

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

**“ IP8 – Beja (Nó de Brissos) / Baleizão
IP2 – Variante Poente de Beja”**

(AIA 2276)

Novembro de 2010

EQUIPA DE TRABALHO

Elaboração:

- *Margarida Grossinho*

Secretariado:

- *Olga Mendonça*

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 na Reunião Técnica de Esclarecimento

Anexo III

- Pareceres Recebidos

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

IP8 – Beja (Nó de Brissos) / Baleizão
IP2 – Variante Poente de Beja”

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 “IP8 – Beja (Nó de Brissos) / Baleizão. IP2 – Variante Poente de Beja”

2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

Considerando que o Projecto se integra na lista do anexo I do Decreto-Lei nº 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 34 dias úteis, entre o dia 27 de Setembro e o dia 15 de Novembro de 2010.

3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

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

- Agência Portuguesa do Ambiente – APA
- Câmara Municipal de Beja
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo

O Resumo Não Técnico foi disponibilizado para consulta nas seguintes freguesias:

- Junta de Freguesia de Baleizão
- Junta de freguesia de Beja (Salvador)
- Junta de Freguesia de Beja (Santa Maria da Feira)
- Junta de Freguesia de Beja (Santiago Maior)
- Junta de Freguesia de Beja (São João Baptista)
- Junta de Freguesia de Nossa Senhora das Neves
- Junta de Freguesia de Santa Clara de Louredo
- Junta de Freguesia de São Brissos
- Junta de Freguesia de São Matias

4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

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

- Afixação de Anúncios na Câmara Municipal e Juntas de Freguesia acima referidas;

- Publicação de um anúncio, envio de RNT e de nota de imprensa para o Jornal “Correio da Manhã”
- Envio de nota de imprensa 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-se uma reunião técnica de esclarecimento.

- o 12 de Outubro – 15h30m – instalações da Associação de Municípios do Baixo Alentejo e Alentejo Litoral

A lista de registo das presenças na reunião técnica de esclarecimento encontra-se no Anexo II do presente Relatório.

Nesta sessão, 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 IP8, “... no lanço entre S. Brissos e Baleizão [assume-se] como uma via destinada a permitir a criação de uma importante alternativa para percursos no sentido Poente/Nascente aliviando a sobrecarga que se faz sentir na região de Beja.” (p. 5)

O IP 8 apresenta dois traçados alternativos: a Solução 1 e a Solução 2 e uma interligação entre ambos - a Ligação1-2.

“A **Solução 1**, com uma extensão de 23 245 m, tem início no Nó de Brissos o qual estabelece ligação com a EN121 e com um Caminho Municipal que dá acesso a S. Brissos e ao Aeroporto de Beja. Segue-se ao nó uma curva que flecte o traçado em direcção a Nascente onde aos km 4+670 e 4+816 respectivamente, intercepta superiormente a Estrada Municipal que dá acesso à Base Aérea de Beja e o actual IP2. Seguindo por Sul do Monte de Santa Luzia a solução aproxima-se do Caminho de Ferro da Linha do Alentejo por entre os Montes de Santa Maria e da Valdaqueira do Meio, transpondo-o ao km 6+110 junto da localidade de Coitos.

Ao km 6+710 a solução transpõe um Caminho Rural, contornando posteriormente, por Norte, o Monte do Administrador, O Monte da Ponte, o Monte das Lameiras e o da Pelingroza e por Sul os Montes Maltalhado, o do Carrasco e das Vinhas das Poças.

Após o km 12+065, a Solução desenvolve-se em recta, passando entre a Quinta das Corijeiras e o Monte Rosa, flectindo a partir do km 15+100 aproximadamente para Sudoeste de modo a passar o Monte da Aldeia dos Condes por Sul e interceptar a EN 260 (actual IP8) junto ao km 17+717.

No trecho que se segue, a Solução 1 passa a desenvolver-se paralelamente ao actual IP8 e a Sul deste. Aproximadamente ao km 18+750 desenvolve-se o Nó de Baleizão, o qual permite a ligação rodoviária a esta localidade, através da EN 388. Após uma curva o traçado insere-se no actual IP8 terminando o seu desenvolvimento ao km 23+245.”

“A Solução 2 do IP8 tem início ao km 0+000 no mesmo local que a Solução 1 desenvolvendo-se a Norte desta. Após o Nó de S. Brissos a Solução 2 desenvolve-se em recta com a orientação Sudoeste – Noroeste. Até ao cruzamento com uma estrada municipal ao km 3+853, a Solução 2 contorna por Noroeste a Herdade de Santa Luzia e atravessa, com recurso a um Viaduto com cerca de 290 m de extensão o Barranco do Azinhal. Com esta curvatura minimiza-se a interferência com a 1ª zona de protecção da Base Aérea de Beja. Após o atravessamento da estrada ao km 3+853, a Solução 2 do IP8 curva ligeiramente para Este de modo a minimizar as interferências com a IBA (Important Bird Area) de Cuba, e permitir respeitar as servidões do Aeródromo Civil de Beja. Atravessa superiormente a linha de caminho de ferro – Linha do Alentejo – ao km 5+306 (PS2A.2). Ultrapassa a zona poente do sítio de Coitos entre o Monte do marco Alto e o Monte da Fronteira, sendo o IP2 restabelecido superiormente ao km 6+093 (PS3.2) com recurso ao Nó Norte de Beja.

Segue-se uma curva circular à esquerda, que contorna por Sul o Monte da Carocha, á qual sucede uma curva à direita que atravessa a Norte a carreira de tiro.

Cerca do km 11+475, uma nova sucessão de curvas (à esquerda, à direita e novamente à esquerda) permite que o traçado se desenvolva para Nascente, sempre a Norte da Solução 1, e evitando as interferências com os Montes dos Arcos, do Serro e da Horta Seca. Após contornar as elevações do terreno de Bispos e Magra, a Solução 2 junta-se novamente à Solução 1 junto ao km 18+200.

O traçado inflecte para Sudeste com uma curva de forma a interceptar o actual IP8.

Aproximadamente ao km 19+700 passa a Sul do Monte da Aldeia dos Condes, atravessando a EN260 (actual IP8) ao km 19+973 (PI13A.2). A partir deste ponto desenvolve-se sempre a Sul e paralelamente ao actual traçado do IP8.

Ao km 21+007 inicia-se uma curva horizontal à esquerda, onde se implanta o Nó de Baleizão, que permite a ligação rodoviária a esta localidade e à EN260 através do cruzamento aí existente. Ao final dessa curva sucedem-se duas curvas, (à direita e à esquerda), intercalados por dois troços rectos, que permitem ao traçado desenvolver-se praticamente encostado ao actual IP8, acabando esta solução ao km 25+502.073 que é coincidente com o km 23+245.270 da Solução 1.

(RNT p. 13-15)

A Ligação 1-2, permite a articulação da Solução 1 com a Solução 2. Esta tem início ao km 7+241 da Solução 1 e o seu término no km 11+944 da Solução 2, apresentando uma extensão total de 4319 m. No seu desenvolvimento a Ligação 1-2 contorna por nascente o Monte da Carrascosa, o Monte das Covas de Coimbra e o Monte das Caldeiras e por ponte o Monte dos Casteleiros, a Quinta dos Almeidas e a carreira de tiro.

Ao km 2+609.862, a Ligação 1-2 atravessa o Caminho rural de acesso ao Monte das Caldeiras, o qual será restabelecido através da PS3.12.

(p.15-16)

A “Variante Poente do IP2 ... tem como finalidade criar uma variante, com características de um itinerário principal, fora da área urbana de Beja, já que o actual IP2 funciona presentemente como uma via urbana, função que tenderá a acentuar-se com a expansão da cidade de Beja.”
(RNT p.5)

A Solução A proposta para o IP2 apresenta uma extensão total de 14681 m. Tem início no actual IP2 junto do Monte da Malta. O traçado desenvolve-se com a orientação SE – NO com duas curvas à esquerda consecutivas. Aproximadamente ao km 0+578, ainda sobre a curva ficará implantado o Nó Sul de Beja que permitirá a ligação com o actual IP2.

Cerca do km 2+250, a directriz segue em recta na direcção noroeste, de modo a passar a Sul de um dos reservatórios do SMAS de Beja. Neste alinhamento é atravessado a Linha de caminho de Ferro ao km 2+465.123 e a EN 18 ao km 3+440.683.

Ao km 3+706 tem início uma curva à direita que orienta o traçado no sentido Nordeste. Nesta direcção, o traçado desenvolve-se em recta até cerca do km 7+915, interceptando no seu percurso o actual IP8 ao km 7+304, local onde é preconizado o Nó com a EN 121. No final desta recta dá-se uma inflexão do traçado para Norte, através de uma sucessão de três curvas e contracurvas, todas de raio 1000 m, estabelecendo-se neste trecho o Nó Poente de Beja (km

9+443), quando articulado com a Solução 1 do IP8, que permite a interligação do IP2 com o IP8, bem como o nó (km 8+738) que permite a ligação com o actual IP2 na zona de Coitos. Este serpenteado da alternativa A do IP2, até cerca do km 9+850, permite ao traçado contornar por Nascente a Quinta da Saúde e o Monte Luzia e por Poente o Monte do Ramal e a Horta do Condenço. A partir do pk 9+850, aproximadamente, a alternativa A sobrepõe-se ao actual IP2 em cerca de 1 km, destacando-se do mesmo ao km 10+850, através de uma curva à esquerda, passando a desenvolver-se paralelamente a essa via, numa recta com a direcção Norte. No trecho final da Solução A, a inserção do seu traçado no actual IP2 dá-se através de uma curva e contracurva, à esquerda e à direita. Quando esta Solução do IP2 articula com a Solução 2 do IP8, a respectiva interligação, Nó Norte de Beja, em trevo completo, é estabelecida neste trecho, ao km 12+160, através de uma passagem superior (PS12A.A). O fim desta solução verifica-se ao km 14+681 num troço recto do actual IP2, a Sul da povoação de S. Matias.

Tal como a Solução A, também a **Solução B** do IP2 tem início a Sul da cidade de Beja, tendo como ponto de partida o actual IP2, e desenvolve-se para N, vindo a terminar no mesmo ponto da Solução A, a S da localidade de S. Matias, dando continuidade ao lanço existente do IP2.

O traçado tem início com duas curvas à esquerda consecutivas que direccionam o traçado para NE. Aproximadamente ao km 0+578, ainda sobre a curva ficará implantado o Nó Sul de Beja que permitirá a ligação com o actual IP2. Cerca do km 2+250, a directriz segue em recta na direcção NE, de modo a passar a S de um dos reservatórios do SMAS de Beja. Neste alinhamento recto é atravessada a Linha do Caminho de Ferro ao km 2+465 e a EN 18 ao km 3+440. Cerca do km 5+670, o traçado inflecte para Norte através de uma curva à direita, contornando os Montes da Lobeira de Baixo e da Curral por Poente, à qual se segue um alinhamento recto que intercepta a EN 121 (actual IP8) junto ao km 8+698, estabelecendo nesse ponto uma passagem inferior (PI9.B). Na continuidade do traçado para Norte, estabelece-se a interligação com o IP8 (Solução 1) através do Nó de Brissos. A ligação à rede viária local (EN 121 e EM 528-2) será sempre feita através de um nó complementar localizado no IP8, a poente do primeiro. Sobre este nó de interligação com a Solução 1 do IP8, um trevo completo alongado, devido ao enviesamento dos traçados, inicia-se a inflexão do traçado do IP2 para Nordeste, através de uma curva à direita. Segue-se um troço recto com essa direcção, ao longo de uma extensão de cerca de 3150 metros. O traçado não interfere com a 1ª zona de protecção da Base Aérea e atravessa a albufeira do Barranco do Azinhal através de um viaduto com cerca de 290 metros de extensão. O traçado passa assim também a poente do Monte de Santa Luzia e do Aeródromo Civil de Beja, respeitando as suas serventias de segurança.

O IP2 intercepta a seguir a estrada que dá acesso à Base Aérea de Beja, a qual restabelece por intermédio de uma passagem superior (PS10.B). Ao km 13+742, sobre uma curva à direita o IP2 atravessa superiormente a Linha do Caminho de Ferro do Alentejo através da passagem superior - PS CF 11A.B, à qual sucede uma contracurva à esquerda, localizada a Noroeste do Monte do Marco Alto, que permite ao traçado redireccionar para Norte de modo a inserir-se no actual IP2, sobre um alinhamento recto, a Sul da localidade de S. Matias. A interligação do novo IP2 com a rede viária local, através do actual IP2, será efectuada através de um nó em trompette, orientado a Norte, junto ao seu km 14+781. O término do traçado desta alternativa, conforme referido atrás, dá-se ao km 16+712, coincidindo com o km 14+681 da Solução A do IP2.

Solução B articulada com a Solução 1 do IP8 e Solução A do IP2

Nesta Solução do IP2, o traçado tem início a Sul da cidade de Beja, tendo como ponto de partida o actual IP2, e desenvolve-se para Norte pelo corredor da Solução B, até cerca do seu km 8+700, onde estabelece ligação com o Nó de Brissos, o qual permite a sua articulação e continuidade através da Solução 1 do IP8, até cerca do km 4+750 desta. Neste ponto, através do Nó Poente de Beja, em trompette, orientado a Poente, articula com o trecho final da Solução A do IP2, a partir do seu km 9+600 aproximadamente, vindo a terminar no mesmo ponto das restantes soluções, a sul da localidade de S. Matias, dando continuidade ao lanço existente do IP2. Esta Solução do IP2, que apresenta um trecho comum com a Solução 1 do IP8, articulando a parte inicial do corredor da Solução B com a parte final do corredor da Solução A do IP2, terá um desenvolvimento de 18333 metros.

Em termos geométricos, o traçado tem início com duas curvas à esquerda consecutivas que direccionam o traçado para noroeste. Aproximadamente ao km 0+578, ainda sobre a curva ficará implantado o Nó Sul de Beja que permitirá a ligação com o actual IP2. Cerca do km 2+250 a directriz segue em recta na direcção noroeste, de modo a passar a Sul de um dos reservatórios do EMAS de Beja. Neste alinhamento recto é atravessada a Linha do Caminho de Ferro ao km 2+465 e a EN 18 ao km 3+441.

Cerca do km 5+670, o traçado inflecte para Norte através de uma curva à direita de raio 1200m, contornando os Montes da Lobeira de Baixo e da Curral por Poente, à qual se segue um alinhamento recto que intercepta a EN 121 (actual IP8) junto ao km 8+698, estabelecendo nesse ponto uma passagem inferior (PI9.B). Na continuidade do traçado para Norte, estabelece ligação com o Nó de Brissos, nas proximidades do seu km 9+222, que permite a interligação com o IP8 (Solução 1), com o qual tem um trecho comum, até cerca do km 4+750 deste. Na zona do Nó de Brissos, a ligação à rede viária local (EN 121 e EM 528-2) será sempre feita através de um nó complementar localizado no IP8, a poente do primeiro.

No trecho comum com o IP8 (Solução 1), o traçado desenvolve-se numa curva de raio 1750 m (à direita) que flecte o traçado para Nascente, onde ao km 4+734, no final de um alinhamento recto, estabelece o Nó Poente de Beja que permite a interligação com o trecho final da Solução A do IP2, a partir do seu km 9+443, aproximadamente.

Na continuidade desta alternativa, agora pelo corredor da Solução A do IP2, o traçado sobrepõe-se ao actual IP2 em cerca de um quilómetro, destacando-se do mesmo ao km 10+850, através de uma curva à esquerda, passando a desenvolver-se paralelamente a essa via, numa recta com a direcção Norte.

No trecho final desta alternativa, a inserção do seu traçado no actual IP2 dá-se através de uma curva e contracurva, à esquerda e à direita. O fim do traçado dá-se num ponto sobre uma recta do actual IP2, coincidindo com o km 14+680.863 da Solução A do IP2.

Solução B articulada com a Solução 2 do IP8 e Solução A do IP2

Esta Solução do IP2, tal como a anterior, tem início a sul da cidade de Beja, tendo como ponto de partida o actual IP2, e desenvolve-se para Norte pelo corredor da Solução B, até cerca do seu km 8+700, onde estabelece ligação com o Nó de Brissos, o qual permite a sua articulação e continuidade através do IP8, neste caso, da Solução 2, até cerca do km 6+260 desta. Neste ponto, através do Nó Norte de Beja, em trevo completo, articula com o trecho final da Solução A do IP2, a partir do seu km 12+160 aproximadamente, vindo a terminar no mesmo ponto das restantes soluções, a sul da localidade de S. Matias, dando continuidade ao lanço existente do IP2. Esta alternativa do IP2, que apresenta um trecho comum com a Solução 2 do IP8, articulando a parte inicial do corredor da Solução B com a parte final do corredor da Solução A do IP2, terá um desenvolvimento de 17142 m. Em termos planimétricos, o primeiro trecho é igual ao traçado da Solução B quando articulado com a Solução 1 do IP8, entre os km 0+000 e 9+222. Neste último km o IP2 articula com o IP8 através do Nó de Brissos.

Através do Nó de Brissos, o IP2 interliga com a Solução 2 do IP8 entre os km 0+860.692 e 6+259.351. O Nó Norte de Beja, localizado neste ponto, permite a articulação do IP8 com o segundo trecho da Solução A do IP2.

Face à presença do Monte da Fronteira, o segundo trecho não pode estar localizado sobre o actual traçado do IP2, porque não permitia a implantação do Nó Norte de Beja nesta zona.

Assim, o traçado do IP2, na sua Solução A, começa ao km 10+099, na curva que se afasta ligeiramente para nascente do actual IP2. Atravessa a Solução 2 do IP8 ao km 12+160 e inflecte para poente com uma curva circular. Segue-se uma outra curva, desta vez à direita que orienta a directriz com o actual IP2. O traçado termina em recta ao km 14+681 da Solução A. Este ponto coincide com o ponto final desta alternativa que corresponde ao km 17+142.”

(RNT p.17-20)

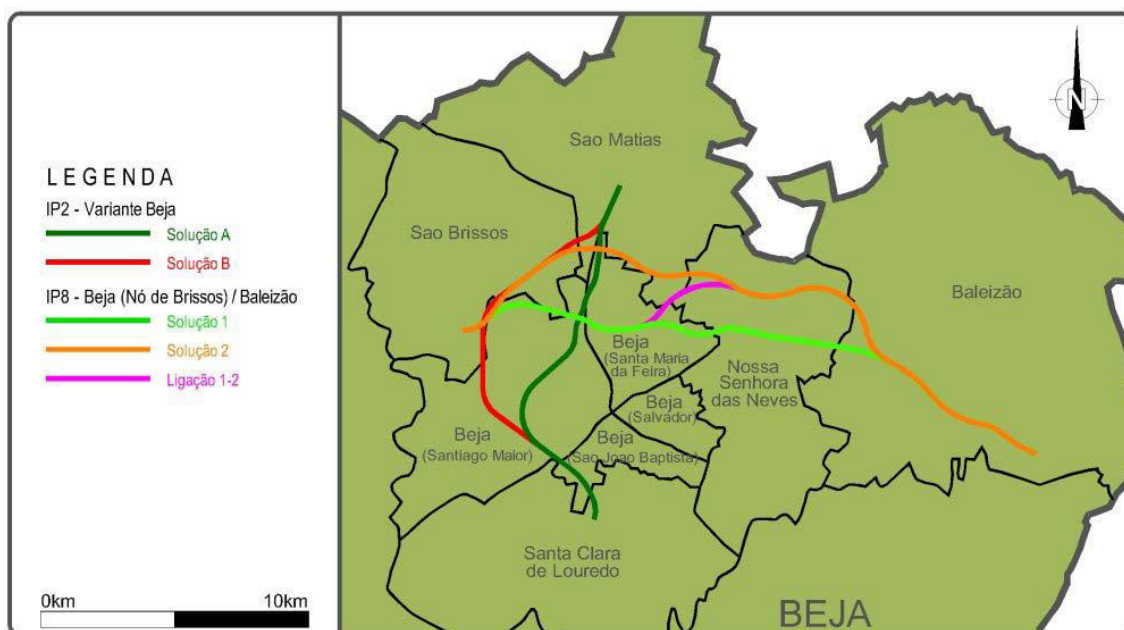


Figura 2 – Resumo Não Técnico (P. 2)

7. PROVENIÊNCIA DOS PARECERES RECEBIDOS

No âmbito da Consulta Pública foram recebidos **9 pareceres** com a seguinte proveniência:

Autarquias:

- Câmara Municipal de Beja
- Junta de Freguesia de Nossa Senhora das Neves
- Junta de Freguesia do Salvador

Entidades

- ANA, Aeroportos de Portugal
- ANACOM, Autoridade Nacional de Comunicações
- ANPC – Autoridade Nacional de Protecção Civil
- EDIA – Empresa de Desenvolvimento e Infra-estruturas do Alqueva
- Escola Superior Agrária (Instituto Politécnico de Beja)
- REFER – Rede Ferroviária Nacional

8. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

No período de Consulta Pública foram recebidos **9** pareceres apresentados por 3 autarquias e 6 entidades.

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

A **Câmara Municipal de Beja** considera que a solução mais favorável corresponde à Combinação 1 (Solução 1 do IP8 e Solução A do IP2) desde que reanalisado o Nó Poente de Beja, que articula os dois itinerário principal, no sentido de minimizar a afectação do edificado.

Propõe, assim, a autarquia que se estude a possibilidade da sua deslocação para Norte entre a actual localização e a passagem superior sobre o Caminho-de-ferro, local em que a ocupação urbana é quase inexistente. Considera ainda que a passagem do perfil de 2x2 para 2x1 no IP2 se deve efectuar nesse Nó (Nó Poente) permitindo dar-lhe outra configuração com menores impactes na paisagem e na ocupação do solo.

No seu parecer a **Junta de Freguesia de Nossa Senhora das Neves** explica que apenas se pronuncia sobre o traçado do IP 8 por ser o que interfere com o seu território. A Solução preferencial é a Solução 2 pois a outra solução de traçado intercepta com uma zona de grande densidade de pequenas propriedades agrícolas cultivadas com hortícolas, olival e vinha. A Solução 2 interfere com grande propriedade, menos cultivadas e menor densidade habitacional.

A **Junta de Freguesia de S. Salvador** é favorável à execução do IP 8 e do IP2. Mais informa que não recebeu nenhuma contestação ao projecto em causa, por parte dos seus fregueses.

Após análise da documentação a **ANA – Aeroportos de Portugal**, tece os seguintes comentários: As condicionantes relativas ao Aeródromo Civil de Beja e ao Aeroporto de Beja foram tidas em consideração não constituindo, as vias a executar, obstáculo ao normal funcionamento do Aeroporto de Beja.

Solicita este organismo a correcção de alguns aspectos constantes na informação prestada na fase de elaboração do Estudo de Impacte Ambiental, à empresa ARQPAIS. Assim, as limitações impostas pela proximidade das vias ao Aeródromo Civil de Beja e ao seu Heliporto são as seguintes:

Definição das superfícies limitativas de obstáculos e das respectivas limitações altimétricas:

- Superfície A – Superfície Cónica, inclinada a 5%, com início no limite da Superfície B, à cota 235m, até atingir a cota de 290m;
- Superfície B – Plano Horizontal à cota de 235m;
- Superfícies C
 - C1 – Plano inclinado a 5%, desde a cota 190m até à cota 315 m;
 - C2 – Plano inclinado a 5%, desde a cota 192m até à cota 317m;
- Superfícies D – Planos inclinados a 20% desde a cota do eixo da pista ou do eixo das Superfícies C em cada ponto.

Nos locais a partir dos quais as cotas das Superfícies C são superiores aos da Superfície B deverá ser considerada a superfície de cota mais baixa, ou seja, a Superfície B à cota 235 metros.

A instalação dos elementos complementares (iluminação, painéis informativos, etc. tem de acautelar situações de encadeamento para os pilotos das aeronaves.

Deverá ser tido em consideração o facto das vias que cruzam as Superfícies C se encontrarem em Área de maior Risco Estatístico de Acidentes.

Os projectos de execução deverão ser submetidos à ANA, SA para parecer específico. Recomenda-se ainda a consulta à Força Aérea Portuguesa.

A **ANACOM – Autoridade Nacional de Comunicações** informa que os traçados em avaliação intersectam (no plano horizontal) diversas zonas de desobstrução associadas às seguintes servidões radioeléctricas de ligações hertzianas pelo que apenas poderá dar parecer não desfavorável se as condicionantes ligadas a estes feixes forem cumpridas:

- Feixe Hertziano Beja <> Serpa - Servidão constituída pelo Despacho Conjunto nº A-113/96-XIII de 7/8/1996, publicada no DR nº 210 (IIª Série) de 10/09/1996. A zona de desobstrução tem uma largura de 48m, distribuída simetricamente ao longo da projecção horizontal do trajecto da ligação:

- Feixe Hertziano Beja <> Alcaria Ruiva - Servidão constituída pelo Despacho Conjunto nº A-115/96-XIII de 6/8/1996, publicada no DR nº 210 (IIª Série) de 10/09/1996. A zona de desobstrução tem uma largura de 52m, distribuída simetricamente ao longo da projecção horizontal do trajecto da ligação;
- Feixe Hertziano Beja <> Moura - Servidão constituída pelo Decreto do Governo nº 12/2/1987, publicado no DR nº 36 (Iª Serie) de 12/02/1987, publicada no DR nº 36 (Iª Série) de 12/02/1987. A zona de desobstrução tem uma largura de 60m, distribuída simetricamente ao longo da projecção horizontal do trajecto da ligação;
- Feixe Hertziano Beja <> Castro Verde – Troço definido na servidão associada à ligação Fóia <> Mendro constituída pelo Decreto Regulamentar nº 59/84, de 13/08/1984, publicado no D.R. nº 187 (Iª Série) de 13/08/1984; a zona de desobstrução associada ao troço Beja <> Castro Verde tem uma largura de 70m, distribuída simetricamente ao longo da projecção horizontal do trajecto da ligação;
- Feixe Hertziano Beja <> Alcáçovas - Servidão ainda em processo de constituição, no qual se define uma zona de desobstrução com uma largura de 70m, distribuída simetricamente ao longo da projecção horizontal do trajecto da ligação.

A ANACOM anexa cartografia e gráficos com as cotas a partir das quais se prevê a perturbação da propagação radioelétrica.

Da análise efectuada, por esta entidade, nenhuma das soluções é susceptível de perturbar o funcionamento dos feixes hertzianos Beja <> Serpa e Beja <> Castro Verde, Beja <> Alcáçovas e Beja <> Moura, desde que não estejam previstos trabalhos ao longo de qualquer das soluções escolhidas que elevem o perfil do terreno acima dos limites de segurança apresentados nos gráficos.

Considera a ANACOM que para a ligação Beja <> Alcaria Ruiva (comum à solução A e B do IP2) a margem disponível até ao limite de segurança é muito mais reduzida pelo que será mais difícil de cumprir as condicionantes.

A Autoridade Nacional de Protecção Civil – ANPC tendo apenas o Resumo não Técnico por base não pode apreciar se foram avaliados os riscos colectivos associados ao projecto, designadamente, o risco de inundação e de incêndio florestal nem as consequentes medidas de minimização. Assim, apenas indica um conjunto de aspectos que a declaração de Impacte Ambiental deve contemplar:

Fase de Projecto

- Realizar uma consulta directa ao Serviço Municipal de Protecção Civil de Beja para que proceda a uma análise mais detalhada das condicionantes locais susceptíveis de afectarem ou serem afectadas pela implementação do projecto;
- Minimizar o potencial atravessamento de povoamentos florestais pela infra-estrutura, de modo a que o mesmo não venha a contribuir para o aumento do risco florestal na área em estudo;
- Evitar situações de estrangulamento de linhas de água de regime torrencial ou com reduzida capacidade de vazão, garantindo que o atravessamento de linhas de água não aumenta o risco de inundação nas zonas adjacentes à área de implantação do projecto, nem constitui obstáculo à livre circulação das águas em situações hidrológicas extremas.

Fase de Construção

- Elaborar o Plano de Segurança/Emergência para a ocorrência de acidentes ou outras situações de emergência, que contemple os procedimentos a levar a cabo pela empresa responsável, de forma a minimizar os potenciais efeitos negativos. Este plano deverá ser do conhecimento dos meios de socorro locais;
- Equacionar as acessibilidades e espaço de estacionamento privilegiado destinado aos organismos de socorro a envolver em situações de acidente/emergência, durante a fase de construção;

- Os trabalhos a desenvolver no âmbito do projecto não devem comprometer a operacionalidade de acções de protecção Civil e Socorro, devendo ficar asseguradas as ligações aos núcleos populacionais existentes ao longo do traçado;
- Remover de modo controlado todos os despojos das acções de desmatção, desflorestação, corte ou decote de árvores, cumpridas que sejam as disposições legais que regulam esta matéria. Estas acções deverão ser realizadas fora do período crítico de incêndios florestais e utilizando mecanismos adequados á retenção de eventuais faíscas;
- Adoptar medidas de segurança, durante a fase de construção, de modo a que a manobra de viaturas e o manuseamento de determinados equipamentos não venha a estar na origem de focos de incêndio;
- Garantir, como medida preventiva de situações hidrológicas extremas, quando o traçado previsto atravessasse linhas de água, que o movimento de terras na fase de construção, não comprometa a livre circulação das águas, recorrendo, se necessário e quando aplicável, a caixas ou bacias de retenção de sólidos;
- Assegurar o cumprimento das normas de segurança respeitantes ao armazenamento das matérias perigosas no espaço físico do estaleiro. Os locais de armazenamento deverão estar devidamente assinalados e compartimentados, com vista a evitar situações de derrame, explosão ou incêndio;
- Remover, durante a fase de desmontagem dos estaleiros, todos os materiais sobranes, não devendo permanecer no local quaisquer objectos que possam originar ou alimentar a deflagração de incêndios;
- Após a finalização das obras de construção/beneficiação deverão ser repostas as condições de circulação dos caminhos envolventes.

Fase de Exploração

- Informar o Serviço Municipal de protecção Civil de Beja sobre a implementação do projecto, de modo a proceder á eventual actualização do respectivo Plano Municipal de Emergência e Plano de Defesa da Floresta contra Incêndios;
- Participar aos Agentes de Protecção Civil locais o projecto, uma vez que determinados traçados podem provocar a perda de mobilidade e acessibilidade por parte, por exemplo dos corpos de bombeiros, do INEM ou das forças de segurança, pelo que estes devem ser informados dos restabelecimento de vias de ligação locais, caso sejam interrompidas;
- Assegurar a limpeza anual, por supressão total, do material combustível existente numa faixa de segurança de largura não inferior a 10 metros, designadamente através do cumprimento do Sistema de Defesa da Floresta contra Incêndios.

Monitorização

- Monitorizar os eventuais impactes decorrentes da implantação do projecto e das alterações por este introduzidas no sistema hídrico, deverão ser monitorizados, na área de intervenção os parâmetros: Número de ocorrências de inundaçã/cheia, número de pessoas afectadas, valor de danos ocorridos por inundaçã/cheia.

O parecer remetido pela **EDIA – Empresa de Desenvolvimento e Infra-Estruturas do Alqueva** informa que foram identificadas interferências do projecto rodoviário em avaliação com algumas infra-estruturas do EFMA - Empreendimento de Fins Múltiplos do Alqueva pelo que requer que as Estradas de Portugal garantam a compatibilização do projecto com essas infra-estruturas.

A **Escola Superior Agrária do Instituto Politécnico de Beja** informa que possui uma Unidade de Produção Agro-Pecuária, designada Quinta da Saúde/Centro Experimental, vocacionada

para o apoio ao ensino e para a investigação, experimentação e demonstração, localizada na periferia de Beja que será afectada por diversas alternativas de traçados.

Salienta esta entidade que a Solução 1 (IP8 – Nó de S. Brissos / Baleizão) e a Solução 1 (IP2 – Variante Poente de Beja) cortam a propriedade em diversos pontos dificultando assim, a operacionalização das várias tarefas inerentes à exploração agro-pecuária e eliminando espaços dedicados ao ensino e à investigação.

A Escola Superior Agrária considera que a alternativa Solução B do IP2 conjugada com a Solução 2 do IP8 será a melhor não só por não interferir com a referida propriedade “Quinta da Saúde” mas também por permitir afastar o trânsito da cidade.

Caso seja escolhida a conjugação Solução A do IP2 e a Solução 1 do IP8 é imprescindível assegurar passagens agrícolas para garantir o acesso de tractores, máquinas agrícolas e animais às diversas áreas.

Informa a **REFER** – Rede Ferroviária Nacional que o traçado interfere com a Linha do Alentejo. Salienta que apesar de não estarem previstos a médio prazo novos investimentos que alterem o canal ferroviário existente deverão ser tidos em conta os seguintes aspectos:

- Cumprimento das regras constantes nas Normas REFER, IT.OAP.002 (Condicionamentos para projectos de Passagens Inferiores Rodoviárias), IT.OAP.003 (Condicionamentos para projectos de Passagens Superiores Rodoviárias), IT.OAP.001 (Impermeabilização de Tabuleiros em Pontes e Viadutos) e demais normativos em vigor (Nacionais, europeus, UIC);
- Salvaguarda do Domínio Público Ferroviário (DPF) respeitando, nomeadamente os art.ºs 15º e 16º do Decreto-Lei 276/2003, de 4 de Novembro;

Considera a REFER que a Solução A do IP2 conjugada com a Solução 1 do IP9 poderá levar a um acréscimo de tráfego na passagem de nível ao km 150+106 (Tipo D) da Linha do Alentejo. Não prevê, esta entidade, implicações nas passagens de nível existentes para as outras combinações de traçados.

Assim, caso seja escolhida a conjugação da Solução A do IP2 com a Solução 1 do IP8) deverá ser assegurada a supressão da referida Passagem de Nível, situação a prever pelo promotor no projecto de execução.

Informa ainda a REFER que os corredores do futuro Eixo Évora / Faro / Huelva, em fase de estudo preliminar, passam por Beja (RCM 83/2004). Não existem ainda, no entanto, corredores definitivos que possam ser apresentados para este procedimento de avaliação.

O parecer final da REFER está dependente da compatibilização a efectuar entre o proponente e a empresa, de forma a salvaguarda as questões acima referidas e outras, que eventualmente possam surgir.

Na fase de projecto de execução deverão ser disponibilizados à REFER, elementos de maior pormenor (incluindo suporte informático AUTOCAD) que permitam avaliar as interferências com o Domínio Público Ferroviário, bem como a supressão da passagem de nível, caso seja escolhida a conjugação Solução A do IP2 com a Solução 1 do IP8.

CONCLUINDO:

Nenhum dos pareceres se opõe à realização do projecto. No entanto, algumas entidades propõem um conjunto de condicionantes/ medidas de minimização a implementar nas várias fases de desenvolvimento do projecto A Junta de Freguesia de S. Salvador é favorável à execução do projecto não seleccionando nenhuma das alternativas em avaliação.

- Alternativas seleccionadas:

Solução 1 do IP8 e Solução A do IP2 (Combinação 1)

A Câmara Municipal de Beja prefere a combinação 1 constituída pela Solução 1 do IP8 e Solução A do IP2, desde que seja reanalisado o Nó Poente de Beja.

Solução 2 do IP8

A Junta de Freguesia de Nossa Senhora das Neves considera que o traçado preferencial para o IP 8 é a Solução 2 pois atravessa uma zona de grande propriedade, menos cultivada e menor densidade habitacional.

Solução B do IP2, conjugada com a Solução 2 do IP8 (Combinação 5)

A Escola Superior Agrária do Instituto Politécnico de Beja considera que a alternativa Solução B do IP2 conjugada com a Solução 2 do IP8 será a melhor não só por não interferir com a sua propriedade “Quinta da Saúde”/Centro Experimental, vocacionada para o apoio ao ensino e para a investigação, experimentação e demonstração, mas também por permitir afastar o trânsito da cidade.

- Alterações ao Projecto:

Nó Poente de Beja:

CM de Beja:

- A deslocação do Nó Poente de Beja para Norte entre a actual localização e a passagem superior sobre o Caminho-de-ferro, local em que a ocupação urbana é quase inexistente.
- A passagem do perfil de 2x2 para 2x1 no IP2 se efectue no Nó Poente de Beja o que permitirá dar-lhe outra configuração com menores impactes na paisagem e na ocupação do solo.

Condicionantes:

ANA, Aeroportos de Portugal, SA

As limitações impostas pela proximidade das vias ao Aeródromo Civil de Beja e ao seu Heliporto são as seguintes:

- Superfície A – Superfície Cónica, inclinada a 5%, com início no limite da Superfície B, à cota 235m, até atingir a cota de 290m;
- Superfície B – Plano Horizontal à cota de 235m;
- Superfícies C
 - C1 – Plano inclinado a 5%, desde a cota 190m até à cota 315 m;
 - C2 – Plano inclinado a 5%, desde a cota 192m até à cota 317m;
- Superfícies D – Planos inclinados a 20% desde a cota do eixo da pista ou do eixo das Superfícies C em cada ponto.
- Nos locais a partir dos quais a cota das Superfícies C são superiores aos da Superfície B deverá ser considerada a superfície de cota mais baixa, ou seja, a Superfície B à cota 235 metros.
- Considerar o facto das vias que cruzam as Superfícies C se encontrarem em Área de Maior Risco Estatístico de Acidentes;
- Acautelar, na instalação dos elementos complementares (iluminação, painéis informativos, etc., situações de encadeamento para os pilotos das aeronaves.
- Os projectos de execução deverão ser submetidos à ANA, SA para parecer específico.

ANACOM – Autoridade Nacional de Comunicações

- Cumprir as condicionantes de não interferência com os feixes hertzianos existentes na área de implantação do Projecto assegurando que, na zona de desobstrução dos feixes hertzianos Beja <> Serpa, Beja <> Alcaria Ruiva, Beja <> Moura, Beja <> Castro Verde, Beja <> Alcáçovas, os trabalhos previstos ao longo de qualquer das soluções escolhidas não elevem o perfil do terreno acima dos limites de segurança apresentados nos gráficos. Dar especial atenção ao feixe Beja <> Alcaria Ruiva, interceptado pelas Soluções A e B do IP2, cuja margem de segurança para a execução dos trabalhos é muito pequena.

EDIA – Empresa de Desenvolvimento e Infra-Estruturas do Alqueva

- Garantir a compatibilização do projecto com as infra-estruturas já existentes do EFMA - Empreendimento de Fins Múltiplos do Alqueva.

REFER – Rede Ferroviária Nacional

- Compatibilizar o desenvolvimento do projecto de execução com o Domínio Público Ferroviário;
- Ter em conta, no desenvolvimento do projecto, os corredores do futuro Eixo Évora / Faro / Huelva que se prevê passe por Beja (RCM 83/2004) e se encontram em fase de estudo preliminar.
- Apresentar à REFER, na fase de projecto de Execução, elementos de maior pormenor (incluindo suporte informático AUTOCAD) que permitam avaliar as interferências com o Domínio Público Ferroviário;
- Cumprimento das regras constantes nas Normas REFER, IT.OAP.002 (Condicionamentos para projectos de Passagens Inferiores Rodoviárias, IT.OAP.003 (Condicionamentos para projectos de Passagens Superiores Rodoviárias), IT.OAP.001 (Impermeabilização de Tabuleiros em Pontes e Viadutos) e demais normativos em vigor (Nacionais, europeus, UIC);
- Salvaguarda do Domínio Público Ferroviário (DPF) respeitando, nomeadamente os art.ºs 15º e 16º do Decreto-Lei 276/2003, de 4 de Novembro;

Medidas de Minimização:

Escola Superior Agrária

- Assegurar passagens agrícolas para garantir o acesso de tractores, máquinas agrícolas e animais às diversas áreas da propriedade, caso seja escolhida a conjugação Solução A do IP2 e a Solução 1 do IP8.

REFER – Rede Ferroviária Nacional

- Assegurar a supressão da Passagem de Nível (Tipo D) ao km 150+106 da Linha do Alentejo face aos acréscimos de tráfego previstos caso seja escolhida a conjugação Solução A do IP2 com a Solução 1 do IP8.

ANPC – Autoridade Nacional de Protecção Civil

Fase de Projecto

- Realizar uma consulta directa ao Serviço Municipal de Protecção Civil de Beja para que proceda a uma análise mais detalhada das condicionantes locais susceptíveis de afectarem ou serem afectadas pela implementação do projecto;
- Minimizar o potencial atravessamento de povoamentos florestais pela infra-estrutura, de modo a que o mesmo não venha a contribuir para o aumento do risco florestal na área em estudo;
- Evitar situações de estrangulamento de linhas de água de regime torrencial ou com reduzida capacidade de vazão, garantindo que o atravessamento de linhas de água não aumenta o risco de inundação nas zonas adjacentes à área de implantação do

projecto, nem constitui obstáculo à livre circulação das águas em situações hidrológicas extremas.

Fase de Construção

- Elaborar o Plano de Segurança/Emergência para a ocorrência de acidentes ou outras situações de emergência, que contemple os procedimentos a levar a cabo pela empresa responsável, de forma a minimizar os potenciais efeitos negativos.
 - Dar conhecimento deste plano aos meios de socorro locais;
- Equacionar as acessibilidades e espaço de estacionamento privilegiado destinado aos organismos de socorro a envolver em situações de acidente/emergência, durante a fase de construção;
- Não comprometer, com os trabalhos a desenvolver no âmbito do projecto, a operacionalidade de acções de Protecção Civil e Socorro, assegurando as ligações aos núcleos populacionais existentes ao longo do traçado;
- Remover de modo controlado todos os despojos das acções de desmatagem, desflorestação, corte ou decote de árvores, cumpridas que sejam as disposições legais que regulam esta matéria.
 - Realizar estas acções fora do período crítico de incêndios florestais e utilizando mecanismos adequados à retenção de eventuais faíscas;
- Adoptar medidas de segurança de modo a que a manobra de viaturas e o manuseamento de determinados equipamentos não venha a estar na origem de focos de incêndio;
- Garantir, como medida preventiva de situações hidrológicas extremas, quando o traçado previsto atravesse linhas de água, que o movimento de terras não comprometa a livre circulação das águas, recorrendo, se necessário e quando aplicável, a caixas ou bacias de retenção de sólidos;
- Assegurar o cumprimento das normas de segurança respeitantes ao armazenamento das matérias perigosas no espaço físico do estaleiro.
 - Assinalar e compartimentar devidamente os seus locais de armazenamento, com vista a evitar situações de derrame, explosão ou incêndio;
- Remover, durante a fase de desmontagem dos estaleiros, todos os materiais sobranes, não devendo permanecer no local quaisquer objectos que possam originar ou alimentar a deflagração de incêndios;
- Repor as condições de circulação dos caminhos envolventes após a finalização das obras de construção/beneficiação.

Fase de Exploração

- Informar o Serviço Municipal de Protecção Civil de Beja sobre a implementação do projecto, de modo a proceder à eventual actualização do respectivo Plano Municipal de Emergência e de Defesa da Floresta contra Incêndios;
- Participar aos Agentes de Protecção Civil locais o projecto,
 - Informar os corpos de bombeiros, o INEM ou as forças de segurança do restabelecimento de vias de ligação locais, caso sejam interrompidas evitando a sua perda de mobilidade e acessibilidade;
- Assegurar a limpeza anual, por supressão total, do material combustível existente numa faixa de segurança de largura não inferior a 10 metros, designadamente através do cumprimento do Sistema de Defesa da Floresta contra Incêndios.

Monitorização:

ANPC – Autoridade Nacional de Protecção Civil

- Monitorizar, na área de intervenção, os eventuais impactes decorrentes da implantação do projecto e das alterações por este introduzidas no sistema hídrico, através dos seguintes parâmetros: Número de ocorrências de inundação/cheia, número de pessoas afectadas, valor de danos ocorridos por inundação/cheia.

Recomendações:

ANA, Aeroportos de Portugal, SA

- Consulta à Força Aérea Portuguesa

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

“IP 8 Beja (Nó de Brissos) / Baleizão
IP2 – Variante Poente de Beja”



Mafalda Bastardo

Agência Portuguesa do Ambiente

Novembro de 2010