

101/2007/50027
Adm. Conf. h. h.
19.8.2010
Eduardo Andrade Gomes
Administrador

PARECER SOBRE O RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAL DO PROJECTO DE EXECUÇÃO

**SUBCONCESSÃO AUTO-ESTRADA TRANSMONTANA
A4/IP4 – VILA REAL (PARADA DE CUNHOS) / QUINTANILHA
LOTE 3**

AGOSTO DE 2010

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO
2. ANTECEDENTES DO PROJECTO
3. DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO PROJECTO E DAS SUAS CARACTERÍSTICAS
4. ALTERAÇÕES INTRODUZIDAS NO PROJECTO DE EXECUÇÃO
5. DOCUMENTOS ANALISADOS
6. VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE DO PROJECTO DE EXECUÇÃO COM A DIA
 - 6.1. ANÁLISE DAS CONDIÇÕES DA DIA
 - 6.2. ANÁLISE DAS MEDIDAS DO ANEXO À DIA
 - 6.2.1. ALTERAÇÕES DE PROJECTOS E ESTUDOS
 - 6.2.2. MEDIDAS GERAIS
 - 6.2.3. MEDIDAS ESPECÍFICAS
 - 6.2.3.1. RECURSOS HÍDRICOS
 - 6.2.3.2. COMPONENTE BIOLÓGICA
 - 6.2.3.3. RUÍDO
 - 6.2.3.4. PATRIMÓNIO CULTURAL E ARQUEOLÓGICO
 - 6.2.3.5. PAISAGEM
 - 6.2.4. PLANOS DE MONITORIZAÇÃO
7. PLANO DE PREVENÇÃO E GESTÃO DE RESÍDUOS DE CONSTRUÇÃO E DEMOLIÇÃO (PPGRCD)
8. ACOMPANHAMENTO PÚBLICO
9. CONCLUSÕES

Anexo 1 - Despacho de Sua Excelência o Secretário de Estado do Ambiente, datado de 9 de Dezembro de 2008

Anexo 2 - Consulta a Entidades

Anexo 3 – Acompanhamento Público

Anexo 4 – Esclarecimentos prestados pela AE XXI

1. INTRODUÇÃO

O IP4 – Vila Real (Parada de Cunhos)/Bragança (Quintanilha) foi submetido a procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), em fase de Estudo Prévio (Processo de AIA nº 1689), tendo sido emitida, em 28 de Setembro de 2007, Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável à Solução 1, conjugada com a Alternativa 4, condicionada ao cumprimento das condições nela constantes e das medidas em anexo à mesma.

Para efeitos do disposto no Decreto-Lei nº13/94, de 15 de Janeiro, foi publicada Declaração n.º217/2008 (Diário da República, 2ª Série, nº 116, de 18 de Junho), que estabelece uma zona de protecção *non aedificandi*, de 400 m centrada no eixo (do Estudo Prévio do IP4 – Vila Real (Nó de Nogueiras) – Bragança) e de 1300 m de diâmetro em torno dos Nós para desenvolvimento do Projecto de Execução, a qual se manterá até à publicação da declaração de utilidade pública dos terrenos e da respectiva Planta Parcelar.

Este lanço da A4/IP4 integra a Subconcessão Auto-Estrada Transmontana, a qual foi atribuída à “Auto-Estradas XXI - Subconcessionária Transmontana, SA”.

Assim, é da Auto-Estradas XXI, enquanto proponente e para efeitos de procedimento de pós-avaliação, a responsabilidade do RECAPE em apreciação.

Na fase de projecto de execução, o lanço foi dividido em 11 Lotes, correspondendo o Lote 3, com cerca de 17,1 km, ao troço entre os km 18+200 e 35+180 do Sublanço Poente do Estudo Prévio.

Na sequência do Despacho de Sua Excelência o Secretário de Estado do Ambiente, de 9 de Dezembro de 2008 (Anexo 1), foi alterada, entre outras, a DIA do IP4 – Vila Real (Parada de Cunhos)/Bragança (Quintanilha), passando a acometer à entidade licenciadora a responsabilidade da verificação da conformidade do projecto de execução com a DIA.

É neste contexto que a Estradas de Portugal, SA procede à verificação da Conformidade do Projecto de Execução com a DIA, no âmbito da qual se elabora o presente Parecer sobre o RECAPE.

Foram solicitados pareceres sobre o RECAPE:

- ao Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB), ao Instituto da Água (INAG), à Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N), ao Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico

**Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução
“Lote 3 da Subconcessão Auto-Estrada Transmontana - A4/IP4 - Vila Real (Parada de Cunhos)/Quintanilha”**

(IGESPAR) e à Direcção Regional de Cultura do Norte (DRCN), enquanto entidades que integraram a Comissão de Avaliação (CA) nomeada no âmbito do Procedimento de AIA do IP4 – Vila Real (Parada de Cunhos)/Bragança (Quintanilha);

- à Direcção Geral de Energia e Geologia (DGEG), à Direcção Regional de Agricultura e Pescas do Norte (DRAP Norte), à Autoridade Florestal Nacional (AFN), ao Instituto dos Vinhos do Douro e do Porto (IVDP), ao Instituto da Vinha e do Vinho (IVV), ao Grupo Lobo e à ANA, Aeroportos de Portugal, no âmbito das respectivas competências;
- às Câmaras Municipais de Alijó e de Murça, concelhos abrangidos pelo troço da A4/IP4 objecto do RECAPE.

Emitiram parecer (Anexo 2), com contributo material para a elaboração do presente documento, as seguintes entidades:

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDRn)	Destacam-se as seguintes conclusões do Parecer da CCDRn sobre o RECAPE do Lote 3: - "(...) o aproveitamento do traçado do actual IP4, quando comparado com o traçado do Estudo Prévio, permite minimizar a afectação de áreas de RAN, REN, reduzir as terraplenagens e a ocupação do solo, afastar-se dos espaços urbanos e minimizar a interferência com áreas naturalizadas com elevada sensibilidade biológica, de que é exemplo o vale do Rio Tinhela." (...) - Genericamente conclui-se que relativamente aos descritores Ordenamento do Território e Uso do Solo, o Projecto de Execução parece não aportar maiores desvantagens que o Estudo Prévio. Sobre o cumprimento das recomendações específicas da DIA, a CCDRn refere: - "De facto, o Projecto de Execução, quando comparado com o Estudo Prévio, maximiza o aproveitamento das estruturas do actual IP4 (plataforma, Nós e restabelecimentos); - (...) foi desenvolvida uma solução de traçado, que permite evitar a afectação sobre o povoado de Murada (km 1+050), tendo-se preconizado o afastamento do eixo para Norte, localizando-se a cerca de 200m do povoado (164m do
--	---

	talude), obtendo-se um afastamento adicional ao referido povoado, em cerca de 53m em relação ao traçado do Estudo Prévio; - (...) o traçado desenvolvido em Projecto de Execução contempla a ripagem do traçado da plena via para Norte, de modo a sobrepor-se ao IP4 existente, garantindo igualmente a melhoria da articulação entre a A4 e o IC5 através de um duplo trompete simples. Esta reconfiguração do Nó, incluindo a ligeira ripagem do traçado de Projecto de Execução para Norte, teve como objectivo o afastamento das habitações da povoação de Cabeça da Maria Gomes, melhorando, consequentemente, a articulação com a rede local. Desta forma, evita-se a ocupação de espaço urbano afecto à referida povoação e a afectação de algumas habitações, e melhora-se a articulação com a rede local. (...) Em face do exposto, conclui-se que o PE, em análise, configura um conjunto de alterações substanciais ao corredor estudado e aprovado em sede de AIA, não se tratando apenas de ligeiros ajustes inerentes à realização de um Projecto de Execução, que, em nosso entender, deverão ser devidamente avaliadas tendo em consideração as expectativas criadas nas populações face ao aprovado e às novas ocupações e o devido enquadramento nos Regimes Jurídicos em vigor. Todavia, recorda-se que a verificação da conformidade do projecto de execução e RECAPE deste Lote 9, apresentado no âmbito do projecto do IP4 Vila Real/Bragança, é da exclusiva responsabilidade da entidade licenciadora, na sequência do exposto no Despacho do Senhor Secretário de Estado do Ambiente, de 09.12.2008."
Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB)	O ICNB refere que: - "As alterações introduzidas ao projecto prévio, de uma forma geral, vão de encontro às condicionantes e medidas preconizadas na DIA." (...) - "Dever-se-á também proceder ao redimensionamento das passagens Inferiores e Hidráulicas designadas como "para

	toda a fauna", que deverão ter as dimensões mínimas de 7m (L) x 3,5 (A) (passagem para corço e lobo) e com índice de abertura (relação das dimensões largura (L) x altura (A) / comprimento (C)) superior a 0,75, para garantir boa visibilidade de uma extremidade a outra da passagem. As passagens para toda a fauna são: PA1 localizada ao km 1+725; a PA2 ao km 3+874, em espeial a passagem PA3/PH/PF localizada ao km 5+880, a PA5/PH ao km 10+325, a PA 6 (11+020), a PA7/PH (12+411) e por último a PA9/PH (16+025). Estas passagens têm como objectivo minimizar o efeito barreira do actual IP4, melhorando o corredor ecológico, através da alteração destas passagens para passagens passíveis de ser utilizadas por todos os grupos faunísticos; - "Em relação ao Plano de Monitorização da Componente Biológica, informamos que se mantêm os aspectos que deverão ser alvo de reformulação e que já foram identificados nas análises aos RECAPE dos Lotes 2, 5, 7, 10 e 11, da subconcessão da Auto-Estrada Transmontana. Também reiteramos que os Planos de Monitorização para os vários itens da componente biológica apresentados nos vários RECAPE só fazem sentido se integrados num plano de monitorização global (...)" - "Em relação às Medidas de Minimização e às Medidas de Compensação, são adequadas, no entanto propomos ainda que: • a desmatção e corte de vegetação arbórea, deverá ser realizado fora do período de nidificação das aves, que decorre entre 15 de Março e 30 de Junho. No caso das árvores de grandes dimensões, susceptíveis de conterem ninhos de aves florestais, deverá ser realizada uma avaliação prévia da presença e ocupação dos mesmos e aplicadas as medidas necessárias para evitar a mortalidade das aves e/ou das crias/ovos. - Em relação ao Projecto de Integração Paisagística está prevista a utilização de Quercus robur sendo que a utilização desta espécie deverá ser substituída por Quercus pyrenaica, uma vez que é a que existe naturalmente na área
--	--

	de estudo. (...) Também foi possível verificar que algumas espécies não são adequadas para a região as espécies <i>Lygos monosperma</i> e <i>Rhamnus. alaternus</i> não são espécies da zona pelo que devem ser retiradas e em substituição dever-se-á usar o <i>Lupinus angustifolius</i>. O <i>Trifolium fragiferum</i> deve ser substituído por <i>Trifolium incarnatum</i>. O <i>Thymus. Caspitellatus</i> sendo uma espécie endémica do sul de Portugal não deve ser utilizado nesta região, devendo ser utilizada a espécie <i>Thymus. Caespititius</i>. A sub-espécie <i>Festuca rubra fallax</i> não parece ser nativa de Portugal, pelo que se deveria optar por outra sub-espécie. Relativamente às espécies a utilizar na recuperação paisagística, o <i>Cupressus sempervirens</i> deverá ser substituído pelo <i>Cupressus lusitanica</i>."
Câmara Municipal de Murça	A CM de Murça informa, no ofício refº 231, de 2010.06.04, que emite parecer favorável ao RECAPE. No ofício refº 264, de 2010.06.25, informa que emite parecer favorável ao Projecto na sua generalidade, com ressalva de algumas premissas: - "Detectou-se que para alguns dos caminhos paralelos a refazer, deveria ser dada continuidade ao seu traçado, necessitando estes de melhorias no seu traçado e reperfilamento, devendo ser prevista a pavimentação de todos os caminhos paralelos, com aglomerado britado granulometria extensa, sendo que nas zonas de inclinação, estes deverão ter uma camada de betuminoso, especialmente no troço compreendido entre o Nó de Murça e o limite do Lote 3 (área de repouso do Sobreiro); - Relativamente ao sistema de drenagem proposto, verificou-se que em alguns casos, os mesmos não prevêem o atravessamento dos caminhos paralelos, pondo em causa a sua estabilidade, pelo que deverá ser prevista a continuidade dos órgãos de drenagem no seu atravessamento, bem como a execução de valetas com secção apropriada, à condução das águas longitudinais; - No que se refere às passagens agrícolas (P.A.) previstas, não se encontra devidamente definida a sua secção, pelo que se propõe um dimensionamento mínimo de 5x4,5 m2 de área útil;

	- No que concerne à P.A.8, na zona de acesso à ETAR e Vale da Dorna, esta secção deverá ter no mínimo 5x5 m2, sendo que o seu acesso previsto através da P.A. existente sob o acesso IP4-Murça (Bairro da Cruz), deverá ter uma secção idêntica à anteriormente referida, apresentando nós uma alternativa de traçado no acesso à P.A.8. Este passaria pelo atravessamento do aglomerado urbano, evitando desta forma a passagem da PA existente e conseguindo desta forma cotas mais favoráveis para o perfil da serventia rural 8.1. - Da mesma forma, existe uma PA junto à passagem hidráulica, PA 13-3, para a qual deverá ser prevista uma PA com secção idêntica às propostas em projecto (5x4,5 m2), bem como a ligação desta ao caminho existente nas proximidades."
Direcção Regional de Cultura do Norte (DRCN)	O Parecer emitido sobre o RECAPE refere que: "(...) o presente processo (...) está em condições de merecer parecer favorável deste organismo, condicionado à introdução da medida de minimização específica relativamente à ocorrência nº1 e da eliminação da menção à equipa técnica no Plano de Salvaguarda do Património."
Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico (IGESPAR)	O IGESPAR conclui que: "Face ao exposto considera-se que o RECAPE deu na generalidade cumprimento à DIA. Dever-se-á porém ter em consideração a avaliação do Estudo de Incidências Ambientais e às Medidas de Minimização propostas, assim como outras de carácter mais específico elencadas ao longo deste parecer, nomeadamente as respeitantes às medidas da DIA 74, 76 e 79."
Direcção Regional de Agricultura e Pescas do Norte (DRAP Norte)	Informa que "(...) a Entidade Regional da Reserva Agrícola Nacional do Norte, em 23/04/2010, emitiu o parecer expresso no documento anexo, parecer esse que é coincidente com o da Direcção Regional de Agricultura e Pescas do Norte." A Entidade Regional da RAN - Norte emitiu "(...) parecer favorável à utilização não agrícola de uma área não superior a 57500,00 m2, para construção da Auto-Estrada Transmontana, IP4, lotes 3 e 11."

Aeroportos de Portugal (ANA)	A ANA informa que, "(...) o troço referente ao Lote 3 da Auto-Estrada Transmontana não está abrangido por qualquer servidão aeronáutica civil pelo que não está sujeito às condicionantes a elas devidas."
Autoridade Florestal Nacional (AFN)	A AFN apresenta parecer sobre o RECAPE, destacando o referido no respectivo ponto 1, referente ao regime florestal no Perímetro Floresta de São Domingos e Escarão, nomeadamente: - "O traçado previsto para este empreendimento atravessa áreas baldias submetidas a regime florestal, na parte em que coincide com o traçado actual do IP4. A carta de condicionantes e servidões e restrições de utilidade pública tem assinalada as áreas submetidas a regime florestal as quais pertencem ao Perímetro Florestal de São Domingos e Escarão. Este Perímetro Florestal, constituído por terrenos baldios, está sob gestão da Autoridade Florestal Nacional, pelo que o planeamento e execução das obras que se insiram, ou colidam, com as suas áreas devem ter a nossa participação e acompanhamento, através do serviço regional respectivo – Direcção Regional de Florestas do Norte"; - Salientamos ainda que o traçado do Lote 3 incide sobre áreas ardidas à menos de 10 anos. A utilização de terrenos com povoamentos florestais percorridos por incêndios, não incluídos em espaços classificados em planos municipais de ordenamento como urbanos, estão condicionados pelo prazo de 10 anos, nos termos do Decreto-Lei nº 327/90, de 22 de Outubro, com as alterações que lhe foram introduzidas pela lei nº 54/91, de 8 de Agosto, Decreto-Lei nº 55/2007 de 12 de Março. - Relativamente a dispositivos de defesa contra incêndios florestais, chamamos a atenção para as medidas e acções a desenvolver no âmbito do Sistema Nacional de Defesa da Floresta contra incêndios, Decreto-Lei nº 124/2006, de 28 de Junho, alterado pelo Decreto-Lei nº 17/2009, de 14 de Janeiro, que o republica, e ainda as demais medidas estabelecidas nos Planos Municipais de Defesa da Floresta contra Incêndios (PMDFCI) dos Concelhos de Alijó e Murça."

2. ANTECEDENTES DO PROJECTO

O IP4 integra a Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) e faz parte dos corredores rodoviários que integram a "Ligação Multimodal Portugal-Espanha/Resto da Europa", inserida no Projecto Prioritário n.º 8, incluído no Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes (POAT – QCA 2000/2006).

De acordo com o Plano Rodoviário Nacional – PRN2000 (Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho, alterado pela Lei n.º 98/99, de 26 de Julho e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto), o Itinerário Principal n.º 4 (IP4) desenvolve-se entre Porto e Quintanilha, tendo como pontos intermédios Vila Real e Bragança.

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 178/2004, de 29 de Outubro, determinou o desenvolvimento dos procedimentos técnico-legais para a criação da auto-estrada IP4 – Vila Real-Bragança, dando seguimento ao objectivo estratégico do Governo de *"garantir que todas as capitais de distrito sejam servidas directamente por auto-estradas"*.

Posteriormente, o Despacho de Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, de 30 de Março de 2006 (exarado na Nota Informativa n.º 05/2006/RR do Gabinete do Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações), determina que *"(...) se prossiga, com a urgência máxima, o desenvolvimento de soluções, aproveitando a actual plataforma do IP4."*

O desenvolvimento do Estudo Prévio do IP4 – Vila Real (Parada de Cunhos)/Bragança (Quintanilha) foi norteado por esta decisão, conforme explicado no respectivo Estudo de Impacte Ambiental (EIA), onde são identificados os pressupostos de base considerados:

Aproveitamento e alargamento da plataforma do actual IP4, mediante:

- rectificações do traçado existente em planta e em perfil longitudinal (ripagens de curvas e diminuição das inclinações dos trainéis;
- desnivelamento das ligações de nível existentes.

Todavia, devido a constrangimentos quer de ordem ambiental e territorial, quer de ordem rodoviária, o Estudo Prévio considerou as seguintes excepções ao aproveitamento do actual IP4:

- nas zonas das cidades de Vila Real e de Bragança;
- na zona de Murça;

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução
"Lote 3 da Subconcessão Auto-Estrada Transmontana - A4/IP4 - Vila Real (Parada de Cunhos)/Quintanilha"

Agosto-2010

10/60

[Handwritten signatures and initials]

- nas zona do Rio Pinhão e da serra do Ratiço.

Após a aprovação ambiental do estudo prévio, cujo desenvolvimento assentou na premissa acima referida, foi decidido (Resolução do Conselho de Ministros nº 117/2007, de 10 de Dezembro), o lançamento da subconcessão Auto-Estrada Transmontana, em regime de parceria público-privada, que integra os Itinerários: **IP4, entre Vila Real e Bragança (Quintanilha)**; IP4, troço em serviço entre Amarante e Vila Real; IP4, Variante a Bragança, em serviço e IP4, Ponte de Quintanilha e acessos.

3. DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO PROJECTO E DAS SUAS CARACTERÍSTICAS

O A4/IP4 – Vila Real (Parada de Cunhos)/Bragança (Quintanilha) localiza-se na Região Norte (NUT II), desenvolve-se nas sub-regiões do Douro e de Alto Trás-os-Montes e atravessando dois distritos, Vila Real e Bragança.

O Projecto da A4/IP4 – Vila Real (Parada de Cunhos) / Bragança (Quintanilha) apresentado na fase de Estudo Prévio estava organizado em 3 Sublanços/Zonas: Poente, Central e Nascente. No desenvolvimento do Projecto de Execução, estes Sublanços foram subdivididos em trechos mais pequenos que se denominaram Lotes.

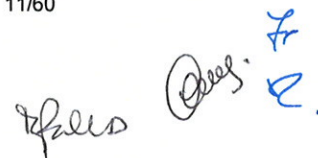
O Lote 3 da A4/IP4 equivale, apenas, a cerca de 17,1 km do estudo prévio objecto de DIA, correspondendo aos km 18+200 a 35+180 do respectivo Sublanço Nascente.

Insera-se integralmente no distrito de Vila Real, abrangendo os concelhos de Alijó, onde atravessa as freguesias de Pópulo e Vila Verde e de Murça, atravessando as freguesias de Murça, Fiolhoso e Noura.

O Lote 3 tem início imediatamente a seguir ao viaduto sobre o rio Pinhão, pertencente ao Lote 2, desenvolvendo-se na direcção nordeste até ao Nó de Pópulo, no concelho de Alijó. O final do traçado desenvolve-se no concelho de Murça, incluindo o Nó de Murça, e termina imediatamente a seguir à área de repouso existente.

Aproveita, em grande parte, o traçado em planta do actual IP4 entre o km 5+000 e o final, através de alargamentos e rectificações, afastando-se deste pontualmente.

De acordo com a descrição do Lote 3 apresentada no RECAPE:



- as características geométricas do traçado adoptadas para o presente trecho do IP4 satisfazem a velocidade base de projecto de 120 km/h, com as excepções descritas na descrição das características geométricas apresentada no RECAPE;
- o Perfil Transversal Tipo (PTT) adoptado, em secção corrente, apresenta uma largura de 25,0 m englobando duas faixas de rodagem com 7,0 m de largura, com duas vias de 3,5 m cada, um separador central de 3,0 m de largura, em terra vegetal, com guardas de segurança; duas bermas direitas com 3,0 m de largura e duas bermas esquerdas com 1,0 m de largura, ambas pavimentadas; o PTT adoptado nas Variantes prevê a materialização de duas faixas de rodagem (cada uma com duas vias) com 7,0 m de largura cada uma, um separador central lancilado com 1,0 m acrescido de bermas interiores com 0.5 m e bermas direitas com 1,5 m, pavimentadas em toda a sua largura;
- a A4/IP4 será vedada, com rede de malha progressiva, com 1,80 de altura;
- o Lote 3 inclui dois nós de ligação, o Nó de Pópulo, cerca do km 8+550, que reformula o Nó existente naquele local, de modo a articular a A4 com o IC5 (também em projecto de execução) e o Nó de Murça, localizado cerca do km 15+000, desenvolvendo-se na zona do Nó já existente no local e com a mesma tipologia;
- inclui duas Obras de Arte Especiais, o Viaduto de Jorjais, localizado entre o km 1+936 e o km 2+301, com 365m de comprimento, e uma ponte nova sobre o rio Tinhela, com duas vias de circulação para o sentido Vila Real/Bragança, em complemento da ponte existente, a utilizar para o sentido inverso;
- prevê a instalação de 3 escapatórias, no troço entre o km 9+000 e 14+000;
- é referido que não se justifica a instalação de vias de lentos no quadro do investimento inicial.

Os valores de movimentações de terras previstos para a execução deste troço da A4/IP4 resultam num saldo final positivo de 1 373 244 m³, sendo 2 789 180 m³ de escavação e 1 415 936 m³ de aterro.

Da consulta aos elementos de Traçado do Projecto de Execução, estão previstas várias tipologias de pavimento, consoante se trate da plena via ou dos Nós de Ligação e Restabelecimentos, incluídos no Lote 3, destacando-se a previsão de adopção de camada de desgaste betão betuminoso rugoso na plena via da A4/IP4.



Com base nos elementos apresentados no RECAPE, o Estudo de Tráfego elaborado no âmbito da Concessão aponta os valores de TMDA na plena via e nas Variantes expostos, designadamente, nos quadros seguintes:

Sublanço	2011	2021	2038
Justes (Nó 5) – Pópulo (Nó 6)	19 308	28 144	34 969
Pópulo (Nó 6) – Murça (Nó 7)	18 991	27 777	34 538
Murça (Nó 7) – Palheiros (Nó 8)	17 723	24 920	32 373

4. ALTERAÇÕES INTRODUZIDAS NO PROJECTO DE EXECUÇÃO

Tendo por base os elementos do Projecto de Execução e a Avaliação das Alterações Introduzidas no Projecto, apresentada no RECAPE, salientam-se as seguintes alterações mais significativas que ocorreram, as justificações subjacentes e a respectiva análise crítica:

Alterações	Justificação/Análise Crítica
Ripagem do traçado para norte e subida das cotas da rasante, entre o Km 0+000 e o km 4+150	- Conforme explicado no RECAPE, esta alteração permite alcançar dois objectivos: o cumprimento da medida da DIA <i>“Apresentação de uma solução de traçado, em fase de projecto de execução, que minimize os impactes sobre o povoado de Murada, incluindo o eventual desenvolvimento em escavação coberta (cerca do km 19+250 da Solução 1 do sublanço Poente)”</i> e o aproveitamento da ponte existente sobre o Pinhão, indo de encontro também às medidas da DIA; - Note-se, relativamente à 1ª medida da DIA, acima referida, o Parecer emitido pelo IGESPAR sobre o RECAPE, de acordo com o projecto de execução dá cumprimento a esta medida; - A CCDRn também se pronuncia sobre esta alteração, referindo que <i>“(…) foi desenvolvida uma solução de traçado, que permite evitar a afectação sobre o povoado de Murada (km 1+050) (...), obtendo-se um afastamento adicional ao referido povoado, em cerca de 53 m em relação ao traçado do Estudo Prévio. De facto, a solução agora apresentada diminui a área ocupada pelos taludes de escavação em relação à fase de Estudo Prévio.”</i> - Conforme referido no RECAPE, esta alteração implica a

Handwritten signatures and initials in blue ink.

Alterações	Justificação/Análise Crítica
	transposição da rib^a de Jorjais num local diferente do previsto na fase de Estudo Prévio. É salientado que a área de desenvolvimento do viaduto abrange o Habitat 9230 – Carvalhais galaico-portugueses, que não era intersectado em Estudo Prévio. O RECAPE refere sobre esta interferência que: <i>“Constata-se que a implantação dos pilares, bem como o processo construtivo adoptado para a ponte, por avanços sucessivos, permite evitar a afectação do Habitat 9230 – Carvalhais galaico-portugueses de Quercus robur e Quercus pyrenaica, e do Habitat 92A0 - Florestas-galerias de salix alba e Populus alba, por ser um método menos intrusivo”</i>. Analisando o Estudo para RECAPE da Ponte sobre a rib^a de Jorjais, verifica-se que, de acordo com o pormenor apresentado na Figura 3.2, os pilares não se localizarão nas manchas delimitadas destes Habitats. Todavia, uma vez que os habitats em causa serão sobrepassados pela obra de arte, não se considera correcta a afirmação do RECAPE de que será evitada a afectação destes Habitats, sendo aliás assumido no Estudo para RECAPE da Ponte que, <u>apesar de não serem afectados pelos pilares, os Habitats em causa poderão sofrer afectação na fase de obra (nomeadamente com a movimentação da maquinaria)</u>. Como tal, reforça-se a necessidade de serem cumpridas as medidas de minimização propostas no RECAPE para esta zona, incluindo a seguinte: <i>“A área do vale da ribeira de Jorjais, afectada durante a construção da ponte, será alvo de projecto de integração paisagística adequado, com reposição das espécies arbóreas e arbustivas afectadas”</i>. Salienta-se que no PIP esta medida não se encontra devidamente projectada. Refira-se, ainda, que na extensão em que se prevê o atravessamento destes habitats, o método construtivo previsto é menos intrusivo, quando comparado com o método previsto no restante tabuleiro (onde se prevê a utilização de cimbra ao solo). - Em síntese, verifica-se que, para além de ir de encontro a medidas estabelecidas na DIA, esta alteração encontra-se devidamente fundamentada e avaliada, justificando-se a respectiva aceitação.
Ripagem do traçado para norte, entre o km 4+800 e o km 5+650	- Esta alteração consiste apenas na ligeira ripagem do traçado para norte, deixando de se sobrepor parcialmente ao actual IP4, como acontecia em fase de Estudo Prévio, com o objectivo de viabilizar o aproveitamento deste troço do IP4 existente,

Alterações	Justificação/Análise Crítica
	integrando-o na rede viária local, através dos restabelecimentos 5.1 e 5.1-2; - Conforme referido no RECAPE, verifica-se que a ripagem de traçado em causa constitui uma alteração com reduzida expressão territorial, e que introduz melhorias significativas ao nível da circulação rodoviária.
Ligeiros ajustamentos ao traçado em planta e em perfil, entre o km 5+650 e o km 9+000	- Nesta extensão o traçado desenvolve-se em terrenos do regime florestal, pelo que se destaca o parecer emitido pela AFN, de acordo com o qual: <i>"O traçado previsto para este empreendimento atravessa áreas baldias submetidas a regime florestal, na parte em que coincide com o traçado actual do IP4. A carta de condicionantes e servidões e restrições de utilidade pública tem assinalada as áreas submetidas a regime florestal as quais pertencem ao Perímetro Florestal de São Domingos e Escarão. Este Perímetro Florestal, constituído por terrenos baldios, está sob gestão da Autoridade Florestal Nacional, pelo que o planeamento e execução das obras que se insiram, ou colidam, com as suas áreas devem ter a nossa participação e acompanhamento, através do serviço regional respectivo – Direcção Regional de Florestas do Norte."</i> - Desta forma, apesar do RECAPE referir, relativamente a este troço (p.216 do Relatório Técnico), que "(...) o traçado em PE foi desenvolvido de forma a maximizar o aproveitamento da plataforma do actual IP4, com a consequente minimização da afectação de áreas pertencentes ao Regime Florestal e de áreas com risco de erosão da REN", tratando-se de áreas integradas em Perímetros Florestais geridos pela AFN, chama-se a atenção para o necessário cumprimento das exigências desta Autoridade Florestal, em tudo o que diz respeito a estas áreas.
Nó de Pópulo	- A Subconcessionária apresentou em projecto de execução uma solução para o Nó de Pópulo diferente da desenvolvida em fase de estudo prévio, na qual o traçado da plena via é ripado para norte, sobrepondo-se ao actual IP4; - Esta nova solução continua a garantir a articulação da A4 com o IC5 e da A4 com a EN15, encontrando-se devidamente compatibilizada com o projecto do IC5 da Subconcessão do Douro Interior;

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução
"Lote 3 da Subconcessão Auto-Estrada Transmontana - A4/IP4 - Vila Real (Parada de Cunhos)/Quintanilha"

Agosto-2010

15/60

Handwritten signatures and initials in blue ink.

Alterações	Justificação/Análise Crítica
	- Conforme salientado no RECAPE, a reconfiguração do Nó de Pópulo e a ripagem do traçado para norte permitem um maior afastamento da povoação de Cabeça da Maria Gomes e do respectivo perímetro urbano, traduzindo menores impactes sociais, quando comparada com a solução do estudo prévio, dando cumprimento à DIA nas medidas que se aplicam a este local; - Verifica-se ainda, de acordo com a caracterização apresentada no RECAPE, que a solução em projecto de execução do Nó de Pópulo desenvolve-se integralmente na zona de protecção <i>non aedificandi</i> da A4 (Declaração n.º217/2008, Diário da República, 2ª Série, n.º 116, de 18 de Junho) e não tem associadas condicionantes territoriais, nem ao nível a ocupação do solo. Salienta-se, no entanto, que na Carta de Biótopos e Habitats não se encontra cartografada toda a área ocupada pelo nó, não sendo portanto apresentada informação sobre a eventual existência de habitats classificados na parte norte da sua localização, solicitando-se que esta lacuna seja colmatada; - Assim, de acordo com o exposto, esta alteração encontra-se devidamente fundamentada e avaliada, justificando-se a respectiva aceitação.
Ripagem do traçado para sul e redução das cotas da rasante, entre o km 9+000 e o km 15+200	- Esta alteração possibilita o aproveitamento da plataforma do actual IP4 e/ou do respectivo corredor numa maior extensão, em relação à solução de estudo prévio, indo de encontro à DIA, apesar de se desviar pontualmente da zona de protecção <i>non aedificandi</i> da A4 correspondente à solução avaliada em sede de AIA, como aliás é notado pela CCDRn; - Refira-se, no entanto, que a CCDRn conclui no seu parecer que "(...) o aproveitamento do traçado do actual IP4, quando comparado com o traçado do Estudo Prévio, permite minimizar a afectação de áreas de RAN, REN, reduzir as terraplenagens e a ocupação do solo, afastar-se dos espaços urbanos e minimizar a interferência com áreas naturalizadas com elevada sensibilidade biológica, de que é exemplo o vale do Rio Tinhela." - Esta alteração implica, contudo, uma maior proximidade da plena via ao perímetro urbano do Pópulo e afectação de espaço urbano pela PS 9.1, embora sobre estradas existentes e sem interferência directa com habitações;

Alterações	Justificação/Análise Crítica
	- Conforme salientado no RECAPE, entre o km 9+900 e o km 12+600, o traçado do PE apesar de se aproximar mais do actual IP4, em relação ao EP, desenvolve-se independentemente da plataforma existente, sendo apresentada uma análise comparativa entre os impactes ambientais da solução anterior com a do RECAPE e demonstrado que, apesar do traçado do PE apresentar alguns aspectos negativos (destacando-se, pe, as escavações de grandes dimensões entre o km 11+225 e o km 12+200 e entre o km 13+600 e o km 14+075), o balanço é positivo; - Destaca-se ainda que é afectada uma grande extensão de galeria ripícola sensivelmente entre os pk 10+350 e 10+750, a qual apresenta Amieiros e Carvalhos. Não é apresentada a devida avaliação deste impacte nem são propostas medidas adequadas para o minimizar (ou a justificação da impossibilidade de as implementar). Acresce que é efectuado um grande desvio à linha de água, o qual irá artificializar grandemente esta área que apresenta valor ecológico. Devem ser estudadas alternativas que permitam minimizar este impacte, quer a nível de ligeiras ripagens do traçado de modo a aproveitar a plataforma do actual IP4, quer a nível de contenção do grande aterro que se prevê actualmente, quer ainda a nível da implementação de um pontão com cerca de 15m sobre a linha de água, em substituição da PH/PF/PA5, que permita minimizar a afectação da linha de água e respectiva galeria ripícola. É também afectada uma mancha de galeria ripícola ao pk 11+800 cujo impacte deve ser devidamente estudado e minimizado na medida do possível. Note-se que apesar de ser referido que havia uma maior afectação da linha de água na solução do EP, na carta de Síntese Ambiental não se verifica a continuidade da galeria ripícola até junto da solução do EP pelo que em termos ecológicos parece existir mais impacte com a presente solução. A impossibilidade de minimização destes impactes deve ser sempre devidamente justificada; - No conjunto de alterações integradas neste troço, está incluída a ripagem para sul do viaduto sobre o rio Tinhela, permitindo o aproveitamento da obra de arte existente no actual IP4 para a circulação num dos sentidos. De acordo com a caracterização apresentada no RECAPE é possível verificar que a nova localização tem associados impactes negativos menos

Handwritten signatures and initials:
Faleir, [Signature], For, 17.

Alterações	Justificação/Análise Crítica
	significativos que a prevista no estudo prévio, salientando-se que não foi identificada a presença de habitats naturais da Rede Natura 2000 na zona de desenvolvimento do viaduto e que o PE permite o afastamento de um elemento patrimonial com elevado valor patrimonial; - Assim, de acordo com o exposto, esta alteração encontra-se devidamente fundamentada e avaliada, justificando-se a respectiva aceitação.
Nó de Murça	- Verifica-se que o PE mantém a configuração do Nó de Murça prevista no EP, embora com algumas diferenças, salientando-se a introdução da Rotunda 1, com o CM 1265, substituindo o cruzamento de nível existente no local, e o consequente desvio para nascente da Ligação 1, implicando maior interferência com áreas agrícolas (vinha e olival); - Também se verifica, com esta alteração, um maior afastamento das habitações localizadas a poente dos Ramos A e A+B, minimizando os impactes sociais associados ao EP neste local e indo de às medidas da DIA; - Assim, de acordo com o exposto, esta alteração encontra-se devidamente fundamentada e avaliada, justificando-se a respectiva aceitação.

4. DOCUMENTOS ANALISADOS

O RECAPE apresentado (Volume 23 do Projecto de Execução), datado de Janeiro de 2010, respeita o conteúdo e estrutura definidos na Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, sendo composto pelos seguintes Tomos:

- Tomo 23.1 – Sumário Executivo
- Tomo 23.2 – Relatório Técnico
- Tomo 23.3 – Anexos Técnicos
 - Anexo A – Documentos
 - Anexo B – Peças desenhadas
 - Anexo C – Elementos de Projecto
 - Anexo D – Recursos Hídricos

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução
"Lote 3 da Subconcessão Auto-Estrada Transmontana - A4/IP4 - Vila Real (Parada de Cunhos)/Quintanilha"

Agosto-2010

18/60

[Handwritten signatures and initials in blue ink]

Anexo E – Componente Biológica

Anexo F – Ambiente Sonoro

Anexo G – Património Cultural

Anexo H – Qualidade do Ar

Anexo I – Paisagem

- Tomo 23.4 - Plano Geral de Monitorização
- Tomo 23.5 – Cláusulas Ambientais Especiais do Caderno de Encargos

Para além do RECAPE, procedeu-se à apreciação do Projecto de Integração Paisagística (PIP), correspondente ao Volume 07 do Projecto de Execução, do Projecto de Protecção Sonora (Volume 24.1 do Projecto de medidas de Minimização) e do Plano de Prevenção e Gestão de resíduos de Construção e Demolição (PPGRCD).

Complementarmente, foram consultadas as seguintes peças do Projecto de Execução:

- Volume 03 - Estudo Geológico e Geotécnico
- Volume 04 – Traçado (Traçado Geral, Nós de Ligação, Restabelecimentos, Serventias e Caminhos Paralelos)
- Volume 05 – Drenagem
- Volume 14 – Vedações
- Volume 15 – Serviços Afectados
- Volume 17 – Obras de Arte Especiais
- Volume 22 - Projecto de Expropriações

5. VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE DO PROJECTO DE EXECUÇÃO COM A DIA

Tendo em conta as normas técnicas respeitantes ao RECAPE, publicadas na Portaria nº 330/2001, de 2 de Abril, a verificação do Projecto com a DIA foi norteadada pelas seguintes dimensões de análise:

- traçado aprovado em sede de AIA (Estudo Prévio) vs Projecto de Execução;
- diagnóstico da situação existente e (re)avaliação de impactes;
- estudos complementares;
- medidas de minimização (incluindo os projectos de medidas de minimização);
- programas de monitorização;
- procedimentos para a fase de obra.

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução
"Lote 3 da Subconcessão Auto-Estrada Transmontana - A4/IP4 - Vila Real (Parada de Cunhos)/Quintanilha"

Agosto-2010

19/60



6.1 ANÁLISE DAS CONDIÇÕES DA DIA

Analisam-se de seguida as condições da DIA aplicáveis ao Lote 3 em apreciação, respeitando-se a respectiva numeração adoptada no RECAPE.

DIA.3 – Apresentação de uma solução de traçado, em fase de projecto de execução, que minimize os impactes sobre o povoado de Murada, incluindo o eventual desenvolvimento em escavação coberta (cerca do km 19+250 da solução 1 do Sublanço Poente)

O IGESPAR considera no seu parecer que foi dado cumprimento à DIA, através do desenvolvimento de uma solução de traçado que permitiu um aumento da distância entre o eixo da via ao povoado da Murada em cerca de 200m. De forma a verificar e confirmar o correcto desenvolvimento do projecto, foram também realizadas sondagens arqueológicas de diagnóstico.

DIA.4 - Substituir os poços, captações e infra-estruturas do sistema de abastecimento afectadas pelo traçado

O Anexo D – Recursos Hídricos apresenta no ponto 2.3 Infra-estruturas de abastecimento de água informação actualizada sobre as infra-estruturas de abastecimento de água existentes na área de estudo, obtida nas Câmaras Municipais de Murça e de Alijó, entidades responsáveis pela gestão do abastecimento publico na área de incidência do projecto, e na ARH Norte, no que respeita às restantes infra-estruturas privadas licenciadas.

De acordo com a informação apresentada neste Anexo, verifica-se que existência de uma captação para abastecimento público da população de Alto do Pópulo, a 13m do talude de escavação direito da plena via (km 8+925). Uma vez que não é apresentada a caracterização desta captação, não é possível avaliar os eventuais impactes negativos da A4 na mesma.

Logo, na sequência dos resultados da monitorização desta captação deverá ser verificada a necessidade de substituição da mesma, conforme estabelecido nas CE.79 das Cláusulas Ambientais do Caderno de Encargos de Obra.

Para tal, no Programa de Monitorização dos Recursos Hídricos a frequência de amostragem dos parâmetros “*in situ*” deverá ser semanal durante a fase de terraplenagem na zona de influência desta captação de abastecimento público, em vez de mensal, como preconizado no caso geral, de modo a detectar eventuais alterações durante estes trabalhos de obra e possibilitar a reposição da captação, caso necessário, sem prejudicar o abastecimento de água à população de Alto do Pópulo.

Na fase de construção, a subconcessionária deverá assegurar a delimitação física desta captação de água, de modo a minimizar a sua afectação, devendo ser incluída esta exigência na CE.102.

**Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução
“Lote 3 da Subconcessão Auto-Estrada Transmontana - A4/IP4 - Vila Real (Parada de Cunhos)/Quintanilha”**

Agosto-2010

20/60



No que respeita aos restantes pontos de água identificados no RECAPE (Quadro 2.3 do Anexo D), tendo em vista o efectivo cumprimento desta medida da DIA, as Cláusulas Ambientais do Caderno de Encargos de Obra, à semelhança das adoptadas no Lote 7, deverão incluir as seguintes, para além da CE.79, mencionada na resposta a esta medida:

"No caso das infra-estruturas de água privadas (poços, furos, minas, etc) afectadas directamente pela construção do projecto, garante-se em processo expropriativo a sua reposição por princípio, se for do interesse do proprietário e possível tecnicamente. A indemnização será alternativa de 2º recurso."

"Se se verificar a afectação indirecta de infra-estruturas de água pela obra (mesmo que se localizem fora da área expropriada), nomeadamente alterações de quantidade (nível freático) ou qualidade, será assegurada a sua reposição ou, em alternativa, a indemnização do proprietário (medida a acordar com o mesmo)."

DIA.5 – Redefinição do nó 6 – Pópulo, de modo a minimizar a afectação das habitações existentes junto ao ramo do nó (ao km 27+000 do sublanço poente)

Conforme análise já efectuada no âmbito das Alterações introduzidas no Projecto de Execução (ponto 4 do Parecer), considera-se que é dado cumprimento a esta medida da DIA.

DIA.8 – Desactivação e renaturalização dos troços do IP4 actual identificados no presente parecer

Os desenhos do PIP localizam as áreas a escarificar, modelar e renaturalizar, e a memória descritiva do PIP refere que de modo a assegurar a adequada e rápida recuperação paisagística, estas áreas serão objecto de remoção das camadas de inertes de pavimento, seguida de escarificação do solo de modo a proceder à sua descompactação e arejamento, sendo a renaturalização efectuada através da realização de uma sementeira idêntica à prevista nas áreas contíguas, precedida do espalhamento de uma camada uniforme de terra viva. Sempre que se justificou foram igualmente propostas plantações.

Da análise efectuada ao PIP verificou-se a ocorrência de alguns troços de estrada existente a desactivar e renaturalizar, que apesar de mencionados nas peças escritas, terão que ser devidamente assinalados nas peças desenhadas. São eles, o troço compreendido entre os pk 10+800 e pk 12+200 e os dois troços da actual EN212 com cerca de 80 metros de comprimento, na proximidade do pk 9+500, a desactivar devido à construção do Restabelecimento 9.1.

DIA.9 – Ao cumprimento das medidas de minimização e planos de monitorização anexos à presente DIA

A análise do cumprimento das medidas de minimização e planos de monitorização é apresentada nos pontos seguintes.

6.2 ANÁLISE DAS MEDIDAS DO ANEXO À DIA

6.2.1 ALTERAÇÕES DE PROJECTOS E ESTUDOS

Ao troço da A4/IP4 integrado no Lote 3, aplicam-se as “Alterações de Projecto e Estudos” determinadas na DIA a seguir enumeradas, procedendo-se à respectiva análise (respeitando a ordem adoptada no RECAPE).

DIA.10 - Deverão ser estudados ajustamentos de traçados e soluções de projecto que minimizem os impactes nos diferentes descritores, nomeadamente da afectação de edificações e respectivos logradouros, captações de água, áreas agrícolas, carvalhais, soutos, linhas de água e vegetação ripícola, ocorrências patrimoniais e áreas da RAN e REN. Deverá ainda ser minimizado o seccionamento de propriedades, a aferir em fase de PE, atendendo nomeadamente às questões apresentadas na Consulta Pública.

Considera-se que, na globalidade, é dado cumprimento a esta medida da DIA, não obstante ocorrerem situações pontuais em que se verifica uma maior afectação de áreas sensíveis, como por exemplo a extensa mancha de galeria ripícola afectada aos pk 10+350-10+740 e outra ao pk 11+800. Devem ser minimizadas, na medida do possível, estas afectações, devendo ser avaliada a possibilidade de ajustes de traçado, a adopção de soluções técnicas de contenção dos taludes e substituição da PH/PF/PA5 por um pontão com cerca de 15m que salvguarde o mais possível a galeria ripícola (de estrutura pré-fabricada de forma a não aumentar o impacte sobre o habitat). Caso seja demonstrada a inviabilidade de alguma destas propostas, deve ser apresentada a justificação fundamentada da mesma.

DIA.11 – O PE a desenvolver deverá maximizar a utilização de estruturas do actual IP4 (plataformas, nós, restabelecimentos) e integrar as condicionantes decorrentes dos estudos a desenvolver.

Considera-se que é dado cumprimento a esta medida da DIA.

DIA.16 - Deverá ser apresentado o levantamento de todos os caminhos (serventias) e vias intersectados e das respectivas soluções de restabelecimento, tendo em consideração a minimização da afectação do uso do solo e das alterações de percurso, as características inerentes a adequadas condições de circulação, e as questões/solicitações apresentadas no decurso da consulta pública.

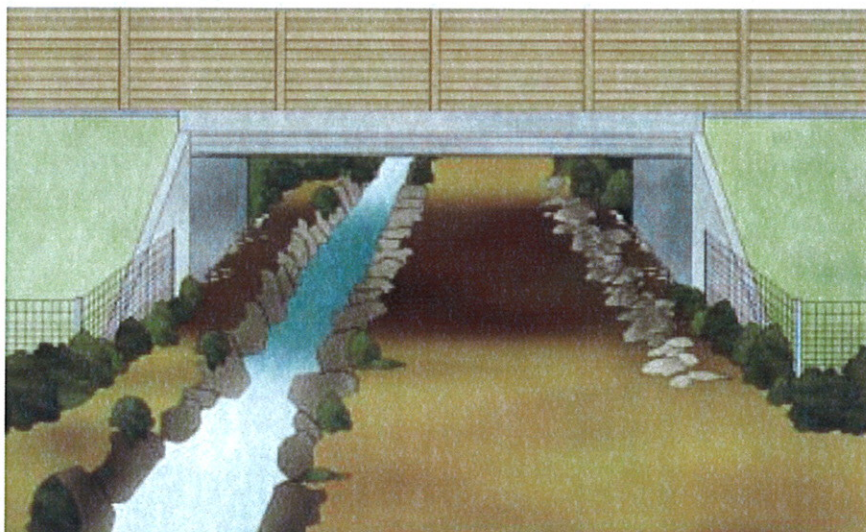
Considera-se que é dado cumprimento a esta medida da DIA.

DIA.22 - Apresentação de um estudo que identifique claramente todos os restabelecimentos que possam ser adoptados como passagem de fauna em geral (além dos identificados nas medidas relativas ao descritor componente biológica), e respectivas características, incluindo o devido projecto de adaptação, além da demonstração da sua eficácia para aquele efeito, de modo a ser garantido uma maior permeabilidade do IP4 e evitar o agravamento do efeito barreira, decorrente da duplicação de vias.

São identificadas e analisadas as passagens potenciais para a fauna. No entanto, as informações fornecidas nem sempre coincidem com o que é apresentado em projecto, colocando em causa a análise da permeabilidade da estrada.

Assim refira-se que, de acordo com o projecto de restabelecimentos, as PA 1,2,3,5,6,7 e 9 apresentam 5 m de largura. Assim, salvaguarda-se que estas PA devem apresentar 7 x 4 m tal como referido no RECAPE, na resposta à medida DIA.22 e no Anexo E (salienta-se que na resposta à medida 54 são referidas a PA 4 e 8 por lapso e não são referidas as PA 7 e 9). No que se refere ao corredor para fauna, este deve aproveitar toda a largura extra que, por exemplo, no caso das passagens sem função hidráulica deverá ser 2 m (e não apenas 0,5 m como sugerido no RECAPE). Este corredor deve apresentar pedras e vegetação (até onde a luz o permitir) sendo que estas devem dispor-se de forma "naturalizada" entre a zona de passagem de veículos e o corredor de fauna mas não ocupando o corredor na totalidade, ao contrário do sugerido na fig. 1.7 do Anexo E, em que o corredor de fauna aparenta estar totalmente preenchido com pedras. Desaconselha-se o uso de restos da desmatção dado o risco de incêndio que pode acarretar. Estas PA devem apresentar terra batida de forma a incentivar o seu uso pela fauna.

Especificamente no que respeita às passagens mistas com função hidráulica, considera-se ser pertinente que as mesmas possam ser utilizadas pela fauna de ambos os lados da linha de água, ao contrário do especificado no desenho representado na Fig. 1.8 do Anexo E do RECAPE. Assim, sugere-se um desenho similar ao seguinte:



O PIP deve especificar qual a vegetação a implementar no corredor de fauna destas passagens, a qual deverá ser representativa dos habitats circundantes. Nas zonas de menor luminosidade deverão ser espécies adaptadas a pouca luz.

Tendo em conta a presença dos viadutos, o valor de índice de abertura das PA referidas (desde que respeitem as dimensões referidas no RECAPE) e a presença de um pontão em substituição da PA5 com cerca de 15m de largura (tal como solicitado na análise da DIA.10) considera-se que a permeabilidade será adequada para lobo e corço.

Estas correcções e alterações, bem como os pormenores das adaptações a efectuar, devem ser integradas nos projectos respectivos (Restabelecimentos, Drenagem e PIP), os quais devem ser entregues revistos e actualizados.

Especificamente no que se refere às PH, e uma vez que para a fauna menor deve existir um intervalo mínimo de 1000m entre passagens adequadas, considera-se que deverá ser efectuado um esforço no sentido melhorar algumas das poucas PH com potencial para esta função.

Assim, solicitam-se as seguintes alterações:

- a PH 0.2 deverá ser alterada para uma *box culvert* de 2x2 m e apresentar dois passadiços laterais (um de cada lado) com 50 cm cada um, que se mantenham acima do nível médio da água. As suas entradas devem facilitar a entrada e saída dos animais directamente a esses passadiços, por exemplo, caso seja necessário recorrer à implementação de valas, estas devem ser de inclinações suaves de forma a permitir a entrada e saída dos animais com menor mobilidade. Se a adaptação

desta PH for inviável, deve ser adaptada, em alternativa, a PS 0.2, nomeadamente através do seu alargamento para 7 m e criação de um corredor lateral para a fauna que aproveite toda a largura extra proporcionada à passagem. Este corredor deve apresentar uma "linha" de vegetação e pedras dispostas de forma natural, separando-o da zona de circulação de veículos. Deve ainda ser colocado um tapume ou tela (não metálica) que tape a visibilidade dos carros que circulam em baixo, na auto-estrada. Devem estar definidas no PIP as espécies a implementar no referido corredor e a sua disposição. No que respeita ao encaminhamento da fauna para esta passagem, deve prever-se a plantação de módulos arbustivos nos taludes e nas entradas da PS. Note-se que no PIP é apresentado um desenho de "pormenor PS adaptada a fauna" não obstante não estar actualmente prevista nenhuma PS com função de passagem de fauna. No caso da PS 0.2 ser adaptada, este desenho-tipo é adequado desde que se tome em consideração a seguinte correcção: o "canteiro" com vegetação separando a estrada do corredor de fauna, apresenta uma estrutura muito artificializada pelo que deverá ser disfarçado. Acresce que o corredor de fauna propriamente dito está muito baixo, dando a impressão de ser uma vala onde o animal se poderá sentir encurralado. Assim, de forma a corrigir estes aspectos, sugere-se que a camada de terra vegetal do corredor seja alteada de 10 para 20 cm, e que o remanescente desnível seja colmatado através de uma modelação de terra suave (não superior a 30°) que deverá disfarçar o muro do "canteiro" dando-lhe um ar mais naturalizado. Poderão ainda dispor-se algumas pedras de forma aleatória que contribuíssem para a naturalização pretendida. Refira-se ainda que neste "canteiro" deverá ser aplicada a sementeira 4 de forma a incluir espécies arbustivas.

- A PH 3.2 e a PH 6.3 devem ser alteradas para *box culverts* de 2x2 m (em toda a sua extensão) e apresentar as características já referidas para a PH 0.2. No que se refere à PH 6.3, caso não seja possível uma altura de 2 m (devido à altura do aterro), deve recorrer-se a uma estrutura com 1,5 m de diâmetro em toda a sua extensão, com um passadiço lateral. A vala a montante deve apresentar declives suaves para permitir a mobilidade da fauna menor.

- No que respeita à PH 16.2, esta deve apresentar pelo menos um passadiço lateral, tal como previsto no Anexo E. A vala a montante deve ser suavizada para permitir que os animais de menor mobilidade a consigam atravessar.

Estas alterações e adaptações devem ser actualizadas e devidamente apresentadas no Projecto de Drenagem.

No caso de existirem desníveis de terreno acentuados entre as passagens e o terreno natural envolvente, deverão ser consideradas também as modelações de terreno mínimas para garantir

que, não só os animais consigam subir e descer para as passagens, mas também que sejam naturalmente encaminhados para elas.

O projecto de integração paisagística integra módulos arbustivos numa extensão de cerca de 15-20m para cada lado das entradas das passagens, dispostos de forma oblíqua de forma a encaminhar os animais para as mesmas, o que está correcto. Questiona-se, no entanto, o motivo porque nem sempre foram plantadas árvores características dos habitats ripícolas tais como *Alnus glutinosa*, *Fraxinus excelsior* ou *Populus alba* dos dois lados dos restabelecimentos das linhas de água (PH adaptadas para fauna).

Acresce que, não estando a vedação representada nas peças desenhadas do PIP, não é possível confirmar se estes corredores de vegetação estão projectados exteriormente à vedação, tal como é suposto para assegurar a sua eficácia no encaminhamento dos animais. Assim, solicita-se que as peças desenhadas do PIP apresentem a vedação da estrada, demonstrando a sua posição relativamente aos corredores de vegetação.

A Subconcessionária deve garantir a manutenção das condições das passagens, da integração paisagística e dos corredores de fauna, durante todo o período da concessão.

DIA.23 - Apresentação de cartografia detalhada da vegetação, devidamente confirmada no terreno, e consequente integração no desenvolvimento do Projecto de Execução.

O RECAPE apresenta cartografia dos habitats e biótopos na área de estudo e refere as espécies florísticas com relevância que podem ocorrer associados a esses habitats ou biótopos. No entanto, considera-se que deverão ser cartografados os exemplares junto à zona de intervenção que deverão ser salvaguardados (como por exemplo castanheiros, freixos, carvalhos e/ou outras espécies (arbóreas ou não) com valor conservacionista), bem como os que serão abatidos.

DIA.24 - Apresentação de um estudo com a identificação de todos os troços de vias rodoviárias a desactivar e renaturalizar, e com as soluções de desactivação e renaturalização a implementar. Da avaliação desenvolvida identificam-se desde já as seguintes extensões do IP4 actual que deverão ser alvo de desactivação e renaturalização: Entre o km 18+500 da Sol.1 e o km 18+800 da Alt.2 (Lote 3); Entre vila Verde e a intercepção do IP4 existente com a Sol.1 (cerca do km 23+500) (Lote3)

Da análise efectuada ao PIP verificou-se a ocorrência de alguns troços de estrada existente a desactivar e renaturalizar, que apesar de mencionados nas peças escritas, terão que ser devidamente assinalados nas peças desenhadas. São eles, o troço compreendido entre os pk 10+800 e pk 12+200 e os dois troços da actual EN212 com cerca de 80 metros de comprimento, na proximidade do pk 9+500, a desactivar devido à construção do Restabelecimento 9.1.

6.2.2 MEDIDAS GERAIS

DIA.25 - O plano de trabalhos/obra a apresentar deverá ser elaborado de modo a não serem afectados habitats e espécies de interesse conservacionista (carvalhais, galerias ripícolas, lobo, quirópteros, etc.) previamente identificados ou que se venham a identificar. Terá ainda que contemplar a minimização do período no qual os solos ficam a descoberto, sendo o revestimento vegetal dos taludes de escavação e aterro deverá ser efectuado assim que possível.

A resposta do RECAPE refere que a medida CE.25 do Volume 23.5 - Cláusulas Ambientais Integradas no Caderno de Encargos de Obra, interioriza o solicitado nesta medida da DIA. Contudo, refira-se que a interiorização desta medida da DIA no Volume 23.5 - Cláusulas Ambientais, por si só, não permite verificar o seu cumprimento.

O Plano de Trabalhos de Obra, a apresentar pela Subconcessionária, deverá estabelecer um conjunto de acções/medidas que promovam a não afectação das diversas áreas sensíveis em termos ecológicos, nomeadamente linhas de água e respectivas galerias ripícolas bem como habitats naturais do Decreto-Lei n.º 49/2005 e espécies florísticas com interesse conservacionista, contíguas e na envolvente próxima da plena-via em avaliação, bem como outras áreas que possam vir a ser utilizadas aquando da execução da empreitada.

Salienta-se que existem algumas situações de afectação de linhas de água e galeria ripícola pela colocação de vazadouros o que deverá ser alterado (ver análise à DIA.27). No que respeita ao estaleiro, salienta-se que este não deverá afectar áreas com valor ecológico, o que deverá ser demonstrado cartograficamente.

Na zona sob o Viaduto de Jorjais e Ponte sobre o rio Tinhela, deverá ter-se especial cuidado na definição dos caminhos de acesso aos pilares destas obras de arte por forma a não afectarem espécies ou habitats de maior valor conservacionista.

No que diz respeito à minimização do período no qual os solos ficam a descoberto, esta medida encontra-se prevista no Volume 23.5 (CE.34, 49 e 58) do RECAPE, devendo reflectir-se no Plano de Trabalhos, sequencialmente à medida que os taludes vão sendo estabilizados.

DIA.26 - Todas as medidas de minimização deverão ser incluídas no caderno de encargos da obra, de modo a serem equacionadas desde logo no orçamento base e de modo a tornar obrigatório o seu cumprimento.

O RECAPE assegura que todas as medidas preconizadas no mesmo, foram integradas no Volume 23.5 - Cláusulas Ambientais Especiais do Caderno de Encargos. Assim, considera-se que é dado cumprimento a esta medida da DIA, sem prejuízo da necessária actualização das Cláusulas Ambientais Especiais do Caderno de Encargos, decorrente da implementação deste Parecer.



DIA.27 - Apresentação de cartografia com a localização potencial das áreas de estaleiro, empréstimo e depósito, integrando as condicionantes RAN, REN, áreas agrícolas, perímetros de protecção das captações, proximidade de povoações e edificações de habitações isoladas, quintas/explorações agrícolas, margens das linhas de água e vegetação ripícola, albufeiras, terrenos muito permeáveis, soutos e carvalhais, vegetação natural com elevado grau de naturalidade, e as condicionantes decorrentes da ecologia e do património, sendo desejável a utilização de eventuais explorações e inertes já existentes ou plataformas impermeáveis.

DIA.28 - Caracterização das referidas áreas apresentando nomeadamente área, acessos, coberto vegetal da envolvente, fotografia do local e plano de recuperação previsto.

O RECAPE apresenta uma área de estaleiro localizada no Lote 2, três áreas de depósito definitivo de terras (a cerca de 8 km do IP4, na proximidade da povoação de Castelo) e identifica duas pedreiras (Cotelo e S.Cosme) para possível obtenção de matérias para construção do lote. A Planta de Condicionantes à Localização de Estaleiros e Áreas de Vazadouro representa apenas representações de áreas de depósito de solos.

No que se refere ao estaleiro, localiza-se no Lote 2 sendo caracterizado no âmbito deste Lote, contudo não é possível confirmar a afirmação do RECAPE "De acordo com a carta de condicionantes do PDM de Sabrosa, não se registam condicionantes na área afectada ao estaleiro, nomeadamente, áreas RAN ou REN, e não afecta "Habitat com Valor Ecológico Elevado", uma vez que esta não é suportada cartograficamente.

Relativamente às áreas de empréstimo, e uma vez que o lote apresenta excesso de solos provenientes de escavação, o RECAPE refere que não serão necessárias, efectuando por lapso uma referência ao Lote 4. No entanto, afirma que poderão ser utilizadas para obtenção de materiais para construção do presente lote, identificando para tal duas pedreiras: Pedreira de S. Cosme e Pedreira Cotelo. No mesmo documento identifica-se também a Pedreira do Paço como fornecedora de "(...) materiais para a utilização no leito de pavimento, camadas de desgaste, base e sub-base do pavimento e agregados para betão". O Estudo Geológico e Geotécnico (Volume 3) identifica ainda a Pedreira de Merceais, para além das anteriormente referidas. Assim, a informação deverá ser concordante no Relatório Técnico do RECAPE e entre este e o Estudo Geológico e Geotécnico. Todas as áreas referidas deverão ser alvo de caracterização detalhada.

No que se refere às áreas para deposição definitiva de solos, o RECAPE apresenta 3 áreas localizadas a cerca de 8 km do IP4, sem que as mesmas sejam devidamente caracterizadas (área, acessos, coberto vegetal da envolvente, fotografia do local e recuperação paisagística). Contudo, dada a obtenção de 1 373 244 m³ de excedente de solos procedentes da escavação, deverá privilegiar-se a reutilização dos mesmos em outros lotes da Subconcessão, tal como previsto no



Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (PPGRCD), em detrimento da sua deposição definitiva.

O RECAPE refere-se ainda a duas outras áreas. A primeira localiza-se entre o km 1+300 e 1+450 e define-se como *"vazadouro a utilizar temporariamente em obra"*. A Subconcessionária deverá explicitar a terminologia usada, devendo substituir o termo por local de deposição temporária de solos caso se trate disso mesmo. Relativamente à ausência de condicionantes da mesma, referida no RECAPE, salienta-se que esta encontra-se integralmente em áreas submetidas a regime florestal, as quais pertencem ao Perímetro Florestal de São Domingos e Escarão, sob gestão da Autoridade Florestal Nacional. A AFN, no seu parecer ao RECAPE refere que *"(...) o planeamento e execução das obras que se insiram, ou colidam, com as suas áreas devem ter a nossa participação e acompanhamento, através do serviço regional respectivo – Direcção Regional de Florestas do Norte"*. No seu Ponto 4 refere também que *"a escolha dos locais de implantação dos estaleiros, dos parques de material, locais de empréstimo e depósitos de terras e todas as outras infra-estruturas de apoio à obra deverão ser planeados por forma a preservar integralmente, as áreas onde existam exemplares de Sobreiros e Azinheiras, bem como as áreas submetidas a Regime Florestal"*. Com igual relevância, verifica-se ainda a presença de uma linha de água, que drena uma área de bacia hidrográfica de 12 ha, encaminhada para a PH 1.2 cujo caudal de ponta calculado é de 1,34 m³/s.

A segunda área localiza-se entre o km 11+600 e 11+900 e afecta um vale associado a linha de água e área RAN (parcialmente), bem como galeria ripícola, bétulas e folhosas associadas à ribeira. Esta linha de água drena uma área de bacia hidrográfica de 63,73 ha e é encaminhada para a PH 11-3 cujo caudal de ponta calculado é de 5,33 m³/s. O RECAPE refere que esta área servirá como vazadouro/zona de britagem/depósito de britagem para posterior incorporação em obra, o que associado à presença de linha da água e área condicionada legalmente não lhe confere condições de aceitação.

Pelas razões expostas, não é de aceitar a utilização destas duas áreas, pelo que a Subconcessionária deverá proceder à definição de outros locais para deposição definitiva de solos. Atente-se que a implantação de novas áreas de apoio à obra deverá ter em atenção a Planta de Condicionantes à Localização de Estaleiros e Áreas de Vazadouro, bem como o definido no Ponto 2.2 (Volume 23.5) e ser alvo de processo de licenciamento, prévio à sua utilização, que reúna parecer(es) favorável(eis) por parte da(s) entidade(s) com jurisdição sobre a área de implantação.

Alerta-se para o facto destes locais (vazadouros) se deverem designar de estaleiros, caso sejam instaladas infra-estruturas de britagem e/ou outras nessas áreas.

Note-se que a utilização de pedreiras como depósitos definitivos de solos só deverá concretizar-se se, a actividade de exploração de materiais se encontre devidamente licenciada pela entidade competente, com respectivo Plano de Pedreira aprovado e desde que o Plano Ambiental de Recuperação Paisagística (PARP) contemple a deposição de solos não contaminados.

Não são apresentadas áreas potenciais para deposição temporária de solos escavados.

Salienta-se que, nem os estaleiros nem as áreas de empréstimo se devem localizar sobre manchas de habitats sensíveis, nomeadamente áreas de Rede Natura 2000, habitats naturais do D.L. 49/2005 e galerias ripícolas, bem como não devem afectar exemplares de Freixos, Carvalhos ou Castanheiros.

Acresce ainda a necessidade de seleccionar zona(s) de depósito temporário para armazenamento de terra vegetal decapada, tal como é expresso no RECAPE (CE.31 do Tomo 23.5). Assim, a Subconcessionária deverá apresentar áreas potenciais para depósito temporário de solos.

DIA.29 - Apresentação dos caminhos a utilizar em fase de obra a uma escala adequada que permita a sua utilização pelo empreiteiro, cuja selecção deverá ter em conta a minimização da afectação das condicionantes atrás referidas. Dever-se-á considerar o uso preferencial dos caminhos existentes, fora dos espaços urbanos e áreas agrícolas.

O RECAPE apresenta os caminhos a utilizar em fase de execução de obra. Contudo, entre o Km 9+500 e 14+000 os mesmos não se encontram definidos, pelo que a Subconcessionária deverá proceder à sua definição de forma a evitar o atravessamento das povoações de Pópulo, Casas da Estrada e Vale de Cunhos e maximizar a circulação dos veículos afectos à obra pela plataforma do actual IP4.

Não são igualmente representados os caminhos de circulação e acesso às pedreiras e vazadouros identificados no RECAPE e Estudo Geológico e Geotécnico (Volume 3)

Entre o km 1+500 e 5+500 deverá utilizar-se a plena-via do actual IP4 para efectuar a circulação dos veículos afectos à obra, em detrimento do caminho definido (EN 15), enquanto não se procede à sua renaturalização.

Se houver necessidade de abrir novos caminhos ou utilizar outros para além dos indicados, estes não devem localizar-se sobre manchas de habitats sensíveis, nomeadamente áreas de Rede Natura 2000, habitats naturais do D.L. 49/2005 e galerias ripícolas, bem como não devem afectar exemplares de Freixos, Carvalhos ou Castanheiros.

**Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução
"Lote 3 da Subconcessão Auto-Estrada Transmontana - A4/IP4 - Vila Real (Parada de Cunhos)/Quintanilha"**

Agosto-2010

30/60



DIA. 30 - A área expropriada deverá ser delimitada com rigor e claramente assinalada, devendo ser assegurado que não ocorre qualquer afectação (compactação do solo, descargas, derrames e destruição do coberto vegetal) além da referida área.

A Subconcessionária responde ao solicitado tendo interiorizado o mesmo na medida CE.26 e 56 do Volume 23.5 do RECAPE.

DIA. 31 - Os caminhos já existentes e utilizados durante a construção deverão ser totalmente recuperados no final da obra; deverão ainda ser asseguradas adequadas condições de circulação nos mesmos durante a fase de obra.

O RECAPE apenas assegura a recuperação dos caminhos já existentes e utilizados durante a obra, no final da mesma através da medida CE.125 (Volume 23.5).

Relativamente à fase de execução da obra, a Subconcessionária deverá assegurar que os caminhos a utilizar pelos veículos afectos à mesma mantenham as condições de circulação adequadas. Sugere-se a interiorização desta medida no Volume 23.5.

DIA. 32 - Após a conclusão dos trabalhos, todas as áreas temporariamente utilizadas deverão ser limpas de materiais da obra e do respectivo solo mobilizado, de modo a recuperarem o mais rápido possível as suas características naturais. A recuperação das referidas áreas deverá ser incluída no Estudo de Integração Paisagística.

Considera-se que o RECAPE responde ao solicitado, na medida em que interiorizou o mesmo nas CE.70, 123 e 124 do Volume 23.5

A subconcessionária responde a esta medida no Volume 23.5 - Cláusulas Ambientais Integradas no do Caderno de Encargos da Obra, medida CE.54 e no Volume 7 - Projecto de Integração Paisagística, ponto 5.5 – “Limpeza final da obra”.

6.2.3 MEDIDAS ESPECÍFICAS

DIA.33 - Apresentação, no Projecto de Execução, da caracterização completa e aprofundada dos impactes relativos aos seguintes factores ambientais: Recursos Hídricos, Componente Biológica, Património, Socioeconomia, Uso de Solo, Geologia, Ordenamento e Ruído.

Geologia, Geomorfologia e Hidrogeologia

Relativamente a estas componentes, considera-se que está em falta uma efectiva avaliação dos impactes associados à movimentação de terras e materiais sobrantes, chamando-se a atenção para a análise crítica deste assunto apresentada neste Parecer, na verificação da medida DIA.27.

Recursos Hídricos

Considera-se que está em falta a avaliação dos impactes associados às alterações introduzidas no escoamento natural e nas linhas de água e vegetação ripícola associada. Para além das situações de desvio/encaminhamento de linhas de água identificadas no Anexo D, sobre as quais não é apresentada a análise das características das estruturas previstas e dos impactes associados à respectiva implementação e às alterações introduzidas no escoamento superficial. Destacam-se em particular as seguintes situações de interferência significativa com linhas de água e respectivas galerias ripícolas:

- O aterro entre os km 10+100 e 10+800, implica a artificialização de uma linha de água com expressão e com uma galeria ripícola bem definida, verificando-se ainda, pela observação da fotografia aérea e pela topografia do terreno, a eventual interferência com áreas inundáveis. Dados os impactes significativos associados ao traçado neste local (que ao contrário, do referido na p.222 do Relatório Técnico, não é evidente que sejam menos significativos que os verificados em fase de Estudo Prévio), solicita-se que o projecto seja revisto, aproximadamente entre o km 10+200 e o km 11+200, mediante ajustes do traçado e/ou adopção de soluções técnicas de contenção dos taludes de aterro, no mínimo nas seguintes extensões: lado esquerdo e direito, entre os km 10+200 e 10+400 e lado direito, entre os km 10+500 e 10+800, aproximadamente. Também se solicita a substituição da PH/PF/PA5 por um pontão com cerca de 15m de largura, que salvguarde o mais possível a galeria ripícola, o qual deverá ser executado, preferencialmente, através de estrutura pré-fabricada de forma a não aumentar o impacte sobre o habitat;
- O atravessamento, em escavação, de uma linha de água e vegetação ripícola associada, ao km 11+800.

Sobre este assunto, chama-se a atenção, também, para as observações que constam no parecer da EP, SA ao Projecto de Drenagem do Lote 3, salientando-se alguns pontos do mesmo:

"No que diz respeito ao prolongamento a montante das PH's existentes, verificou-se que grande parte se fará com recurso a colectores de maior diâmetro. É opinião da signatária que o prolongamento deverá ser de igual diâmetro, garantindo-se que não existirá estrangulamento da secção para jusante.

Das peças escritas, constata-se a impossibilidade de confirmar o correcto dimensionamento dos órgãos de drenagem transversal, uma vez que não se apresenta no Quadro 1.3.2 a altura da água a montante admitindo que o controlo do escoamento se dá à saída do aqueduto.



Entre os km 8+100 e 8+500 (Nó de Pópulo), deverá ser revista a entrega a jusante dos caudais das PH's 8-1 e NP-RB-1, uma vez que as mesmas irão lançar os efluentes para zonas edificadas.

Em geral, as valas associadas às PH's deverão ser revistas no sentido de averiguar a sua implantação face às dimensões que estas podem atingir e ainda efectuar a devida compatibilização com o Projecto de Expropriações.

De realçar que, as valas de grande dimensão a construir ao longo do pé de talude deverão ser executadas com uma distância de segurança em relação ao talude a definir com a geologia e geotecnia da zona.

No que respeita à PH 9-2, verifica-se que a vala associada a montante possui uma elevada inclinação, situação que deve ser revista tendo em conta as velocidades de escoamento atingidas. Neste sentido, deve ser revisto o revestimento da vala e/ou em alternativa dotar a vala de dispositivos de dissipação de energia."

No que respeita à avaliação dos impactes em fase de obra e proposta de medidas de minimização, salienta-se a ausência de medidas de minimização específicas referentes à execução das obras de arte especiais, com especial atenção para o Viaduto de Jorjais e a Ponte sobre o rio Tinhela.

Neste sentido, deverão identificar-se no Volume 23.5 – Cláusulas Ambientais Integradas no Caderno de Encargos da Obra e no PGO, um conjunto de medidas de minimização que inclua no mínimo as seguintes:

- minimizar a afectação das linhas de água e respectiva vegetação ripícola bem como as suas margens, estabelecendo e delimitando fisicamente uma faixa de protecção em toda a extensão em que ocorrem trabalhos de forma a, evitar a circulação de veículos afectos à obra (principalmente pesados) e a deposição de materiais e resíduos na proximidade das suas margens;
- definir os caminhos de circulação e acessos provisórios aos locais de execução dos pilares do viaduto;
- minimizar a área a afectar para construção do viaduto, restringindo ao mínimo necessário e indispensável a área para instalação de plataformas de trabalho e de infra-estruturas de apoio à execução da obra de arte;
- todas as áreas afectadas pela construção da obra de arte, incluindo as áreas sob o tabuleiro, deverão ser alvo de recuperação paisagística;



- deverão desenvolver-se, no PGO, medidas de gestão ambiental de obra que minimizem a afectação decorrente do método construtivo seleccionado para execução destas obras de arte. Recomenda-se assim, a execução do tabuleiro recorrendo a vigas pré-fabricadas em detrimento da utilização de cimbres móveis auto-lançáveis. A utilização de cimbres apoiados no solo, deverá ser sempre preterido face aos outros métodos apresentados.

Componente Biológica

Não parece ter ocorrido trabalho de campo dirigido à componente faunística de forma a complementar a informação bibliográfica, pelo que a caracterização poderia estar mais detalhada e concreta.

Também não é efectuada uma caracterização completa e aprofundada dos impactos nesta componente, principalmente no que diz respeito à fauna, solicitando-se que sejam analisados de uma forma objectiva os impactos expectáveis nas espécies prioritárias. Esta análise deve ser particularmente detalhada nas zonas onde o traçado sai do corredor aprovado, devendo ser efectuada uma comparação com a solução do Estudo Prévio.

Ambiente Sonoro (análise apresentada na verificação da medida DIA.70)

Património

No âmbito das suas atribuições e competências, o IGESPAR e a DRC – Norte emitiram os respectivos pareceres relativos ao RECAPE do Lote 3, sobre o qual foram levantadas algumas questões e solicitados alguns esclarecimentos. Esses ofícios foram remetidos à Subconcessionária para resposta, a qual já foi enviada à Estradas de Portugal e será oportunamente remetida às entidades competentes na matéria. De referir, no entanto que, pelo seu teor, as questões mencionadas nos pareceres destas entidades não condicionam a aprovação do Lote 3.

Uso do Solo, Ordenamento do Território e Componente Social

Importa salientar em relação a áreas de uso condicionado, a interferência do projecto com áreas submetidas a Regime Florestal, as quais pertencem ao Perímetro Florestal de São Domingos e Escarvão.

Verifica-se que o Relatório Técnico do RECAPE apresenta no Quadro 4.22, as áreas afectas a Regime Florestal interferidas no projecto de execução, embora não contabilizando os troços que coincidem com a plataforma actual do IP4, pelo que a área total apresentada foi calculada por defeito, já que não inclui a ocupação adicional prevista nestes troços.

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução
"Lote 3 da Subconcessão Auto-Estrada Transmontana - A4/IP4 - Vila Real (Parada de Cunhos)/Quintanilha"



Deverá acrescentar-se, à análise das condicionantes associadas a estas áreas, que deverão ser cumpridas as exigências contidas no parecer da Autoridade Florestal nacional sobre o Lote 3, o qual salienta que *"O traçado previsto para este empreendimento atravessa áreas baldias submetidas a regime florestal, na parte em que coincide com o traçado do actual IP4. (...) as quais pertencem ao Perímetro Florestal e São Domingos e Escarção. Este Perímetro Florestal, constituído por terrenos baldios, está sob gestão desta Direcção-Geral, pelo que o planeamento e execução das obras que se insiram, ou colidam, com as suas áreas devem ter a nossa participação e acompanhamento, através do serviço regional respectivo – Direcção Regional de Florestas do Norte".* No seu Ponto 4 refere também que *"a escolha dos locais de implantação dos estaleiros, dos parques de material, locais de empréstimo e depósitos de terras e todas as outras infra-estruturas de apoio à obra deverão ser planeados por forma a preservar integralmente, as áreas onde existam exemplares de Sobreiros e Azinheiras, bem como as áreas submetidas a Regime Florestal."*

O parecer da AFN também alerta para a necessidade de ser cumprida a legislação relativa a povoamentos florestais percorridos por incêndios, visto que o Lote 3 também abrange áreas ardidas há menos de 10 anos. Todavia, acrescenta às medidas e acções a desenvolver no âmbito do Sistema Nacional de Defesa da Floresta contra Incêndios, mencionadas no RECAPE, as medidas estabelecidas nos Planos Municipais de Defesa Contra Incêndios (PMDFCI) dos Concelhos de Alijó e Murça.

DIA.34 - Definição discriminada espacial e temporalmente, das medidas de minimização para as fases de construção e exploração, tendo por base as medidas referidas no EIA, bem como outras que venham a considerar-se necessárias face à caracterização mais completa e aprofundada dos impactes, referida no ponto anterior, as quais deverão ser complementadas com as que a seguir se discriminam (para cada descritor).

De acordo com o RECAPE, a Subconcessionária assegura que foram incluídas todas as medidas (do EIA e da DIA) relevantes, a considerar na fase de construção e exploração do projecto.

DIA.42 - Evitar a criação de aterros em áreas inundáveis e as soluções de drenagem a adoptar não devem favorecer o aumento da velocidade e a concentração da descarga de caudais.

O RECAPE refere, na resposta a esta medida, que o traçado não interfere com leitos de cheia delimitados na Reserva Agrícola Nacional. Todavia, verifica-se que o projecto prevê alguns aterros com dimensões consideráveis, destacando-se, do ponto de vista da ocupação de área aluvionar associada a uma linha de água com expressão e galeria ripícola bem definida, o aterro entre os km 10+100 e 10+800.

Apesar do vale da linha de água em causa não se encontrar abrangido pela REN (encontrando-se, no entanto classificado como RAN), pela observação da fotografia aérea e tendo em conta a topografia do terreno não é evidente a não existência de área inundável associada a esta linha de água, ocupada pelo aterro.

Por outro lado, verifica-se que o aterro aproxima-se bastante da linha de água, interfere directamente com a respectiva galeria ripícola e obrigando ao respectivo desvio/encaminhamento. Apesar de não identificados no RECAPE, considera-se que os impactes negativos decorrentes desta situação - destruição da galeria ripícola, artificialização da linha de água e eventual afectação da respectiva área inundável - são significativos e de magnitude elevada.

Como tal, deverá ser avaliada a possibilidade de ripagem do traçado para norte nesta zona, de modo a sobrepor-se o mais possível à plataforma do actual IP4 e minimizar a interferência com a linha de água e vale associado, a sul. Caso seja demonstrada a inviabilidade desta proposta, a área de ocupação do aterro deverá ser reduzida, mediante a adopção de uma solução técnica de contenção do respectivo talude direito, de modo a salvaguardar a galeria ripícola e zona inundável associadas a esta linha de água, de acordo com o acima solicitado na verificação da resposta à medida DIA.33. Também para minimizar os impactes nesta linha de água, e tal como referido na resposta à medida DIA.33, propõe-se que o seu atravessamento seja efectuado através de um pontão, cujas características e a respectiva execução deverão maximizar a preservação da galeria ripícola.

DIA.43 - Avaliação das alterações do regime de escoamento a jusante das passagens hidráulicas nos órgãos e estruturas já existentes.

DIA.44 - Restabelecer todas as linhas de água intersectadas, recorrendo a sistemas de drenagem eficazes tendo em consideração o aumento de caudais por acréscimo da área impermeável.

Remete-se a verificação do cumprimento desta medida para o Parecer da EP, SA sobre o Projecto de Drenagem, destacando-se alguns dos aspectos a rever, de acordo com o mesmo e atendendo, em particular, a estas medidas da DIA:

"No que diz respeito ao prolongamento a montante das PH's existentes, verificou-se que grande parte se fará com recurso a colectores de maior diâmetro. É opinião da signatária que o prolongamento deverá ser de igual diâmetro, garantindo-se que não existirá estrangulamento da secção para jusante.

Das peças escritas, constata-se a impossibilidade de confirmar o correcto dimensionamento dos órgãos de drenagem transversal, uma vez que não se apresenta no



Quadro 1.3.2 a altura da água a montante admitindo que o controlo do escoamento se dá à saída do aqueduto.

Entre os km 8+100 e 8+500 (Nó de Pópulo), deverá ser revista a entrega a jusante dos caudais das PH's 8-1 e NP-RB-1, uma vez que as mesmas irão lançar os efluentes para zonas edificadas.

Em geral, as valas associadas às PH's deverão ser revistas no sentido de averiguar a sua implantação face às dimensões que estas podem atingir e ainda efectuar a devida compatibilização com o Projecto de Expropriações.

De realçar que, as valas de grande dimensão a construir ao longo do pé de talude deverão ser executadas com uma distância de segurança em relação ao talude a definir com a geologia e geotecnia da zona.

No que respeita à PH 9-2, verifica-se que a vala associada a montante possui uma elevada inclinação, situação que deve ser revista tendo em conta as velocidades de escoamento atingidas. Neste sentido, deve ser revisto o revestimento da vala e/ou em alternativa dotar a vala de dispositivos de dissipação de energia."

DIA.46 - Evitar a drenagem das águas de escorrência da plataforma nos locais em que a via em estudo intercepta outras zonas sensíveis, para além dos aproveitamentos hidroagrícolas referidos, nomeadamente zonas de infiltração máxima, habitats prioritários e zona de protecção da albufeira do Azibo (entre os km 2+600 e 9+150 do Sublanço Nascente).

Considera-se que, com base no estudo dos Recursos Hídricos, apresentado no Anexo D, é possível verificar o cumprimento desta medida da DIA.

DIA.47 - Não deverão ser previstas descargas de águas de drenagem da plataforma rodoviária na envolvente de captações de água.

De acordo com a análise efectuada do Projecto de Drenagem é possível verificar que a única captação de abastecimento público na envolvente do Lote 3, localiza-se a montante das descargas de água da plataforma, pelo que, tal como é afirmado no RECAPE, não são esperados impactes na qualidade da água daquela captação.

Contudo e porque não é disponibilizada informação de caracterização do escoamento subterrâneo na zona de influência desta captação, desconhecendo-se, como tal, o sentido preferencial do escoamento, deverá ser preconizada a respectiva monitorização, de acordo com o estabelecido no programa de monitorização dos recursos hídricos, com as alterações indicadas no presente Parecer. Na sequência dos resultados da monitorização desta captação, deverá ser verificada a

necessidade da sua substituição, salvaguardando-se a manutenção do abastecimento à população de Alto do Pópulo em condições idênticas às actuais.

DIA.48 – Na construção dos viadutos, deve ser evitada a implantação dos pilares no leito das linhas de água.

Entende-se que é dado cumprimento a esta medida da DIA.

DIA.49 – Os pilares devem ter uma forma hidrodinâmica e com eixo orientado no sentido do escoamento.

Considera-se que é dado cumprimento a esta medida da DIA.

DIA.50 - Deverá ser efectuada a aferição e localização exacta dos poços/furos e/ou captações potencialmente afectadas pela solução adoptada, apoiada em trabalhos de campo, e definidas medidas de minimização e/ou compensação das captações afectadas.

Respondido na medida DIA.4.

DIA.51 - O RECAPE deverá detalhar todas as medidas de minimização a adoptar em obra, e especial atenção devem merecer as condicionantes expressas no caderno de encargos, bem como os estudos base que permitem condicionar a abertura de acessos, locais de empréstimo e deposição de materiais, que terão de ser apresentados no Projecto de Execução.

O RECAPE, no Volume 23.5 – Cláusulas Ambientais Integradas no Caderno de Encargos da Obra, apresenta a Planta de Condicionantes à Localização de Estaleiros e Áreas de Vazadouro (Anexo 2).

No que diz respeito às medidas de minimização identificadas para a fase de obra e reflectidas no referido Volume, alerta-se para a ausência de medidas de minimização específicas referentes à execução das obras de arte especiais, com especial atenção para o Viaduto de Jorjais e a Ponte sobre o rio Tinhela.

Neste sentido, deverão identificar-se no Volume 23.5 – Cláusulas Ambientais Integradas no Caderno de Encargos da Obra e no PGO, um conjunto de medidas de minimização que inclua no mínimo as seguintes:

- minimizar a afectação das linhas de água e respectiva vegetação ripícola bem como as suas margens, estabelecendo e delimitando fisicamente uma faixa de protecção em toda a extensão em que ocorrem trabalhos de forma a, evitar a circulação de veículos afectos à obra (principalmente pesados) e a deposição de materiais e resíduos na proximidade das suas margens;
- definir os caminhos de circulação e acessos provisórios aos locais de execução dos pilares do viaduto;

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução
"Lote 3 da Subconcessão Auto-Estrada Transmontana - A4/IP4 - Vila Real (Parada de Cunhos)/Quintanilha"

Agosto-2010

38/60



- minimizar a área a afectar para construção do viaduto, restringindo ao mínimo necessário e indispensável a área para instalação de plataformas de trabalho e de infra-estruturas de apoio à execução da obra de arte;
- todas as áreas afectadas pela construção da obra de arte, incluindo as áreas sob o tabuleiro, deverão ser alvo de recuperação paisagística;
- deverão desenvolver-se, no PGO, medidas de gestão ambiental de obra que minimizem a afectação decorrente do método construtivo seleccionado para execução destas obras de arte. Recomenda-se assim, a execução do tabuleiro recorrendo a vigas pré-fabricadas em detrimento da utilização de cimbra móvel auto-lançável. A utilização de cimbra apoiado no solo, deverá ser sempre preterido face aos outros métodos apresentados.

DIA.52 - Para a fase de Construção devem ser consideradas as seguintes medidas de minimização, sendo de referir que outras medidas de minimização definidas para outros descritores também terão efeitos na minimização dos impactes negativos ao nível dos recursos hídricos:

- *Os períodos de máxima mobilização e os locais onde se situam os maiores declives deverão ser estabelecidos de modo a reduzir ao mínimo o período em que os taludes são mais susceptíveis à erosão, que coincide com a época de maior intensidade de precipitação, em que a ocorrência dos fenómenos erosivos é maior;*
- *Deverão ser instaladas, sempre que a configuração do terreno o permita, bacias de retenção das águas pluviais, para permitir a deposição e a retenção de óleos e dos sólidos em suspensão;*
- *Deverão fasear-se os períodos de construção de forma a minimizar, para cada bacia hidrográfica, a área de construção e sujeita a erosão, procurando-se acelerar a aplicação das medidas de controlo de erosão (aplicação de vegetação e pavimentação), que não devem esperar pela finalização de todo o traçado. A implementação destas medidas deverá iniciar-se o mais rapidamente possível, logo que terminem as operações nos taludes;*
- *A descarga das passagens hidráulicas e de drenagem da plataforma deverá ser planeada e executada de modo a que se reduzam os seus efeitos no escoamento em termos de erosão hídrica, nomeadamente as margens e fundo do meio receptor deverão ser bem estabilizados, evitando-se grandes desníveis e instalando vegetação adequada. Estas mesmas acções deverão aplicar-se, também, nas situações em que a descarga seja efectuada no solo, se se esperar que venham a ser descarregados grandes volumes;*
- *Estabelecer trajectos para circulação de maquinaria, evitando o trânsito desordenado e a compactação dos solos de extensas áreas, sendo de privilegiar o actual IP4 para acesso às frentes de obra;*
- *Durante a construção, deverá prever-se um sistema de tratamento de águas residuais geradas no estaleiro, bem como implementar um programa de controlo de vazamentos e derramamentos de óleos e outros lubrificantes e armazená-los*

adequadamente, nunca devendo estes ser descarregados directamente em linhas de água ou no solo.

Considera-se que o RECAPE responde a esta medida da DIA.

DIA.53 - Em RECAPE deverão ser definidas e especificadas as medidas de minimização a implementar na fase de exploração.

A Subconcessionária assegura que "no Volume 23.3 – Anexos Técnicos e no Capítulo 4.3.2 encontram-se os estudos desenvolvidos para diversos descritores, tendo sido preconizadas as medidas de minimização consideradas adequadas para a fase de exploração".

6.2.3.1 – COMPONENTE BIOLÓGICA

DIA. 54 - O PE deve integrar, para além dos restabelecimentos a adoptar como Passagens para a fauna, os seguintes aspectos:

- **Adaptação da PS 13 (km 18+900) da Sol.1 do Sublanço Poente para utilização por grandes mamíferos;**
- **Construção de uma passagem específica para grande fauna entre o km 23+000 e 25+000 do sublanço Poente;**
- **Adaptação do PI's e/ou PS's entre os troços do km 28+000 e km 33+000 do Sublanço Poente;**
- **Adaptação de PH's entre os km 20+000 e 29+000 do Sublanço Poente;**

No que se refere ao primeiro item, não é dado cumprimento à DIA, argumentando o RECAPE que foi dada prioridade à permeabilidade para o lobo noutras zonas mais importantes. Assim, e uma vez que a distância entre a Ponte sobre o Rio Pinhão (lote 2) e a PA1 (que deverá apresentar 7 x 4 m) é pouco mais que dois quilómetros, considera-se de aceitar a proposta do RECAPE, salvaguardando-se, no entanto, que tal como explicado na análise da DIA.22, no caso de ser inviável a adaptação da PH 0.2, deve adaptar-se a PS 0.2 nos moldes indicados.

Relativamente ao segundo item, é adaptada a PH/PF/PA3 ao pk 5+880. Salienta-se, no entanto, que deverá ser cumprido o solicitado na análise da DIA.22.

Relativamente ao terceiro item, são adaptadas as PA 5, 6 e 7. Mais uma vez se refere que deve ser cumprido o solicitado na análise da DIA.22.

Salienta-se que na resposta do RECAPE a esta medida são referidas a PA 4 e 8 por lapso e não são referidas as PA 7 e 9.

No que se refere ao último item, considera-se que é dada resposta parcialmente, sendo necessário aumentar o número de PH adaptadas. A análise efectuada na medida DIA.22 especifica as

alterações e adaptações a realizar ao projecto de drenagem de forma a garantir uma permeabilidade adequada à estrada.

DIA. 55 - Qualquer que seja a solução a adoptar relativamente aos restabelecimentos, deverá ser analisada a sua possível adaptação para a fauna em geral, para o que será necessário atender às seguintes medidas:

- Utilização de pavimento em terra ou outro material que não implique a sua impermeabilização;
- Serem ladeadas nas suas entradas por vegetação natural da zona;
- Serem criados e mantidos corredores com vegetação natural, de forma a encaminhar os animais para as passagens.

A verificação desta medida já foi efectuada na análise da DIA.22.

DIA.56 – A área sob os viadutos deverá apresentar condições que permita a sua utilização pela fauna. Assim deverão ser apresentadas soluções específicas para as referidas áreas a integrar no Projecto e Integração Paisagística, que potenciem a sua utilização pela fauna, criando nomeadamente zonas de abrigo

O PIP deverá, com base na caracterização da situação existente do ponto de vista da vegetação, apresentar uma proposta de reabilitação das áreas sob os viadutos e pontes, ao longo das linhas de água, a qual deve contemplar o restabelecimento da vegetação ripícola com espécies actualmente existentes, incluindo *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior*, bem como a criação de zonas de abrigo para a fauna. Assim, estas plantações terão que ser representadas sob a forma de Plano de Plantação a apresentar no âmbito das Peças Desenhadas do PIP. Note-se que dada a sensibilidade da área, a afectação dos habitats deve ser restringida ao mínimo indispensável, pelo que é possível inferir aproximadamente a área de afectação, sem prejuízo dos possíveis ajustes a efectuar em obra. Nessa fase, se se justificar, deverá ser efectuado o ajuste e rectificação necessários ao PIP.

A Subconcessionária deve garantir a manutenção da integração paisagística e dos corredores de fauna, durante todo o período da concessão.

DIA.57 - Identificação dos locais nos quais deverão ser previstas cortinas de vegetação/sebes naturais com vegetação autóctone (arbóreo-arbustiva) de modo a funcionarem como barreiras para evitar que a fauna voadora possa entrar no canal da estrada.

De acordo com o recomendado Anexo E – Componente Biológica, o PIP propõe a constituição de uma cortina arbórea, entre o pk 13+000 e o pk 14+000. Contudo, para cumprimento das recomendações efectuadas pela equipa da biologia deste projecto quanto ao elenco vegetal a

utilizar, solicita-se que no Plano de Plantação se proceda à substituição dos exemplares arbóreos de *Cupressus sempervirens* por *Quercus pyrenaica*.

É referido no RECAPE que as características das cortinas elevatórias de voo são apresentadas no PIP desenvolvido para o Lote 4. Considera-se que as mesmas devem ser apresentadas no Projecto respectivo, ou seja, no PIP e RECAPE do Lote 3.

DIA.58 - A rede da vedação deverá ter malha progressiva, com altura mínima acima do solo de 1,80 m, e deverá ser fixa ao solo.

DIA.59 - Deverá ser assegurado que, quando existam problemas erosão, se evite a formação de fossas ao nível da base da rede e consequentemente o aumento da permeabilidade.

DIA.60 - As vedações devem ser implantadas imediatamente por cima das passagens destinadas ou adaptadas para a fauna (PH's, PI's e PAI's), de forma a conduzi-la directamente para essas passagens.

De acordo com o Projecto de Vedações (Volume 14), considera-se que estas medidas da DIA encontram-se cumpridas.

No entanto, alerta-se que nas áreas onde a vedação é interrompida, não deve existir forma de um animal conseguir entrar para a estrada.

DIA.61 - Apresentação dos locais para a implantação de escapatórias (saídas direccionais/one way out). Deverão ser tidos em consideração os troços estabelecidos para o estudo da permeabilidade, supracitados nas medidas relativas à permeabilização/passagens da via.

A resposta a esta medida não está coerente com o que se apresenta no projecto de vedações, devendo ser actualizada em termos da localização exacta das rampas. Efectivamente o Projecto de Vedações implementa 3 escapatórias aos pk 5+900 (do lado direito) e 12+450 (dos dois lados).

No que se refere ao tipo de rampa apresentada no desenho de pormenor, verifica-se a existência de um degrau com 60 cm de altura do lado exterior da vedação. Este degrau não deverá existir, sob pena de potenciar a entrada na estrada de carnívoros de médio porte. O objectivo destas rampas é unicamente permitir a saída de animais para o lado exterior da vedação sem permitir a sua entrada. Assim, de forma a impedir a entrada de animais como o Lobo e o Corço, não deverá existir qualquer degrau do lado de fora da vedação, devendo a rampa apresentar uma parede lisa com 1,80 m de altura.

No que se refere à frequência destas estruturas, os especialistas (por exemplo o Grupo LOBO) aconselham um intervalo de 500 a 1000 m entre cada uma, nas zonas de maior probabilidade de ocorrência das espécies a que se destinam (neste caso, são prioritários o Lobo e o Corço). Assim deve ser reanalisada a necessidade de aumentar o número de escapatórias no presente traçado.

**Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução
"Lote 3 da Subconcessão Auto-Estrada Transmontana - A4/IP4 - Vila Real (Parada de Cunhos)/Quintanilha"**

DIA.63 – Apresentação das medidas específicas (e localização) que garantam a não afectação das manchas de vegetação com valor conservacionista (e.g. carvalhais, galerias ripícolas).

O volume 23.5 – Clausulas Ambientais Integradas no CE da Obra refere algumas medidas de minimização específicas no sentido de evitar a afectação das manchas de vegetação com elevado valor conservacionista. No entanto, reitera-se o referido na medida DIA.23, para maior garantia do cumprimento desta medida. Os exemplares identificados, passíveis de ser salvaguardados, deverão ser protegidos com faixas identificativas.

Destaca-se a afectação de várias manchas de linhas de água e respectiva galeria ripícola, como por exemplo a extensa mancha afectada aos pk 10+350-10+740 e outra ao pk 11+800. Devem ser minimizadas, na medida do possível, estas afectações, devendo ser avaliada a possibilidade de ajustes de traçado, a adopção de soluções técnicas de contenção dos taludes e substituição da PH/PF/PA5 por um pontão com cerca de 15m que salvguarde o mais possível a galeria ripícola (de estrutura pré-fabricada de forma a não aumentar o impacte sobre o habitat). Caso seja demonstrada a inviabilidade de alguma destas propostas, deve ser apresentada a justificação fundamentada da mesma.

Salientam-se ainda as manchas de habitat 92A0 e 9230 junto à rib^a de Jorjais as quais devem ser salvaguardadas integralmente mediante a implementação de medidas adequadas em fase de obra, bem como as manchas de galeria ripícola aos pk 6+350, 12+400, 13+300, 14+450 (rio Tinhela) e 16+700, cuja afectação deve ser restringida ao mínimo indispensável.

Deve ser apresentado o Plano de Trabalhos de Obra, o qual deverá estabelecer um conjunto de acções/medidas que promovam a não afectação destas áreas de habitat com valor ecológico, bem como dos exemplares arbóreos a proteger, em todas as áreas de intervenção.

Na zona sob a ponte e viaduto, deve ser tido especial cuidado para que os caminhos de acesso à obra não afectem as espécies e/ou os habitats de maior valor conservacionista, já atrás referidos.

DIA.64 - Inventariação/prospecção prévia de todos os possíveis locais de abrigo de quirópteros (minas, canastros, grutas ou outras), que poderão ser afectados directamente ou indirectamente pela construção da estrada e verificação da sua utilização por parte deste grupo faunístico. Como resultados desta inventariação deverá ser feito um diagnóstico, de modo a serem definidas zonas sensíveis na área e envolvente do traçado, a integrar nas condicionantes à obra e planos de trabalhos.

O RECAPE responde a esta medida da DIA, tendo sido efectuada uma prospecção num buffer de 2 km em torno do eixo da via. Não foram identificados abrigos de quirópteros. No entanto, caso venha a ser identificado algum abrigo de quirópteros durante a monitorização que será efectuada

no âmbito do Plano Geral de Monitorização, deverá ser assegurada a sua protecção durante as fases de construção e exploração.

DIA.65 - Face ao possível impacte do projecto sobre as aves nocturnas, entre os km 11+000 e 17+000 e 21+000 e 27+000 do Sublanço Poente, deverão ser aplicadas medidas de minimização:

- O corte de espécies arbóreas deverá restringir-se ao mínimo possível;
- Na recuperação paisagística, deverá ser prevista a implementação de espécies arbóreas autóctones.

Da análise do PIP verifica-se que não foi implementada nenhuma cortina arbórea no troço entre os pk 2+500 a 8+500 (correspondente aos pk 21+000 a 27+000 do sublanço Poente do EP). Uma vez que na DIA se identificava esta área como sendo propícia à ocorrência de aves nocturnas, e consequentemente uma área de grande probabilidade de atropelamento das mesmas, considera-se que o PIP deve ser revisto em função da reavaliação da necessidade de implementar cortinas arbóreas nas zonas potencialmente mais problemáticas.

DIA.66 - Realização de sessões de sensibilização ambiental direccionadas à equipa envolvida na construção, principalmente no que respeita ao sítio Samil, uma vez que esta área aparenta ser um descampado sem interesse produtivo e por conseguinte parece não ter valor conservacionista para a maioria das pessoas.

DIA.67 - Assegurar o acompanhamento sistemático por técnicos competentes da frente de obra, durante as fases de desmatção e terraplenagem da camada superficial de terreno, de forma a obstar à degradação ou destruição dos elementos importantes do património natural e da conservação da natureza, bem como detectar outros que venham eventualmente a aparecer.

O RECAPE responde a estas medidas da DIA.

DIA.68 - Em fase de elaboração do Projecto de Execução deverá ocorrer uma articulação forte da equipa responsável com os técnicos do ICNB/PNAL/PNM.

DIA.69 - As medidas de minimização propostas deverão ser aferidas conforme os resultados obtidos ao fim do primeiro ano da monitorização a efectuar na fase de exploração, que poderão determinar a necessidade de revisão de medidas propostas ou mesmo a implementação de outras.

O RECAPE informa que a Subconcessionária estabeleceu com o ICNB, nomeadamente com o Parque Natural do Alvão, o procedimento a adoptar para toda a Subconcessão Transmontana, nomeadamente no que respeita às recomendações a considerar no desenvolvimento do projecto, nos estudos da componente biológica e no Plano de Monitorização para toda a subconcessão.

O ICNB pronunciou-se favoravelmente ao RECAPE, devendo a subconcessionária articular-se com este organismo, no sentido de dar cumprimento ao preconizado no Parecer emitido por aquela entidade.

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução
"Lote 3 da Subconcessão Auto-Estrada Transmontana - A4/IP4 - Vila Real (Parada de Cunhos)/Quintanilha"



6.2.3.2 Ruído

DIA.70 - Em fase de projecto de execução deverá ser apresentado um estudo que inclua:

- **A avaliação rigorosa dos impactes, em todas as situações sensíveis existentes e previstas, para o ano de início de exploração, um ano intermédio e o ano horizonte de projecto;**
- **A tipologia, materiais, extensão e dimensionamento das medidas preconizadas atendendo às características do projecto de execução, com indicação da sua eficácia quer ao nível do piso térreo quer ao nível do(s) piso(s) superior(es) da(s) habitações.**

O RECAPE apresenta uma nova avaliação de impactes sobre o ambiente sonoro para as fases de construção e exploração para os locais com ocupação sensível localizados na envolvente do Lote 10 (Tomo 23.3 – Anexos Técnicos, Anexo F – Ambiente Sonoro).

Na ausência de classificação acústica por parte da Câmara Municipal de Bragança, foram considerados para efeitos de avaliação os valores limite fixados para zona não classificada, isto é 63 e 53 dB(A) para os indicadores L_{den} e L_n respectivamente.

Na fase de construção, deveria ter sido efectuada uma avaliação de impactes sobre o ambiente sonoro, ainda que qualitativa, com base nas emissões dos equipamentos usados na construção de rodovias.

Para esta fase, deverão ser adoptadas as medidas CE8 e CE103 a CE105 propostas nas Cláusulas Ambientais Integradas no Caderno de Encargos da Obra (Tomo 23.5), bem como as medidas propostas no RECAPE (Volume 24.1 – Projecto de Protecção Sonora).

Na fase de exploração, a avaliação de impactes foi efectuada com base nos resultados da previsão dos valores de L_{den} e L_n para os anos de 2011, 2021 e 2038.

A análise foi realizada de duas formas distintas:

- Cálculo dos valores de L_{den} e L_n pontuais para o receptor sensível, identificado na envolvente do Lote.
- Elaboração de Mapas de Ruído para os mesmos indicadores.

Os resultados apresentados permitem concluir que a rodovia será responsável por acréscimos nos níveis de ruído ambiente que determinarão o incumprimento do Critério de Exposição Máxima nas cinco Situações avaliadas em 2021, ano de dimensionamento das medidas de minimização.

Neste contexto, há a referir que deverão ainda ser apresentados os níveis de ruído previstos para os seguintes receptores:

**Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução
“Lote 3 da Subconcessão Auto-Estrada Transmontana - A4/IP4 - Vila Real (Parada de Cunhos)/Quintanilha”**



- cerca do km 7+975, lado direito do traçado;
- cerca do km 15+100, lado direito do traçado;
- cerca do km 15+650, lado direito do traçado.

bem como, as respectivas medidas de minimização, caso se verifique da sua necessidade.

No Projecto de Medidas de Minimização do RECAPE (Volume 24.1 – Protecção Sonora) é preconizada a instalação de duas barreiras acústicas para protecção dos receptores em incumprimento. As características das barreiras propostas são apresentadas no quadro seguinte.

Barreira	Lado	Km inicial	Km final	Altura (m)	Tipo
B1	Esquerdo	8+925	9+175	3.0	Reflectora
B2	Direito	9+400	9+750	1.5	Reflectora

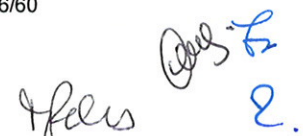
Relativamente às medidas propostas, há a referir em primeiro lugar que deverão dar cumprimento às disposições do Regulamento Geral de Ruído (nº 2 do Artigo 13º), vertidas na medida 72 da DIA, segundo as quais deverão ser adoptadas em primeiro lugar medidas de redução na fonte de ruído e só depois medidas de redução no meio de propagação.

Assim, o estudo acústico deverá ser revisto no sentido de cumprir a legislação em vigor em matéria de ruído ambiente, devendo considerar-se em primeiro lugar a aplicação de um pavimento menos ruidoso na plena via do Lote 3, com eficácia de redução devidamente comprovada, e, só depois, a instalação de barreiras acústicas nos locais onde ainda permanecerem situações de incumprimento.

Relativamente ao estudo agora apresentado, há ainda a referir que devem ser propostas medidas de minimização para os receptores avaliados nas Situações 1, 4 e 5, uma vez que estarão em situação de incumprimento, no ano de 2021.

Por último, há ainda a referir que as barreiras acústicas B1 e B2 devem ser compatibilizadas com as PS 8.1 e PS 9.1.

O estudo a efectuar deverá ser apresentado à EP, S.A. para análise e aprovação num prazo de dois meses.



DIA.71 - A definição das soluções a adoptar para as barreiras acústicas deverá equacionar a minimização de impactes sobre os outros descritores, decorrentes nomeadamente do efeito barreira, ensombramento e sobre a paisagem.

De acordo com o referido no RECAPE, não se prevê a ocorrência de impactes ao nível do ensombramento, uma vez que os receptores a proteger estão a distâncias de cerca de 50 m (B2) e de 90 m (B1).

O enquadramento paisagístico das barreiras propostas no RECAPE foi adequadamente considerado no Plano de Integração Paisagístico, prevendo-se plantações arbóreas junto às barreiras.

DIA.72 - O uso de pavimento menos ruidoso deve ser sempre encarado como primeira medida a adoptar, em particular quando a eficácia das medidas, necessária ao cumprimento da legislação, não justifique a instalação de uma barreira acústica.

Já respondido na medida 70.

6.2.3.3 PATRIMÓNIO CULTURAL CONSTRUÍDO E ARQUEOLÓGICO

DIA.74 – Para além das medidas de minimização apresentadas no EIA, deverão ainda ser cumpridas as demais:

Complexo rural da ribeira de Jorgais (nº16); Quinta da Ribeira de Noura (nº 23); Moinho da Ribeira de Vale de Moinhos (nº 32); Pombal de Vilar (nº 36) e Pombal de Samir (nº 38):

Devem ser tomadas medidas que se adaptem ao valor patrimonial dos elementos em causa, compreendendo a execução de tarefas de registo de campo (memória descritiva, recorrendo a testemunhos orais, caracterização arquitectónica, registo fotográfico pormenorizado e desenho de toda a estrutura apoiado num levantamento topográfico), bem como pesquisa bibliográfica, procurando assim definir um enquadramento histórico-cultural e social do património em causa;

Devem ser contactadas as entidades municipais de modo a que se proceda à recolha de elementos que possam ter enquadramento em eventuais núcleos museológicos (caso se verifique uma efectiva afectação da obra sobre estes locais);

No caso de ser possível preservar estes imóveis, deverá ser executada a delimitação física de um perímetro de segurança de pelo menos 10m durante a execução da obra, assegurando assim a inexistência de trabalhos na área vedada.

O IGESPAR considera que o desenvolvimento de uma nova solução de traçado, bem como a realização de sondagens arqueológicas de diagnóstico, facultando o afastamento ao povoado da Murada, permitiu a salvaguarda deste sítio.

No que concerne ao Complexo Ruiral de Jorjais, o IGESPAR considera que não foi dado cumprimento a esta medida da DIA, uma vez que ao contrário do que se encontra mencionado no relatório técnico, as medidas de minimização preconizadas para este elemento não se encontram incluídas no Anexo G.

DIA.75 - Todos os sítios arqueológicos a afectar pelo projecto deverão estar sujeitos a intervenção arqueológica preventiva.

O facto de terem sido executadas as sondagens arqueológicas junto ao povoado da Murada, resulta de um cumprimento desta medida 75 da DIA, segundo o parecer da tutela.

DIA.76 - Deverá ser realizada a prospecção arqueológica sistemática ao longo da solução escolhida, num corredor de 200 m para cada lado do eixo da via. Desde que possível e sempre que se preveja a afectação de qualquer vestígio arqueológico, devem ser previstos acertos da via dentro desse corredor, antes de serem propostas quaisquer outras medidas de minimização intrusivas, como sondagens arqueológicas ou a escavação em área.

O IGESPAR considera que foi dado cumprimento à DIA, devendo ser tida em consideração a ocorrência nº1 – Minas de Balsa, sendo essencial a realização de um estudo de caracterização do complexo de galerias, por forma a verificar se a implantação do projecto rodoviário irá causar impactos directos sobre esta ocorrência patrimonial.

No seguimento do anteriormente mencionado, o parecer da DRCNorte, também considera necessário efectuar uma prospecção ao interior das galerias, com o objectivo de identificar a sua implantação, para posteriormente ser realizada uma avaliação de impactes e consequentemente propor eventuais medidas minimizadoras para as estruturas subterrâneas.

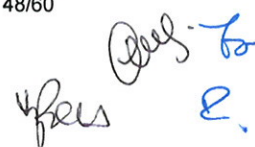
DIA.77 - Em caso de não ser possível determinar a importância científica e patrimonial das ocorrências identificadas durante as prospecções sistemáticas, deverão ser efectuadas sondagens de diagnóstico; os resultados das sondagens arqueológicas poderão determinar acertos de traçado de forma a minimizar a afectação de sítios.

Considerou-se que foi dado cumprimento a esta medida da DIA.

DIA.78 - Deverá ser elaborada uma carta de visibilidades dos solos resultante da prospecção sistemática.

A entidade tutelar considera que esta medida da DIA foi cumprida.

DIA.79 - Deverá ser realizado o levantamento pormenorizado das ocorrências patrimoniais a serem directamente afectadas pelo projecto através do registo gráfico, fotográfico e memória descritiva.



O IGESPAR considera que esta medida deve ser aplicada a todas as ocorrências consideradas no RECAPE, bem como a todas as que foram identificadas no Estudo de Incidências Ambientais e que terão impactes directos por parte do projecto rodoviário.

DIA.80 - Deverão ser relocizadas as ocorrências identificadas com implantação cartográfica à escala do projecto de execução.

Considera-se que a medida foi cumprida, de acordo com o parecer do IGESPAR.

DIA.81 - As medidas de carácter intrusivo (sondagens e escavações) devem ser realizadas antes de definido o projecto de execução para que os resultados daí decorrentes possam ser avaliados e equacionada a eventual preservação de sítios.

Considerou-se que esta medida foi cumprida, de acordo com o IGESPAR, através da realização das sondagens arqueológicas no povoado da Murada, com o objectivo de verificar a existência de vestígios arqueológicos.

DIA.82 - Na fase de RECAPE devem ser relocizadas e descritas as ocorrências detectadas a posteriori do EIA, que constam neste parecer, de forma a não serem afectadas pela instalação dos estaleiros, acessos à obra e áreas de empréstimo/depósito de inertes.

O IGESPAR considera que foi dado cumprimento a esta medida, tendo a mesma sido incluída nas Cláusulas Ambientais integradas no Caderno de Encargos de Obra, através da Planta de Restrições à implantação de estaleiros e outros apoios de obra.

DIA.83 - Os projectos de execução e as unidades funcionais da obra, bem com estaleiros, acessos à obra e áreas de empréstimo/depósito de inertes deverão ser ajustados de forma a compatibilizar as mesmas com as ocorrências patrimoniais identificadas.

O IGESPAR considera que foi dado cumprimento a esta medida, tendo a mesma sido incluída nas Cláusulas Ambientais integradas no Caderno de Encargos de Obra.



DIA.84 - A sensibilidade patrimonial da área objecto de estudo, aliada a eventuais lacunas de conhecimento (impostas pelas condicionantes verificadas na realização de trabalhos de campo) justificam a definição de um programa de monitorização a desenvolver na fase de implementação do projecto.

DIA.85 - Deverá ser efectuada uma prospecção arqueológica sistemática, após a desmatção, das áreas de incidência de reduzida visibilidade, de forma a colmatar as lacunas de conhecimento, bem como as áreas de depósitos temporários e empréstimos de inertes, caso se situem fora das áreas já prospectadas. Em caso de não ser possível determinar a importância científica e patrimonial de outras ocorrências então identificadas, deverão ser efectuadas sondagens de diagnóstico.

DIA.86 - Deverá prever-se o acompanhamento arqueológico integral de todas as operações que impliquem movimentações de terras (desmatções, escavações, terraplenagens, depósitos e empréstimos e inertes), não apenas na fase de construção, mas desde as suas fases preparatórias, como a instalação dos estaleiros, abertura de caminhos e desmatção. O acompanhamento deverá ser continuado e efectivo pelo que, se houver mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo, terá que se garantir o acompanhamento de todas as frentes.

DIA.87 - Os resultados obtidos no acompanhamento arqueológico poderão determinar a adopção de medidas de minimização específicas (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras). Os achados móveis efectuados no decurso desta medida deverão ser colocados em depósito credenciado pelo organismo de tutela do património cultural.

DIA.88 - As ocorrências arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra devem, tanto quanto possível, e em função do seu valor patrimonial, ser conservadas in situ, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação actual.

DIA.89 - Todas as ocorrências integráveis na categoria de património edificado possuidoras de valoração patrimonial igual ou superior a Elevado e que sejam afectadas indirectamente pela sua localização a menos de 50 m de qualquer dos elementos da obra devem ser dotadas de um plano de monitorização de fendas, particularmente as ocorrências identificadas em áreas que serão objecto de rebentamento de rocha, devendo estas serem vertidas em termos das medidas específicas das respectivas ocorrências.

DIA.90 - Foi também identificado um elevado número de arqueossítios e de ocorrências patrimoniais de cariz arquitectónico e etnográfico que poderão sofrer impactes indirectos com a implementação do projecto objecto de estudo. Para estes deverão considerar-se, genericamente, as medidas definidas e referidas anteriormente (adaptadas à especificidade de cada ocorrência), caso se verifique a alteração do traçado ou a definição de trabalhos de apoio à construção do futuro IP4 (como por exemplo estaleiros e vias de circulação) que coincidam com estes elementos. Durante a fase de construção devem ser sinalizados e delimitados perímetros de protecção onde se prevê a proximidade de actividades de obra.

O IGESPAR, considera que "face ao exposto, considera-se que o RECAPE deu na generalidade cumprimento à DIA. Dever-se-á porém ter em consideração a avaliação do Estudo de Incidências Ambientais e as medidas de minimização propostas, assim como outras de carácter mais específico elencadas ao longo deste parecer, nomeadamente as respeitantes às medidas da DIA 74, 76 e 79."

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução
"Lote 3 da Subconcessão Auto-Estrada Transmontana - A4/IP4 - Vila Real (Parada de Cunhos)/Quintanilha"



No que concerne ao parecer emitido pela Direcção Regional da Cultura do Norte, essa entidade conclui que o processo relativo ao Lote 3, "(...) *está em condições de merecer parecer favorável deste organismo, condicionado à introdução da medida de minimização específica relativamente à ocorrência nº1 e da eliminação da menção à equipa técnica no Plano de Salvaguarda do Património.*"

6.2.3.4 PAISAGEM

DIA.91 - A programação dos trabalhos terá que contemplar a minimização do tempo em que os solos ficam descobertos, sendo que o revestimento vegetal dos taludes de escavação e aterro deverá ser efectuada assim que possível.

A Medida CE.58 apresentada no Volume 23.5 – Cláusula Ambientais Integradas no Caderno de Encargos da Obra, dá resposta a esta medida da DIA.

DIA. 92 - Deverá ser apresentada a avaliação detalhada dos impactes paisagísticos, analisando todas as situações críticas e apresentando as respectivas medidas de minimização, de forma específica, a fim de permitir a sua consideração no Projecto de Integração Paisagística (PIP) e a sua implementação. Particular desenvolvimento deverá ser dado às situações decorrentes dos taludes de escavação e aterro de maior dimensão, para as quais deverão ser apresentadas, caso a caso, as medidas específicas que permitam uma adequada integração na envolvente.

Para que se possa considerar que o RECAPE dá resposta a esta medida da DIA, solicita-se que seja dada resposta aos seguintes aspectos.

Da análise efectuada ao PIP verificou-se a ocorrência de alguns troços de estrada existente a desactivar e renaturalizar, que apesar de mencionados nas peças escritas, terão que ser devidamente assinalados nas peças desenhadas. São eles, o troço compreendido entre os pk 10+800 e pk 12+200 e os dois troços da actual EN212 com cerca de 80 metros de comprimento, na proximidade do pk 9+500, a desctivar devido à construção do Restabelecimento 9.1.

Quanto à existência de taludes que necessitam de um reforço suplementar para assegurar a sua estabilidade, o projecto dá conta de situações para as quais se necessitará de recorrer à aplicação de Rede metálica, aplicação esporádica de pregagens, malhassol e betão projectado. Contudo como o recurso a soluções de contenção de taludes desta natureza, se associa a um resultado visual final geralmente muito negativo, solicita-se que o seu emprego apenas ocorra, quando com base no Estudo Geológico-geotécnico, se demonstrar a impossibilidade de recorrer a outra técnica de estabilização natural, com menores impactes visuais associados.

A título de exemplo refira-se as mantas hidráulicas, que aplicadas hidraulicamente sobre a superfície do terreno, proporcionam um controlo imediato da erosão superficial e um meio óptimo

de fixação e protecção das sementes. E as redes tridimensionais tipo "3D MAT VIDA" que por serem maleáveis se moldam ao terreno natural, reforçando o controlo da erosão proporcionando a microestabilidade do solo através dum sistema artificial de fixação das raízes da vegetação que sobre ela for hidrossemeada.

DIA. 93 - O PIP deverá:

- **A) Contemplar o transplante, a efectuar por pessoal especializado, dos exemplares arbóreos de carvalhos sempre que possível;**
 - **B) Prever o revestimento vegetal de todas as áreas afectadas, nomeadamente taludes de escavação e aterro, faixas adjacentes até à vedação, interiores dos ramos dos nós, rotundas, áreas sobranceiras, estaleiros, áreas de depósito e de empréstimo;**
 - **C) Contemplar a utilização preferencial de espécies vegetais autóctones (nas situações menos urbanas), adaptadas às características edafo-climáticas do meio;**
 - **D) Detalhar o projecto de recuperação de linhas de água afectadas, as quais deverão ser integralmente recuperadas após a intervenção, com espécies características da mata ribeirinha de forma a potenciar a sua utilização pela fauna;**
 - **E) Detalhar o projecto a implementar na recuperação das áreas afectadas pela construção de todos os viadutos (incluindo áreas sob o tabuleiro) de forma a restabelecer a vegetação ripícola e potenciar a sua utilização pela fauna;**
 - **F) Integrar os resultados e orientações do estudo a desenvolver relativo aos restabelecimentos que poderão ser adaptados para a passagem de fauna.**
-
- A) É dada resposta a esta medida da DIA, na medida CE.59 do Vol. 23.5 – Cláusulas Ambientais Integradas no Caderno de Encargos da Obra.
 - B) É dada resposta a esta medida da DIA, no PIP e através da medida CE.57 do Vol. 23.5 - Cláusulas Ambientais Integradas no Caderno de Encargos da Obra.
 - C) O PIP parcialmente dá resposta a esta medida. Contudo, para dar cumprimento às recomendações do parecer do ICNB de 02-06-2010, solicita-se que se proceda à substituição das seguintes espécies vegetais:
 - *Quercus robur* por *Quercus Pyrenaica*;
 - *Lygos monosperma* e *Rhamnus alaternus* por *Lupinus angustifolius*;
 - *Trifolium fragiferum* por *Trifolium incarnatum*;
 - *Thymus capitellatus* por *Thymus caespititius*;
 - *Festuca rubra fallax* por *Festuca rubra genuína* (Hack) ou outra subespécie nativa de Portugal;

- *Cupressus sempervirens* por *Cupressus lusitanica*.
- D) e E) No que respeita à Proposta de Integração /Recuperação do PIP para a zona sob a ponte da Ribeira de Jorjais (km 2+000) e do Rio Tinhela (km 14+400) existem omissões de informação ao nível das peças desenhadas, que terão que ser colmatadas mediante a apresentação do seguinte: A Planta de Plantações terá que conter a representação do Plano de Plantação de árvores e de arbustos (com espécies actualmente existentes, incluindo *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior*), a criar junto às linhas de água para minimizar a afectação destas galerias ripícolas, e da zona de pedras para refúgio da fauna, conforme o corte esquemático apresentado na Fig 2.2 do Vol. 7-PIP e nos Desenhos nº005-03-PE-07-DR-001-AO e nº005-03-PE-07-DR-002-AO.
- F) A proposta de integração paisagística para as passagens mistas, mostrada nas peças desenhadas do PIP, terá que ser completada, mediante a representação dos corredores de pedra e vegetação para encaminhamento da fauna, de acordo com o proposto esquematicamente nas Figuras nº 4.3 e nº 4.2.2.

Neste âmbito solicita-se ainda que o PIP seja completado mediante a implementação de corredores de vegetação junto à entrada Norte da PH/PF/PA9 (km 16+025).

Devem ainda ser implementadas todas as indicações e correcções referidas na análise da DIA.22

Na revisão do PIP, solicita-se que, para além das recomendações acima apresentadas, sejam igualmente consideradas as que são referidas na análise das medidas 22, 56, 57 e 65, bem como as que seguidamente se apresentam.

- No Nó de Murça, o PIP deverá contemplar a plantação de exemplares de *Quercus pyrenaica*, na área correspondente ao troço do IP4 a desactivar junto ao Ramo A.
- Relativamente às Barreiras Acústicas (BA) solicita-se que as peças desenhadas do PIP sejam corrigidas, uma vez que a legenda refere a existência de oito BA enquanto o desenho e as peças escritas do PIP apenas referem a existência de duas BA.
- Como as tramas de representação adoptadas para os Módulos 3 e 5 se confundem entre si solicita-se a alteração de uma delas.
- Da análise comparativa efectuada entre as peças escritas e desenhadas do PIP, verifica-se haver uma discrepância no que respeita à composição vegetal do Módulo 3. Solicita-se a

correção da legenda das peças desenhadas do PIP, substituindo no Módulo 3 os dois exemplares de Pt por dois exemplares de Lpe, conforme estipulado na memória do PIP.

- Quanto à dimensão das árvores e dos arbustos, solicita-se que sejam alteradas para as seguintes:

Árvores:

- De folha caduca: 1,5 m a 2,0 m de altura e PAP 12/14;
- De folha persistente: 1,0 m a 1,2 m de altura e PAP 8/10.

Arbustos:

- De folha caduca: 0,6 m a 1,2 m;
- De folha persistente: 0,4 m a 1,0 m.

Quanto à dimensão das covas de plantação, solicita-se que sejam alteradas para as seguintes:

As covas destinadas à plantação de arbustos, terão as seguintes dimensões:

- 0,40 m de profundidade e 0,40 m de diâmetro (ou lado).

As covas destinadas à plantação de árvores, terão as seguintes dimensões:

- Em banquetas e cristas de taludes: 0,80 m de profundidade e 0,80 m de diâmetro (ou lado).
- Nas zonas laterais: 0,80 m de profundidade e 1,00 m de diâmetro (ou lado).

O fundo e os lados das covas deverão ser picados para permitir uma melhor aderência da terra de enchimento.

Sempre que a terra retirada quando da abertura das covas seja de má qualidade, deverá ser substituída por terra arável.

6.2.4 PLANOS DE MONITORIZAÇÃO

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução
"Lote 3 da Subconcessão Auto-Estrada Transmontana - A4/IP4 - Vila Real (Parada de Cunhos)/Quintanilha"

Agosto-2010

54/60



DIA. 94 - Apresentação dos Programas de Monitorização relativos aos Recursos Hídricos, Ruído, Qualidade do Ar e Componente Biológica preconizados no EIA e no Parecer da CA, atendendo nomeadamente ao seguinte.

- **Recursos Hídricos:** Os programas de monitorização da Qualidade das Águas Superficiais e Subterrâneas apresentados deverão ser devidamente detalhados. No que se relaciona com a selecção dos pontos de amostragem das descargas da via deverá ter-se em atenção as situações mais representativas e de maior sensibilidade e vulnerabilidade à poluição. A calendarização das campanhas de amostragem deverá considerar a realização de uma campanha inicial destinada a efectuar uma correcta caracterização da situação de referência e antes do início da construção, que deverá abranger os períodos de amostragem definidos para as fases de construção e exploração, de forma a permitir a comparação com os resultados obtidos nestas fases do projecto, sendo que não se considera suficiente apenas a realização de uma campanha anual e amostragem. Os métodos analíticos e referência deverão ser os constantes do DL n.º 236/96 de 1 de Agosto, e definidos em função da avaliação a efectuar.
- **Componente Biológica:** O plano de Monitorização deverá pormenorizar nomeadamente as metodologias, técnicas e períodos de trabalho (explicitado segundo as fases de pré-construção, construção e exploração). Este Plano deverá contemplar os seguintes itens:

- Monitorização da fauna;
- Monitorização específica de lobo ibérico;
- Monitorização específica para os quirópteros;
- Monitorização dos atropelamentos;
- Monitorização das passagens;
- Monitorização da rede de vedação;
- Monitorização de flora e habitas;
- Monitorização da recuperação paisagística.

Programa de Monitorização dos Recursos Hídricos

Solicita-se que sejam tomadas em atenção as seguintes considerações no Programa de Monitorização dos Recursos Hídricos:

Relativamente às "Águas Superficiais e Águas de Escorrência", conforme referido no programa de monitorização proposto, um dos critérios considerados na definição dos pontos a monitorizar consistiu nas zonas hídricas sensíveis identificadas no Anexo D.

De acordo com a caracterização apresentada neste anexo, no Lote 3, estas zonas coincidem com as galerias ripícolas do rio Pinhão, da Ribeira de Jorjais e do rio Tinhela, por constituírem habitats prioritários, e com galerias ripícolas associadas às principais linhas de água, nomeadamente a da rib^a da Sabrosa.



No que respeita ao rio Pinhão, verifica-se que o programa de monitorização do Lote 2 inclui a monitorização deste rio, prevendo dois pontos de amostragem das águas superficiais, a montante e a jusante da zona de atravessamento do traçado, respectivamente. No entanto, para além destes pontos, e à semelhança do previsto na rib^a de Jorjais, deverá ser contemplado um ponto de descarga da plataforma do Lote 3 antes da travessia do rio Pinhão, que permita avaliar a contribuição deste Lote para o mesmo.

Da igual forma, deverão ser acrescentados dois pontos monitorização das águas de escorrência que drenam para o rio Tinhela.

Quanto à amostragem na fase de pré-construção, ao contrário do que se encontra referido no PGM (colheita de amostra no local onde se prevê o atravessamento pelo Lote 3), considera-se que se deve prever a monitorização a montante e a jusante da via.

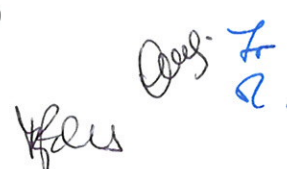
Na fase de construção, a frequência de amostragem dos parâmetros "*in situ*" deverá ser semanal durante a fase de terraplenagem na zona de influência da Captação Pública 1, em vez de mensal, como preconizado no caso geral.

Programa de Monitorização da Componente Biológica

Foi analisado o Plano de Monitorização da Componente Biológica proposto para a Concessão Transmontana. O Plano responde às solicitações do ICNB. No entanto, considera-se que o período de amostragem é insuficiente. Embora os pareceres do ICNB refiram um período mínimo de 3 anos, as espécies mais sensíveis e vulneráveis ao atropelamento e ao efeito-barreira provocado pelas estradas (ou seja as espécies que mais importa monitorizar) poderão demorar um período de tempo maior que esse para aprenderem a não temer as passagens de fauna e a utilizá-las com regularidade para atravessar a estrada. O facto de se utilizar um período de tempo inferior ao mínimo necessário para garantir esta aprendizagem e habituação pelas várias espécies poderá levar a uma subestimação nas taxas de utilização das passagens, o que por sua vez induzirá em conclusões enviesadas no que respeita ao benefício e eficácia das medidas de minimização implementadas. Assim, considera-se que o período de monitorização das passagens de fauna deveria ser no mínimo 5 anos.

Programa de Monitorização da recuperação Paisagística

A Subconcessionária deve garantir a manutenção das condições de todas as áreas intervencionadas no âmbito do PIP durante todo o período da concessão.



Programa de Monitorização do Ruído

O Plano de Monitorização, apresentado no RECAPE (Tomo 23.4 – Plano Geral de Monitorização) teve em conta a reavaliação de impactes sobre o ambiente sonoro agora efectuada, considerando-se, de uma forma geral, adequado ao projecto em causa.

Apenas de referir que, na fase de exploração, deverão ser incluídos nos locais de amostragem, os três receptores em falta na avaliação agora efectuada, caso os valores de L_{den} e L_n assim o justifiquem.

Caso se verifiquem situações de incumprimento nos receptores avaliados e/ou em locais que foram alvo de reclamação deverá proceder-se de imediato à implementação de medidas de minimização complementares.

6. PLANO DE PREVENÇÃO E GESTÃO DE RESÍDUOS DE CONSTRUÇÃO E DEMOLIÇÃO (PPGRD)

A Subconcessionária apresenta a 1ª versão do Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (PPGRCD). Após análise do mesmo, considera-se este documento deverá ser reformulado tendo em conta as considerações seguintes:

- a Portaria 961/98, de 10 de Novembro, referida na pág. 5/19, está revogada;
- no Quadro II d) deverá efectuar-se uma identificação do local de implantação do Lote 3 mais detalhada identificando o distrito, concelho e freguesias atravessadas;
- deverá retirar-se a referência aos "solos" presente no Quadro 2b), já que apenas as rochas serão alvo de britagem;
- as terras vegetais decapadas, que forem reutilizadas, deverão incluir o Quadro 3 b) – Prevenção de Resíduos;
- no Quadro 4, as alíneas a) e b) não apresentam conteúdo;
- os solos e rochas apresentados no Quadro 5, têm prevista a sua reutilização em outros lotes desta Subconcessão, pelo que deverão integrar o Quadro 3, devendo ser diferenciados daqueles que serão reutilizados neste lote;
- os resíduos verdes, Quadro 5, apresentam três operações de valorização possíveis R1, R3 ou R13. A Subconcessionária deverá definir apenas uma operação de valorização/reciclagem preconizada para estes resíduos, de forma a evitar a existência de opções. Caso seja

necessário, em obra, o Plano poderá ser alterado, desde que mereça a concordância do Dono de Obra.

7. ACOMPANHAMENTO PÚBLICO

Em cumprimento do preceituado no artigo 31º do Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio, alterado e republicado pelo Decreto-Lei nº 197/2005, 8 de Novembro, a Agência Portuguesa do Ambiente (APA) procedeu à abertura de um período de Acompanhamento Público, integrado na fase de pós-avaliação do Projecto "Lote 3 da A4/IP4 – Vila Real (Parada de Cunhos) / Bragança (Quintanilha)".

O período de Acompanhamento Público decorreu durante 10 dias úteis, de 21 de Maio a 4 de Junho de 2010, durante o qual o RECAPE esteve disponível para consulta na APA, na CCDR-Norte e nas Câmaras Municipais de Murça de Alijó. O Sumário Executivo também pôde ser consultado nas Juntas de Freguesia de Murça, Fiolhoso e Noura, do Concelho de Murça e Pópulo e Vila Verde, do Concelho de Alijó, bem como na Internet (www.apambiente.pt) e (www.estradasdeportugal.pt).

Os meios de publicitação levada a cabo pela APA foram os seguintes:

- afixação de Anúncio na CCDR-Norte, Câmara Municipal e Juntas de Freguesia acima referidas;
- envio de Circular às seguintes Entidades:

QUERCUS – Associação Nacional de Conservação da natureza – Núcleo Regional de Vila Real
GRUPO LOBO
Autoridade Florestal Nacional
Instituto de Meteorologia
Direcção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural
Instituto de Meteorologia
Direcção Regional de Economia do Norte
Direcção Geral de Geologia e Energia
Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro

- envio de Nota de Imprensa para os seguintes Órgãos de Comunicação Social:

"Jornal de Notícias"
"TSF - Rádio Jornal"
"Rádio Renascença"
"Rádio Comercial"
"RDP – Antena 1"
Jornal "Diário de Notícias"
Jornal "Correio da Manhã"
Jornal "Público"
Jornal "O Expresso"

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução
"Lote 3 da Subconcessão Auto-Estrada Transmontana - A4/IP4 - Vila Real (Parada de Cunhos)/Quintanilha"

Handwritten signatures and initials in blue ink.

Jornal "Sol"
Agência Lusa
RTP
SIC
TVI
Jornal "A Voz de Trás-os-Montes"
Jornal de Notícias de Vila Real
Rádio Universidade FM
Rádio Clube de Vila Real
Rádio Universidade Marão CRL

A APA remeteu à Entidade Licenciadora os resultados do Acompanhamento Público (Ofício Refª 341/09/GAIA, de 11-06-2010), informando que não foram recebidos pareceres relativos ao projecto do Lote 3 da A4/IP4 – Vila Real (Parada de Cunhos)/Quintanilha.

8. CONCLUSÕES

Em resultado da apreciação efectuada ao RECAPE do Projecto "Lote 3 da A4/IP4 – Vila Real (Parada de Cunhos) / Bragança (Quintanilha)" da Subconcessão do Auto-Estrada Transmontana, conclui-se que:

- O aterro entre os km 10+100 e 10+800 implica a artificialização de uma linha e água com expressão e com uma galeria ripícola bem definida, verificando-se ainda, pela observação da fotografia aérea e pela topografia do terreno, a eventual interferência com áreas inundáveis. Dados os impactes significativos associados ao traçado neste local (que ao contrário, do referido na p.222 do Relatório Técnico, não é evidente que sejam menos significativos que os verificados em fase de Estudo Prévio), solicita-se que o projecto seja revisto, aproximadamente entre o km 10+200 e o km 11+200, mediante ajustes do traçado e/ou adopção de soluções técnicas de contenção dos taludes de aterro, no mínimo nas seguintes extensões: lado esquerdo e direito, entre os km 10+200 e 10+400, e lado direito, entre os km 10+500 e 10+800, aproximadamente. Também se solicita a substituição da PH/PF/PA5 por um pontão com cerca de 15m de largura, que salvguarde o mais possível a galeria ripícola, o qual deverá ser executado, preferencialmente, através de estrutura pré-fabricada, de forma a não aumentar o impacte sobre o habitat;
- à excepção das lacunas e/ou falhas do RECAPE expostas no presente Parecer, a globalidade das condições e medidas estabelecidas na DIA emitida em fase de Estudo Prévio do "IP4 – Vila Real (Parada de Cunhos)/Bragança (Quintanilha)", mereceram resposta satisfatória no RECAPE.

**Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução
"Lote 3 da Subconcessão Auto-Estrada Transmontana - A4/IP4 - Vila Real (Parada de Cunhos)/Quintanilha"**



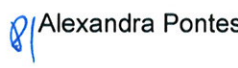
Sendo assim, sem prejuízo da resposta ao solicitado na alínea a), entende-se que os estudos a apresentar e restantes questões a aprofundar/rectificar não são impeditivos da autorização/licenciamento da obra, devendo a Subconcessionária apresentar à Estradas de Portugal, SA, para análise e aprovação, todos os esclarecimentos, estudos e documentos em falta ou a rectificar, referidos ao longo do presente Parecer, no prazo máximo de um mês.

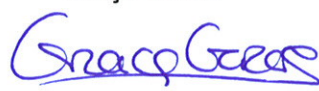
Mais se salienta a importância de serem devidamente considerados os pareceres emitidos pelas entidades consultadas, sobre o Lote 3.

Almada, 18 de Agosto de 2010.

Elaborado por:


Ângela Branco
(Arqueóloga)


Alexandra Pontes
(Engenheira do Ambiente)


Graça Garcia
(Bióloga)


Isabel Serrano Rebelo
(Arquiteta Paisagista)


Maria João Palma
(Engenheira do Ambiente)


Maria João Silva Oliveira
(Engenheira do Ambiente)

ANEXO 1

**DESPACHO DE SUA EXCELÊNCIA O SECRETÁRIO DE ESTADO DO AMBIENTE, DATADO DE 9
DE DEZEMBRO DE 2008**

**Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução
"Lote 3 da Subconcessão Auto-Estrada Transmontana - A4/IP4 - Vila Real (Parada de Cunhos)/Quintanilha"**

Agosto-2010

SEA - 351 213231672
Data: 09-12-2008



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

C/Conhecimento:

- MAOTDR
- MOPTC
- SEAOPC

Exmo. Senhor
Presidente do Conselho de Administração
Estradas de Portugal, EPE
Praça da Portagem - Pragal
2800-255 Almada

Exmo. Senhor
Presidente do Conselho Directivo
Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias IP
Rua dos Lusíadas, 9 - 4º Frt.
1300-364 Lisboa

Síntese

Síntese

Síntese

Data

09-12-2008

*Na sua resposta coloque
sempre esta ref.^a
Processo nº 04.3
Reg. 6670*

Assunto: PEDIDO DE ALTERAÇÃO DA DIA
INFORMAÇÃO APA N.º 348/08/GAIA DE 05-12-2008.

Em resposta aos vossos ofícios n.ºs 150977 de 3-12-2008 e 1771 de 3-12-2008, encarrega-me Sua Excelência o Secretário de Estado do Ambiente de remeter a V. Exa. a documentação mencionada em epígrafe, sobre a qual exarou o despacho que a seguir se transcreve:

"Visto. Emiti a correspondente alteração das DIA dos projectos em causa, com vista a acometer a verificação da conformidade com as DIA à entidade licenciadora, salvo no caso do projecto "Variante de Faro - 2ª fase" visto a respectiva DIA ter sido emitida sobre um projecto de execução, logo sem fase de RECAPE.

Dê-se conhecimento da alteração das DIA aos Senhores MAOTDR, MOPTC e SEAOPC.

*Ass. Humberto D. Rosa
9/12/2008*

EP - ESTRADAS DE PORTUGAL, S.A.	
SRC	
Entrada N.º	226651
10 DEZ. 2008	
Ao	CAMB
Para	
10/12/08	

Eduardo Andrade Gomes
Vice-Presidente

*3 EP
Culminou o dia de trabalho
pelo
09.12.11*

*Ass. To
E.*

351 213231672



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Com os melhores cumprimentos,

O Chefe do Gabinete

Carlos Brito de Sá

Anexo: O mencionado.
MJCAE

Handwritten notes and signatures in the bottom right corner, including "Rafael", "Cous", and "To".



351 213231672
AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE

Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e da Energia

Informação nº 348/08 / GAIA

Data 2008 - 12 - 05

A Comissão de Acompanhamento e
Supervisão do Estudo do Ambiente,
Com o seguinte parecer:

2008 12 05

António Gonçalves Henriques
Direcção-Geral

Propõe-se o envio ao
Gabinete SEA, em a mesma
ocasião.

2008.12.05

Fernanda Santiago
Subdirectora-Geral

Visto. Emite a correspondente
alteração das DIA do projecto
em curso, com vista a acometer
a verificação da conformidade
com a DIA a entidade licenciadora,
salvo no caso do projecto "Variante
de Faro - 2ª fase" visto a respectiva
DIA ter sido emitida sobre um
projecto de execução, logo sem fase
de PECAPE.

Dá-se conhecimento da alteração
das DIA aos Senhores MAJOR,
MOPTC e SETOPC.

9/12/2008

Assunto: **Pedido de Alteração da DIA**

Foi enviado pelo Gabinete de Sua Excelência o Secretário de Estado do Ambiente (fax SEA Of nº 4710 de 4.12.2008) um pedido de parecer relativamente aos ofícios remetidos pelo Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias (INIR) e pelas Estradas de Portugal (EP) solicitando a alteração da entidade de verificação da DIA (Autoridade de AIA) no sentido de possibilitar a apreciação pela entidade licenciadora, ao abrigo do nº 2 do artº 28º do Decreto-Lei nº 69/2000 de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-lei nº 197/2005, de 8 de Novembro e a Portaria nº 330/2001, de 2 de Abril.

Tendo em atenção a carência de meios humanos qualificados e a grande acumulação de processos de AIA em curso, o GAIA não poderá analisar devidamente todos os relatórios da

1
H. Lourenço
9/12/2008



351 213231672

Informação nº 348/08 / GA1A

Data 2008 - 12 - 05

conformidade dos projectos de execução com as respectivas DIA, nos curtos prazos exigidos, pelo que não vemos qualquer impedimento a que seja a entidade licenciadora a realizar a verificação do cumprimento das DIA, sem prejuízo do disposto no artigo 24º do referido decreto-lei., desde que sejam cumpridas todas as demais normas legais em vigor, sejam consultadas as entidades competentes em razão da matéria objecto da análise e sejam adoptadas as boas práticas de verificação das DIA.

À consideração superior.

A Chefe de Divisão
(em substituição)

A handwritten signature in blue ink, which appears to read "Cristina Russo".

Cristina Russo

CR

Several handwritten signatures and initials in blue ink are located at the bottom right of the page. One signature is clearly "Russo", and there are other initials and signatures that are less legible.

351 213231672



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Alteração a Declarações de Impacte Ambiental (DIA) de projectos de infra-estruturas rodoviárias

- Considerando os pedidos de alteração às DIA abaixo referidas efectuados pela EP - Estradas de Portugal, S.A. e pelo Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I.P.;
- Considerando o actual quadro económico, em que se reveste de especial importância imprimir a maior celeridade possível às iniciativas que promovam a dinamização da economia portuguesa, sem comprometer o rigor que impõe a salvaguarda dos valores ambientais;
- Considerando que os projectos abaixo referidos estão integrados em subconcessões rodoviárias de grande importância para o desenvolvimento do País;
- Considerando que os referidos projectos foram sujeitos a avaliação de impacte ambiental (AIA), em fase de estudo prévio, de anteprojecto ou projecto base, e que foram objecto de declarações de impacte ambiental (DIA) favoráveis condicionadas;
- Considerando que as respectivas DIA, ao abrigo do n.º 2 do artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, estabeleceram que a verificação da conformidade do projecto de execução com a DIA carece de apreciação pela Autoridade de AIA;
- Considerando que ao abrigo do n.º 2 do artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, tal verificação poderá ser efectuada em sede de licenciamento pela entidade competente para a licença;
- Considerando que, caso a referida verificação seja efectuada pela entidade licenciadora, sem prejuízo do disposto no artigo 24.º do referido Decreto-Lei e das consultas tidas por necessárias às entidades competentes em razão da matéria, poder-se-á obter maior celeridade no processo de verificação da conformidade do projecto de execução com a DIA e do respectivo licenciamento e início da fase de construção;
- Considerando o parecer favorável da Autoridade de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) relativo aos pedidos de alteração das DIA referidas;

Relativamente às DIA:

- "IP2 Vale Benfeito / Ponte do Sabor" (Estudo Prévio), emitida a 3 de Dezembro de 2003, válida até 3 de Dezembro de 2009;
- "IP 2 Lanço Trancoso / Celorico da Beira / IP5 - Projecto Base, Ligação do IP2 a Vila Franca das Naves - Projecto Base, Ligação do IP2 à EN 102 - Projecto de Execução, Beneficição da EN 102 - Projecto de Execução", emitida a 28 de Agosto de 2006, válida até 28 de Agosto de 2009;
- "IP2 - Variante Nascente de Évora" (Estudo Prévio), emitida a 11 de Janeiro de 2005, válida até 11 de Janeiro de 2009;
- "IP4 Vila-Real (Parada de Cunhos) / Bragança (Quintanilha)" (Estudo Prévio), emitida a 28 de Setembro de 2007, válida até 28 de Setembro de 2010;
- "IP8 - Santiago do Cacém, IP2 - Variante Poente a Beja e Variante Nascente a Beja" (Estudo Prévio), emitida a 9 de Janeiro de 2004, válida até 9 de Janeiro de 2010;

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- "IC2 – Variante da Batalha" (Estudo Prévio), emitida a 29 de Setembro de 2003, válida até 31 de Dezembro de 2009;
- "IC5 – Lanço IP1/IP2", (Estudo Prévio), emitida a 2 de Dezembro de 2003, válida até 2 de Dezembro de 2009;
- "IC5 – Nozelos (IP2) / Miranda do Douro (Duas Igrejas)", (Estudo Prévio), emitida a 10 de Janeiro de 2006, válida até 2 de Janeiro de 2010;
- "IC8 – Proença-a-Nova / IP2", (Estudo Prévio), emitida a 22 de Abril de 2005, válida até 22 de Abril de 2009;
- "IC9 – EN1 / Nô de Fátima (A1) e Variante à EN243 em Porto de Mós e IC9 – Fátima (A1) / Ourém (Alburitel)" (Estudo Prévio), emitida a 12 de Maio de 2006, válida até 12 de Maio de 2009;
- "IC32 – Circular Regional Interna da Península de Setúbal (CRIPS)" (Estudo Prévio), emitida a 6 de Setembro de 2005, válida até 6 de Setembro de 2009;
- "IC36 – Leiria Sul (IC2) / Leiria Nascente (COL)" (Projecto Base), emitida a 25 de Fevereiro de 2008, válida até 25 de Fevereiro de 2010;
- "EN242 – Variante à Nazaré" (Estudo Prévio), emitida a 13 de Março de 2003, válida até 31 de Dezembro de 2009;
- "ER377-2 – Costa da Caparica / Nova Vaga / IC32 (Prox.)", emitida a 26 de Janeiro de 2008, válida até 26 de Janeiro de 2010;
- "S. Brás de Alportel / Nô de Faro / Nô da Terceira Circular de Faro" (Estudo Prévio), emitida a 5 de Setembro de 2001, válida até 31 de Dezembro de 2009;
- "IP4 Amarante / Vila Real (IP3)" (Estudo Prévio), emitida a 12 de Agosto de 2005, válida até 12 de Agosto de 2009;
- "A32/IC2 Oliveira de Azeméis / IP 1 (S. Lourenço)", emitida a 30 de Novembro de 2006, válida até 30 de Novembro de 2009.

Onde se refere que a verificação da conformidade do projecto de execução com a DIA carece de apreciação pela Autoridade de AIA passa a referir-se que esta verificação seja feita em sede de licenciamento pela entidade competente para a licença.

Relativamente às DIA:

- "IP3 – Mealhada / Viseu (IP5) o IC12 – A1/IP1 (Mealhada)/Santa Comba Dão" (Estudo Prévio), emitida a 20 de Março de 2008, válida até 20 de Março de 2010;
- "IC3 – Tomar/Coimbra" (Estudo Prévio), emitida a 9 de Maio de 2008, válida até 9 de Maio de 2010;
- "IC12 – Cunas de Senhorim / Mangualde" (Projecto Base), emitida a 18 de Março de 2008, válida até 18 de Março de 2010;
- "Variante à EN395 – Guia/Albufeira" (Anteprojecto), emitida a 29 de Setembro de 2008, válida até 29 de Setembro de 2010.

No campo relativo à entidade de verificação da DIA, onde se lê "Autoridade de AIA" passa a ler-se "Entidade competente para a licença".

Handwritten signatures and initials:
 - "Cous" (top right)
 - "F" (top right)
 - "F" (bottom right)
 - "F" (bottom right)

351 213231672



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

A alteração a que agora procedo não exclui a garantia da execução das restantes condições preconizadas nas Declarações de Impacte Ambiental.

9 de Dezembro de 2008

O Secretário de Estado do Ambiente

Assinatura manuscrita de Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa.

Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa
(No uso das delegações de competências, despacho n.º 16162/2005 (2.ª série),
publicado no Diário da República de 25/07/2005)

Ass. Del. - F. P.



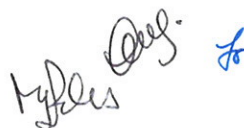
ANEXO 2

CONSULTA A ENTIDADES

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução

"Lote 3 da Subconcessão Auto-Estrada Transmontana - A4/IP4 - Vila Real (Parada de Cunhos)/Quintanilha"

Agosto-2010



Doc. 840528: 17-06-2010



00840528

Exmos. Senhores
Dr. Almerindo Marques
Eng.º Eduardo Gomes
Conselho de Administração
EP – Estradas de Portugal, S.A.
Praça da Portagem
2809-013 ALMADA

Sua referência	Sua comunicação	Nossa referência	Data
		DSA/DAA	15/06/2010 ID 840528

Assunto|Subject SUBCONCESSÃO AUTO-ESTRADA TRANSMONTANA
Lote 3 da A4/IP4 – Vila Real (Parada de Cunhos)/Bragança (Quintanilha)
RECAPE – Pedido de Parecer

No âmbito do assunto referido em epígrafe, deu entrada nesta CCDRN com o ID 833707, de 18.05.2010 o ofício remetido por V. Exa., onde solicita à CCDDR “contributo quanto à verificação das condições e medidas impostas na DIA para ocupação de solos da REN”.

Trata-se de um pedido de parecer solicitado pela EP – Estradas de Portugal, S. A., (entidade licenciadora) no âmbito da verificação da conformidade do projecto de execução com a DIA. De facto, o procedimento de Pós-avaliação está a ser desenvolvido pela EP – Estradas de Portugal, S. A., que atendendo aos considerandos enunciados na “Alteração a Declaração de Impacte Ambiental de Projectos de Infra-estruturas Rodoviárias”, solicitou a participação desta CCDRN.

O traçado da A4/IP4 Vila Real/Bragança foi submetido a procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), em fase de Estudo Prévio, tendo sido emitida uma Declaração de Impacte Ambiental favorável à Solução I, conjugada com a Alternativa 4, condicionada, entre outros aspectos, à apresentação de um estudo aprofundado numa fase anterior ao projecto de execução, da solução apresentada em sede de Audiência-Prévia – a Solução I.I “... que estabeleça a minimização dos impactes ambientais identificados, que avalie os possíveis impactes ambientais não avaliados no âmbito do procedimento de AIA e que inclua os resultados da auscultação do público interessado, bem como as medidas de minimização e planos de monitorização a serem aplicados.”

Neste sentido, o Lote 3 foi desenvolvido tendo em consideração o corredor de 400m aprovado em sede de AIA, inerente às soluções I e I.I e alternativa 4, correspondendo o traçado em estudo à Solução I, no Sublanço Poente, entre os Kms 18+200 a 35+180. No entanto, esta solução apresenta dois troços fora do corredor aprovado em sede de AIA (entre o Km 10+650 e 11+650 e entre o Km 12+950 e 14+100) e o aproveitamento da actual ponte sobre o Rio Tinhela, no sentido Poente/Nascente, construindo-se uma nova ponte no sentido Nascente/Poente, que pretendem, de



MINISTÉRIO DO AMBIENTE,
DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E
DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Handwritten signatures and initials

acordo com o disposto no RECAPE, dar cumprimento à DIA, no sentido de maximizar ainda mais a utilização das estruturas do actual IP4.

O Lote 3, tem aproximadamente 17,1Km de extensão, com desenvolvimento sudoeste-nordeste, iniciando-se imediatamente a seguir ao viaduto sobre o Rio Pinhão, pertencente ao Lote 2, desenvolvendo-se no sentido Nordeste até ao Nó de Pópulo, no concelho de Alijó. Trata-se de um lote que comporta 2 nós de ligação, 2 viadutos e 17 restabelecimentos. De uma forma geral, o Lote 3 aproveita, maioritariamente, a plataforma do actual IP4, com recurso a reperfilamentos, sempre que o IP4 não apresente características geométricas adequadas, tendo sido redefinido o Nó de Pópulo, conforme solicitado pela DIA "Redefinição do Nó de Pópulo, de modo a minimizar a afectação das habitações existentes junto do ramo do Nó (ao Km 27+000 do sublanço poente". No entanto, entre o Km 9+900 e 12+600, trata-se de um traçado novo, não existindo aproveitamento da plataforma do IP4.

Assim, tendo em conta que a alternativa agora proposta não foi analisada em fase de Estudo Prévio, uma vez que a solução se desenvolve parcialmente fora do corredor de 400m aprovado em sede de AIA, o RECAPE refere que foi realizada uma análise da viabilidade ambiental da alternativa supracitada, consubstanciando-se num Estudo de Incidências Ambientais.

De uma forma geral, os impactes sobre a REN e a RAN, ocorrem, essencialmente, na fase de construção, salientando-se que as actividades susceptíveis de provocar impactes negativos são:

- Movimentações de terras, decorrentes da desmatação, decapagem e terraplanagens com afectação de solos da RAN e REN pelas actividades inerentes à fase de instalação de equipamentos e infra-estruturas.
- Da afectação de linhas de água pelos trabalhos afectos às obras (nomeadamente emissão de poeiras).

Com o propósito de avaliar a impacte da construção desta infra-estrutura sobre a REN e RAN, foi elaborado um quadro com as áreas totais afectadas pelo projecto de execução, tendo-se concluído que existe maior afectação de áreas integrantes da REN - sistema "áreas com risco de erosão", do que de áreas da RAN.

Tipologia afectada		Área afectada (ha)
RAN		5,66
REN	Áreas com risco de erosão	10,14
	Áreas de máxima infiltração	0,02

Handwritten signatures and initials:
- "Aleg" (top right)
- "F. de" (middle right)
- "P." (bottom right)
- "H. de" (bottom left of signature area)

Por último, salienta-se que os impactes sobre as áreas da RAN são considerados negativos, significativos e de média magnitude.

No que se refere à REN, sistema “áreas com riscos de erosão”, os impactes espectáveis são considerados negativos, significativos e de magnitude média, sendo que as escavações serão responsáveis pelos impactes mais significativos. Refira-se, ainda, que existem dois vales encaixados que integram a REN, onde está prevista a execução de viadutos.

Finalmente, salienta-se que quando comparado com o Estudo Prévio, o Projecto de Execução prevê uma menor afectação de áreas integrantes da REN e da RAN, contudo, não podemos deixar de recordar que não foi este o traçado estudado em sede de AIA.

Embora, de uma forma geral, se possa concluir que o aproveitamento do traçado do actual IP4, quando comparado com o traçado do Estudo Prévio, permite minimizar a afectação de áreas de RAN, REN, reduzir as terraplanagens e a ocupação do solo, afastar-se de espaços urbanos e minimizar a interferência com áreas naturalizadas com elevada sensibilidade biológica, de que é exemplo o vale do Rio Tinhela.

No âmbito da verificação da conformidade da projecto com a DIA, constatou-se que, para além das alterações efectuadas ao Estudo Prévio, também foi elaborado um Projecto de Integração Paisagística que contempla as medidas de minimização propostas para a Paisagem e outros descritores ambientais com relevância, entre outros estudos complementares.

Finalmente e no que se refere ao lote 3, as recomendações específicas da DIA são as seguintes:

. “O PE a desenvolver deverá maximizar a utilização das estruturas do actual IP4 (plataforma, nós, restabelecimentos), e integrar as condicionantes decorrentes dos estudos a desenvolver;

De facto, o Projecto de Execução, quando comparado com o Estudo Prévio, maximiza o aproveitamento das estruturas do actual IP4 (plataforma, Nós e restabelecimentos). No entanto, parte do actual traçado está fora do corredor de 400m aprovado em sede de AIA, na fase de EP.

A nova solução prevê o aproveitamento do viaduto do rio Tinhela existente sobre o actual IP4, como via de circulação num dos sentidos (Poente-Nascente), prevendo-se a construção de um novo viaduto no outro sentido, de forma a minimizar a afectação do vale do Tinhela.

Os troços reaproveitados da plataforma actual do IP4 foram os seguintes:

. Entre os kms 0+000 e 0+300;



Handwritten signatures and initials:
Aves - To
H. Aires
Q.

- . Entre os kms 5+900 e 7+200;
- . Entre os kms 7+400 e 9+900;
- . Entre os kms 12+600 e 17+100.

Para os restantes troços do IP4 que não sejam integrados na A4, prevê-se a sua integração na rede viária local, através da construção de ligações à referida rede nas extremidades dos troços em causa.

. “Apresentação de uma solução de traçado, em fase de projecto de execução, que minimize os impactos sobre o povoado de Murada, incluindo o eventual desenvolvimento em escavação coberta (cerca do km 19+250 da Solução 1 do sublanço Poente)”;

Relativamente a esta medida cumpre informar que foi desenvolvida uma solução de traçado, que permite evitar a afectação sobre o povoado da Murada (km 1+050), tendo-se preconizado o afastamento do eixo para Norte, localizando-se a cerca de 200m do povoado (164m do talude), obtendo-se um afastamento adicional ao referido povoado, em cerca de 53 m em relação ao traçado do Estudo Prévio. De facto, a solução agora apresentada diminui a área ocupada pelos taludes de escavação em relação ao projecto da fase de Estudo Prévio.

. “Redefinição do nó 6 - Pópulo, de modo a minimizar a afectação das habitações existentes junto ao ramo do nó (ao km 27+000 do sublanço Poente)”.

O Nó de Pópulo destina-se a efectuar a articulação entre a auto-estrada A4, o IC5 - Lanço IP4 / IP2 em projecto de execução e a rede local (EN15).

Neste seguimento, o traçado desenvolvido em Projecto de Execução contempla a ripagem do traçado da plena via para Norte, de modo a sobrepor-se ao IP4 existente, garantindo igualmente a melhoria da articulação entre a A4 e o IC5 através de um duplo trompette simples.

Esta reconfiguração do Nó, incluindo a ligeira ripagem do traçado de Projecto de Execução para Norte, teve como objectivo o afastamento das habitações da povoação de Cabeça da Maria Gomes, melhorando, consequentemente, a articulação com a rede local. Desta forma, evita-se a ocupação de espaço urbano afecto à referida povoação e a afectação de algumas habitações, e melhora-se a articulação com a rede local.

Por último, vale a pena referir que a DIA recomenda a adaptação de algumas PS's, PI's e PH's, localizadas em zonas ecologicamente sensíveis, considerações que foram de alguma forma acauteladas.



Handwritten signatures and initials:
- "F. Alves" (signature)
- "Z. E." (initials)
- "F. Alves" (signature)
- "Z. E." (initials)

Relativamente à permeabilidade da via, constatou-se que foram analisadas todas as obras de arte que poderão ser utilizadas pela fauna de pequeno, médio e grande porte, e propostas as medidas de adaptação consideradas necessárias para cada um, de modo a garantir a permeabilidade da A4/IP4.

Fazem, ainda, parte integrante do RECAPE as cláusulas ambientais especiais que serão integradas no Caderno de Encargos da Obra, de forma a serem aplicadas pelo Empreiteiro.

Está prevista a implementação de um Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra, que tem como principais objectivos executar e avaliar a eficácia da implementação das medidas de minimização ambiental propostas, bem como o cumprimento da legislação ambiental aplicável.

Salienta-se, ainda, que o estaleiro previsto para o lote 3 se encontra localizado no lote 2, sendo denominado de Estaleiro de Justes. O estaleiro está situado numa antiga fábrica de tratamento de pedras naturais, localizando-se no lugar de Cardacedo, Freguesia de Parada de Pinhão, Concelho de Sabrosa, numa área já impermeabilizada subjacente a uma área industrial, sem condicionantes.

O Projecto de recuperação do estaleiro consta do Projecto de Estaleiro e prevê que no final da empreitada será efectuada a desactivação do estaleiro, compreendendo esta, a desmontagem de todas as instalações, a remoção das plataformas criadas e seus materiais constituintes. No final, serão repostas as condições iniciais do terreno.

No que se refere aos caminhos a utilizar durante a fase de construção será dada preferência à utilização de caminhos existentes, para além disso será utilizada a área expropriada para aceder à área em construção.

Genericamente pode concluir-se que relativamente aos descritores Ordenamento do Território e Uso do Solo, o Projecto de Execução parece não aportar maiores desvantagens que o Estudo Prévio. No entanto, o Projecto de Execução apresenta alterações, relativamente ao corredor avaliado em sede de AIA e para o qual foi emitida a DIA, pelo que, embora se perceba o contexto e os motivos que as fundamentaram, questiona-se a sua avaliação em sede de AIA. De facto, grande parte do traçado estabelecido no Estudo Prévio foi alterado, embora parte dessas alterações se tenham efectuado dentro do corredor de 400m, estudado em sede de AIA, no entanto, existem dois troços que se desenvolvem fora do corredor aprovado, sendo que apenas um desses troços corresponde ao aproveitamento do actual IP4.

Em face do exposto, conclui-se que o Projecto de Execução, em análise, configura um conjunto de alterações substanciais ao corredor estudado e aprovado em sede de AIA, não se tratando apenas de ligeiros ajustes inerentes à realização de um Projecto de Execução, que, em nosso entender, deverão ser devidamente avaliadas tendo em consideração as expectativas criadas nas populações face ao aprovado e às novas ocupações e o devido enquadramento nos Regimes Jurídicos em vigor.

No entanto, não podemos esquecer que verificação da conformidade do projecto de execução e RECAPE deste Lote 3, apresentado no âmbito do projecto do IP4 Vila Real/Bragança, é da exclusiva responsabilidade da entidade licenciadora, na sequência do exposto no Despacho do Senhor Secretário de Estado do Ambiente, de 09.12.2008.

Com os melhores cumprimentos,

A Directora de Serviços de Ambiente,

(Paula Pinto)

MJP/..


ICNB

Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, I.P.



2010 - 4th World Conservation Congress

Ministério do Ambiente,
do Ordenamento do Território e do
Desenvolvimento Regional

DEPARTAMENTO DE GESTÃO DAS ÁREAS CLASSIFICADAS - N
Av. António Macedo
4704-538 Braga
Portugal
T. +351.253 203 480
F. +351.253 613 169
pnpg@icnb.pt
www.icnb.pt

DATA S. COMUNICAÇÃO

DATA
02-06-2010**Exmo(a). Sr.(a)****EP- Estradas Portugal, SA****Praça da Portagem****2809-013 ALMADA**

S. REFERÊNCIA

N. REFERÊNCIA

Ofício - 11389 / 2010 /

REFERÊNCIA INTERNA

DGAC-N-Ordenamento

ASSUNTO

SUBCONCESSÃO AUTO-ESTRADA TRANSMONTANA

LOTE 3 DA A4/IP4 – VILA REAL (PARADA DE CUNHOS) /BRAGANÇA (QUINTANILHA)
PEDIDO DE PARECER AO RECAPE

Em relação ao **Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE)** relativo ao **Lote 3** da A4/IP4 – Vila Real (Parada de Cunhos) /Bragança (Quintanilha), informamos que o mesmo foi alvo de análise pelo ICNB, no âmbito da solicitação feita pela Estradas de Portugal, S.A. através do V. ofício (V. referência: EP-SAI/2010/31490, de 2010.05.13), e que dessa análise cumpre-nos informar o seguinte:

1. O Lote 3, incluído na "Subconcessão da Auto-Estrada Transmontana", com orientação geral Sudoeste-Nordeste, inicia-se imediatamente a seguir ao viaduto sobre o Rio Pinhão (pertencente ao Lote 2) e termina imediatamente a seguir à área de repouso existente. Este lote tem cerca de 17,1 km de extensão e faz um aproveitamento do traçado do actual IP4 entre o km 5+000 até ao fim. O Lote 3 comporta 2 Nós de Ligação (do Pópulo e de Murça), 2 viadutos (sobre a Ribeira de Jorjais e sobre o Rio Tinhela) e 17 restabelecimentos que estão divididos em 5 passagens superiores, 3 passagens inferiores e 9 passagens agrícolas (7 das quais adaptadas à passagem da fauna de médio porte). Estas adaptações de modo a haver conformidade com a DIA *"O PE a desenvolver deverá maximizar a utilização das estruturas do actual IP4 (plataforma, nós, restabelecimentos) a integrar as condicionantes decorrentes dos estudos a desenvolver"*.
2. As alterações introduzidas ao projecto prévio, de uma forma geral, vão de encontro às condicionantes e medidas preconizadas na DIA.
3. A área de estudo não se insere em nenhuma Área Protegida, Sítio Rede Natura 2000 ou IBA. As áreas classificadas mais próximas são o Sítio Alvão-Marão (PTCON0003) e a IBA Serras do Alvão e Marão (PT035), ambas localizadas a cerca de 10km a Oeste da área de estudo



DEPARTAMENTO DE CONSERVAÇÃO E GESTÃO DA BIODIVERSIDADE

10. Em relação ao **Projecto de Integração Paisagística** está prevista a utilização de *Quercus robur* sendo que a utilização desta espécie deverá ser substituída por *Quercus pyrenaica*, uma vez que é a que existe naturalmente na área de estudo. Embora o habitat natural presente (9230) se denomine "Carvalhais galaico-portugueses de *Quercus robur* e *Quercus pyrenaica*" isso não significa que ambas as espécies estejam presentes e na realidade o *Quercus robur* não ocorre naturalmente na região. Também foi possível verificar que algumas espécies não são adequadas para a região: as espécies *Lygos monosperma* e *Rhamnus. alaternus* não são espécies da zona pelo que devem ser retiradas e em substituição dever-se-á usar o *Lupinus angustifolius*. O *Trifolium fragiferum* deve ser substituído por *Trifolium incarnatum*. O *Thymus. caspitellatus* sendo uma planta endémica do Sul de Portugal, não deve ser utilizado nesta região, devendo ser utilizada a espécie *Thymus. caespititius*. A sub-espécie *Festuca rubra fallax* não parece ser nativa de Portugal pelo que se deveria optar por outra sub-espécie. Relativamente às espécies a utilizar na recuperação paisagística, o *Cupressus sempervirens* deverá ser substituído pelo *Cupressus lusitanica*.

Com os melhores cumprimentos,

O Director do Departamento de
Gestão de Áreas Classificadas - Norte

(Dr. Lagido Domingos)

cc/cc



4. A DIA recomenda ainda a adaptação de algumas PS's, PI's e PH', tendo sido preconizadas algumas adaptações de acordo com a análise da permeabilidade da via, apresentadas no Anexo E, do Volume 23.3. Os restabelecimentos associados a estas estruturas não deverão ser impermeabilizados, conforme referido no RECAPE.
5. Dever-se-á também proceder ao redimensionamento das Passagem Inferiores e Hidráulicas designadas como "para toda a fauna", que deverão ter as dimensões mínimas de 7m (L) x 3,5m (A) (passagem para corço e lobo) e com índice de abertura (relação das dimensões largura (L) x altura (A)/comprimento (C)) superior a 0,75, para garantir boa visibilidade de uma extremidade a outra da passagem. As passagens para toda a fauna são: PA1 localizada ao km 1+725; a PA2 ao km 3+874, em especial a passagem PA3/PH/PF localizada ao km 5+880, a PA5/PH ao km 10+325, a PA 6 (11+020), a PA7/PH (12+411) e por último a PA9/PH (16+025). Estas passagens têm como objectivo minimizar o efeito barreira do actual IP4, melhorando o corredor ecológico, através da alteração destas passagens para passagens passíveis de ser utilizadas por todos os grupos faunísticos
6. Como medidas de Monitorização preconiza um Programa de Monitorização dos Sistemas Ecológicos, sendo que este Programa engloba Planos de monitorização de fauna, lobo-ibérico, quirópteros, flora e habitats, recuperação paisagística, atropelamentos, passagens adaptadas para fauna e rede de vedação.
7. No caso de passagens hidráulicas, que deverão ter chão liso, em cimento ou outro material, dever-se-á assegurar que haja um passadiço seco, pelo menos de um dos lados, de forma a permitir a passagem dos animais mesmo quando se acumula água. Estas passagens devem garantir boa visibilidade de uma extremidade para a outra da passagem. As suas dimensões devem ser suficientes para que a estrutura não fique bloqueada com vegetação. As entradas e saídas das passagens hidráulicas quando em grande desnível, deverão ser preferencialmente em rampa, evitando as caixas verticais e as escadas, para permitir a sua utilização por pequenos animais
8. Em relação ao **Plano de Monitorização da Componente Biológica**, informamos que se mantêm os aspectos que já foram identificados nas análises aos RECAPE dos Lotes 2, 5, 7, 10 e 11, da subconcessão da Auto-Estrada Transmontana. Também reiteramos que os Planos de Monitorização para os vários itens da componente biológica apresentados nos vários RECAPE só fazem sentido se integrados num plano de monitorização global desta subconcessão, aliás, tal como é afirmado neste RECAPE
9. Relativamente às restantes **medidas de minimização** e às **medidas de compensação** são adequadas, no entanto propomos ainda que:
 - a desmatção e corte de vegetação arbórea, deverá ser realizado fora do período de nidificação das aves, que decorre entre 15 de Março e 30 de Junho. No caso de árvores de grandes dimensões, susceptíveis de conterem ninhos de aves florestais, deverá ser realizada uma avaliação prévia da presença e ocupação dos mesmos e aplicadas as medidas necessárias para evitar a mortalidade das aves e/ou das crias/ovos.



MUNICÍPIO DE MURÇA
CÂMARA MUNICIPAL

Exmº Senhor
Estradas de Portugal, S.A.
Gabinete de Ambiente
Praça da Portagem
2809-013 Almada

Sua Refª

Sua comunicação

Nossa Refª

Data

000231

2010.06.04

**Assunto: "SUBCONCESSÃO AUTO-ESTRADA TRANSMONTANA
Lote 3 da A4/IP4 – Vila Real (Parada de Cunhos) /Bragança (Quintanilha)
Pós-Avaliação – Pedido de Parecer ao RECAPE"**

Relativamente ao assunto acima mencionado, e em resposta ao vosso ofício datado de 13/05/2010, vimos informar, que esta Câmara Municipal em sua reunião ordinária de 04/06/2010, deliberou por unanimidade emitir parecer favorável ao RECAPE.

Com os melhores cumprimentos.

O Vereador em Exercício,

(Eduardo José Correia Lopes)

M.A.C./P.M.R.



MUNICÍPIO DE MURÇA
CÂMARA MUNICIPAL

Exmº Senhor
Estradas de Portugal, S.A.
Gabinete de Ambiente
Praça da Portagem
2809-013 Almada

Sua Refª

Sua comunicação

Nossa Refª

Data

000264

2010.06.25

**Assunto: " SUBCONCESSÃO AUTO-ESTRADA TRANSMONTANA
Lote 3 da A4/IP4 – Vila Real (Parada de Cunhos) / Quintanilha "
(Troço limite do Concelho de Murça (Pópulo) – área de repouso
do Sobredo.**

Relativamente ao assunto acima mencionado, e em resposta ao vosso ofício datado de 13/05/2010, vimos informar, que esta Câmara Municipal em sua reunião ordinária de 18/06/2010, deliberou por unanimidade emitir parecer favorável ao Projecto na sua generalidade, com ressalva de algumas permissas: Assim, e depois de uma avaliação cuidada "in loco", detectamos a necessidade de proceder a pequenos ajustes e esclarecimentos, nomeadamente no que se refere a caminhos paralelos. Detectou-se que para alguns dos caminhos paralelos a refazer, deveria ser dada continuidade ao seu traçado, necessitando estes de melhorias no seu traçado e reperfilamento, devendo ser prevista a pavimentação de todos os caminhos paralelos, com aglomerado britado granulometria extensa, sendo que nas zonas de inclinação, estes deverão ter uma camada de betuminoso, especialmente no troço compreendido entre o nó de Murça e o limite do lote 3 (área de repouso do Sobredo).

Relativamente ao sistema de drenagem proposto, verificou-se que em alguns casos, os mesmos não prevêem o atravessamento dos caminhos paralelos, pondo em causa a sua estabilidade, pelo que deverá ser prevista a continuidades dos órgãos de drenagem no seu atravessamento, bem como a execução de valetas com secção apropriada, à condução das águas longitudinais.

Handwritten signatures and initials in blue ink.



MUNICÍPIO DE MURÇA
CÂMARA MUNICIPAL

No que se refere às passagens agrícolas (P.A.) previstas, não se encontra devidamente definida a sua secção, pelo que se propõe um dimensionamento mínimo de 5x4,5m² de área útil.

No que concerne à P.A.8, na zona de acesso à ETAR e Vale da Dorna, esta secção deverá ter no mínimo 5x5 m², sendo que o seu acesso previsto através da P.A. existente sob o acesso IP4 -Murça (Bairro da Cruz), deverá ter uma secção idêntica à anteriormente referida, apresentando nós uma alternativa de traçado no acesso à P.A. 8. Este passaria pelo atravessamento do aglomerado urbano, evitando desta forma a passagem na P.A. existente e conseguindo desta forma cotas mais favoráveis para o perfil da serventia rural 8.1.

Da mesma forma, existe uma P.A. junto à passagem hidráulica, P.A. 13-3, para a qual deverá ser previsto uma P.A. com secção idêntica às propostas em projecto (5x4,5m²), bem como a ligação desta ao caminho existente nas proximidades.

Conclusão

Genericamente o traçado apresentado merece a nossa concordância devendo a concessionária no projecto de execução final contemplar as propostas por nós aqui sugeridas.

Com os melhores cumprimentos.

O Vereador em Exercício,


(Eduardo José Correia Lopes)

M.A.C./F.M.R.

M

Município de Vila Real

iges
parINSTITUTO DE GESTÃO
DO PATRIMÓNIO ARQUITECTÓNICO
E ARQUEOLÓGICO

22.06.2010 5054

FAX

FAX n.º	21 361 6559	n.º de pag.: 7	Data:	17.06.2010	cs:
Para:	Estradas de Portugal, S. A. Arqt.ª Ana Cristina Martins		n.º fax:	214 719 074	
Vossa Ref.:					
De:	Divisão de Arqueologia Preventiva e de Acompanhamento				
C/c:					
Assunto:	A4/IP4 – Vila Real (Parada de Cunhos) / Bragança (Quintanilha) – Lote 3. RECAPE.				
Processo:	2006/1(355)				

No âmbito da verificação da conformidade do Projecto de Execução com a Declaração de Impacte Ambiental (DIA) relativa ao projecto referido em epígrafe, enviou A Estradas de Portugal, S. A. o Relatório de Conformidade Ambiental (RECAPE) para análise e parecer por parte deste Instituto. O presente RECAPE resulta da Declaração de Impacte Ambiental, de 28 de Setembro de 2007, emitida sobre o Estudo Prévio deste projecto cujo parecer favorável à Solução 1 conjugada com a Alternativa 4, condicionou a prossecução do mesmo à realização de trabalhos prévios ao Projecto de Execução e respectivo RECAPE.

O lanço do IP4 entre Vila Real e Bragança foi submetido a procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental, em fase de Estudo Prévio, tendo sido emitida, no mesmo ano de 2007, Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável à Solução 1 conjugada com a Alternativa 4.

O Lote 3 situa-se entre a ponte sobre o rio Pinhão, no concelho de Alijó, e termina após o Nó de Murça, no concelho do mesmo nome, e tem uma extensão de 17 quilómetros.

Relativamente ao troço em avaliação neste estudo, a proposta apresentada difere bastante da aprovada em fase de Estudo Prévio e da qual resultou a DIA, nomeadamente entre o Nó de Póvoa e o Nó de Murça (entre o km 26+800 e o km 33+200) verificando-se mesmo que a alternativa proposta em fase de Projecto de Execução se desenvolve, em parte, fora do corredor avaliado em Estudo Prévio. De acordo com o documento em apreciação, esta alteração "(...) resultou da necessidade de maximizar o aproveitamento do IP4, em conformidade com o requerido na DIA". De modo a avaliar as implicações ambientais resultantes deste novo traçado foi realizado um Estudo de Incidências Ambientais (EInCA).

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page.

M

MINISTÉRIO DA CULTURA

Iges
parINSTITUTO DE GESTÃO
DO PATRIMÓNIO ARQUITECTÓNICO
E ARQUEOLÓGICO**Análise do Estudo de Incidências Ambientais (EInCA)**

O EInCA incide sobre um troço do Lote 3 localizado entre o Nô de Pópulo, ao km 8+500, e o Nô de Murça, ao km 15+300, respectivamente nos concelhos de Alijó e de Murça. O estudo incide sobre uma faixa de 400 metros centrados no eixo da via e considera-se como Área de Incidência Directa do projecto a que dista até 40m do eixo da via, enquanto a Área de Incidência Indirecta situa-se entre os 40m e os 200m, a contar do eixo da via.

Metodologia

O estudo processou-se em duas fases: uma primeira fase preparatória que consistiu na pesquisa e contacto com entidades ligadas ao património e também no exaustivo levantamento bibliográfico e documental. Numa segunda fase procedeu-se ao trabalho de campo que consistiu, entre outros, na prospeção arqueológica sistemática do corredor de 400m centrado no eixo da via.

Como resultado da pesquisa documental confirmou-se a grande riqueza patrimonial dos concelhos afectados: foram identificadas 52 ocorrências patrimoniais de cariz arqueológico e 36 de cariz arquitectónico. Apenas uma destas ocorrências (Calçada junto ao rio Tinhela) encontra-se na área de incidência do projecto.

Do trabalho de campo resultou a relocalização da ocorrência patrimonial citada e a identificação de 14 novas ocorrências: Nº1 Forno da Seixigueira; nº2 Seixigueira; nº3 Pontão da Sabrosa 1; nº4 Forno do Pontão da Sabrosa; nº5 Pontão da Sabrosa 2; nº6 Pontão da Sabrosa 3; nº7 Sabrosa 1; nº8 Seixigueira 2; nº9 Sabrosa 2; nº10 Sabrosa 3; nº11 Sabrosa 4; nº13 Complexo rural/molinar do rio Tinhela; nº14 Lagar do Cabeço; nº15 Cabeço. A ocorrência patrimonial nº12 "Calçada junto ao rio Tinhela" foi identificada em pesquisa documental e relocalizada aquando da prospeção.

Impactes previstos**Directos**

Nº5 Pontão da Sabrosa 2 - localizado ao km 13+125, será destruído;

Nº6 Pontão da Sabrosa 3 - localizado ao km 13+300, será destruído;

Nº7 Sabrosa - localizado ao km 13+325, será destruído;

Nº14 Lagar do Cabeço - localizado ao km 14+840, poderá ser destruído devido à circulação de maquinaria.

Indirectos

Nºs 1 a 4 - localizados em área de incidência indirecta, poderão ser afectados pela obra;

Nº 8 a 10 - localizados na Alternativa 1 em área de incidência indirecta, poderão ser afectados pela obra;

Nº12 Calçada junto ao rio Tinhela - trata-se de uma calçada romana localizada a 11m do viaduto do rio Tinhela e que poderá ser afectada indirectamente pela circulação de maquinaria;

Nº15 Cabeço - armazém agrícola localizado ao km 14+900, em área de incidência indirecta, poderá ser afectada pela obra.

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page.

M

Ministério da Cultura

iges
parINSTITUTO DE GESTÃO
DO PATRIMÓNIO ARQUITECTÓNICO
E ARQUEOLÓGICO

Realce para o facto de não haver referência ao tipo de impactes previstos para a ocorrência patrimonial N° 13 (Sabrosa 4), pelo que se considera que esta avaliação deverá ser feita.

Medidas de Minimização

Dados os impactes previstos, deverão ser implementadas as seguintes medidas de minimização:

Medidas específicas

Ocorrência 1, 2, 3, 4, 8, 9 10, 11, 12, 14 e 15 - Como forma de evitar a ocorrência de impactes indirectos sobre estas ocorrências preconiza-se a sua delimitação através de fita sinalizadora, num perímetro não inferior a 10m. No caso da ocorrência n° 12 (Calçada romana) além da sinalização com deverá ser impedida a circulação de veículos sobre a mesma.

Ocorrências n°5 e N°6 - Deverá ser elaborada uma memória descritiva destes elementos e o seu registo gráfico, fotográfico e topográfico.

O elemento patrimonial n° 7 deverá ser sinalizado de maneira a evitar que seja afectado. Deverá ser elaborada memória descritiva completa do mesmo, acompanhada de registo gráfico, fotográfico e topográfico.

Medidas gerais

1. Efectuar a prospekção arqueológica sistemática, após desmatção, das áreas de incidência directa do projecto, de forma a colmatar as lacunas de conhecimento resultantes de visibilidade reduzida, bem como de estaleiros, das áreas de depósitos temporários e empréstimos de inertes, caso se situem fora das áreas já prospectadas;
2. Mediante os resultados desta prospekção e sempre que se preveja a afectação de qualquer vestígio arqueológico, devem ser efectuados alterações de projecto, antes de serem propostas quaisquer outras medidas de minimização intrusivas, como sondagens arqueológicas mecânicas, manuais, ou a escavação integral dos vestígios afectados;
3. Acompanhamento arqueológico integral de todas as operações que impliquem movimentações de terras (desmatções, escavações, terraplenagens, depósitos e empréstimos de inertes), não apenas na fase de construção, mas desde as suas fases preparatórias, como a instalação de estaleiros, abertura de caminhos e desmatção. O acompanhamento deverá ser continuado e efectivo pelo que, se existir mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo, terá de se garantir o acompanhamento de todas as frentes.
4. Os resultados obtidos no acompanhamento arqueológico poderão determinar também a adopção de medidas de minimização complementares específicas (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras). Os achados móveis efectuados no decurso destes trabalhos deverão ser colocados em depósito credenciado pelo organismo de tutela;
5. Se, na fase de construção ou na fase preparatória, forem encontrados vestígios arqueológicos, as obras serão suspensas nesse local, ficando o Dono da Obra obrigado a comunicar de imediato ao IGESPAR.I.P as ocorrências com uma proposta de medidas de minimização a implementar. Deve ser tido em consideração que as áreas com vestígios arqueológicos a serem afectadas têm que ser integralmente escavadas.

Arq. To
P. 2.

iges
par

INSTITUTO DE GESTÃO
DO PATRIMÓNIO ARQUITECTÓNICO
E ARQUEOLÓGICO

6. As estruturas arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra devem, tanto quanto possível e em função do valor do seu valor patrimonial, ser conservadas *in situ*, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação;
7. As novas ocorrências identificadas devem ser integradas em planta de condicionantes do caderno de encargos da obra;

Considera-se que a informação contida no ElncA é suficiente para a prossecução da avaliação do RECAPE.

Verificação do cumprimento da DIA

Condicionantes ao Projecto de execução

DIA 3 - Apresentação de uma solução de traçado, em fase de projecto de execução, que minimize os impactos sobre o povoado de Murada, incluindo o eventual desenvolvimento em escavação coberta (cerca do km 19+250 da Solução 1 do sublanço Poente);

Foi desenvolvida uma solução de traçado em Projecto de Execução que permite o afastamento do eixo da via para cerca de 200 metros em relação ao povoado, evitando assim a sua afectação. Foram igualmente realizadas sondagens arqueológicas de diagnóstico que revelaram que se poderia prosseguir com o desenvolvimento do Projecto de Execução e da empreitada com o devido acompanhamento arqueológico.

Considera-se que foi dado cumprimento à DIA.

Medidas Gerais

DIA.26 Todas as medidas de minimização deverão ser incluídas no caderno de encargos da obra, de modo a serem equacionadas desde logo no orçamento base e de modo a tornar obrigatório o seu cumprimento.

Foi dado cumprimento à DIA

Medidas Específicas

DIA.74 - Para além das medidas de minimização apresentadas no EIA, deverão ainda ser cumpridas as demais:

Povoado de Murada - (...) Assim, considera-se que dada a relevância do local deverão ser implementadas as seguintes medidas de minimização:

- Sondagens arqueológicas de diagnóstico de forma a avaliar o grau de impacto do traçado sobre contextos arqueológicos preservados;
- Em função dos resultados das sondagens, será definida (...);

Complexo rural de Jorjais - devem ser tomadas medidas que se adaptem ao valor patrimonial dos elementos em causa (...).

[Handwritten signatures and initials]



Iges
Par

INSTITUTO DE GESTÃO
DO PATRIMÓNIO ARQUITECTÓNICO
E ARQUEOLÓGICO

Relativamente ao povoado de Murada efectuou-se um acerto de via que permitiu a salvaguarda deste elemento patrimonial. Foram igualmente realizadas sondagens de diagnóstico que revelaram não haver impedimentos à prossecução do projecto. Em relação ao Complexo rural de Jorjais, ao contrário do mencionado na página 284 do Relatório Técnico, as medidas de minimização para esta ocorrência não estão incluídas no Anexo G, pelo que se considera que não foi dado cumprimento à DIA.

DIA.75 *Todos os sítios arqueológicos a afectar pelo projecto deverão ser sujeitos a intervenção arqueológica preventiva.*

Esta medida foi cumprida com a execução de sondagens arqueológicas na área do povoado de Murada. É igualmente uma das Medidas de Minimização incluídas nas Cláusulas Ambientais integradas no Caderno de Encargos da Obra. Foi dado cumprimento à DIA.

DIA.76 *Deverá ser realizada a prospecção arqueológica sistemática ao longo da solução escolhida, num corredor de 200 metros para cada lado do eixo da via. Desde que possível (...) ou a escavação em área.*

Efectuou-se a prospecção arqueológica da solução escolhida, à excepção do troço compreendido entre o Nó de Pópulo e o Nó de Murça, alvo de um Estudo de Incidências Ambientais e analisado noutro ponto deste parecer. No Lote 3 foram identificadas 21 ocorrências patrimoniais na Área de Incidência do Projecto, sendo que as ocorrências nº 3, 4, 5, 12, 13, 14, 18 e 20 se encontram em área de Incidência Directa.

Concorda-se genericamente com as medidas de minimização propostas, devendo porém ter-se em consideração a ocorrência nº 1 (Minas de Balsa), que o relatório da prospecção refere como tendo uma das entradas a 115m do traçado e a 75m do talude. Considera-se fundamentado proceder-se a um estudo susceptível de caracterizar adequadamente o complexo de galerias, de forma a permitir saber se a implantação do projecto causará impactes directos sobre esta ocorrência patrimonial. Considera-se que foi dado cumprimento à DIA devendo, porém, ter-se em consideração a medida acima mencionada.

Dia.77 *Em caso de não ser possível determinar a importância científica e patrimonial das ocorrências identificadas (...) a afectação dos sítios.*

No caso do povoado da Murada agiu-se em conformidade, tendo sido realizadas sondagens arqueológicas de diagnóstico que revelaram não haver impedimentos à prossecução da obra. Para o caso de ocorrências a identificar em fases posteriores, esta medida está prevista nas Medidas de Minimização para a fase de obra. Considera-se que foi dado cumprimento à DIA.

DIA.78 *Deverá ser elaborada uma carta de visibilidade dos solos resultante da prospecção sistemática.*

A Carta de Visibilidade encontra-se no Anexo 23.3 das Peças Desenhadas. Considera-se que foi dado cumprimento à DIA.

DIA.79 *Deverá ser realizado o levantamento pormenorizado das ocorrências patrimoniais a serem directamente afectadas pelo projecto, através de registo gráfico, fotográfico e memória descritiva.*

Handwritten signatures and initials:
Hylus, Carr, 7, 9.



**iges
par**

INSTITUTO DE GESTÃO
DO PATRIMÓNIO ARQUITECTÓNICO
E ARQUEOLÓGICO

Além das ocorrências consideradas no RECAPE, deverão ser consideradas igualmente as ocorrências patrimoniais identificadas no Estudo de Incidências Ambientais e que serão igualmente alvo de impactes directos.

DIA.80 Deverão ser relocizadas as ocorrências identificadas com implantação cartográfica à escala de projecto.

A cartografia mencionada encontra-se no Anexo 23.3 das Peças Desenhadas. Considera-se que foi dado cumprimento à DIA.

DIA.81 As medidas de carácter intrusivo (sondagem e escavação) devem ser realizadas antes de definido o projecto de execução para que os resultados daí decorrentes possam ser avaliados e equacionada a eventual preservação dos sítios.

Foram realizadas sondagens arqueológicas de diagnóstico na área do Povoado de Murada, tendo-se verificado a ausência de vestígios arqueológicos que inviabilizassem a prossecução do projecto. Considera-se que foi dado cumprimento à DIA.

DIA.82 Na fase de RECAPE devem ser relocizadas e descritas as ocorrências detectadas a posteriori do EIA que constam neste parecer, de forma a não serem afectadas pela instalação do estaleiro, acessos à obra e áreas de empréstimo/depósito de inertes.

Medida incluída no Volume 23.5 – Clausulas Ambientais integradas no Caderno de Encargos da Obra, através do "Desenho das Restrições" à implantação de estaleiros e outros apoios de obra. Considera-se que foi dado cumprimento à DIA.

DIA.83 Os projectos de execução e as unidades funcionais da obra, bem como estaleiros, acessos à obra e áreas de empréstimo/depósito de inertes deverão ser ajustados de forma a compatibilizar as mesmas com as ocorrências patrimoniais identificadas.

Medida incluída no Volume 23.5 – Clausulas Ambientais integradas no Caderno de Encargos da Obra

Foi dado cumprimento à DIA.

DIA.84 A sensibilidade patrimonial da área objecto de estudo, aliada a eventuais lacunas de conhecimento (impostas pelas condicionantes verificadas na realização de trabalhos de campo) justificam a definição de um programa de monitorização a desenvolver na fase de implementação do projecto.

Medida prevista no Anexo G do Volume 23.3, e que se encontra prevista nas Cláusulas Ambientais integradas no Caderno de Encargos da Obra.

Foi dado cumprimento à DIA.

DIA.85 Deverá ser efectuada uma prospecção arqueológica sistemática, após a desmatagem, das áreas de incidência de reduzida visibilidade, de forma a colmatar as lacunas de conhecimento, bem como as áreas de depósitos temporários e empréstimos de inertes, caso se situem fora das áreas já prospectadas. Em caso de não ser possível determinar a importância científica e patrimonial de outras ocorrências então identificadas, deverão ser feitas sondagens de diagnóstico.

Medida contemplada no Anexo G do Volume 23.3 e no Volume 23.5 – Cláusulas Ambientais integradas no Caderno de Encargos, medida CE.23. Foi dado cumprimento à DIA.

DIA.87 Os resultados obtidos no acompanhamento poderão determinar (...) pelo organismo de tutela do património cultural.

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page.

M

MINISTÉRIO DA CULTURA

Iges
parINSTITUTO DE GESTÃO
DO PATRIMÓNIO ARQUITECTÓNICO
E ARQUEOLÓGICO

Medida contemplada no Volume 23.5 – Cláusulas Ambientais integradas no Caderno de Encargos, medida CE.29. Foi dado cumprimento à DIA.

DIA.88 *As ocorrências arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento (...) estado de conservação.*

Medida CE.32 do Volume 23.5 – Cláusulas Ambientais integradas no Caderno de Encargos.

DIA.89 *Todas as ocorrências integráveis na categoria de património edificado possuidoras de valoração patrimonial igual ou superior a Elevado (...).*
Esta medida não se aplica a este Lote em avaliação.

DIA.90 Foi também identificado um elevado número de arqueossítios e de ocorrências patrimoniais de cariz arquitectónico e etnográfico (...) devem ser sinalizados e delimitados perímetros de protecção onde se prevê a proximidade de actividades de obra.

Medidas específicas para todos os elementos patrimoniais identificados encontram-se no Anexo G do Volume 23.3 do RECAPE. Estas medidas foram transpostas para o Volume 23.5 – Cláusulas Ambientais integradas no Caderno de Encargos da Obra, Medida CE.44.

Conclusão

Faço ao exposto, considera-se que o RECAPE deu na generalidade cumprimento à DIA. Dever-se-á porém, ter em consideração à avaliação do Estudo de Incidências Ambientais e às Medidas de Minimização propostas, assim como outras de carácter mais específico elencadas ao longo deste parecer, nomeadamente as respeitantes às medidas da DIA 74, 76 e 79.

Com os melhores cumprimentos,

O Subdirector

(João Pedro Cunha Ribeiro)

JLM/

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page.

Ângela Maria Gomes Branco

De: Paulo Amaral [pamaral@culturanorte.pt]
Enviado: sexta-feira, 18 de Junho de 2010 18:51
Para: Ângela Maria Gomes Branco
Assunto: Subconcessão Transmontana Vila Real - Quintanilha - Lote 3
Anexos: A4RECAPE Lote3.doc

Exma Senhora
Dr^a Ângela Branco:

Envio por este meio o parecer da DRC Norte sobre o projecto em epígrafe, o qual também será enviado através de
ofício deste organismo.

Com os melhores cumprimentos,

Paulo Amaral

Paulo Amaral



Assunto: Subconcessão Auto-Estrada Transmontana
Lote 3 da A4/IP4 – Vila Real (Parada de Cunhos) / Bragança (Quintanilha)
RECAPE
Req: Estradas de Portugal, SA

Deu entrada para parecer o processo em epígrafe, correspondendo a um trecho da A4 com cerca de 17.100 metros de extensão, desenvolvendo-se entre o Nó do Pópulo e o Nó de Murça.

Analisado o Tomo 23.3, no seu Anexo G *Património Cultural*, verifica-se que neste sector do traçado foram identificados 21 ocorrências patrimoniais, sendo 6 sítios arqueológicos e 15 ocorrências patrimoniais de cariz arquitectónico. Relativamente à avaliação patrimonial das ocorrências referenciadas, de acordo com o *Quadro 1.9*, as ocorrências nº 2 e nº 19 são classificadas como possuindo um Valor Patrimonial Muito Elevado, as ocorrências nº 3, nº 4 e nº 5 avaliadas com Valor Patrimonial Elevado, as ocorrências nº 1, nº 6, nº 8, nº 11, nº 12 e nº 20 avaliadas com Valor Patrimonial Médio, enquanto que para as restantes se considera que possuem um Valor Patrimonial Reduzido.

Em termos da avaliação de impactes a que estas irão ser sujeitas, o relatório indica, no *Quadro 2.5* e nos pontos 2.3 e 2.4 do mencionado Anexo G, que as ocorrências nº 3, nº 4, nº 5, nº 12, nº 13 e nº 14, serão objecto de uma afectação directa, o que implicará a sua destruição, enquanto que os restantes elementos patrimoniais terão uma afectação negativa do seu enquadramento paisagístico, embora na maioria dos casos com um distanciamento relativamente ao eixo da via sempre superior a 50 metros, à excepção das ocorrências 17, nº 18 e nº 20 que se implantam a uma distância inferior a 50 metros do ponto mais próximo do traçado.

Em termos das Medidas de Minimização propostas no presente RECAPE, concordando-se genericamente com as propostas elencadas, considera-se, contudo, que no que concerne à ocorrência nº 1, em termos das medidas de carácter específico, deve ser efectuada uma prospecção ao interior das suas galerias, de modo a identificar a sua implantação exacta, o que permitirá avaliar eventuais impactes que o empreendimento venha a provocar às estruturas arqueológicas subterrâneas e, consequentemente, verificar a necessidade de implementar as medidas mitigadoras que se venham a ser consideradas pertinentes.

Pela análise do Tomo 23.2 do RECAPE, no seu ponto 4.4 *Análise da Conformidade do Projecto com a DIA*, constata-se que foram consideradas todas medidas referentes ao descritor patrimonial.

Verifica-se, ainda, que o Anexo G do Tomo 23.3 já integra um *Plano de Salvaguarda do Património*, na versão analisada e aprovada, em tempo, por esta Direcção Regional de Cultura. Refira-se que este documento orientador e regulamentar integra um conjunto de medidas de minimização que permitirá acautelar, com eficácia, as afectações identificadas aos valores patrimoniais existentes na área do empreendimento. Ressalve-se, contudo, que no ponto 7 deste *Plano de Salvaguarda do Património* é apresentada uma equipa técnica para a execução dos trabalhos, indicação esta que não poderá constar do documento agora em apreciação, dado que o presente momento de Pós-Avaliação Ambiental se refere exclusivamente à análise de metodologias e procedimentos a adoptar face ao Projecto de Execução do empreendimento, independentemente dos arqueólogos que as vierem a executar.

Pelo exposto, considera-se que o presente processo de RECAPE do Lote 3 da A4/IP4 – Vila Real (Parada de Cunhos) / Bragança (Quintanilha) está em condições de merecer parecer favorável deste organismo, condicionado à introdução da medida de minimização específica relativamente à ocorrência nº 1 e da eliminação da menção à equipa técnica no *Plano de Salvaguarda do Património*.





Ministério da
Agricultura,
do Desenvolvimento
Rural e das Pescas

DRAP Norte
Direcção Regional
de Agricultura e Pescas
do Norte

RAN - ENTIDADE REGIONAL DO NORTE
RUA DR FRANCISCO DUARTE 365 1º
4715-017 BRAGA
Telefone: 253 206 400; Fax: 253 206 402
e-mail: crran@drapn.min-agricultura.pt

PARA:

EP – ESTRADAS DE PORTUGAL, S. A.

AO C/ EXMA DIRECTORA GABINETE AMBIENTE

PRAÇA PORTAGEM

2809-013 ALMADA

Sua referência
EP- SAI/2010/31415

Sua comunicação de
14/05/2010

Nossa referência
RN401

ASSUNTO: LOTE 3 DA A4/IP4; INFORMAÇÃO
PARECER AO RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAÇ DO PROJECTO DE EXECUÇÃO (RECAPE)

Em relação ao assunto e ao V. ofício acima referenciado, informo que, em relação aos lotes 3 e 11 da subconcessão acima referida, a Entidade Regional da Reserva Agrícola Nacional do Norte, em 23/04/2010, emitiu o parecer expresso no documento anexo, parecer esse que é coincidente com o da Direcção Regional de Agricultura e Pescas do Norte.

Com os melhores cumprimentos.

Director Regional,


Rui Martins
Director de Serviços de Valorização
Ambiental e Apoio à Sustentabilidade

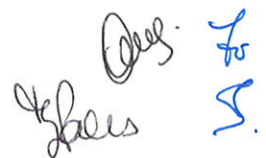
CONF.

Indicar na resposta
Referência e Data do Ofício recebido

Solicita-se o tratamento de somente
um assunto em cada Ofício

Mod. 1 – DRAPN

Rua República, 133 5370-347 MIRANDELA, Telefone: 278 260 900, Fax: 278 260 976





Ministério da
Agricultura,
do Desenvolvimento
Rural e das Pescas

DRAP Norte
Direcção Regional
de Agricultura e Pescas
do Norte

ENTIDADE REGIONAL DA RESERVA AGRÍCOLA NACIONAL DO NORTE

RAN - ENTIDADE REGIONAL DO NORTE
RUA DR FRANCISCO DUARTE 365 1º
4715-017 BRAGA
Telefone: 253 206 400; Fax: 253 206 402
e-mail: crran@drapn.min-agricultura.pt

PARA:

AUTO - ESTRADAS XXI

R SANTOS POUSADA 220

4000-478 PORTO

BGSG1004228
28-04-2010

Sua referência
0064/10-RC-st

Sua comunicação de
07/04/2010

Nossa referência
RN401/FF

ASSUNTO: Processo 534/10 (Lotes 3 e 11 do IP4)

Dê-se conhecimento que, em reunião ocorrida em 23/04/2010, a Entidade Regional da RAN - Norte, deliberou, por unanimidade dos elementos presentes, em relação ao processo mencionado em epígrafe, emitir o parecer que a seguir se transcreve:

"Por considerar a pretensão em conformidade com o estipulado na alínea I) do número 1 do artigo 22º do Decreto-Lei nº 73/2009, de 31 de Março, a Entidade Regional da Reserva Agrícola Nacional - Norte delibera, por unanimidade dos elementos presentes, emitir parecer favorável à utilização não agrícola de uma área não superior a 57500,00 m2, para construção da Auto-Estrada Transmontana, IP4, lotes 3 e 11."

Informa-se, ainda, que:

- foi dispensada a audiência prévia da interessada, nos termos do número 2 do artigo 103º do Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-Lei nº 442/95, de 15 de Novembro;
- o parecer emitido pressupõe a exclusividade do requerente e do uso constantes do requerimento e não vincula a entidade licenciadora, à qual compete a verificação das restantes condições legais necessárias à viabilização da pretensão.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente da Entidade Regional da RAN,

Fui Manuel Pereira Martins

CONF

Indicar na resposta
Referência e Data do Ofício recebido

Solicita-se o tratamento de somente
um assunto em cada Ofício

Mod. 1 - DRAPN



Ministério da
Agricultura,
do Desenvolvimento
Rural e das Pescas



Autoridade
Florestal
Nacional

FAX

PARA: (To)		Ex.mo Senhor Presidente do Conselho de Administração das Estradas de Portugal	DATA: (Date) Fax nº. 21 295 19 97
DE: (From)		Autoridade Florestal Nacional Direcção de Unidade de Gestão Florestal	Fax nº. 21 312 49 91
Nº DE PÁGINAS: (Num of pages)		1	MENSAGEM Nº. (Message nº) 111
ASSUNTO: (Subject)		RECAPE - Subconcessão Auto-Estrada Transmontana - Lote 3 da A4/IP4 - Vila Real (Parada de Cunhos)/Bragança(Quintanilha)	

Após análise do Sumário Executivo do Relatório de Conformidade Ambiental relativo ao Projecto acima indicado, o qual nos foi enviado através da v/ref. n.º 0790, de 14/05/2010, e tendo em consideração o nosso parecer emitido na fase de Estudo Prévio, relembramos que deve ser respeitada toda a legislação florestal aplicável à situação e referida no parecer, que se anexa, e do qual destacamos o ponto 1 referente ao regime florestal no Perímetro Florestal de São Domingos e Escarão:

" 1 - O traçado previsto para este empreendimento atravessa áreas baldias submetidas a regime florestal, na parte em que coincide com o traçado actual do IP4.

A carta de "condicionantes e servidões e restrições de utilidade pública" tem assinalada as áreas submetidas a regime florestal as quais pertencem ao Perímetro Florestal de São Domingos e Escarão. Este Perímetro Florestal, constituído por terrenos baldios, está sob gestão desta Autoridade Florestal Nacional, pelo que o planeamento e execução das obras que se insiram, ou colidam, com as suas áreas devem ter a nossa participação e acompanhamento, através do serviço regional respectivo - Direcção Regional de Florestas do Norte."

Salientamos ainda que o traçado do Lote 3 incide sobre áreas ardidas à menos de 10 anos. A utilização de terrenos com povoamentos florestais percorridos por incêndios, não incluídos em espaços classificados em planos municipais de ordenamento como urbanos, estão condicionados pelo prazo de 10 anos, nos termos do Decreto-Lei n.º 327/90, de 22 de Outubro, com as alterações que lhe foram introduzidas pela Lei n.º 54/91, de 8 de Agosto, Decreto-Lei n.º 34/99, de 5 de Fevereiro e Decreto-Lei n.º 55/2007 de 12 de Março.

Relativamente a dispositivos de defesa contra incêndios florestais, chamamos a atenção para as medidas e acções a desenvolver no âmbito do Sistema Nacional de Defesa da Floresta contra Incêndios, Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de Junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 17/2009, de 14 e Janeiro, que o republica, e ainda as demais medidas estabelecidas nos Planos Municipais de Defesa da Floresta Contra Incêndios (PMDFCI) dos Concelhos de Alijó e Murça.

Com os melhores cumprimentos,

O Director Nacional

(João Pinho)

MMC

AUTORIDADE FLORESTAL NACIONAL

Av. João Crisóstomo, 28-28. 1069-040 LISBOA, Portugal
☎ +351.21 312 4800 ☎ +351.21 312 4987
info@afn.min-agricultura.pt | www.afn.min-agricultura.pt



Ministério da
Agricultura,
do Desenvolvimento
Rural e das Pescas



Autoridade
Florestal
Nacional

FAX

DATA:

(Date)

PARA:	Estradas de Portugal, S.A.	Fax nº.	21 287 99 247
(To)	a/c Eng.º Maria João Oliveira		
DE:	Autoridade Florestal Nacional	Fax nº.	21 312 49 91
(From)	Direcção de Unidade de Gestão Florestal		
Nº DE PÁGINAS:	4	MENSAGEM Nº.	FAX ENVIADO Nº 148
(Num of pages)		(Message nº)	
ASSUNTO:	RECAPE – Subconcessão Auto-Estrada Transmontana – Lote 3 da A4/IP4 – Vila Real (Parada de Cunhos)/Bragança (Quintanilha)		
(Subject)			

Por lapso o n/fax n.º 111 de 17/06/2010 referente ao assunto em referência seguiu sem o anexo, facto que lamentamos e apresentamos as nossas desculpas.

Segue de novo, agora na íntegra.

Com os melhores cumprimentos,

O Director de Unidade de Gestão Florestal

(Emídio Santos)

Anexo: n/faxes n.ºs 111, de 17/06/2010 e 197, 07/08/2007

AA

AUTORIDADE FLORESTAL NACIONAL

Av. João Crisóstomo, 26-2B, 1069-040 LISBOA, Portugal
☎ +351.21 312 4800 ☎ +351.21 312 4887
info@afn.min-agricultura.pt | www.afn.min-agricultura.pt

Handwritten signatures and initials:
Faleu, Desf, Fr, P.



Ministério da
Agricultura,
do Desenvolvimento
Rural e das Pescas



Autoridade
Florestal
Nacional

FAX

DATA:

(Date)

PARA:	Ex.mo Senhor	Fax nº.	
(To)	Presidente do Conselho de Administração das Estradas de Portugal		21 295 19 97
DE:	Autoridade Florestal Nacional	Fax nº.	
(From)	Direcção de Unidade de Gestão Florestal		21 312 49 91
Nº DE PÁGINAS:	1	MENSAGEM Nº.	
(Num of pages)		(Message nº)	2010-06-16
ASSUNTO:	RECAPE – Subconcessão Auto-Estrada Transmontana - Lote 3 da A4/IP4 – Vila Real (Parada de Cunhos)/Bragança(Quintanilha)		
(Subject)			

Após análise do Sumário Executivo do Relatório de Conformidade Ambiental relativo ao Projecto acima indicado, o qual nos foi enviado através da v/ref. n.º 0790, de 14/05/2010, e tendo em consideração o nosso parecer emitido na fase de Estudo Prévio, relembramos que deve ser respeitada toda a legislação florestal aplicável à situação e referida no parecer, que se anexa, e do qual destacamos o ponto 1 referente ao regime florestal no Perímetro Florestal de São Domingos e Escarão:

* 1 – O traçado previsto para este empreendimento atravessa áreas baldias submetidas a regime florestal, na parte em que coincide com o traçado actual do IP4.

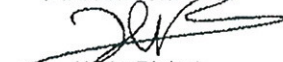
A carta de "condicionantes e servidões e restrições de utilidade pública" tem assinalada as áreas submetidas a regime florestal as quais pertencem ao Perímetro Florestal de São Domingos e Escarão. Este Perímetro Florestal, constituído por terrenos baldios, está sob gestão desta Autoridade Florestal Nacional, pelo que o planeamento e execução das obras que se insiram, ou colidam, com as suas áreas devem ter a nossa participação e acompanhamento, através do serviço regional respectivo – Direcção Regional de Florestas do Norte."

Salientamos ainda que o traçado do Lote 3 incide sobre áreas ardidas à menos de 10 anos. A utilização de terrenos com povoamentos florestais percorridos por incêndios, não incluídos em espaços classificados em planos municipais de ordenamento como urbanos, estão condicionados pelo prazo de 10 anos, nos termos do Decreto-Lei n.º 327/90, de 22 de Outubro, com as alterações que lhe foram introduzidas pela Lei n.º 54/91, de 8 de Agosto, Decreto-Lei n.º 34/99, de 5 de Fevereiro e Decreto-Lei n.º 55/2007 de 12 de Março.

Relativamente a dispositivos de defesa contra incêndios florestais, chamamos a atenção para as medidas e acções a desenvolver no âmbito do Sistema Nacional de Defesa da Floresta contra Incêndios, Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de Junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 17/2009, de 14 de Janeiro, que o republica, e ainda as demais medidas estabelecidas nos Planos Municipais de Defesa da Floresta Contra Incêndios (PMDFCI) dos Concelhos de Alijó e Murça.

Com os melhores cumprimentos,

O Director Nacional


(João Pinho)

MMC



AUTORIDADE FLORESTAL NACIONAL

Av. João Crisóstomo, 26-28. 1069-040 LISBOA, Portugal
☎ +351.21 312 4800 ☎ +351.21 312 4887
info@afn.min-agricultura.pt | www.afn.min-agricultura.pt

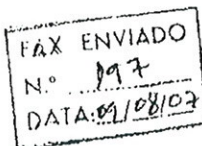




Ministério da
Agricultura
e Desenvolvimento
Rural e das Florestas



DGRF
Direcção-Geral dos Recursos Florestais



TELECÓPIA (TELECOPY)

Para: Ex.mo Senhor Director-Geral da Agência Portuguesa de
(To) Ambiente

Fax n.º: 21 471 90 74

De: Direcção de Serviços de Gestão do Património Florestal
(From)

Fax n.º: 21 312 49 89

N.º de páginas: 2
(No. of pages)

Mensagem n.º:
(Message n.º)

197

Data:
(Date) ~9. AGO 2007

Assunto: " Procedimento de AIA - IP 4 - Vila Real (Parada de Cunhos)/Bragança (Quintanilha) "
(Subject)

Após análise do Resumo Não Técnico do EIA do estudo prévio relativo ao IP 4 - Vila Real (Parada de Cunhos)/Bragança (Quintanilha), ao qual dizem respeito os vossos ofícios n.º 1861, de 18.06.2007 e n.º 3618, de 23.07.2007, informamos o seguinte:

1 - O traçado previsto para este empreendimento atravessa áreas baldias submetidas a regime florestal, na parte em que coincide com o traçado actual do IP 4.
A carta de "condicionantes e servidões e restrições de utilidade pública" tem assinalada as áreas submetidas a regime florestal as quais pertencem ao Perímetro Florestal de São Domingos e Escarção. Este Perímetro Florestal, constituído por terrenos baldios, está sob gestão desta Direcção-Geral, pelo que o planeamento e execução das obras que se insiram, ou colidam, com as suas áreas devem ter a nossa participação e acompanhamento, através do serviço regional respectivo - Circunscrição Florestal do Norte.

2 - Ao serem consideradas as várias servidões/condicionantes, nada é referido quanto à existência de espécies que carecem de autorização de abate - Sobreiros e Azinheiras. Este facto decorre da condicionante imposta pelo Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 155/2004, de 30 de Junho - medidas de protecção aos povoamentos de Sobreiro e de Azinheira.

3 - Assim caso existam exemplares destas duas espécies que necessitem se ser cortadas, o seu abate (de Sobreiros e Azinheiras) deve, previa e obrigatoriamente, cumprir com o determinado no Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de Maio, com as alterações introduzidas pela Decreto-Lei n.º 155/2004, de 30 de Junho - medidas de protecção aos povoamentos de sobreiro e de azinheira - que determinam que:

- o corte ou arranque de exemplares de Sobreiros e de Azinheiras está sujeito a autorização da Direcção-Geral dos Recursos Florestais;
- a Direcção-Geral dos Recursos Florestais só pode autorizar os cortes ou arranques em povoamentos de Sobreiro e de Azinheira para empreendimentos de imprescindível utilidade pública, assim declarados a nível ministerial, sem alternativa válida de localização;

DIRECÇÃO-GERAL DOS RECURSOS FLORESTAIS

SEDE
Av. João Crisóstomo, 26-28, 1069-040 LISBOA, Portugal
☎ +351.21 312 4800 ☎ +351.21 312 4980
info@dgrf.min-agricultura.pt
www.dgrf.min-agricultura.pt

DIRECÇÃO DE SERVIÇOS DE GESTÃO DO PATRIMÓNIO
FLORESTAL
Avenida João Crisóstomo, 28, 1069-040 Lisboa
☎ +351.213 124 949 ☎ +351. 213 12 4 969
info@dgrf.min-agricultura.pt

NIPC
600077853

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page.



Ministério da
Agricultura,
do Desenvolvimento
Rural e das Pescas



DGRF

Direcção-Geral dos Recursos Florestais

- nos termos do artigo 8º do Decreto-Lei nº 169/2001, pode ainda ser exigida pelo Senhor Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas a constituição de novas áreas de povoamentos nunca inferiores às afectadas pelo corte ou arranque de sobreiros e de azinheiras, multiplicadas por um factor de 1,25;
- nos termos do artigo 16º, do Decreto-Lei nº 169/2001, são proibidas sob coberto dos povoamentos de sobreiro e de azinheira mobilizações profundas do solo, que afectem o sistema radicular das árvores, ou aquelas que destruam a regeneração natural destas espécies, bem como intervenções que desloquem ou removam a camada superficial do solo.

4 - A escolha dos locais de implantação dos estaleiros, dos parques de material, locais de empréstimo e depósitos de terras e todas as outras infra-estruturas de apoio à obra deverão ser planeados por forma a preservar integralmente, as áreas onde existam exemplares de Sobreiros e de Azinheiras, bem como as áreas submetidas a Regime Florestal.

5 - Deverá ser cumprido com o determinado na alínea a), nº 1, do artigo 15º, do Decreto-Lei nº 124/2006, de 28 de Junho - medidas e acções a desenvolver no âmbito do Sistema Nacional de Defesa da Floresta contra Incêndios. Ou seja, ao longo das vias de comunicação, é obrigatória a gestão do combustível (através da criação e manutenção da descontinuidade horizontal e vertical da carga combustível através da modificação ou da remoção parcial ou total da biomassa vegetal, por corte ou remição) numa faixa lateral de terreno confinante, numa largura não inferior a 10 metros.

6 - Deverá ser cumprido com o determinado no Decreto-Lei nº 173/88, de 17 de Maio, no caso de vir a ser efectuado o corte prematuro de exemplares de Eucalipto numa área superior a 1 ha (autorização a conceder por esta Direcção-Geral, através do serviço regional respectivo - Circunscrição Florestal do Norte), e do Decreto-Lei nº 174/88, de 17 de Maio, que estabelece a obrigatoriedade de manifestar o corte ou arranque de árvores.

7 - Como medidas de minimização referem-se as seguintes:

- a desmatização, a destruição de coberto vegetal e o corte de arvoredo deverá ser feito exclusivamente nas áreas relativas à faixa de ocupação da plataforma e taludes;
- todas as áreas florestais afectadas com este projecto deverão ser recuperadas, recorrendo à reflorestação com espécies adequadas à região;
- plantação dos taludes com espécies florestais adequadas à região e resilientes ao fogo, devido ao elevado risco de incêndio florestal da região.

Com os melhores cumprimentos,

Director-Geral

JOÃO CRISÓSTOMO
Subdirectora-Geral

AG/AG

DIRECÇÃO-GERAL DOS RECURSOS FLORESTAIS

SEDE
Av. João Crisóstomo, 26-28, 1069-040 LISBOA, Portugal
☎ +351.21 312 4800 ☎ +351.21 312 4980
info@dgrf.min-agricultura.pt
www.dgrf.min-agricultura.pt

DIRECÇÃO DE SERVIÇOS DE GESTÃO DO PATRIMÓNIO
FLORESTAL
Avenida João Crisóstomo, 28, 1069-040 Lisboa
☎ +351.213 124 949 ☎ +351. 213 12 4 989
info@dgrf.min-agricultura.pt

NIPC
600077853

Handwritten notes and signatures at the bottom right of the page.

**CONSELHO DE
ADMINISTRAÇÃO**

Rua D_Edificio 120
Aeroporto de Lisboa
1700-008 Lisboa_Portugal
Tel (351) 218 413 900
Fax (351) 218 402 747
www.ana.pt

Sede_Rua D_Edificio 120
Aeroporto de Lisboa_1700-008 Lisboa
Portugal

EP - Estradas de Portugal, S.A.
Praça da Portagem
2809-013 ALMADA - PORTUGAL

Sua Referência_ EP-SAI/2010/31417

Nossa Referência_ P.º 1135/10-6.1

Nº_ 355427

01-06-2010

Data_

**ASSUNTO_
SUBJECT_**

Subconcessão Auto-Estrada Transmontana. Lote 3 da A4/IP4 - Vila Real (Parada de Cunhos) /
Bragança (Quintanilha).
Pós-Avaliação - Pedido de Parecer ao RECAPE

V/ Ref:ª Carta 0793, de 14-05-2010

Exmos Senhores,

Analizados os elementos constituintes do processo, contidos nos CD's anexos à vossa carta acima referida, informa-se que o troço referente ao Lote 3 da Auto-Estrada Transmontana não está abrangido por qualquer servidão aeronáutica civil pelo que não está sujeito às condicionantes a elas devidas.

Assim, nada há a acrescentar em termos de condicionantes aeronáuticas civis.

O parecer constante na presente carta não substitui a necessidade de consulta à Força Aérea Portuguesa.

Com os melhores cumprimentos,

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Luís Veras

ANEXO 3

ACOMPANHAMENTO PÚBLICO

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução

"Lote 3 da Subconcessão Auto-Estrada Transmontana - A4/IP4 - Vila Real (Parada de Cunhos)/Quintanilha"

Agosto-2010

[Handwritten signature] 70



Para / To **Exm.º Senhor
Presidente das Estradas de Portugal,
S.A.**

Fax nº **21 287 99 24**

De / From **Director-Geral da Agência
Portuguesa do Ambiente**

Nº de pags. / Nr. of pages

Nossa referência / Our reference **341/09/GAIA**

Assunto / Subject **Acompanhamento Público -
A4/IP4 - Vila Real (Parada de
Cunhos) /Bragança (Quintanilha) -
Lote 3 - PPA: 359.**

Dando cumprimento ao disposto no artigo 31.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, procedeu-se à abertura de um período de Acompanhamento Público, integrado na fase de Pós - Avaliação do Projecto "**Lote 3 da A4/IP4 - Vila Real (Parada de Cunhos) /Bragança (Quintanilha)**".

O período de Acompanhamento Público decorreu durante 10 dias úteis, **21 de Maio a 04 de Junho de 2010**, não tendo sido, até à presente data, recepcionado na Agência Portuguesa do Ambiente (APA), nenhum parecer relativo ao projecto em avaliação.

O RECAPE esteve disponível para consulta nos seguintes locais:

- Agência Portuguesa do Ambiente;
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte;
- Câmara Municipal de Murça;
- Câmara Municipal de Alijó.

O Sumário Executivo esteve disponível para consulta, nas Juntas de Freguesia pertencentes aos Concelhos acima referidos que se discriminam:

- Concelho Murça: Murça, Fiolhoso e Noura.
- Concelho Alijó: Pópulo e Vila Verde.

Esteve, ainda, disponível no site da APA (www.apambiente.pt) e no site das Estradas de Portugal, S.A. (www.estradasdeportugal.pt).

Handwritten signature and initials



Na fase de pós-avaliação, incluindo o Acompanhamento Público, a publicitação foi feita por meio de:

- Afixação de Anúncio na CCDR-Norte, Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia acima referidas;
- Envio de Nota de Imprensa para os Órgãos de Comunicação Social e envio de ofício circular às entidades em Anexo;

Solicitamos ainda, que após a elaboração do parecer das Estradas de Portugal, S.A. sobre a conformidade do Projecto de Execução, com a Declaração de Impacte Ambiental (DIA), o mesmo seja remetido à APA, de forma a estar disponível para consulta dos interessados, no arquivo histórico de AIA. Este parecer é de divulgação obrigatória, conforme estabelece o art.º 23.º do Decreto-Lei referido anteriormente.

Com os melhores cumprimentos.

P. O Director-Geral

Mário Grácio

Cristina Ruoco
Chefe de Divisão

Anexo: Lista de entidades/ Lista de órgãos de comunicação social.

CS

Handwritten notes in blue ink at the bottom right corner, including "Aug. 20" and "Keyfaw".

**AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE**

Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território

Anexo I**Lista de Entidades**

		LOCALIDADE
QUERCUS - Associação Nacional de Conservação da Natureza - Núcleo Regional de Vila Real	Beirra da Araucária, Bloco G, Cave 7 Apartado 160	5001-010 VILA REAL
GRUPO LOBO	Departamento de Biologia Animal - Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa - Bloco C2 - Campo Grande	1749-016 LISBOA
Direcção Geral de Geologia e Energia	Av. 5 de Outubro, 87	1089 - 039 LISBOA
Autoridade Florestal Nacional	Av. João Crisóstomo, 26-28	1089-040 LISBOA
Direcção Regional da Economia do Norte (DRE - Norte)	R. Direita do Viso, 120	4250-195 PORTO
Instituto de Meteorologia	Rua C do Aeroporto de Lisboa	1749-077 LISBOA
Direcção Regional de Agricultura e Desenvolvimento Regional	Av. Afonso Costa, 3	1949-002 LISBOA
Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro	Quinta Prados	5000-262 VILA REAL

Handwritten signatures and initials:
 Jules
 Jules
 Jules
 Jules



Lista de Órgãos da Comunicação Social

Órgão	Endereço	Localidade
Redacção do Jornal de Notícias	Rua Gonçalo Cristóvão, 195-219	4049-011 PORTO
Redacção do Correio da Manhã	Av.ª João Crisóstomo, 72	1069-043 LISBOA
Redacção da Rádio Renascença	Rua Ivens, 14	1200-227 LISBOA
Redacção RDP Antena 1	Av.ª Marechal Gomes da Costa, 37	1800-266 LISBOA
Redacção da T.S.F. Rádio Jornal	Av. Sr. José Milheiro Rua 3 de Matilha - Edifício Altejo - Piso 3 - Sala 301	1800 LISBOA
Redacção da Rádio Comercial	Rua Sampaio Pina, 24 / 6	1070-249 LISBOA
Redacção do Jornal "O Expresso"	Edifício S. Francisco de Sales Rua Calvet de Magalhães, 242	2770-022 PAÇO DE ARCOS
Redacção do Jornal Semanário Sol	Rua de São Nicolau, 120 - 6.º	1100-550 LISBOA
Redacção do Jornal Público	Rua Viriato, 13	1069-315 LISBOA
Redacção do Diário de Notícias	Av.ª da Liberdade, 266	1200 LISBOA
Redacção da Agência Lusa	Rua Dr. João Couto Lote C - Apartado 4292	1507 LISBOA CODEX
Redacção da RTP	Av.ª Marechal Gomes da Costa, 37	1849-030 LISBOA
Redacção da SIC	Estrada da Outureira, 119 Carnaxide	2795 LINDA-A-VELHA
Redacção da TVI	Rua Mário Castelhana, 40 Queluz de Baixo	2745 - QUELUZ
Redacção do Jornal A Voz de Trás-Os-Montes	Rua D. António V. Fonseca 20/2	5000-539 VILA REAL
Redacção do Jornal Notícias de Vila Real	Travessa Portela 14, 1.º-D	5000-516 VILA REAL
Redacção da Rádio Universidade FM	Edifício Uíad	5000-542 VILA REAL
Redacção da Rádio Clube de Vila Real	Quinta São José Lote 22-J 8	5000-448 VILA REAL
Redacção da Rádio Universidade Marão CRL	Mt.ª Forca-Campeã	5000 VILA REAL

Rua da Murgueira, 9/9A - Zambujal Ap. 7585, 2611-065 Amadora-Portugal • tel: (351) 21 472 82 00 • fax: (351) 21 471 80 74
email: geral@apambiente.pt • http://www.apambiente.pt

Handwritten signatures and initials:
A. Sales
P. Alves
J. Alves

ANEXO 4

ESCLARECIMENTOS PRESTADOS PELA AUTO ESTRADAS XXI

Parecer sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução

"Lote 3 da Subconcessão Auto-Estrada Transmontana - A4/IP4 - Vila Real (Parada de Cunhos)/Quintanilha"

Agosto-2010



FAX

DE/FROM: Dr. Alexandre Matos

PARA / TO > Estradas de Portugal

Att: Exmo. Senhor
Eng.º Francisco Mendes Godinho

CÓPIA: Ex.ma Senhora
Eng.ª Alexandra Alemão

FAX 21 287 99 32

ASSUNTO > Subconcessão Auto-Estrada Transmontana
Lote 3 – RECAPE Resposta Parecer ICNB e DRCN

REF: 0100AEXXI/10

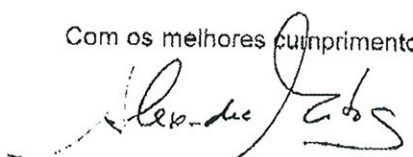
DATA / DATE: 04.08.10

Nº PAG.: 1 + 6

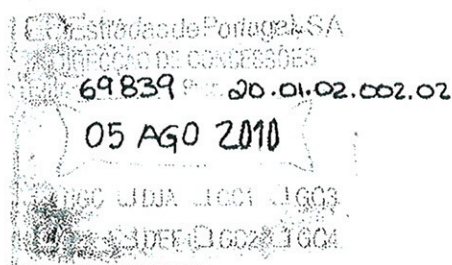
Ex.mo Senhor,

Anexamos resposta, solicitada pela EP através mail de 01.07.2010, aos pareceres da ICNB e DRCN no âmbito de avaliação do RECAPE do Lote 3.

Com os melhores cumprimentos



Alexandre Matos
(Director Administrativo e Financeiro)





SUBCONCESSÃO AUTO-ESTRADA TRANSMONTANA

A4/IP4 – VILA REAL (PARADA DE CUNHOS) / QUINTANILHA

LOTE 3

PROJECTO DE EXECUÇÃO

RESPOSTA AOS OFÍCIOS DA
DIRECÇÃO REGIONAL DE CULTURA E IGESPAR
PATRIMÓNIO CULTURAL

Julho de 2010

[Handwritten signatures and initials in blue ink]



ambiveritas



Introdução

O presente documento pretende responder às questões colocadas nos documentos não oficiais do IGESPAR e da Direcção Regional da Cultura, enviados pela Estradas de Portugal.

Resposta às Questões Colocadas no Ofício do IGESPAR

- Segundo a avaliação da análise de impactes apresentada no ofício, não foi feita no relatório "referência ao tipo de impactes previstos para a ocorrência patrimonial nº 13 (Sabrosa 4), pelo que se considera que esta avaliação deverá ser feita".

No entanto, a Avaliação de Impactes realizada e descrita no relatório em causa incluiu o sítio nº 13, Sabrosa 4, em 3 das 4 avaliações de impactes realizadas.

A avaliação do Valor de Impacte Patrimonial (Quadro 2.4, p. 22) considerou os impactes previstos sobre este local como tendo um Grau de Intensidade Máxima, um Grau de Área Afectada Total e um Valor de Impacte Ambiental Reduzido. A Avaliação Qualitativa de Impactes (Quadro 2.5, p. 25) avaliou o impacto sobre o sítio arqueológico como Negativo, Directo, Certo, Permanente, Irreversível, de magnitude Elevada, Significativo, Não mitigável e Compensável. A descrição dos impactes previstos em Fase de Construção (secção 2.2, p. 27) clarificou os valores acima descritos, ao enunciar que "A casa rural localizada sob o talude da escapatória e a 66m do traçado, ao km 3+330, será destruída pela implementação do projecto". Esta ocorrência apenas não foi referida na descrição dos impactes previstos em Fase de Exploração (secção 2.3, p. 28) visto que a sua inclusão no talude da escapatória (e consequente destruição) implicam que já não existirá durante a fase de exploração, logo, não seja passível de sofrer impactes.

- No que diz respeito à avaliação da conformidade com as medidas enunciadas na DIA, é referido o incumprimento da medida 74 da DIA no que diz respeito ao Complexo Rural da Ribeira de Jorjais (ocorrência nº 6), visto que "as medidas de minimização para esta ocorrência não estão incluídas no Anexo G (...)".

As medidas enunciadas na DIA tiveram por base o traçado em análise em fase de Estudo Prévio, que entretanto sofreu uma evolução no sentido de reduzir os conflitos com as diversas

Fr
J. J. J.



SENER

amb & veritas



XXI

AUTOESTRADAS XXI



XXI

CAET XXI CONSTRUÇÕES S.A. Lda.

condicionantes ao projecto, entre as quais o Património. O Complexo Rural da Ribeira de Jorjais encontrava-se localizado a cerca de 12m do talude e a 30m do eixo da via no traçado apresentado em fase de Estudo Prévio (Fig. 1), o que suscitou a recomendação, na DIA, de medidas destinadas a garantir a conservação pelo registo dos edifícios incluídos nesta ocorrência.

Actualmente, o Complexo Rural da Ribeira de Jorjais encontra-se a uma distância de 180m do eixo da via (Fig. 1) em estudo no âmbito do Projecto de Execução. Como tal, encontra-se para além do limite de afectação directa, a escassos metros do final do corredor de afectação indirecta e cerca de 170m para além do limite de expropriação nesta área. Face às alterações verificadas no traçado em estudo e ao reduzido nível de risco de afectação desta ocorrência, consideramos que as medidas preconizadas na DIA para este sítio não são adequadas à situação do Complexo Rural da Ribeira de Jorjais face ao traçado actualmente em estudo, daí não terem sido incluídas no relatório patrimonial.

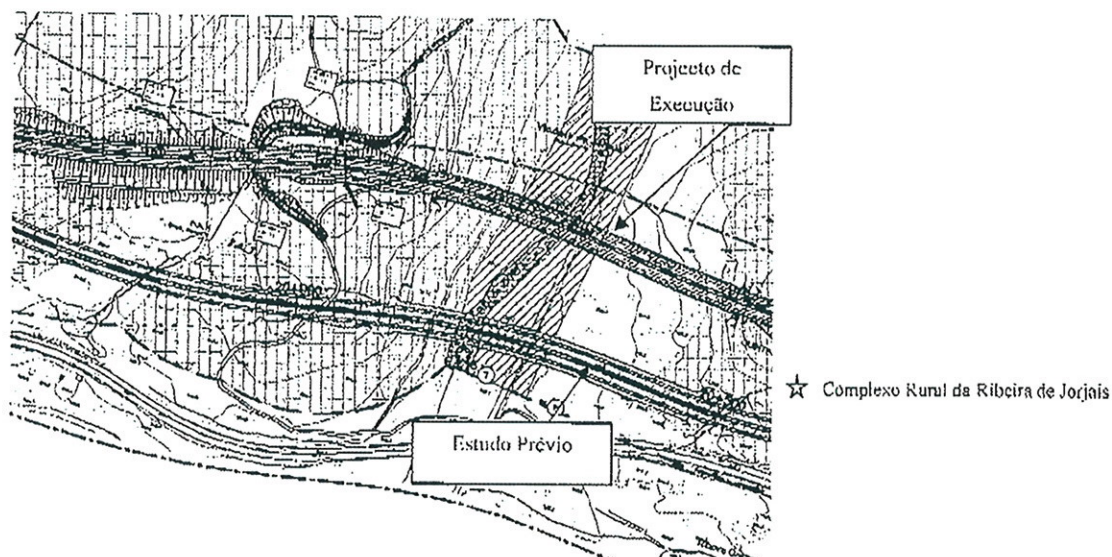


Figura nº 1.1.1 - Localização do Complexo Rural da Ribeira de Jorjais (nº 6) face aos traçados em análise em fase de Estudo Prévio e Projecto de Execução

- O ofício considera que a medida 76 da DIA foi cumprida, mas refere a necessidade de complementar as medidas de minimização preconizadas para a ocorrência nº 1, Minas de Balsa, com a realização de "um estudo susceptível de caracterizar adequadamente o complexo

Handwritten signature and initials: "G. J. 75 7." and "G. J. 75 7." with a large "75" and "7." next to it.



de galerias, de forma a permitir saber se a implantação do projecto causará impactes directos sobre esta ocorrência patrimonial".

Tendo em consideração o estado precário das minas, a adopção das técnicas de espeleologia para determinar a rede de galerias e respectiva direcção, não se afigura como uma solução viável, quer por falta de acesso, quer pela falta de segurança para os espeleólogos.

Assim, considera-se que para mapear as minas e determinar se interferem com o projecto de construção da Auto-estrada da Transmontana, pode-se recorrer aos métodos geofísicos, sendo o georadar e o método geoelectrico os dois que se consideram mais adequados neste caso.



Figura nº 1.1.2 - Minas da Balsa

- Finalmente, a avaliação da conformidade do estudo com a medida 79 da DLA refere que "além das ocorrências consideradas no RECAPE, deverão ser consideradas igualmente as ocorrências patrimoniais identificadas no Estudo de Incidências Ambientais e que serão igualmente alvo de impactes directos".

Handwritten signatures and initials in blue ink, including "Hales" and "F. P."

**SENER**

amb & veritas



As ocorrências patrimoniais consideradas na elaboração do RECAPE resultaram da realização de pesquisa bibliográfica e documental e de trabalhos de prospecção arqueológica direccionados para o estudo de ambos os traçados, ou seja, incluem os sítios identificados no Estudo de Incidências Ambientais e aquando da elaboração do RECAPE.

A única excepção é o sítio nº 13 do EINCA, Complexo rural/molinar do rio Tinhela, que não foi incluído no relatório patrimonial do RECAPE por se encontrar fora do corredor de afectação do traçado - a cerca de 271m do eixo da via e 232m do talude.

Resposta às questões colocadas no ofício da Direcção Regional da Cultura

"Em termos das Medidas de Minimização propostas no presente RECAPE, concordando-se genericamente com as propostas elencadas, considera-se, contudo, que no que concerne à ocorrência nº 1, em termos das medidas de carácter específico, deve ser efectuada uma prospecção ao interior das suas galerias, de modo a identificar a sua implantação exacta, o que permitirá avaliar eventuais impactes que o empreendimento venha a provocar às estruturas arqueológicas subterrâneas e, consequentemente, verificar a necessidade de implementar as medidas mitigadoras que se venham a ser consideradas pertinentes."

De acordo com o referido anteriormente em resposta ao parecer do IGESPAR, não se propõe a realização de trabalhos de espeleologia, mas de trabalhos geotécnicos, que permitirão verificar a direcção das minas e a sua eventual interferência com a infra-estrutura rodoviária.

"Verifica-se, ainda, que o Anexo G do Tomo 23.3 já integra um Plano de Salvaguarda do Património, na versão analisada e aprovada, em tempo, por esta Direcção Regional de Cultura. Refira-se que este documento orientador e regulamentar integra um conjunto de medidas de minimização que permitirá acautelar, com eficácia, as afectações identificadas aos valores patrimoniais existentes na área do empreendimento. Ressalve-se, contudo, que no ponto 7 deste Plano de Salvaguarda do Património é apresentada uma equipa técnica para a execução dos trabalhos, indicação esta que não poderá constar do documento agora em apreciação, dado que

Handwritten signatures and initials:
- A large signature, possibly "Faleiro".
- Initials "R" and "H".



o presente momento de Pós-Avaliação Ambiental se refere exclusivamente à análise de metodologias e procedimentos a adoptar face ao Projecto de Execução do empreendimento, independentemente dos arqueólogos que as vierem a executar."

O Plano de Salvaguarda do Património foi reformulado de acordo com o requerido, sendo retirada a referência à equipa técnica. Este plano foi entregue à EP, para esta por sua vez proceder à entrega à Direcção Regional da Cultura.

Lisboa, 14 de Julho de 2010

O responsável pelo Estudo
Susana Carvalho

O Coordenador do Projecto
Mário Neves