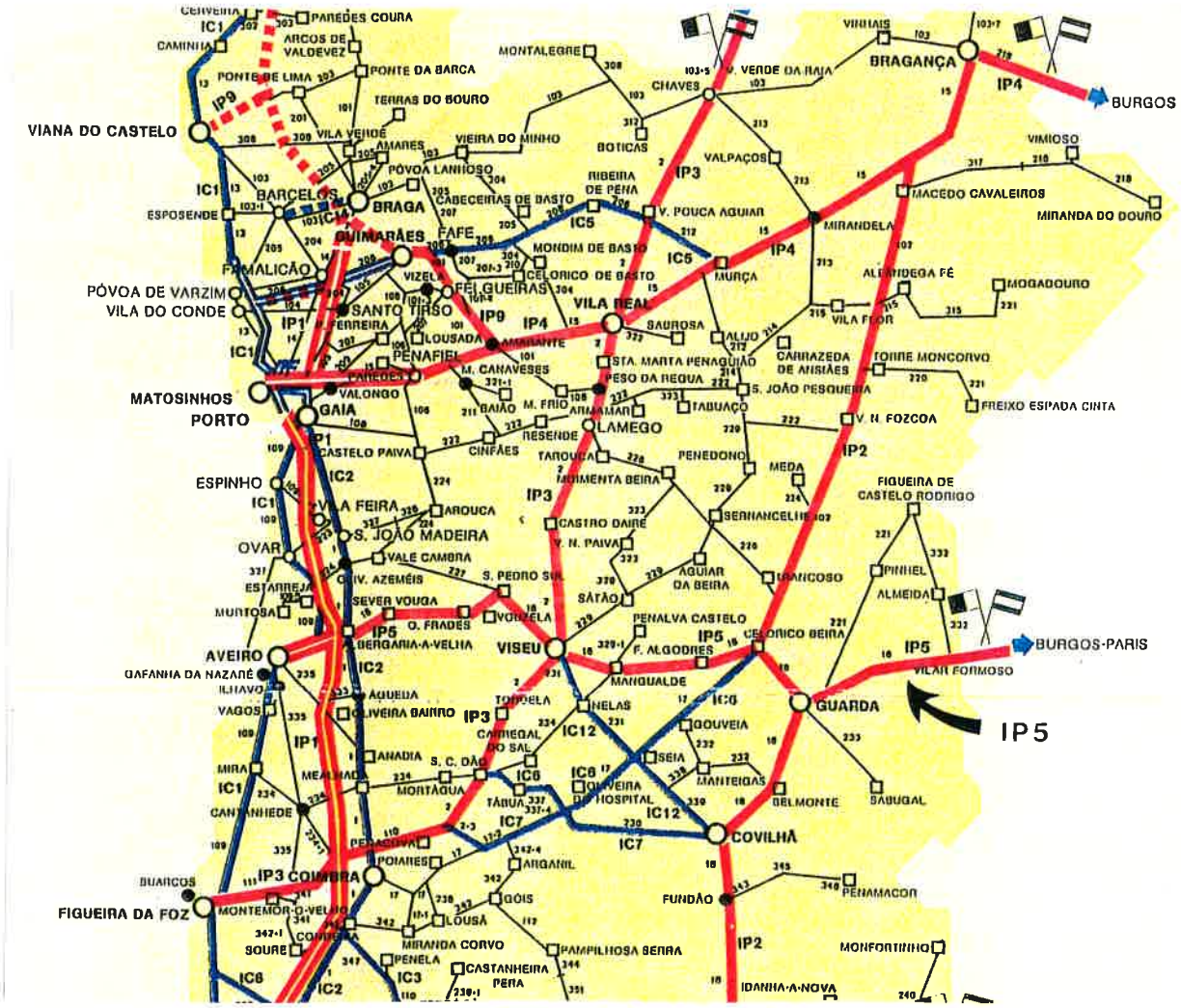
PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO DO EIA DO PROJECTO "DUPLICAÇÃO ENTRE A GUARDA E VILAR FORMOSO"



Comissão de Avaliação:

Direcção Geral do Ambiente

Instituto da Água

Instituto da Conservação da Natureza

Instituto de Promoçao Ambiental

Comissão de Coordenação da Região do Centro

Junho 1999

PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO DO EIA DO PROJECTO "IP 5 DUPLICAÇÃO ENTRE A GUARDA E VILAR FORMOSO"

ÍNDICE

1 - INTRODUÇÃO.....2

2 -DESCRIÇÃO DO PROJECTO.....3

3 - APTIDÃO DO EIA E DO RNT.....5

4 -ANÁLISE ESPECÍFICA DO EIA - Síntese dos Principais Impactes.....6

4.1 - Geologia, Geomorfologia e Solos.....6

4.2 - Microclimatologia.....7

4.3 - Recursos Hídricos.....7

4.4 - Ecologia.....8

4.5 - Ambiente Sonoro.....9

4.6 - Qualidade do Ar.....10

4.7 - Resíduos.....11

4.8 - Uso do Solo.....11

4.9 - Factores Socio-económicos.....12

4.10 - Património Cultural.....13

4.11 - Paisagem.....13

4.12 - RISCOS.....14

5 - CONSULTA DO PÚBLICO.....15

6 - MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO.....18

7 - CONCLUSÕES.....19

ANEXOS: Esboço Corográfico

PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO DO PROJECTO "IP5 DUPLICAÇÃO ENTRE A GUARDA E VILAR FORMOSO"

1 - INTRODUÇÃO

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) em análise refere-se ao Projecto de Execução da duplicação do trecho rodoviário do IP5, entre a Guarda e Vilar Formoso, que faz parte integrante da Rede Nacional Fundamental de Estradas, integrada no Plano Rodoviário Nacional (PRN), actualmente em vigor.

Este projecto de duplicação segue predominantemente o traçado do actual IP5, afastando-se apenas em casos pontuais, por conveniência orográfica de traçado.

A duplicação do IP5 tem como objectivo a melhoria das condições de segurança da via, permitindo passar a velocidade de projecto de 90 km/h para 120 km/h e possibilitando condições de circulação compatíveis com o novo nível de serviço.

A Direcção-Geral do Ambiente (DGA), na qualidade de entidade instrutora do processo de AIA nomeou, através do ofício circular nº 768 de 99.01.25, as entidades que deveriam constituir a Comissão de Avaliação (CA):

Eng.ª M. Fernanda Almeida,	DGA (entidade Coordenadora)
Eng.ª Otília Gomes	" (colaboradora da DAA)
Eng.ª Teresa Ferreira	INAG
Dr. António Bruxelas	ICN
Eng.ª Isabel Rosmaninho	IPAMB
Eng.ª Conceição Santos	"
Eng.º Fernando Sacadura	CCR Centro

A Eng.ª Margarida Guedes prestou colaboração no capítulo do Ruído (dimensionamento de Barreiras Acústicas) e a Drª M.ª José Lopes prestou colaboração no descritor Sócio-economia.

Foi solicitado parecer técnico ao Instituto de Meteorologia, Instituto Português de Arqueologia e ao Instituto Português do Património Arquitectónico.

O Resumo Não Técnico, e respectiva cartografia, não se apresentavam adequados à Consulta do Público, pelo que se solicitou a sua reformulação.

O Estudo de Impacte Ambiental foi elaborado pela Ecossistema para a Junta Autónoma das Estradas, entidade proponente.

2 - DESCRIÇÃO DO PROJECTO

O objectivo deste projecto é a duplicação do traçado do lanço do IP5 que se localiza entre a Guarda (Nó de Pinhel) e Vilar Formoso (Nó de Vilar Formoso), próximo da fronteira com a Espanha.

O IP5 que estabelece a ligação entre Aveiro e Vilar Formoso, atravessando transversalmente o País, constitui o principal corredor de acesso a Espanha e restantes países da Europa, está classificado na Rede de Grandes Estradas de Tráfego Internacional (GETI) e também na Rede Transeuropeia de Auto-Estradas (E 80).

Este eixo intercepta e dá continuidade a alguns eixos rodoviários longitudinais nomeadamente o IP1 em Aveiro, o IP3 e o IC12 em Viseu, o IP2 na Guarda, o IC1 em Cacia, o IC2 em Albergaria-a-Velha e o IC6 em Celorico da Beira.

A duplicação do traçado em análise desenvolve-se ao longo de concelhos (Guarda, Pinhel e Almeida) que enquadram a sub-região da Beira Interior Norte e que, por sua vez, integram a região Centro.

O projecto de duplicação do IP5 apresenta as seguintes características:

- desenvolvimento predominantemente Oeste/Este;
- extensão total de cerca de 33,5 km;
- não serão introduzidas novas vias de lentos, mantendo-se as actuais;
- a velocidade base de projecto é de 120 km/h.

A solução adoptada implica que o alargamento seja feito ora do lado Norte ora do lado Sul, de modo a minimizar as inclinações máximas, o qual é conseguido através de um perfil transversal flexível, possibilitando o desnivelamento da nova plataforma, relativamente à actual.

A duplicação desenvolve-se paralelamente ao traçado, afastando-se nos kms 6+525 a 9+050 e nos kms 16+250 a 18+700.

Após o alargamento, o IP5 apresentará o seguinte perfil transversal:

- Largura total da via: 34,5 m
- 2x2 vias de tráfego com 3,75 m de largura
- Separador central com11,5 m de largura
- Berma esquerda com 1m de largura
- Berma direita com 3m cada.

Nos trechos em que se verifica afastamento das duas plataformas, a secção da nova plataforma, será:

- Faixa de rodagem com 7,5 m
- Berma direita com 3 m
- Berma esquerda com 1,5 m.

Nas zonas dos Nós há a acrescentar a largura das vias de aceleração e de abrandamento.

O projecto terá três Nós de ligação à rede viária: Nó de Pínzio, Nó de Alto do Leomil e o Nó de Vilar Formoso. O actual Nó de Pinhel no início do traçado não faz parte deste projecto, sendo objecto de reformulação, no âmbito do Projecto de Execução do IP2 entre a Guarda e Benespera que foi avaliado em sede de AIA em1995.

O Projecto de Execução prevê 14 restabelecimentos e 30 caminhos agrícolas paralelos à via e 49 passagens hidráulicas.

As principais linhas de água serão transpostas por viadutos. A ribeira das Cabras será atravessada duas vezes: a primeira ao km 2+750 terá um viaduto com 60 m de extensão e 9 m de altura máxima; o segundo viaduto sobre esta ribeira será ao km 16+800 m, terá 400 m de extensão e 27 m de altura máxima. O rio Coa será atravessado pelo actual viaduto que sofrerá um reforço dos pilares e alargamento da plataforma ficando com um perfil de 2x2.

No âmbito deste alargamento, a travessia do rio Coa e da ribeira das Cabras implicará a execução de duas obras de arte individualizadas.

3 - APTIDÃO DO EIA E DO RESUMO NÃO TÉCNICO (RNT)

3.1 - Análise Genérica do EIA

O Estudo de Impacte Ambiental encontra-se estruturalmente correcto e adequado à legislação em vigor. Sob o ponto de vista do conteúdo apresenta uma caracterização adequada que permite o correcto conhecimento da área, de forma a identificar e avaliar os potenciais impactes que resultam da duplicação da actual plataforma do IP5.

A apresentação de uma visualização contendo a localização, ao longo do traçado, dos impactes gerados sobre todos os descritores em presença, constitui um bom instrumento de análise, permitindo ao mesmo tempo ao decisor uma tomada de posição devidamente fundamentada.

As medidas de minimização estão correctas e permitem minimizar os potenciais impactes, quer a nível da fase de construção quer da fase de exploração.

De uma forma genérica poder-se-á referir que o lanço em estudo coincide com o corredor assinalado nos diversos PDM dos municípios servidos por esta infra-estrutura.

A construção de estaleiros e de centrais de betão betuminoso faz parte dos trabalhos preparatórios desta obra. No entanto, não se faz qualquer referência às respectivas localizações e não foi prevista a forma como estes elementos serão desactivados.

3.2 - Análise do RNT

O Resumo Não Técnico inicial, não apresentava os requisitos necessários para servir de base à Consulta do Público, pelo que foi solicitada a sua reformulação através do of.° n° 1877 de 99.03.04. De facto a descrição do projecto era muito densa para um documento de divulgação ao público, a informação era insuficiente e reflectia algumas incongruências do EIA.

O ponto relativo à Situação de Referência apresentava a informação mínima necessária, embora não estivesse referido que o projecto abrangia zonas de REN. Contudo eram descritos e de certa forma avaliados, os principais impactes do projecto.

No capítulo referente às Medidas de Minimização era apresentado um conjunto de medidas na sequência dos principais impactes descritos.

A linguagem, em termos gerais, estava adaptada a um documento de divulgação ao público.

A cartografia que acompanhava o RNT não era adequada, tendo-se solicitado a apresentação do Esboço Corográfico. Foi ainda sugerido que incluísse uma Carta Síntese de Impactes.

Após a sua reformulação, o Resumo Não Técnico reunia os requisitos necessários ao desencadeamento da Consulta do Público.

4 - ANÁLISE ESPECÍFICA DO EIA - Síntese dos Principais Impactes

4.1 - Geologia, Geomorfologia e Solos

O IP5 desenvolve-se numa área predominantemente planáltica, com vales encaixados onde correm linhas de água com certa importância, tais como a ribeira das Cabras que cruza o IP5 em dois locais distintos, o rio Coa e ainda, embora com menor importância, a ribeira de Pínzio.

São típicos nesta área os grandes penedos graníticos, isolados ou em caos de blocos, fragas e lajes de grandes dimensões.

Os solos dominantes são Cambissolos, derivados dos granitos.

Os impactes esperados para a fase de construção relacionam-se com a dificuldade de estabilização dos taludes, tanto de aterro como de escavação, pois podem desenvolver-se fenómenos de rotura, com possíveis efeitos de instabilidade a longo prazo.

A utilização de explosivos nas várias escavações, poderá também gerar impactes significativos quer em termos das populações presentes, quer em termos de natureza geológica. Uma vez que terá de se utilizar explosivos numa grande parte do traçado, este será dos principais impactes negativos a considerar.

Os impactes sobre a Geomorfologia estão relacionados com as obras de terraplenagem e exploração de áreas de empréstimo. Estes impactes verificam-se nas zonas mais elevadas e na travessia dos vales onde se poderá verificar um aumento de instabilidade dos taludes assim como um aumento da erosão.

O EIA chama a atenção para a regularização do leito da ribeira do Telhal, entre o km 9+850 e o km 9+950, onde será necessário recorrer a desmonte a fogo do maciço granítico.

O EIA refere a existência de um "déficit" no volume de materiais, havendo necessidade de recorrer a manchas de empréstimo, localizadas próximo do traçado.

Também são de salientar a ocorrência de alguns aterros e escavações superiores a 7-8 m, estando mesmo prevista uma escavação, entre o km 7+025 e o km 7+700, com altura máxima de 15m.

Os solos de maior qualidade localizam-se ao longo das linhas de água - aluviões e coluviões. O Estudo refere que os impactes sobre os solos não são muito significativos devido à escassa área afectada. No entanto, ao longo do traçado verifica-se a existência de parcelas agrícolas com vinha e pomares que serão inviabilizadas.

4.2 - Microclimatologia

De um modo geral considera-se correcta a caracterização climática e microclimática da zona em estudo, efectuada pelo presente EIA.

Também se considera correcta a classificação dos impactes climatológicos.

No entanto, devia estar reforçada a necessidade de dar atenção ao deslize, ao longo das vertentes (taludes), de ar arrefecido e denso, que em situações desfavoráveis poderá provocar gelo na estrada.

Faz-se notar ainda que se deveriam ter usado como referência os dados disponíveis do período 1961/1990, ou mesmo os de 1951/1980 já publicados, em vez dos dados de 1941/1970.

4.3 - Recursos Hídricos

O EIA procedeu à caracterização dos recursos hídricos superficiais, tendo identificado as principais linhas de água atravessadas (Rio Côa, Ribeira das Cabras, Ribeira de Pínzio, ribeira do Telhal e tributárias do Rio Coa), e à sua inserção a nível da bacia hidrográfica do rio Douro.

Procedeu à determinação do escoamento médio anual com base nas séries temporais das estações hidrométricas de Castelo Bom (rio Coa) e Ponte Figueira (Ribeira das Cabras) e dos caudais de máxima cheia para o período de retorno de 50 e 100 anos.

Relativamente aos Recursos Hídricos Subterrâneos o EIA refere o tipo de permeabilidade bem como a taxa de recarga dos aquíferos, tendo em conta o tipo de formações existentes.

Quanto aos usos da água são referidos os vários usos e o tipo de captações existentes, superficiais ou subterrâneas. Localiza as captações subterrâneas que se encontram próximo do traçado nomeadamente ao Km 7+250 que serve a povoação de Devesas, ao Km 9+650 e os vários poços nomeadamente ao Km 4+100 e Km 9+550.

Em relação à qualidade da água, dada a falta de dados procedeu-se ao levantamento das fontes poluidoras (esgotos domésticos e industriais, lixeiras) que afectam as várias linhas de água, o que se afigura correcto.

O EIA identificou e avaliou os impactes para a fase de construção e exploração quer para os recursos hídricos superficiais quer subterrâneos.

Na fase de construção considera-se que os impactes a nível dos recursos hídricos serão pouco significativos e na sua maioria temporários.

O EIA considera contudo, a ocorrência de impactes irreversíveis mas não significativos, os resultantes da destruição dos poços e captações de água aos Km 4+100, 9+550 e 14+800, bem como a alteração do leito natural da ribeira do Telhal numa extensão de 100 m e afectação parcial de uma pequena charca de rega.

Em relação à fase de exploração o EIA identifica e avalia os potenciais impactes resultantes da poluição crónica e acidental, de forma detalhada, permitindo uma correcta avaliação dos mesmos. Descreve a metodologia seguida na sua estimativa e conclui que os impactes negativos que ocorrerão resultantes da duplicação da via comparados com os que se verificam com a manutenção das actuais características do IP5, acabam por ter carácter positivo.

Na fase de exploração, nomeadamente a nível da qualidade da água, considera-se que os impactes de maior amplitude já ocorreram aquando da entrada em funcionamento do IP5 e que, globalmente, os impactes resultantes da sua duplicação terão carácter positivo.

4.4 - Ecologia

Neste descritor são identificados e correctamente avaliados os principais impactes sobre os sistemas ecológicos decorrentes do projecto, associados às fases de construção e de exploração.

Quanto ao Biota, está estipulado que em todo o traçado será sacrificado um pequeno conjunto de cerca de 50 carvalhos e freixos, não se considerando tal facto impeditivo da execução do projecto.

4.5 - Ambiente Sonoro

Para este descritor foram identificados, localizados e caracterizados os locais mais sensíveis ao Ruído.

Deste modo, o EIA apresenta 13 pontos onde foram efectuadas medições ao longo do IP5 próximo de locais considerados sensíveis: lado Sul de Arrifana, Gonçalo Bocas, Valdeiras, lado Sul de Devesa, lado Sul de Almeidinha, Granja, próximo de habitação com café, em Pínzio, próximo de uma Capela e no final do traçado próximo de várias habitações.

Os valores mais elevados que foram registados, localizam-se ao km 8+750 do lado Sul do traçado, junto a Almeidinha, ao km 10+700 junto a Granja e na zona final do Lanço.

À excepção de Almeidinha em que o Ruído foi provocado pelo tráfego de tractores, nos outros locais o Ruído foi provocado pelo tráfego que circula no IP5, principalmente de pesados.

O EIA classifica toda a área como sendo "pouco ruidosa" de acordo com o Regulamento Geral do Ruído (L50 < 65 dB(A) entre as 7h e as 22h), apesar dos resultados em Granja e no final do traçado serem, respectivamente, 69 e 69,4 dB(A).

Os impactes negativos foram considerados para a fase de construção e para a fase de exploração.

Para a fase de construção o EIA prevê impactes decorrentes do desmonte a fogo, trabalhos de terraplenagens, movimentação de maquinaria e outras operações ruidosas.

Para a fase de exploração os impactes decorrem do volume de tráfego na via.

Apresenta como objectivos das soluções propostas, a reposição do ambiente acústico actualmente existente ou a contenção da perturbação sonora dentro de níveis aceitáveis e permitidos pela legislação vigente, identificando os critérios legais que foram tidos em consideração para o dimensionamento das medidas.

Refere ainda que, face a estes objectivos e à situação em análise, foi pretendido que os valores dos níveis sonoros não excedessem os 55 dB(A).

Neste sentido o Estudo apresenta dois tipos de soluções a implementar para a minoração dos impactes negativos da componente Ruído, resultantes do projecto de alargamento e reformulação do IP5:

- Reforço do isolamento das fachadas, nos seguintes locais da via:
ao km 6+960 (lado Sul)
ao km13+200 "
ao km 13+220 "
ao km13+250 "
ao km 13+400 "
ao km 32+225 "

- Barreiras acústicas, a fim de proteger os núcleos habitacionais identificados no EIA:
Arrifana - entre o km 0+800 e o km 1+200 (lado Sul)
Gonçalo Bocas - entre o km3+600 e o km4+100 (lado Sul)
Valdeiras - entre o km 6+000 e o km 6+400 (ambos os lados)
Devesa - entre o km 6+950 e o km 7+500 (lado Sul)
Pínzio - entre o km 14+050 e o km 14+360 (lado Sul)

Numa apreciação geral, consideram-se correctas as considerações mencionadas, afigurando-se que as medidas propostas poderão conter os níveis sonoros dentro de valores não indutores de incomodidade para os residentes nas proximidades desta via de tráfego.

Ressalva-se porém o facto de poder transparecer do Estudo, que a implementação das medidas só será necessária próximo do ano horizonte do projecto.

4.6 - Qualidade do Ar

No âmbito da situação de referência, o estudo identifica a área envolvente ao alargamento do IP5 como zona rural, essencialmente de ocupação agrícola e florestal. O estudo identifica como fontes poluidoras a rede viária existente na região e as unidades industriais, apesar do seu tipo e densidade não apresentarem uma expressividade de modo a afectar a qualidade do ar. Apresenta uma estimativa dos poluentes emitidos com base nos dados do inventário das emissões de poluentes atmosféricos (CORINEAIR).

Quanto à Situação de Referência, considera-se que a área de implantação do projecto foi caracterizada de uma forma adequada em termos de qualidade do ar.

Relativamente à fase de construção, verifica-se que nesta fase ocorrerão situações de incomodidade resultantes dos trabalhos, que serão minimizáveis com o cumprimento das medidas de minimização propostas no EIA.

No que se refere à fase de exploração, verifica-se que as concentrações de monóxido de carbono estimadas não ultrapassam os valores limite legislados. As concentrações de NOx deveriam ter sido estimadas, dado este poluente ser considerado importante, em termos de qualidade do ar, resultante das emissões dos veículos automóveis.

Tratando-se do alargamento de uma via já existente e tendo em conta o facto desta se localizar transversalmente aos ventos dominantes, o que propicía boas condições de dispersão dos poluentes, e dado que os valores estimados para as concentrações do CO são baixos, não se preveem impactes negativos significativos em termos de ambiente atmosférico.

4.7 - Resíduos

O EIA refere os resíduos produzidos na fase de construção e na fase de exploração.

Para a fase de construção foram indicados os seguintes tipos de resíduos cujo volume poderá representar algum significado: volume de terras saneadas, óleos provenientes das máquinas a utilizar, restos de embalagens, resíduos produzidos nos estaleiros e resíduos provenientes da desflorestação e desmatação.

Para a fase de exploração, os resíduos têm origem nos veículos que circulam na via, acumulando-se nas bermas, no separador central e nos taludes.

4.8 - Usos do Solo

O levantamento da actual ocupação do solo permitiu identificar os principais tipos de ocupação do solo que são: áreas florestais (carvalho, castanheiro, freixo, salgueiro, sobreiro) e agrícolas (vinha e pomar), povoamentos mistos, matos, incultos e áreas sociais.

No que diz respeito à ocupação agrícola, encontra-se ainda uma pequena mancha de regadio junto da ribeira das Cabras.

Quanto às explorações agrícolas, predomina a pequena e média dimensão, de tipo familiar ou por conta própria.

A maior mancha florestal ocorre entre os km 25+500 e km 28+200, onde predomina o carvalho negral, alternando com matos e afloramentos rochosos.

O IP5 atravessa várias zonas de caça associativa e aproxima-se de uma zona de criação de coelho bravo para repovoamento, a qual não vem referenciada no EIA.

O alargamento irá ainda aproximar-se de algumas povoações existentes tais como Arrifana, Valdeiras (Sul) e Granja, ocupará a quase todos os caminhos paralelos e ainda dois pequenos troços da EN 16, aos kms 2+800 a 3+100 e 5+100 a 5+300.

No que diz respeito às áreas classificadas na RAN e na REN, o EIA não considera muito significativos os impactes, uma vez que as suas áreas são muito pouco representativas .

4.9 - Factores Socio-Económicos

O tipo de relevo, a pobreza dos solos agrícolas e as necessidades de defesa da população pela proximidade da fronteira, contribuiram para o surgimento de povoamentos do tipo concentrado que são caracterizados por aglomerados de pequena dimensão, com características marcadamente agrícolas.

Face às características da região e do projecto, os impactes mais significativos sentir-se-ão ao nível das vivências e das actividades do dia a dia das populações locais.

Na análise de impactes, o EIA prevê que durante a construção da nova plataforma irão ocorrer impactes a nível das expropriações das terras de cultivo, aumento dos níveis sonoros provocados pela maquinaria e pelo recurso ao uso de explosivos e ainda pela disseminação de poeiras.

Do ponto de vista do ordenamento do território e em termos dos usos, é percorrido um território já intervencionado, não se prevendo que ocorram processos migratórios que conduzam a uma reestruturação da distribuição da população e consequentemente o surgimento de novos povoamentos com todas as consequências que lhe estão associadas.

A localização dos pontos de entrada e de saída, os nós dos eixos, são pontos sensíveis onde os impactes, quer positivos quer negativos, se fazem sentir de um modo mais forte, nomeadamente as pressões sobre o solo.

Assim, e sendo claro que o IP5 funciona como um elemento estruturante essencial do sistema urbano da área em estudo, a criação de um novo Nó entre o Alto do Leomil e o Nó de Vilar Formoso, como foi solicitado na Audiência Pública, irá trazer inegáveis impactes

negativos sob o ponto de vista social e do ordenamento do território, para além de se tornar necessária uma maior área de implantação e, consequentemente, uma maior destruição de solos.

Com a duplicação é previsível um aumento da atractividade das regiões confinantes relativamente às actividades turísticas, o que justificaria uma abordagem mais atenta deste aspecto. Existe neste troço um património histórico onde a Administração Central tem vindo a investir, nomeadamente através do programa das Aldeias Históricas. Castelo Mendo é um bom exemplo dessa intervenção.

Uma melhor vascularização deste território passará, em nosso entender, pela requalificação das infra-estruturas existentes, isto é, por alterações/correcções pontuais dos seus perfis e por uma adequada articulação entre estas.

Os efeitos directos ligados à "nova" via pelos utentes, são os de mais fácil abordagem e reportam-se a acréscimos de segurança, de ganhos de tempo e energéticos.

Outros efeitos que se podem apelidar de directos, prendem-se com os impactes no mercado do emprego local, não só identificáveis na fase de construção da estrada, como posteriormente no período da sua exploração.

Para lá destes efeitos directos, existem efeitos induzidos de difícil previsão e quantificação. Por exemplo quais os efeitos da duplicação na estrutura demográfica a nível local e regional, qual o comportamento das bacias de emprego, quais os reflexos na agricultura, nomeadamente em termos da estrutura da propriedade, da ocupação do solo, das produções existentes e alternativas, que reflexos para a indústria.

4.10 - Património Cultural

Foram identificados vários valores patrimoniais, contudo não se esperam impactes negativos significativos sobre estes, devido à grande distância a que se encontram do traçado. Exceptua-se um cruzeiro próximo de S. João de Jarmelo que se encontra na área do alargamento, mas que pode ser facilmente removido.

4.11 - Paisagem

O traçado do IP5 desenvolve-se primordialmente numa área planáltica, entrecortada por linhas de festo e de drenagem bem marcadas particularmente o rio Côa e o seu afluente ribeira das Cabras que atravessa a via em dois pontos.

Encontram-se também numerosos penedos arredondados de natureza granítica, que podem apresentar-se isolados ou em caos de blocos, fragas e lajes de grandes dimensões e constituem uma paisagem muito característica desta zona das Beiras.

A ocupação do solo está relacionada com o relevo, tendo o EIA apresentado como sendo intrusões visuais uma pedreira de grandes dimensões, um depósito de inertes, sucatas, unidades industriais e um depósito de botijas de gás.

Como valores paisagísticos o EIA considerou a ocupação agrícola associada às linhas de água, destacando-se culturas agrícolas de regadio e de sequeiro, bordejadas por muros de pedra e sebes arbustivas. Considerou ainda as linhas de água com vegetação ripícola, áreas de mata caducifólia de carvalho negral e castanheiro e ainda os afloramentos graníticos.

Com base na situação anterior, o EIA delimitou várias unidades de paisagem.

A avaliação de impacte ambiental para este descritor foi considerada para a fase de construção e de exploração.

Embora a fase de construção seja de carácter temporário, contudo, os impactes podem ser de grande magnitude.

Para a fase de exploração o EIA considerou como agentes indutores de impactes os aterros com altura superior a 6m, as escavações de altura igual ou superior a 9m, as barreiras acústicas e os viadutos. Considerou ainda impactes negativos sobre maciços vegetais compostos principalmente por carvalho, castanheiro e pinheiro manso.

4.12 - RISCOS

Este descritor avalia os Riscos decorrentes da implementação da via, na fase de construção e na fase de exploração. São indutoras de situação de risco na fase de construção a utilização de explosivos, o deslisamento de terras e os incêndios.

Na fase de exploração o EIA refere que poderão ocorrer situações de deslisamentos de terras, acidentes rodoviários incluindo veículos transportadores de substâncias tóxicas e perigosas.

5 - CONSULTA DO PÚBLICO

A Consulta do Público decorreu durante 45 dias úteis, entre 15 de Março de 1999 e 17 de Maio de 1999, tendo sido elaborado o respectivo Relatório. Entendeu-se contudo importante referir no presente parecer as questões de maior relevância.

No âmbito da Consulta do Público foram recebidos 10 pareceres, dos quais 3 de autarquias, 1 de um particular e 6 de outras entidades.

Foi realizada uma Audiência Pública em Vilar Formoso, no dia 19 de Abril de 1999. Nesta Audiência registou-se a intervenção de 6 pessoas, 4 na qualidade de particulares, uma como representante do Presidente da Junta de Freguesia de Castelo Bom e outra que fez duas intervenções,:uma na qualidade de particular e outra na qualidade de autarca.

Das intervenções registadas na Audiência Pública e da análise dos pareceres recebidos durante a Consulta do Público, a questão que mais destaque mereceu, diz respeito à importância da construção de um novo nó de acesso ao IP5, não previsto no projecto, na zona da Estrada Municipal de ligação entre Castelo Bom e Freineda. As razões apontadas para esta necessidade dizem respeito à melhoria dos acessos a Castelo Bom e Freineda e à diminuição da interioridade de outras Freguesias dos Concelhos de Almeida, de Pinhel e do Sabugal, como sejam, Malhada Sorda, Vilar Maior, Bismula, Rebolosa, Nave de Haver e Aldeia da Ribeira.

Das questões levantadas merecem especial destaque para a tomada de decisão da Comissão de Avaliação as seguintes:

Possibilidade de ocorrência de impactes negativos, decorrentes do uso de explosivos ou martelos no desmonte de rocha na fase de construção, na criação de coelho bravo numa exploração agrícola situada do lado Norte do IP5, ao Km 29.

Existência de caminho agrícola na zona do Blagão que se encontra cortado, tendo sido solicitado o seu restabelecimento ou a melhoria do caminho paralelo entre este e um outro caminho que existe nas proximidades e que já se encontra restabelecido. Existência de um caminho na zona de S. Sebastião que aquando da construção do IP5 foi desviado 500 m.

Localização da captação de água que abastece a freguesia de Castelo Bom ao Km 195+300, Aveiro/Vilar Formoso, a 20 m da plataforma actual, para Norte e da captação de água pública destinada ao abastecimento da aldeia de Devesa, no sítio de Cabeças.

Importância de preservar as poucas manchas aluvionais agricultáveis.

O Instituto Português de Arqueologia recomenda a implementação das seguintes medidas:
1 - Realização de prospecção arqueológica sistemática, antes do início da obra, de todas as áreas afectadas pela execução do projecto e ainda não prospectadas.
2 - Acompanhamento da obra por um arqueólogo durante os períodos de desmatação, limpeza do terreno e movimentação do solo, que deverá comunicar ao IPA qualquer eventual aparecimento de vestígios arqueológicos.

A Direcção-Geral das Florestas refere nomeadamente a importância das seguintes medidas:
1 - Concretização do Projecto de Integração Paisagística e do Projecto de Protecção Sonora.
2 - Adopção dem edidas para a protecção da fauna e manutenção e criação de corredores de vegetação que conduzam directamente os animais aos locais de passagem.
3 - Preservação sempre que possível, da vegetação natural, nmeadamente, as manchas de Carvalho-negral e a vegetação ripícola. Durante a fase de construção a área ocupada deverá ser a estritamente necessária.
4 - Em caso de necessidade de proceder ao corte ou arranque de azinheiras deverá ser cumprido o DL nº 11/97 de 14 de Janeiro.

A Direcção Regional de Agricultura da Beira Interior refere que não serão afectadas áreas submetidas a regime florestal mas que o alargamento vai sobrepor-se a pequenas áreas de projectos florestais, no âmbito do Reg. (CEE) nº 2080/92. Sugere, ainda, as seguintes medidas:

1 - Deslocação da passagem de animais entre o Km 5 e o Km 12 para leste, próximo do Km 8, uma vez que aquela que se encontra proposta desemboca directamente na povoação de Devesa, o que não lhes parece o mais adequado.
2 - Instalação dos estaleiros e vias provisórias de acesso de forma a maximizar a utilização de caminhos já existentes e minimizando as áreas afectadas, evitando-se, nomeadamente, as zonas mais sensíveis (como será o caso da mata de carvalhal negral), limitando-se a desmatação às áreas de implantação do troço.
3 - Adopção das precauções necessárias para evitar incêndios, nomeadamente se os trabalhos se desenvolverem no período crítico do Verão.
4 - Utilização de espécies autóctones nos corredores ecológicos de acesso a criar nas passagens para animais.
5 - Arborização dos taludes com espécies autóctones.

6 - Evitar danos desnecessários nas árvores, devendo também haver o cuidado de não foguear na proximidade das árvores,

7. - Recuperação do coberto vegetal das zonas afectadas, após a conclusão das obras.

8 - Adopção de medidas cautelares no manuseamento de óleos e combustíveis para evitar a contaminação dos solos e linhas de água, reduzindo a possibilidade de ocorrência de derrames acidentais. Os resíduos sólidos produzidos nos estaleiros e locais da obra deverão ser recolhidos e conduzidos a depósitos e os efluentes drenados para fossas sépticas e bacias de decantação.

9 - As obras a efectuar junto à Ribeira das Cabras e Rio Côa devem ser efectuadas nos períodos que não coincidam com as épocas de acasalamento, nidificação e desova das espécies mais frequentes (entre Novembro e Julho).

10 - Evitar aterros e depósitos de detritos nas margens das ribeiras e rios.

11 - Evitar aumentos significativos de caudal sólido dos rios e ribeiras afectados.

12 - Caso seja necessário proceder ao desvio das linhas de água, devendo este limitar-se ao mínimo período de tempo possível.

A maior parte das questões levantadas na Audiência Pública e nos pareceres no âmbito da Consulta do Público são relevantes e estão consideradas no EIA e neste parecer . Destacam-se, no entanto, as seguintes questões , relativamente às quais a CA considera:

1 - No que se refere às captações de água, embora o EIA refira que não serão afectadas, no caso de tal não se verificar, deverão ser repostas pelo proponente.

2 - Quanto à passagem para a fauna proposta no EIA entre o km 7+500 o e km 8+000 , a CA concorda com a sua localização, por esta dar continuidade ao corredor ecológico aí existente. Assim, não faz sentido a medida proposta pela Direcção Regional de Agricultura da Beira Interior, quando refere que a passagem desemboca directamente na povoação de Devesa.

3 - Relativamente à construção de um nó entre o Nó do Alto do Leomil e o Nó de Vilar Formoso, este irá trazer impactes negativos sob o ponto de vista social e do ordenamento do território, para além de implicar a ocupação de uma maior área e, consequentemente uma maior destruição de solos.

4 - Quanto à exploração de criação de coelho bravo existente junto ao traçado , o proponente deverá contactar os proprietários no sentido de estudarem conjuntamente as medidas necessárias para diminuir o "stress" dos animais, face aos possíveis danos causados pela obra.

6 - MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO

As medidas de minimização preconizadas no EIA apresentam-se correctas e deverão ser implementadas, bem como as propostas pela C.A, que seguidamente se descriminam.

Utilização de Explosivos

Quanto à utilização de explosivos, na eventualidade do desmonte poder afectar terceiros, deverá proceder-se a uma cuidadosa limpeza de pedras soltas na área de influência da zona de choque provocada. Complementarmente, a referida área deverá ser coberta com pneus velhos ou rede de capoeira que constituem meios eficazes de protecção para prevenir a ocorrência de "fly-rocks".

Deverá ser dado cumprimento das normas de segurança relativas ao uso e armazenagem de explosivos, as quais deverão ser expressas no Caderno de Encargos.

Qualidade do Ar

Como medida de minimização dos impactes resultantes do funcionamento das centrais de betão e de asfalto betuminoso, propõe-se que se controlem sempre as emissões das centrais através da instalação de sistemas eficientes.

Recursos Hídricos

Propõe-se que o desvio da ribeira do Telhal seja feito de modo que o novo leito integre materiais naturais e que as suas margens sejam revestidas com espécies características da galeria ripícola.

Todas as linhas de água afectadas deverão ser restabelecidas e deverá ser reinstalada a galeria ripícola nas suas margens.

Usos do Solo

Cuidado especial a ter, durante a fase de execução, na afectação de terrenos agricultados ou serventias como por exemplo locais de atravessamento de veículos.

Paisagem

Recuperação e integração paisagística das áreas afectas à obra, nomeadamente estaleiros, pedreiras, depósito de detritos e entulhos. Sugere-se para estaleiro a área já anteriormente ocupada na construção do IP5 a qual se localiza nas proximidades de Vilar Formoso, aglomerado que pelas suas dimensões poderá responder às novas solicitações, em termos de comércio e de contingente de trabalhadores.

Socio economia

Cumprimento das normas de segurança e sinalização de obras na via pública, nomeadamente o prescrito no Decreto Regulamentar 33/88, de 12 de Setembro.

Calendarização adequada por forma a contemplar uma coordenação com os operadores de transportes públicos actuantes na região.

Reposição de toda a situação de referência, nomeadamente quanto aos prejuízos em sistemas de infra-estruturas e de caminhos.

Contemplação de processos de compensação para os proprietários afectados pelas obras.

Requalificação de todas as infraestruturas existentes ao longo do traçado, particularmente na Freguesia de Arrifana e nos territórios situados entre os Nós de Leomil e Vilar Formoso onde se situam aglomerados como Castelo Bom e Freineda.

Ruído

O desmonte a fogo deverá obedecer ao Regulamento Geral do Ruído, que estabelece que as operações ruidosas só deverão ser efectuadas entre as 7 e as 22 horas.

Face à previsível evolução do tráfego ao longo dos anos com consequentes incrementos do ruído gerado e ao objectivo de repor os níveis sonoros verificados actualmente, deverá ser determinada com mais rigor a altura em que as medidas propostas devem ser implementadas. Para tal, será necessário estabelecer um programa de monitorização do ruído que possa vir a iniciar-se logo nos primeiros anos após o alargamento, como forma também de validar os níveis previstos neste Estudo.

7 - CONCLUSÕES

O EIA em análise constitui um documento equilibrado que permite a compreensão do projecto e avaliar os principais impactes negativos decorrentes da duplicação da via.

Face ao exposto, a CA propõe que seja emitido parecer favorável condicionado ao cumprimento das medidas preconizadas no EIA e das propostas neste parecer.

PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO DO EIA DO PROJECTO "IP5 DUPLICAÇÃO ENTRE A GUARDA E VILAR FORMOSO

Direcção Geral do Ambiente

Maria Fernanda Almeida

Instituto da Água

Instituto da Conservação da Natureza

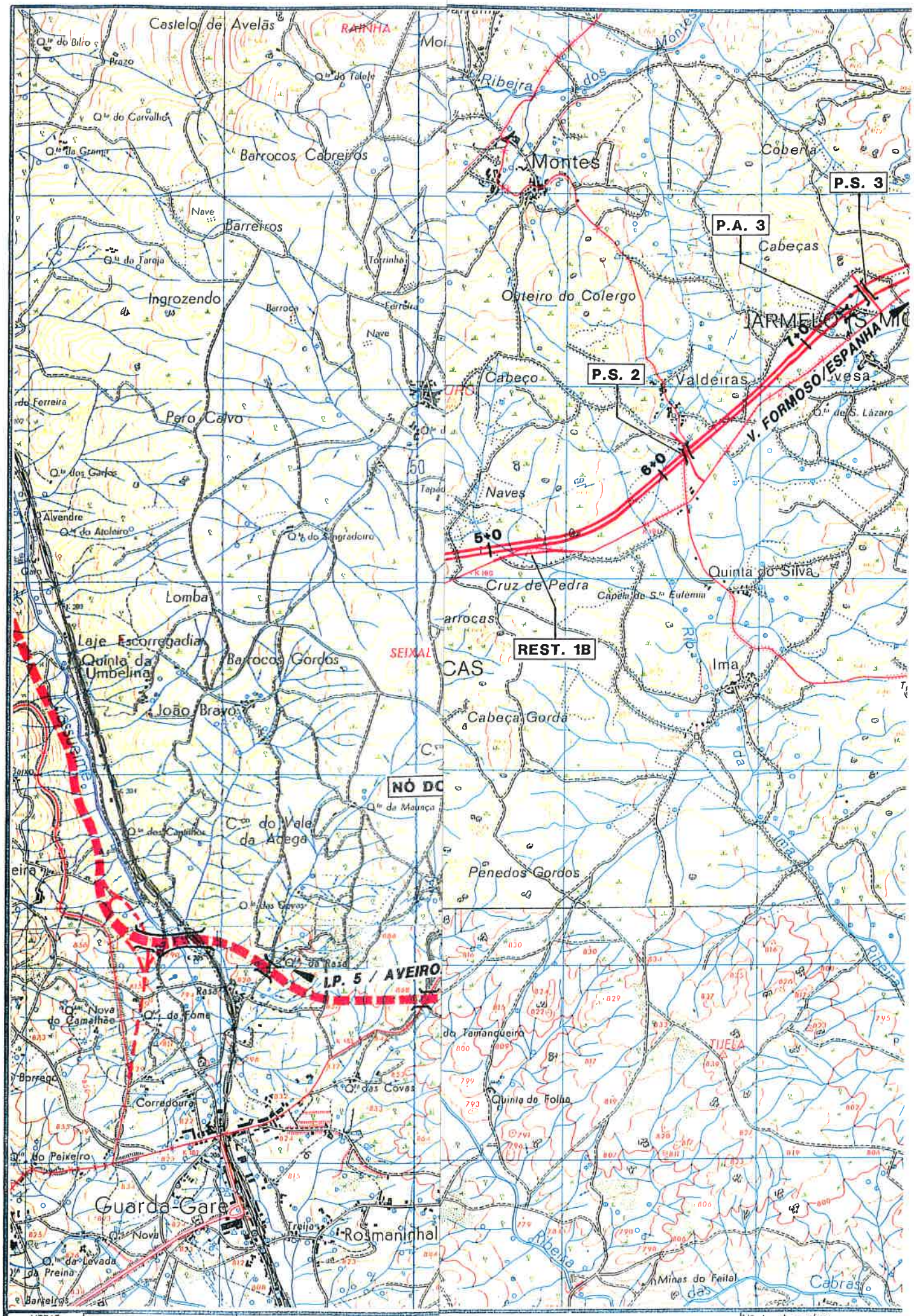
António Taveira Bruxelas

Instituto de Promoção Ambiental

Maria do Conceição Santos

Comissão de Coordenação da Região do Centro

ANEXO

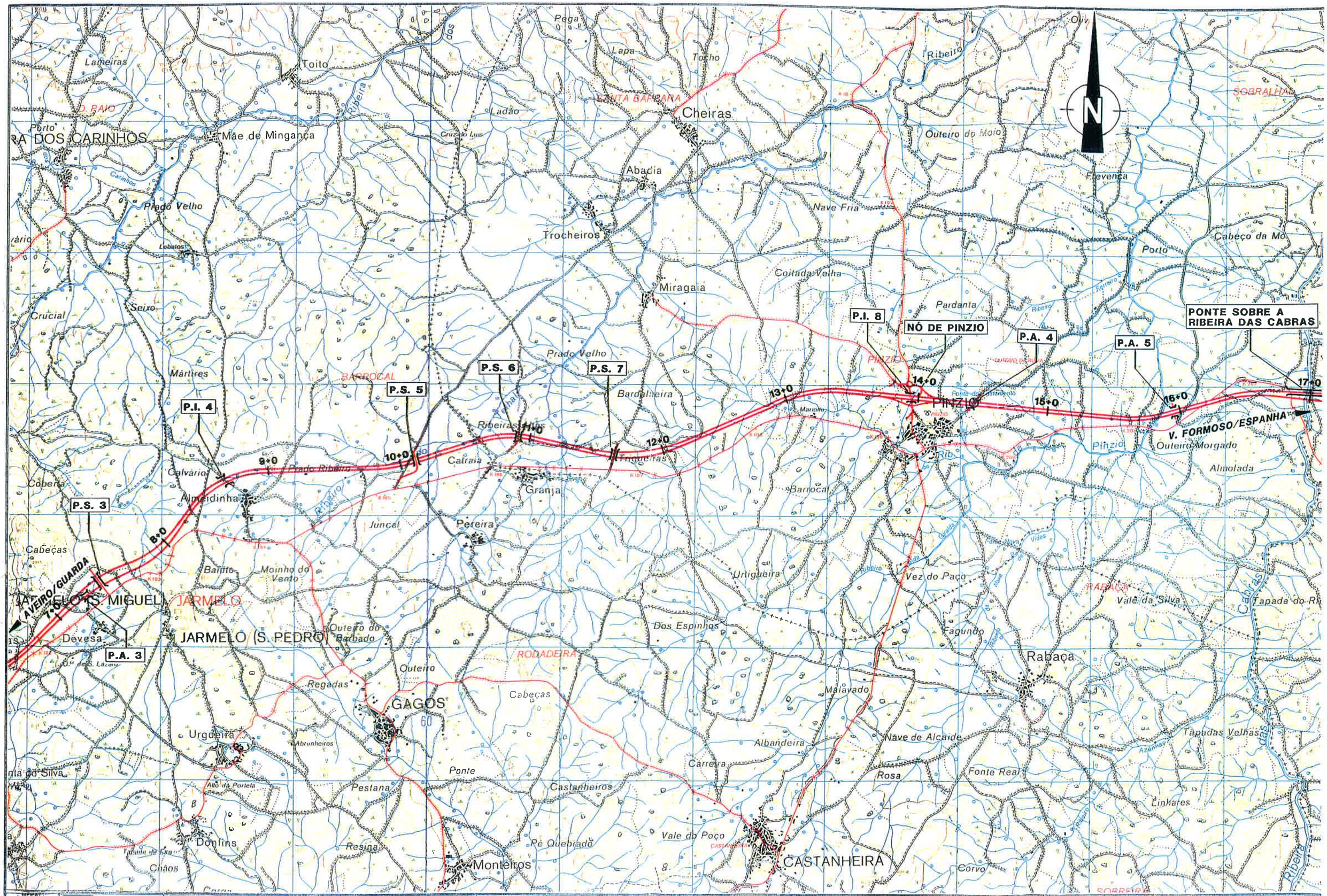


MEPAT | JAE | JUNTA AUTONÓMA DE ESTRADAS | DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DE ESTRADAS DO CE

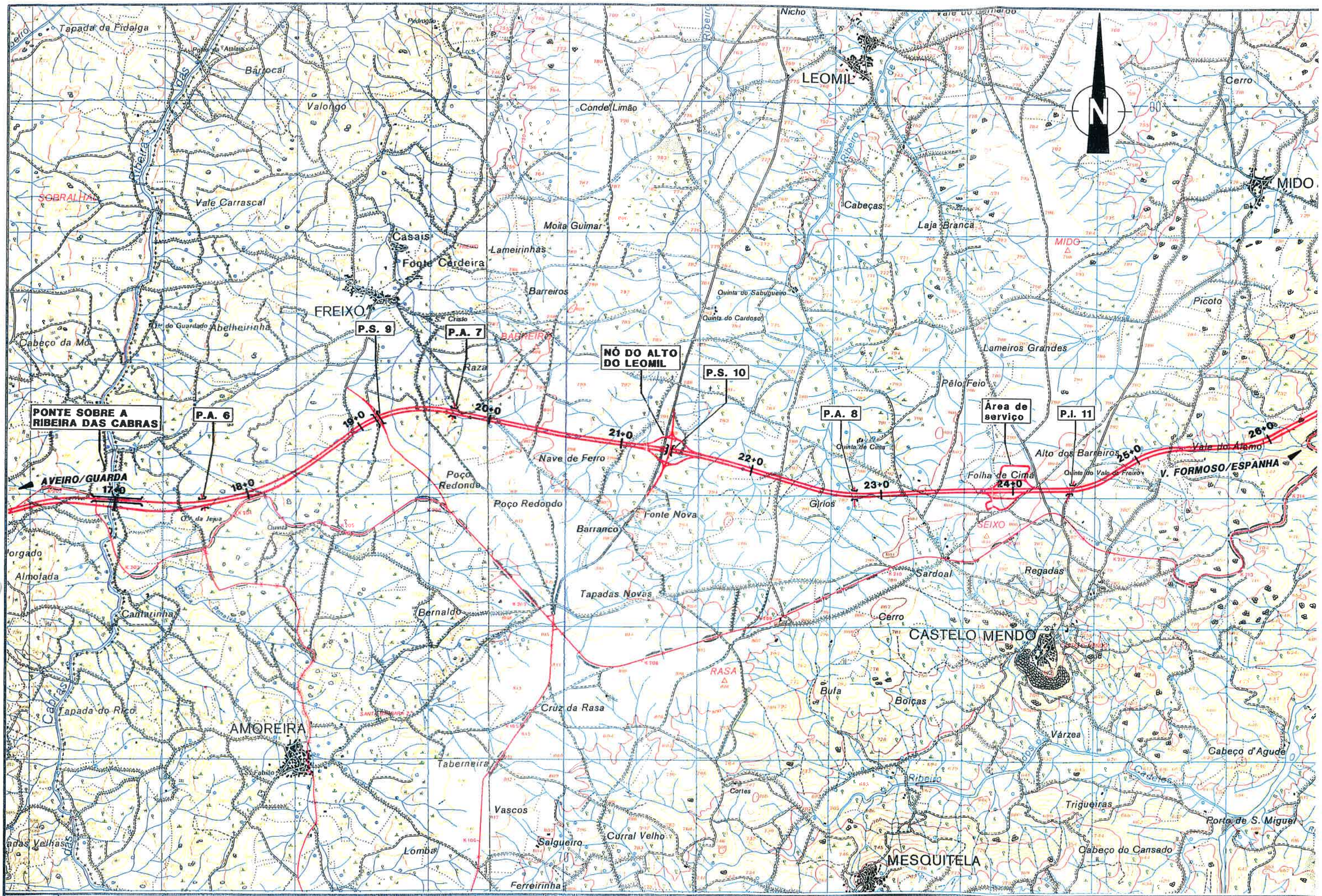
ESBOÇO COROGRÁFICO

Nº do desenho: 1-01

Data: FEVEREIRO/98 | Folha:

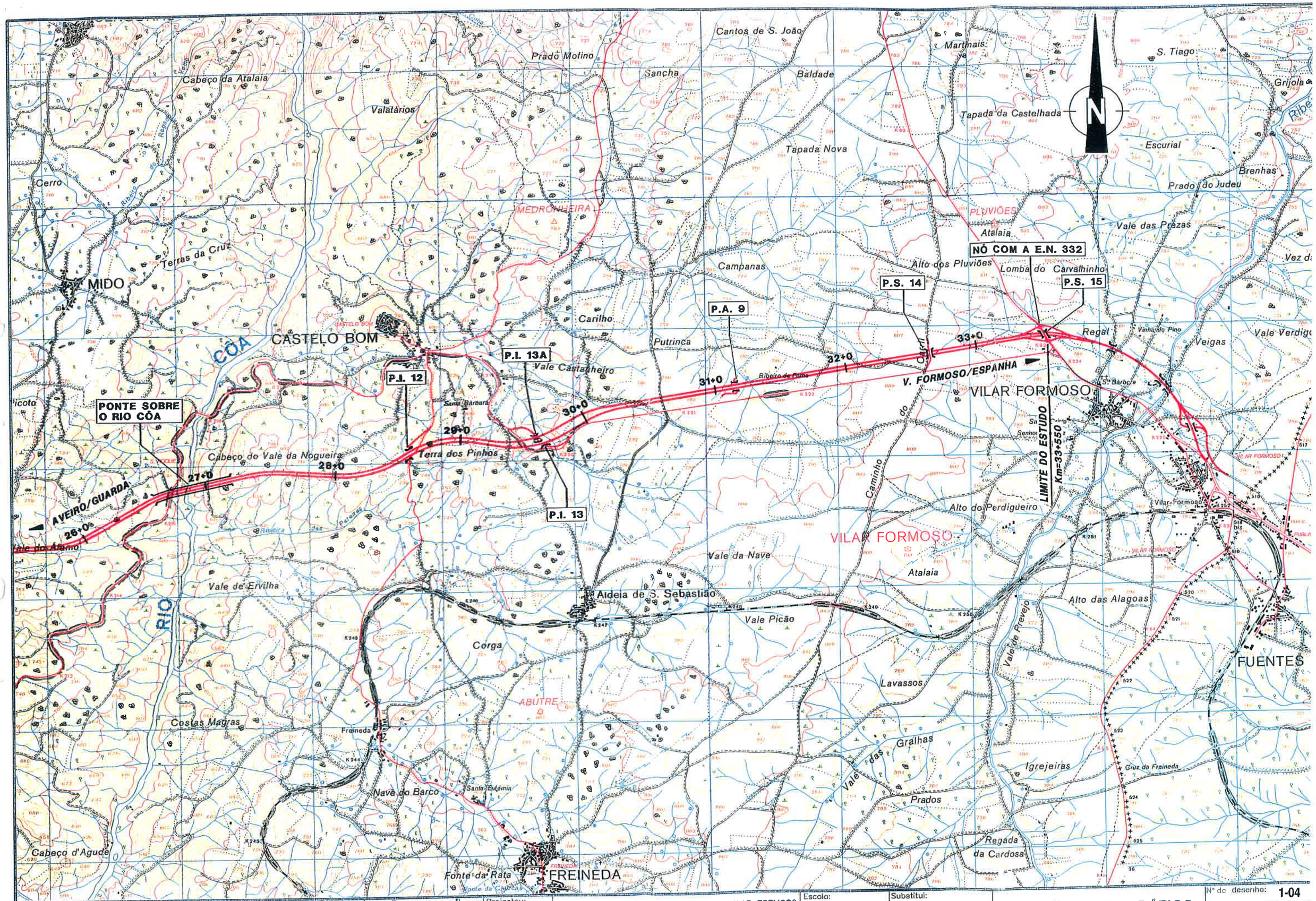


MEPAT	JUNTA AUTÓNOMA	DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS REGIONAIS	Projectou:	I.P. 5–DUPLICAÇÃO ENTRE GUARDA E VILAR FORMOSO	Escala:	Substitui:	Nº do desenho: 1-02



MEPAT / JAE — JUNTA AUTONÓMA DE ESTRADAS	DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS REGIONAIS DE ESTRADAS DO CENTRO	planvia	Projectou: / Desenhou:	I.P. 5–DUPLICAÇÃO ENTRE GUARDA E VILAR FORMOSO — PROJECTO DE EXECUÇÃO	Escala: 1/25 000	Substitui: / Substituido por:	ESBOÇO COROGRÁFICO

Nº do desenho: 1-03 — Data: — Folha:



MEPAT | JAE JUNTA AUTONOMA DE ESTRADAS | DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS REGIONAIS

planvia

Projectou:

Desenhou:

I.P. 5–DUPLICAÇÃO ENTRE GUARDA E VILAR FORMOSO
PROJECTO DE EXECUÇÃO

Escala: 1/25 000

Substitui:

Substituído por:

ESBOÇO COROGRÁFICO

Nº do desenho: 1-04

Data: SETEMBRO/96

Folha: