



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Identificação			
Designação do Projecto:	IC7-Oliveira do Hospital (IC6)/Fornos de Algodres (A25/IP5)		
Tipologia de Projecto:	Construção de itinerários principais e de itinerários complementares	Fase em que se encontra o Projecto:	Estudo Prévio
Localização:	Distrito da Guarda, Concelhos de Fornos de Algodres (freguesias de Fornos de Algodres), Gouveia (freguesias de Arcozelo; Lagarinhos; Moimenta da Serra; Nabais; Paços da Serra; Ribamondego; Rio Torto; São Paio; Vila Cortês da Serra; Vila Franca da Serra; Vila Nova de Tazém; Vinhó) e Seia (freguesias de Carragozela; Folhadosa; Lajes; Paranhos; Pinhanços; Sameice; Sandomil; Santa Comba; Santa Eulália; Santiago; Teixeira; Torroselo; Tourais; Várzea de Meruge; Vide) Distrito da Viseu, Concelho de Magualde (freguesia de Abrunhosa-a-Velha)		
Proponente:	Estradas de Portugal, S.A.		
Entidade licenciadora:	Estradas de Portugal, S.A.		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente	Data: 2 de Agosto de 2010	

Decisão	Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Favorável Condicionada à adopção do traçado resultante da combinação Solução 2 (Troço 1) + Solução 1 (Troço 2) + Solução 1 (Troço 3) + Solução 1 (Troço 4)
---------	--

Condicionantes	<ol style="list-style-type: none">1. O Projecto de Execução deve garantir o restabelecimento de todas as vias e caminhos interceptados.2. O atravessamento da localidade da Folhadosa deve ser objecto de uma análise pormenorizada que garanta a menor interferência com o núcleo urbano e a minimização do efeito barreira, devendo ser estudado o desenvolvimento do traçado em escavação coberta.3. O traçado da passagem superior para restabelecimento da EM 504-2 (PS4 ao km 6+350) no perímetro urbano da Carragozela deve ser ripado de forma a garantir o máximo afastamento possível às edificações existentes na proximidade.4. A configuração geométrica do Nó de Seia Sul e traçado da plena via devem garantir o máximo afastamento da habitação localizada junto ao local da passagem superior (PS5) para restabelecimento da EM 504-1.5. O Viaduto da Folgosa do Salvador deve ser prolongado de forma a englobar totalmente a mancha de folhosas composta pelo Habitat 9230.6. A Ponte sobre o rio Seia I deve ser prolongada de forma a salvaguardar os Habitats 91EO*, 91EO ou 92aO ou 91BO*, devendo ser também feita uma selecção criteriosa dos locais previstos para os apoios.7. O Nó de Seia Norte deve ser reformulado, nomeadamente na ligação do IC7 à EN 231, equacionando o desenvolvimento do traçado em viaduto ou a deslocalização parcial, de forma a:<ul style="list-style-type: none">• Evitar a execução de um aterro de grandes dimensões sobre áreas de vinha
----------------	---



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>e olival;</p> <ul style="list-style-type: none">• Salvar a linha de água em presença e respectiva vegetação marginal. <ol style="list-style-type: none">8. O Nó de Tourais deve ser reformulado de forma a evitar a fragmentação de áreas de pomar.9. O Nó de Pinhanços deve ser realocado de forma a evitar a proximidade do traçado a edificações, a afectação de uma área considerável de vinha, olival e culturas heterogéneas existente na envolvente da povoação, bem como a proximidade de perímetros de protecção à distância de captações municipais subterrâneas.10. O traçado deve ser desenvolvido de forma a minimizar a afectação da ribeira das Aldeias (cerca do km 21+100) e do rio Torto (cerca do km 23+000), dada a sensibilidade ecológicas destas linhas de água. Deve ser estudado o prolongamento da extremidade norte do Viaduto sobre o rio Torto ao km 7+750.11. O traçado não deve interceptar os sistemas de captação e transporte de água do Regadio Tradicional de Açude do Concelho.12. A solução de concepção do Nó de Arcozelo deve garantir o maior afastamento das edificações existentes na proximidade e reduzir ao máximo a afectação dos afloramentos rochosos existentes.13. Deve ser feita uma selecção criteriosa dos locais previstos para os apoios na concepção da Ponte sobre o Rio Seia II (em particular zona da EN17 e extremidade nascente), devendo ser adoptadas soluções de implantação que reduzam ao mínimo a afectação da zona envolvente e das habitações próximas. Deve também ser estudado o prolongamento da extremidade poente da Ponte sobre o Rio Seia II.14. A Ponte sobre a ribeira de Gouveia deve ser projectada de forma a salvar o Habitat 91EO ou 92aO ou 91 BO* devendo também ser minimizado o volume da escavação que lhe está associada.15. O Nó de Vila Cortês deve ser reformulado ou realocado de forma a evitar a afectação da oficina e da habitação aí localizadas, salvaguardando contudo a integridade da parcela agrícola que se encontra próxima.16. O traçado não deve afectar o núcleo de <i>Narcissus scaberulus</i> designado por núcleo de Ribamondego, podendo para tal ser equacionado o desenvolvimento total desse troço em viaduto.17. O desenvolvimento do traçado deve garantir a preservação da ribeira de Linhares e da galeria ripícola associada.18. O traçado deve desenvolver-se de forma a minimizar as afectações de parcelas de vinha. Sempre que se verificar impossível a afectação de parcelas agrícolas, deverá ser tida em consideração a configuração das mesmas, evitando a sua fragmentação.19. Cumprir as medidas de minimização e os planos de monitorização, bem como os elementos para o desenvolvimento do projecto de execução e a entregar em fase de Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE), constantes da presente DIA.20. A presente DIA não prejudica a necessária obtenção de quaisquer outros pareceres, autorizações e/ou licenças previstos no quadro legislativo em vigor, como sejam as entidades com competências específicas nas áreas sujeitas a condicionantes e servidões.
--	---



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

<p>Elementos para o Desenvolvimento do Projecto de Execução</p>	<p>O Projecto de Execução deve ser desenvolvido tendo em conta os elementos referidos nos pontos que se seguem, devendo seu cumprimento ser demonstrado à Autoridade de AIA, em sede de RECAPE.</p> <ol style="list-style-type: none">1. O traçado deve minimizar as afecções de zonas com ocorrência de recursos geológicos, em particular, de urânio.2. Todas as componentes da infra-estrutura rodoviária (pontes, viadutos, etc.) e, particularmente, a estabilização dos taludes, devem ser realizadas por soluções construtivas concebidas e dimensionadas para acções sísmicas de acordo com o Regulamento de Segurança, de forma a evitar a sua futura instabilidade.3. Deve ser aferido e desenvolvido o método de desmonte a aplicar, tendo em conta os estudos geológicos e geotécnicos de maior detalhe a desenvolver. Para determinação do método mais adequado devem ser considerados factores como a altura dos níveis freáticos, a profundidade de recobrimento, a sensibilidade das estruturas superficiais, bem como os parâmetros mecânicos e característicos do maciço a escavar.4. O Projecto de Drenagem não deve contemplar qualquer descarga das águas de escorrência da plataforma em áreas de maior sensibilidade hidrogeológica, águas de salmonideos, zonas ameaçadas por cheias, zonas de máxima infiltração, nem em áreas agrícolas. Em situações particulares, devidamente justificadas, em que isso não se possa verificar, há que considerar o tratamento das águas de escorrência da plataforma rodoviária.5. O Projecto de Execução deve integrar estruturas transversais que permitam o atravessamento da via, de forma a minimizar o efeito barreira e a mortalidade causada nas espécies faunísticas. Tal pode incluir o recurso a cortinas de encaminhamento, escapatórias, adaptação à fauna de estruturas com outras utilidades (p.e. passagens superiores, inferiores, agrícolas e hidráulicas) ou implantação de passagens específicas para a fauna.6. Todas as obras de arte devem apresentar soluções de projecto que garantam uma maior integração na paisagem, considerando o contexto da sua envolvente (urbano/rural/natural). O respectivo projecto deve, nomeadamente no que se refere ao número, localização dos pilares e respectiva concepção, considerar o uso do solo existente, minimizando a sua afectação e potenciando soluções que permitam a recuperação da continuidade interceptada pelo traçado.7. Os pilares dos viadutos e pontes devem localizar-se fora do leito e margens das linhas de água, e devem apresentar geometria hidrodinâmica e disposição concordante com a orientação do escoamento, garantindo condições adequadas de escoamento em situações de cheia.8. As passagens hidráulicas devem garantir a continuidade do talvegue natural, evitando mudanças bruscas de direcção do escoamento.9. Para os taludes superiores a 15 m de altura e com grande acessibilidade visual deve ser avaliada a possibilidade de introduzir viadutos ou pontes para a situação de aterro, e escavação coberta ou trincheira na situação de escavação.10. As soluções a adoptar para os diferentes taludes devem privilegiar soluções de contenção com recurso a materiais e técnicas susceptíveis de minimizar o impacto visual, como a aplicação de técnicas de engenharia natural.11. O projecto de iluminação deve acautelar todas as situações que conduzam a um excesso de iluminação artificial. Deve ser criteriosa a concepção e a instalação, desde a escolha dos tipos de dispositivos (luminárias) e de lâmpadas utilizadas na iluminação exterior, à correcta e eficiente orientação do fluxo de luz, de forma a assegurar a redução da iluminação intrusiva. Particular atenção deve ser dada aos novos restabelecimentos e obras de arte, na travessia de zonas de ocorrência de habitats sensíveis.
--	--



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>12. A geometria dos taludes (aterro e escavação) deve adequar-se ao modelado natural, a fim de evitar situações de descontinuidade e desde que tal não induza impactes acrescidos noutros factores ambientais.</p> <p>13. Deve ser estudada a possibilidade do Nó da Folhadosa contemplar uma ligação à EN17.</p> <p>14. O aterro previsto junto à Quinta da Bela Vista do Torrocelo (cerca do km 1+100) e a escavação que se inicia cerca do km 1+675 deverão contemplar uma adequada estabilização dos taludes e uma cuidada integração paisagística.</p> <p>15. Deve ser estudada a possibilidade de proceder à substituição dos aterros compreendidos entre: km 6+500 – km 6+850; km 8+750 – km 9+000; km 29+900 – km 30+450 pela solução de projecto de viaduto.</p> <p>16. No âmbito do cumprimento da Condicionante n.º 13 devem ser contempladas plantações, que conformem uma cortina mais densa, estratificada, multiespecíficas, para as situações que ainda se apresentem desfavoráveis visualmente tendo em consideração a proximidade de caminhos e casas existentes, respeitando no entanto o enquadramento e as vistas longínquas de que as mesmas desfrutem.</p> <p>17. Deverá ser equacionado o prolongamento da extremidade norte dos Viadutos Torrocelo (Rio Cobral – Várzea de Meruge) ao km 3+100 e da Carragozela ao km 4+750; da extremidade nascente da Ponte sobre a Ribeira da Lapa II km 17+400; e da extremidade poente da Ponte sobre o Ribeiro do Boco;</p> <p>18. Deve ser equacionado proceder à substituição das escavações, em toda a sua extensão ou nos locais mais pronunciados, para os troços entre o: km 1+750 – km 2+750; km 5+050 – km 5+250 (PS4) com habitações próximas; km 6+350 – km 6+500 (PS5) com habitações próximas pela solução de projecto de “cut&cover” e posterior recuperação da área afectada tendo em consideração o uso do solo, envolvente e condicionantes técnicas decorrentes da implementação desta solução.</p> <p>19. O traçado deve articular-se com o disposto no PROF da Beira Interior e no PROF de Dão e Lafões minimizando o seccionamento dos corredores ecológicos identificados nos mesmos.</p> <p>20. O Projecto de Execução deverá assim equacionar a implantação do Nó de Gouveia sobre o actual traçado da EN 232.</p>
<p>Elementos a apresentar em sede de RECAPE</p>	<p>Além de todos os dados e informações necessários à verificação do cumprimento das condicionantes, das medidas de minimização e dos planos de monitorização propostos, deverão ainda ser apresentados à Autoridade de AIA, em sede de RECAPE, para verificação e aprovação, os elementos a seguir enunciados:</p> <p>1. Estudo que inclua:</p> <ul style="list-style-type: none">• Prospecção arqueológica sistemática ao longo do corredor seleccionado (200 metros para cada lado do eixo da via), bem como de todos os caminhos de acesso, áreas de estaleiro, depósitos temporários e empréstimos de inertes, caso se situem fora das áreas já prospectadas;• Cartografia à escala 1:25000 e à escala de projecto de todos os elementos patrimoniais, tanto os que constam do EIA como os que forem detectados durante a fase de prospecção sistemática. Estes elementos devem estar individualmente identificados, georeferenciados (em polígono – área de dispersão/concentração dos vestígios e/ou dos imóveis);• Carta de visibilidade dos solos resultante da prospecção sistemática; <p>Caso os resultados da prospecção arqueológica realizada apontem para uma possível afectação de vestígios arqueológicos, deverão ser estudados os</p>



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>necessários ajustes de traçado, antes de serem propostas quaisquer outras medidas de minimização intrusivas.</p> <p>Quando por razões técnicas não existir a possibilidade de proceder a alterações pontuais do traçado ou de localização dos respectivos componentes, a destruição total ou parcial de um elemento patrimonial deve ser assumida como inevitável. Neste caso deve ficar também expressamente garantida a salvaguarda pelo registo arqueológico da totalidade dos vestígios e contextos a afectar directamente pela obra.</p> <ol style="list-style-type: none">2. Estudo completo de todas as ocorrências, incluindo o registo topográfico, gráfico e fotográfico pormenorizado efectuado por arqueólogo da especialidade, no caso de serem detectados vestígios de Arte Rupestre.3. Cartografia com a localização potencial das áreas de estaleiro, empréstimo e depósito, a qual deve integrar as condicionantes RAN, REN, áreas de folhosas, áreas agrícolas, perímetros de protecção das captações, leitos de cheia, áreas de infiltração máxima, zonas preferenciais de recarga de aquíferos e condicionantes decorrentes do património. Esta cartografia deve dar cumprimento às Medidas n.º 7, 10, 21 e 22 da Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção e às Medidas de Minimização n.º 8, 26 e 17, devendo ainda constar do Caderno de Encargos da Obra. A referida cartografia deve ser acompanhada da caracterização das referidas áreas apresentando nomeadamente área, acessos, coberto vegetal da área e da envolvente, fotografia do local e plano de recuperação previsto.4. Cartografia com a rede de caminhos a utilizar em fase de obra, a uma escala adequada que permita a sua utilização pelo empreiteiro, cuja selecção deve ter em conta a minimização da afectação das condicionantes referidas no ponto anterior e privilegiar o uso de caminhos já existentes. A selecção de caminhos a utilizar deve evitar o atravessamento de linhas de água e a afectação da vegetação ribeirinha, área de montado e área agrícolas.5. Caderno de Encargos que inclua todas as medidas dirigidas para a fase de obra.6. Estudo sobre a distribuição e estrutura populacional do Narciso-do-Mondego (<i>Narcissus scaberulus</i>) na área de implantação do Projecto e identificação da fracção da população afectada pelo traçado, pelos locais de intervenção necessário à realização de trabalhos subsidiários ou complementares em fase de obra.7. Estudo que caracterize as comunidades de invertebrados na área de implantação do traçado, com descrição das metodologias utilizadas, períodos de recolha de informação, espécies inventariadas, registos de distribuição e abundância das espécies, com especial atenção à distribuição e abundância das espécies listadas nos anexos do Decreto-lei n.º 140/2006, de 24 de Abril, alterado pelo Decreto-lei n.º 49/2005, de 24 de Fevereiro, com avaliação das incidências e explicitando as medidas de minimização a aplicar.8. Plano de monitorização das comunidades de vertebrados terrestres (anfíbios, répteis, aves e mamíferos) com descrição das metodologias utilizadas, períodos de recolha de informação, espécies inventariadas, registos de distribuição e abundância das espécies, que permitam o diagnóstico das alterações operadas e possíveis inter-acções dessas influências com os sítios Serra da Estrela (PTCON0014) e Carregal do Sal (PTCON0027).9. Plano para a gestão da camada de solo resultante das decapagens, proveniente dos locais ocupados por eucaliptal e formações das espécies exóticas invasoras. Devem ser referidas metodologias de tratamento e locais de armazenamento, mesmo se temporário.10. Plano para a realização dos trabalhos de desmatação, com referência inequívoca a períodos de realização dos trabalhos (cronograma), delimitação cartográfica
--	---



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>das subunidades de intervenção, métodos de tratamento, esquema da sequência das operações nas subunidades de intervenção e locais de armazenamento da biomassa retirada.</p> <p>11. Plano para a gestão da biomassa resultante das acções de desmatção das áreas ocupadas por eucaliptal e formações das espécies exóticas invasoras. Devem ser referidas metodologias de tratamento e locais de armazenamento, mesmo se temporário, tendo em conta as seguintes condições:</p> <ul style="list-style-type: none">• Todo o material vegetal exótico invasor deve ser fisicamente removido e eficazmente eliminado. Esta acção não deve ser executada durante a época de produção e dispersão de sementes;• Todas as áreas invadidas deverão ser objecto de decapagem da camada superficial do solo, até à profundidade onde se verifique a presença de sementes/raízes no solo. Estas terras deverão ser eficazmente eliminadas e nunca reutilizadas. <p>12. Plano para a realização de acções de restauro de galerias ripícolas, em particular de galerias que possam vir a constituir-se como Habitat 91E0, a realizar nas margens das linhas de água identificadas como contendo este habitat. Deve conter plano de acompanhamento que permita monitorizar os efeitos da acção e reajustes anuais aos processos desenvolvidos.</p> <p>13. Estudo que identifique detalhadamente e quantifique os espaços florestais afectados pelo traçado, contemplando as necessárias medidas de minimização e/ou compensação da perda de coberto florestal.</p> <p>14. Projecto de Integração e Recuperação Paisagística (PIRP) de todas as áreas afectadas pelo projecto, temporária ou definitivamente, dando também cumprimento às Medidas n.º 54 e 55 da Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção.</p> <p>A elaboração do PIRP deve obedecer a dois objectivos principais:</p> <ul style="list-style-type: none">• Recuperar/incluir todas as áreas, nomeadamente as temporariamente afectadas pelas obras (áreas das prospecções geológicas, estaleiros, áreas de empréstimo e de depósito, acessos etc.);• Integrar as novas estruturas (emboquilhamento de túneis, obras de arte, restabelecimentos, taludes, nós, muros, vedações, passagens para a fauna, barreiras acústicas, etc.) na paisagem circundante, diminuindo os seus impactes, tendo em consideração as características específicas da envolvente, nomeadamente habitações áreas urbanas, linhas de água, nos locais de maior qualidade visual, manchas de vegetação natural, valores patrimoniais, etc.. <p>Para desenvolvimento do PIRP deverão ser consideradas as seguintes orientações gerais:</p> <ul style="list-style-type: none">• Na proximidade de áreas de elevada sensibilidade como habitações, áreas urbanas e elementos de património, caso se verifique a sua afectação por qualquer acção inerente à obra e ao projecto, deve ser desenvolvido um projecto de integração específico para cada situação. Este projecto deve integrar cortinas de vegetação (arbórea e arbustiva) mais densas, estratificadas e multiespecíficas, contemplando a criação de cenários diversos, compostos por várias espécies distribuídas livremente ou constituindo alinhamentos múltiplos e diversificados.• A base dos taludes de aterro com altura superior a 2 m deve ser alvo de plantações com espécies arbustivas e arbóreas autóctones com dimensão considerável à data de plantação (árvores com PAP nunca inferior a 12/14 cm; arbustos com altura não inferior a 0,5 m). As plantações de arbustos devem prolongar-se pelo talude acima.
--	---



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- Nos taludes com declive igual ou superior a 1/1.5 (H/V), ou sempre que a estabilização do terreno o exija, devem ser utilizadas mantas orgânicas para garantir a estabilização imediata dos taludes.
 - Devem ser apresentadas soluções específicas a adoptar nos emboquilhamentos dos túneis, escavações cobertas, passagens inferiores, agrícolas, hidráulicas e para a fauna, que assegurem a continuidade do relevo natural.
 - Devem ser especificadas as soluções a adoptar para os taludes de aterro e de escavação.
 - Caso sejam instaladas barreiras acústicas, a solução específica de integração deve incluir plantações no lado exterior de espécies arbustivas, arbóreas e trepadeiras com dimensão considerável à data de plantação (árvores com PAP nunca inferior a 12/14 cm; arbustos com altura não inferior a 0,5 m).
 - Devem ser apresentadas medidas cautelares específicas, que observem a salvaguarda e protecção da vegetação existente e a colocar (medidas de protecção à zona radicular, fogo, químicos, soterramento, excesso de água, danos físicos e mecânicos).
 - As sementeiras devem ser efectuadas com recurso a hidrossementeira, temporalmente separadas para espécies herbáceas e sub-arbustivas e arbustivas.
 - Devem apenas ser utilizadas espécies arbóreas, arbustivas e herbáceas autóctones.
 - Deve ser identificada uma área de viveiro temporário para receber os exemplares em situação de transplante e para propagação do material vegetal recolhido no local (estacaria), que poderá ocorrer durante a desmatação e em particular nas galerias ripícolas.
 - Devem ser utilizados os exemplares arbóreo-arbustivos com viabilidade de transplante previamente identificados.
 - Deve ser avaliada a necessidade, caso a caso, de estabelecer a rega dos taludes, das ilhas direccionais e das zonas interiores aos nós, em particular nas situações urbanas.
 - Deve ser incluído um Plano de Manutenção, detalhando os procedimentos a implementar e com a calendarização para o conjunto de operações de manutenção do revestimento vegetal para o período de 2 anos de garantia pós-construção do Projecto, e na fase de exploração, de forma a assegurar uma correcta instalação e um desenvolvimento eficaz da vegetação proposta.
- Deverão ainda ser consideradas orientações específicas para o traçado em causa, nomeadamente:
- Relativamente aos taludes de aterro, deverão ser contempladas soluções de reforço das plantações, nomeadamente nos seguintes pontos:
 - km 0+800 – km 0+900 para os taludes orientados e na proximidade das habitações existentes;
 - km 1+000 – km 1+400 para os taludes orientados a NO e SE devido à proximidade das habitações existentes e da Quinta da Bela Vista;
 - km 5+100 – km 5+300 com habitações próximas;
 - PS4 cerca do km 5+150 e PS5 cerca do km 6+400 caso prevaleça esta solução;



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<ul style="list-style-type: none">- km 6+500 – km 6+850 de ambos os lados se prevalecer a solução de aterro;- PI1 cerca do km 9+700 e PS7 cerca do km 10+375 com habitações próximas;- km 11+800 – km 12+500;- km 14+000 – km 14+600 no lado e extensão orientada para NO e para o ribeiro da Lapa de Tourais;- km 19+050 – km 19+200 no talude exposto a sul com habitações próximas;- km 23+600 – km 24+000 com habitações próximas;- km 24+600 – km 25+500 com habitações próximas;- Nó de Arcozelo lado exterior orientados a NO e a nascente com habitações próximas;- km 28+600 - km 29+050 e km 29+100 - km 29+450;- km 33+500 - km 34+050 lado nascente orientados para a EN 330;- No Nó de Vila Franca da Serra expostos para a A25 e IP5 e Nó de Fornos de Algodres taludes orientados a sul, IP5 e para o Rio Mondego. <p>Deverão ser contempladas plantações que conformem uma cortina mais densa, estratificada, multiespecíficas, respeitando o carácter rural/florestal. O reforço da utilização da vegetação deve prever a utilização de espécies arbustivas e arbóreas autóctones com dimensão considerável à data de plantação. A solução da plantação deverá contemplar a envolvente e ter em consideração as casas sempre que presentes e que se apresentarem mais próximas, devendo a solução respeitar o sistema de vistas de que as mesmas beneficiam.</p> <ul style="list-style-type: none">• Deverá ser equacionada, caso a caso, a modelação do terreno para implementação de soluções de protecção ao ruído. Conseguida por modelação do terreno ou por soluções convencionais, a sua integração deve seguir as orientações consagradas no PIRP.• Relativamente aos taludes de escavação, deverão ser contempladas soluções de reforço das plantações, nomeadamente nos seguintes pontos:<ul style="list-style-type: none">- cerca do km 1+000, km 5+100 – km 5+300 com habitações próximas se prevalecer a solução de escavação;- km 26+100 - km 26+900 e km 28+150 - km 28+550 na faixa adjacente ao topo do talude do lado norte; <p>Caso se verifique ser necessário para reduzir a exposição da superfície do talude do lado oposto, de forma a obter uma cortina mais densa e a sua plantação apenas deverá ter lugar caso não comprometa a estabilidade e a drenagem da zona crista do talude. O reforço da utilização da vegetação deve prever a utilização de espécies autóctones arbóreas e arbustivas, de forma estratificada e multiespecíficas, respeitando no entanto o carácter rural/florestal.</p> <ul style="list-style-type: none">• Deve ser equacionada a possibilidade de proceder à plantação de árvores e/ou arbustos nas banquetas da escavação:<ul style="list-style-type: none">- Nó do Torroselo;- km 7+500 do lado SE;
--	---



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- Nó de Seia Norte;
- Nó de Tourais – lado interior (zona de elevada qualidade visual);
- Nó de Pinhanços;
- km 22+000 orientada a poente;
- km 22+450 - km 22+850 orientada a poente;
- km 26+450;
- Nó de Arcozelo;
- km 28+150 - km 28+550;
- aos km 32+750, km 34+250, km 35+600 e km 37+500;
- Nó de Vila Franca da Serra no lado orientado para a A25.

Devem conformar uma cortina mais densa, estratificada, multiespecíficas, respeitando o carácter rural/florestal. O reforço da utilização da vegetação deve prever a utilização de espécies arbustivas e arbóreas autóctones com dimensão considerável à data de plantação. A solução da plantação deverá contemplar a envolvente, respeitando no entanto, o carácter rural/florestal e ter em consideração as casas que se apresentarem mais próximas, devendo a solução respeitar as vistas longínquas das mesmas.

15. Projecto de Requalificação para as várias linhas de água e respectivas galerias ripícola afectadas quer pelo Projecto quer eventualmente por acções inerentes à obra, com recurso a plantações e soluções de engenharia natural, contemplando espécies características da galeria ripícola local.
16. Levantamento dos exemplares arbóreos e arbustivos susceptíveis de serem afectados, cujo transplante se justifique. Deve ser apresentada cartografia com a sua localização e a quantificação do número de exemplares, em resultado da qual deverão ser desenvolvidas medidas de protecção e/ou as acções de transplante a integrar no PIRP e no caderno de encargos.
17. Estudo que avalie detalhadamente os impactes do Projecto sobre o ambiente sonoro, bem como as respectivas medidas de minimização a implementar nos receptores afectados (existentes e previstos). Tendo em conta as condicionantes de traçado e o seu desenvolvimento mais detalhado em Projecto de Execução, poderá ser necessário realizar uma caracterização da situação actual mais detalhada, a fim de permitir a avaliação rigorosa de impactes.

Nesse estudo, as medidas de minimização a preconizar para a fase de exploração deverão ter em conta os seguintes aspectos:

- Os valores limite aplicáveis, tendo em conta a classificação de zonas mistas e sensíveis que os municípios entretanto venham a adoptar ou a ausência de classificação;
- As medidas de minimização devem privilegiar a actuação na fonte de ruído e, só depois, actuar no caminho de propagação do ruído;
- Depois de esgotadas todas as medidas na fonte, caso sejam necessárias medidas no caminho de propagação do ruído, devem ser privilegiadas as barreiras acústicas naturais (modelação de taludes) desde que tal não induza impactes noutros factores ambientais;
- A eficácia das medidas de minimização deverá ser avaliada para todos os pisos de interesse dos edifícios.

Devem ser preconizadas medidas de minimização para todos os receptores onde ocorram acréscimos superiores a 15 dB(A), face à situação actual, para além das



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>medidas necessárias ao cumprimento dos valores limite aplicáveis.</p> <p>18. Programa de Monitorização dos Recursos Hídricos e da Qualidade da Água revisto e detalhado tendo em conta a selecção de alternativas e o maior grau de pormenorização do Projecto de Execução, bem como os aspectos indicados no ponto E deste documento.</p> <p>19. Programa de monitorização do ambiente sonoro revisto e detalhado tendo em conta a selecção de alternativas e o maior grau de pormenorização do Projecto de Execução.</p> <p>20. Programa de monitorização da qualidade do ar revisto e detalhado tendo em conta a selecção de alternativas e o maior grau de pormenorização do Projecto de Execução.</p>
--	---

Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto:

Medidas de minimização e de compensação:

Fase de Preparação Prévia à Execução das Obras

1. Executar as seguintes medidas constantes na Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponível no sítio de Internet da Agência Portuguesa do Ambiente: 1 a 6.
2. As Acções de Formação e de Sensibilização Ambiental a realizar no âmbito do cumprimento da Medida n.º 3 da Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção devem incluir a temática relativa às Áreas Classificadas, valores faunísticos, florísticos e habitats.
3. Em complemento da Medida n.º 4 da Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, os trabalhos de desmatção devem seguir um cronograma que permita diminuir o seu efeito nas populações das espécies da fauna local. Deve assim ser definido um plano para realização destes trabalhos, conforme indicado no Elemento n.º 10, assegurando que os mesmos são realizados:
 - Fora dos períodos de nidificação das aves (de 15 de Março a 15 de Julho), quando os trabalhos incidam em qualquer dos tipos de coberto vegetal (arbóreo, arbustivo e herbáceo).
 - Fora do período de hibernação dos quirópteros (de 15 de Novembro a 31 de Março), quando as acções incidam em locais ocupados por vegetação arbórea.
 - Com um calendário inter-anual que permita realizar a desmobilização das espécies segundo um gradiente de exigência, que inicialmente desmobilize as espécies ligadas ao biótopo florestal, depois as comunidades associadas aos biótopos arbustivos e por último as espécies dos biótopos formados por comunidades de herbáceas.
 - O plano deve estabelecer uma direcção e um sentido para a realização dos trabalhos de desmatção de modo a favorecer a dispersão das populações para as áreas adjacentes, ou seja de jusante para montante e do talvegue para os festos.
4. Devem ser recolhidos os propágulos (sementes e estacas) da vegetação natural existente, de todas as espécies de interesse para revegetalização, para propagação em viveiro e posterior utilização na revegetalização das áreas afectadas.

Fase de Execução da Obra

5. Executar as seguintes medidas constantes na Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponível no sítio de Internet da Agência Portuguesa do Ambiente: 7 a 11, 14 a 49.
6. Nas zonas do traçado onde forem reconhecidos segmentos de falhas activas, aquando da sua construção, deve ser reforçada a infra-estrutura rodoviária para que, se ocorrer ruptura superficial co-sísmica, a rodovia não seja deformada e danificada.
7. Adoptar, sempre que necessário, medidas de drenagem interna dos taludes que minimizem o efeito de erosão interna, nomeadamente através da instalação de máscaras e de esporões drenantes.
8. Os materiais inertes sobrantes devem ser encaminhados para vazadouros licenciados para o efeito, cuja identificação deve ser apresentada no âmbito do Elemento n.º 3. Deve ser dada preferência ao depósito em



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

pedreiras da região que se encontrem desactivadas.

9. Tendo em conta a proximidade do traçado à Área de Recuperação de urânio de Barrôco, deverá ser promovida a articulação com a entidade responsável pela mesma (Empresa de Desenvolvimento Mineiro – EDM), de forma a assegurar que os trabalhos na Área em Recuperação não sejam afectados com a implantação do Projecto.

10. Em articulação com a Medida n.º 19 da Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, e dado que o traçado se aproxima do recurso mineral de urânio de Barrôco, as movimentações de terras deverão ser controladas para que não constituam um foco de contaminação ambiental (elevação pontual dos valores naturais radiométricos) por exposição superficial de zonas com elevados teores uraníferos.

Neste sentido, deverá ser assegurado o apoio de um geólogo qualificado na fase das movimentação de terras, para a monitorização dos trabalhos, tendo em conta os seguintes pressupostos já conhecidos:

- Neste recurso mineral a mineralização em urânio é constituída predominantemente por autunite (mica calcária e urânica), uranocircite, torbernite (mica cuprífera e urânica, calcolite), com mineralização secundária de limonite e uranófono (uranólito).
- Os minerais úteis encontram-se disseminados, em filões e em brechas, sendo a ganga composta por quartzo e granitos e a rocha encaixante constituída apenas por granitos.
- A mineralização principal encontra-se dentro de filão de quartzo branco brechificado, com rumo N60°E, pendor 80°NW e possança máxima de 10 m e encosto da brecha granítica ferruginosa, rejeitado por brecha de falha com rumo N70°W, subvertical e com 0,2 a 0,8 m de possança; a mineralização secundária de urânio circunscreve-se às brechas.
- Segundo cálculo efectuado pela Empresa Nacional de Urânio – ENU, foram estimadas para este recurso mineral 17.010 t de reservas “in situ” contendo cerca de 105,5 t U3O8, distribuídas por três bolsadas com, respectivamente: 30 m de comprimento, 1,5 m de possança e 1,16% de U3O8; 45 m de comprimento, 3,6 m de possança e 0,31% em U3O8; 25 m de comprimento, 2,5 m de possança e 0,26% em U3O8. O recurso foi explorado a céu aberto, desconhecendo-se o período de exploração e a tonelagem produzida.

11. Efectuar a prospecção arqueológica sistemática, após desmatação, das áreas de incidência do Projecto que apresentavam reduzida visibilidade, incluindo todos os caminhos de acesso, áreas de estaleiro, depósitos temporários e empréstimos de inertes.

12. Assegurar o acompanhamento arqueológico integral de todas as operações que impliquem movimentações de terras (desmatações, escavações, terraplenagens, depósitos e empréstimos de inertes), não apenas na fase de construção mas desde as suas fases preparatórias. O acompanhamento deve ser continuado e efectivo pelo que, se existir mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo, terá de se garantir o acompanhamento de todas as frentes. Especial atenção deve ser dada à possibilidade de serem detectados registos de arte rupestre bastante abundantes na região.

13. Caso sejam encontrados vestígios arqueológicos na fase de construção ou nas fases preparatórias, as obras serão suspensas nesse local, ficando o arqueólogo obrigado a comunicar de imediato ao IGESPAR.I.P as ocorrências com uma proposta de medidas de minimização a implementar. As áreas com vestígios arqueológicos a ser afectadas têm que ser integralmente escavadas.

14. As estruturas arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra devem, tanto quanto possível, e em função do valor do seu valor patrimonial, ser conservadas *in situ*, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação.

15. Proceder à sinalização e delimitação física permanente das ocorrências patrimoniais identificadas bem como de todas aquelas que possam surgir durante os trabalhos e que se situem a menos de 100m da frente de obra e seus acessos, de modo a evitar a passagem de maquinaria e pessoal afecto aos trabalhos.

16. As actividades ruidosas temporárias não poderão ter lugar na proximidade de:

- Edifícios de habitação, aos sábados, domingos e feriados e nos dias úteis entre as 20 e as 8 horas;
- Escolas, durante o respectivo horário de funcionamento;
- Hospitais ou estabelecimentos similares.

O exercício de actividades ruidosas temporárias junto destas áreas carece de licença especial de ruído, a emitir pelas respectivas Câmaras Municipais.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

17. Em complemento da Medida n.º 7 da Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, a localização prevista para as infra-estruturas temporárias (estaleiros, vias de acesso, e outros equipamentos necessários em fase de obra) bem como as áreas de empréstimo/depósito de inertes não devem coincidir com locais onde ocorra a espécie *Narcissus scaberulus* nem afectar locais com ocorrências patrimoniais identificadas. Deve também ser evitada a ocupação de áreas de Elevada e Muito Elevada sensibilidade paisagística.
18. Caso sejam utilizados explosivos no desmonte de materiais rochosos devem ser adoptadas cargas sequenciais para minimizar não só os problemas associados à instabilidade e vibrações próximas de núcleos urbanos mas também a perturbação de espécies faunísticas.
19. Em complemento da Medida n.º 10 da Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, a camada de solo resultante das decapagens proveniente dos locais ocupados por eucaliptal e formações das espécies alóctones invasoras, deve ter um tratamento em separado de modo a evitar a sua utilização em trabalhos posteriores. As condições de deposição e de acondicionamento daqueles materiais devem salvaguardar que não ocorra dispersão do banco de sementes acumulado no solo. Estas questões devem ser asseguradas no plano de gestão previsto no Elemento n.º 9.
20. Tendo em conta o risco de infestação associado à desmatação, e em complemento da Medida n.º 11 da Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, deve ser definido um método adequado de estacionamento dos materiais e um tratamento específico a dar ao material removido proveniente de espécies infestantes.

A biomassa resultante das acções de desmatação das áreas ocupadas por eucaliptal e formações das espécies alóctones invasoras deve ter um tratamento em separado da restante e que permita prevenir potenciais dispersões.

Estas questões devem ser asseguradas no plano de gestão previsto no Elemento n.º 11.
21. Deve ser plantada uma área equivalente ao dobro das áreas florestais com folhosas e galeria ripícola afectadas pela construção da via. Devem também ser previstas plantações de densificação e valorização qualitativa de povoamentos de folhosas ou galerias ripícolas que se encontrem nas imediações da área de intervenção do Projecto e que estejam degradadas ou empobrecidas, conforme plano previsto no Elemento n.º 12.
22. Implementar barreiras visuais nas áreas afectas à obra, caso estas se desenvolvam na proximidade de habitações e/ou áreas urbanas, percursos panorâmicos e em zonas com maior acessibilidade visual.
23. Preservar, sempre que possível, os exemplares arbóreos e arbustivos que o justifiquem ainda que localizados dentro da faixa expropriada, devendo os mesmos ser sinalizados e delimitados.
24. Caso se verifique a proximidade à obra de espécies arbóreas ou arbustivas sujeitas a regime de protecção, devem ser adoptadas medidas específicas que assegurem a sua protecção
25. Garantir a preservação das margens das linhas de água e suas galerias ripícolas, através da definição de uma faixa de protecção em torno das mesmas, na qual devem ser evitadas as movimentações de terra, circulação das máquinas e viaturas, depósitos de materiais e instalações de estaleiros.
26. Caso seja necessário o recurso a terras de empréstimo, as mesmas não devem ser provenientes de áreas ocupadas por plantas exóticas invasoras.

Fase Final de Execução da Obra

27. Executar as seguintes medidas constantes na Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponível no sítio de Internet da Agência Portuguesa do Ambiente: 50 a 53 e 55.
28. Em complemento da Medida n.º 50 da Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, a recuperação das áreas afectadas, incluindo as áreas sob viadutos e acesso temporários, deve integrar acções de limpeza, descompactação do solo e respectiva modelação. O revestimento deve ser feito apenas com as terras vegetais previamente recolhidas, de forma a criar condições favoráveis à regeneração natural e crescimento da vegetação autóctone.
29. Implementar o PIRP de acordo com o progressivo término das obras em cada uma das áreas afectadas durante a fase de construção. Para tal deve ser assegurada a necessária assistência técnica da Obra, de forma a garantir a correcta implementação deste Plano, assim como das medidas de minimização.

Fase de Exploração

30. Tendo em conta os resultados do Estudo a apresentar em sede de RECAPE, conforme solicitado no Elemento



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

n.º 17, devem ser preconizadas medidas de minimização adequadas para todos os receptores onde ocorram acréscimos superiores a 15 dB(A), face à situação actual, para além das medidas necessárias ao cumprimento dos valores limite aplicáveis.

31. Realizar o acompanhamento periódico, de acordo com o estabelecido no Programa de Manutenção e da Garantia previstos no PIRP, de forma a assegurar o cumprimento dos objectivos traçados por esse mesmo Plano, devendo ser desencadeadas e implementadas todas as medidas minimizadoras/correctivas e/ou compensatórias necessárias, sempre que os mesmos estejam em causa, destacando-se em particular:
- Medidas correctivas de possíveis zonas com erosão, principalmente em taludes ou em zonas em que o sistema de drenagem superficial se encontra danificado ou mal implantado.
 - Toda a vegetação, incluindo a que vai sendo introduzida com as retanhas e ressementeiras, deve respeitar os critérios definidos e estabelecidos no PIRP.
32. Garantir a manutenção de toda a área sujeita a intervenção no âmbito do PIRP, devendo nesse sentido ser adjudicado, após a conclusão do prazo de garantia da Obra, a execução de operações de limpeza e manutenção do novo corredor criado.

Programas de Monitorização

Plano de Monitorização da Componente Biológica

Deve ser adoptado e implementado o Plano de Monitorização da Componente Biológica apresentado e aprovado em sede de RECAPE, conforme Elemento n.º 8.

Plano de Monitorização dos Recursos Hídricos e da Qualidade da Água

Deve ser adoptado e implementado o Plano de Monitorização dos Recursos Hídricos e da Qualidade da Água apresentado e aprovado em sede de RECAPE, conforme Elemento n.º 18.

Devem ser considerados os seguintes aspectos:

- A monitorização da qualidade da água deve englobar a verificação da carga poluente veiculada na água de escorrência, bem como a eficiência do sistema de tratamento, por comparação dos parâmetros poluentes na descarga do pavimento e à saída do sistema de tratamento.
- A monitorização deve também contemplar os meios receptores (águas superficiais e águas subterrâneas), a montante e jusante dos locais de descarga previstos no Projecto de Drenagem.
- No que se refere às águas subterrâneas, a selecção dos pontos de amostragem que constituirão a rede de monitorização deve considerar a conjuntura hidrogeológica (geometria, estrutura, litologia, fluxos e características hidrodinâmicas das formações aquíferas) a montante e a jusante da obra. Em particular, deverão ser seleccionadas as captações de água subterrânea destinadas ao abastecimento público que ocorrem próximas do traçado.
- No que diz respeito à periodicidade de amostragem, o calendário das campanhas deve, tanto quanto possível, ser adaptado e definido em função do tempo de recarga das unidades aquíferas amostradas. Por outro lado, importa ter presente que os níveis de poluição mais críticos no meio receptor das escorrências, devem ocorrer nas primeiras chuvadas após um período seco mais ou menos longo.

Plano de Monitorização do Ambiente Sonoro

Deve ser adoptado e implementado o Plano de Monitorização do Ambiente Sonoro apresentado e aprovado em sede de RECAPE, conforme Elemento n.º 19.

Plano de Monitorização da Qualidade do Ar

Deve ser adoptado e implementado o Plano de Monitorização da Qualidade do Ar apresentado e aprovado em sede de RECAPE, conforme Elemento n.º 20.

Validade da DIA:

2 de Agosto de 2012



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Entidade de verificação da DIA:	Autoridade de AIA
Assinatura:	<p>O Secretário de Estado do Ambiente</p> <p>Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa (No uso das delegações de competências, despacho n.º 932/2010 (2.ª série), publicado no Diário da República de 14/01/2010)</p>

Anexo: Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas; Resumo da Consulta Pública; e Razões de facto e de direito que justificam a decisão.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

ANEXO

<p>Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:</p>	<p><u>Resumo do procedimento de AIA</u></p> <p>O procedimento relativo ao IC7 foi instruído a 30/10/2009, através do ofício de nomeação ref.º 661/09/GAIA.</p> <p>Realça-se que o EIA apresentado não se refere apenas ao Estudo Prévio do IC7-Oliveira do Hospital (IC6) / Fornos de Algodres (A25/IP5) mas sim ao conjunto dos três Itinerários Complementares que constituem a rede rodoviária definida no PRN- RCI, a qual engloba também o IC6 – Tábua / Oliveira do Hospital (IC7) / Covilhã (A23/IP2) e o IC37 – Viseu (IP5/A25) / Seia (IC7). No entanto, tendo em conta que se tratam de três projectos rodoviários distintos e com autonomia própria, foram instruídos três procedimentos de AIA independentes.</p> <p>Dando cumprimento ao disposto no artigo 13º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, na sua actual redacção, a CA procedeu à apreciação técnica do EIA para efeitos de verificação da sua conformidade.</p> <p>Da apreciação desenvolvida, a CA verificou a existência de lacunas graves, quer em termos metodológicos, quer de conteúdo, em factores ambientais fundamentais, facto que colocaria em causa a análise adequada e específica de cada solução, e consequente apoio fundamentado à tomada de decisão. Tal como referido no parecer emitido pela CA a 21/12/2009, a informação em falta correspondia a um conjunto substancial de elementos a esclarecer, desenvolver ou corrigir, não permitindo uma adequada sistematização e organização dos documentos, quer para a consulta pública quer para a análise técnica. Neste sentido, a CA pronunciou-se pela não conformidade do EIA.</p> <p>Foi então promovido um período de Audiência Prévia, nos termos do artigo 100º e seguintes do Código do Procedimento Administrativo. Neste âmbito, a EP apresentou o documento “Análise da Proposta de Desconformidade ao Estudo de Impacte Ambiental”, expondo um conjunto de alegações para contestar a intenção da proposta de decisão emitida.</p> <p>Apesar da CA ter considerado que as alegações apresentadas confirmavam a existência de lacunas graves, quer em termos metodológicos quer de conteúdo (conforme documento emitido a 22/01/2010 e constante no anexo I do presente relatório), foi solicitada ao proponente a apresentação de informação que permitisse colmatar as mesmas.</p> <p>Assim, ao abrigo do disposto no n.º 5 do artigo 13º do Decreto-Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio, na sua actual redacção, o prazo processual ficou suspenso, tendo sido retomado a 15/03/2010 com a apresentação do Aditamento ao EIA.</p> <p>Após análise deste documento, foi declarada a conformidade do EIA a 29/03/2010. Todavia, foram ainda solicitados elementos complementares para efeitos de avaliação dos factores Paisagem e Solos, dado que os elementos adicionais sobre estas matérias foram considerados insuficientes. Esta solicitação foi feita ao abrigo do n.º 6 do artigo 13º do Decreto-Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio, não havendo assim lugar à suspensão do prazo de avaliação. Em resposta ao solicitado, o proponente apresentou, a 31/05/2010, um segundo Aditamento ao EIA.</p> <p>Entretanto, encontrando-se a decorrer a avaliação do projecto, foram concretizadas as</p>
---	---



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>seguintes etapas:</p> <ul style="list-style-type: none">• Solicitação de pareceres específicos a entidades externas com competência no âmbito do projecto em avaliação, enumeradas nas páginas 2 e 3 do Parecer da CA, tendo sido recebidos os pareceres das entidades referidas na pág. 56 do Parecer da CA.• Realização de uma visita técnica ao local de desenvolvimento do traçado, nos dias 29 e 30/04/2010, onde estiveram presentes os membros da CA, representantes da empresa proponente e das equipas responsáveis pelo projecto e pelo EIA.• Realização de um período de Consulta Pública, que decorreu durante 35 dias úteis, desde 21/04 a 09/06/2010, e análise dos seus resultados;• Análise técnica da informação disponibilizada no EIA, nos Aditamentos e no Estudo Prévio, tendo em conta as valências das entidades representadas na CA, integrada com o teor dos pareceres externos recebidos e com as informações recolhidas durante a visita ao local;• Elaboração do Parecer Final da CA, com base no qual foi desenvolvida a proposta de DIA;• Emissão de parecer relativo ao factor “Recursos Hídricos” por parte da ARH-Centro e apreciação do mesmo, pela Autoridade de AIA (Informação n.º 146/2010 e esclarecimentos complementares ao Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente);• Emissão da DIA. <p><u>Síntese dos Pareceres das Entidades Consultadas</u></p> <p>Foram recebidos os pareceres das seguintes entidades: Autoridade Florestal Nacional, Associação dos Amigos da Serra da Estrela, CM Gouveia, CM Seia, Comissão Vitivinícola Regional do Dão, Direcção Geral de Energia e Geologia, Direcção Regional de Cultura do Centro, Direcção Regional de Economia do Centro, EDP, Instituto de Meteorologia, Rede Ferroviária de Alta Velocidade, REFER, REN Rede Eléctrica Nacional, REN Gasodutos, Turismo de Portugal e Turismo da Serra da Estrela.</p> <p>No Parecer da CA, nas páginas 56 a 62, consta uma súmula dos pareceres recebidos, os quais foram considerados na avaliação desenvolvida pela CA.</p>
<p>Resumo do resultado da consulta pública:</p>	<p>A Consulta Pública decorreu durante 35 dias úteis, entre 21 de Abril e 9 de Junho de 2010, tendo sido realizados dois Balcões de Atendimento personalizado:</p> <ul style="list-style-type: none">• A 29/04/2010, entre as 20h30 e 22h30, no Auditório da Biblioteca Municipal Vergílio Ferreira, em Gouveia, exclusivamente referente ao Estudo Prévio do IC7 – Oliveira do Hospital (IC6) / Fornos de Algodres (A25/IP5);• A 11/05/2010, entre as 20h00 e as 22h00, na Casa Municipal de Cultura de Seia, referente ao conjunto dos três Itinerários Complementares do PRN- RCI. <p>A Consulta Pública contou com 42 contribuições subscritas por:</p> <ul style="list-style-type: none">• Autarquias:<ul style="list-style-type: none">– Associação de Freguesias da Serra da Estrela *

* Parecer comum aos três Itinerários Complementares do PRN- RCI



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- Câmara Municipal de Seia *
- Junta de Freguesia de Cabeça *
- Junta de Freguesia de Carragozela
- Junta de Freguesia de Sandomil *
- Junta de Freguesia de Vinhó
- Organizações Não Governamentais
 - Associação de Desportos de Aventura "Desnível" *
 - Associação Distrital dos Agricultores da Guarda *
 - CAULE – Associação Florestal *
 - Clube de Caça e Pesca de Sameice
 - ERVEDUS, Associação para a Promoção Cultural e Ambiental *
 - LPN – Liga para a Protecção da Natureza
 - MAIS – Movimento de Apoio à Construção dos Itinerários da Serra da Estrela *
 - QUERCUS - Associação Nacional de Conservação da Natureza
- Outras entidades
 - ANA – Aeroportos de Portugal
- 28 cidadãos:
 - 24 cidadãos emitiram pareceres referentes aos três Itinerários Complementares do PRN- RCI, quatro emitiram parecer unicamente sobre o Estudo Prévio do IC7 – Oliveira do Hospital (IC6) / Fornos de Algodres (A25/IP5)

A construção do IC 7 não é unanimemente aceite. Um conjunto de autarquias, Associações e cidadãos defendem a necessidade da sua construção, enquanto um grupo de organizações não governamentais considera-a desnecessária, apresentando alternativas.

Foram solicitadas diversas alterações de projecto, a nível dos pontos de ligação, perfil e pequenas rectificações face a impactes negativos, essencialmente sociais.

São desfavoráveis à construção do IC 7 as seguintes ONG: QUERCUS - Associação Nacional de Conservação da Natureza, LPN – Liga para a Protecção da Natureza, Associação Distrital dos Agricultores da Guarda, Associação de Desportos de Aventura DESNÍVEL, ERVEDUS, Associação para a Promoção Cultural e Ambiental e Clube de Caça e Pesca de Sameice, fundamentando esta posição em duas premissas:

- i) Existência de alternativas que tornam desnecessária a construção integral de uma nova via.

A via desenvolve-se no corredor entre a EN 17 (Estrada da Beira) e a futura Auto-Estrada Coimbra – Viseu (Auto-Estrada do Centro) cujo troço central entre Santa Comba e Canas de Senhorim, está já em funcionamento, distando de ambas cerca de 10 a 15 km. O acesso aos principais centros da região está assim assegurado. O acesso intra-regional far-se-á utilizando a EN 17 "Estrada da Beira", devendo ser estudadas em algumas zonas, variantes a localidades, eliminar/atenuar curvas criar zonas de ultrapassagem com perfil 1x2.

A região tem já uma rede de acessibilidades estabelecidas. A Norte desenvolve-se uma via de grande circulação, o IP5 actual A25, a Noroeste o



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

IP3, mais próximo o IC12 e a Este a A23. O IC12 tem formato de auto-estrada prevendo-se que em breve permita uma ligação directa entre Mira (A17) e Mangualde (A25). Existe um equívoco entre os acessos à região que se querem rápidos e as acessibilidades regionais que se pretendem eficientes mas sem destruir as mais-valias locais e o bem-estar das populações.

A construção de um novo Itinerário Complementar tem impactes socioeconómicos directos (solução mais dispendiosa, mais-valias reduzidas), como indirectos (incentiva o turismo de massas, reduz o potencial turístico), ambientais (destruição da paisagem, maior ocupação do solo, impactes significativos na flora e fauna) e sociais (dificuldades de acessibilidade ao nível local, perda de qualidade de vida, desvalorização de terrenos, habitações). Sendo os IC estradas vedadas implica a criação de alternativas para o seu atravessamento e para aceder aos seus nós aumentando a destruição de áreas naturais, agrícolas, paisagem, impermeabilização do solo.

- ii) Preservação das características locais (naturais, culturais) que permitem o turismo de natureza.

Neste âmbito, são apontados os seguintes aspectos:

- Afecção de zonas florestais integradas na ZIF Seia Norte, que confronta com a ZIF Pedras Juradas (com cerca de 100 aderentes) que liga com a ZIF Aljão / Mondego (com 120 aderentes), todas geridas pela URZE.
- Atravessamento de linhas de água com galerias ripícolas importantes nomeadamente, Rios Seia e Torto e Ribeiras de Bandoiva e das Aldeias.
- Afecção de uma melhores zonas produtoras de vinho do Dão (Quinta da Passarela, Quinta das Pelada, de Saes, da Ponte Pedrinha e Adegas Cooperativas de Vila Nova de Tázem e Gouveia) na zona em que se afasta para Norte da EN 17, entre Pinhanços e o cruzamento de Gouveia.
- Afecção de lameiros no vale do Seia (em Pinhanços, Lagarinhos e Rio Torto) essenciais para o pastoreio de rebanhos cujo leite é utilizado na produção de queijo da Serra. Estes lameiros prolongam-se até Gouveia na zona atravessada pela Solução 1.
- Afecção próximo a Arcozelo de terrenos hortícolas cujos viveiros fornecem plantas para o concelho de Gouveia e adjacentes.
- Afecção do vale do Mondego no final do traçado zona que, pelas suas características, proporciona habitats para a fauna e flora semelhantes aos identificados na Zona 1. A Solução 2 é mais gravosa por incluir mais duas travessias do Rio Mondego.

A construção deste Itinerário complementar é defendida por 5 autarquias e uma Associação de Juntas de Freguesia, por duas ONG (MAIS – Movimento de Apoio à Construção dos Itinerários da Serra da Estrela e CAULE - Associação Florestal) e por 28 cidadãos, que justificam esta opção como se enuncia:

- As populações têm há várias décadas expectativas sobre a execução desta via;
- As vias que servem esta região são as mesmas de há 50 anos, o que tem levado, nomeadamente à falta de competitividade das empresas;
- As dificuldades de acesso têm contribuído para a desertificação da região, dificultando a instalações de empresas que a possam desenvolver;
- O acesso aos serviços de educação, saúde, desporto, cultura são dificultados



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>pelo tempo e custo de deslocação.</p> <ul style="list-style-type: none">• A construção do IC 6 e a sua interligação com o IC7 e IC 37 atenuará os custos de interioridade;• Permitirá aproveitar os recursos naturais existentes para turismo e criação de empresas ligadas a produtos locais;• Incentivará a fixação da população;• Os projectos dos Itinerários complementares estão em conformidade com os objectivos estratégicos definidos no PROT Centro (Plano Regional de Ordenamento do Território) e embora existam fundamentos locais para sua concretização a sua justificação primordial é ao nível supra-concelhio no sentido de suprir carências socioeconómicas e de rede de acessibilidades;• Estas novas vias constituem instrumentos ao serviço do ordenamento do território, sendo o objectivo conseguir uma região coesa que permite que cidadãos e empresas se fixem na região.• O custo previsto para a sua execução justifica-se pelo desenvolvimento esperado do turismo na Serra da Estrela, pela maior competitividade dos produtos locais (queijo, calçado, têxteis, pão, madeira), e pelo acesso mais fácil das populações aos equipamentos de saúde, educação, cultura e desporto. Uma outra mais valia será a aproximação entre o interior e o litoral;• Os cidadãos e empresas esperam a construção destas vias para criar condições para o desenvolvimento de uma região que tem sido marginalizada e que as mesmas desempenhem um papel fundamental na resolução dos problemas socioeconómicos e de coesão territorial existentes;• As novas acessibilidades serão uma resposta inadiável aos problemas da região marcada pelo desemprego, desertificação, com investimento empresarial condicionado pelo isolamento e débil integração nas acessibilidades regionais e nacionais;• Permitirá a cidadãos e empresários ter condições de acessibilidade equivalentes ao restante território nacional.• As deslocações Nascente / Poente na Serra da Estrela, entre Pólos urbanos através da EN 17, EN 230, EN 231 e EN 239 devem ter um maior nível de segurança e uma diminuição das distâncias tempo entre si e as redes rodoviárias estruturantes. <p>No que se refere à selecção de traçados:</p> <p>❖ <u>Troço 1</u></p> <p>A Solução 1 é considerada preferencial por uma autarquia e 23 cidadãos, sem contudo especificarem a fundamentação para esta escolha.</p> <p>A Solução 2 é defendida pela Câmara Municipal de Seia pelo facto de evitar a construção de um viaduto de grandes dimensões no Vale do Alva e por um cidadão que considera o aumento de um quilómetro preconizado pela Solução 1 (Troço 1) em apenas três quilómetros inaceitável pelo que considera preferível a Solução 2.</p> <p>❖ <u>Troço 3</u></p> <p>A Solução 1 é defendida pela Câmara Municipal de Seia e pela Junta de Freguesia de Vinhó (Gouveia) com a seguinte fundamentação:</p> <ul style="list-style-type: none">• É a que cria melhores conexões com a rede viária existente e se aproxima mais da cidade de Gouveia e de Vila Cortês.• Favorece as povoações mais a Sul, zonas mais densamente povoadas que se estendem desde Pinhanços a Vila Franca da Serra;
--	---



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- Cria de postos de trabalho na fase de construção e, na fase de exploração, potenciação da dinâmica económica ao nível da restauração, alojamento, turismo rural e local;
- Beneficia um maior número de freguesias quer pelo traçado, quer pelos Nós de Pinhanços e Gouveia;
- Aumento da atractividade local para fixação de populações e de empresas, aumentando a oferta de postos de trabalho;
- Melhoria da qualidade de vida das famílias ao contribuir para a redução do desemprego;
- Melhoria da fraca rede de estradas locais;
- Melhoria das acessibilidades e efeitos positivos no desenvolvimento regional;
- Redução da distância entre o perímetro urbano de Gouveia e a rede viária principal;
- Vantagens inerentes à proximidade à rede viária embora ocorram alterações em áreas agrícolas e agro-florestais.

A Solução 2 é defendida pela Junta de freguesia de Cabeça e por 23 cidadãos, não sendo apresentada genericamente nenhuma justificação para esta escolha.

Um cidadão considera que a escolha da Solução 2 para todo o traçado do IC 7 permitirá encurtar o percurso em cerca de 2 quilómetros, razão pela qual manifesta preferência por esta Solução.

Foram propostas diversas alterações ao Projecto/traçado:

- Alteração do perfil longitudinal previsto considerado insuficiente (um cidadão)
- Nó de Folhadosa (Interligação IC 6 / IC 7): solicita que o Nó de interligação entre o IC 6 e o IC 7 contemple uma ligação à EN 17 (defendido pela Câmara Municipal de Seia e pela Junta de Freguesia de Sandomil)
- IC 7 – Restabelecimento da EM 504: ligeira correcção do traçado do IC7 (cerca de 60m) em direcção a Poente, tomando como ponto de referência o local em que o mesmo se intersectará com a EM 504. Esta alteração justifica-se pelos avultados prejuízos que provocará em três casas de habitação e na Queijaria da Quinta do Seixal (defendida pela Junta de Freguesia de Carragozela e por três cidadãos afectados).
- IC 7 entre Seia e Celorico da Beira: proposta no sentido da amarração do IC7 na A25 (Nó de Fornos de Algodres) se fazer mais perto de Celorico da Beira, entre o Rio Mondego e esta vila tornando desnecessária a travessia desse rio. O cidadão que apresenta esta proposta justifica-a da seguinte forma:
 - O traçado final do IC 7 prevê, na Solução 2, em poucos quilómetros três travessias sobre o Rio Mondego, e, a Solução 1 uma. A alteração de traçado que defende evita a construção de uma ponte sobre o Rio Mondego e a afectação dos corredores ecológicos localizados no curso desse rio, continuando a articular o IC7 com a A25;
 - Os grandes utilizadores do futuro IC 7 (tal como da Estrada da Beira, EN 17) são quem pretende seguir de Coimbra / Beira Serra para o Nordeste Beirão / Transmontano ou Guarda/Espanha/Europa. A EN 17 responde a este pressuposto o que já não se verifica com a solução prevista no IC7. O desvio para Noroeste até Fornos de Algodres, somado ao percurso a efectuar na A25 (Fornos de Algodres / Celorico da Beira) é maior do que um traçado directo do IC7 em direcção às proximidades de Celorico da Beira.
 - Propõe que se aproveite o corredor das linhas de muito alta tensão que



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

ligam as subestações de Vila Chã, Seia e Chafariz, Celorico da Beira, cujo uso do solo está já condicionado em vez de destruir solos numa zona mais próxima do Mondego com maior diversidade ecológica;

- O traçado proposta atravessa uma zona de menor valor económico com terrenos esqueléticos, pedregosos e escassamente arborizados.

A ANA realça que parte dos traçados está em área que poderá ser afectada pela proximidade do Aeródromo de Seia e respectivas servidões aeronáuticas. Esta entidade refere assim que o Projecto de Execução que vier a ser desenvolvido lhe deverá ser remetido para emissão de parecer. A ANA recomenda ainda a consulta às entidades gestoras dos meios afectos ao combate a incêndios florestais e à Força Aérea Nacional.

A Câmara Municipal de Seia realça a necessidade de assegurar que os Nós entre os itinerários sejam localizados e aproximem as ligações entre os centros da cidade, nomeadamente, Seia, Oliveira do Hospital, Gouveia e Nelas.

As Juntas de Freguesia de Sandomil e de Cabeça consideram necessário assegurar a integração dos Nós das novas vias com as redes viárias locais.

Comentários aos Resultados da Consulta Pública

Face aos resultados da Consulta Pública, afigura-se pertinente comentar alguns dos aspectos apontados.

Relativamente à existência de alternativas viáveis que tornam desnecessária a construção integral desta nova via, uma análise mais global da rede viária da região aponta efectivamente para a existência de várias infra-estruturas rodoviárias na proximidade do corredor em estudo, designadamente: a A23/IP2 a Sudeste, o IC12 e o IP3 a Noroeste, a A25 a Norte e a EN17 praticamente em paralelo, sendo interceptada mais do que uma vez pelo traçado do IC7. A EN 17 desenvolve-se na área em estudo, entre Oliveira do Hospital, Seia, Gouveia e Celorico da Beira, com um perfil de 1x1. Sensivelmente a partir da Nespereira, a EN17 afasta-se do corredor do IC7, existindo, no entanto, na sua continuidade a EN330 com ligação à A25.

Contudo, o proponente fundamenta a necessidade deste projecto recorrendo ao PRN, o qual define que um itinerário complementar deve assegurar a ligação entre a rede nacional fundamental e os centros urbanos de influência.

Ainda de acordo com a fundamentação apresentada pela EP, *“a questão relativa ao aproveitamento das estradas existentes, no âmbito do projecto da rede de itinerários complementares para a Região Centro Interior, não se apresenta em concordância quer com os antecedentes relativos ao processo de Avaliação Ambiental Estratégica, quer com os objectivos estratégicos definidos nos Instrumentos de Gestão Territorial para a região.”*

Neste âmbito, o proponente refere também que a EN 17 e a EN 330 foram projectadas para velocidades de circulação em média inferiores a 50Km/h e apresentam actualmente estrangulamentos causados pela expansão urbana linear e dos aglomerados, já não dando resposta às necessidades de deslocação intra e inter-regional entre cidades e distritos. Estas vias não contemplam as características geométricas adequadas para a garantia do nível de serviço C que se pretende.

De acordo com a EP, os objectivos de mobilidade a que se propõe o PRN- RCI não são assim compatíveis com *“soluções de reperfilamento, construção de variantes ou qualquer outra solução que não passe por uma nova rede de vias”*.

Por outro lado, no que se refere à necessidade de preservação das características locais reconhece-se efectivamente que a construção deste tipo de infra-estrutura terá um efeito barreira e implica uma maior artificialização do território. Estes impactes podem contudo ser minimizados, nomeadamente, através do desenvolvimento de um Projecto de Execução que melhor integre o traçado na paisagem natural, que preserve as povoações e que incorpore soluções que tornem a estrutura mais permeável.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>Especificamente no que se refere à afectação de zonas produtoras de vinho do Dão, nomeadamente entre Pinhanços e Gouveia (Troço 3), importa referir que as grandes quintas vitivinícolas se encontram no espaço entre os traçados das duas soluções apresentadas, ficando assim salvaguardadas em qualquer situação. Neste Troço 3, a Solução 1 foi considerada como aquela que apresenta menores impactes a nível do uso agrícola do solo, não colidindo com nenhuma das grandes quintas existentes (Quinta da Passarela, Quinta das Pelada, de Saes, da Ponte Pedrinha e Adegas Cooperativas de Vila Nova de Tázem e Gouveia).</p> <p>Relativamente ao atravessamento de linhas de água com importantes galerias ripícolas, realça-se que o traçado a desenvolver em Projecto de Execução deverá minimizar estas afectações, nomeadamente fazendo o atravessamento em viaduto, conforme decorre das condicionantes estabelecidas e dos estudos solicitados no anexo III do presente documento. Realça-se ainda que o contínuo ecológico é essencialmente mantido pelas linhas de água, motivo pelo qual o seu atravessamento deve minimizar qualquer afectação.</p> <p>Por último, merece destaque a proposta de alteração do ponto de amarração do IC7 na A25, transferindo-o de Fornos de Algodres para Celorico da Beira. Embora se reconheça a pertinência da questão, o ponto de amarração proposto encontra-se fora do corredor em estudo, pelo que não se poderá enquadrar no âmbito do presente procedimento de AIA.</p>
<p>Razões de facto e de direito que justificam a decisão:</p>	<p>A presente DIA é fundamentada no teor do Parecer Final da Comissão de Avaliação (CA), no parecer relativo ao factor “Recursos Hídricos”, e na proposta de DIA da autoridade de AIA, destacando-se de seguida os principais aspectos.</p> <p>O IC7-Oliveira do Hospital (IC6) / Fornos de Algodres (A25/IP5) integra-se no Plano Rodoviário Nacional da Região Centro Interior (PRN-RCI) e desenvolve-se entre Oliveira do Hospital, em ligação ao IC6, até Fornos de Algodres, onde se articula com a A25 / IP5.</p> <p>Este itinerário complementar encontra-se previsto no Plano Rodoviário Nacional (PRN), instituído pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho, e alterado pela Lei n.º 98/99, de 26 de Julho, e tem como objectivo assegurar a ligação entre a rede nacional fundamental e os centros urbanos do eixo Oliveira do Hospital/Seia/Gouveia (Eixo Beira Serra).</p> <p>O IC7, juntamente IC6 – Tábua / Oliveira do Hospital (IC7) / Covilhã (A23/IP2) e o IC37 – Viseu (IP5/A25) / Seia (IC7), foi sujeito a procedimento de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de Junho.</p> <p>O respectivo “Estudo de Avaliação Estratégica para o Desenvolvimento da Rede Rodoviária Nacional na região do Centro Interior (IC6, IC7 e IC37)” teve como objectivo encontrar o cenário mais favorável para o desenvolvimento da rede rodoviária na zona da Serra da Estrela. Para tal foram definidos 3 cenários, tendo sido considerado como mais vantajoso o Cenário C. A Declaração Ambiental, da qual constam recomendações e orientações para o desenvolvimento das fases subsequentes, foi emitida a 11 de Junho de 2008.</p> <p>Neste sentido, e tendo em consideração a orientação dos eixos definidos no Cenário C e seus pontos extremos de amarração, foi realizado o Estudo de Viabilidade de Corredores e posteriormente o respectivo Estudo de Viabilidade de Traçados, do qual resultou o Estudo Prévio sujeito a procedimento de AIA.</p> <p>Foram adoptadas três grandes opções para a estratégia de desenvolvimento dos corredores, nomeadamente, o não aproveitamento das estradas existentes, a não interferência com o Sítio do Carregal do Sal da Rede Natura 2000, e a interferência apenas pontual com o Parque Natural da Serra da Estrela (PNSE).</p> <p>Efectivamente, os traçados propostos pelo Estudo Prévio para o IC7 localizam-se a</p>



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

noroeste do PNSE, do Sítio Serra da Estrela e da IBA Serra da Estrela e a sudoeste do Sítio Carregal do Sal. Apesar da proximidade, nenhuma destas áreas é directamente nenhuma afectada pelo traçado.

Especificamente no que se refere ao aproveitamento das estradas existentes, esta possibilidade é apontada em alguns pareceres emitidos no âmbito do procedimento de AIA, nomeadamente, através de um conjunto de intervenções na EN17 e na EN330. Contudo, a EP. S.A. reiterou que o aproveitamento das vias existentes não permitirá o cumprimento dos objectivos definidos no PRN para o eixo viário em causa. De acordo com a fundamentação apresentada, as vias existentes não contemplam as características geométricas adequadas (planta, perfil longitudinal e perfil transversal tipo) de forma a garantir o nível de serviço C que se pretende para um itinerário complementar.

Todavia, o Estudo de Tráfego indica que alguns troços do IC7 irão registar nível de serviço D logo no ano de entrada em exploração (2013). Para esta situação é invocado o n.º 5 do artigo 6º do PRN, de acordo com o qual "*em zonas particularmente difíceis, por motivos de ordem topográfica*" um itinerário complementar pode apresentar um nível de serviço inferior.

A região onde se insere o IC7 caracteriza-se por uma orografia acidentada e por registar condições favoráveis à ocorrência de neve e formação de gelo, motivos que condicionam o dimensionamento do traçado.

As soluções de traçado propostas no Estudo Prévio apresentam características geométricas em função da velocidade base de 100 km/h para veículos ligeiros e de 80 km/h para veículos pesados.

Os traçados caracterizam-se por apresentar um perfil transversal do tipo 1x1 vias de circulação. Destaca-se a adopção de trainéis com inclinação significativa (da ordem dos 5%) e extensão apreciável, sem contudo ultrapassar os três quilómetros.

O Estudo Prévio do IC7 apresentou duas soluções de traçado (Solução 1 e Solução 2), as quais se encontram divididas em 4 troços. Existem pontos comuns às duas soluções que possibilitam a interligação entre ambas, donde resultam 16 combinações de traçado possíveis. Embora nestes trechos comuns as duas soluções apresentem o mesmo eixo, os traçados variam em termos de rasante, pelo que existem ligeiras diferenças a nível dos taludes.

Assim, tendo em conta a tipologia do Projecto "IC7-Oliveira do Hospital (IC6) / Fornos de Algodres (A25/IP5)" bem como as características da região em que o mesmo se desenvolve, foram considerados determinantes para a avaliação os seguintes factores ambientais: Geologia, Geomorfologia e Hidrogeologia, Recursos Hídricos, Solo e Uso Agrícola do Solo, Ocupação do Solo, Qualidade do Ar, Ambiente Sonoro, Componente Biológica, Componente Social, Planeamento e Ordenamento do Território, Património Cultural e Paisagem.

Da apreciação integrada dos factores ambientais considerados relevantes concluiu-se que o traçado resultante da combinação Solução 2 (Troço 1) + Solução 1 (Troço 2) + Solução 1 (Troço 3) + Solução 1 (Troço 4) será o que se afigura como menos desfavorável, dado que apresenta, na sua globalidade, impactes negativos menos significativos e minimizáveis.

No Troço 1, a Solução 2 apresenta uma menor extensão de traçado, envolvendo uma menor movimentação de terras e taludes de menor dimensão e extensão. O traçado desta Solução desenvolve-se mais afastado do PNSE, utilizando um corredor mais humanizado. Verifica-se contudo o atravessamento da localidade da Folhadosa em plena via, interferindo com a zona intersticial do perímetro urbano, numa zona livre de edificações. Este atravessamento poderá originar alguma segmentação, com os impactes inerentes à proximidade de uma via rodoviária desta natureza. Considera-se, no entanto, que estes impactes são minimizáveis, nomeadamente através de opções de projecto que melhor integrem a infra-estrutura na sua envolvente.

Por seu turno, a Solução 1 propõe, para contornar o perímetro urbano da Folhadosa, a



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

construção de um viaduto, com uma extensão de cerca de 2 km e alturas de vão na ordem dos 100m, que se prolonga num falso - túnel, com uma extensão de 349m.

Este viaduto desenvolve-se em meia encosta, numa área de grande exposição visual, apresentando impactes significativos no que se refere à ocupação do solo e à paisagem. Considera-se que esta obra de arte comporta uma afectação grave, dado o seu carácter permanente, desvirtuando por completo todo o troço do vale do Rio Alva de onde a mesma é visível e comprometendo assim a sua integridade.

Acresce ainda que embora a Solução 1 afecte menor área de RAN, implica a afectação de maior área de REN.

Considera-se assim que, no Troço 1, a Solução 2 constitui a opção globalmente menos desfavorável.

No Troço 2 as duas soluções são muito semelhantes, encontrando-se sobrepostas e registando apenas algumas pequenas diferenças a nível de perfil longitudinal. As soluções apresentam assim impactes muito semelhantes.

Contudo, no que se refere ao uso agrícola do solo, e apesar das diferenças entre as duas soluções não serem muito significativas, a Solução 1 ocupa uma menor área de RAN e tem uma menor afectação de pomares e de culturas heterogéneas, áreas com um maior investimento associado.

Acresce ainda que a Solução 1 apresenta uma maior área com máxima permeabilidade, considerando-se como tal a opção de traçado menos desfavorável. Contudo, realça-se a importância da afectação, semelhante nas duas soluções, de áreas significativas de olival e vinha, produções de qualidade e importância económica reconhecida especialmente nesta região.

No Troço 3, as duas soluções desenvolvem-se em corredores muito distintos, verificando-se que o resultado da avaliação feita a nível dos vários factores ambientais não foi unânime na determinação do traçado menos desfavorável.

Contudo, o Património apresenta-se desde logo como factor determinante na ponderação de alternativas. A Solução 2 implica a afectação directa de um sítio de valor patrimonial elevado (Sítio n.º 124 – Monte Aljão), um impacte negativo que se considera muito significativo, irreversível e de elevada magnitude.

O Sítio Arqueológico de Monte Aljão é considerado um dos locais mais representativos do património histórico-arqueológico da região, pelo que o traçado da Solução 2 levará não só à destruição da área atravessada, mas também à afectação da sua integridade como conjunto.

Tendo em conta a dimensão e a importância arqueológica desta zona, onde se implantam os povoados de Monte Aljão (n.º 124) e Penedo dos Mouros (n.º 125), o traçado da Solução 2 no Troço 3 representaria um prejuízo patrimonial incalculável.

De notar que este património único na região poderá vir a ser devidamente valorizado e representar assim uma mais-valia em termos turísticos, logo, com interesse económico para a região.

Verifica-se também o atravessamento pela Solução 2 de uma potencial área de distribuição do narciso do Mondego. A Solução 1 por seu turno não se aproxima de nenhum núcleo desta espécie.

No que se refere à ocupação agrícola de solo, e apesar de ambas as soluções apresentarem afectações agrícolas significativas, a Solução 2 inviabiliza mais 10 ha de RAN que a Solução 1.

Além disso, a Solução 2 cruza transversalmente e numa maior área a concessão mineira Fontinha (3132) do Campo Mineiro de Tourais-Lages, originando impactes negativos mais significativos a nível geológico. O traçado da Solução 2 implicará também o desenvolvimento de taludes de maiores dimensões.

Acresce ainda que o corredor em que se desenvolve a Solução 1 se encontra mais



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

humanizado, destacando-se a presença muito próxima da EN 17, causando assim uma menor afectação de áreas de elevada relevância ecológica apesar da sua maior proximidade ao PNSE.

Contudo, do ponto de vista socioeconómico e de ordenamento do território, o traçado da Solução 2 afigura-se mais favorável, dado que se afasta da EN 17, não interceptando esta via. Neste troço, a Solução 2 constitui uma melhor alternativa à rede viária existente, garantindo melhores acessibilidades.

A Solução 1 apresenta impactes negativos significativos decorrentes da proximidade do traçado a habitações, nomeadamente na implantação do Nó de Pinhanços e no contínuo urbano ao longo da EN17.

No entanto, ponderando a magnitude e significância dos impactes decorrentes das duas soluções, bem como a possibilidade de minimização dos mesmos, considera-se que no Troço 3, a Solução 1 constitui a opção globalmente menos desfavorável.

Relativamente ao Troço 4, a avaliação de impactes foi praticamente unânime a nível dos vários factores ambientais, ao concluir que o traçado da Solução 1 é aquele que se afigura menos desfavorável.

Desde logo se destaca o facto desta Solução 1 apenas atravessar o rio Mondego uma vez, em Ponte comum aos traçados 2 apresenta mais dois atravessamentos desta linha de água.

Acresce ainda que a Solução 2 implanta o Nó de Ribamondego em área muito próxima da localidade. A partir do Nó desenvolve-se uma ligação à EM 329, que conduz a uma rotunda a implantar no espaço urbano e urbanizável contínuo entre Ribamondego e Calvário, o que se considera sob o ponto de vista da ocupação do solo, do ordenamento do território e da socioeconomia um impacte negativo muito significativo.

O corredor em que se desenvolve a Solução 1 encontra-se mais humanizado, sendo próximo e mantendo-se paralelo à EN 330 ao longo de 7 km. Embora a Solução 2 se afaste mais do PNSE, implica uma maior afectação de áreas de elevada relevância ecológica e paisagística.

Verifica-se contudo que a Solução 1 apresenta afectações quantitativas de RAN e de ocupação agrícola do solo superiores, implicando também maiores movimentações de terras e taludes de maiores dimensões. De realçar que esta Solução atravessa zonas com ocorrências significativas de Urânio, Estanho e Titânio.

Assim, ponderando a magnitude e significância dos impactes decorrentes das duas soluções, considera-se que, no Troço 4, a Solução 1 constitui a opção globalmente menos desfavorável.

Face ao exposto, e admitindo que a construção do IC7, ao concretizar as orientações estratégicas definidas no PRN, irá contribuir para a valorização dos eixos urbanos Oliveira do Hospital – Seia e Gouveia – Fornos de Algodres, propõe-se a emissão de DIA favorável ao “IC7-Oliveira do Hospital (IC6)/Fornos de Algodres (A25/IP5)”, condicionada à adopção do traçado: Solução 2 (Troço 1) + Solução 1 (Troço 2) + Solução 1 (Troço 3) + Solução 1 (Troço 4), bem como ao cumprimento dos termos e condições expressas na presente proposta, incluindo condicionantes, medidas de minimização, planos de monitorização e outros elementos identificados anteriormente.