



DECLARAÇÃO AMBIENTAL

PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL NA REGIÃO DO CENTRO INTERIOR (IC6, IC7 E IC37)

O processo de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) do Plano Rodoviário Nacional na Região do Centro Interior, adiante designado por PRN-RCI, teve como objectivo último consubstanciar a elaboração de uma proposta de desenvolvimento da rede de Itinerários Complementares (IC6, IC7 e IC37) na zona da Serra da Estrela, no quadro mais vasto das acessibilidades regionais e atendendo a critérios de ordem social, ambiental e económica.

O modo como se encarou e desenvolveu o dispositivo metodológico da AAE inscreve-se na continuidade de um estudo de sustentabilidade territorial promovido pela EP - Estradas de Portugal em 2006 com o objectivo de avaliar criticamente a rede rodoviária na zona da Serra da Estrela, o qual valorizava as componentes estratégica e de integração entre as diferentes dimensões do desenvolvimento do território. Com a publicação do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de Junho, este estudo veio a ganhar novos contornos, logo se reconhecendo o contexto formal de oportunidade para a tomada de decisão informada sobre a eventual necessidade de alteração ao Plano Rodoviário Nacional (PRN), instituído pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho, e alterado pela Lei n.º 98/99, de 26 de Julho, e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto.

Assim, foi elaborado o "Relatório dos Factores Críticos para a Decisão", o qual estabeleceu o âmbito da AAE e delimitou os cenários finais a considerar para efeitos da avaliação a levar a cabo. Com este relatório procedeu-se à consulta institucional das Entidades com Responsabilidade Ambiental Específica (ERAE). Foram, então, formalizados o "Relatório do Plano" e o "Relatório Ambiental", incluindo o respectivo "Resumo Não Técnico", os quais tiveram em conta três cenários de rede rodoviária para a Região do Centro Interior e que foram também submetidos ao procedimento de consulta. Finalmente foi produzido o "Relatório Final" que sistematiza e pondera os contributos do trabalho técnico, da Consulta Pública e da Consulta de ERAE, apontando para o Cenário Preferencial ou proposta de rede que assegura, de forma integrada, uma melhor resposta global aos imperativos de sustentabilidade territorial, desde sempre subjacentes à necessidade de elaboração do estudo.

Este Cenário Preferencial representa uma optimização do desenho da rede rodoviária definido no PRN para a zona em causa, que, grosso modo, se traduz por uma sobreposição do IC6 e do IC7 a norte de Oliveira do Hospital, e pelo encurtamento do IC7, por via da sua orientação para Fornos de Algodres e, a partir daí, da sua sobreposição com o IP5 até Celorico da Beira.



Nesta acepção, que respeita o figurino do PRN, não haverá lugar, nos termos do Decreto-Lei n.º 316/2007 de 19 de Setembro, ao procedimento de alteração do Plano, sendo que o Cenário Preferencial corresponde à definição de eixos estruturantes para os IC6, IC7 e IC37, a qual constitui um referencial obrigatório para os estudos prévios subsequentes e consubstancia a grande mais-valia do culminar deste processo.

Considerando as conclusões do Relatório Ambiental, os pareceres das Entidades com Responsabilidade Ambiental Específica (ERAE) consultadas e os resultados da Consulta Pública, relativos ao procedimento de Avaliação Ambiental Estratégica do Plano Rodoviário Nacional na Região do Centro Interior (IC6, IC7, IC37), foi elaborada a presente Declaração Ambiental nos termos do artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de Junho, que transpõe para a ordem jurídica interna as Directivas n.º 2001/42/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2001, e n.º 2003/35/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Maio de 2003.

A Declaração Ambiental encontra-se estruturada de acordo com as subalíneas i) a v) da alínea b) do artigo 10.º do mencionado diploma. Constituem anexos a esta Declaração Ambiental o Esboço Corográfico do Cenário Preferencial (Anexo I), o Relatório Ambiental (Anexo II), o Relatório da Consulta (Anexo III) e o Relatório Final (Anexo IV).

1) FORMA COMO AS CONSIDERAÇÕES AMBIENTAIS E O RELATÓRIO AMBIENTAL FORAM INTEGRADOS NO PRN-RCI

A necessidade de uma análise crítica do PRN na zona da Serra da Estrela encontra justificação no seguinte diagnóstico de partida:

- Serra da Estrela como barreira natural de difícil transposição (orografia, sensibilidade ecológica), condicionando o desenvolvimento e moldando a lógica de articulação funcional entre os principais aglomerados urbanos, de que as acessibilidades rodoviárias são uma das dimensões de maior relevância;
- baixo grau de Execução do PRN, sendo que no tempo decorrido desde a entrada em vigor do Plano (1998) se reconhecem transformações territoriais e de perspectivas de desenvolvimento de sentido e amplitude ainda não totalmente decifráveis;
- incapacidade de atracção e fixação populacional, fragilidade da base demográfica e fracas condições de urbanidade;
- persistência de um sistema urbano fragmentado a par da emergência de novas polarizações associadas ao papel das cidades médias (eixo consolidado de Castelo

Branco/Fundão/Covilhã/Guarda, recente afirmação do eixo "Beira Serra" composto por Oliveira do Hospital/Seia/Gouveia, consolidação da constelação urbana de Viseu);

- novo contexto relativo a perspectivas e compromissos de desenvolvimento, em parte associado à consolidação do sistema de gestão territorial e ao processo de formalização de Planos e Programas de âmbito supramunicipal.

Muito do que se joga no desafio do equilíbrio funcional daquele território passa quer pelo papel a atribuir às cidades da Covilhã, de Viseu e de Coimbra e aos centros de pequena dimensão (Seia, Gouveia, Oliveira do Hospital, Nelas, Fornos de Algodres, Celorico da Beira, Manteigas, apenas para citar algumas) na conectividade do sistema urbano, quer pela estratégia de conservação e preservação da Serra da Estrela enquanto valor natural e espaço ruralizado.

Assim, considerando as relações de mútuo condicionamento entre o sistema urbano-territorial e a rede de acessibilidades, tratava-se, portanto, de identificar a lógica de articulação entre Itinerários Complementares (eixos) que melhor serve o PRN e o desenvolvimento e ordenamento do território na zona em causa, tendo em conta os três pilares da sustentabilidade (social, ambiental e económica).

No desenvolvimento do PRN-RCI, foram considerados dois pontos de partida no que à rede de itinerários complementares na Serra da Estrela respeita:

- um que excluía o cenário de não intervenção na rede actual (alternativa zero), na medida em que se reconhecia, à partida, a necessidade de introduzir melhorias na rede rodoviária actualmente em operação;
- outro, que assumia, desde logo, como um cenário alternativo a contemplar, o correspondente a uma interpretação estrita do descritivo do PRN, nos seguintes termos:
 - o IC6 privilegia a articulação Coimbra-Covilhã, tendo o seu início no IP3 (Coimbra) e o seu final no IP2 (Covilhã). Vendas de Galizes, a sul de Oliveira do Hospital, constitui um ponto intermédio e de ligação ao IC7;
 - o eixo urbano Oliveira do Hospital/Seia/Gouveia, designado como "Eixo Beira Serra", encontra-se apoiado no IC7, que tem o seu início no IC6, em Venda de Galizes, e termina no IP5, em Celorico da Beira, tendo como pontos de passagem Seia e Gouveia;
 - o IC37, que suporta a articulação da polarização de Viseu com o Eixo Beira Serra, desenvolve-se entre o IP5 (Viseu) e Seia (IC7), tendo Nelas como ponto intermédio.

O PRN foi entendido como estabelecendo a passagem do IC6 a sul de Oliveira do Hospital, a passagem do IC37 a norte de Nelas e a articulação do IC7 com o IP5/A25 em Celorico da

Beira, configurando um modelo de articulação da rede de itinerários IC6, IC7 e IC37 em forma de "Y" e com um eixo transversal a sul da Serra da Estrela formado pelo IC6.

Para além deste Cenário, o qual se designa por Cenário A, foram considerados mais dois cenários:

- um cenário extremado, designado por Cenário B, cuja principal diferença relativamente ao cenário A se traduz na opção de atravessamento do Maciço Central da Estrela com recurso a túnel. Este cenário corresponde a um modelo de articulação da rede em "X", ligando, de forma mais directa, Viseu e Covilhã.
- um cenário compósito, designado por Cenário C, cujas diferenças relativamente ao Cenário A se expressam na optimização de determinados trechos da rede rodoviária em causa, constituindo propostas de traçado que permitem ensaiar um novo desenho da rede, sem, no entanto, alterar o PRN-RCI (sobreposição do IC6 e do IC7 na passagem a noroeste de Oliveira do Hospital, amarração do IC7 ao IP5/A25 em Fornos de Algodres e desenvolvimento do IC37 a sul de Nelas). Este cenário corresponde a um modelo de articulação da rede em "Y" duplo invertido, traduzindo, do ponto de vista territorial, benefícios para o reforço da centralidade urbana de Viseu e do sistema urbano da Beira Serra.

Considerando a globalidade da rede, os três cenários não apresentam diferenças significativas entre si quanto aos critérios "extensão" (que varia entre 150 Km no Cenário C e 165 Km no Cenário A) e "tráfego" (TMDA Médio para o período 2010-2030 varia entre 7350 no Cenário A e 8500 no Cenário C).

O Cenário B, pela sua exigência em termos de túneis (8.5% do traçado), apresenta um custo, a preços constantes de 2007, que é mais do dobro de cada um dos outros (1.070 M€).

A avaliação ambiental do PRN-RCI respeitou as etapas, os momentos de consulta e os produtos/conteúdos (relatórios) previstos no Decreto-Lei nº 232/2007, de 15 de Junho, tendo adoptado uma metodologia de base estratégica, a qual decorreu em simultâneo com o desenvolvimento dos trabalhos do Plano, contribuindo para a construção diferenciada dos cenários.

Na fase de "Factores Críticos para a Decisão", a definição dos "Domínios Estratégicos de Avaliação Territorial" orientou a elaboração do Diagnóstico Preliminar, do Quadro de Referência Estratégico e da Síntese de Diagnóstico (tendências pesadas, análise SWOT e estratégia de actores), cuja análise conjugada permitiu identificar os factores ambientais relevantes para a tomada de decisão sobre o Cenário Preferencial e, por conseguinte, os Factores Críticos para a Decisão que estruturaram a avaliação dos cenários, atendendo à correspondência com o elenco temático de factores ambientais consagrado na legislação.



Efectivamente, embora a definição de FCD pudesse ter-se cingido a critérios de natureza "ambiental", sempre se valorizou, desde o início do processo, uma abordagem estratégica que, necessariamente, passou por incluir outros critérios associados à sustentabilidade territorial (por ex. os relacionados com o sistema urbano e com as acessibilidades) e à rentabilidade económica dos futuros empreendimentos.

Dominios Estratégicos de Avaliação	Factores Críticos para a Decisão
Qualidade Ambiental e Recursos	Qualidade Ambiental
	Alterações Climáticas
	Ocupação do Solo e Paisagem Rural
	Recursos e Riscos
Acessibilidades	Conectividade da Rede Rodoviária
	Utilização da Rede Rodoviária
	Complementaridade Modal
	Segurança da Rede
Desenvolvimento Regional e Territorial	Consolidação do Sistema Urbano
	Emprego e Coesão Social
	Dinâmica da Economia Regional
Análise Económica	Rentabilidade Económica

Para a avaliação dos cenários, foi desenvolvida e aplicada uma metodologia de análise pluri-critério, que implicou a utilização de uma bateria de variáveis e indicadores e cujos resultados se encontram traduzidos na matriz de classificação dos efeitos previsíveis sobre o território associados a cada um dos três cenários, incluída no Relatório Ambiental.

Assim, da avaliação estratégica dos impactes de cada cenário, numa perspectiva comparada, retêm-se as seguintes conclusões:

- ainda que se verifiquem impactes negativos com algum significado sobre o "Ambiente", desde logo em virtude do tráfego constituir *per si* um factor de degradação da qualidade ambiental numa zona que se caracteriza pela sua sensibilidade ecológica e paisagística, a implementação de qualquer das redes de itinerários tem globalmente efeitos muito positivos para a acessibilidade e para o desenvolvimento regional do território;

- o Cenário B (túneis) apresenta um comportamento muito extremado em alguns critérios, de sentido negativo no que respeita aos recursos e riscos ambientais (recursos hídricos e áreas sensíveis para a conservação da natureza) e à sustentabilidade financeira e, de sentido positivo, no que respeita aos critérios que enformam o Domínio do Desenvolvimento Regional e Territorial (enorme capacidade de assegurar condições de articulação intra e inter-regional, por via de menores tempos de viagem entre zonas que se encontram encravadas e/ou separadas pelo Maciço da Estrela, destacando-se o centro urbano de Manteigas). O facto dos Cenários A e C possuírem, apesar de tudo, comportamentos positivos neste último domínio estratégico acaba por penalizar o Cenário B, que envolve uma maior incerteza do ponto de vista da previsão de impactes ambientais e apresenta uma TIR negativa.
- numa leitura integrada e ponderando as questões ambientais, de desenvolvimento territorial e de rentabilidade económica, o Cenário C apresenta um comportamento globalmente equilibrado, destacando-se positivamente do Cenário A nos critérios relativos à "Dinâmica da Economia Regional" e "Ocupação do Solo e Paisagem Rural" (afasta-se do PNSE e do Sítio de Interesse Comunitário (SIC) da Serra da Estrela na ligação a Fornos de Algodres, e da mancha vinícola do Dão, na passagem por sul de Nelas);
- o Cenário C, ao mesmo tempo que garante a articulação entre Coimbra e o interior da Região Centro preconizada no Cenário A, possui melhores condições de valorização do sistema urbano da Beira Serra (Oliveira do Hospital/Seia/Gouveia) e da sua relação com a constelação urbana de Viseu, cuja polarização tem vindo a assumir uma importância crescente na Região Centro, com reflexos esperados ao nível da fixação de investimentos empresariais emergentes. Acresce que a ligação proposta a Fornos de Algodres é menos extensa que a ligação a Celorico da Beira, afasta-se mais do PNSE e do SIC Serra da Estrela e permite a manutenção da EN 17 como uma via de penetração na Serra da Estrela, mais direccionada para a sua fruição turística, não penalizando a acessibilidade ao IP5/A25 e à Guarda.

II) OBSERVAÇÕES APRESENTADAS DURANTE A CONSULTA REALIZADA NOS TERMOS DO ARTIGO 7.º E OS RESULTADOS DA RESPECTIVA PONDERAÇÃO

Nos termos do artigo 7º do Decreto-Lei nº 232/2007, de 15 de Junho, o Relatório Ambiental, incluindo o Resumo Não Técnico, e o Relatório do Plano foram submetidos ao procedimento de Consulta, dirigido a dois grupos-alvo específicos: Entidades com Responsabilidade Ambiental Específica (ERAE), a quem foi solicitado parecer, e Público em geral.

As ERAE consultadas foram as seguintes:



- Administração Central: Agência Portuguesa do Ambiente (APA), Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro (CCDR Centro), Instituto para a Conservação da Natureza e Biodiversidade (ICNB), Instituto da Água (INAG) e Administração Regional de Saúde do Centro (não respondeu);
- Municípios (correspondentes aos concelhos fisicamente interceptados pelos corredores de cada Cenário): Celorico da Beira, Arganil, Viseu, Tábua, Seia, Oliveira do Hospital, Nelas, Manteigas, Mangualde (não respondeu), Covilhã, Fornos de Algodres (apenas respondeu na fase de FCD) e Gouveia.

Da leitura dos seus contributos, podem retirar-se as seguintes conclusões sobre o seu posicionamento relativamente ao Cenário Preferencial:

- dos 10 municípios que participaram, cinco apontaram como Cenário Preferencial o B (Covilhã, Gouveia, Nelas, Manteigas e Viseu) e quatro o Cenário C (Arganil, Oliveira do Hospital, Seia e Tábua). Apenas um, Celorico da Beira, discorda da orientação do IC7 para Fornos de Algodres (Cenário C) e, por isso, sugere "Nada Fazer" no que a este itinerário respeita;
- a CCDR e o ICNB rejeitam o Cenário B. A CCDR valoriza o Cenário C;
- a APA e o INAG não se posicionaram relativamente ao Cenário Preferencial.

Os municípios, na sua larga maioria, fazem uma apreciação técnica, mais ou menos detalhada, da realidade regional e concelhia, culminando numa tomada de posição clara sobre o Cenário considerado preferencial.

Quanto ao conteúdo dos pareceres elaborados pelas ERAE, cumpre referir o seguinte:

- O INAG salientou que o tratamento dado aos factores "Qualidade Ambiental" e "Recursos e Riscos" não é satisfatório para o objectivo da avaliação final dos cenários submetidos a apreciação;
- O ICNB considerou que, atendendo à importância patrimonial da totalidade da área glaciária do planalto superior da Serra da Estrela, não foi dado o devido destaque aos recursos geológicos no factor "Recursos e Riscos" e que deve haver uma articulação profunda com o promotor em todas as fases do projecto;
- A APA centrou o seu parecer nas matérias relacionadas com o factor ambiental "Ruido".

Caberá referir, contudo, que a natureza estratégica da avaliação ambiental do PRN-RCI não se adequa a um tratamento específico das matérias referidas, as quais serão objecto de análise nas fases subsequentes de desenvolvimento dos estudos/projectos, aliás, de acordo, com a orientação genérica constante dos referidos pareceres e em consonância com o recomendado



nesta Declaração Ambiental, garantindo-se, assim, a integração destas matérias específicas no PRN-RCI.

No que respeita à **Consulta Pública**, esta decorreu de 31 de Dezembro de 2007 a 13 de Fevereiro de 2008, tendo sido seguida a seguinte metodologia de promoção e publicitação:

- Disponibilização do Relatório do Plano, Relatório Ambiental e Resumo Não Técnico no sítio Internet da EP - Estradas de Portugal, SA em www.estradasdeportugal.pt (nº 7 e nº 8 do art.º 7.º do referido diploma legal);
- Os referidos Relatórios puderam ser consultados, em suporte papel, nos seguintes locais (nº 8 do art.º 7.º do referido diploma legal): EP – Estradas de Portugal, SA, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro e Câmaras Municipais de Celorico da Beira, Guarda¹, Viseu, Tábua, Seia, Oliveira do Hospital, Nelas, Manteigas, Mangualde, Covilhã, Fornos de Algodres e Gouveia;
- Envio de edital para as Câmaras Municipais abrangidas pelo estudo, para afixação do mesmo nos locais de estilo, visando a divulgação e acessibilidade ao público do Relatório do Plano e do Relatório Ambiental;
- Publicação de anúncio, nos dias 26 e 27 de Dezembro de 2007, nos jornais diários "Correio da Manhã" e "Público" (nº 7 do art.º 7.º do referido diploma legal).

A Consulta Pública revelou-se bastante participada, uma vez que, dos 42 contributos recebidos, apenas 17 corresponderam a participações individuais, realçando-se os contributos autónomos de organizações associativas e três pareceres colectivos, que registaram elevado número de subscritores, nalguns casos, subscritos por diversos sectores da Administração Local e por entidades organizadas da sociedade civil.

Em termos de posicionamento relativamente ao Cenário Preferencial, verifica-se que:

- das três participações com subscritores, a petição, com 909 assinaturas individuais, e a participação da Plataforma de Desenvolvimento Sustentável da Serra da Estrela, subscrita por 5 entidades, manifestaram a sua preferência pelo Cenário B, enquanto a participação subscrita por 103 entidades optou pelo Cenário C;
- as Juntas de Freguesia (todas pertencentes ao concelho de Seia) e os municípios (não considerados ERAE) apontaram, sem excepção, o Cenário C como o mais desejado e as entidades associadas às questões patrimoniais e ambientais excluíram quase

¹ O município da Guarda foi considerado como ERAE na 1ª consulta às entidades realizada no âmbito dos Factores Críticos para a Decisão. Todavia, uma vez que nessa altura o seu parecer, que a equipa técnica acolheu, foi no sentido de reconhecer que os itinerários em causa não interferem com a área geográfica do concelho da Guarda, optou-se por se considerar que seria pertinente, dado ser uma capital de distrito e se localizar na influência da Serra da Estrela, envolvê-lo na disponibilização dos elementos para a consulta, embora não o integrando como ERAE.



unanimemente (com excepção da LPN) o Cenário B, optando sobretudo por "Nada Fazer" (NF).

- as participações particulares e as Associações Empresariais e Sociais registam grande diversidade de respostas, dividindo-se entre o Cenário B e o Cenário C, sendo as restantes opções residuais;
- no computo global, apesar da dificuldade inerente à atribuição de "valor" a cada diferente modalidade de participação no âmbito de um processo de Consulta Pública, o Cenário C foi apontado como preferencial por quase o dobro dos que preferiram os restantes cenários.

Da análise feita às participações, evidencia-se uma persistente preocupação de enquadramento e justificação das opções tomadas em matéria de cenários, bem como de fornecimento de indicações para a definição dos corredores e dos traçados, as quais, em virtude do seu detalhe e escala de análise, serão devidamente consideradas nas fases subsequentes de estudo/projecto.

Face aos antecedentes de todo o processo de elaboração do Estudo poderia depreender-se que a discussão se iria dividir na opção entre os cenários B e C em detrimento do cenário A. Os resultados da Consulta confirmam a desvalorização do Cenário A, mas revelam, todavia, uma preferência evidente pelo Cenário C, reforçado pela posição favorável ao mesmo por parte da CCDR – Centro enquanto entidade territorialmente competente e pela clara rejeição do Cenário B por parte desta entidade e por parte do ICNB, que tutela a Rede Natura 2000 e a Rede Nacional de Áreas Protegidas.

Os contributos das ERAE e da Consulta Pública não questionam, no seu conjunto, a metodologia de avaliação ambiental de base estratégica concebida pela equipa, a sua aplicação concreta ou quaisquer das conclusões obtidas.

As observações apresentadas foram adequadamente ponderadas, tendo sido acolhidas no PRN-RCI por via da assunção do Cenário Preferencial, e vertidas, na sua maioria, na elaboração desta Declaração Ambiental.

III) RESULTADOS DAS CONSULTAS REALIZADAS NOS TERMOS DO ARTIGO 8.º

O Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de Junho, prevê a consulta dos Estados membros da União Europeia sempre que o plano ou programa seja susceptível de produzir efeitos significativos no ambiente de outro Estado membro.

Face à localização e expressão territorial da área do PRN objecto de avaliação ambiental, este Plano não é susceptível de produzir efeitos significativos no ambiente em Espanha, pelo que não foi realizada a consulta prevista no artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de Junho.



IV) RAZÕES QUE FUNDAMENTARAM A APROVAÇÃO DO PRN-RCI À LUZ DE OUTRAS ALTERNATIVAS RAZOÁVEIS ABORDADAS DURANTE A SUA ELABORAÇÃO

Como resultado da avaliação ambiental estratégica efectuada, adopta-se o Cenário C para consubstanciação do PRN-RCI, uma vez que é aquele que mostra comportamentos positivos de forma consistente face a uma avaliação eminentemente técnica e recolhe, também, fortes apoios no campo das consultas institucionais e públicas realizadas.

V) MEDIDAS DE CONTROLO PREVISTAS EM CONFORMIDADE COM O DISPOSTO NO ARTIGO 11.º

De acordo com a alínea h) do n.º 1 do Artigo 6.º do Decreto-lei n.º 232/2007, a Avaliação Ambiental do PRN-RCI deverá conter uma descrição das medidas de avaliação e controlo das implicações ambientais associadas à implementação do Plano, numa óptica de monitorização, em conformidade com o artigo 11.º.

A monitorização do PRN-RCI e dos efeitos decorrentes da sua concretização será desenvolvida sob duas perspectivas complementares:

- Programa de Seguimento do Plano;
- Recomendações para as Fases Subsequentes de Projecto.

O **Programa de Seguimento do Plano** visa acompanhar, mediante a selecção de um conjunto de indicadores, o comportamento dos Factores Críticos da AAE, com o objectivo de avaliar, tendo como referência a sustentabilidade do território, até que ponto estão a ser alcançados os benefícios pretendidos com a implementação do Plano, numa perspectiva de melhoria contínua dos procedimentos e dos resultados atingidos.

Factores Críticos	Indicadores	Frequência	
		Frequente	Ocasional
Qualidade Ambiental	Potencial para a degradação da qualidade do ar	X	
	Potencial para a degradação da qualidade da água	X	
	Potencial afectação do conforto acústico		X
Alterações Climáticas	Emissões de GEE		X
Ocupação do Solo e Paisagem Rural	Alteração Morfológica do Relevo		
	Interferência com Áreas de Vinha da Região do Dão		
	Interferência com Usos do Solo Produtivos (agrícolas e florestais)		
Recursos e Riscos	Interferência com Áreas Sensíveis		X
	Afectação de Recursos Hídricos	X	



Factores Críticos	Indicadores	Frequência	
		Frequente	Ocasional
	Áreas Críticas relativamente a Incêndios Florestais	X	
Conectividade da Rede Rodoviária	Tempo de Viagem (minutos)	X	
	Distância das Sedes de Concelho aos IC		
Utilização da Rede Rodoviária	Tráfego Previsto (Vk)		X
	Cobertura Demográfica		
Complementaridade Modal	Articulação Intermodal das Infra-Estruturas de Transporte		
Segurança da Rede	Sinistralidade	X	
Consolidação do Sistema Urbano	Distância/Tempo a Cidades Médias		
	Número de Ligações Internas		
	Deslocações Pendulares entre Centros Urbanos do Nível 1	X	
Emprego e Coesão Social	Acessibilidade a Órgãos Desconcentrados da Administração Central		X
	Acessibilidade a Equipamentos de Saúde		X
	Distância/Tempo a Bacias de Emprego		X
Dinâmica da Economia Regional	Valorização dos Recursos Turísticos (naturais e culturais)		X
	Valor Acrescentado Bruto / Emprego	X	
	Depósitos Bancários e Sociedades	X	
Rentabilidade Económica	Custos Económicos		X
	Benefícios Económicos		X
	Taxa Interna de Rentabilidade (TIR)		X

A tabela apresentada tem um carácter indicativo, pretendendo apenas evidenciar, por um lado, quais os indicadores a acompanhar e, por outro lado, registar, desde já, a frequência da monitorização de alguns deles, sendo que a definição dos programas de monitorização específicos, com referência expressa às campanhas, sua periodicidade e escalonamento temporal será deixada para as fases de projecto.

Admite-se que o controlo da execução do Plano possa ser efectuado, parcialmente, através dos mecanismos de minimização de impactes/monitorização associados à Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) dos projectos que consubstanciam o Plano, pelo que nas fases de estudo prévio e de projecto de execução serão adoptadas as directrizes gerais constantes do Programa de Seguimento do Plano.

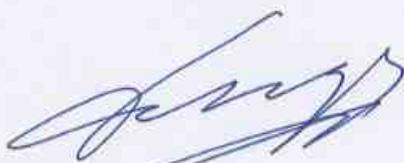
As **Recomendações para as Fases Subsequentes de Projecto** constituem um conjunto sistematizado de directrizes que devem estar presentes aquando da elaboração dos estudos/projectos rodoviários, organizando-se segundo três grandes temáticas.

Temáticas	Recomendações
Enquadramento Estratégico e Subsidiariedade	<p>As fases subsequentes de projecto devem manter o conceito estratégico e se possível, aprofundá-lo, salvaguardando que decisões e interesses parcelares não ponham em causa uma lógica integrada de concepção do território</p> <hr/> <p>Manter nas fases de estudo prévio e de projecto de execução, a concepção integrada da rede de itinerários composta pelos IC6, IC7 e IC37</p> <hr/> <p>Elaborar um único Estudo Prévio para a rede de itinerários IC6, IC7 e IC37, a submeter a Procedimento de AIA, de modo a que a tomada de decisão sobre a solução ambientalmente mais favorável seja devidamente informada, valorizando uma abordagem integrada e uma efectiva previsão de impactes cumulativos</p> <hr/> <p>Promover uma concretização coincidente no tempo dos itinerários IC6, IC7 e IC37, sob pena de se perderem as mais-valias para o desenvolvimento regional e para a consolidação do sistema urbano associadas à concepção integrada da rede rodoviária</p> <hr/> <p>Sensibilizar as entidades com responsabilidade no planeamento e gestão do território, quer a nível municipal quer a nível regional/nacional, para a necessidade de compatibilização e de integração da rede de itinerários IC6, IC7 e IC37 nas suas propostas de planos e programas</p> <hr/> <p>Focalizar a avaliação de impacte ambiental (estudos e procedimentos de AIA) em torno dos factores elencados na AAE como críticos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ aprofundando o conhecimento técnico e científico sobre as matérias em causa; ▪ reanalisando e integrando os resultados do processo de consulta, em particular no que respeita aos pareceres das ERAE da Administração Central, nos quais as questões relacionadas com o factor crítico "Recursos e Riscos" assumem especial relevância; ▪ assegurando o envolvimento da população e dos actores interessados, mediante o estabelecimento de procedimentos de auscultação e participação adequados às diferentes fases de desenvolvimento do projecto.
Definição dos Corredores/Traçados	<p>Avaliar, do ponto de vista rodoviário e da sustentabilidade territorial, as sugestões de melhoria de corredores, considerando como fixos os pontos extremos definidos para os itinerários IC6, IC7 e IC37</p> <hr/> <p>Estudar soluções alternativas para o desenvolvimento do corredor do IC37 na zona de Nelas e para a sua amarração no IC7, tendo em consideração as condicionantes ambientais, sociais e económicas do território, bem como o objectivo de consolidação do sistema urbano local da "Beira Serra" (eixo Oliveira do Hospital/Seia/Gouveia)</p> <hr/> <p>Analisar os estudos complementares produzidos no seio da AAE (Estudo de Tráfego e Estudo de Viabilidade Económica) para o enquadramento de novos estudos a desenvolver nas fases subsequentes do projecto</p> <hr/> <p>Cumprir os parâmetros geométricos para uma velocidade base mínima de 80 km/h e assegurar, até ao ano horizonte de projecto, um nível de serviço mínimo C</p> <hr/> <p>Adoptar soluções geométricas que tenham em conta a severidade das características climáticas e atmosféricas aliada à difícil orografia de algumas zonas em que os itinerários se inserem, visando garantir condições de segurança rodoviárias adequadas</p> <hr/> <p>Adoptar soluções de traçado que reflectam a procura de equilíbrio entre as características geométricas propostas, a minimização dos tempos de viagem e a comodidade dos utentes</p>
Factores Ambientais	<p>Considerar traçados, em planta e perfil, bem adaptados e integrados no sentido de minimizar os efeitos da implantação dos corredores na paisagem, na ocupação do solo, na afectação de</p>

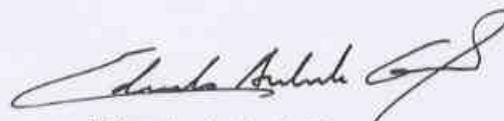
Temáticas	Recomendações
	<p>recursos e na qualidade ambiental, dando particular atenção à:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ integração dos traçados com a morfologia do terreno e o carácter da paisagem, valorizando, por um lado, a tomada de vistas panorâmicas sobre a envolvente e os elementos mais particulares da paisagem local, e minimizando, por outro, o impacto visual dos corredores nas características dominantes da paisagem; ▪ afectação de espaços rurais e actividades produtivas (em especial, zonas vinícolas, agricultura e floresta) com significado para a economia da sub-região; ▪ interferência com os recursos hídricos subterrâneos, com destaque para as explorações comerciais associadas a nascentes de águas medicinais; ▪ interferência com os sistemas biológicos em presença, nomeadamente com as áreas sensíveis e de habitats prioritários (fauna e flora), assegurando a continuidade dos corredores ecológicos e a biodiversidade; ▪ procura de pendentes, em especial em perfil, que minimizem os consumos de combustíveis e as emissões de CO2 para atmosfera. <hr/> <p>Minimizar o efeito de barreira que os itinerários IC6, IC7 e IC37 podem constituir e, inversamente, através da escolha dos traçados e da localização dos nós de acesso, favorecer a permeabilidade do território e a integração das dinâmicas locais</p> <hr/> <p>Acautelar a utilização de boas práticas ambientais e de integração paisagística local ao nível de:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ utilização de materiais e processos construtivos; ▪ utilização de espécies autóctones para o revestimento dos taludes de escavação com máscaras de verde; ▪ optimização das soluções de escavações e aterros.

Almada, 11 de Junho de 2008

O Conselho de Administração,



Almerindo da Silva Marques



Eduardo Andrade Gomes