

**Aplicabilidade do regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental
Parecer da Autoridade de AIA**

Identificação	
Designação do Projeto	Obra de Reabilitação da Estrada Municipal 605-1 e Troço que liga à N333
Tipologia de Projeto	Anexo II, ponto 10, alínea e) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação.
Localização (freguesia e concelho)	União de Freguesias de Águeda e Borralha, Concelho de Águeda
Afetação de áreas sensíveis (alínea a) do artigo 2.º do DL 151-B/2013)	Não são afetadas áreas sensíveis, definidas nos termos do disposto na alínea a) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação.
Proponente	Câmara Municipal de Águeda
Entidade licenciadora	Camara Municipal de Águeda
Autoridade de AIA	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.

Parecer	Projeto não suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente, pelo que se entende que não deve ser sujeito a procedimento de avaliação de impacte ambiental. Devem, no entanto, ser acauteladas as medidas propostas na documentação apresentada pelo proponente e no presente parecer, as quais devem ser incluídas na licença ou autorização a emitir pela entidade licenciadora ou competente para a autorização do projeto.
----------------	---

Data de emissão	11 de outubro de 2023
------------------------	-----------------------

Breve descrição do projeto
<p>O projeto em análise consiste na reabilitação e manutenção do troço viário que liga o acesso ao Parque Empresarial do Casarão até à Estrada Nacional 333 (EN333), no qual, na sua maioria, será mantida a largura da faixa de rodagem e as bermas pavimentadas, alterando apenas as características do pavimento e estrutura viária para adequação às exigências de tráfego rodoviário. Nas bermas pavimentadas pretende-se instalar uma ciclovia sempre que possível.</p> <p>O projeto prevê a implantação de um viaduto sobre a Estrada Nacional 1 (EN1), uma variante a Vale Grande, um arruamento junto à Cerâmica do Alto e um acesso a uma nova rotunda junto a um supermercado, numa extensão total de novas construções de 1,765 km.</p> <p>O projeto globalmente prevê a:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Implantação de viaduto, com rotunda sobre-elevada, sobre a Estrada Nacional 1 (N1) de modo a aumentar a fluidez do tráfego quer na N1, quer na M605-1.

1 / 4

- Construção de um corredor rodoviário (*by-pass*) de 1,1 km, seguindo o alinhamento dominante da Estrada Municipal M605-1, de modo a garantir a fluidez e diminuir a afluência do tráfego rodoviário a Vale Grande/Rua do Casarão, onde se verificam características residenciais.
- Implementação de um pequeno novo arruamento junto à Cerâmica do Alto, de modo a restabelecer o acesso da Rua do Alto (onde laboram diversas empresas) à rede viária.
- Criação de nova rotunda e pequeno acesso a implantar junto a um supermercado, de modo a otimizar as entradas e saídas da M605-1, dada também a procura dos serviços comerciais existentes.
- Reabilitação do troço de estrada com a aplicação de uma nova estrutura de pavimento, adequada às novas solicitações impostas pelo tráfego de pesados.
- Implantação, sempre que possível, de uma ciclovia na berma pavimentada, paralela à via, de modo a promover a circulação pendular ciclável.
- Implantação de um sistema de drenagem das águas pluviais, com valetas nas bermas das plataformas, de forma a permitir o correto escoamento e segurança de circulação.
- Adequação de tampas e limpeza/dessassoreamento dos órgãos de drenagem já existentes.
- Construção de valetas de limite de plataforma não revestidas, devido à baixa inclinação dos traínhas, que permite uma maior absorção pelo terreno.

O projeto prevê ainda que se mantenha a largura da faixa de rodagem assim como as bermas pavimentadas. As ações previstas permitem melhorar as condições rodoviárias de acesso ao Parque Empresarial do Casarão, aproveitando ainda a empreitada para melhorar os sistemas de escoamento e drenagem de águas pluviais locais.

Resumo do procedimento e fundamentação da decisão

Nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro na atual redação, foi solicitada pronúncia da APA, ao abrigo do artigo 3.º do referido diploma, sobre a aplicabilidade do regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) ao projeto em apreço.

O projeto corresponde à tipologia prevista no n.º 10, alínea e), do Anexo II do referido diploma, nomeadamente, a qual se reporta a “Construção de estradas, portos e instalações portuárias, incluindo portos de pesca (não incluídos no anexo I), estando definido como limiar para sujeição obrigatória a procedimento de AIA uma extensão igual ou superior a 10 km.

Dado que o projeto não atinge o referido limiar, procedeu-se à sua análise com o objetivo de determinar se o mesmo era suscetível de provocar impactes significativos no ambiente, à luz do disposto no artigo 1.º, n.º 3, alínea b), subalínea ii) OU iii) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação.

Nesse sentido, procedeu esta Agência à apreciação prévia do projeto, nos termos do artigo 3.º do mesmo diploma, consubstanciando o presente documento o parecer a emitir ao abrigo do n.º 4 do referido artigo.

Face ao tipo de intervenção prevista e às características da área atravessada, e para melhor suportar a sua pronúncia, esta Agência entendeu consultar, além dos seus serviços internos relevantes, a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro (CCDR – Centro) e o Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, I.P. (ICNF), para melhor fundamentar esta pronúncia.

Da análise efetuada, destaca-se desde logo que o projeto é compatível com o Plano Diretor Municipal (PDM de Águeda, uma vez que, de acordo com o estipulado no artigo 103.º (Usos e condições de ocupação - Espaços verdes) do regulamento deste plano, é permitida a implantação de infraestruturas viárias.

No que respeita às restantes classes e categorias de espaço, o regulamento é omissivo quanto à construção de infraestruturas viárias. Não há referência a compatibilidades com as categorias de espaço e a tipologia do projeto, mas também não é apresentada qualquer proibição ou restrição.

Considera-se assim o projeto compatível com as categorias de espaço.

Relativamente às condicionantes, servidões e restrições de utilidade pública há a destacar a Reserva Ecológica Nacional (REN). De acordo com a carta REN em vigor para o concelho de Águeda, verifica-se uma sobreposição do projeto, no primeiro troço, sobre a tipologia “Cabeceiras de Linhas de Água - Áreas Estratégicas de infiltração e de proteção e recarga de aquíferos” segundo o anexo IV a que se refere o artigo 43.º do regime jurídico da REN, definido pelo Decreto-Lei n.º 124/2019, de 28 de agosto. Neste troço do projeto, a intervenção passa apenas pelo fresamento e reposição o pavimento. Assim, não havendo novas ocupações de áreas de REN, esta ação é isenta de emissão de decisão no contexto da REN.



Figura 1 - Sobreposição do 1º troço com REN

Acresce que, de acordo com a alínea o) do Título II – Infraestruturas, do Anexo II, a que se refere o artigo 20.º do regime jurídico da REN, o “Melhoramento, alargamento de plataformas e de faixas de rodagem e pequenas correções de traçado de vias e de caminhos públicos existentes” são ações isentas de comunicação prévia, na tipologia de REN em presença.

A pretensão afeta também, embora parcialmente, áreas da Reserva Agrícola Nacional (RAN), devendo a Entidade Regional da Reserva Agrícola Nacional do Centro (ERRANC) pronunciar-se sobre a pretensão.

Refira-se ainda que o projeto interceta a Rede de Abastecimento de Água – Conduções Adutoras, Gasoduto de 2º Escalão, Rede Elétrica de Alta e Muito Alta Tensão, devendo ser consultada a Águas do Centro Litoral (AdCL), a Lusitânia Gás e a Rede Elétrica Nacional, S.A. (REN), respetivamente.

O projeto está igualmente inserido dentro da Área Cativa de Argilas, pelo que a Direção Geral de Energia e Geologia (DGEG) deve também ser consultada.

Especificamente no que se refere aos potenciais impactes do projeto sobre os recursos hídricos, verifica-se na área do projeto a existência de várias linhas de água na sua zona de cabeceira. Estas têm pouca expressão no terreno e caudal sazonal.

Nas três linhas de água intersetadas, o projeto prevê a implementação de infraestrutura hidráulica para passagem do escoamento gerado a montante. Estas situações não ocorrem nos troços novos a contruir.

No que se refere às massas de águas subterrâneas, identificam-se a PTO1 – Quaternário de Aveiro e a PTO01RH4 – Orla Ocidental Indiferenciado da Bacia do Vouga.

A área objeto de estudo não interseta nenhuma área afeta a perímetros de proteção de captações de água para consumo humano e também não haverá rejeição no meio hídrico ou no solo.

Os efluentes domésticos resultam das águas residuais domésticas provenientes das instalações sanitárias amovíveis do estaleiro, sendo recolhidos e devidamente encaminhados. Os efluentes industriais e as águas pluviais das zonas de estaleiros são conduzidos para bacia de retenção dotada de separadores de

hidrocarbonetos, bem como a drenagem das áreas impermeabilizadas onde ocorra manuseamento de substâncias poluente.

Relativamente à drenagem de águas pluviais, a implantação dos arruamentos traduz-se na criação de novas áreas impermeáveis, onde a infiltração direta das águas pluviais não é possível. Estas serão encaminhadas pela rede de drenagem de águas pluviais para pontos de descarga na rede hidrográfica.

A rede de drenagem de águas pluviais prevista pretende incluir melhoramentos na drenagem das águas nestes locais.

Face ao exposto, impactes do projeto são considerados, na sua generalidade, como pouco significativos, localizados e minimizáveis.

Na fase de construção os principais impactes estão relacionados com ações de desmatção, desarborização, limpeza no terreno, presença do estaleiro, deposição de terras, circulação de veículos e máquinas e arraste de poluentes pelas águas de escorrência. Estas atividades provocarão alterações na drenagem natural, aumentando a compactação dos solos e consequentemente a capacidade de infiltração.

Na fase de exploração do projeto os principais impactes estão relacionados com a futura presença de novas áreas impermeabilizadas, com alterações na drenagem superficial. No entanto, não está prevista a ocorrência de efeitos negativos em talvegues, por falta de capacidade de receção de drenagens acrescidas.

Recorda-se que qualquer intervenção em área de domínio hídrico (leito e respetivas margens) carece do respetivo Título de Utilização dos Recursos Hídricos.

O facto de se tratar da beneficiação de uma estrada já existente e da construção de pequenos trechos, tendo em conta a sua dimensão e localização não é expectável que se verifiquem modificações relevantes à situação atual, pelo que se prevê que, adotadas as medidas de minimização propostas, o projeto não será suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente.

Face ao exposto, tendo em consideração a análise desenvolvida e dadas as características do projeto e do local onde se desenvolve, considera-se que o mesmo não é suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente, desde que implementadas as medidas enunciadas no presente parecer e na documentação apresentada pelo proponente. Assim, entende-se não ser aplicável ao projeto o disposto no artigo 1.º, n.º3, alínea b), subalínea ou iii) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação.

Condições para licenciamento ou autorização do projeto

Em sede de licenciamento

1. Salvar a pronúncia prévia das entidades competentes relativamente às servidões e restrições de utilidade pública afetadas.

Fase de Construção

2. Acautelar a não afetação das captações existentes na envolvente do projeto (conforme figura abaixo).

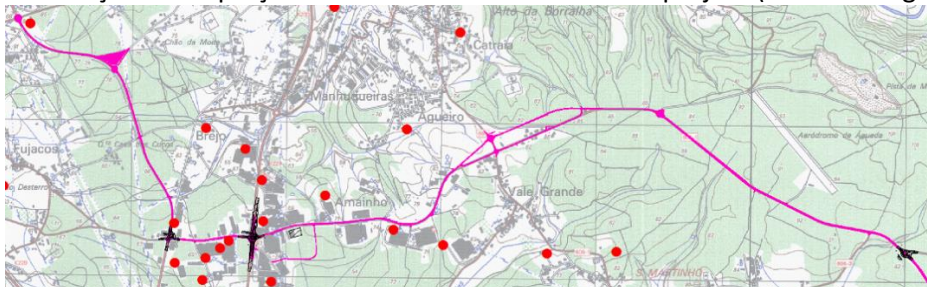


Figura 2 - Localização de captações existentes na envolvente do projeto