

EP – E.P.E, ESTRADAS DE PORTUGAL

**RELATÓRIO FINAL DE IMPACTE AMBIENTAL
E PROJECTO DE MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO
DA EN110 BENEFICIAÇÃO DO LANÇO
ENTRE PENACOVA E COIMBRA**

VOLUME 4

FEVEREIRO 2006

RESUMO NÃO TÉCNICO

PREÂMBULO

O presente Estudo de Impacte Ambiental foi efectuado pela ECOserviços – Gestão de Sistemas Ecológicos, Lda., para a empresa INTECSA, entidade a quem a EP – Estradas de Portugal, S.A. adjudicou a elaboração do estudo.

Este estudo foi realizado de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, relativo à Avaliação de Impacte Ambiental, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro e respectiva Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril.

O presente volume é referente ao Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental e destina-se à consulta do Público.

Lisboa, 10 de Fevereiro 2006

EP – E.P.E, ESTRADAS DE PORTUGAL

**RELATÓRIO FINAL DE IMPACTE AMBIENTAL
E PROJECTO DE MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO
DA EN110 BENEFICIAÇÃO DO LANÇO
ENTRE PENACOVA E COIMBRA**

VOLUME 4

FEVEREIRO 2006

RESUMO NÃO TÉCNICO

ÍNDICE DAS PEÇAS DESENHADAS

Desenho 01– Esboço corográfico (2 folhas)

Desenho 02 – Síntese de impactes (2 folhas)

EP – E.P.E, ESTRADAS DE PORTUGAL

RELATÓRIO FINAL DE IMPACTE AMBIENTAL
E PROJECTO DE MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO
DA EN110 BENEFICIAÇÃO DO LANÇO
ENTRE PENACOVA E COIMBRA

VOLUME 4

FEVEREIRO 2006

RESUMO NÃO TÉCNICO

ÍNDICE

	Pág.
1 – Introdução	1
2 – Objectivos e necessidade do projecto	2
3 – Descrição do projecto	3
4 – Caracterização da situação actual, avaliação dos impactes, medidas de minimização propostas e planos de monitorização.....	6
5 – Síntese de impactes	12
6 – Conclusões	15

EP – E.P.E, ESTRADAS DE PORTUGAL

**RELATÓRIO FINAL DE IMPACTE AMBIENTAL
E PROJECTO DE MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO
DA EN110 BENEFICIAÇÃO DO LANÇO
ENTRE PENACOVA E COIMBRA**

VOLUME 4

RESUMO NÃO TÉCNICO

FEVEREIRO 2006

1 – INTRODUÇÃO

O presente estudo incide sobre a actual EN110, entre Penacova e Coimbra, tratando-se portanto de uma beneficiação da estrada existente, mantendo-se o perfil de 1x1 via. O lanço tem uma extensão de cerca de 18,5 km, e intercepta os concelhos de Penacova e Coimbra.

Dado que se trata de uma estrada já existente, e que não haver alteração de perfil, a legislação não obriga a processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA). No entanto, e de modo a precaver eventuais impactes ambientais negativos significativos foi realizada uma avaliação de impacte ambiental do projecto, sobre as temáticas ambientais passíveis de serem afectadas.

O trabalho a desenvolver embora não sujeito a processo de AIA será realizado de acordo com o Decreto-lei nº 69 /2000 e Portaria nº 330/ 2001.

O presente Resumo Não Técnico descreverá de forma sucinta e numa linguagem perceptível para o público em geral, todos os aspectos relevantes contidos no Relatório Final de Impacte Ambiental.

O objectivo principal foi avaliar os impactes nas várias vertentes ambientais, definir a possibilidade da sua minimização, caso sejam impactes negativos, ou a sua valorização, caso sejam impactes positivos, e permitir aos decisores a tomada de decisão com o conhecimento dos efeitos, que serão causados no ambiente para cada uma das opções possíveis.

O dono-de-obra e a entidade licenciadora é a empresa EP – Estradas de Portugal, S.A., sob a tutela do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

2 – OBJECTIVOS E NECESSIDADE DO PROJECTO

A EN110 já existente, é hoje a principal ligação entre Coimbra e Penacova e necessita urgentemente de obras de beneficiação pelo estado de degradação do seu pavimento, pela ausência de bermas e pelo elevado grau de deterioração de algumas passagens hidráulicas e pontões, inexistência de zonas de inversão de marcha, de zonas de estacionamento e bermas, mesmo nos troços de travessia das povoações. Estes problemas tornam urgente a beneficiação do lanço da EN110.

A necessidade é tanto mais evidente quanto se verifica uma dependência acentuada do concelho de Penacova em relação a Coimbra no que se refere a emprego e serviços.

Para além das sedes de Concelho, a estrada existente não satisfaz também as necessidades das povoações, Rebordosa, Caneiro, Casal de Misarela e Torres de Mondego.

Apesar das características desta estrada não permitirem alterações significativas de directriz, a beneficiação irá permitir maior segurança nas deslocações entre Penacova e Coimbra, para além de tornar mais aprazível esse trajecto, pois a estrada desenvolve-se ao longo de parte do vale do Mondego.

Esta via apresenta características regionais, segundo o Plano Rodoviário Nacional, e está classificada como “Estrada Regional” de acordo com o decreto-lei n.º 222/98 de 17 de Julho do Plano Rodoviário Nacional e constitui a única via de ligação entre as sedes dos concelhos de Penacova e Coimbra. A localização do actual IP3 e do novo IP3 que se prevê, mais a Norte, não se apresentam como alternativas às povoações localizadas nas proximidades deste traçado que pretendem deslocar-se à cidade de Coimbra. Para acesso à A1 e IC2 tal já não se verifica.

O projecto em estudo não proporcionará uma deslocação mais rápida, implicando mesmo assim vantagens pela criação de melhores condições de segurança a quem circula e a quem habita na envolvente da EN110. Por um lado, proporcionará vantagem ao nível da circulação de pessoas e bens pela maior segurança rodoviária nas deslocações. Por outro, permitirá também maior segurança a quem habita nas povoações ao longo da estrada e que actualmente carecem de condições de segurança

quando necessitam de se deslocar dentro das povoações. As características das acessibilidades aos transportes públicos será outro aspecto contemplado neste projecto, não só em termos de homogeneizar esteticamente o seu aspecto, mas também no sentido de disciplinar as suas acessibilidades, criando maior segurança aos seus utilizadores.

As obras de intervenção incluirão os vários domínios (condições de pavimento e bermas, órgãos de drenagem, sinalização e elementos de segurança e manutenção da arborização das encostas e vale do Mondego) nos fontanários e abrigos de autocarros, procurando empregar materiais característicos da região.

3 – DESCRIÇÃO DO PROJECTO

O projecto em análise insere-se no distrito de Coimbra atravessando os concelhos de Penacova e Coimbra, freguesias de Penacova e Lorvão, e Torres do Mondego (Figura1).

No Desenho 1 apresenta-se o Esboço Corográfico do traçado em análise.

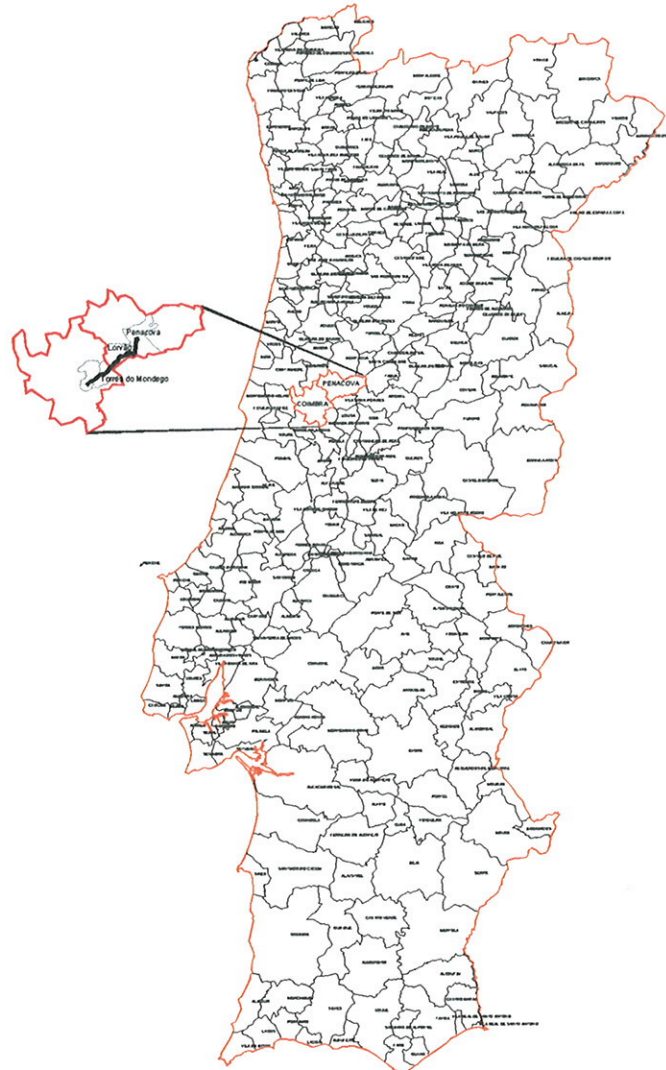


Figura 1 – Enquadramento regional

Dada a natureza da intervenção prevista, beneficiação e ripagem de algumas curvas, não se prevê a interferência com instrumentos de gestão territorial em vigor ao longo da via em análise.

O presente projecto apresenta uma extensão de cerca de 19 km, com início nas proximidades de Penacova em Azenha do Rio e terminando no entroncamento com a EN17, na Portela do Mondego nas imediações de Coimbra.

Tendo em conta as características da estrada e da zona envolvente, as obras de beneficiação estão projectadas prevendo um traçado compatível com uma velocidade base da ordem dos 60 km/h.

Ao nível da rectificação da actual plataforma da EN110, foram introduzidas melhorias em doze zonas, cinco delas associadas ao alargamento de obras de arte, no atravessamento de linhas de água. Foi ainda dado um tratamento mais cuidado aos atravessamentos urbanos das localidades de Rebordosa, Torres de Mondego e Casal de Misarela.

Na maioria das situações o traçado vai-se sobrepor à estrada existente, onde se prevê reforço do pavimento, exceptuando-se as doze zonas específicas que vão ser objecto de rectificações, de forma a melhorar a segurança e a fluidez do tráfego, permitindo assim aos utentes desta via usufruir de melhorias no nível de serviço. As zonas específicas de rectificação do traçado são as seguintes:

- Entre o km 1+725 e 2+175 (inclui a PH ao km 1+800);
- Do km 2+900 ao 4+100, zona urbana da Rebordosa;
- Entre o km 6+300 e 6+485;
- Entre o km 10+650 e 10+745;
- Ao km 11+450 relativo ao alargamento da PH no limite dos concelhos de Penacova e Coimbra;
- Entre o km 11+725 e 11+775;
- Nas zonas urbanas de Torres de Mondego e Casal de Misarela entre os km 14+050 e 17+400;
- Obra de arte ao km 14+850;
- Entre o km 15+975 e 16+083;
- No alargamento da PH ao km 17+455.

Todos os acessos e/ou serventias que servem propriedades e habitações serão mantidas.

O perfil transversal tipo adoptar nas diversas situações de beneficiação do projecto são as seguintes:

	Faixa de Rodagem (largura)	Bermas (largura)	Zona de concordância em ambos os lados da plataforma (largura)	Observações
Zonas de Rectificação	6,0 m	1,0 m (berma direita)	0,5 m com 10% de inclinação	-
Zonas Urbanas de Torres de Mondego, Casal de Misarela e Rebordosa	6,0 m	-	-	Aplicação sempre que possível de um passeio, dependendo do espaço disponível
Zonas de Beneficiação	Faixa de rodagem com duas vias, uma em cada sentido, com a largura igual à existente pavimentada, assim como por duas bermas também com a largura existente e pavimentadas.			

Quadro 1 – Perfil transversal tipo a adoptar

4 – CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ACTUAL, AVALIAÇÃO DOS IMPACTES, MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO PROPOSTAS E PLANOS DE MONITORIZAÇÃO

GEOLOGIA

Em termos de recursos geológicos não se identificaram explorações passíveis de serem afectadas, como sejam, pedreiras, minas e explorações de areias.

Na **fase de construção** os impactes reportam-se essencialmente a situações relacionadas com a fase de movimentação de terras e estabilização dos taludes e deposição de materiais. Os impactes serão negativos, temporários, reversíveis e incertos e estão associados a situações de risco de acidente, cuja a significância depende da natureza do acidente, que pode ir de pouco significativa, caso o acidente implique apenas atraso na obra, a significativa se implicar atrasos e danos materiais, a muito significativa se implicar danos materiais e humanos.

Na **fase de exploração**, os principais impactes encontram-se associados à estabilidade dos taludes de aterro e escavação. No entanto, faces às alturas máximas ao eixo verificadas, não se prevêem problemas a este nível.

Ao nível do descritor da geologia, os impactes classificam-se de negativos, pouco significativos, directos, permanentes e irreversíveis.

SOLOS

Os solos identificados na área em estudo apresentam-se com pouco interesse para a agricultura.

Os solos classificados como RAN apresentam elevada aptidão agrícola e desenvolvem-se ao longo de todo o vale do Mondego. Estes solos são ocupados por agricultura nas zonas onde as suas margens o permitem, havendo algumas zonas onde se identificam parcelas agrícolas abandonadas.

Os impactes previsíveis encontram-se associados à ocupação da área de rectificação dos novos troços de via e de obras complementares.

Face se tratar de uma beneficiação de uma estrada já existente e em conta a aplicação de medidas de controlo, os impactes na ocupação de solos na **fase de construção** irão provocar impactes negativos, pouco significativos, temporários e reversíveis. Refere-se que a inviabilização de solos com características mais favoráveis para as práticas agrícolas constitui um impacte negativo mas pouco significativo.

Relativamente aos solos sem aptidão para a agricultura, apesar da ocupação e respectiva inviabilização ser significativa, a aptidão agrícola destes solos é reduzida daí o impacte causado, na **fase de construção**, ser negativo mas pouco significativo.

Considerando o tipo de solos afectados pela beneficiação conclui-se que os impactes ao nível do descritor dos solos classificam-se como negativos, pouco significativos, permanentes, irreversíveis na zona da plataforma e reversível nas zonas de estaleiro e infra-estruturas.

RECURSOS HÍDRICOS

O uso de água predominante é a rega, sendo que montante da área em análise se situa a captação superficial Aguieira na barragem para abastecimento público do concelho de Coimbra e parte dos concelhos a Norte de Coimbra. Além desta captação existe outra captação superficial junto a Carneiro ao

km 9+400. Além deste uso que será o mais restritivo em termos destaca-se ainda a rega, produção de energia eléctrica, irrigação e controlo de cheias.

Durante a **fase de construção** os principais impactes na qualidade das águas resultam do aumento da erosão hídrica nos terrenos mobilizados, sobretudo nos taludes de escavação e aterro, e do conseqüente aumento de sólidos em suspensão nas linhas de água. Este efeito, de aumento da erosão hídrica, prolonga-se para além do final da fase de construção, dada a permanência dos taludes acentuados, embora se reduza com o tempo, em função da estabilização dos taludes e da instalação de vegetação protectora.

Na **fase de exploração** os principais impactes na qualidade da água prendem-se com a lavagem do pavimento pelas águas de precipitação directa e o conseqüente arraste de contaminantes e metais pesados para o meio hídrico, quer para as linhas de água, quer para o solo e, eventualmente, águas subterrâneas.

No computo geral, os impactes previstos são negativos, pouco significativos, temporários e incertos.

Preconiza-se a monitorização da qualidade das águas de escorrência, ao km 9+200 na proximidade da captação de água de Carneiro.

QUALIDADE DO AR

Em termos gerais, a zona em análise apresenta uma qualidade do ar aceitável.

Durante a **fase de construção** devido aos trabalhos de desmatção, movimentação de terras e pavimentação haverá pontualmente uma degradação da qualidade do ar, que será mais evidente ao nível das partículas.

Relativamente à **fase de exploração** dado que a via em análise já existe e não se perspectiva um aumento abrupto dos volumes de tráfego, pelo que não se prevêem um agravamento das concentrações de poluentes atmosféricos. Com melhoria das condições de circulação será mesmo de prever uma tendência para a diminuição das emissões.

PAISAGEM E OCUPAÇÃO DO SOLO

O traçado desenvolve-se numa zona bastante declivosa definida pelo vale do rio Mondego e linhas de água afluentes.

A ocupação do solo é bastante homogénea dominando as áreas florestadas – floresta de pinhal e eucaliptal, e aparecendo pontualmente áreas agrícolas associadas às povoações espalham ao longo desta via de comunicação e mais junto das margens do rio Mondego.

Na paisagem as povoações concentram-se em pequenos aglomerados ao longo da via, em especial nas proximidades do rio Mondego. Destas povoações, destacam-se Penacova, Rebordosa, Caneiro, Casal da Misarela e Torres do Mondego.

Associadas a estas povoações, e sempre que o relevo o permite, aparecem pequenas parcelas agrícolas de subsistência familiar ocupadas por hortas e, esporadicamente, olival e pomar. Estes campos aparecem sempre nas zonas de cotas mais baixas, entre a estrada e o rio, na sua margem Norte, onde os solos têm potencialidades para esta prática para além dos sistemas de regadio poderem aproveitar as águas do rio.

Na fase de construção, os principais impactes reportam-se a alterações na topografia local devido à realização de novos taludes, mas também à presença de maquinaria pesada para a realização da obra e à instalação de estaleiros, que conduzem na envolvente a situações esteticamente menos agradáveis. O impacte será negativo temporário, local, reversível e certo e assumirá maior significado junto das localidades nomeadamente Penacova, Rebordosa, Carneiro, Casais da Misarela e Torres do Mondego.

Na fase de exploração, e por se tratar de uma beneficiação a maioria dos impactes na paisagem já se verificam actualmente, sendo que a actual estrada, apresenta um perfil adequado ao relevo existente estando paisagisticamente bastante bem integrada.

A recuperação dos fontanários e limpeza e reabilitação das zonas dos miradouros constituirão impacte positivo da intervenção que se perspectiva.

ECOLOGIA

O troço da EN110 Penacova-Coimbra apresenta-se muito alterado em termos de património natural. A florestação maçica de eucalipto, dominou todas as zonas declivosas durante as primeiras décadas do século passado, deixou as zonas adjacentes ao Rio Mondego coberta duma floresta densa e dominante.

O facto do projecto em causa se tratar dum alargamento da via existente, não vai alterar significativamente a tipologia dos habitats presentes, não se prevendo impactes negativos significativos.

No que concerne às linhas de água, o estudo do projecto e a sua verificação em campo permitiram constatar que desde que sejam seguidos os procedimentos correctos, não se prevêem impactes negativos significativos.

AMBIENTE SONORO

Para a caracterização da situação de referência foram, realizadas medições de ruído.

As zonas mais problemáticas reportam-se às zonas habitacionais, nomeadamente nas localidades de Penacova, Rebordosa, Carneiro, Casais da Misarela e Torres do Mondego.

O impacte no ambiente sonoro gerado pelo projecto na envolvente apresenta-se como positivo, uma vez que se verifica um decréscimo significativo dos níveis de ruído existentes.

Para este descritor preconiza-se um plano de monitorização, para a fase de construção e exploração, nos seguintes locais:

- km 0+050
- km 8+900
- km 14+190
- km 16+800

COMPONENTE SOCIAL

Ao nível local, o traçado atravessa algumas localidades: Azenha do Rio, Cheira, Rebordosa, Carneiro, Casal da Misarela, Venda-nova, Torre do Mondego e Portela do Mondego.

Na **fase de construção**, os impactes na qualidade de vida decorrem principalmente das perturbações introduzidas no quotidiano dos habitantes dos aglomerados populacionais existentes ao longo da estrada nacional, e de eventuais alterações e perturbações na circulação rodoviária, nomeadamente cortes parciais e totais da rede viária atravessada, em virtude da maior circulação de pessoas, máquinas e movimentações de terras e ainda cortes no abastecimento de água, gás e energia eléctrica.

Destaca-se ainda a degradação da qualidade do ambiente, nomeadamente ar e ambiente sonoro, com consequências ao nível das condições de conforto e de saúde dos habitantes dos aglomerados populacionais mais próximos da via.

A distância das habitações às zonas de obra será um factor importante na perturbação das povoações existentes ao longo do troço em estudo, prevendo-se que os impactes sejam negativos, significativos, temporários e reversíveis dada a pouca distância existente actualmente entre as habitações e a estrada.

Na **fase de exploração**, os impactes são positivos, significativos, permanentes e irreversíveis, dado se irá verificar uma melhoria no que respeita à segurança rodoviária e pedonal dentro das povoações assim como a beneficiação de abrigo dos autocarros. O bom enquadramento da via em análise na rede viária envolvente permite classificar os impactes na fase de exploração de positivos, significativos, permanentes e irreversíveis.

Da análise dos impactes previstos na componente social verifica-se que os impactes previstos são positivos, significativos, concelhios, permanentes e irreversíveis

PATRIMÓNIO

Na área do projecto não se identificou a presença de vestígios patrimoniais. No entanto, identificou-se a existência de 6 fontanários ao longo da EN110, os quais não serão afectados.

Não se prevêem impactes ao nível do património.

PLANOS DE ORDENAMENTO E CONDICIONANTES

Para a área em análise identificaram-se as seguintes condicionantes:

- **Reserva Agrícola Nacional (RAN)** – A beneficiação da EN110 não irá interceptar manchas de RAN, com excepção nas áreas onde as Passagens Hidráulicas vão ser alargadas. O impacte será negativo, pouco significativo, permanente e irreversível.
- **Reserva Ecológica Nacional (REN)** - A beneficiação da EN110 irá afectar uma área pertencente à REN logo desde a fase de construção. A afectação destas áreas ecológicas será assim negativa, pouco significativa, permanente e irreversível.

Em termos de impactes ao nível de outras condicionantes identificadas, estes encontram-se relativizados uma vez que parte dos impactes já se faz sentir. Estes resumem-se à ocupação irreversível dos locais de rectificação da via.

5 – SÍNTESE DE IMPACTES

No quadro seguinte apresentam-se os impactes expectáveis mais importantes tendo presente os aspectos preponderantes que foram tidos em conta no estudo.

No Desenho 2 apresenta-se a carta síntese de impactes.

DESCRITOR IMPACTE	CARACTERÍSTICAS DOS IMPACTES						
	FASE DE OCORRÊNCIA	SENTIDO/ SIGNIFICÂNCIA	AMPLITUDE GEOGRÁFICA	REVERSIBILIDADE	DURAÇÃO	GRAU DE CONFIANÇA	EFEITO SINERGÉTICO
<u>GEOLOGIA</u> • Movimentação de terra – instabilidade de taludes e construção de obras de contenção	Construção	Negativo Pouco Significativo	Local	Irreversível	Permanente	Certo	Sim (Solos)
<u>SOLOS</u> • Ocupação de solos por estaleiros	Construção	Negativo Pouco Significativo	Local	Reversível	Temporário	Certo	Sim (Componente Social)
• Ocupação de solos com potencial agrícola	Construção/ Exploração	Negativo Pouco Significativo	Local	Irreversível	Permanente	Certo	Sim (Componente Social e Recursos Hídricos)
• Contaminação por materiais poluentes	Construção/ Exploração	Negativo Pouco Significativo	Concelhio	Reversível	Temporário	Incerto	
<u>RECURSOS HÍDRICOS</u> • Erosão Hídrica	Construção	Negativo Pouco Significativo	Local	Irreversível	Temporário	Incerto	-
• Contaminação das linhas de água por materiais de construção	Construção	Negativo Pouco Significativo	Local	Reversível	Temporário	Incerto	-
• Poluição das águas superficiais e subterrâneas	Exploração	Negativo Pouco Significativo	Concelhio	Reversível	Temporário	Incerto	Sim (Solos e Componente Social)

Quadro 2 – Quadro síntese dos principais impactes

DESCRITOR IMPACTE	CARACTERÍSTICAS DOS IMPACTES						
	FASE DE OCORRÊNCIA	SENTIDO/ SIGNIFICÂNCIA	AMPLITUDE GEOGRÁFICA	REVERSIBILIDADE	DURAÇÃO	GRAU DE CONFIANÇA	EFEITO SINERGÉTICO
AMBIENTE SONORO • Ruído produzido pelas actividades afectas à obra • Ruído produzido pelas máquinas e equipamentos afectos à obra • Circulação de veículos – pavimento BMB	Construção	Negativo Significativo	Local	Reversível	Temporário	Certo	Sim (Componente Social)
	Construção	Negativo Significativo	Local	Reversível	Temporário	Certo	Sim (Componente Social)
	Exploração	Positivo	Local	Irreversível	Permanente	Certo	Sim (Componente Social)
SOCIO-ECONOMIA • Dificuldade de circulação na via actual • Qualidade de Vida • Melhoria das condições de circulação e qualidade de vida • Incremento das condições de desenvolvimento socio-económico	Construção	Negativo Pouco Significativo	Local/ Concelhio	Reversível	Temporário	Certo	Não
	Construção	Negativo Significativo	Local	Reversível	Temporário	Certo	Não
	Exploração	Positivo Significativo	Concelhio	Irreversível	Permanente	Certo	Sim (Ambiente Sonoro)
	Construção/ Exploração	Positivo pouco Significativo	Local	Irreversível	Permanente	Certo	Não
PATRIMÓNIO	Construção	-	-	-	-	-	-
	Exploração	Positivo	Local	-	Permanente	Certo	Sim (sócio economia)

Quadro 2 – Quadro síntese dos principais impactes (cont.)

DESCRITOR IMPACTE	CARACTERÍSTICAS DOS IMPACTES						
	FASE DE OCORRÊNCIA	SENTIDO/ SIGNIFICÂNCIA	AMPLITUDE GEOGRÁFICA	REVERSIBILIDADE	DURAÇÃO	GRAU DE CONFIANÇA	EFEITO SINERGÉTICO
PAISAGEM E OCUPAÇÃO DO SOLO							
• Alteração de Taludes	Construção/ Exploração	Negativo Pouco Significativo	Local	Reversível	Temporário	Certo	-
• Instalação de estaleiros e acessos à obra	Construção	Negativo Pouco Significativo	Local	Reversível	Temporário	Certo	Não
• Movimentação de terras	Construção	Negativo Pouco Significativo	Local	Reversível	Temporário	Certo	Sim (Solos)
ECOLOGIA							
• Destruição de Habitats	Construção/ Exploração	Negativo Pouco Significativo	Local	Irreversível	Permanente	Certo	-
• Destruição de Sobreiros	Construção	Negativo Significativo	Local	Irreversível	Permanente	Certo	-

Quadro 2 – Quadro síntese dos principais impactes (cont.)

6 – CONCLUSÕES

Este projecto consiste na beneficiação da EN110, já existente, entre Penacova e Coimbra. O projecto tem como objectivo garantir a segurança rodoviária e das populações e privilegiar a recuperação do património ambiental permitindo aos utilizadores da via usufruir da observação da paisagem que margina esta estrada panorâmica.

Dos levantamentos e pesquisas de informação verifica-se que, em termos de impactes, estes não serão significativos, uma vez que as alterações que o projecto implicará serão resumidos à ripagem pontual de certas curvas em zona de rocha, e o alargamento da plataforma nas zonas de miradouro, estacionamento ou inversão de marcha. Nestas zonas, que correspondem actualmente à zona limítrofe da berma da estrada, a ocupação do solo não apresenta nenhum tipo de interesse variando, de um modo geral, entre mato e entulhos. Estas zonas descaracterizadas terão um impacte positivo significativo pela melhoria do seu valor paisagístico.

Durante a fase de construção, as actividades inerentes à obra implicarão algum transtorno a quem circula na EN110 devido, nomeadamente, ao corte de vias e movimentação de máquinas, impondo uma velocidade mais lenta do que desejado. Estes impactes prevêem-se negativos e significativos mas temporários e reversíveis.

Na fase de exploração a vertente mais "afectada" pela concretização deste projecto será a da paisagem e a socio-economia no que diz respeito à segurança e qualidade de vida das populações locais. Estes impactes serão positivos uma vez que este projecto pretende tirar partido dos aspectos positivos da zona e que têm, até agora, estado subaproveitados.

De um modo geral, conclui-se que não existem condicionantes ambientais que inviabilizem o projecto em análise, sendo do interesse de todos a beneficiação da estrada que apresenta indícios evidentes de degradação.