzir a afectação de solos agrícolas, qualidade do ar e da água e ruído.

No Relatório Síntese do Estudo de Impacte Ambiental foram detalhadamente identificadas todas as preocupações e atitudes a ter durante a construção, que deverão ser incluídas no Caderno de Encargos da obra.

A execução deste troço do IP2 está contemplada no Plano Rodoviário Nacional 2000, encontrando-se inclusive definido na Carta de Ordenamento do Plano Director Municipal de Trancoso um espaço para a sua implantação, o que compatibiliza o projecto com o ordenamento da zona.

Globalmente, conclui-se que os impactes negativos se apresentam controláveis e minimizáveis com as medidas propostas não constituindo um obstáculo à concretização do projecto.

A sua implantação e entrada em funcionamento contribuirá para a melhoria significativa nas acessibilidades regionais, permitindo o acesso directo e rápido à A25. Permitirá face à actual situação, a separação entre o tráfego de acesso local e o tráfego regional que passará a efectuar-se no IP2, numa via com condições de traçado adequadas, evitando-se os estrangulamentos frequentes e a circulação numa via sinuosa como é a EN102. A nível local será assim também positiva esta situação.

Os impactes da sua implantação são globalmente classificados de positivos, de grande importância regional, considerando-se que os benefícios com a sua entrada em exploração compensarão largamente os impactes negativos que ocorrerão sobretudo na fase de construção, sendo na sua maioria temporários, reversíveis e minimizáveis com as medidas propostas.