



## 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, que reuniu uma equipa alargada para o efeito.

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 de 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, bem como com o Parecer da CA, resultante do Procedimento de Pós – Avaliação a que foi sujeito o RECAPE que acompanhou o Projecto de Execução (anexo ao presente Relatório).

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:



Fig. 1



Fig. 2



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

O presente RECAPE, complementa o anteriormente realizado e que constitui um anexo do presente e é composto pelos seguintes Tomos:

- ◆ Tomo I - Sumário Executivo.
- ◆ Tomo II - Relatório Técnico.
- ◆ Tomo III – Anexos Técnicos.
- ◆ Tomo IV- Cláusulas Ambientais Especiais.

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 também 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. O Projecto de Protecção Sonora também se anexa ao presente RECAPE.

## **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). Tendo-se concluído pela Desconformidade do EIA em Maio desse ano, 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.



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, 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, apresentando 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., tendo sido 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. O EIA sujeito ao procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental respeitava à fase de Estudo Prévio da A42/IC25: Lanço Nó da EN 106 / Nó do IP 9 (Lousada).

O referido Estudo Prévio, integrava duas alternativas (Alternativa 1 e Alternativa 2), para as quais se identificaram impactes positivos significativos, essencialmente relacionados com a melhoria da acessibilidade nacional e regional.

Por outro lado, da avaliação efectuada, concluiu-se que ambas as alternativas implicavam, também, impactes negativos significativos a muito significativos, o que dificultou a análise comparativa de alternativas e, conseqüentemente, a selecção da alternativa ambientalmente mais favorável. Entre os impactes negativos mais significativos identificados, destacam-se os impactes esperados ao nível sócio-económico e patrimonial, que se afigura importante eliminar, ou reduzir para níveis aceitáveis em fase de Projecto de Execução.

Desta forma e tendo em consideração o Parecer da CA, com o objectivo de minimizar os impactes negativos associados ao empreendimento, a Declaração de Impacte Ambiental (DIA)



emitida e 03 de Agosto de 2004, subscrita pelo Ministério do Ambiente e do Ordenamento do território, teve como resultado o seguinte:

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

Ou seja, na sequência do Procedimento de AIA a que foi sujeito o Estudo Prévio da A42/IC25: Lanço EN106 / Nó do IP9 (Lousada), foi aprovado o corredor da Alternativa 1 desse Estudo.

Na sequência da emissão referida DIA favorável condicionada, em cumprimento do disposto no art.º 27º do Decreto-Lei nº 69/2000 de 03 de Maio, que estabelece o regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental, foi desenvolvido o Projecto de Execução da A42/IC25: Lanço Nó da EN106/Nó do IP9 (Lousada) nas suas diversas componentes atendendo às determinações da DIA. Com base nesse Projecto de Execução, foi desenvolvido o respectivo Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE), o qual de entrada o Instituto do Ambiente, em 02 de Abril de 2005, para procedimento de Pós-Avaliação Ambiental. Deste processo, resultou um parecer, em Julho de 2005, cujas principais conclusões se apresentam:

*...” Em síntese, para além das lacunas e insuficiências existentes no presente RECAPE, a CA considera, ainda, que a solução final desenvolvida em Projecto de Execução não dá cumprimento aos objectivos de minimização da DIA, em particular, o profundo impacte visual negativo que a implantação da via irá provocar à Quinta de Ribas...e à Casa de Valteiro..., razões pelas quais não se está em condições de aprovar o Projecto de Execução, objecto da presente análise....”*

Surge assim, o presente RECAPE, o qual visa complementar a informação constante do anteriormente sujeito ao processo de Pós – Avaliação e que se anexa. A organização e conteúdo do presente relatório cumpre o disposto no Anexo IV da Portaria 330/2001, de 2 de Abril.



### 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, condicionado, à Alternativa 1. de traçado do Estudo Prévio. Neste contexto, assumiu particular importância, no presente RECAPE, a demonstração do cumprimento das determinações da DIA, nomeadamente das condicionantes impostas ao Projecto de Execução e que se resumem seguidamente.

*a) à eliminação ou redução, para níveis aceitáveis, dos impactes identificados no parecer da Comissão de Avaliação e relativos à afectação dos elementos patrimoniais Quinta da Lourosa e Quinta de Ribas e respectivas áreas agrícolas.*

Entre os Km 2+030 e 2+280, o traçado da Alternativa 1 do Estudo Prévio atravessava transversalmente a **Quinta de Ribas**, afectando, directamente, com a implantação de um aterro, cerca de 8 000 m<sup>2</sup> de vinha, bem como implicaria a demolição de várias estruturas de apoio à actividade agrícola, nomeadamente, dois anexos em alvenaria de pedra para arrumo de alfaias agrícolas, um tanque de apoio à exploração, uma eira e um celeiro recentemente recuperado executado em alvenaria de pedra. Para além do mais, o limite Sul do viaduto sobre o vale do rio Mezio, localizar-se-ia a cerca de 10 m da casa principal, o que, aliado à afectação de uma parte social importante da quinta, que se desenvolve entre a casa principal e a eira/celeiro, afectaria irreversivelmente a sua estrutura como um todo.

Em fase de Projecto de Execução, o traçado foi ripado para Norte entre os Km's 2+000 e 4+200 da Alternativa 1 do Estudo Prévio, no sentido de, entre outros, minimizar a afectação na Quinta de Ribas, tal como o determina a condicionante da DIA ora em apreço. Com esta ripagem do traçado para Norte, consegue-se que o limite da zona de intervenção associada à construção deste cerca de 70 m relativamente à casa principal da quinta.

A área de ocupação associada à cultura da vinha a afectar, é significativamente reduzida, cingindo-se a cerca de 5 000 m<sup>2</sup>, contra os 8 000 m<sup>2</sup> da Alternativa 1, e toda a restante área a afectar corresponde a uma zona de mata, sem características particulares.





Acresce ainda, que o traçado do Projecto de Execução não afecta directamente quaisquer edificações da quinta. Para além do mais, o traçado do Projecto de Execução na zona da Quinta de Ribas desenvolve-se, predominantemente, em escavação, o que reduz, significativamente, a magnitude dos impactes identificados no Estudo Prévio, ao nível dos descritores do ruído, paisagem e da sócio-económica.

Na **Figura 3** (Soluções de Traçado – Comparação Estudo Prévio / Projecto de Execução), encontram-se representadas ambas as soluções de traçado referidas, bem como as estruturas edificadas e áreas agrícolas afectadas em cada caso.

Por seu lado, na **Quinta de Lourosa**, a afectação pelo traçado da Alternativa 1 do Estudo Prévio, tinha lugar na extremidade sul da propriedade, entre os km 3+100 e 3+500, logo a seguir ao encontro Nascente do Viaduto sobre o Vale do Rio Mezio.

A implantação do aterro implicaria a afectação directa de cerca de 7 200 m<sup>2</sup> de vinhas de elevado valor científico, onde se encontra uma população de 9 clones ultra-seleccionados de valor reconhecido a nível nacional e internacional. Efectivamente, parte das vinhas que seriam afectadas pela Alternativa 1 do Estudo Prévio, são experimentais, com protocolos de colaboração estabelecidos com várias entidades públicas e privadas, possuindo colecções de clones únicos na região.

Para a avaliação de impactes, importa ainda referir que a Quinta de Bregada, que confina a Nascente com a Quinta de Lourosa, faz parte de um projecto conjunto de exploração vitivinícola com esta última. A Alternativa 1 do Estudo Prévio afectaria directamente na Quinta da Bregada, uma área de cerca de 14 700 m<sup>2</sup> de vinha de elevado valor genético e seccionaria em dois a propriedade ao intersectada transversalmente.



FIGURA 3



Para além deste aspecto, é na Quinta de Bregada que se situa a Adega que serve estas duas Quintas no âmbito do projecto conjunto o que, atendendo à magnitude de impacte que seria gerado, poderia vir a comprometer a viabilidade da exploração vitivinícola que se encontra actualmente em plena exploração com cinco postos de trabalho a tempo inteiro, bem cotada no mercado e com diversas marcas de vinho em circulação no mercado e com diversas marcas de vinho em circulação no mercado nacional e internacional.

A par da exploração vitivinícola, a Quinta de Lourosa desenvolve também uma actividade na área do Turismo Rural e do Enoturismo com o aproveitamento do núcleo edificado e de uma zona de lazer. A afectação da Quinta de Lourosa, no que se refere à valência Turística, iria ser severamente penalizada, senão mesmo irremediavelmente afectada, uma vez que a casa principal e toda a zona social e de lazer teria de “conviver” com a presença no seu campo visual virado a sul de um aterro, a uma distância de 25 m.

Em fase de Projecto de Execução, no sentido de dar resposta à condicionante da DIA em apreço, o traçado entre os Km 2+000 e 4+200 da Alternativa 1 do Estudo Prévio, foi ripado para o limite norte do corredor aprovado, conseguindo que na zona da Quinta de Lourosa o traçado fique implantado na extremidade norte da propriedade, afectando marginalmente a exploração vitivinícola (**Figura 3**).

Sendo certo que, em termos da ocupação da área da vinha, em ambos os traçados é muito idêntica, cerca de 6 500 m<sup>2</sup> na solução da Alternativa 1 do Estudo Prévio, há a referir que as vinhas afectadas pelo traçado do Projecto de Execução são aquelas que têm menor valor genético em toda a propriedade, uma vez que se trata de uma população de 273 clones de 1<sup>a</sup> fase, de onde são seleccionados clones para as fases subsequentes.

Em face do exposto, considera-se que o traçado desenvolvido em Projecto de Execução atende à condicionante da DIA uma vez que reduz para níveis aceitáveis, os impactes identificados no Parecer da CA relativos à Quinta de Lourosa e Quinta de Ribas e respectivas áreas agrícolas.



*b) à demonstração da viabilidade ambiental da solução final de traçado que vier a ser adoptada, devendo a mesma ser suportada na identificação e avaliação dos impactes e respectivas medidas de minimização, face às alterações relativamente ao traçado do Estudo Prévio.*

Para além da minimização evidente dos impactes identificados para as Quintas de Ribas e da Lourosa, a ripagem do traçado da Alternativa 1 do Estudo Prévio, que conduziu à solução final de traçado adoptada no Projecto de Execução, levou a que fossem também minimizados os impactes na Casa do Ribeiro (**Figura 3**), a qual se situava a cerca de 150 m do traçado da Alternativa 1 do Estudo Prévio. A referência a este imóvel, no âmbito do presente RECAPE, prende-se com o facto de se considerar que, em função da distância a que o mesmo se situa da solução final de traçado (280 m), não são esperados impactes negativos directos, ou indirectos, na Casa do Ribeiro. Dado que no corredor estudado, na fase de Estudo Prévio, este era um dos elementos patrimoniais identificados e susceptíveis de sofrer impactes negativos, embora indirectos, considera-se que a solução final de traçado minimiza, efectivamente, os potenciais impactes anteriormente identificados.

Por outro lado, há a registar, como principal desvantagem da solução final de traçado, constituindo-se como o impacte negativo mais significativo, decorrente da ripagem efectuada, a afectação indirecta da Casa de Valteiro (**Figura 3**). Efectivamente, o conjunto edificado da Casa de Valteiro, relativamente ao traçado da Alternativa 1 do Estudo Prévio, encontrava-se consideravelmente afastado (cerca de 250 m), encontrando-se, agora, a cerca de 35 m do traçado da solução projectada.

Esta situação conduz a que se registre um impacte negativo significativo e não minimizável, no enquadramento paisagístico do conjunto edificado, bem como será afectado, de forma significativa, o campo visual a partir do imóvel, dada a proximidade do Viaduto 1 (cerca de 35 m, como referido).

Por outro lado, o corte e afectação da propriedade agrícola, afecta à Casa de Valteiro, resultante do atravessamento pelo traçado da solução projectada, constitui um impacte negativo acrescido, comparativamente à Alternativa 1 do Estudo Prévio. Refira-se, no entanto,



que parte da área agrícola afectada (**Figura 3**), pela implantação do referido viaduto, é ocupada por um pomar de citrinos, cultura menos sensível a este tipo de intervenções que a vinha.

Assumindo esta situação e, **embora considerando que os impactes identificados na Casa de Valteiro, são negativos e significativos e, também, de difícil minimização dada a sua natureza**, considera-se que a solução final de traçado, atendendo à análise anterior, **não afectando directamente o conjunto edificado da Valteiro, permitindo, simultaneamente, preservar o conjunto edificado da Quinta de Ribas, bem como a mais valia agrícola, particularmente associada à Quinta de Lourosa**, para além de salvaguardar a iniciativas de carácter turístico, associadas às Quintas de Ribas e da Lourosa, afigura-se, globalmente, mais favorável.

Em síntese, julga-se que os impactes negativos identificados para a Casa de Valteiro, são compensados pela minimização, inequívoca, dos impactes negativos e muito significativos identificados para as Quintas de Ribas e da Lourosa, considerando-se que a significância e magnitude dos impactes identificados, no EIA, para as referidas quintas é consideravelmente superior que a magnitude e significância dos impactes agora identificados para a Casa de Valteiro.

Para além deste aspecto, que se afigurava de primordial importância esclarecer no presente contexto, uma vez que as alterações de traçado a que se procedeu, visaram, fundamentalmente, a minimização dos impactes identificados nos elementos patrimoniais Quinta de Ribas e Quinta da Lourosa e respectivas áreas agrícolas, a CA considerou, também, no âmbito da avaliação específica dos vários descritores, que a avaliação realizada no que se refere ao **Ruído, Património** e a alguns aspectos **Sócio – Económicos**, condicionou a demonstração da viabilidade ambiental da solução final de traçado.

Assim sendo, no âmbito do presente relatório, procedeu-se a uma análise mais pormenorizada dos referidos descritores, com o objectivo essencial de complementar a análise realizada no âmbito do anterior RECAPE, o qual se anexa ao presente.



*c) ao estudo de soluções de traçado ao Ramo E do Nó de Lousada mais favoráveis, dados os impactes identificados ao nível do ruído, sócio-economia e uso do solo, devendo as mesmas ser devidamente ponderadas face ao traçado proposto no Estudo Prévio e fundamentadas as opções que venham a ser adoptadas.*

Analisadas as possibilidades de minimização dos impactes especialmente sensíveis, identificados para o traçado do Ramo E do Nó de Lousada e ponderada a possibilidade das soluções em termos de projecto de traçado, concluiu-se que, ponderando as situações mais críticas, os impactes no ambiente acústico serão menos sensíveis, comparativamente aos impactes no uso do solo e sócio-económicos, os quais não são passíveis de minimização.

Efectivamente, o facto de se tratar de um restabelecimento a que se encontram associadas velocidades de projecto menores, bem como menores volumes de tráfego, o que induz impactes menos significativos nos níveis de ruído, aliado ao facto de se tratar de impactes minimizáveis através da implementação de medidas de protecção adequadas, leva a que se privilegie uma solução que não agrave os impactes no uso do solo e de natureza sócio-económica, indo de encontro, nomeadamente ao estabelecido na DIA.

Dada a natureza das condicionantes identificadas e ponderada a possibilidade técnica das soluções estudadas, o traçado dos restabelecimentos 7.2 e 7.3 do Projecto de Execução (correspondentes ao Ramo E do Estudo Prévio), para além da introdução da referida rotunda, não sofreu alterações significativas.

*d) à minimização dos impactes decorrentes da localização da rotunda associada aos restabelecimentos 7.2 e 7.3 do Nó de Lousada, dado esta situar-se sobre os actuais reservatórios de água de Alvarenga e habitações.*

Os impactes sensíveis, decorrentes da localização da rotunda associada ao restabelecimentos 7.2 e 7.3 do Estudo Prévio (actual restabelecimento 7.1 do Nó de Lousada), levaram a que fosse introduzida uma nova rotunda, com outra localização, o que satisfaz as pretensões da C.M. de Lousada.



*e) à ponderação das questões levantadas e sede de Consulta Pública do presente procedimento de AIA, no sentido de minimizar, ao máximo e tanto quanto possível, os impactes aí identificados, devendo ser devidamente justificadas, caso a caso, as soluções adoptadas.*

No âmbito do processo de Consulta Pública, foram recebidos numerosos pareceres de diferentes proveniências, na sua maioria, expressando preferência por uma das duas alternativas de traçado então em avaliação e propondo medidas de diversa natureza.

Tendo sido analisadas as pretensões expostas em sede de Consulta Pública, conclui-se que a maioria das mesmas se refere a medidas que visam minimizar o efeito barreira provocado pela via, estando as preocupações expressas, relacionadas com as acessibilidades (viária e pedonal) em geral.

Assim, no Projecto de Execução contemplou-se o projecto de novos restabelecimentos, bem como ajustamentos nalguns outros, no sentido de ir ao encontro das pretensões expressas. Globalmente, as pretensões manifestadas foram, maioritariamente atendidas.

#### **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 aspectos 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 ao ruído, 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, no âmbito dos processos de AIA e de Pós – Avaliação, foram identificados como aspectos ambientais a monitorizar, os seguintes:

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

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





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 os Pareceres da Comissão de Avaliação, quer do EIA, quer do RECAPE datado de Março de 2005 e a conformidade com a respectiva Declaração de Impacte Ambiental (DIA).

Durante a elaboração do Projecto de Execução, houve a preocupação de realizar novos estudos, no sentido de serem cumpridos os termos e condições fixadas na 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: Ivone Senra

Lisboa, Julho 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 .....	15
5 - PLANO DE MONITORIZAÇÃO AMBIENTAL .....	16
6 - CONSIDERAÇÕES GERAIS.....	17