

## **PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO**

**Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução**

**A25/IP5 Boa Aldeia - Mangualde**

**Sublanço Nó do Caçador – Mangualde**

## ÍNDICE

1. Introdução .....	pág. 1
2. Antecedentes .....	pág. 1
3. Caracterização Sumária do Projecto .....	pág. 2
4. Análise Global do RECAPE .....	pág. 2
5. Verificação do cumprimento da DIA .....	pág. 3
6. Acompanhamento Público .....	pág. 8
7. Conclusão .....	pág. 8

### Anexos

#### Anexo 1

. esboço corográfico

#### Anexo 2

. solicitação de elementos adicionais  
. Carta de José A. Prazeres Ferreira

## 1. Introdução

Em cumprimento da legislação sobre Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), designadamente o Decreto-Lei nº 69/200, de 3 de Maio, e a Portaria nº 330/2001, de 2 de Abril, o Instituto de Estradas de Portugal (IEP), na sua qualidade de entidade licenciadora, enviou ao Instituto do Ambiente (IA) (ofício do IEP nº 1075 de 2003.07.10), para processo de Pós-Avaliação, o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE), relativo ao "Sublanço Nó do Caçador – Mangualde (lote 5.2)" do Lanço da A25/IP5 Boa Aldeia – Mangualde, cujo proponente é a Lusoscut-Beiras Litoral e Alta.

O IA, na sua qualidade de Autoridade de AIA, enviou o RECAPE do sublanço (através do ofício circular nº 007776, de 2003.07.18), aos membros da Comissão de Avaliação (CA) nomeada no âmbito do procedimento de AIA do respectivo Estudo Prévio, para verificação da conformidade dos Projectos de Execução (PE) com a Declaração de Impacte Ambiental (DIA). A referida CA é constituída pelos seguintes representantes:

- . Eng<sup>a</sup> Lúcia Desterro (IA/SACI)
- . Dr<sup>a</sup> Margarida Grossinho (IA/SACI)
- . Dr<sup>a</sup> Ana Martins (IPA)
- . Eng<sup>o</sup> Fernando Cabral Sacadura (CCDR-C)
- . Dr. João Paulo Pereira (INAG)

No presente processo de pós-avaliação colaborou ainda a Eng<sup>a</sup> Sílvia Doroana (ambiente sonoro).

No âmbito do procedimento de avaliação do RECAPE a CA considerou necessária a solicitação de informação adicional, a qual foi solicitada ao IEP (fax em anexo) e cuja resposta, apresentada numa Adenda ao RECAPE, foi considerada na presente análise.

## 2. Antecedentes

O sublanço do IP5 agora em fase de pós avaliação integra-se no projecto IP 5 Sublanço Boa Aldeia – Viseu – Mangualde, cujo procedimento de AIA em fase de Estudo Prévio terminou em Julho de 2002.

O Projecto em avaliação nessa fase era constituído por cinco sublanços, integrando-se o sublanço agora em análise no sublanço EN 2 – Mangualde. O sublanço EN 2 – Mangualde está, em fase de projecto de Execução, dividido nos sublanços EN 2 – Nó do Caçador e Nó do Caçador – Mangualde. Reportando-se o RECAPE em análise apenas a um dos sublanços, deveria ter sido apresentada uma adequada justificação para esse facto.

A Declaração de Impacte Ambiental (DIA) emitida em 2002.07.12 por Sua Excelência o Secretário de Estado do Ambiente, relativamente ao sublanço em análise, refere que:

*"Tendo por base o Parecer Final do Processo de Avaliação de Impacte Ambiental, que decorreu em fase de Estudo Prévio, emite:*

**1. Parecer favorável** ao Projecto do IP5 Sublanços Boa Aldeia – Viseu – Mangualde **Solução 2** (até cerca do km 10+000), **conjugada com a Solução 1A** (aproximadamente a partir do km 6+300), **condicionado** à integração no Projecto de Execução das recomendações e medidas apresentadas em anexo; ..."

### 3. **Caracterização Sumária do Sublanço Nó do Caçador - Mangualde**

O sublanço em análise (esboço corográfico em anexo) inicia-se no Nó do Caçador e termina no Nó de Mangualde. Apresenta uma extensão de 9+123 km e consiste basicamente na duplicação do IP5 actual, verificando-se a separação de faixas entre os km 1+377 e 4+500. O Projecto inclui, além dos Nós terminais, o Nó de Fagilde, um novo viaduto sobre o Rio Dão, a área de serviço de Fagilde e sete restabelecimentos. O Projecto prevê a construção de oito muros de suporte não procedendo o RECAPE à sua caracterização, e avaliação de impactes decorrentes da implantação dos mesmos.

Os referidos Nós encontram-se construídos contemplando o Projecto agora em análise a sua reformulação, nomeadamente através da alteração dos ramos e introdução de rotundas. Embora as alterações referidas correspondam a melhorias significativas das condições de circulação e segurança nos Nós, as mesmas induzirão, sobretudo no Nó de Fagilde, a ocorrência de impactes significativos, os quais não são adequadamente analisados no RECAPE.

Segundo o RECAPE, "o princípio de concepção do traçado na zona de sobreposição do IP5 foi o de posicionar a directriz de modo a fazer coincidir o limite exterior da nova berma direita com a actual, permitindo que não exista terraplenagem nesse lado da plataforma e alargar as obras de arte existentes, apenas de um dos lados".

A velocidade base mínima de projecto assegurada no traçado em planta e em perfil longitudinal foi de 100km/h e 80 km/h, não sendo avaliadas as alterações das características do projecto face à segurança do IP5.

O perfil transversal, do tipo 2x2, apresentará duas faixas de rodagem com 7,5m de largura, com duas vias de 3,75 cada, sendo apresentadas diferentes larguras do separador central (entre 4m e 0,6m) e das bermas, consoante os diferentes troços, além de via de lentos em algumas extensões.

A via será vedada com uma rede com 1,60 m de altura e uma malha progressiva com um afastamento mínimo na horizontal de 5 cm e máximo de 20 cm, e de 15 cm na vertical.

O volume de tráfego previsto (TMDA) varia (consoante as secções) entre 21460 e 25300 (veículos/dia) para o ano 2005, e entre 40507 e 42120 (veículos/dia) para o ano 2026.

Não foi apresentada a calendarização prevista para a obra.

### 4. **Análise global do RECAPE**

O RECAPE em análise apresenta algumas deficiências que dificultam a verificação do cumprimento da DIA, parcialmente colmatadas pela consulta às diferentes peças do Projecto e informação adicional solicitada.

Refira-se que no enquadramento do RECAPE é apresentada alguma informação menos relevante (relativa nomeadamente ao anterior procedimento de avaliação em fase de Estudo Prévio e a sublanços não analisados no presente RECAPE). Constata-se ainda alguma repetição de informação.

O RECAPE não apresenta, em alguns casos, a súmula de informação relevante apresentada em anexo e ou em peças de projecto, nomeadamente principais características dos aterros e escavações, localização das barreiras acústicas, altura e malha da vedação.

Por outro lado não são desenvolvidos adequadamente no RECAPE aspectos importantes como a caracterização das alterações do Projecto e análise dos impactes decorrentes das mesmas, nomeadamente alterações dos taludes, de afectações de uso do solo (equipamentos), de áreas REN e movimento de terras resultante do maior afastamento das faixas e análise de situações críticas relativas a proximidade de habitações ao traçado, à sua localização dentro ramos dos Nós, ou à sua afectação por muros de suporte (os quais também não são caracterizados).

##### **5. Verificação do Cumprimento da DIA**

A DIA referente ao Projecto IP 5 Sublanço Boa Aldeia – Viseu – Mangualde, no que se reporta ao sublanço em análise, apresentava as seguintes condicionantes ao Projecto de Execução:

*“ O Projecto de Execução a desenvolver, deverá minimizar o afastamento das faixas, de modo a diminuir a afectação de áreas classificadas RAN e REN, e respectivos usos. (Exceptuam-se as situações que impossibilitem a melhoria das características do traçado. Nesses casos, os quais, a ocorrer, deverão ser devidamente fundamentados, as soluções de Projecto deverão ainda assim minimizar a afectação de áreas RAN.)*

...

*A localização do Nó com o IC12 deverá ficar dependente do traçado que vier a ser seleccionado no âmbito do respectivo processo de AIA, a fim de não condicionar a adequada selecção do traçado do IC12.”*

Da análise do Projecto de Execução constata-se que a solução de traçado apresentada consiste em toda a sua extensão, na duplicação do actual IP5, coincidindo até ao rio Dão com a Solução 2 do Estudo Prévio, e a partir do Rio Dão com a Solução 1A, pelo que se pode considerar que o mesmo se desenvolve segundo a Solução aprovada no decurso do procedimento de AIA (Solução 2, conjugada com a Solução 1A).

Da análise do Projecto constata-se que no sublanço em análise não se procedeu à minimização do afastamento das faixas, verificando-se um maior afastamento destas (relativamente ao Estudo Prévio). O RECAPE não procede a uma clara e adequada avaliação de impactes decorrentes do maior afastamento, nomeadamente no que se refere às características dos aterros e escavações, volume de terras, áreas afectadas e respectiva classificação, referindo apenas que a delimitação das áreas REN não se encontra aprovada no concelho de Mangualde. Segundo o RECAPE, o afastamento de faixas no atravessamento do Rio Dão decorre da necessária melhoria das características geométricas da nova faixa direita, conduzindo a melhor inserção do traçado na orografia e reduzindo a altura das escavações a efectuar. O desnivelamento das faixas de rodagem terá também, segundo o RECAPE, procurado minimizar o movimento de terras.

Tendo-se recorrido ao reposicionamento da directriz do traçado, de modo a permitir a circulação no actual IP5 durante a fase de construção, não são avaliadas as consequências deste reposicionamento. Verificando-se assim alterações das características do traçado, não se procede a uma avaliação das mesmas face às condições de circulação e segurança.

Quanto ao Nó com o IC12, apenas é indicada a sua potencial localização, o que se considera adequado, a fim de não condicionar a adequada selecção do traçado do IC12.

Da análise do cumprimento das Medidas de Minimização constantes da DIA apresentada no RECAPE, considera-se que as mesmas foram globalmente integradas no Projecto e/ou nas medidas constantes dos diversos documentos, nomeadamente as Cláusulas Ambientais Especiais. Procede-se de seguida à avaliação dos Estudos desenvolvidos destacando-se as medidas às quais não foi dado um total cumprimento e as características do Projecto que necessitam de ajustamento.

#### **. Ambiente Sonoro**

Segundo o RECAPE foram efectuadas previsões de ruído do tráfego rodoviário, no período diurno e no período nocturno, para os anos 2006 e 2026.

Na eventualidade das zonas configurarem a classificação de "zonas sensíveis", à excepção dos receptores localizados no lado Norte, ao km 8+250 e ao km 8+430, no período diurno, prevê-se o incumprimento dos limites definidos (n.º 3 do Art.º 4.º do Regime Legal sobre a Poluição Sonora (RLPS), constante do DL n.º 292/2000, de 14 de Novembro), na maioria dos receptores analisados, a partir do ano início de exploração, para o período diurno e para o período nocturno.

Na ausência da classificação eficaz das "zonas sensíveis" e das "zonas mistas", da competência das Câmaras Municipais envolvidas (n.º 2 do Art.º 4.º do RLPS), o EIA refere que "o tipo de utilizações com sensibilidade ao ruído registadas indicia que as zonas poderão vir a ter a classificação de "zonas mistas", pelo que apenas prevê a implementação de medidas de protecção acústica, nos locais onde se prevêem níveis sonoros, em termos do parâmetro LAeq, superiores a 65 dB(A), no período diurno e superiores a 55 dB(A), no período nocturno.

Assim, de acordo com o Relatório, deverão ser implementadas barreiras acústicas, cujo objectivo é garantir o cumprimento dos limites definidos para "zonas mistas" (LAeq ≤ 65 dB(A), no período diurno e LAeq ≤ 55 dB(A), no período nocturno), a partir do ano início de exploração (2006), nas extensões de traçado que se indicam a seguir:

##### Barreira Acústica 1

- . entre o km 0+275 e o km 0+455, no lado Norte da plena via;
- . entre o km 0+190 (km 0+455 da plena via) e o km 0+000, do Ramo D do Nó do Caçador;

##### Barreira Acústica 2

- . entre o km 0+000 e o km 0+090, no lado Sul da plena via;
- . entre o km 0+000 (km 0+090 da plena via) e o km 0+200, no lado Sul do Ramo A do Nó do Caçador;
- . entre o km 0+050 e o km 0+220 (km 0+435 da plena via), no lado Sul do Ramo B do nó do Caçador;
- . entre o km 0+435 e o km 1+000, no lado sul da plena via;

##### Barreira Acústica 3

- . entre o km 1+400 e o km 1+675, no lado Norte da plena via;

##### Barreira Acústica 4

- . entre o km 4+950 e o km 5+000, no lado Norte da plena via;
- . entre o km 0+150 (km 5+000 plena via) e o km 0+000, no lado Norte do Ramo D do Nó de Fagilde;

- . entre o km 0+100 e o km 0+000 (km 5+150 plena via), no lado Norte do Ramo C do Nó de Fagilde;
- . entre o km 5+150 e o km 5+550, no lado Norte da plena via;

**Barreira Acústica 5**

- . entre o km 4+825 e o km 5+175, no lado Sul da plena via;
- . entre o km 0+000 (km 5+175 plena via) e o km 0+125, no lado Sul do Ramo A do Nó de Fagilde;
- . entre o km 0+025 e o km 0+243 (km 5+460 plena via), no lado Sul do Ramo B do Nó de Fagilde;
- . entre o km 5+460 e o km 5+550, no lado Sul da plena via;

**Barreira Acústica 6**

- . entre o km 7+625 e o km 8+000, no lado Norte da plena via;

**Barreira Acústica 7**

- . entre o km 7+625 e o km 8+000, no lado Sul da plena via;

**Barreira Acústica 8**

- . entre o km 8+450 e o km 8+870, no lado Norte da plena via;
- . entre o km 0+125 e o km 0+000 (km 9+071 plena via), no lado Norte do Ramo C do Nó de Mangualde;
- . entre o km 9+071 e o km 9+123, no lado Norte da plena via;

**Barreira Acústica 9**

- . entre o km 8+550 e o km 8+800, no lado Sul da plena via;

**Barreira Acústica 10**

- . entre o km 0+050 e o km 0+160 (km 9+075 plena via), no lado Sul do Ramo B do Nó de Mangualde;
- . entre o km 9+075 e o km 9+123, no lado Sul da plena via.

Salienta-se que os níveis sonoros previstos após a implementação das barreiras, nos receptores situados ao km 0+620 e ao km 4+850, do lado Sul, ultrapassam em 1 dB(A) os limites definidos para "zonas mistas", no período nocturno, no ano horizonte de projecto.

Segundo o RECAPE, na primeira situação, embora as previsões se desviem cerca de 1 dB(A) dos objectivos (o que não tem qualquer significado) o plano de monitorização permitirá avaliar cabalmente tal situação.

Relativamente à segunda situação, o RECAPE refere que "*a altura dimensionada resulta de um processo de optimização, tendo os cálculos previsionais mostrado que maiores alturas não conduzem a decréscimos correspondentes e significativos, dos níveis de ruído. Considera-se, ainda, que a altura encontrada corresponde, já, a um valor máximo possível compatível com a estrutura urbanística envolvente, sobretudo tendo em conta a grande proximidade entre as casas de habitação e a barreira*".

Perante o exposto, considera-se que nos receptores acima referidos, as barreiras preconizadas não garantem o cumprimento dos limites definidos para "zonas mistas", no período nocturno, no ano horizonte de projecto.

Dada a existência de diversos receptores na proximidade da via e os elevados níveis de tráfego previstos considera-se que deverão ser equacionadas medidas adicionais, nomeadamente a utilização de piso poroso absorvente.

No que se refere às medidas de minimização preconizadas para a fase de construção, salienta-se que caso se verifique a existência de receptores na envolvente próxima da via, deverão ser utilizados materiais isolantes e absorventes, nos tapumes da vedação da zona afectada à obra.

Salienta-se, ainda, que deverá ser dado cumprimento ao Art.º 9 do RLPS, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 259/2002, de 23 de Novembro, que define o período de laboração das actividades ruidosas temporárias, bem como, ao Decreto-Lei nº 76/2002, de 26 de Março, que aprova o Regulamento das Emissões Sonoras para o Ambiente do Equipamento para Utilização no Exterior.

Relativamente à monitorização, considera-se que o Plano proposto dá cumprimento ao disposto na DIA. Na implementação do referido plano deverá ter-se em conta as recomendações do Instituto do Ambiente, em documento datado de Fevereiro de 2003, sob o título "Directrizes para a Elaboração de Planos de Monitorização de Ruído de Infra-Estruturas Rodoviárias e Ferroviárias".

#### **. Património**

Da análise do RECAPE verifica-se que o mesmo dá resposta ao solicitado na DIA no que diz respeito ao património arqueológico, ou seja, foi realizada prospecção arqueológica sistemática na área a afectar pela construção do sublanço Nó do Caçador-Mangualde, a qual não revelou a existência de quaisquer vestígios de interesse patrimonial.

Porém, confrontando o Anexo III-C Património do presente RECAPE com o relatório técnico-científico, apresentado ao IPA, verificou-se que, ao contrário do expresso no primeiro documento, os trabalhos arqueológicos de prospecção não incluíram as zonas de acesso às frentes de obra, áreas de estaleiro, empréstimo e depósitos. A arqueóloga, responsável pelos trabalhos sublinha que essas áreas, incluindo as correspondentes às das outras infraestruturas "(...) deveriam ser sujeitas a trabalhos de prospecção sistemática (...) dado que estas só serão definidas em obra, deverão ser prospectadas no âmbito do acompanhamento arqueológico" (p.4 Relatório técnico-científico). Perante esta discrepância detectada no conteúdo dos dois documentos, considera-se que deverá ser introduzida no caderno de encargos a medida relativa à necessária prospecção daquelas áreas, antes de qualquer mobilização de solo.

Deverá também ser especificado no caderno de encargos que o acompanhamento deverá ser efectuado por um arqueólogo, por frente de obra, de acordo com a legislação em vigor (DL 270/99 de 15 de Julho).

#### **. Ocupação actual do solo e sócio economia**

Embora o RECAPE não tenha procedido a uma análise detalhada das situações de usos sensíveis localizados na envolvente próxima da via, da análise das cartas de projecto constata-se a ocorrência de situações críticas, nomeadamente habitações localizadas dentro dos ramos do Nós e ou envolvidas por muros de suporte (M7 e M8), não sendo apresentadas eficazes medidas de minimização (além de barreiras acústicas em alguns casos).

Na sequência de uma reclamação recebida neste Instituto relativa à localização de uma habitação no interior do Nó de Fagilde (parcela 79), verifica-se ainda que:

- . a habitação localiza-se a reduzida distância da plena via (6-7m);
- . ocorrerão impactes cumulativos;

pelo que se considera que a propriedade deverá ser expropriada, conforme solicitado na carta do proprietário que se anexa.

Considera-se ainda que este procedimento deverá ser adoptado em situações semelhantes, após consulta aos interessados.

#### **. Recursos Hídricos**

Da análise do Projecto de Drenagem constata-se que não foi dado total cumprimento à medida da DIA na qual foi solicitado o redimensionamento das passagens hidráulicas com secções inferiores a 1m.

Assim, as passagens hidráulicas:

- . PH 1-1
- . PH 3-1
- . PH 4-1
- . PH 4.2
- . PH 5-1
- . PH 6-1
- . PH 6-2
- . PH 8-1

as quais apresentam diâmetros de 0,80m ou 0,90m, deverão sofrer alterações de diâmetro para 1m.

A orientação das passagens hidráulicas:

- . PH 2-2
- . PH 4-1
- . PH 6-2

deverá ser alterada, de modo a permitir o alinhamento das mesmas com as linhas de água.

As escorrências da plataforma entre as PH 5-1, 5-2, 6-1, 6-2, deverão ser conduzidas para Oeste, de modo a não serem descarregadas para linhas de água afluentes à Albufeira de Fagilde, a qual se destina ao abastecimento público.

Relativamente à Área de Serviço de Fagilde deverá ser apresentada a caracterização do respectivo sistema de drenagem e da quantidade e qualidade dos efluentes originados e o seu destino final.

Quanto ao Plano de Monitorização dos Recursos Hídricos o mesmo encontra-se conforme o exigido, embora seja de realçar alguns pormenores que deverão ser corrigidos. Assim:

##### **Águas Superficiais**

Acrescentar um ponto de amostragem cerca do km 5+320, para caracterização qualitativa e quantitativa da drenagem oriunda desde o km 7+000.

##### **Águas Subterrâneas**

Acrescentar os seguintes parâmetros: Sólidos Suspensos Totais, Crómio, Níquel, Ferro, Óleos e Gorduras e NHE .

Os locais de amostragem deverão permitir leituras a montante e a jusante da via.

A frequência de amostragem deverá ser mensal para a quantidade.

As amostragens relativas à qualidade deverão ser efectuadas antes da fase de construção, na fase de construção e na fase de exploração.

#### **. Fauna**

Relativamente à medida relacionada com o estudo de potenciais locais de atravessamento pelo lobo, o RECAPE não procedeu à identificação dos potenciais locais de passagem face, nomeadamente, aos habitats envolventes, tendo apenas procedido à verificação das condições da única passagem superior existente, concluindo que a mesma não detém condições. Não procede contudo à análise da potencial utilização das PA e PI pelo lobo. Face à existência de vestígios de lobo na região, e ao estatuto de protecção desta espécie, considera-se que deverá ser desenvolvida a análise solicitada na DIA, ou seja, análise dos habitats potencialmente relevante para o lobo, decorrente análise das passagens existentes e previstas e proposta das respectivas soluções de atravessamento necessárias.

Os portões basculantes deverão ser dotados de um sistema de fecho que impeça a sua abertura por animais.

Quanto ao Programa de monitorização da fauna proposto, considera-se a metodologia do mesmo adequada. Contudo, dado que equipa de manutenção da via procede usualmente à recolha dos cadáveres, propõe-se que, adicionalmente ao programa proposto, a referida equipa proceda ao preenchimento de fichas de identificação, registando nomeadamente a espécie (ou fotografia em caso de dúvida), localização (sítio e km), data provável de atropelamento, a fim de aumentar a dimensão da amostra, a tratar no programa.

#### **6. Acompanhamento Público**

O período de Acompanhamento Público decorreu durante 15 dias úteis, entre 4 e 25 de Agosto de 2003, tendo sido apresentados pareceres pelo Instituto de Desenvolvimento Rural e Hidráulica (IDRHa) e pela Rede Eléctrica Nacional (REN).

As referidas instituições nada têm a opor ao projecto uma vez que:

- . não existem interferências com as infra-estruturas da REN;
- . as recomendações apresentadas pelo IDRHa, no âmbito do Estudo Prévio, foram integradas na Declaração de Impacte Ambiental, tendo sido tidas em conta no âmbito do Projecto de Execução.

#### **7. Conclusão**

Considera-se que o Projecto de Execução poderá ser implementado, se adoptadas as medidas que dêem cumprimento à análise apresentada no ponto 5 deste Parecer, além das medidas constantes do RECAPE.

**COMISSÃO DE AVALIAÇÃO**

**Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução**

**A25/IP5 – Sublance N.º do Caçador / Mangualde**

*Lúcia Maria Pinto Desteno*  
*Margarida Grossinho*

Instituto do Ambiente

*J. P. Pereira*

Instituto da Água

*J. M. Almeida*  
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro

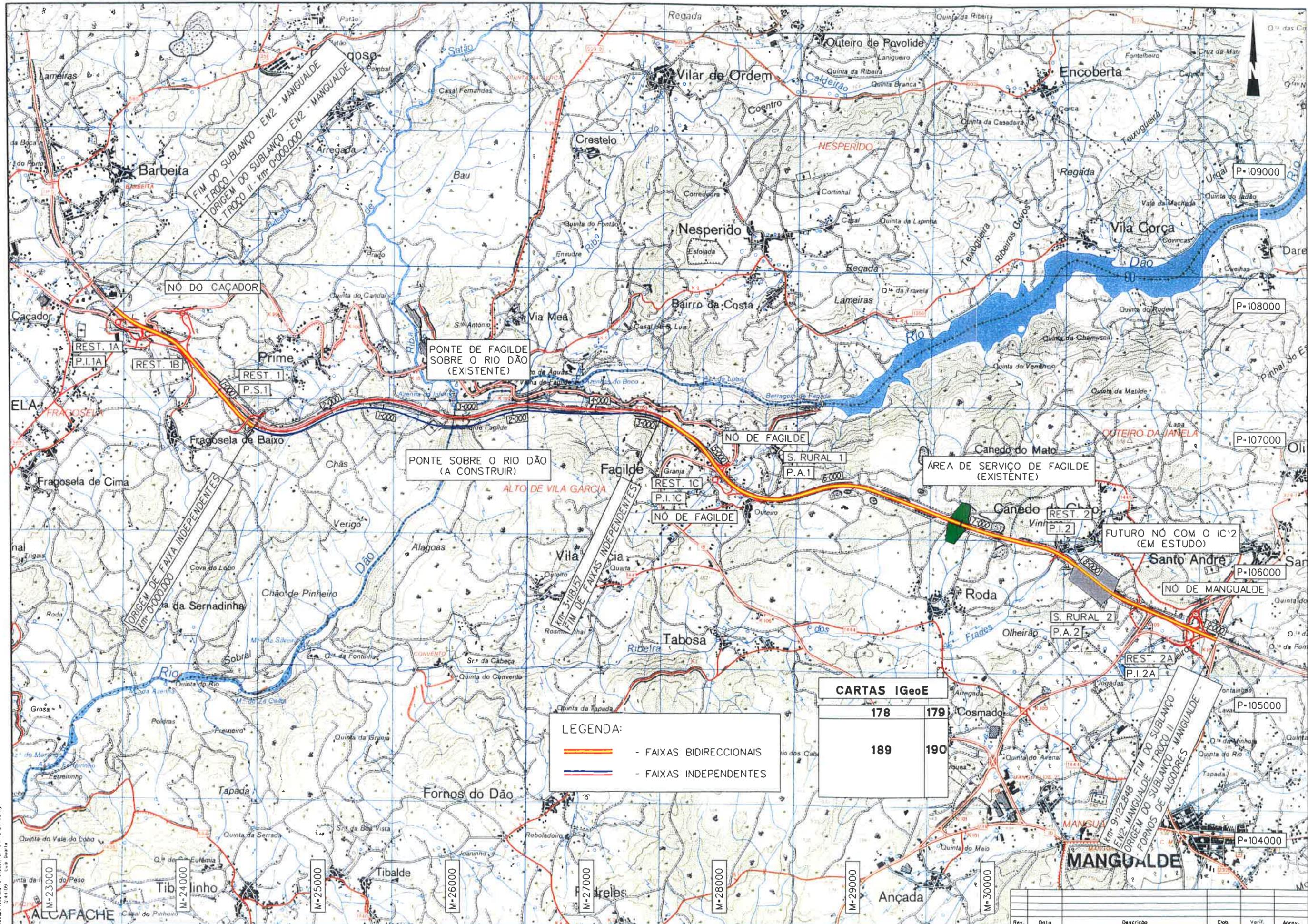
*Ana Margarida Martins*

Instituto Português de Arqueologia

## **Anexo:**

### **Anexo 1**

. esboço corográfico



PONTE DE FAGILDE SOBRE O RIO DÃO (EXISTENTE)

PONTE SOBRE O RIO DÃO (A CONSTRUIR)

ÁREA DE SERVIÇO DE FAGILDE (EXISTENTE)

FUTURO NÓ COM O IC12 (EM ESTUDO)

LEGENDA:  
 - FAIXAS BIDIRECCIONAIS  
 - FAIXAS INDEPENDENTES

CARTAS IGEOE	
178	179
189	190

Rev.	Data	Descrição	Elab.	Verif.	Aprov.

PROJECTO DE EXECUÇÃO  
 RECAPE - SUMÁRIO EXECUTIVO  
 ESBOÇO COROGRÁFICO

FIGURA 2

Data: JUNHO 03  
 Folha: 1/1

C:\PA\M5\_VAMO\REV-REV-0005\INDIA...\_EXECUTIVO\NOMMA E 211 02.dgn  
 06 JUN 2003 12:44:09 Lulu Duarte



Instituto das Estradas de Portugal



BEIRAS LITORAL E ALTA



CONSULTORES DE ENGENHARIA E AMBIENTE

A25/IP5: VISEU - MANGUALDE  
 NÓ DO CAÇADOR - MANGUALDE

Escolas  
 1:25000

Escal. por

## **Anexo 2**

- . solicitação de elementos adicionais
- . Carta de José A. Prazeres Ferreira



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E AMBIENTE  
*Instituto do Ambiente*

Para / To **Exmº Senhor**  
**Presidente do Conselho de Administração**  
**da LUSOS CUT Auto-Estradas das Beiras**  
**Litoral e Alta, S.A.**

Fax nº **232 99 74 20**

De / From **Instituto do Ambiente**

Nº de pags. / Nr. of  
pages **1 + 1**

Nossa referência / Our  
reference **SACI/DAIA 1310/ 03**

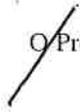
Assunto / Subject **Pós avaliação IP5/A25 Sublanço N6 do**  
**Caçador – Mangualde**

**URGENTE**

Exmº Senhor:

Para os devidos efeitos, junto se anexa cópia do fax nº 1309, enviado ao Instituto das Estradas de Portugal, relativo ao Projecto do sublanço do IP5 N6 do Caçador – Mangualde.

Com os melhores cumprimentos.

 Presidente

João Gonçalves



Maria Leonor Gomes  
vice-presidente

**Anexo:** cópia do fax nº 1309

LPD/LPD

1  
B



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E AMBIENTE  
*Instituto do Ambiente*

Para / To **Exmº Senhor**  
**Presidente do Instituto das Estradas de Portugal**

Fax nº **21 295 19 97**

De / From

Nº de pags. / Nr. of pages **1**

Nossa referência / Our reference **SACI/DAIA 1309 / 03**

Assunto / Subject **Pós avaliação IP5/A25 Sublanço Nó do Caçador – Mangualde**

**URGENTE**

Exmº Senhor

No âmbito do procedimento de avaliação do RECAPE sobre o sublanço do IP5 Nó do Caçador – Mangualde, a fim de permitir o desenvolvimento dos trabalhos da Comissão de Avaliação e considerando que, de acordo com a legislação em vigor (Portaria nº 330/2001, de 2 de Abril), o RECAPE deve conter a caracterização mais completa e discriminada dos impactes ambientais, solicita-se o envio urgente da seguinte informação:

- . volumes de tráfego previstos;
- . avaliação dos impactes dos Nós, nos casos em que se verifica a sua alteração;
- . explicitação das alterações dos restabelecimentos e respectivos impactes;
- . caracterização dos estaleiros, e caracterização mais detalhada (nomeadamente a uma escala adequada à fase de projecto de execução) das respectivas áreas de implantação dos mesmos, dos vazadouros e de empréstimo;
- . apresentação do relatório técnico-científico relativo ao património arqueológico;
- . fotografia área ou ortofotomapa, com o traçado e assinalado.

A fim de permitir o cumprimento dos prazos previstos na legislação solicita-se que a referida informação seja enviada a este Instituto em número adequado de exemplares, até ao dia 25 de Agosto.

Com os melhores cumprimentos.

O/Presidente

João Gonçalves

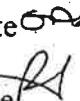
MAIO LEONOR GONÇALVES

De: José António dos Prazeres Ferreira  
Nó Rodoviário IP5 Nº55  
Fagilde  
3530 - 070 Mangualde  
Telef.: 232 613 658 / 966 473 893

A - Du = Almeida

 28/4/03

AC I.A. PARA AVENIDA  
E COMUNICAÇÃO AFS INTERESSADO  
COM CONTACTO A ESTE

Para: Secretário de Estado do Ambiente   
Ministério das Cidades,  
Ordenamento do Território e Ambiente   
Rua de O Século, 51  
1200-433 Lisboa

**Assunto:** Alargamento IP5 - Sublanços Boa Aldeia - Viseu - Mangualde

Exmo. Sr.: Secretário de Estado

No ano de 1981 a propriedade de cerca de 3000 m<sup>2</sup> de que a minha esposa é a actual proprietária, que a recebeu por doação de seus pais, foi alvo de expropriação em cerca de 1800 m<sup>2</sup> ficando dividida em duas parcelas, uma com cerca de 238 m<sup>2</sup> e outra com cerca de 1000 m<sup>2</sup> com uma moradia, a primeira ficou inserida no interior do Nó Rodoviário de Fagilde Sul e a segunda no interior do Nó Rodoviário de Fagilde Norte. Tendo ficado a moradia a menos de 7 metros do actual traçado do IP5 e com estrada toda à sua volta.

Como na sua construção não beneficiou de isolamento acústico, e como até data o IEP não criou condições para diminuir os efeitos da poluição sonora, ar, solos e da água, eu e os meus familiares estamos sujeitos ao muito ruído e aos gases tóxicos do trânsito que chega dentro da moradia, tendo eu e meus familiares dificuldades em descansar, um deles é um bebé de 22 meses. Já contactei o IEP, por varias vezes, para dar uma solução ao problema e até à data não obtive uma resposta concreta.

Ao saber pelos meios de comunicação social que o IP5 iria ser alargado, dirigi-me em Outubro de 2000 às instalações do IEP em Almada, para ser esclarecido de como o alargamento do traçado do IP5 poderia interferir na minha propriedade.

Passado este tempo, após muitos contactos, quer pessoalmente como por escrito, com as entidades responsáveis pela obra, sendo sempre esses contactos feitos por minha iniciativa, as minhas duvidas, preocupações e angustias nunca foram devidamente esclarecidas.

Agora, sou confrontado com a situação de seu alvo de expropriação até a um metro da moradia, passando a ficar com a facha de rodagem, aproximadamente a 3 metros do futuro traçado da A25, ficando a habitar dentro do Nó Rodoviário de Fagilde com estrada em toda a volta da moradia, pois não é intenção do IEP expropriar na totalidade.

Informo que somos uma família jovem, com a ambição de aumentar, que vê a sua qualidade de vida ainda mais diminuída e o seu futuro ainda mais comprometido, pois a moradia irá ainda mais desvalorizar e a nossa saúde irá estar ainda mais em risco.

Estas são algumas das razões que me levam a querer ser expropriado na totalidade, pois não quero ficar a morar **dentro** da Auto-Estrada(A25).

GABINETE DO SECRETÁRIO DE ESTADO DO AMBIENTE	
Entrada N.º	2531
Data	2003/04/23
Classificação	126/011

Como cidadão Português que sou, cumpridor das obrigações para com as várias instituições do estado, acho que pereço por parte destas respeito e consideração. Que estas assumam decisões que respeitem a integridade de todos e não só de alguns. Pois não é aceitável que exista dinheiro para pagar à Concessionária uma indemnização pelo atraso da obra, e se tente diminuir os gastos da obra sacrificando alguns cidadãos.

Tenho consciência da importância da obra para o desenvolvimento do país e por isso concordo com ela. Não compreendo é a decisão em alargar o actual traçado se o Estudo de Impacto Ambiental concluiu, que das propostas de traçado apresentadas ela Concessionária, a mais favorável era a construção de um novo Sublanço Boa Aldeia - Viseu - Mangualde, passando a sul da cidade de Viseu.

Por isso peço a Vossa Ex.<sup>a</sup> que intervenha junto ao IEP. Para que esta instituição altere a sua política de expropriação, que dá mais valor aos interesses das grandes empresas colocando os cidadãos em situações desumanas.

Eu e meus familiares achamos que esta é a oportunidade de o IEP solucionar um problema criado pela Junta Autónoma de Estradas e não o agravar ainda mais.

Sem outro assunto de momento, apresento os melhores cumprimentos.

Pede deferimento urgente.

Mangualde, 22 de Abril de 2003

João António dos Regener Ferreira