

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

“IC7 – Oliveira do Hospital (IC6) / Fornos de Algodres (A25 / IP5)”

(AIA 2179)

Junho de 2010

EQUIPA DE TRABALHO

Elaboração:

- *Margarida Grossinho*

Secretariado:

- *Maria Odete Cotovio*

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO
2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA
3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA
4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO
5. FORMAS DE ESCLARECIMENTO E PARTICIPAÇÃO DOS INTERESSADOS
6. SÍNTESE DO PROJECTO
7. PROVENIÊNCIA DOS PARECERES RECEBIDOS
8. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

ANEXO I

- Órgãos de Imprensa e Entidades convidados a participar na Consulta Pública

ANEXO II

- Listas de Presenças nos Balcões de Atendimento Personalizado

Anexo III

- Pareceres Recebidos

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

“IC7 – Oliveira do Hospital (IC6) / Fornos de Algodres (A25/IP5)”

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento do preceituado no artigo 14º do Decreto – Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, procedeu-se à Consulta Pública do “IC7 – Oliveira do Hospital (IC6) / Fornos de Algodres (A25/IP5)”.

2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

Considerando que o Projecto se integra na lista do anexo I do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, a Consulta Pública decorreu durante 35 dias úteis, desde o dia 21 de Abril até ao dia 9 de Junho de 2010.

3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

IC7 – Oliveira do Hospital (IC6) / Fornos de Algodres (A25/IP5):

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA), incluindo o Resumo Não Técnico (RNT), foi disponibilizado para consulta nos seguintes locais:

- Agência Portuguesa do Ambiente – APA
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro
- Câmara Municipal de Fornos de Algodres
- Câmara Municipal de Gouveia
- Câmara Municipal de Mangualde
- Câmara Municipal de Seia

O Resumo Não Técnico foi disponibilizado para consulta nas:

Fornos de Algodres

- Junta de Freguesia de Fornos de Algodres

Gouveia

- Junta de Freguesia de Arcozelo
- Junta de Freguesia de Lagarinhos
- Junta de Freguesia de Moimenta da Serra
- Junta de Freguesia da Nabais
- Junta de Freguesia de Paços da Serra
- Junta de Freguesia de Ribamondego
- Junta de Freguesia de Rio Torto
- Junta de Freguesia de S. Paio
- Junta de Freguesia de Vila Cortês da Serra

- Junta de Freguesia de Vila Franca da Serra
- Junta de Freguesia de Vila Nova de Tázem
- Junta de Freguesia de Vinhó

Mangualde

- Junta de Freguesia de Abrunhosa-a-Velha

Seia

- Junta de Freguesia de Carragozela
- Junta de Freguesia de Folhadosa
- Junta de Freguesia de Lajes
- Junta de Freguesia de Pinhanços
- Junta de Freguesia de Sameice
- Junta de Freguesia de Sandomil
- Junta de Freguesia de Santa Comba
- Junta de Freguesia de Santiago
- Junta de Freguesia de Torrozelo
- Junta de Freguesia de Tourais
- Junta de Freguesia de Várzea de Meruge

4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

A publicitação do Estudo de Impacte Ambiental, incluindo o Resumo Não Técnico, foi feita por meio de:

- Afixação de Anúncios nas Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia acima referidas;
- Publicação de anúncios, envio de RNT e de nota de imprensa para o Jornal de Notícias
- Envio de nota de imprensas e RNT para os jornais, revista e rádios que constam no Anexo I
- Divulgação na Internet no *site* da APA com anúncio e RNT.
- Envio de ofício circular e RNT às entidades constantes no Anexo I.

5. FORMAS DE ESCLARECIMENTO E PARTICIPAÇÃO DOS INTERESSADOS

No âmbito da Consulta Pública, a APA, tendo por objectivo promover um maior envolvimento das autarquias e entidades directamente interessadas e prestar esclarecimento relativamente ao processo de AIA, do projecto e respectivos impactes ambientais realizou dois Balcões de Atendimento Personalizados:

IC7 – Oliveira do Hospital (IC6) / Fornos de Algodres (A25/IP5):

- 29 de Abril 20h30 – 22h30 - Auditório da Biblioteca Municipal Virgílio Ferreira, em Gouveia

IC6 – Tábua / Oliveira do Hospital (IC7) / Covilhã (A23/IP2), IC7 – Oliveira do Hospital (IC6) / Fornos de Algodres (A25/IP5) e IC37 – Viseu (A25/IP5) / Seia (IC7):

- 11 de Maio 20h00 – 22h00 Casa Municipal de Cultura de Seia

As listas de registo das presenças nos Balcões de Atendimento Personalizado encontram-se no Anexo II do presente Relatório.

Nestas sessões, estiveram presentes representantes da APA, do proponente e seus consultores, tendo sido prestados todos os esclarecimentos às questões colocadas pelos interessados.

6. SÍNTESE DO PROJECTO

“O IC 7, com início no IC 6 e amarração no IP 5 / A 25, em Fornos de Algodres, consubstancia o eixo urbano Oliveira do Hospital/Seia/Gouveia, designado por “Eixo Beira Serra”. (...)

Os traçados desenvolvem-se ao longo da peneplanície, entre o Rio Mondego e a Serra da Estrela, unindo a dorsal urbana de Oliveira do Hospital, Seia, Gouveia, Fornos de Algodres e Mangualde, junto ao Mondego. Os traçados propostos localizam-se a noroeste do Parque Natural da Serra da Estrela, do Sítio Serra da Estrela e da IBA Serra da Estrela e a sudoeste do Sítio Carregal do Sal.

O IC7 entre Oliveira do Hospital e Fornos de Algodres apresenta duas soluções base, a Solução 1 e a Solução 2 com desenvolvimento nos concelhos de Seia, Gouveia e Fornos de Algodres:

Solução 1 – do km 0+000 ao km 39+811,094

Solução 2 – do km 0+000 ao km 37+989,055

Preconizou-se ao longo destas soluções, pontos de comum desenvolvimento, de modo a possibilitar o aproveitamento da outra solução. Nos trechos de comum desenvolvimento, estão em comparação dois traçados alternativos – a Solução 1 e a Solução 2.

No seu desenvolvimento, os traçados, num seu trecho inicial, interferem com a zona intersticial do perímetro urbano da Folhadosa e de Torrezelo, no concelho de Seia. No sentido de minimizar tal situação optou-se, na Sol.1, pela materialização de falso-túnel. Relativamente à Sol.2, o atravessamento faz-se à custa de uma passagem superior, em zona sem edificações. Em qualquer das situações preserva-se a unidade territorial e social daqueles espaços. O atravessamento deste local, sensivelmente entre Sandomil e Torrezelo encontra-se bastante condicionado, quer pela orografia associada a extenso vale do rio Alva, quer pela proximidade dos Sítios de Carregal do Sal e da Serra da Estrela. Em zona de vinhas, os traçados tiveram em atenção, e salvaguardaram, as Quintas vinícolas, onde se pratica o Enoturismo, como são exemplo as Quintas da Passarela, de Saes, Espinhosa e Ponte Pedrinha.

A Solução 1, com início no designado Nó da Folhadosa, nó de inter-ligação entre o IC 7 e o IC 6, num seu trecho inicial, encontra-se condicionado pelo Sítio Carregal do Sal e pelo eixo urbano Folhadosa-Torrezelo, pelo que contorna Folhadosa por nascente, a sul de Torrezelo, após o que se desenvolve com orientação Sul-Norte até próximo de Carragozela. A partir daqui, e até cerca de Santa Comba, inflecte ligeiramente para nascente, tomando depois a orientação para norte até à zona de Tourais. De seguida, e até às proximidades de Pinhanços, implanta-se com orientação Poente-Nascente, para posteriormente inflectir novamente para norte até à zona de Rio Torto e Nespereira. Até final, no designado Nó de Fornos de Algodres (A 25 / IP 5) que será aproveitado/adaptado, após uma ligeira inflexão para nascente (na dependência de Vila Cortês) o traçado retoma uma orientação Suporte, passando a nascente de Ribamondego e de Vila Franca da Serra.

A Solução 2, com início no designado Nó da Folhadosa, nó de interligação entre o IC 7 e o IC 6, desenvolve-se a poente da Solução 1, atravessando no primeiro troço a povoação de Folhadosa, sem contudo afectar habitações. Imediatamente após Folhadosa, e na dependência de Torrezelo, que contorna por poente, e até próximo de Tourais, o traçado é coincidente com o desenvolvido para a solução 1. Assim, a partir de Torrezelo, o traçado desenvolve-se a norte de Passarela e Rio Torto, inflectindo posteriormente para sul no atravessamento entre Arcozelo

e Nespereira, seguindo em direcção a Fornos de Algodres por poente de Ribamondego” (RNT, p. 9-10)

7. PROVENIÊNCIA DOS PARECERES RECEBIDOS

No âmbito da Consulta Pública foram recebidos **43 pareceres** com a seguinte proveniência:

Autarquias:

- Junta de Freguesia de Vinhó
- Junta de Freguesia de Carragozela
- Câmara Municipal de Seia *
- Junta de Freguesia de Cabeça *
- Associação de Freguesias da Serra da Estrela*
- Junta de Freguesia de Sandomil *

Entidades

- ANA – Aeroportos de Portugal

Organizações Não Governamentais

- QUERCUS - Associação Nacional de Conservação da Natureza
- LPN – Liga para a Protecção da Natureza
- Clube de Caça e Pesca de Sameice
- Associação Distrital dos Agricultores da Guarda *
- Associação de Desportos de Aventura “Desnível” *
- ERVEDUS, Associação para a Promoção Cultural e Ambiental *
- MAIS – Movimento de Apoio à Construção dos Itinerários da Serra da Estrela (contributo subscrito por 10 cidadãos (Mário Jorge Branquinho, Seia; Pedro Manuel Ribeiro Conde, Seia; Fernando Tavares Pereira, Carregal do Sal; Jorge Patrão, Covilhã; Eduardo Mendes de Brito, Seia; Artur Abreu, Oliveira do Hospital; João Antas de Barros, Viseu; Manuel Marques, Nelas e João Paulo Agra, Gouveia)*)
- CAULE – Associação Florestal

Cidadãos

- Alfeu de Almeida Melo
- Carlos Fernando Mendes Sequeira
- Maria Luísa Mendes Marques Rodrigues
- Susana Margarida Garcia Cabral Pereira

- Ana Mafalda Baptista Correia *
- Arnaldo Saraiva e Gonçalo Saraiva *
- Artur Filipe Fernandes da Costa *
- Carla Maria Gaspar Paulo *
- Célia Margarida Ribeiro Gonçalves *
- Dalila Ferreira *
- Elias Almeida *
- Fernando Manuel Mendes Mora *
- Helena Maria Lameiras Garcia *
- Jaime H. Moura *
- José António Lopes dos Santos *
- José Belarmino de Brito Mendes *
- Luís Filipe Lopes *
- Luís Miguel Mendes *

- Marco A. M. Veloso *
- Paulo Alexandra Saúde Mendonça *
- Paulo Caetano *
- Pedro Manuel Ribeiro Conde *
- Pedro Miguel da Silva Figueiredo *
- Ricardo *
- Ricardo Mendes *
- Rogério Ferreira Santos *
- Rui Jorge Tavares de Sousa Neves Dias *
- Vânea Garcia *

* Parecer comum aos três itinerários complementares

8. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

No período de Consulta Pública foram recebidos **43** pareceres apresentados por autarquias (6), Entidades (1) e Organizações Não Governamentais (8) e Cidadãos (28).

Os originais dos pareceres recebidos encontram-se arquivados no processo administrativo na Agência Portuguesa do Ambiente.

ANA, Aeroportos de Portugal – Parte dos traçados estão em área que poderá ser afectada pela proximidade do Aeródromo de Seia e respectivas condicionantes aeronáuticas (servidões).

Os projectos finais deverão ser remetidos à ANA, SA para emissão de parecer. Recomenda ainda a consulta às entidades gestoras de meios afectos ao combate a incêndios florestais e à Força Aérea Nacional

O contributo apresentado pela **Junta de Freguesia de Carragozela** refere o incontestável interesse público da obra, que permitirá melhorar as acessibilidades da região e da freguesia. Informando ainda que o projecto tem vindo a inquietar os proprietários de prédios que serão ocupados ou ver o seu valor depreciado. Solicita assim esta autarquia que, sem pôr em causa os aspectos essenciais do projecto, se faça uma ligeira correcção do traçado do IC7, em direcção a Poente, no local em que o mesmo se intersectará com a EM 504. Esta alteração ao traçado justifica-se pelos avultados prejuízos que provocar+á em pelo menos três casas de residência permanente e para assegurar o pleno funcionamento da queijaria da Quinta do Seixal, que embora sendo uma micro-empresa, é uma fonte de emprego a preservar.

Alfeu de Almeida Melo é proprietário de um prédio urbano sob o artigo 286, que constitui a sua residência exclusiva e permanente. Anexa documento comprovativo. Informa que o traçado do IC7 se implantará a cerca de 30, 40 metros a poente do prédio urbano. Apresenta representação cartográfica desta situação. O IC7 intersecta a EM 504 que serve de acesso à sua habitação desenvolvendo-se em toda a sua frente a Sul. No local da intersecção está

prevista a construção de um viaduto, seguindo a mesma orientação da EM 504 será implantado sobre o IC7, permitindo a continuação da circulação de e para Carragozela.

A fim de poder apresentar uma inclinação ascendente e descendente, em ambos os sentidos de trânsito razoável prevê-se que o viaduto (no sentido Nascente/Poente) comece a ser construído vários metros antes de se sobrepor ao IC7. O que significa que, mantendo-se o ponto de intersecção previsto o dito viaduto seja implantado em frente da fachada da sua residência que se encontra virada a Sul, ou seja para a EM 504, a uma altura de 3 ou 4 metros. Esta situação para além da perda de luz constituirá ainda uma fonte de ruído e de poluição do ar, decorrente dos veículos a circular no viaduto, que afectarão directamente a habitação, constituindo motivo suficiente para formular um pedido indemnizatório com vista ao ressarcimento dos enormes prejuízos que daí advirão, tendo em conta o princípio da justa indemnização consagrado no artigo 23º do código das Expropriações.

Considera no entanto que será possível efectuar uma ligeira correcção na localização do IC 7 para que o ponto de intersecção com a EM 504 se situe a cerca de 60 m mais a Poente, deslocando assim o viaduto ligeiramente mais para Poente. Esta realocação colocaria o viaduto numa zona de prédios rústicos, sem qualquer edifício de habitação

Considera Alfeu Melo razoável esta solução pois não implicará custos de obra adicionais, evitando a afectação do prédio urbano e os custos inerentes às indemnizações que seriam inevitáveis.

Tendo em conta que:

- O traçado proposto do IC7 e do viaduto que o sobreporá nos termos em que se encontram projectados acarreta avultado prejuízo à sua residência;
- Sofrendo o traçado e consequentemente o ponto de intersecção com o referido viaduto, um ligeiro desvio em relação a poente evitará tais prejuízos;
- A realização das obras públicas e respectiva prossecução do interesse público às mesmas inerente, deverá ser sempre feita com o menor sacrifício dos direitos dos particulares solicita, Alfeu de Almeida Melo, que se proceda a um ligeiro desvio do traçado proposto para o IC7 para que o ponto de intersecção com a EM 504 que passará a ser servida por um viaduto se situe a cerca de 60m para Poente em relação ao projectado.

Maria Luísa Mendes Marques Rodrigues é proprietária de um prédio urbano sob o artigo 300, que constitui a sua residência exclusiva e permanente. Anexa documento comprovativo. Informa que o traçado do IC7 se implantará a cerca de 40, 50 metros a poente do prédio urbano. Apresenta representação cartográfica desta situação. O IC7 intersecta a EM 504 que serve de acesso à sua habitação desenvolvendo-se em toda a sua frente a Sul. No local da intersecção está prevista a construção de um viaduto, seguindo a mesma orientação da EM 504 será implantado sobre o IC7, permitindo a continuação da circulação de e para Carragozela.

A fim de poder apresentar uma inclinação ascendente e descendente, em ambos os sentidos de trânsito razoável prevê-se que o viaduto (no sentido Nascente/Poente) comece a ser construído vários metros antes de se sobrepor ao IC7. O que significa que, mantendo-se o ponto de intersecção previsto o dito viaduto seja implantado em frente da fachada da sua residência que se encontra virada a Sul, ou seja para a EM 504, a uma altura de 3 ou 4 metros. Esta situação para além da perda de luz constituirá ainda uma fonte de ruído e de poluição do ar, decorrente dos veículos a circular no viaduto, que afectarão directamente a habitação, constituindo motivo suficiente para formular um pedido indemnizatório com vista ao ressarcimento dos enormes prejuízos que daí advirão, tendo em conta o princípio da justa indemnização consagrado no artigo 23º do código das Expropriações.

Considera no entanto que será possível efectuar uma ligeira correcção na localização do IC 7 para que o ponto de intersecção com a EM 504 se situe a cerca de 60 m mais a Poente, deslocando assim o viaduto ligeiramente mais para Poente. Esta realocação colocaria o viaduto numa zona de prédios rústicos, sem qualquer edifício de habitação

Considera Maria Luísa Rodrigues razoável esta solução pois não implicará custos de obra adicionais, evitando a afectação do prédio urbano e os custos inerentes às indemnizações que seriam inevitáveis.

Tendo em conta que:

- O traçado proposto do IC7 e do viaduto que o sobreporá nos termos em que se encontram projectados acarreta avultado prejuízo à sua residência;
- Sofrendo o traçado e consequentemente o ponto de intersecção com o referido viaduto, um ligeiro desvio em relação a poente evitará tais prejuízos;
- A realização das obras públicas e respectiva prossecução do interesse público às mesmas inerente, deverá ser sempre feita com o menor sacrifício dos direitos dos particulares solicita, Maria Luísa Rodrigues, que se proceda a um ligeiro desvio do traçado proposto para o IC7 para que o ponto de intersecção com a EM 504 que passará a ser servida por um viaduto se situe a cerca de 60m para Poente em relação ao projectado.

Susana Margarida Garcia Cabral Pereira é proprietária de um prédio urbano sob o artigo 297, que constitui a sua residência exclusiva e permanente, composta por casa e logradouro com uma área de 2 791m². Anexa documento comprovativo. Informa que o traçado do IC7 se situa totalmente no interior do logradouro do referido do prédio urbano, a não mais de 4 metros da casa de habitação. Anexa fotografias. O referido prédio vem referido no projecto do IC 7 com o nº 36 sendo a sua afectação considerada como “*indirecta muito provável*” e com um impacte reconhecido como “*significativo*”. Assim sendo a construção do IC afectará irremediavelmente a qualidade de vida na sua habitação.

Tendo em conta a emissão de ruído e a poluição do ar derivada da circulação no IC, a toda a hora de veículos (ligeiros, pesados, motociclos) a velocidades consideráveis e a proximidade da casa, esta afectação constituirá motivo suficiente para formular um pedido indemnizatório com vista ao ressarcimento dos enormes prejuízos que daí advirão, tendo em conta o princípio da justa indemnização consagrado no artigo 23º do código das Expropriações.

Considera no entanto que será possível efectuar uma ligeira correcção na localização do IC 7, sem custos adicionais na construção, bastará um ligeiro desvio em direcção a Poente para que se salvguarde uma distância não inferior a 60 metros em relação à habitação, o que garantiria as condições mínimas de habitabilidade da mesma. Desta forma evitar-se-ia igualmente a inutilização e o inevitável pagamento de um furo artesiano com muitos metros de profundidade e respectivo equipamento que se encontra no aludido prédio rústico.

Informa ainda que Informa que o traçado do IC7 se implantará a cerca de 40, 50 metros a poente do prédio urbano. Apresenta representação cartográfica desta situação. O IC7 intersecta a EM 504 que serve de acesso à sua habitação desenvolvendo-se em toda a sua frente a Sul. No local da intersecção está prevista a construção de um viaduto, seguindo a mesma orientação da EM 504 será implantado sobre o IC7, permitindo a continuação da circulação de e para Carragozela.

A fim de poder apresentar uma inclinação ascendente e descendente, em ambos os sentidos de trânsito razoável prevê-se que o viaduto (no sentido Nascente/Poente) comece a ser construído vários metros antes de se sobrepor ao IC7. O que significa que, mantendo-se o ponto de intersecção previsto o dito viaduto seja implantado em frente da fachada da sua residência que se encontra virada a Sul, ou seja para a EM 504, a uma altura de 3 ou 4 metros. Esta situação para além da perda de luz constituirá ainda uma fonte de ruído e de poluição do ar, decorrente dos veículos a circular no viaduto, que afectarão directamente a habitação, constituindo motivo suficiente para formular um pedido indemnizatório com vista ao ressarcimento dos enormes prejuízos que daí advirão, tendo em conta o princípio da justa indemnização consagrado no artigo 23º do código das Expropriações.

Considera no entanto que será possível efectuar uma ligeira correcção na localização do IC 7 para que o ponto de intersecção com a EM 504 se situe a cerca de 60 m mais a Poente, deslocando assim o viaduto ligeiramente mais para Poente. Esta realocização colocaria o viaduto numa zona de prédios rústicos, sem qualquer edifício de habitação.

Considera Susana Pereira razoável esta solução pois não implicará custos de obra adicionais, evitando a afectação do prédio urbano e os custos inerentes às indemnizações que seriam inevitáveis.

Tendo em conta que:

- O traçado proposto do IC7 nas imediações do seu prédio lhe acarreta enorme prejuízo sendo susceptível de gerar direito à expropriação total;
- Sofrendo o traçado uma ligeira correcção em direcção a Poente, evitará tal prejuízo, sem custos acrescidos para a obra em causa;
- A realização das obras públicas e respectiva prossecução do interesse público às mesmas inerente, deverá ser sempre feita com o menor sacrifício dos direitos dos particulares solicita, Susana Pereira, que se proceda a um ligeiro desvio do traçado proposto para o IC7, nas imediações do seu prédio urbano, para que o mesmo não sofra qualquer depreciação.

A **Junta de Freguesia de Vinhó** manifesta a sua preferência pela Solução 1 por um conjunto de motivos:

1. Favorece as povoações mais a Sul, zonas mais densamente povoadas que se estendem desde Pinhanços a Vila Franca da Serra;
2. Criação 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;
3. Maio número de freguesias beneficiadas pelo traçado e pelos nós de Pinhanços e Gouveia;
4. Aumento da atractividade local para fixação de populações e de empresas, aumentando a oferta de postos de trabalho;
5. Melhoria da qualidade de vida das famílias ao contribuir para a redução do desemprego;
6. Melhoria da fraca rede de estradas locais;
7. Melhoria das acessibilidades e efeitos positivos no desenvolvimento regional;
8. Redução da distância entre o perímetro urbano de Gouveia e a rede viária principal;
9. Vantagens inerentes à proximidade à rede viária embora ocorram alterações em áreas agrícolas e agro-florestais.

A Junta de Freguesia de Vinhó defende acerrimamente a Solução 1 esperando que o início da obra se dê o mais breve possível.

A QUERCUS – Associação Nacional de Conservação da Natureza já tinha participado na Avaliação Ambiental Estratégica do plano Rodoviário Nacional na Região do Maciço da Serra da Estrela, devido á sua vulnerabilidade ambiental. A posição desta Associação prende-se com a preocupação em manter a integridade dos espaços naturais, florestais e agrícolas, vales dos rios, e paisagens únicas existentes na região.

O Maciço da Serra da Estrela é uma área de elevada sensibilidade ambiental incluindo os Sítios da rede natura 2000 “Serra da Estrela” e “Carregal do Sal”. A defesa destes locais prende-se com a conservação do ambiente, biodiversidade mas também com a existência de reservas verdes para combater as alterações climáticas, investigação científica, recreio (turismo de natureza, rural, actividades desportivas ao ar livre, caça e pesca) com implicações económicas.

A QUERCUS considera que a construção integral de um novo traçado é desnecessária. 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. Se complementado pela EN 17 no eixo da Beira Serra torna-se desnecessária a sua construção.

O aproveitamento das características únicas associadas à Serra para o turismo será posto em causa se a via for construída, pois a nova via formará uma barreira com todos os nós, viadutos, pontes e acessos previstos.

A ideia de que esta localização se afasta do Maciço Central e do Parque Natural mantendo o tráfego de cariz turístico na EN 17. Este argumento é falso. Na zona de Oliveira do Hospital este traçado acompanha os limites do SIC – Sítio de Interesse Comunitário Carregal do Sal durante vários quilómetros

A utilização da EN 17 com o alargamento e alguns cortes de curvas teria um impacte nulo no Parque natural da Serra da Estrela, tanto mais que o perfil longitudinal das duas vias será idêntico. Salientam que não foi provada a impossibilidade de vir a ser utilizada a EN 17. Entre Oliveira do Hospital e Celorico / Fornos de Algodres a Estrada da Beira apresenta muitas rectas. Esta via, tem muito menos trânsito desde a abertura da A23 e A25.

Zona 1 – Sudoeste da EN231

Esta área integra a maior zona florestal mista contínua da região centro com uma acentuada presença de folhosas e vegetação autóctone, destacando-se os carvalhos (*Quercus robur*), castanheiros e alguns sobreirais, pouco comuns nesta zona. Salienta-se que os carvalhos têm vindo a recuperar em áreas ardidas. Há ainda a registar a presença em força de Narciso do Mondego (*Narcissus Scaberulus*) espécie endémica, com protecção comunitário que levou à criação do Sítio de Interesse Comunitário da Rede Natura 2000 “Carregal do Sal”. Contudo a presença desta planta estende-se para além da área delimitada pelo SIC.

A área compreende ainda áreas agrícolas significativas indispensáveis à subsistência familiar.

O Sítio de Carrregal do Sal só se poderá manter com qualidade se inserido numa zona natural contínua. A O IC 6 passará a constituir quase metade da fronteira Sul deste sítio, constituindo o IC 12 já uma barreira a Norte.

Os vales dos rios, nomeadamente dos Rios Seia e Cobral, têm grande valor geológico, paisagístico e cultural (azenhas) e uma galeria ripícola de grande valor.

Salienta a QUERCUS que um dos aspectos fundamentais da zona que contribui para a sua unicidade é a dimensão e continuidade do espaço florestal, que apesar de integrar vários aglomerados e zonas agrícolas, é dominante.

Entre as espécies existentes localmente refere esta associação: a raposa, coelho-bravo, javali, gineta, saca-rabos, ouriço-cacheiro, fuinha, doninha, lontra (sobretudo no Seia e Mondego e vestígios no Cobral), águias (Cobreira, calçada, de asa redonda), milhafre, gavião, açor, falcão, peneireiro-de-dorso-malhado, pombo torcaz, cuco, coruja das torres, coruja do mato, pica-pau, tordo, melro, gaio, corvo e perdiz.

São ainda atravessadas três ZIF – Zonas de Intervenção florestal – Terra-Chã e Seia-Alva geridas pela Associação de produtores Florestais CAULE e a Seia – Norte, gerida pela Associação de produtores Florestais URZE que estão a desempenhar um importante trabalho de reflorestação com espécies autóctones como o carvalho, castanheiro, nogueira.

A zona atravessada é de grande infiltração levando a construção da via à impermeabilização e aumentar a poluição nas zonas não impermeabilizadas adjacentes à via. Esta situação é tanto mais grave quando se verificou na região, nos últimos anos, uma grande descida do nível dos lençóis freáticos.

Este espaço natural florestal é importante em termos nacionais e europeus na produção de madeira, biomassa, produção agrícola, absorção de dióxido de carbono, turismo de natureza e será destruído se o IC for construído.

Impactes:

Além de criar uma barreira em torno do Sítio Carrregal do sal a nova via terá impactes ao nível da impermeabilização dos solos, poluição das áreas envolventes, com efeitos negativos no que se refere à recarga dos aquíferos e à qualidade das águas. Tendo em conta as características das zonas estes efeitos serão desastrosos. Para além destes impactes salientam-se os seguintes:

- Inutilização de centenas de hectares de terrenos de uso agrícola e florestal que são um meio de subsistência para grande parte dos residentes;
- Destruição de grande parte das ZIF Terra Chã, Seia – Alva e Seia Norte, compartimentando e desvalorizando as zonas sobrantes;

- Efeito de barreira entre povoações que passarão a ter de efectuar percursos maiores aos actuais, aumentando a Poluição do ar, ruído, com impactes sociais e ambientais muito negativos;
- A flora e a fauna serão afectadas pela grande compartimentação de um sistema até agora desimpedido, dificultando a sobrevivência das espécies.
- Destruição das características paisagísticas da região que transformada num local de atravessamento e cruzamento de vias deixará de ter valor paisagístico e consequentemente turístico.

Salienta-se o impacte que o viaduto 1 sobre o Vale do Alva terá. Defendem uma aposta no turismo de qualidade nas duas diversas vertentes (turismo de habitação, turismo rural, na natureza, desportos de ar livre “radicais” e turismo cinegético).

Em vez do turismo de massas que não permanece defendem um outro tipo de turismo que fica vários dias, utiliza o alojamento, restauração, aquisição de produtos locais, criando emprego e riqueza localmente. Este tipo de turismo é mais eficaz a combater a desertificação do que o turismo de massas. Os seus utilizadores não se dissuadem pelo facto do percurso levar mais uns minutos, para aceder aos locais.

O que se procura são espaços naturais pouco intervencionados sendo a conservação da natureza aqui, potenciador do desenvolvimento económico.

Zona 2 – A Nordeste da EN 231

Esta zona apresenta um coberto florestal menor embora esteja igualmente integrada 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 e atravessadas pelo projecto.

Existem igualmente várias importantes quintas de produção de vinhos do Dão.

Os traçados atravessam diversas linhas de água com galerias ripícolas importantes nomeadamente, Rios Seia e Torto e Ribeiras de Bandoiva e das Aldeias.

Junto a Pinhanços, o vale do Seia apresenta lameiros importantes para o pastoreio de gado que produz leite utilizado na produção de queijo da Serra. Estes lameiros prolongam-se até Gouveia na zona atravessada pela Solução 1.

Junto a Arcozelo são atravessados terrenos hortícolas cujos viveiros fornecem plantas para o concelho de Gouveia e adjacentes.

O vale do Mondego pelas suas características proporciona habitats para a fauna e flora semelhantes aos identificados na Zona 1.

No que se refere aos impactes salientam-se os seguintes afectações:

- ZIF Seia-Norte. Pedras Juradas e Monte Alvão

- Directa ou indirecta das explorações de vinho do Dão, pela perda de solos ou poluição do ar e das águas. A Solução 2 é mais penalizadora na afectação da vinha e situa-se quase na sua totalidade em áreas de RAN;
- Terrenos hortícolas de Arcozelo;
- Destruição de lameiros em Pinhanços, Lagarinhos e Rio Torto de grande importância para a produção de queijo da serra;
- De uma zona pouco intervencionada, sendo a Solução 2 mais gravosa por incluir mais duas travessias do Rio Mondego.
- Já referidas para a Zona 1.

Concluindo face às características excepcionais da zona, aos impactes desastrosos e irremediáveis previstos reitera a QUERCUS a afirmação de que o IC7 não deverá ser construído, devendo, em alternativa optar-se pela beneficiação da EN17.

O **Clube de Caça e Pesca de Sameice** informa que a associação abrange as freguesias de Sameice, Travancinha, Várzea de Meruge, Santiago, Santa Eulália e Carragozela.

Anexa ao seu parecer o parecer entregue no âmbito da Consulta Pública da Avaliação Ambiental Estratégica que dão como reproduzido nos aspectos relativos ao IC 7.

Expressa este Clube a sua total discordância com a construção da via, em qualquer das soluções apresentadas, considerando não se justificar a sua execução. Propõe, em alternativa, a utilização da EN 17 depois de melhorada, nomeadamente através da introdução de corredores de ultrapassagem, alternados num sentido ou no outro, resolvendo, assim, os poucos constrangimentos existentes.

Salienta que a maioria dos sócios dedica-se também à agricultura e sendo gravemente lesados pela obra sob o ponto de vista económico (produção agrícola e florestal).

Carlos Fernando Mendes Sequeira reclama contra a projectada amarração do IC7/A25 no Nó de Fornos de Algodres esperando que o ponto de ligação entre as duas vias se venha a fazer mais próximo de Celorico da Beira apresentando a seguinte justificação:

- A. O traçado final do IC 7 prevê, na Solução 2, em poucos quilómetros três travessias sobre o Rio Mondego. A Solução 1, embora melhor prevê ainda o atravessamento desse Rio. A solução que defende evita a construção de uma ponte sobre o Rio Mondego, continuando a articular o IC7 com a A25, propondo que mesma se faça, na margem esquerda desse rio, entre este e Celorico da Beira. O facto de não se atravessar o Rio Mondego ser benéfico em termos ambientais e de biodiversidade uma vez que, acordo com os Planos de ordenamento, o Rio Mondego constitui um corredor ecológico;
- B. 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 (aconselhável) 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. O desvio em direcção a Fornos implicará um gasto adicional de combustível e a utilização de um trecho da A25 sinuoso e acidentado;

- C. Em direcção aproximadamente paralela à EN 17 existem duas linhas de muito alta tensão (ligando as subestações de Vila Chã, Seia e Chafariz, Celorico da Beira) que condicionam a utilização do solo numas centenas de hectares. Propõe assim, que se aproveite esse corredor em vez de destruir solos numa zona mais próxima do Mondego com maior diversidade ecológica;
- D. Portugal possui uma legislação que protege o sobreiro e a azinheira. Não se compreende que se evite a utilização de terrenos esqueléticos, pedregosos e escassamente arborizados e se projecte uma via numa zona onde existem condições mais favoráveis à ocorrência de sobreiro.

Pareceres Comuns:

LPN – A participação da **LPN – Liga para a Protecção da Natureza** insere-se no âmbito da Plataforma para o Desenvolvimento Sustentável da Serra da Estrela, de que faz parte. No que se refere ao IC 37 considera esta ONGA que poderá ser executada esta nova via rodoviária se não existirem outras alternativas, salientando que apenas poderá ser aceite o traçado da Solução 2.

A Liga para a Protecção da Natureza pronunciou-se no âmbito da Avaliação Ambiental Estratégica parecer que serve de base ao presente.

Considera esta ONGA que os objectivos destes itinerários complementares é a de facilitar as comunicações intra-regionais não devendo servir de alternativa para percursos de grande rota, nomeadamente internacionais para os quais estão previstos ou executados na Região a A25, o IC12, o IP3 e a A23.

O Plano rodoviário deverá interligar os concelhos separados pela Serra da Estrela consolidando o eixo Fundão / Covilhã / Castelo Branco / Guarda e o eixo Oliveira do Hospital /

Seia / Gouveia (Nelas / Viseu) permitindo mais equidade no acesso a serviços, emprego e equipamentos.

Dadas as características específicas da região é necessário lutar pela preservação do património natural e construído possibilitando o aparecimento dum turismo de qualidade, oposto ao turismo de massas, dependente de acessibilidades de rápida circulação, que ultrapassa a capacidade de carga da montanha e com um baixíssimo contributo para a economia local.

Assim, a LPN advoga uma ligação Covilhã / Seia / nelas / Viseu através duma via de circulação rápida a efectuar por um único túnel em toda a zona do Parque Natural da Serra da Estrela. Esta ligação permitira colmatar a ligação Viseu / Covilhã sem afectar o património natural e paisagístico da região.

A LPN considera não se justificar a execução da Ligação Tábua / Oliveira do Hospital / Seia/ Gouveia / Celorico / Fornos por estar prevista a pouca distância e em paralelo a construção do IC12 (Santa Comba Dão / Nelas) com perfil de auto-estrada. Em alternativa sugere a utilização da EN 17 “Estrada da Beira”, devendo ser estudadas em algumas zonas, variantes a localidades, eliminar/atenuar curvas criar zonas de ultrapassagem com perfil 1x2. Esta opção evita a degradação de uma zona de grande potencial natural e consequentemente turístico.

A preocupação da Liga bem como da Associação Cultural Amigos da Serra da Estrela (ASE) é a de manter as características únicas da Serra da Estrela sem por em causa o seu desenvolvimento económico.

Não concordam com a afirmação de que existe falta de acessibilidades na região. Tem a Norte uma via de grande circulação o IP5, actual A25, a Noroeste o IP3 e mais próximo o IC12 e a Este a A23. O IC12 tem formato de auto-estrada prevendo-se que em breve o IC12 permita uma ligação directa entre Mira (A17) e Mangualde (A25).

Em termos de acessos falta apenas uma boa ligação entre concelhos separados pela Serra da Estrela.

Salienta esta ONGA que 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.

Defendem uma aposta no turismo de qualidade nas duas diversas vertentes (turismo de habitação, turismo rural, na natureza, desportos de ar livre “radicais” e turismo cinegético).

Em vez do turismo de massas que não permanece defendem um outro tipo de turismo que fica vários dias, utiliza o alojamento, restauração, aquisição de produtos locais, criando emprego e riqueza localmente. Este tipo de turismo é mais eficaz a combater a desertificação do que o turismo de massas. Os seus utilizadores não se dissuadem pelo facto do percurso levar mais meia ou uma hora para aceder aos locais. A execução de novas vias em novas zonas pode vir a por em causa os valores que permitem desenvolver o turismo de qualidade.

A LPN tal como a ASE preconiza a procura de soluções que reduzam ao mínimo a divisão de espaços naturais contínuos quer no maciço da Serra da Estrela, quer no espaço a Noroeste zona que se situa entre os vales do Alva e do Mondego, quer para a Serra do Açor.

A ligação Covilhã / Seia / Nelas / Viseu deve ser efectuada por uma via de circulação rápida realizada por um único túnel em toda a zona do parque Natural da Serra da Estrela.

Ligação Tábua / Oliveira do Hospital / Seia / Gouveia / Celorico / Fornos não deve ser efectuada recorrendo á requalificação da EN 17 – Estrada da Beira.

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 ao de acessibilidade ao nível local, perda de qualidade de vida, desvalorização de terrenos, habitações). Sendo os itinerários Complementares estradas vedadas torna-se necessária 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.

Deve haver uma hierarquia de vias utilizando as auto-estradas e os IC para as ligações principais reduzindo os perfis para as ligações regionais e locais. Não faz sentido querer uma auto-estrada à porta de cada sede de concelho.

Fora do corredor da Estrada da Beira existe um contínuo paisagístico e florestal com elevado potencial produtivo em termos agrícolas, silvícola e venatório e para o turismo de qualidade que será posto em causa pelas novas vias.

A conservação da natureza e as preocupações com a biodiversidade não devem limitar-se às áreas classificadas, não devendo ser interrompidos os corredores ecológicos. Assim, não deve ser quebrado o contínuo natural e paisagístico que liga a Serra do Açor à Serra da Estrela e entre esta e o Sítio da Rede Natura 2000 de Carregal do Sal.

A construção de novas estradas fora dos corredores existentes põe ainda em causa as reservas de água, fomenta a poluição atmosférica. Remete para o deliberado na 41ª Assembleia Geral da Federação Europeia de Agricultura onde se recomenda a utilização mínima possível de terras para construção de estradas sendo preferível melhorar as existentes.

Seia / Celorico da Beira / Fornos de Algodres

Não existe justificação para construir um novo Itinerário Complementar, quando já existe o IC12 próximo e paralelo prevendo-se a curto prazo a sua ligação ao IP 5 permitindo aceder à A17, A1 e A25).

No que se refere o traçado entre Seia e Celorico da Beira, deve ser mantido, com pequenas variantes mas sem se alterar a sua classificação como Estrada Nacional, assegurando que não se descaracterizam as povoações e inviabilizam os campos de cultivo. Procurar quando possível, eliminar curvas e criar zonas de ultrapassagem com perfil 1x2.

Discordam do traçado apresentado que, na zona de Chamusca / Torrozelos se afasta da EN 17 acentuadamente para Noroeste, destruindo uma zona de floresta incluída em zonas de intervenção florestal e de outras culturas como o olival, de grande qualidade. Nesta zona os solos derivados da intrusão dos “complexo xisto-grauváquico das Beiras” com grande aptidão para o cultivo da vinha e olival. A EN 17 é aqui muito rectilínea entre o desvio da Carragozela e a Ponte de Santiago, não existindo condicionamentos ao seu alargamento.

Discordam do traçado entre Pinhanços até ao cruzamento de Gouveia, onde se afasta para Norte da EN 17 pondo em risco uma das 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).

A estrada Gouveia /Fornos deve ser melhorada, mantendo a classificação actual.

A concretização do IC6, IC7 e IC 37 é fundamental, considera a **Junta de Freguesia de Sandomil** para desenvolver a 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.

Esta autarquia considera ainda que os impactes gerados pelas novas rodovias não colocarão em risco o ambiente e a paisagem. Pelo contrário, serão um contributo para um ordenamento do território melhor, pois permitirão requalificar as Estradas Nacionais hoje, transformadas em arruamentos urbanos e diminuir as distâncias entre pólos urbanos.

Salienta a Junta de Freguesia de Sandomil a necessidade de assegurar a integração dos nós das novas vias com as redes viárias locais.

O Nó de interligação entre o IC6 e o IC7 irá constituir a porta de acesso a um conjunto de utentes da via oriundos, designadamente de Torrozelos, Folhadosa, São Romão, Póvoa das Quartas e Sandomil. Esta última freguesia é servida, de acordo com o projecto, por um Nó distante a aceder por uma estrada sem condições de segurança. Sendo a EN 17 uma zona de implantação de actividades económicas e empresariais não está prevista nenhuma ligação aos Itinerários Complementares, na EN 17, entre Chamusca da Beira e a Catraia de S. Romão. Por estes motivos, solicita-se que o Nó de Folhadosa seja revisto de forma a incluir uma ligação com a EN 17.

A **Câmara Municipal de Seia** considera este procedimento de AIA um passo importante na concretização da redefinição regional da rede de acessibilidades da Serra da Estrela e da sua interligação com as redes de acessibilidade nacionais.

Salienta que as vias que servem esta região são as mesmas de há 50 anos o que tem levado, nomeadamente à falta de competitividade das empresas.

Dadas as condições naturais da região os investimentos rodoviários são essenciais para fixarem as populações e as empresas. O acesso das populações aos equipamentos de saúde, educação, desporto e cultura são dificultados pelos custos de deslocação. Os custos acrescidos de transporte levam as empresas locais a perderem competitividade.

Em resumo a concretização destas vias é imperiosa e urgente e fundamental para incluir esta região no processo de desenvolvimento nacional.

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.

Considera este município que os novos Itinerários Complementares não afectarão o equilíbrio ambiental da região. Os projectos evidenciam preocupações ambientais procura evitar zonas sensíveis e recorrendo a obras de arte (túneis e viadutos). Alguns impactes directos e indirectos nas populações que estavam omissos foram já identificados em anterior parecer.

A ponderação entre os impactes ambientais e as mais-valias para o desenvolvimento socioeconómico da região leva os estudos a remendar a concretização destas obras rodoviárias.

A análise das diversas alternativas tem coo centro da análise o concelho de Seia.

Considera a Câmara Municipal de Seia que os Itinerários Complementares devem prever interligações com as Estradas Nacionais e Municipais pelo que solicitam:

1. Ligação do Nó de Folhadosa (IC6/IC7 com a EN 17;
2. Assegurar que os Nós dos Itinerários Complementares sejam localizados e aproximem as ligações entre os centros da cidade, nomeadamente, Seia, oliveira do Hospital, Gouveia e Nelas.

Os traçados preferenciais para o IC7 são a Solução 2 e, a partir do nó de Tourais a Solução 1. A escolha da Solução 2 prende-se com o facto de evitar a construção de um viaduto de grandes dimensões no Vale do Alva. Após o Nó de Tourais privilegia-se a Solução 1 por ser a

que cria melhores conexões com a rede viária existente e se aproximar mais da cidade de Gouveia e de Vila Cortês.

O Nó de Folhadosa deve prever uma ligação à EN 17.

O investimento necessário para a realização destas obras justifica-se pelos resultados previsíveis ao nível do desenvolvimento local, regional e nacional. Considera este município que o desenvolvimento do turismo, a diminuição dos custos decorrentes das acessibilidades para cidadãos e empresas, permitirão melhorar a competitividade, a uma aproximação entre o interior e o litoral potenciando melhores oportunidades e maior desenvolvimento.

É urgente a definição de traçados definitivos destas vias pois as incertezas levam à existência de riscos acrescidos nas decisões de investimento público ou privado.

Apela o município a que se compreenda a importância estrutural do empreendimento para uma região que tem sido marginalizada e que espera destas novas acessibilidades um apoio para o seu desenvolvimento socioeconómico.

A Associação de Freguesias da Serra da Estrela é constituída pelas freguesias de Alvoco da Serra, Loriga, Cabeça, Teixeira, Valezim e Vide.

Considera esta Associação que as novas rodovias constituem uma expectativa das populações locais há já vários anos, uma vez que as acessibilidades na Serra e Beira Serra sempre foram difíceis, o que leva a que os custos de deslocação das populações aos equipamentos de saúde, educação, cultura e desporto sejam elevados.

As novas rodovias são essenciais para a fixação das populações e empresas. Para as freguesias que integram a Associação constituirá uma forma de diminuir o isolamento e os seus custos, possibilitando o aproveitamento dos recursos naturais para o turismo, a criação de empresas ligadas a produtos locais e a viabilidade da permanência da população na região.

Em suma, considera esta Associação de Freguesias, que a construção dos Itinerários Complementares potenciará a valorização da economia regional, captando mais investimento e tornando-a mais competitiva.

A Junta de Freguesia de Cabeça considera a concretização do IC6, IC7 e IC 37 fundamental para desenvolver a 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.

Esta autarquia considera ainda que os impactes gerados pelas novas rodovias não colocarão em risco o ambiente e a paisagem. Pelo contrário, serão um contributo para um ordenamento

do território melhor, pois permitirão requalificar as Estradas Nacionais hoje, transformadas em arruamentos urbanos e diminuir as distâncias entre pólos urbanos.

Salienta ainda esta Junta de Freguesia a necessidade de assegurar a integração dos nós das novas vias com as redes viárias locais.

Sendo absolutamente a favor dos Itinerários Complementares considera a Junta de Freguesia de Cabeça como soluções mais interessantes para o IC7 – a Solução 1 e a Solução 2 a partir do Nó de Tourais.

CAULE – Associação Florestal informa concordar genericamente com as conclusões e escolhas expressas nos estudos de impacte ambiental do IC6, IC7 e IC 37.

A **Associação Distrital dos Agricultores da Guarda** considera não se justificar a construção de uma nova rodovia, sugerindo o aproveitamento da EN 17 que se encontra actualmente descongestionada. Seria apenas necessário a sua requalificação com alargamento e corte de curvas onde necessário possível. Remete esta Associação de Agricultores a fundamentação desta posição para o parecer da Associação Cultural Amigos da Serra da Estrela (ASE).

Associação de Desportos de Aventura DESNÍVEL considera não se justificar a construção de uma nova rodovia, sugerindo o aproveitamento da EN 17 que se encontra actualmente descongestionada. Seria apenas necessário a sua requalificação com alargamento e corte de curvas onde necessário possível. Remete esta Associação de Desportos de Aventura a fundamentação desta posição para o parecer da Associação Cultural Amigos da Serra da Estrela (ASE).

ERVEDUS, Associação para a Promoção Cultural e Ambiental considera não se justificar a construção de uma nova rodovia, sugerindo o aproveitamento da EN 17 que se encontra actualmente descongestionada. Seria apenas necessário a sua requalificação com alargamento e corte de curvas onde necessário possível. Remete esta Associação de local a fundamentação desta posição para o parecer da Associação Cultural Amigos da Serra da Estrela (ASE).

MAIS – Movimento de Apoio à Construção dos Itinerários da Serra da Estrela trata-se de um Movimento formado por cidadãos com o objectivo de defender a concretização do IC6, IC7 e IC37.

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 desempenham um papel fundamental na resolução dos problemas socioeconómicos e de coesão territorial existentes.

Consideram que 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.

Salienta este Movimento de Cidadãos a necessidade urgente de definição de traçados e concretização das vias de que depende o futuro da região.

Considera ainda este Movimento fundamental sublinhar os aspectos positivos e determinantes destas vias sobre o desenvolvimento económico e social:

A rede de IC permitirá a cidadãos e empresários ter condições de acessibilidade equivalentes ao restante território nacional.

Consideram que 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.

Consideram que os estudos e alternativas apresentam soluções que vão ao encontro dos problemas solicitando que as soluções finais apresentem uma boa conectividade com as dinâmicas territoriais e redes viárias locais, procurando servir o maior número de utentes e povoações.

Consideram que os impactes ambientais identificados serão mínimos não constituindo ameaça ao equilíbrio dos ecossistemas e estar provada a viabilidade económico-financeira deste investimento.

Reitera este movimento a urgência e inadiável necessidade de concretização destes importantes projectos.

Cidadãos:

20 Contributos de Cidadãos (Ana Mafalda Baptista Correia (Seia), Arnaldo Saraiva e Gonçalo Saraiva (Seia), Artur Filipe Fernandes da Costa (Seia), Carla Maria Gaspar Paulo (Fornos de Algodres), Célia Margarida Ribeiro Gonçalves (Seia), Dalila Ferreira, Elias Almeida, Fernando Manuel Mendes Mora (Seia), Helena Maria Lameiras Garcia, Jaime H. Moura, José António Lopes dos Santos (Seia), Luís Filipe Lopes (Seia), Luís Miguel Mendes (Seia) Paulo Alexandra Saúde Mendonça (Seia), Paulo Caetano (Seia), Pedro Manuel Ribeiro Conde (Tourais), Pedro Miguel da Silva Figueiredo (Seia), Ricardo Mendes, Rogério Ferreira Santos, Rui Jorge Tavares de Sousa Neves Dias (Seia) e Vânea Garcia): Consideram a concretização do IC6, IC7 e IC 37 fundamental para desenvolver a 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. Outra mais-valia será a aproximação entre o interior e o litoral e a coesão territorial

Os impactes gerados pelas novas rodovias não colocarão em risco o ambiente e a paisagem. Pelo contrário, serão um contributo para um ordenamento do território melhor, pois permitirão requalificar as Estradas Nacionais hoje, transformadas em arruamentos urbanos e diminuir as distâncias entre pólos urbanos.

Salientam ainda a necessidade de assegurar a integração dos nós das novas vias com as redes viárias locais.

Sendo absolutamente a favor da concretização dos itinerários complementares consideram como soluções de traçado preferenciais para o IC7 – a Solução 1 e a Solução 2, a partir do Nó de Toureais.

José Belarmino de Brito Mendes, Seia manifesta o seu parecer favorável à concretização dos itinerários complementares nº 6 e 7 porquanto serão potenciadores do desenvolvimento de uma região em que o turismo é um factor de desenvolvimento.

Os municípios beneficiados por esta rede de vias apostam no desenvolvimento económico, cultural, educativo e social, procurando fixar populações através da construção de equipamentos.

A importância atribuída a estas vias decorre da sua inserção no Plano Rodoviário Nacional. Analisados os documentos colocados à consulta considera que os impactes ambientais não serão significativos pelo que é favorável à sua construção.

Considera que a não execução das novas vias seria um forte revés. Reitera a sua opinião favorável à execução do IC6, IC7 e IC 37.

No que se refere ao IC7, considera **Marco A. Veloso** (Oliveira do Hospital) que o aumento de um quilómetro preconizado pela solução de traçado 1 (troço1) em apenas três quilómetros não é aceitável pelo que considera preferível a Solução 2.

Considera preferível adoptar a Solução 2 ao longo de todo o traçado pois a distância é menor em cerca de dois quilómetros do que na outra solução.

Ricardo considera que o perfil proposto para os três itinerários complementares 1x1 com algumas vias de ultrapassagem 2x2 não é adequado sobretudo no caso do IC37, pois a actual EN 231 tem um tráfego considerável, sendo bastante intenso nas “horas de ponta”. Dá como exemplo o troço do IC6 entre Arganil e Tábua, concebido com um perfil semelhante e que, poucas semanas depois de inaugurado, tinha já problemas de fluidez de tráfego.

Concluindo:

A construção do IC 7 não é genericamente aceite. Se existe um conjunto de autarquias, Associações e cidadãos que defendem a necessidade da sua construção, um grupo de organizações não governamentais considera-a desnecessária apresentando alternativas. Foram solicitadas diversas alterações de projecto, ao nível dos pontos a ligar, 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:

1. 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. Tem a Norte uma via de grande circulação o IP5, actual A25, a Noroeste o IP3 e mais próximo o IC12 e a Este a A23. O IC12 tem formato de auto-estrada prevendo-se que em breve o IC12 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 ao 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.

2. Preservação das características locais (naturais, culturais) que permitem apostar no turismo de natureza, impactes socioeconómicos.

- 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 pelo tempo e custo de deslocação.
- A construção do IC 6 e a sua interligação com o IC7 e IC 37 atenuarão os custos de interioridade;
- Permitirá aproveitar os recursos naturais existentes para turismo e criação de empresas ligadas a produtos locais;
- Fixar a população;

- A concretização destas vias é imperiosa e urgente e fundamental para incluir esta região no processo de desenvolvimento nacional;
- 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.

Troço 1

A **Solução 1** é considerada preferencial por uma autarquia e 23 cidadãos em especificarem a fundamentação para esta escolha.

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 de traçado 1 (troço1) em apenas três quilómetros inaceitável pelo que considera preferível a Solução 2.

Troço 2

A **Solução 1** é defendida pela Câmara Municipal de Seia e pela Junta de Freguesia de Vinhó (Gouveia) com a seguinte fundamentação:

- É a que cria melhores conexões com a rede viária existente e se aproximar 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;
- 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 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.

Condicionantes:

ANA, Aeroportos de Portugal

- Os projectos finais deverão ser remetidos à ANA, SA para emissão de parecer.

Recomendação:

ANA, Aeroportos de Portugal

- Recomenda a consulta às entidades gestoras de meios afectos ao combate a incêndios florestais e à Força Aérea Nacional

Medidas de Minimização:

Câmara Municipal de Seia

- Assegurar que os Nós dos Itinerários Complementares sejam localizados e aproximem as ligações entre os centros da cidade, nomeadamente, Seia, oliveira do Hospital, Gouveia e Nelas.

Junta de Freguesia de Sandomil

Junta de Freguesia de Cabeça

- Assegurar a integração dos nós das novas vias com as redes viárias locais.

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

“IC7 – Oliveira do Hospital (IC6) / Fornos de Algodres (A25/IP5)”

Agência Portuguesa do Ambiente

Junho de 2010

ANEXO I

Órgãos de Imprensa e Entidades convidadas a participar na Consulta Pública

ANEXO II

Listas de Presenças nos Balcões de Atendimento Personalizado

Anexo III
Pareceres Recebidos