PA 67
AIA 827

PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução

A25/IP5 Mangualde - Guarda
Sublanço Ratoeira Nascente / IP2

Instituto do Ambiente
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro
Instituto da Água
Instituto Português de Arqueologia

Novembro 2003

ÍNDICE

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

Anexos

Anexo 1
. esboço corográfico

Anexo 2
. ofício da Junta de Freguesia de S. Miguel da Guarda
. Nota Técnica da SCUT das Beiras Litoral e Alta

1. Introdução

Em cumprimento da legislação sobre Avaliação de Impacte Ambiental(AIA), designadamente o Decreto-Lei nº 69/2000, 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 1746 de 2003.09.01), para processo de Pós-Avaliação, o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE), relativo ao "Sublanço Ratoeira Nascente – IP2" do Lanço da A25/IP5 Mangualde Guarda, 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 nº009721, de 2003.09.10), aos membros da Comissão de Avaliação (CA) nomeada no âmbito do procedimento de AIA do respectivo Estudo Prévio, para verificação da conformidade do Projecto de Execução (PE) com a Declaração de Impacte Ambiental (DIA). A CA é constituída pelos seguintes representantes:

. Engª Lúcia Desterro (IA/SACI)
. Engº Augusto Serrano (IA/SACI)
. Engª Georgina Bastos
. Drº Nuno Vasco (IPA)
. Engº Fernando Cabral Sacadura e Engª Cláudia
. Dr. João Paulo Pereira (INAG)

Posteriormente o ICN considerou não ser necessária a sua participação nos trabalhos da CA.

No presente processo de pós-avaliação colaborou ainda a Engª Sílvia Doroana (ambiente sonoro).

No âmbito do procedimento de avaliação do RECAPE a CA solicitou informação adicional ao IEP 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 Lanço Mangualde – Guarda, cujo procedimento de AIA em fase de Estudo Prévio terminou em Agosto de 2002.

O Projecto em avaliação nessa fase era constituídos pelos sublanços:

. Mangualde - Fornos de Algodres
. Fornos de Algodres - Ratoeira Nascente
. Ratoeira Nascente – IP2,

sendo o Projecto agora em análise constituído pelo sublanço Ratoeira Nascente – IP2. Simultaneamente encontra-se em fase de pós avaliação, o sublanço anterior, Fornos de Algodres - Ratoeira Nascente. 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 2002.08.27 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, emito **parecer favorável à Solução 2 do** Projecto "IP5 Mangualde –

Guarda, Sublanços Mangualde – Fornos de Algodres – Ratoeira Nascente – IP2" **condicionado** à integração no Projecto de Execução das recomendações e medidas apresentadas em anexo; ..."

A Solução 2 do Estudo Prévio, no sublanço agora em análise, coincidia com a Solução 1 nos primeiros 9km (solução única), sendo constituída por um novo traçado, afastado do actual IP5, até cerca do km 12+500, consistindo o projecto, a partir deste km, na duplicação do actual IP5.

3. Caracterização Sumária do Sublanço Ratoeira Nascente / IP2

O sublanço em análise (esboço corográfico em anexo) inicia-se após o viaduto sobre o rio Mondego (V5 do sublanço anterior) e termina cerca do km 17+200, no Nó de Pinhel. Apresenta uma extensão de 17+281 km e corresponde a uma auto-estrada totalmente nova entre os km 0 e 12+500, e na construção de uma nova via, paralela ao IP5 actual, distanciada deste cerca de 4,00m, na restante extensão do traçado (km 12+500 ao km 17+281). Nesta extensão, o actual IP5 (para o qual se prevê a sua rectificação pontual) será utilizado para o fluxo Poente Nascente.

O Projecto agora em análise apresenta, num troço correspondente a solução única na fase de EP, um declive acentuado (5%) numa grande extensão (cerca de 5km –km 4+100 a 9+300). Destaca-se ainda que ao km 12+500, no qual o traçado se insere no actual IP5, sendo construída uma nova faixa de rodagem paralela, esta interfere com o leito menor da ribeira de Massueime, obrigando ao seu desvio em cinco secções que totalizam cerca de 480m de extensão.

O Projecto inclui o Nó da Guarda e o Nó de Pinhel, e dois novos viadutos, respectivamente sobre a ribeira da Velosa (V1), sobre a ribeira de Massueime (V2). O Projecto implica ainda a construção de oito passagens superiores, seis passagens inferiores, cinco passagens agrícolas e o prolongamento de passagens inferiores sobre os ramos dos Nós, de uma passagem agrícola, de uma passagem inferior para peões e a construção de uma passagem para a fauna.

Os referidos Nós encontram-se construídos contemplando o Projecto agora em análise a sua reformulação, nomeadamente através do aumento de número de ramos.

Em termos de movimento de terras prevê-se um volume total de escavação da ordem dos $2960 \times 10^3 m^3$ e de aterro na ordem dos $3300 \times 10^3 m^3$, pelo que o volume de terras de empréstimo será cerca de $340 \times 10^3 m^3$.

Os traçados em planta e em perfil longitudinal da nova faixa de rodagem satisfazem, segundo a Memória do Projecto, a velocidade base de projecto de 100km/h.

O perfil transversal, do tipo 2x2, apresentará duas faixas de rodagem com 7,5m de largura, separador relvado com 2 m nas plataformas de separador largo, e separador rígido com 0,60m nas situações de plataforma única, bermas interiores com 1,0m de largura e bermas exteriores com 3,5m cada.

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 19215 e 16021 (veículos/dia) para o ano 2006, e entre 31650 e 27517 (veículos/dia) para o ano 2026. A percentagem de pesados considerada é de 20%.

4. Verificação do Cumprimento da DIA

A DIA referente ao Projecto IP 5 Sublanço Boa Aldeia – Viseu – Mangualde, além de emitir parecer favorável à Solução 2 do Projecto apresentava, no que se reporta ao sublanço em análise, além das medidas apresentadas em anexo; as seguinte 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.)

. Os viadutos sobre (...) e sobre a Ribeira da Velosa, cerca do km 44+000, deverão ser prolongados de modo a preservar as respectivas áreas agrícolas.

. (...) maximizar o aproveitamento das estruturas existentes, na situação dos Nós já estabelecidos (contrariamente ao previsto para o Nó da Guarda). Em ambos os cenários deverá minimizar-se a afectação de áreas sensíveis, pelo que os novos Nós não devem localizar-se nas proximidades de povoações, sobre áreas RAN ou REN, nem sobre áreas com coberto arbóreo constituído por folhosas....

. Cerca do km 41+000 a 41+500 (Sol.2) deverá equacionar-se uma solução de Projecto que minimize o desvio da linha de água e a afectação da área agrícola."

Da análise do Projecto de Execução constata-se que a solução de traçado apresentada consiste na Solução 2 de Estudo Prévio, pelo que se pode considerar que o Projecto de Execução se desenvolve segundo a Solução aprovada no decurso do procedimento de AIA.

Em termos das condicionantes apresentadas na DIA, da análise do Projecto verifica-se que:

. Afastamento das faixas - o afastamento das faixas do Projecto em análise é cerca de 4m. No Estudo Prévio o afastamento das faixas era cerca de 8m, pelo que se pode considerar que a condicionante foi integrada.

. Viaduto sobre a ribeira da Velosa - da análise das cartas de projecto (EP/PE) poder-se-á retirar que a extensão do viaduto sobre a ribeira da Velosa terá sido ligeiramente aumentada. Contudo, apesar do RECAPE referir que o viaduto "foi prolongado na sua extensão conseguindo desta forma que a afectação da área agrícola seja a menor possível", da informação apresentada não é possível aferir a preservação da área agrícola, dada a reduzida escala da informação apresentada (fig. 4 do RECAPE).

. maximizar o aproveitamento das estruturas existentes, na situação dos Nós já estabelecidos – consistindo o Projecto na duplicação do actual IP5, os Nós existentes serão apenas adaptados, pelo que se pode considerar que a condicionante foi integrada.

Relativamente ao Nó da Guarda, contrariamente ao EP, no qual era prevista a desactivação do actual Nó e a demolição do viaduto existente, foi mantida a localização e a geometria do mesmo sendo este completado com quatro novos ramos.

. minimização do desvio da linha de água e a afectação da área agrícola – segundo o RECAPE, o traçado da via foi desviado para Sul entre os km 0+900 e 1+100, de forma a não afectar a linha de água pelo aterro a construir.

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 2007, 2017 e 2027.

Na eventualidade das zonas configurarem a classificação de "*zonas sensíveis*", à excepção dos receptores localizados no lado Norte, ao km 0+150, ao km 16+400 e ao km 16+650, no lado Nascente ao km 9+550, no lado Poente ao km 12+650 e no lado Sul ao km 16+300, no período diurno, prevê-se o incumprimento dos limites definidos (nº 3 do Art.º 4º do Regime Legal sobre a Poluição Sonora (RLPS), constante do DL nº 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.

Segundo o RECAPE "afigura-se lícito prever que nas proximidades da via em análise não serão criadas "*zonas sensíveis*", pelo que, apenas prevê a implementação de medidas de protecção acústica nos locais onde se prevê o incumprimentos dos limites definidos para "*zonas mistas*" (LAeq > 65 dB(A), no período diurno e LAeq > 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 (2007), nas extensões de traçado que se indicam a seguir:

Barreira Acústica 1

. entre o km 9+480 e o km 9+600, no lado Nascente da plena via;

Barreira Acústica 2

. entre o km 13+400 e o km 13+500, no lado Poente da plena via;

Barreira Acústica 3

. entre o km 15+200 e o km 15+350, no lado Norte da plena via;

Barreira Acústica 4

. entre o km 15+450 e o km 15+610, no lado Sul da plena via;

Salienta-se, no entanto, que na ausência de classificação eficaz de "*zonas sensíveis*" e "*zonas mistas*", o documento "Directrizes para a Elaboração de Planos de Monitorização de Ruído de Infra-Estruturas Rodoviárias e Ferroviárias" (disponível em www.iambiente.pt), datado de Fevereiro de 2003, traduz

no Ponto 6, o entendimento do Instituto do Ambiente sobre a conformidade com a legislação, designadamente "caso o receptor sensível (ponto de avaliação) não tiver, num raio da ordem de uma centena de metros à sua volta, actividades/edificações de uso não sensível, deve ser equiparado a "*zona sensível*". Nestes casos, portanto, a ultrapassagem de 55 dB(A) / 45 dB(A) (respectivamente, no período diurno ou nocturno) constitui desconformidade".

Pelo exposto, e de acordo com as características da maioria dos locais analisados, apresentadas no RECAPE, considera-se que o Estudo Medidas de Minimização – Protecção Sonora deverá ser reformulado.

No que se refere às medidas de minimização preconizadas para a fase de construção, salienta-se que caso as operações ruidosas ocorram na proximidade de receptores sensíveis, deverão ser utilizados materiais isolantes e absorventes, nos tapumes da vedação da zona afecta 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 n.º 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".

Contudo, face à reformulação do Estudo das Medidas de Minimização – Protecção Sonora, considera-se que a localização dos pontos de medição poderão sofrer ajustes.

. Património

O RECAPE contempla os resultados dos trabalhos de prospecção arqueológica sistemática agora realizados. Apesar de os novos trabalhos arqueológicos nem sempre terem podido confirmar alguns dos resultados das anteriores prospecções, essas informações devem ser tidas em consideração durante os trabalhos de acompanhamento e prospecção a realizar durante a fase de obra

Deverá 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).

. Recursos Hídricos

Da análise do Plano de Monitorização dos Recursos Hídricos constata-se que o mesmo se encontra conforme o exigido, embora sejam de realçar alguns pormenores que deverão ser alterados. Assim:

Águas Superficiais

Além dos parâmetros propostas deverão ser analisados a Condutividade, o Ferro e o Níquel (antes e durante a fase de construção e na fase de exploração).

Águas Subterrâneas

Para além dos parâmetros propostos deverá ainda ser analisados o Crómio, hidrocarbonetos aromáticos polinucleares, Óleos e Gorduras e NHE.

A frequência das amostragens deverá ser, para os parâmetros quantitativos, mensal e para os parâmetros qualitativos, trimestral antes do início da obra.

Aos locais de amostragens propostos no Plano deverá ser acrescentado o seguinte:

. captação subterrânea junto à localidade Açores, ao Norte do km 2+500.

Projecto de Regularização da Ribeira de Massueime

Dada a inexistência de um projecto específico para a regularização parcial da ribeira de Massueime e os elementos incluídos, tanto no projecto de integração paisagística como no projecto de drenagem serem escassos, identificando somente os troços a regularizar e alguns dos materiais a utilizar, considera-se que:

. a regularização deverá contemplar as metodologias propostas em "Guia de Requalificação e Limpeza de Linhas de Água", INAG;

. não deverá ser utilizada a técnica de enrocamento ou outras idênticas;

. se deverão evitar as regularizações em linha recta, devendo ser realizados meandros, tal como existem na actualidade, mantendo as características atenuadoras da velocidade e da erosão, provocadas em momentos de caudais maiores e de cheia.

. Fauna

Segundo o RECAPE a maior parte da área em estudo apresenta elevada sensibilidade, devido quer à presença de áreas de elevada riqueza florística (unidades de carvalhais e galerias ripícolas) quer à existência de biótopos favoráveis à ocorrência de espécies com estatuto de conservação como o lobo. A área é inda classificada, em termos de unidades de conservação, como uma possível zona de ligação (PZL), entre áreas de expansão do lobo (AEL). Assim, a construção de passagens adequadas e a minimização da intervenção nos biótopos com valor ecológico assumem particular importância, bem como minimizar o risco de atropelamento, pelo que se considera fundamental a implementação das medidas apresentadas no RECAPE.

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.

. Áreas de implantação dos estaleiros, depósito e empréstimo

Para este sublanço estão previstos três estaleiros (dois para apoio à construção das obras de arte correntes e especiais e um para apoio à construção da estrada), apresentando o RECAPE quatro localizações potenciais, referindo que a localização apenas é definida quando a obra tiver início.

Relativamente aos locais propostas :

. estaleiro de apoio à construção da estrada – é apresentado um potencial local junto ao km 1+000, entre a pedreira Pedreira Mota e Companhia, e o IP5 a construir, numa área florestada, sem que o RECAPE especifique o coberto vegetal. Dado que a localização não se encontra ainda definida, deveria ser equacionada a utilização de áreas já degradadas pela pedreira em detrimento de áreas com coberto vegetal;

. é referido um outro local potencial, junto km 1+500, o qual apresenta sobretudo ocupação de matos, não interferindo com REN, RAN, linhas de água ou manchas de carvalhos ou castanheiros, pelo que se pode considerar adequado;

. são ainda referidos dois outros locais junto ao km 9+500 e 11+000, os quais segundo o RECAPE não apresentam qualquer condicionante ambiental, dispõem de boa acessibilidade, além de corresponderem a áreas ardidas, pelo que, face à informação constante do RECAPE, se podem considerar adequados;

. estaleiro de apoio à construção das obras de arte correntes e especiais - o RECAPE prevê a sua localização junto ao viaduto da Velosa, cerca do km 3+600. O local apresenta, segundo o RECAPE, uma ocupação do solo constituída por floresta de resinosas, não interfere com áreas agrícolas da zona da várzea, RAN ou REN, pelo que não contraria o recomendado na DIA.

Prevendo-se um deficit global de terras de cerca de $342x10^3m^3$, serão apenas necessários locais de empréstimo. Dado o reduzido volume de material necessário e a existência de pedreiras na região seria desejável a utilização das mesmas, contrariamente às áreas potenciais apresentadas no RECAPE (fig.A1), as quais não são constituídas por explorações já existentes.

Atendendo às considerações atrás expostas e dado que os locais não se encontram ainda decididos, solicita-se que, quando os mesmos se encontrarem determinados, seja apresentado documento com a caracterização dos mesmos, referindo nomeadamente a localização, área, ocupação do solo da área e da envolvente, fotografia do local antes da intervenção, percursos a utilizar, volume a receber, recuperação prevista e período de realização da mesma.

6. Acompanhamento Público

O período de Acompanhamento Público decorreu durante 12 dias úteis, entre 29 de Setembro e 14 de Outubro de 2003, tendo sido apresentados pareceres pela Direcção Geral das Florestas, Rede Eléctrica Nacional, S.A., e Instituto Geológico e Mineiro.

A Direcção Geral das Florestas, a Rede Eléctrica Nacional S.A. e o Instituto Geológico e Mineiro não apresentaram quaisquer informações ou dados factuais relevantes sobre impactes negativos no ambiente causados pela execução do projecto.

Foi ainda recebida, após o final do período de acompanhamento, um ofício da Junta de Freguesia de S. Miguel da Guarda (em anexo), sobre o qual foram solicitados esclarecimentos à Concessionária, os quais se encontram em anexo.

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.

Considera-se que o Projecto de Execução está conforme a Declaração de Impacte Ambiental, se adoptadas as medidas que dêem cumprimento à análise apresentada no ponto 4 deste Parecer, além das medidas constantes do RECAPE.

Deverão ser apresentados à Autoridade de Avaliação de Impacte Ambiental os seguintes documentos:

. Reformulação do Estudo Medidas de Minimização – Protecção Sonora

. Alteração do Plano de Monitorização dos Recursos Hídricos.

. Caracterização das áreas de depósito e estaleiros referindo nomeadamente a localização, área, ocupação do solo da área e da envolvente, fotografia do local antes da intervenção, percursos a utilizar, volume a receber, recuperação prevista e período de realização da mesma.

. Pormenorização do Projecto de integração paisagística dos viadutos.

. Informação que permita aferir a preservação da área agrícola junto ao viaduto sobre a ribeira da Velosa.

Estando previsto o Acompanhamento Ambiental da Obra, cujo Plano Geral se encontra em elaboração pela equipa de acompanhamento ambiental, e a realização de um Relatório Final, solicita-se que do mesmo seja dado conhecimento à Autoridade de AIA.

COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução

A25/IP5 – Sublanço Ratoeira Nascente / IP2

Instituto do Ambiente

Instituto da Água

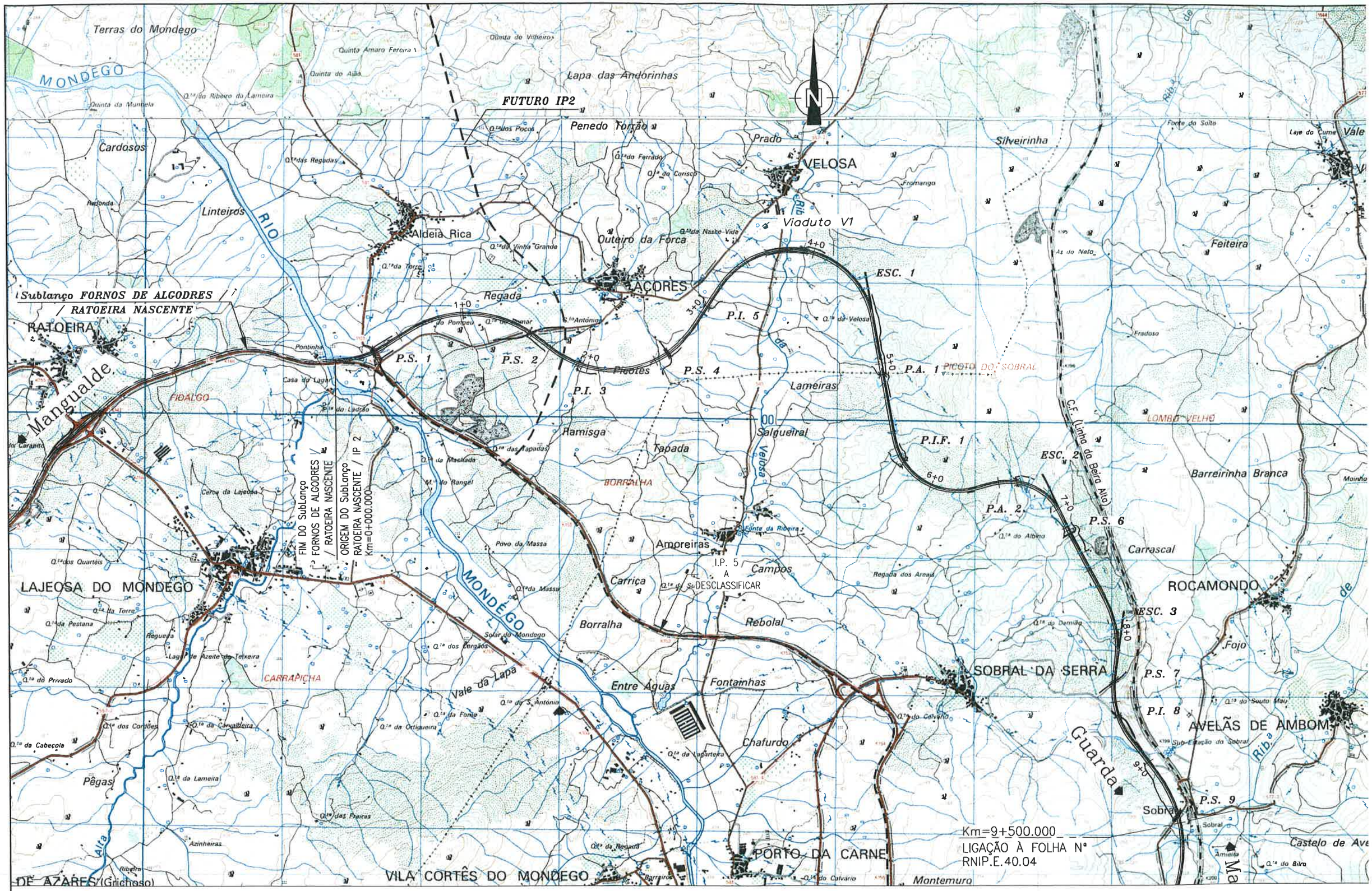
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro

Instituto Português de Arqueologia

Anexos

Anexo 1

. esboço corográfico



EM CÓPIAS DESTE DESENHO COM FORMATO DIFERENTE DO QUE A3 ATENDER ÀS ESCALAS GRÁFICAS

Ordem	Data	Designação

M.O.P.T.H. S.E.O.P. | IEP | LUSO SCUT BEIRAS LITORAL E ALTA | ENGIVIA Consultores de Engenharia, S.A. | arq ais Consultores de Arquitectura Paisagista e Ambiente, Lda.

A25/IP5 : LANÇO MANGUALDE–GUARDA

Sublanço RATOEIRA NASCENTE / IP2

Escala numérica: 1:25000

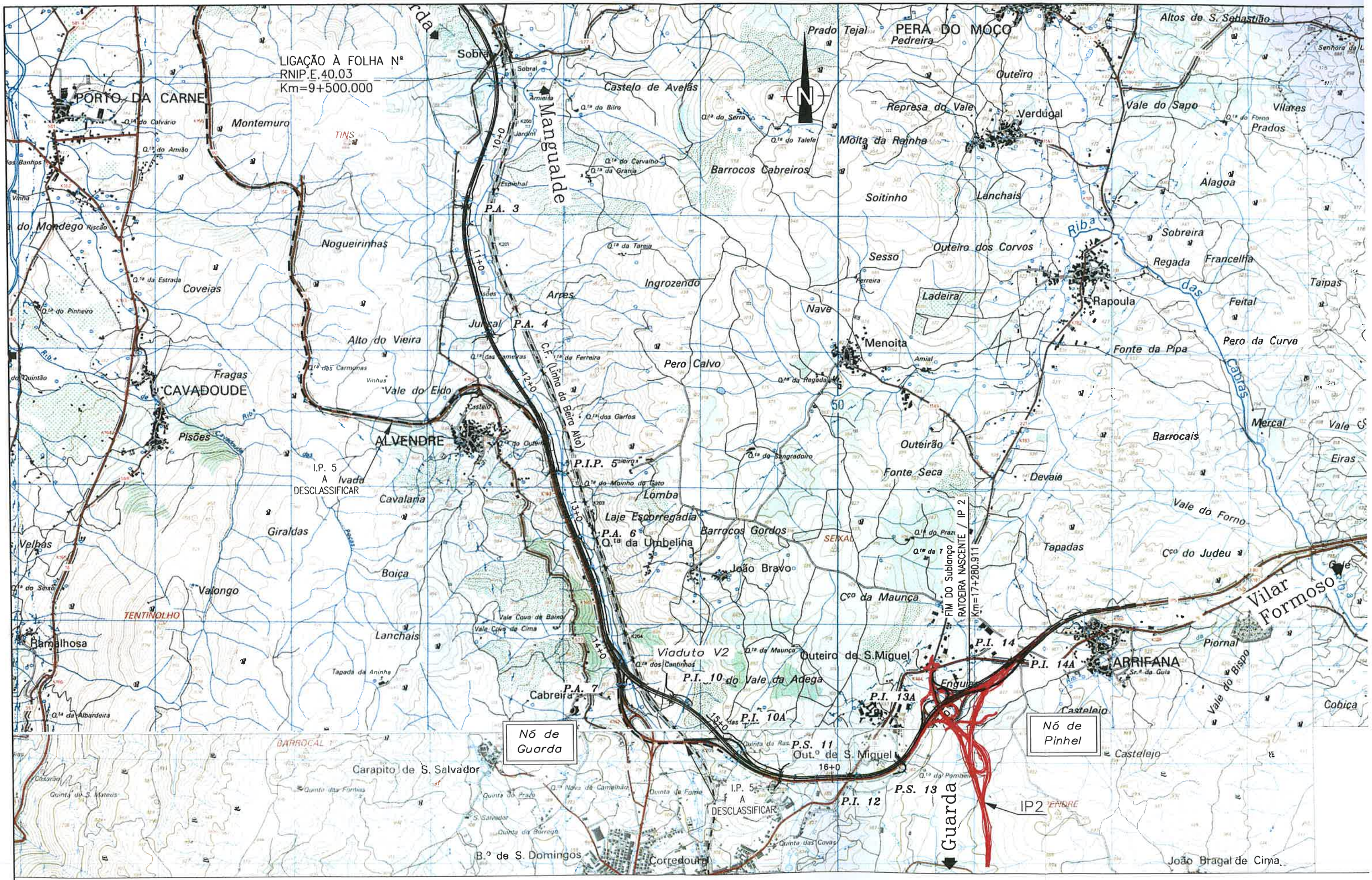
Escala gráfica: (m) 0 200 400

Projectou: | Desenhou: | Verificou: | Substituí: | Substituída:

Designação: PROJECTO DE EXECUÇÃO TRAÇADO GERAL ESBOÇO COROGRÁFICO

nº Desenho: FIGURA 1

Data: Maio/2003 | Folha: 01/0



EM CÓPIAS DESTE DESENHO COM FORMATO DIFERENTE DO QUE A3 ATENDER AS ESCALAS GRÁFICAS

Ordem	Data	Designação	Rub

M.O.P.T.H. S.E.O.P. — IEP — lusoSCUT BEIRAS LITORAL E ALTA — ENGIVIA Consultores de Engenharia, S.A. — arq ais Consultores de Arquitectura Paisagista e Ambiente, Lda.

A25/IP5 : LANÇO MANGUALDE-GUARDA

Sublanço RATOEIRA NASCENTE / IP2

Escala numérica: 1:25000	Projectou:	Substituiu:	Designação: PROJECTO DE EXECUÇÃO TRAÇADO GERAL ESBOÇO COROGRÁFICO
Escala gráfica: (m) 0 200 400	Desenhou:	Substituído:	nº Desenho: FIGURA 1
	Verificou:		Data: Maio/2003 — Folha: 02/02

Anexo 2

. ofício da Junta de Freguesia de S. Miguel da Guarda

. Nota Técnica da SCUT das Beiras Litoral e Alta

JUNTA DE FREGUESIA DE S. MIGUEL DA GUARDA

Av. da Igreja - Tel. 271 239 563 * Fax 271 227 611

6300-839 GUARDA

Exmº Senhor
Presidente do Instituto do Ambiente
Rua da Murgueira, 9/9^ - Zambujal
Apartado 7585 Alfragide
2721-865 AMADORA

S/ Refª.	N/ Refª.	Data
	Of. N.º 1008/2003	2003.10.17

ASSUNTO: **IMPACTO AMBIENTAL**

"A25/IP5 – MANGUALDE/GUARDA – SUB-LANÇO RATOEIRA NASCENTE / IP2"

Dirigimo-nos a V. Exa. agradecendo a informação veiculada sobre as obras do sub-lanço Ratoeira Nascente/IP2 no âmbito da duplicação do IP5.

A Junta de Freguesia não tem técnicos capazes de aferir e fazer a avaliação do impacto ambiental provocado pela construção do sub-lanço mencionado.

Deixamos perante V. Exa. algumas observações que resultam da experiência constatada nas obras já efectuadas no IP5, caminhos de ferro e ultimamente a A23.

- Não verificámos na documentação enviada os pontos onde pretendem efectuar rebentamentos de maciços de pedra que normalmente acontecem neste tipo de obras e que muitas vezes provocam danos nas residências particulares. Também não sabemos se é obrigatório.

  No entanto parece-nos oportuno recordar a V. Exa., que é uma situação que conflitua com a população residente quando os rebentamentos acontecem nas proximidades.

- Na zona do nó da Guarda do IP5 a via irá passar muito próxima da linha férrea e da ribeira do Massueime. Não verificamos que haja sido efectuado um estudo geológico por forma a pesquisar a realidade do sub-solo para se evitar futuros aluimentos ou possíveis lençóis de água como hoje acontece em alguns troços da A23 nas proximidades da Guarda.

  É, em nossa opinião, uma zona sensível e que o estudo não nos deixa totalmente tranquilos face à quantidade de água que é já hoje visível.

- Estaremos ao dispor de V. Exa. para auxiliar, se necessário, à instalação do estaleiro bem como outros apoios para a melhor estadia aos vossos funcionários. Para isso tentaremos corresponder às Vossas solicitações.

  Também aqui deveria constar uma completa remoção dos "restos" aquando da retirada definitiva do estaleiro.

- Na questão da reposição de pisos utilizados e danificados no decurso das obras a experiência diz-nos que nem sempre tal acontece. Neste particular propomos uma metodologia diferenciada assente numa monitorização caracterizada por um acompanhamento mais permanente do estado dos caminhos e sempre que necessário seja concretizada a intervenção que se imponha de modo a desenvolver condições de fluência de tráfego.

  É assim que se faz uma Europa Comunitária. As obras não podem servir para inviabilizar o trânsito automóvel quase que permanentemente como acontece na A23.

  Os caminhos deverão, em nossa opinião, sofrer reajustes iniciais e quando verificado o seu estado no decurso das obras e/ou por questões atmosféricas – bastantes adversas no Inverno – proceder a intervenções pontuais. Parece-nos pois que seja contratualizada a obra neste pressuposto sem excluir, naturalmente, a reposição devida no final da obra mas atribuindo-lhe um prazo de 3 meses máximo.

- O embelezamento paisagístico dos nós e da faixa divisória das quatro vias de trânsito rodoviário é em rigor praticamente "esquecido" no final das obras. Temos notado que se prossegue a máxima "obra à natureza".

  Tratando-se, pelo menos, na nossa freguesia de dois importantes nós rodoviários A25/A23 e ao actual nó da Guarda junto ao Massueime sugerimos que haja a intervenção desde já, ou no decurso da obra, de técnicos especialistas nestas matérias para preconizar um acabamento condigno para os Nós com áreas ajardinadas e iluminadas.

Aliás a iluminação não nos pareceu ser mencionada na documentação recebida e, actualmente, no IP5 numa boa área antes, durante e depois do Nó da Guarda existe.

Quanto ao arrelvamento da faixa central também nos parece importante pelo menos nas proximidades do acesso às vilas e cidades ter um tratamento especial e em paralelo com o final das obras para não se proceder à sua inauguração sem este complemento também por si decisivo para um outro "ambiente rodoviário".

Por fim, e não inserindo propriamente nesta análise do impacto ambiental, não podemos deixar de voltar a solicitar a V. Exª. que, no quadro desta intervenção, seja também incluída a duplicação de uma das principais entradas na cidade da Guarda e que tem sido uma das causadoras de problemas na nossa freguesia.

Trata-se da Via que actualmente liga o IP5 à Guarda e que tem apenas duas faixas de rodagem quando pouco mais de +/- 500 metros à frente passa a contar com quatro faixas quando é precisamente naquela extensão que existem residências, bairros residenciais e entroncamentos vários. De todo se torna necessário prever a duplicação e inserção de uma rotunda daquele acesso à cidade da Guarda.

Apresentando a nossa disponibilidade e aguardando um contacto de V. Exª. aproveitamos para saudar o início das obras de duplicação do IP5 – futura A25.

Com os melhores cumprimentos.

O Presidente da Junta

João José Pina Prata

LUSO SCUT BEIRAS LITORAL E ALTA

SCUT DAS BEIRAS LITORAL E ALTA

LANÇO A25/IP5 – MANGUALDE/GUARDA

SUBLANÇOS FORNOS DE ALGODRES - RATOEIRA NASCENTE

E RATOEIRA NASCENTE - IP2

NOTA TÉCNICA

Lisboa, 31 de Outubro de 2003

A presente Nota Técnica tem por objectivo responder a um pedido de esclarecimento solicitado através do Ofício do IA Refª SACI/DAIA 1844/03, de 30 de Outubro de 2003.

O Ofício do IA anexa uma carta da Junta de Freguesia de S. Miguel da Guarda, que coloca algumas questões relacionadas com o projecto do Sublanço Ratoeira Nascente – IP2.

Da análise efectuada ao ofício, verifica-se que uma das questões se relaciona com o Sublanço Fornos de Algodres – Ratoeira Nascente, relativamente à qual, temos a informar o seguinte:

- Em relação às 2 **minas** localizadas entre o km 14+000 e 15+000, refere-se que neste trecho, o traçado desenvolve-se em aterro com dimensões reduzidas, pelo que não é expectável a afectação do recurso subterrâneo.

  Em termos de afectação da qualidade da água das minas com as escorrências da plataforma, de acordo com o Projecto de Drenagem, as águas são direccionadas através de valetas impermeabilizadas, para a linha de água restabelecida pela PH 14.2, pelo que não existirá descargas nos terrenos envolventes às minas, evitando-se a contaminação do recurso. Para melhor esclarecimento juntamos o desenho anexo, que constitui uma ampliação do respectivo extracto do Projecto de Drenagem.

  De acordo com o proposto no Plano de Monitorização dos Recursos Hídricos volume integrante do RECAPE, a mina localizada cerca do km 14+800, irá ser monitorizada em termos qualitativos e quantitativos, antes e durante a fase de construção, assim como durante a fase de exploração. Desta forma, considera-se que qualquer eventual alteração

no recurso subterrâneo que ocorra durante estas fases, será devidamente acompanhada e encontrada a solução mais adequada.

Da análise efectuada à carta do Sr. Presidente de Junta de Freguesia de S. Miguel da Guarda, pensamos que é notório o facto de razoavelmente o mesmo não ter tido acesso à totalidade do projecto de execução do sublanço. Assim, apresentamos os seguintes esclarecimentos:

- O recurso ao uso de explosivos para a realização de escavações é uma técnica corrente em obras rodoviárias e em zonas em que existem materiais cujo desmonte não é possível somente com meios mecânicos. Na situação do Sublanço em causa, as escavações com recurso a explosivos serão executadas nos locais definidos no Estudo Geológico e Geotécnico e serão efectuadas nos "timings" correctos de modo a obedecer a todas as normas de segurança constantes da legislação em vigor. As cargas a utilizar serão devidamente quantificadas de modo a não provocar danos a terceiros. Refira-se que antes do início dos trabalhos de escavação serão efectuadas vistorias, com recurso a imagem, a todas as construções existentes. Os elementos resultantes destas vistorias darão origem a um relatório que será entregue no IEP, com conhecimento às Câmaras Municipais da respectiva área de influência.

- Quanto às questões relacionadas com a Ribeira de Massueime, ao contrário do referido, foi efectuado um Estudo Geológico e Geotécnico de toda a zona do traçado, com recurso a uma campanha de prospecção adequada, que permitiu caracterizar convenientemente toda a realidade de sub-solo, tendo sido previstas soluções (conforme se pode obsevar no volume 3 – Estudo Geológico e Geotécnico) para evitar futuros aluimentos ou possíveis lençóis de água. Por se considerar uma zona sensível, foram encontradas as soluções construtivas consideradas como as tecnicamente mais aconselháveis.

- Agradece-se a disponibilidade apresentada para a ajuda à escolha do local do estaleiro, o que será transmitido ao respectivo "construtor" interessado, e esclarece-se que relativamente às limpezas dos "restos" do estaleiro, essa medida está salvaguardada pelo Caderno de Encargos – Cláusulas Ambientais, que o empreiteiro é obrigado a cumprir.

- Reposição dos pisos utilizados pelo empreiteiro durante a fase de obra é uma obrigação do próprio empreiteiro (como se pode observar no Caderno de Encargos), estando previsto, para o efeito, fazer-se o inventário do estado dessas estradas antes do inicio da obra, com recurso a imagem. Este inventário será enviado ao IEP com conhecimento às Câmaras

Municiais respectivas. Este elemento de trabalho permitirá, por comparação, garantir o mesmo nível de qualidade no final da obra.

- Quanto ao "*...embelezamento paisagístico...*" da via, esclarece-se que existe um Projecto de Integração Paisagística de todo o Sublanço, o qual constitui o volume 9 do Projecto Rodoviário, e cujo âmbito é o seguinte, conforme se pode ler na introdução da sua Memória Descritiva:

  "*As áreas a tratar correspondem ao separador central desde o km 12+200 até ao Nó de Pinhel, zona em que o separador apresenta dimensões e características para serem realizadas sementeiras no seu interior, bermas e valetas não pavimentadas, interior dos nós, taludes, respectivas faixas laterais e terrenos sobrantes que sofreram movimentações de terra, ficando sem revestimento vegetal. Para a delimitação correcta das áreas a tratar, consideraram-se os limites de expropriação definidos no âmbito do projecto rodoviário,....*

  No caso dos nós e uma vez que o projecto implica alterações nos nós existentes afim de os adequar às novas necessidades da nova via, são intervencionadas todas as áreas em que estes sofreram alterações."

- Relativamente à Iluminação, esclarece-se que todos os Nós de Ligação da Concessão, têm prevista Iluminação, no âmbito do volume 14 do Projecto de Execução. Os Projecto de Iluminação foram entregues ao IEP, para aprovação, a 31 de Julho de 2003 o Sublanço Fornos de Algodres / Ratoeira Nascente e 18 de Agosto de 2003 o Sublanço Ratoeira Nascente / IP2.

- Cumpre-nos informar, relativamente à ligação à cidade da Guarda, que esta estrada não faz parte do Contrato de Concessão da Scut das Beiras Litoral e Alta.

Lisboa, 31 de Outubro de 2003.