



CONCESSÃO SCUT DO GRANDE PORTO

A42 / IC25: LANÇO NÓ DA EN 106/NÓ DO IP9 (LOUSADA)

PROJECTO DE EXECUÇÃO

VOLUME 21 - RELATÓRIO DE IMPACTE AMBIENTAL E MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO

Parte 21.1 - Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução

TOMO I - SUMÁRIO EXECUTIVO

1 - INTRODUÇÃO

O presente documento constitui o **Sumário Executivo** desenvolvido no âmbito do Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) do Lanço Nó da EN 106 / Nó do IP9 (Lousada) da A42/IC25.

O projecto está inserido numa concessão de auto-estradas em regime de portagem sem cobrança aos utilizadores, designada de SCUT do Grande Porto.

A entidade proponente é o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (na sua qualidade de concedente e entidade licenciadora), representado pela EP - Estradas de Portugal, E.P.E.

A entidade responsável pelos estudos, projecto, construção, exploração e manutenção é a Concessionária LUSOScut - Auto-estradas do Grande Porto, S.A. Na rede de auto-estradas atribuída à LUSOScut, integra-se a designada Concessão SCUT do Grande Porto, que o Governo português concessionou por um período máximo de 30 anos a entidades privadas, mediante concurso público e que integra o sublanço em estudo.



A elaboração do RECAPE ficou a cargo da COBA, Consultores de Engenharia e Ambiente e decorreu entre Novembro de 2004 e Março de 2005.

O lanço da A42/IC25, objecto do presente RECAPE tem uma extensão aproximada de 6,2 km e desenvolve-se com uma orientação Sudoeste / Este, iniciando-se a Poente, após o Nó da EN 106 pertencente ao lanço Paços de Ferreira / Nó da EN 106 da A42/IC25 e terminando no Nó da Lousada (a Nascente), o qual se situa a Norte de Lousada, na ligação à A11/IP9 (que integra a Concessão Norte).

Este sublanço insere-se no concelho de Lousada, abrangendo as freguesias de Silvares, Figueiras, Covas, Cristelos, Sousela e Alvarenga. Na **Figura 1** apresenta-se a Planta de Localização do Empreendimento e na **Figura 2**, apresenta-se o Esboço Corográfico do Lanço Nó da EN 106 / Nó do IP9 da A42/IC25.

O principal objectivo do Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) de que faz parte integrante o presente Sumário Executivo, foi o de verificar a conformidade ambiental do Projecto de Execução da A42/IC25: Lanço Nó da EN 106 /Nó do IP9 (Lousada), com o parecer da Comissão de Avaliação relativo ao Estudo de Impacte Ambiental realizado na fase de Estudo Prévio e consequente Declaração de Impacte Ambiental.

A elaboração do RECAPE teve em consideração a legislação actualmente em vigor, relativamente ao novo regime de Avaliação de Impacte Ambiental (Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio), e a sua estrutura é a contemplada na Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril.

De acordo com o exposto no Anexo IV da referida portaria, o Sumário Executivo destina-se à divulgação junto do público e visa resumir as principais informações que constam dos restantes tomos do RECAPE, pelo que deve contemplar os seguintes capítulos:







- ◆ Introdução;
- ◆ Antecedentes do Projecto;
- ◆ Conformidade com a DIA;
- ◆ Estudos Complementares;
- ◆ Plano de Monitorização Ambiental;
- ◆ Conclusões.

O RECAPE (Volume 21 - Parte 21.1 do Projecto de Execução), é composto pelos seguintes Tomos:

- ◆ Tomo I - Sumário Executivo.
- ◆ Tomo II - Relatório Técnico.
- ◆ Tomo III - Peças Desenhadas
- ◆ Tomo IV- Anexos.
- ◆ Tomo V - Cláusulas Ambientais Especiais.
- ◆ Tomo VI - Plano Geral de Monitorização.

Na sequência do Parecer da Comissão de Avaliação (CA), relativo ao Estudo de Impacte Ambiental realizado na fase de Estudo Prévio, e também da respectiva DIA, foram ainda realizados os projectos de execução de medidas de minimização, relativos à Integração Paisagística (Volume 9 do Projecto de Execução) e Protecção Sonora (Volume 21 - Parte 21.2), em volumes próprios.

2 - ANTECEDENTES DO PROJECTO

Em Abril de 2003, acompanhando o Estudo Prévio relativo a 3 sublanços do IC25 (Paços de Ferreira / Nó da EN 106 / Nó do IP9 (Lousada) / Felgueiras), num total de 18 km, foi apresentado ao Instituto do Ambiente (IA), o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) que desencadeou o processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA).

Da análise dos traçados apresentados no Estudo Prévio, verificou-se que duas das alternativas consideradas, não tinham viabilidade. Adicionalmente, a Comissão de Avaliação (CA), entendeu que existiam lacunas no EIA, nomeadamente ao nível dos objectivos,



justificação e descrição do projecto, que condicionavam a avaliação de impactes e que seria necessário colmatar.

Na sequência desta avaliação, a CA acabou por concluir pela Desconformidade do EIA em Maio desse ano, pelo que, em Julho de 2003, foi apresentada ao IA a reformulação do EIA, visando novo procedimento de AIA, tendo sido nomeada nova comissão para proceder à verificação da sua conformidade.

Tendo por base a declaração de desconformidade emitida anteriormente e na sequência da verificação efectuada, a CA concluiu que a reformulação do EIA não apoiava convenientemente uma tomada de decisão, pelo que, a 11 de Agosto de 2003, se pronunciou novamente pela desconformidade do EIA relativo ao Estudo Prévio do “IC25 - Paços de Ferreira / Nó da EN 106 / Nó do IP9 (Lousada) e Variante à EN 207 (Lousada) / Felgueiras”, o que determinou o encerramento desse Processo de Avaliação Ambiental, de acordo com o disposto no n.º 6, do Artº 13º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio.

Na sequência dos procedimentos referidos, o IEP optou então, na sua qualidade de entidade proponente, por submeter ao processo de AIA, estudos separados para cada sublanço.

Assim, em Outubro de 2003 foi elaborado o Estudo Prévio relativo ao Lanço Nó da EN 106 / Nó do IP9 (Lousada) da A42/IC25. Este estudo, que foi acompanhado do respectivo Estudo de Impacte Ambiental, contemplava duas alternativas de traçado, que divergiam após os primeiros 700 metros, passando a primeira a Norte de Ordem na zona de Fontainhas e a segunda mais a Sul, na zona de Cristelos. Os traçados voltavam a ser comuns na zona de Alvarenga onde está previsto o Nó de Lousada, pertencente também a este lanço, para ligarem ao Nó da A11/ IP9 pertencente à Concessão Norte, na zona de Costa, a Norte de Lousada.

Dando cumprimento à actual legislação sobre o procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com as rectificações introduzidas pela Declaração de Rectificação n.º 7 - D/2000, de 2 de Junho, o Instituto de Estradas de Portugal (IEP), na qualidade de entidade licenciadora, apresentou ao Instituto do Ambiente (IA), o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) relativo ao Projecto, em fase de Estudo Prévio “IC25 - Nó da EN 106 / Nó do IP9 (Lousada)”, concessionado pela LUSOScut, Auto-estradas do Grande Porto, S.A..



O IA, como autoridade de AIA, ao abrigo do artigo 9º do referido Decreto-Lei, nomeou a respectiva Comissão de Avaliação (CA), constituída por representantes do Instituto do Ambiente (IA), do Instituto Português de Arqueologia (IPA), do Instituto Português do Património Arquitectónico (IPPAR), da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR/N) e do Instituto da Água (INAG).

O procedimento seguido pela CA, passou por uma avaliação da conformidade do EIA, de acordo com o disposto no Artigo 12º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, tendo sido considerado necessário solicitar elementos adicionais ao proponente, ao abrigo do nº 4 do Artº 13º do mesmo diploma legal. Estes elementos foram solicitados através de ofício datado de 16 de Fevereiro de 2004, tendo sido suspenso o prazo do procedimento de AIA, até à entrega dos mesmos.

Com a entrega dos elementos solicitados e tendo a CA considerado que estavam reunidas as condições para dar continuidade ao procedimento de AIA, foi declarada a Conformidade do EIA a 10 de Fevereiro de 2004.

Após a emissão da Declaração de Conformidade Ambiental do EIA e de acordo com o legalmente previsto, procedeu-se à publicitação e promoção da respectiva Participação Pública, a qual decorreu por um período de 35 dias úteis, entre 2 de Março e 21 de Abril de 2004.

Por iniciativa do proponente, em Junho de 2004, foi ainda apresentada e disponibilizada à CA para análise, uma proposta de Correção da Directriz / Rasante do traçado da Alternativa 1 então apresentada e que se encontrava dentro do corredor em análise.

Esta proposta surgiu na sequência da sessão de esclarecimento que teve lugar na C.M. de Lousada, no dia 31 de Março de 2004, face a solicitações então apresentadas, no sentido de minimizar a afectação da zona habitacional junto à Escola Primária do Lugar de Igreja, bem como da Quinta da Lourosa, dada, nomeadamente, a afectação de importantes projectos de investigação vitivinícola.

No decurso do procedimento de AIA, foram solicitados pela CA pareceres específicos, nomeadamente, ao Instituto Geológico e Mineiro (IGM) e à Direcção Geral das Florestas (DGF) e tidos em consideração os respectivos pareceres.



A CA efectuou a visita de reconhecimento aos corredores em estudo a 21 de Abril de 2004, tendo estado presentes, para além de representantes da CA, a Extensão Territorial do IPA de Vila do Conde, a entidade licenciadora, o projectista / consórcio e a equipa responsável pela elaboração do EIA.

De todo o processo resultou uma Declaração de Impacte Ambiental (DIA), em 3 de Agosto de 2004, tendo sido emitido:

...“**parecer favorável**, à Alternativa 1, **condicionado** ao cumprimento das condições e termos constantes do Anexo à presente Declaração de Impacte Ambiental (DIA)...”

Como referido na DIA e porque o Estudo de Impacte Ambiental foi elaborado na fase de Estudo Prévio, de acordo com a legislação em vigor houve necessidade de elaborar um Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE), o qual é objecto do documento que agora se apresenta.

3 - CONFORMIDADE COM A DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

De acordo com o exposto anteriormente, e tendo por base o Parecer Final do processo de Avaliação de Impacte Ambiental, em fase de Estudo Prévio, do “Lanço Nó da EN 106 / Nó do IP9 (Lousada) da A42/IC25” foi emitido parecer favorável à Alternativa 1. Este parecer ficou, contudo, condicionado ao cumprimento das condições e termos constantes do Anexo à Declaração de Impacte Ambiental (DIA).

Assim, a aprovação do traçado foi condicionada à integração no Projecto de Execução, de redefinições de projecto e medidas de minimização, que correspondem às recomendações apresentadas em anexo à DIA.

Durante a realização do Projecto de Execução foi uma preocupação das várias equipas de trabalho envolvidas (concessionária, projectistas e equipa ambiental), a análise mais detalhada do traçado relativamente à existência de pequenas condicionantes locais, introduzindo-se no próprio projecto soluções que permitiram minimizar outros impactes da nova via.



O Projecto de Execução foi então objecto de alguns ajustamentos, relativamente ao Estudo Prévio, tendo como objectivo, por um lado, minimizar os impactes ambientais e, por outro, assegurar as condições estabelecidas na DIA.

No que se refere ao lanço da A42/IC25 em avaliação, foram objecto de uma análise cuidada e concretizadas em Projecto de Execução, sempre que tecnicamente exequíveis todas as medidas propostas no ponto 7 do Parecer da Comissão de Avaliação do EIA (Conclusões), bem como as medidas que constam em anexo à DIA, cabendo aqui destacar, pelas implicações directamente relacionadas com a definição do traçado deste lanço, as seguintes:

- correcção do traçado ao km 0+800, através de uma ripagem para Noroeste, de forma a não afectar as moradias existentes;
- ripagem do traçado, para Norte, entre os km 2+000 e 4+200, de forma a minimizar os impactes identificados nas Quintas de Lourosa e de Ribas;
- os restabelecimentos foram ajustados, de acordo com a nova cartografia efectuada para o Projecto de Execução, registando-se como principais alterações as seguintes:
 - o o restabelecimento 4 passou do km 1+991 (Estudo Prévio) para o km 1+772 de forma a permitir um melhor ajustamento às alterações efectuadas a nível da plena via;
 - o foi introduzido o restabelecimento 4.1, viabilizando um acesso local,
 - o o caminho municipal existente entre o km 3+400 e o km 3+600 da Auto-estrada foi restabelecido, introduzindo-se o restabelecimento 4.2. Este restabelecimento foi introduzido devido ao facto de o traçado da plena via ter sido alterado nesta zona, relativamente à solução considerada no Estudo Prévio;
 - o considerou-se o novo restabelecimento, o restabelecimento 6.1, de acordo com a solicitação da Câmara Municipal de Lousada, para permitir a ligação entre o Campo de Tiro de Lousada e o acesso ao Nó de Lousada, pertencente a esta Concessão;
 - o o restabelecimento 7 foi deslocado cerca de 100 m para Poente, de forma a garantir a sua viabilização, em consequência das alterações efectuadas a nível de traçado da Auto-estrada;



- foi introduzida uma nova rotunda entre os restabelecimentos 7.2 e 7.3 (restabelecimentos 8.2 e 8.3 do Estudo Prévio - Ramo E do Nó de Lousada), de acordo com a solicitação da C.M. de Lousada;
- os restabelecimentos 1, 2, 3, 4, 5 e 6, localizam-se sensivelmente na zona considerada a nível de Estudo Prévio, tendo-se ajustado o seu traçado ao novo levantamento cartográfico e à afinação efectuada na Auto-estrada em planta e perfil longitudinal.

Estas redefinições de projecto, surgiram, naturalmente, na sequência dos estudos de detalhe realizados no âmbito da fase de Projecto de Execução, que incluíram novos levantamentos efectuados ao longo da faixa de intervenção da via e da integração das recomendações preconizadas pela Comissão de Avaliação no seu Parecer.

Outras condicionantes ao projecto propostas pela Comissão de Avaliação dizem respeito a recomendações que foram discutidas no âmbito da aplicação das medidas de minimização no domínio das respectivas áreas temáticas, tendo sido igualmente consideradas no projecto.

4 - ESTUDOS COMPLEMENTARES. MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO

O conteúdo do presente RECAPE não corresponde, estruturalmente, a uma avaliação ambiental comumente desenvolvida num Estudo de Impacte Ambiental ao nível de Projecto de Execução. No entanto, houve necessidade de proceder a uma avaliação ambiental da solução final de traçado, visando dar resposta aos comentários, parecer final e estudos solicitados pela CA.

Esta avaliação é justificada, quer pelo facto de se ter procedido a alterações de traçado, as quais visaram dar resposta a solicitações expressas em sede de Consulta Pública e no Parecer da CA, quer pela necessidade de aprofundar a análise de certos descritores ambientais, tendo em atenção a solução final de traçado definida em Projecto de Execução.

Por outro lado, dado o carácter definitivo das soluções adoptadas na presente fase de Projecto de Execução, foi também manifesta a necessidade de aprofundar a análise de impactes realizada na fase de Estudo Prévio, relativamente a alguns dos descritores ambientais, nomeadamente os que se prendem com os aspectos sócio-económicos, patrimoniais e de qualidade ambiental (qualidade da água, qualidade do ar e ruído).



De salientar que, relativamente à componente acústica do ambiente, com base nos locais identificados como particularmente críticos, o estudo contemplou a realização de medições dos actuais níveis de ruído e estimativas relativamente aos níveis esperados futuramente. Este estudo conduziu à proposta de medidas específicas para protecção sonora dos receptores mais sensíveis (Barreiras Acústicas), tendo-se realizado o respectivo Projecto de Execução.

Foi também elaborado um Projecto de Integração Paisagística, no sentido de minimizar e compensar os impactes negativos da obra e assegurar a harmoniosa integração da via na paisagem atravessada, procedendo-se ao devido tratamento das áreas intervencionadas.

Por último, refira-se que foram definidas medidas de minimização específicas para a fase de construção do presente empreendimento, as quais deverão integrar o Caderno de Encargos da Obra, de forma a serem devidamente contempladas pelo empreiteiro. Estas medidas foram agrupadas de acordo com os períodos de trabalho previstos e com algumas situações particulares, no sentido de facilitar a sua aplicação.

5 - PLANO DE MONITORIZAÇÃO AMBIENTAL

Atendendo às medidas de monitorização preconizadas nos estudos ambientais anteriores e aprovadas pela CA, bem como às medidas de monitorização propostas adicionalmente pela CA, foram identificados como aspectos ambientais a monitorizar, os seguintes:

- ◆ Recursos Hídricos;
- ◆ Qualidade do Ar;
- ◆ Ruído.

As orientações referidas para cada um dos programas a implementar tiveram em consideração as recomendações preconizadas na DIA.

Os programas definidos asseguram o cumprimento do disposto na Portaria 330/2001, de 2 de Abril, tendo para cada um destes descritores sido definidos os parâmetros a monitorizar, os locais e frequência de amostragem e a periodicidade dos relatórios, entre outros aspectos.



6 – CONSIDERAÇÕES GERAIS

O presente documento sintetiza as principais alterações introduzidas no Projecto de Execução do Lanço Nó da EN 106 / Nó do IP9 (Lousada), além de demonstrar a sua compatibilidade com o Parecer da Comissão de Avaliação do EIA e a conformidade com a respectiva Declaração de Impacte Ambiental (DIA).

Durante a elaboração do Projecto de Execução, o qual foi acompanhado pelo presente RECAPE, houve a preocupação de realizar novos estudos, no sentido de serem cumpridos os termos e condições fixadas no Parecer da Comissão de Avaliação e respectiva DIA, que tiveram como resultado a introdução de ligeiras alterações de traçado, bem como a introdução de várias medidas tendentes a minimizar significativamente os impactes identificados na anterior fase de Estudo Prévio.

Adicionalmente foram ainda propostas uma série de medidas de minimização a integrar no Caderno de Encargos da Obra, de forma a serem contempladas durante as diferentes fases dos trabalhos de construção. Também é proposto um Sistema de Gestão Ambiental da Obra, tendo como objectivo garantir a concretização dos pressupostos ambientais estabelecidos no EIA do Estudo Prévio, na DIA e no RECAPE, durante a fase de construção.

Foi ainda delineado o Plano Geral de Monitorização, contemplando vários Programas de Monitorização Ambiental, designadamente no que se refere aos Recursos Hídricos, Qualidade do Ar e Ruído, os quais têm como objectivos principais salvaguardar situações de risco, avaliar a eficácia das medidas propostas e permitir assegurar que as medidas preconizadas e implementadas garantam a minimização efectiva dos impactes identificados.

Resumidamente, julga-se que os estudos complementares realizados, bem como as alterações introduzidas nesta fase de projecto, conjuntamente com as medidas propostas para a fase de construção e de exploração, os Projectos de Integração Paisagística e de Protecção Sonora, a implementação do Sistema de Gestão Ambiental da Obra e o Plano de Monitorização Ambiental demonstram a conformidade do Projecto de Execução com as condições estabelecidas na DIA.



Colaboraram na elaboração deste estudo:

Ambiente: Ana Helena Albuquerque

Desenho: Margarida Salgado

Dactilografia: Sandra Lopes

Lisboa, Março de 2005

Pela COBA

Ana Helena Albuquerque
Coordenadora dos Estudos Ambientais

José Cravidão
Coordenador do Projecto



CONCESSÃO SCUT DO GRANDE PORTO

A42 / IC25: LANÇO NÓ DA EN 106/NÓ DO IP9 (LOUSADA)

PROJECTO DE EXECUÇÃO

VOLUME 21 - RELATÓRIO DE IMPACTE AMBIENTAL E MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO

Parte 21.1 - Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução

TOMO I - SUMÁRIO EXECUTIVO

ÍNDICE

	Pág.
1 - INTRODUÇÃO.....	1
2 - ANTECEDENTES DO PROJECTO.....	5
3 - CONFORMIDADE COM A DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL.....	8
4 - ESTUDOS COMPLEMENTARES. MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO	10
5 - PLANO DE MONITORIZAÇÃO AMBIENTAL.....	11
6 – CONSIDERAÇÕES GERAIS.....	12