



**INSTITUTO DAS
ESTRADAS DE PORTUGAL**
DEPARTAMENTO DE CONCESSÕES



CONCESSÃO SCUT DO NORTE LITORAL

IC 1 / VIANA DO CASTELO - CAMINHA
Lanço VIANA DO CASTELO - VILA PRAIA DE ÂNCORA
ESTUDO PRÉVIO

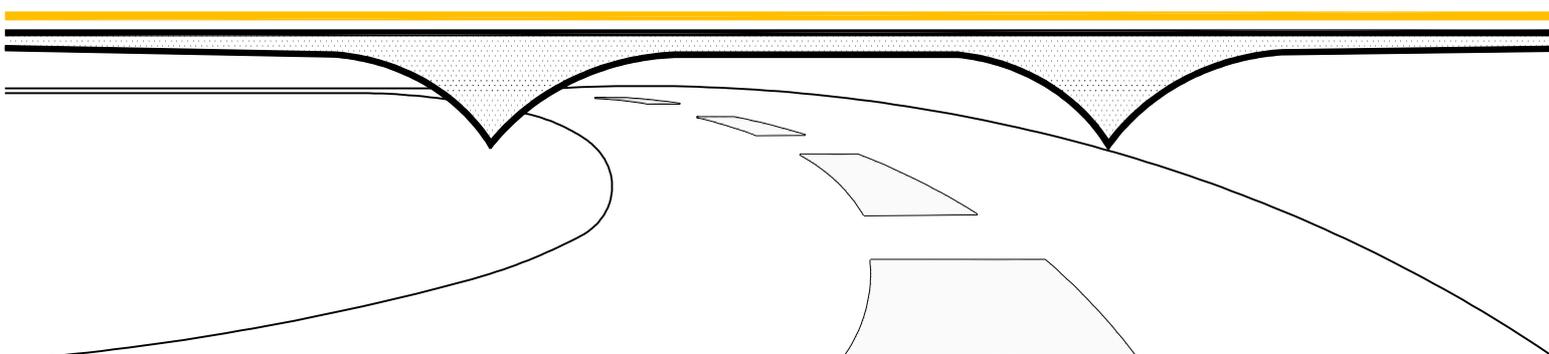
ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

RESUMO NÃO TÉCNICO

JANEIRO 2002



AMB & VERITAS
Ambiente, Qualidade e Formação, Lda.



ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

IC1 – VIANA DO CASTELO/VILA PRAIA

DE ÂNCORA

RESUMO NÃO TÉCNICO

JANEIRO DE 2002

Índice

Introdução	2
Objectivo do projecto.....	2
Como é o IC1 – Viana do Castelo/Vila Praia de Âncora?	3
Elementos afectados pelo projecto.....	9
Comparação de Alternativas	21

INTRODUÇÃO

O presente documento faz parte do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) referente ao lanço do IC1 (Itinerário Complementar n.º 1) entre Viana do Castelo e Vila Praia de Âncora, inserido na Concessão SCUT (Sem Custos para o Utilizador) Norte Litoral que foi realizado entre os meses de Setembro de 2001 a Janeiro de 2002. No final do presente documento encontra-se um desenho elucidativo de toda a concessão.

Este EIA, teve como objectivo analisar de modo claro as diferentes alternativas que se colocaram durante a fase de realização do projecto, de modo a que se possa tomar uma decisão sobre a viabilidade ambiental desse projecto, e em que condições é que ele poderá ser concretizado.

Para além disso, estes trabalhos ambientais pretendem também efectuar uma comparação ambiental entre as várias soluções de traçado estudadas, de modo a permitir uma correcta decisão sobre a melhor alternativa a adoptar.

A entidade proponente do projecto é representada pelo consórcio EUROSCUT NORTE S.A., a qual é responsável por projectar e construir o lanço rodoviário em estudo, bem como as respectivas ligações à rede viária local.

Por sua vez, a entidade licenciadora do projecto é o IEP – Instituto de Estradas de Portugal.

OBJECTIVO DO PROJECTO

Actualmente, a região Norte do país é servida principalmente por Estradas Nacionais, sendo a EN 13 (Estrada Nacional n.º 13) a única estrada que distribui o tráfego ao longo do litoral.

A capacidade de escoamento do tráfego desta via apresenta-se actualmente completamente esgotada, existindo congestionamentos constantes, situação que se tende a agravar devido ao aumento do volume de tráfego de ano para ano.

Para além disso, o facto da EN 13 permitir aceder directamente a todos as povoações envolventes, fez com que os aglomerados urbanos existentes crescessem, verificando-se actualmente problemas de segurança rodoviária (devido à proximidade das habitações à EN13) e incomodidade (em especial devido ao barulho dos automóveis e emissões de poluentes para o ar).

O objectivo do projecto consiste em constituir uma alternativa rodoviária capaz de captar o tráfego que circula na EN13, passando este tráfego (em particular o de médio e longo curso) a privilegiar a circulação ao longo do IC1, evitando a passagem pelo interior das localidades e as situações de congestionamento e aumentando assim a segurança de circulação e diminuindo o tempo da deslocação.

Note-se que o IC1 visa não só ligar Viana do Castelo a Vila Praia de Âncora, mas também permitir a sua continuidade até Caminha, faltando para isso construir também o traçado entre Riba de Âncora e Caminha, que se encontra actualmente em fase de projecto.

COMO É O IC1 – VIANA DO CASTELO/VILA PRAIA DE ÂNCORA?

O IC1 será uma via com duas faixas em cada sentido, com um separador central e que se localizará no concelho de Viana do Castelo e Caminha atravessando as freguesias de Meadela, Perre, Outeiro, Freixieiro de Soutelo (concelho de Viana do Castelo), Âncora, Riba de Âncora, Vile e Vila Praia de Âncora (concelho de Caminha). A velocidade permitida de circulação para o IC1 – Viana do Castelo/Vila Praia de Âncora será de 120 km/h. Para as ligação à EN13 a velocidade permitida será de 80km/h.

A sua localização ao nível nacional será a seguinte:

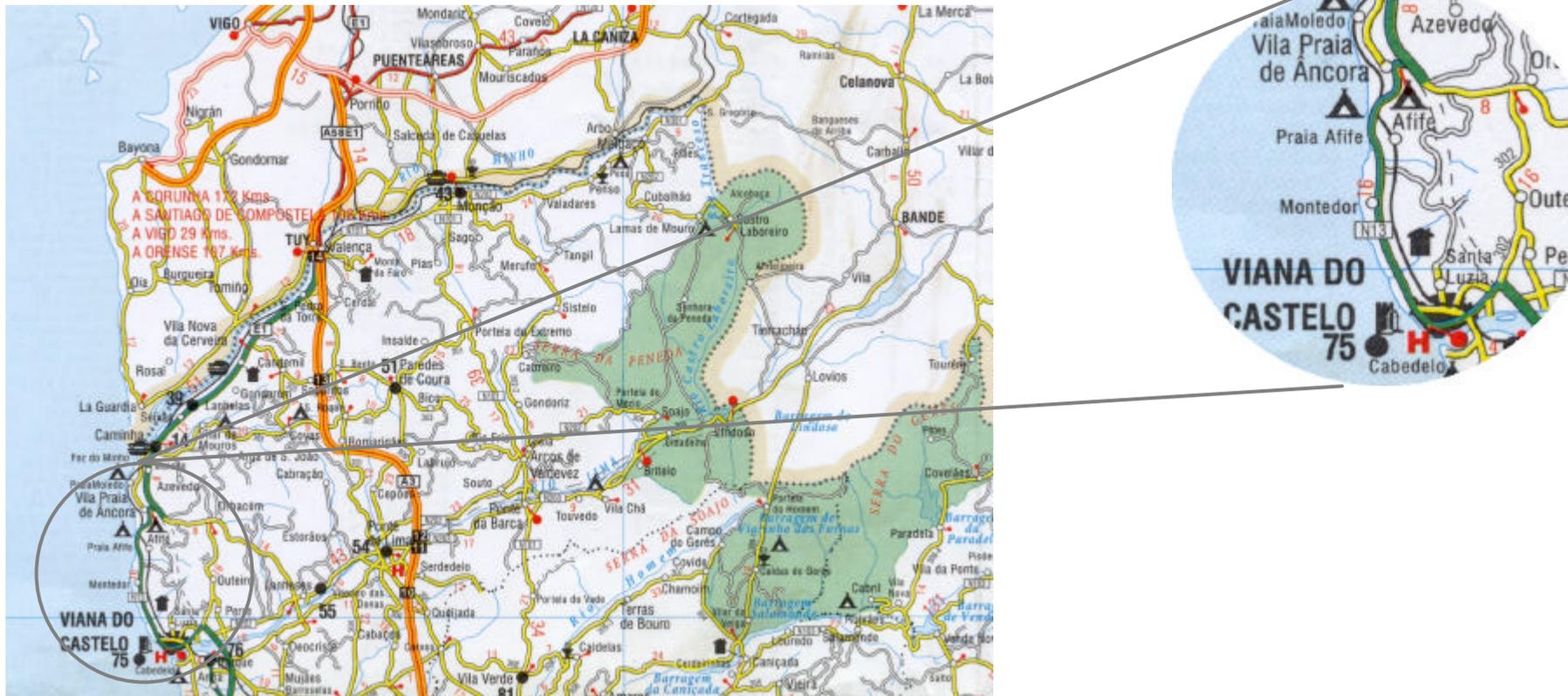


Figura 1 – Localização do projecto no mapa de Portugal Continental

Para o troço da via principal da auto-estrada existem quatro alternativas possíveis que se encontram apresentadas na figura 2, e no desenho 1, na qual se enquadra o projecto. Encontra-se ainda em estudo, uma ligação a Vila Praia de Âncora (EN13), para a qual existem três alternativas.



Figura 2 - Soluções para o IC1 – Viana do Castelo/Vila Praia de Âncora

Uma vez que no desenho 1 as soluções se encontram à escala 1/50:000, e para uma melhor visualização do projecto, apresentam-se separadamente no final deste documento as soluções estudadas, numa série de desenhos à escala 1/25:000.

A **solução 1** é idêntica em planta à **solução 2**, possuindo ambas 12,25 km de extensão, e iniciando-se no actual Nó da Meadela, com uma orientação Sudeste/Noroeste em direcção ao atravessamento da EN302, que acontece ao quilómetro 0,5 atravessando ao mesmo tempo a povoação de Costa. A partir daqui as soluções acompanham a poente as povoações que envolvem a EN302 seguindo uma orientação Norte / Sul sempre paralelas à referida EN.

Ao quilómetro 3,0 o traçado inflecte para Poente, constituindo um arco, de modo a afastar-se das povoações de Mesieiro e Outeiro. As vias desenvolvem-se entre estas povoações e a Serra de Santa Luzia. Em Romãe a orientação da via passa a ser de Sudoeste/Nordeste aproximando-se de novo da EN 302 e da povoação de Pedras Negras (Costa). A partir daqui as duas soluções seguem para Norte estabelecendo aqui um arco para conseguir essa orientação. Ao pk 7,3 (Costa – Pedras Negra) o perfil destas soluções difere.

A solução 1 desenvolve-se com uma inclinação de 5% e a solução 2 com uma inclinação de 5,5% desenvolvendo-se na encosta da Ribeira com cotas diferentes.

Estas soluções terminam no Nó de Aldeia Nova.

A **solução 3**, com cerca de 11,6 km atravessa as mesmas zonas que a solução 1 e 2 até à zona de Romãe. A partir daqui a solução 3 afasta-se da solução 1 e 2 seguindo o seu troço mais a poente, afastando-se de Pedras Negras. Esta solução atravessa uma zona de encostas e de altos com cotas que rondam os 200 m de altitude. Cerca do quilómetro 6,7 o terreno chega a atingir os 315 m pelo que se optou por um desenvolvimento através de um túnel com 600m.

Após o túnel existe o atravessamento do Rio Âncora, voltando esta solução a juntar-se às soluções 1 e 2, finalizando também em Aldeia Nova.

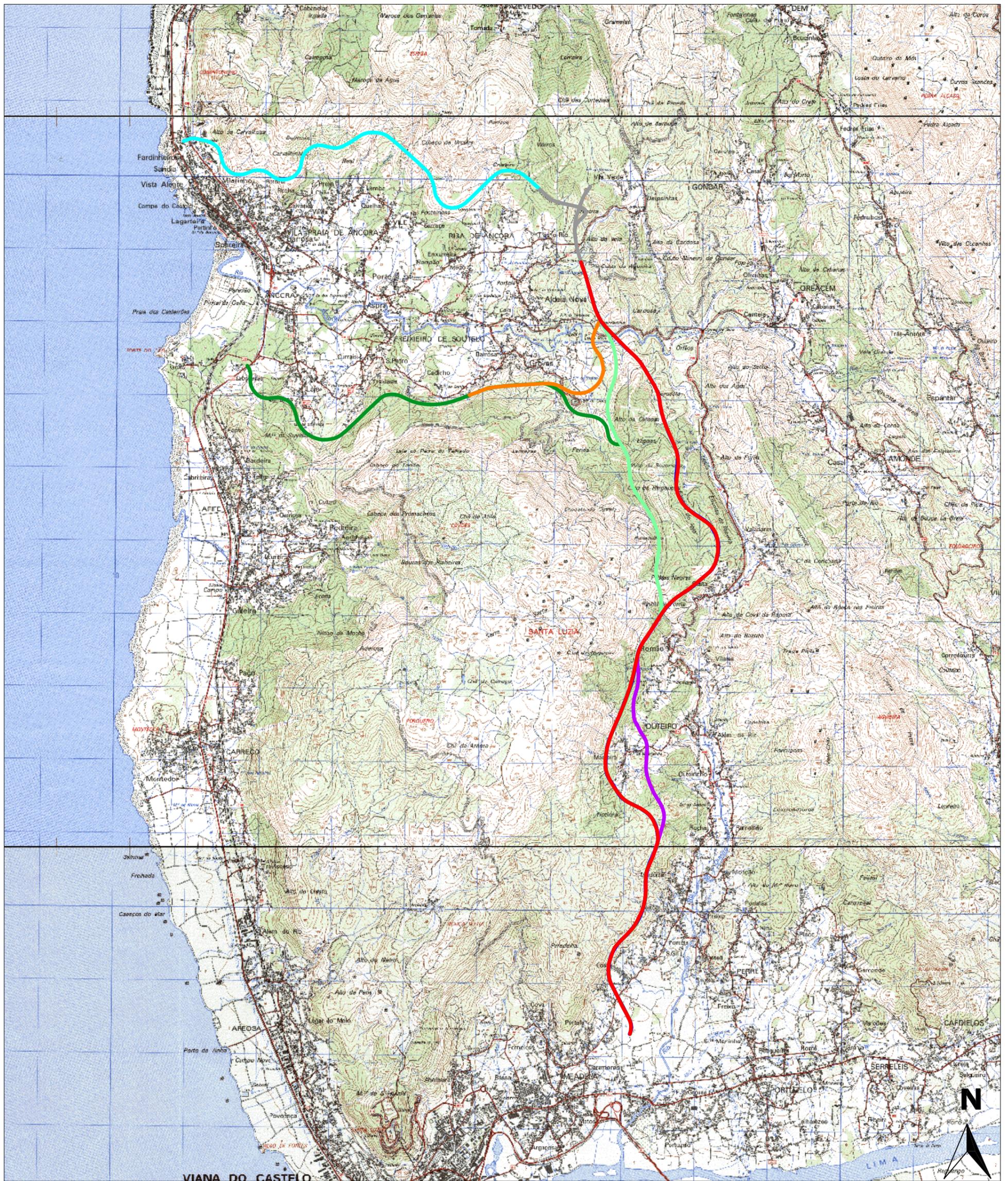
Relativamente à **solução 4**, esta é bastante reduzida (cerca de 4 km), pretendendo estabelecer uma alternativa apenas na zona de Outeiro, atravessando por nascente a povoação, não evitando a divisão entre Outeiro e Mesieiro..

No que respeita às ligações à EN13 a **Ligação Sul** encontra-se implantada a Norte da Serra de Santa Luzia, a Sul da povoação de Freixieiro de Soutelo, e possui cerca de 6,4 km. Este troço possui ligação com a solução 3, desenvolvendo-se o traçado

a sul das povoações que se encontram na sua envolvente (Grovas, Barrosa, Cadinho, Trindade e Laje). Tem uma orientação de Nascente para Poente finalizando o seu troço em Laboradas na EN13.

A **Alternativa à Ligação Sul** tem início, à semelhança da ligação Norte, no nó da Aldeia Nova, atravessando o Rio Âncora e assumindo uma orientação sul/norte ligando-se à solução sul ao pk 2+500 junto a Quinta da Granja.

A **Ligação Norte** inicia-se no Nó de Aldeia Nova, possui 6,2 km, e desenvolve-se a Sul do Cabeço da Urceira e do Alto da Carvalhosa, e a Norte de todas as povoações existentes na sua envolvente (Riba de Âncora, Rocha, Vilarinho), tendo o seu fim em Pardinheiros, na EN13.



Fonte: Carta Militar de Portugal - Instituto Geográfico do Exército
Escala 1:25 000 (Folhas 14,27 e 40)

Legenda:

- Solução 1:**
- Solução 2:**
- Solução 3:**
- Solução 4:**
- Ligação Norte:**
- Ligação Sul:**
- Alternativa à Ligação Sul:**

EIA do IC1 - Viana do Castelo/Vila Praia de Âncora



Projecto em estudo



Ambiente, Qualidade e Formação, Lda.

Desenho:	Escala:
Sandra Santos	1/50 000
Verificou:	Data:
Susana Serra	Janeiro 2002
Director de Projecto:	Desenho nº:
Luís Antunes	1

ELEMENTOS AFECTADOS PELO PROJECTO

Uma infra-estrutura como uma via rodoviária provoca sempre alterações nos vários elementos que constituem o ambiente, sendo estas alterações, na sua maioria, possíveis de minimizar através de um conjunto de acções que se podem tomar durante a construção e exploração da via rodoviária em questão.

Sendo assim, analisar-se-ão de seguida, os vários elementos afectados durante as duas fases do projecto, a fase de construção da via e a fase da sua utilização pelo utente.

Geologia

Este ponto diz respeito ao estudo que foi efectuado para a análise do tipo de rochas e terrenos onde a via irá ser construída.

Sendo assim, a área de estudo possui algumas elevações, correspondendo as maiores à Serra de Santa Luzia (550 m), a Serra de Perre (470 m) e a Serra de Amonde (300 m).

Todas as Serras são formadas por rochas graníticas, enquanto a restante área corresponde a xistos.

Os principais problemas para a geologia que podem advir da construção de uma via rodoviária, dizem respeito à necessidade de remexer no terreno de forma a moldá-lo para que a estrada não possua subidas e descidas muito acentuadas.

É por vezes necessário a colocação de terra numa zona de vale, a que se dá o nome de aterro (é o que acontece aos quilómetros finais das soluções quando estas atravessam o Vale do Rio Âncora), ou a sua remoção numa zona de monte, a que se dá o nome de escavação (é o que acontece na Encosta da Ribeira).

Estes aterros e escavações levam à construção de taludes, sendo necessário a plantação de vegetação, para que não existam deslizamentos de terra e para reduzir ao mínimo as suas movimentações.

O quadro seguinte ilustra os volumes de terras que se prevê mobilizar durante a obra do IC1 – Viana do Castelo/Vila Praia de Âncora quer na realização de aterros quer nas escavações para cada uma das soluções consideradas.

Quadro 1 – Volumes de terras que se prevê mobilizar para cada solução

Solução	Aterros	Escavações
1	3 000 000 m ³	3 600 000 m ³
2	3 000 000 m ³	3 100 000 m ³
3	2 600 000 m ³	3 300 000 m ³
4	550 000 m ³	450 000 m ³
Ligação Norte	600 000 m ³	900 000 m ³
Ligação Sul	800 000 m ³	800 000 m ³
Alternativa à Ligação Sul	190 000 m ³	349 000 m ³

Águas Subterrâneas

As águas subterrâneas desta região são utilizadas para abastecimento doméstico e para fins agrícolas.

Foram identificadas várias captações de água para abastecimento próprio.

Os principais problemas sobre estas águas ocorrem quando a via já se encontra em fase de utilização, e estão relacionados com as águas da chuva.

Quando chove a água que cai na via é encaminhada para um colector que se encontra na berma da estrada, e pode infiltrar-se no solo até chegar às águas subterrâneas.

Estas águas podem ser contaminadas com os poluentes depositados na estrada e com substâncias tóxicas e perigosas resultantes de eventuais derrames acidentais.

Para evitar que estas águas contaminadas cheguem aos reservatórios subterrâneos, serão construídas bacias de tratamento que tratarão estas águas para que possam ser descarregadas numa linha de água natural ou no solo, sem a preocupação de irem causar níveis de poluição preocupantes.

Solos

Para a caracterização dos solos deve ser tomada em consideração a sua aptidão para a agricultura e o seu uso actual, que corresponde ao que é efectivamente plantado ou cultivado.

Na área de estudo os solos não são apropriados para uma agricultura intensiva ou moderadamente intensiva, sendo esta aptidão maior quando nos aproximamos das linhas de água (por exemplo do Rio Âncora).

Em relação ao uso actual do solo, a área em estudo é utilizada maioritariamente para culturas de sequeiro, ocorrendo apenas culturas agrícolas intensivas ao longo das linhas de água principais.

Os principais problemas que podem ocorrer com a construção de uma via rodoviária, são os que resultam da compactação do solo para a colocação do asfalto, e que irá obrigar à remoção de uma camada de solos que, por sua vez, será permanentemente substituída por uma via rodoviária.

Por forma a evitar que os solos de melhor capacidade agrícola sejam afectados, serão restringidas as actividades necessárias à construção, nomeadamente a construção de acessos temporários e de estaleiros nestes locais, por forma a que estes solos sejam afectados ao mínimo.

Águas Superficiais

Na área de estudo, existem muitas linhas de água, sendo as principais a ribeira de Portuzelo (que desagua no rio Lima) e o rio Âncora, seguidas do ribeiro do Mesieiro (que desagua na ribeira de Portuzelo), e do rio da Paradela, rio do Poço Negro, ribeiro das Escalas (que desaguam no rio Âncora) e rio do Fojo (que desagua no rio da Paradela).

O uso da água na região destina-se predominantemente para a rega dos campos agrícolas. No rio Âncora esta água é considerada poluída e no rio Lima é considerada extremamente poluída, devido fundamentalmente à descarga de esgotos. Deste modo, esta água não deve ser utilizada para consumo humano no rio Lima, e no rio Âncora só o deve ser após tratamento.

O principal problema para as águas durante a fase de construção deve-se à libertação de poeiras resultantes da obra, que poderão ser transportadas pelo vento até às linhas de água mais próximas levando ao aumento da sua turvação.

Durante a fase de exploração, ou seja, quando os automóveis começarem a circular na via, existirão poluentes provenientes dos tubos de escape, dos travões e outros, que se depositarão na estrada e que serão arrastados pelas águas da chuva, indo poluir as linhas de água que são atravessadas pela via.

Para que este problema não aconteça serão construídas bacias de tratamento das águas da chuva contaminadas pelos poluentes depositados na via, de modo a evitar a contaminação das águas.

Para além disso, será realizada uma verificação periódica da qualidade da água dos rios referidos, de modo a perceber-se se é necessário a implementação de outras medidas de minimização ou se estas são suficientes.

Ar

Relativamente à qualidade do ar na área de estudo, esta é na generalidade boa, prevendo-se no entanto alguma deterioração causada pela circulação automóvel, em especial nas zonas próximas da EN 13 e junto ao nó de Meadela.

Depois da estrada construída a circulação de automóveis vai provocar um aumento nos valores de emissão dos poluentes, afectando as populações que se encontram na envolvente da via.

Para a verificação destes valores de poluentes foi realizado um estudo que tem em conta todas as populações existentes nas imediações à via, e que conclui que estes poluentes são inferiores aos valores limite que asseguram a saúde das populações residentes.

Apesar disso, será realizada uma verificação periódica destes valores por forma a verificar-se se as populações não estão a ser afectadas devido à diminuição da qualidade do ar.

Ademais, é ainda de referir que um dos objectivos do IC1 é o de retirar tráfego da EN13, sendo que as populações que actualmente envolvem esta via, serão no futuro beneficiadas quanto à qualidade do ar que actualmente respiram.

Ruído

A quase totalidade da área estudada é actualmente pouco ruidosa, aumentando os valores à medida que nos aproximamos das vias rodoviárias já existentes, como por exemplo a EN13, devido à constante circulação de veículos ligeiros e pesados que se processa diariamente ao longo desta estrada.

O aumento do ruído que se prevê vir a ser gerado na zona envolvente à via rodoviária afectará sobretudo algumas habitações de Outeiro, Mesieiro, Romãe, Costa (Meadela), e as existentes nas zonas de intercepção da via com a EN 13.

Estas populações serão as mais afectadas devido ao facto de se encontrarem mais próximas da via projectada sendo as que mais sofrerão com a passagem permanente de veículos ligeiros e pesados.

Para que a afectação destas populações seja mínima, os trabalhos da fase de obra serão limitadas ao período diurno (entre as 7h00 e as 22h00), sendo construídas barreiras acústicas ou reforçadas as fachadas das habitações que se preveja que venham a ser sujeitas a níveis de ruído incomodativos e que violem os limites legislados.

As barreiras acústicas serão colocadas de modo a impedir o ruído dos automóveis de se propagar até às habitações mais próximas.

O reforço das fachadas será realizado em situações pontuais, onde as barreiras acústicas possam não ser suficientes para reduzir os níveis de ruído.

Por outro lado, é de referir ainda que, com a construção desta via será de prever uma redução do tráfego ao longo da EN13, sendo as populações que a envolvem muito beneficiadas, devido a sofrerem de uma grande redução dos níveis de ruído.

Esta redução traduz-se numa melhoria muito importante para a qualidade de vida destas populações.

Biologia

Este ponto pretende caracterizar as afectações nos animais e plantas da área de estudo.

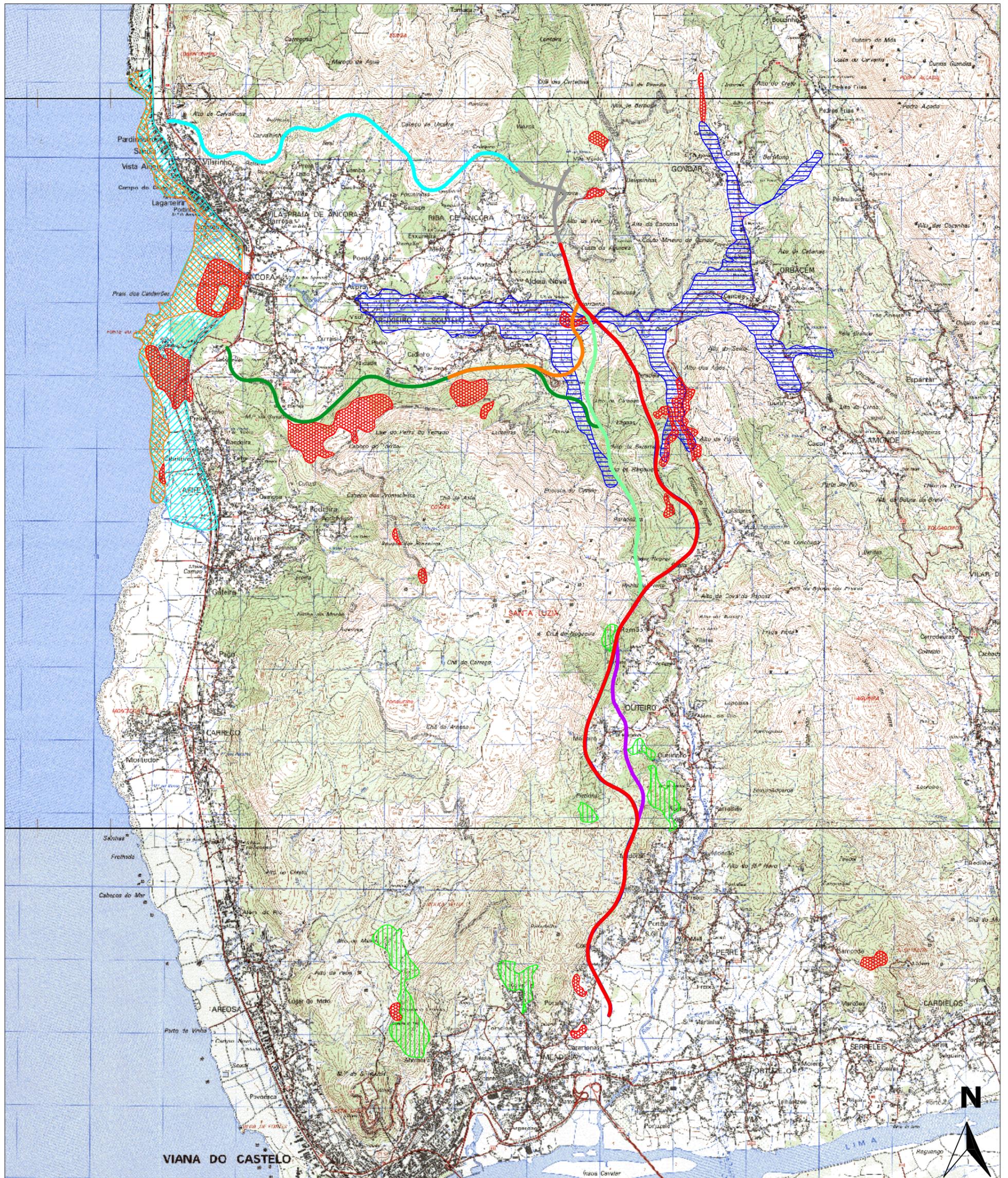
O Vale do rio Âncora é, na área de estudo, a zona com maior importância do ponto de vista ecológico. Faz parte da Rede Natura 2000, assim como outros vales que nele desembocam, nomeadamente o do ribeiro do Poço Negro.

Nestes locais a vegetação é muito natural, sendo constituída por carvalhais, bosques mistos de amieiro, salgueiro, sanguinho-de-água e freixo, campos agrícolas e pinhais antigos. Estes locais são muito importantes para os animais silvestres, uma vez que lhes proporcionam abrigo e alimento (desenho 2).

As afectações mais negativas a nível ecológico verificam-se nas zonas em que a via atravessa ou passa muito próximo do Sítio da Rede Natura 2000 referido, ou de formações vegetais como as mencionadas no parágrafo anterior. Destaca-se a travessia do rio Âncora e do ribeiro do Poço Negro.

Durante a fase de construção, a desmatação e decapagem dos solos vão provocar a destruição da vegetação destes locais, que é ainda bastante natural. Devido a isto, os animais silvestres vão ser também bastante afectados, uma vez que é nessas zonas que se abrigam, alimentam e reproduzem.

Para minimizar estes problemas propõe-se que estas acções sejam restringidas às áreas estritamente necessárias para a obra. Os estaleiros e estradas para acesso das máquinas não devem ser construídas próximo de rios ou ribeiras, em carvalhais ou nas zonas referidas anteriormente. Os trabalhadores devem ser devidamente informados de todos estes pormenores, assim como do cuidado que devem ter a manusear substâncias tóxicas, para não poluírem o ambiente envolvente. Recomenda-se também que os trabalhos de desmatação não sejam efectuados na principal época de reprodução dos animais, ou seja entre Março e Julho.



Fonte: Carta Militar de Portugal - Instituto Geográfico do Exército
Escala 1:25 000 (Folhas 14,27 e 40)

Legenda:

- Solução 1:
- Solução 2:
- Solução 3:
- Solução 4:
- Ligação Norte:
- Ligação Sul:
- Alternativa à Ligação Sul:
- Projecto complementar:
- Bosques mistos:
- Carvalho:
- Sítio Litoral Norte (Rede Natura 2000):
- Sítio Serra d'Arga (Rede Natura 2000):
- Biótopo Sensível - Costa Verde:

EIA do IC1 - Viana do Castelo/Vila Praia de Âncora



Zonas sensíveis da área de estudo



AMB & VERITAS
Ambiente, Qualidade e Formação, Lda.

Desenhou:	Sandra Santos	Escala:	1/50 000
Verificou:	Hugo costa	Data:	Janeiro 2002
Director de Projecto:	Luís Antunes	Desenho nº:	2

As zonas referidas anteriormente vão ser também as mais afectadas durante a fase de exploração. A via vai funcionar como uma barreira para os animais, não lhes permitindo movimentarem-se livremente dentro dos seus territórios e migrarem para outros locais. Para além disso, o ruído provocado pelos automóveis e a maior utilização da zona pelas pessoas vai perturbar os animais (incluindo as espécies de caça), afastando-os daí.

Para solucionar este problema as passagens agrícolas existentes por baixo da via são adaptadas para os animais. Esta medida consiste ainda na criação de corredores de vegetação que os encaminhem para essas passagens, assim como ao longo de toda a sua extensão, de modo a que os animais se sintam seguros ao atravessá-las.

Propõe-se também que, assim que a via entre em funcionamento, se faça um estudo para detectar quais as zonas da estrada em que são atropelados mais animais, por forma a saber se as passagens existentes são suficientes.

Património

Na área de estudo foi realizado um levantamento das ocorrências patrimoniais existentes na zona, tendo-se verificado que os traçados interceptam um número significativos de estruturas hidráulicas, de vias revestidas com lajes de pedra e quintas senhoriais.

Durante a construção da via podem ser afectadas algumas destas ocorrências, sendo algumas destas afectações pouco importantes e outras importantes, em função da distância a que se encontram do projecto e do valor patrimonial que constituem.

Para que não seja afectado ou destruído nenhum achado importante, os trabalhos de obra serão acompanhados por uma equipa de arqueólogos, tentando conservar-se e registar-se, na medida do possível, todos os achados patrimoniais encontrados.

Componente Social

Relativamente aos aspectos sócio-económicos o projecto desenrola-se na área do concelho de Viana do Castelo e de Caminha com uma orientação Norte/Sul para as soluções principais e Oeste/Este para as ligações a Vila Praia de Âncora.

As freguesias afectadas são Meadela, Perre, Outeiro e Freixieiro de Soutelo (concelho de Viana do Castelo), Âncora, Riba de Âncora, Vile e Vila Praia de Âncora (concelho de Caminha).

Em termos de problemas que possam surgir com a implementação da estrada, estes são mais graves quando nos referimos à fase de construção.

Sendo assim, estes problemas correspondem essencialmente à incomodidade gerada pelas acções de construção, podendo consistir no corte de alguns acessos, aumento do tráfego de camiões nas vias rodoviárias, afectação do comércio nos estabelecimentos mais próximos das obras, habitações, etc., classificando-se estes impactes como importantes, apesar de temporários.

Para que estes incómodos sejam mínimos, o posicionamento dos estaleiros será o mais distante possível das habitações existentes, de modo a que a intensa actividade que aí se desenrolará não produza um impacte sobre a qualidade de vida da população residente.

No entanto, a construção da estrada trará também benefícios para a populações, como sejam a criação de postos de trabalho temporários aquando da construção da obra e a existência de uma via rodoviária mais rápida e segura, entre Viana do Castelo e Caminha.

Esta situação será benéfica para as trocas comerciais entre as cidades, incentivando ainda à vinda de turistas, tendo-se como resultado final uma melhoria da economia local.

A segurança rodoviária é um outro aspecto muito importante a considerar, em função de a circulação de médio e longo curso passar a ser efectuada por uma via rápida, ao invés de pela EN 13.

Paisagem

A paisagem da área de estudo caracteriza-se pela divisão das propriedades consoante a sua utilização, que pode ou não ser agrícola.

Os fundos de vale são ocupados por povoações e por terrenos agrícolas e as encostas e os topos dos montes estão ocupados por povoamentos florestais ou matos naturais em regeneração.

Trata-se de uma paisagem organizada, onde os diferentes usos do solo e o relevo conferem um aspecto agradável à área em estudo.

Os principais aspectos negativos da implementação de uma via rodoviária dizem respeito à construção de obras necessárias, como os já referidos aterros e escavações, assim como de viadutos e túneis.

A construção destas obras induzirá a uma alteração da paisagem a que as pessoas estão já habituadas, fazendo diminuir a sua qualidade.

Para que esta afectação seja mínima, e durante a construção da via, a vegetação existente será sempre que possível mantida, reduzindo-se a desmatação ao mínimo necessário. Desta forma a área a ser afectada pela construção, e a agressão efectuada sobre a paisagem, serão menores, garantindo-se em simultâneo a protecção do solo contra a erosão.

Para além disso, será realizado um projecto de integração paisagística que deve ter em consideração as características do local.

Este projecto de integração paisagística tem como objectivo integrar a nova infraestrutura no meio envolvente, de forma a agredir o menos possível a paisagem.

Para que este objectivo seja cumprido, as espécies a plantar e a semear assim como os trabalhos necessários ao sucesso das intervenções previstas garantirão a rápida colonização das áreas afectadas pelas obras de modo a reduzir ao mínimo o tempo em que o solo ficará desprotegido.

Planeamento e Gestão do Território

Este ponto pretende analisar a inclusão de uma nova via com características de auto-estrada, num território onde actualmente ela não se encontra e que possui o seu espaço reservado ou condicionado para outros fins.

Sendo assim, na área de estudo, predominam as zonas urbanas na parte litoral, e as áreas de Reserva Ecológica Nacional (REN) associadas ao Rio Âncora e Carvalheiros, assim como as associadas às serras existentes na região (Santa Luzia, Amonde).

No entanto, deverá ter-se em especial atenção as áreas de Reserva Agrícola Nacional (RAN) que representam uma extensão ainda considerável na área de estudo.

As áreas integradas na RAN encontram-se essencialmente ao longo do já referido Rio Âncora e nas áreas circundantes às suas ribeiras afluentes.

Pode-se constatar a presença de alguns vales do rio Lima, ribeira de Portuzelo e ribeira do Outeiro que são largamente ocupados por solos agricultados. As restantes área correspondentes a encostas declivosas são ocupadas com floresta de produção, essencialmente pinhal bravo e eucaliptal.

Constituem principais restrições à construção da via rodoviária os espaços de mata e matos de protecção definidos nos PDM's em cartas de condicionantes.

Os principais problemas da implementação da via ocorrem quando esta ocupa espaços condicionados como RAN ou REN, onde os impactes são normalmente mais importantes.

Esta situação deve-se ao facto de estas áreas serem mais naturais e, no caso de RAN, serem as que maior qualidade de solo agrícola possuem.

Para minimizar este problema, estas áreas serão afectadas ao mínimo, localizando-se os trabalhos necessários à obra, como a implantação de estaleiros e acesso temporários, longe destas zonas.

Por último, considera-se que o projecto irá provocar uma mais valia ao nível do ordenamento do território passando a constituir parte de um eixo rodoviário fundamental entre Viana do Castelo e Caminha.

Por outro lado, a existência desta nova via possibilitará a reestruturação das áreas urbanas, evitando uma pressão excessiva sobre um mesmo espaço, dada a criação de novas áreas com interesse imobiliário.

Destas áreas salientam-se as que se localizam actualmente perto dos nós de ligação, pois os acesso serão melhorados, fazendo com que sejam construídas habitações que serão utilizadas pelas pessoas que trabalham actualmente nos grandes centros urbanos, nomeadamente Viana do Castelo e Caminha e que desejam viver num local mais acessível economicamente.

Para além disso, existirá ainda uma melhoria na qualidade do turismo da região pois os acesso serão melhorados e as pessoas poderão circular de modo mais rápido e seguro, evitando deste modo os congestionamentos que actualmente se verificam na EN13 durante o Verão.

COMPARAÇÃO DE ALTERNATIVAS

Neste ponto pretende-se comparar as várias soluções de traçado propostas para efectuarem o IC1 – Viana do Castelo/Vila Praia de Âncora e a respectiva ligação à EN13.

Tendo em consideração que o principal objectivo do IC1 – Viana do Castelo/Vila Praia de Âncora é constituir uma alternativa à EN 13, considera-se que a alternativa de não construir o IC1 será mais negativa que a opção de se construir, na medida em que:

- O congestionamento da actual EN 13 que escoo o tráfego desde Viana do Castelo até Caminha continuará a existir com tendência a agravar-se prejudicando igualmente o turismo;
- Não permite uma boa acessibilidade e potencial desenvolvimento ao interior da zona em estudo, que actualmente é efectuada por estradas nacionais, que se desenvolvem perto das principais localidades;
- A qualidade de vida das populações que se encontram mais próximo da EN13 continuará a degradar-se, em especial devido ao aumento de ruído e diminuição da qualidade do ar.

Caso se opte por construir o IC1, comparando as alternativas propostas, e tendo por base a análise ambiental efectuada e as medidas ambientais recomendadas, pode afirmar-se que todas as soluções apresentadas são viáveis ambientalmente.

As solução 1 e 2 são bastante idênticas em termos de importância dos impactes identificados constituindo soluções mais favoráveis em termos de planeamento do território, uma vez que afectam uma menor área de RAN e REN comparativamente às restantes soluções.

Também se consideram as mais favoráveis relativamente aos recursos hídricos entre Romão e o quilometro final, pois, neste troço, as soluções afectam um menor número de linhas de água.

A solução 3 é mais favorável relativamente aos seguintes pontos:

- Em termos geológicos, é a solução que afecta menos locais onde existe a possibilidade de ocorrência de instabilidade de terrenos;

- Não afecta solos com capacidade de uso agrícola;
- Em relação à qualidade do ar e ruído, esta solução apresenta menor número de habitações na sua envolvente, sendo os valores previstos de poluentes atmosféricos mais baixos do que os previstos para as restantes alternativas;
- É a solução mais curta considerando-se a mais favorável no que diz respeito à afectação da paisagem e dos solos.

Do ponto de vista biológico são as soluções 2 e a 3 as mais favoráveis, uma vez que afectam menos áreas sensíveis. No entanto, o facto da última se desenvolver parcialmente sobre o Sítio Serra de Arga, numa extensão de 275 metros, leva a considerá-la como a mais desfavorável das duas.

Quanto à solução 4, esta ocupa uma maior área de RAN relativamente às restantes soluções considerando-se por isso a mais desfavorável a esse nível. No entanto é considerada a mais favorável para os descritores do Património, Componente Social e Recursos Hídricos.

Salienta-se, no entanto, o facto da solução 4 se localizar entre a povoação de Mesieiro e Outeiro estabelecendo uma divisão entre as referidas povoações induzindo a um impacte negativo importante.

Em relação às ligações entre Riba de Âncora e Vila Praia de Âncora considera-se a ligação Norte como mais favorável relativamente às seguintes situações:

- Ocupa menor área de solos agrícolas;
- Afecta menos as linhas de água existentes;
- Afasta-se mais das populações reduzindo os efeitos de ruído e de qualidade do ar;
- Provoca uma menor afectação de ocorrências patrimoniais;
- Não ocupa espaços classificados como RAN;
- Prevê-se que exista um maior tráfego nesta ligação do que na ligação sul uma vez que a primeira se encontra mais próxima do centro de Vila Praia de Âncora para onde se canalizará o principal número de veículos que circularão nesta via.

Por sua vez a solução Sul apresenta-se como a solução mais favorável ao nível da geologia e da paisagem.

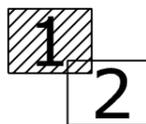


DESENHOS



Fonte: Carta Militar de Portugal - Instituto Geográfico do Exército
Escala 1:25 000 (Folhas 14,27 e 40)

Traçado em estudo: 



EIA do IC1 - Viana do Castelo/Vila Praia de Âncora

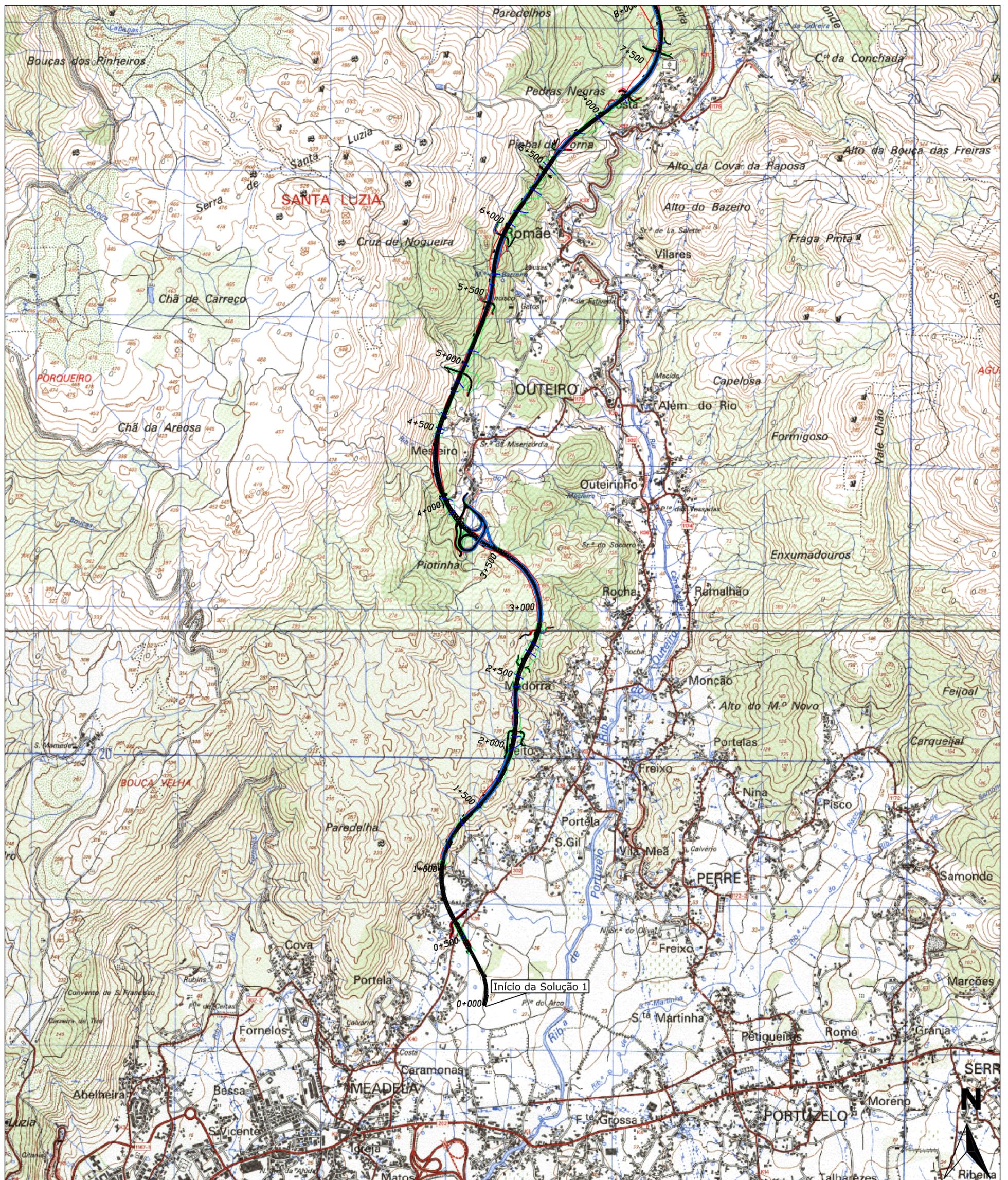


Solução 1



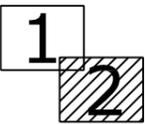
AMB & VERITAS
Ambiente, Qualidade e Formação, Lda.

Desenhou:	Escala:
Sandra Santos	1/25 000
Verificou:	Data:
Susana Serra	Janeiro 2002
Director de Projecto:	Desenho nº:
Luís Antunes	1



Fonte: Carta Militar de Portugal - Instituto Geográfico do Exército
Escala 1:25 000 (Folhas 14,27 e 40)

Traçado em estudo: 



EIA do IC1 - Viana do Castelo/Vila Praia de Âncora

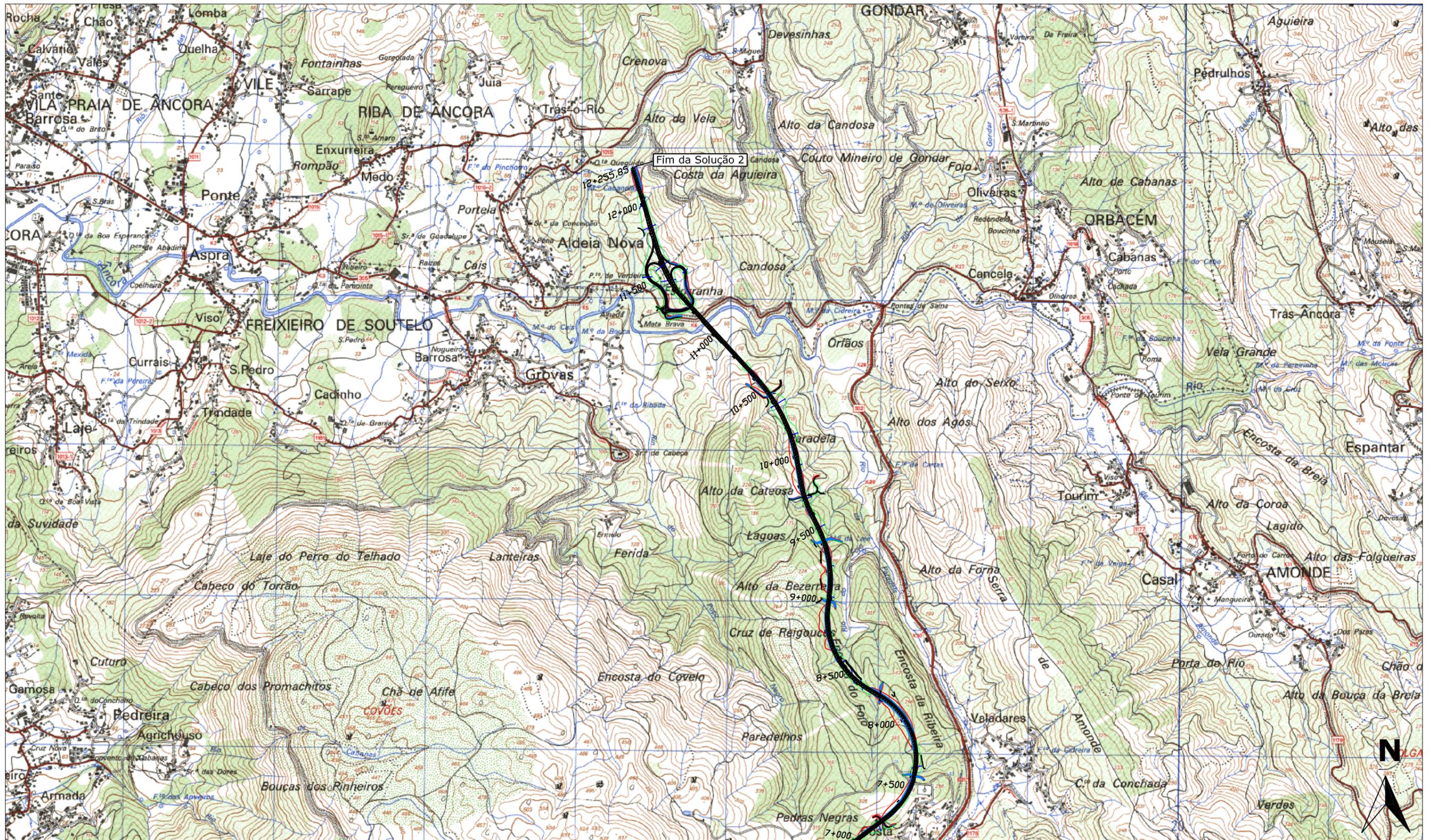


Solução 1



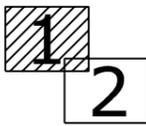
AMB & VERITAS
Ambiente, Qualidade e Formação, Lda.

Desenhou:	Sandra Santos	Escala:	1/25 000
Verificou:	Susana Serra	Data:	Janeiro 2002
Director de Projecto:	Luís Antunes	Desenho nº:	1



Fonte: Carta Militar de Portugal - Instituto Geográfico do Exército
Escala 1:25 000 (Folhas 14,27 e 40)

Traçado em estudo: 



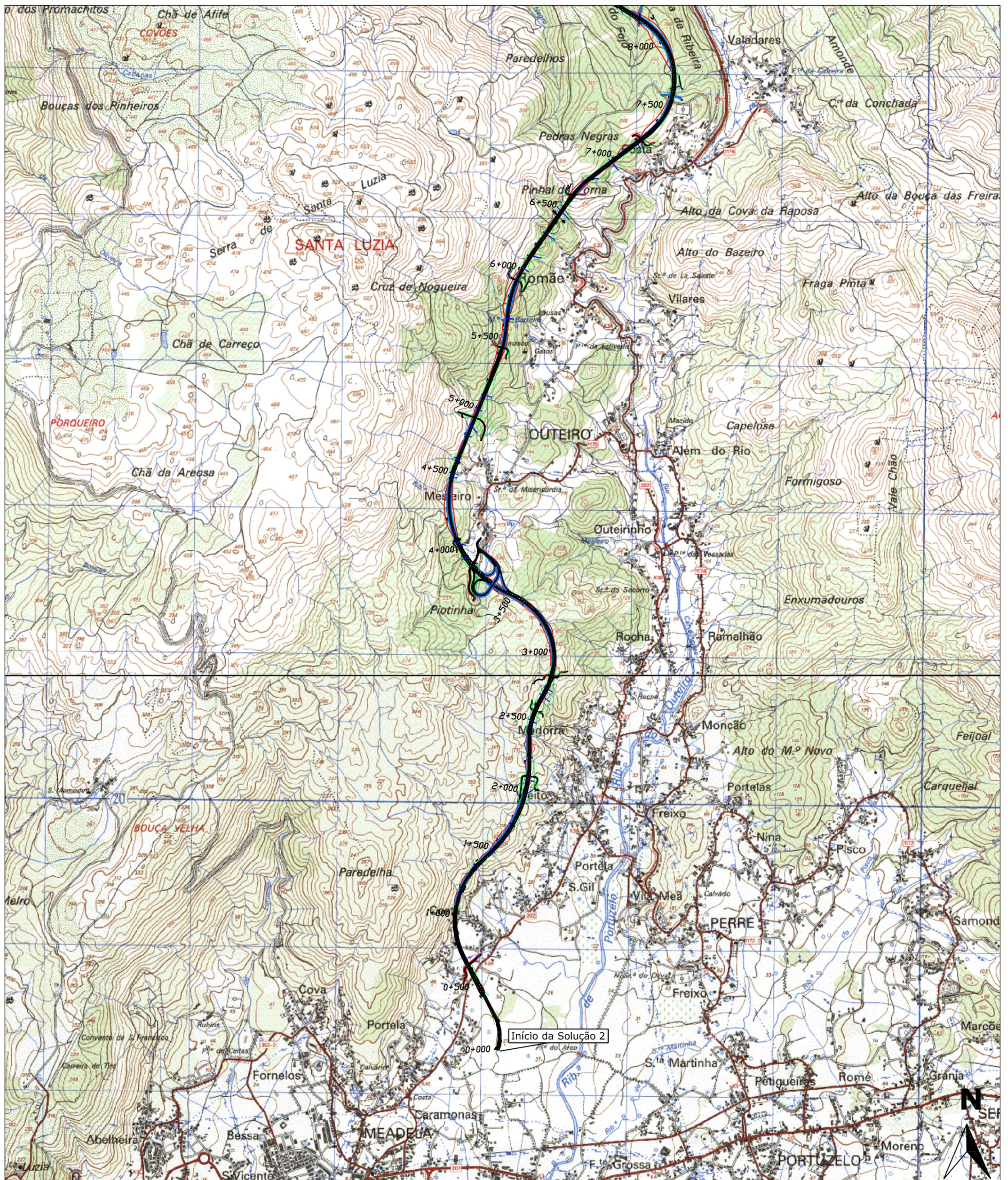
EIA do IC1 - Viana do Castelo/Vila Praia de Âncora



Ambiente, Qualidade e Formação, Lda.

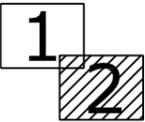
Solução 2

Desenhou:	Escala:
Sandra Santos	1/25 000
Verificou:	Data:
Susana Serra	Janeiro 2002
Director de Projecto:	Desenho n.º:
Luís Antunes	2



Fonte: Carta Militar de Portugal - Instituto Geográfico do Exército
Escala 1:25 000 (Folhas 14,27 e 40)

Traçado em estudo: 



EIA do IC1 - Viana do Castelo/Vila Praia de Âncora



Solução 2



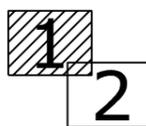
AMB & VERITAS
Ambiente, Qualidade e Formação, Lda.

Desenhou:	Sandra Santos	Escala:	1/25 000
Verificou:	Susana Serra	Data:	Janeiro 2002
Director de Projecto:	Luís Antunes	Desenho nº:	2



Fonte: Carta Militar de Portugal - Instituto Geográfico do Exército
Escala 1:25 000 (Folhas 14,27 e 40)

Traçado em estudo: 



EIA do IC1 - Viana do Castelo/Vila Praia de Âncora



INSTITUTO DAS ESTRADAS
DE PORTUGAL
DEPARTAMENTO DE CONCESSÕES
CONCESSÃO SCUT DO NORTE LITORAL



sociedade concessionária da SCUT DO NORTE LITORAL S.A.



Solução 3



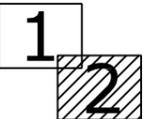
AMB & VERITAS
Ambiente, Qualidade e Formação, Lda.

Desenhou:	Escala:
Sandra Santos	1/25 000
Verificou:	Data:
Susana Serra	Fevereiro 2002
Director de Projecto:	Desenho n.º:
Luís Antunes	3



Fonte: Carta Militar de Portugal - Instituto Geográfico do Exército
Escala 1:25 000 (Folhas 14,27 e 40)

Traçado em estudo: 



EIA do IC1 - Viana do Castelo/Vila Praia de Âncora



INSTITUTO DAS ESTRADAS DE PORTUGAL
DEPARTAMENTO DE CONCESSÕES
CONCESSÃO SCUT DO NORTE LITORAL



euoscut norte
sociedade concessionária da SCUT DO NORTE LITORAL S.A.



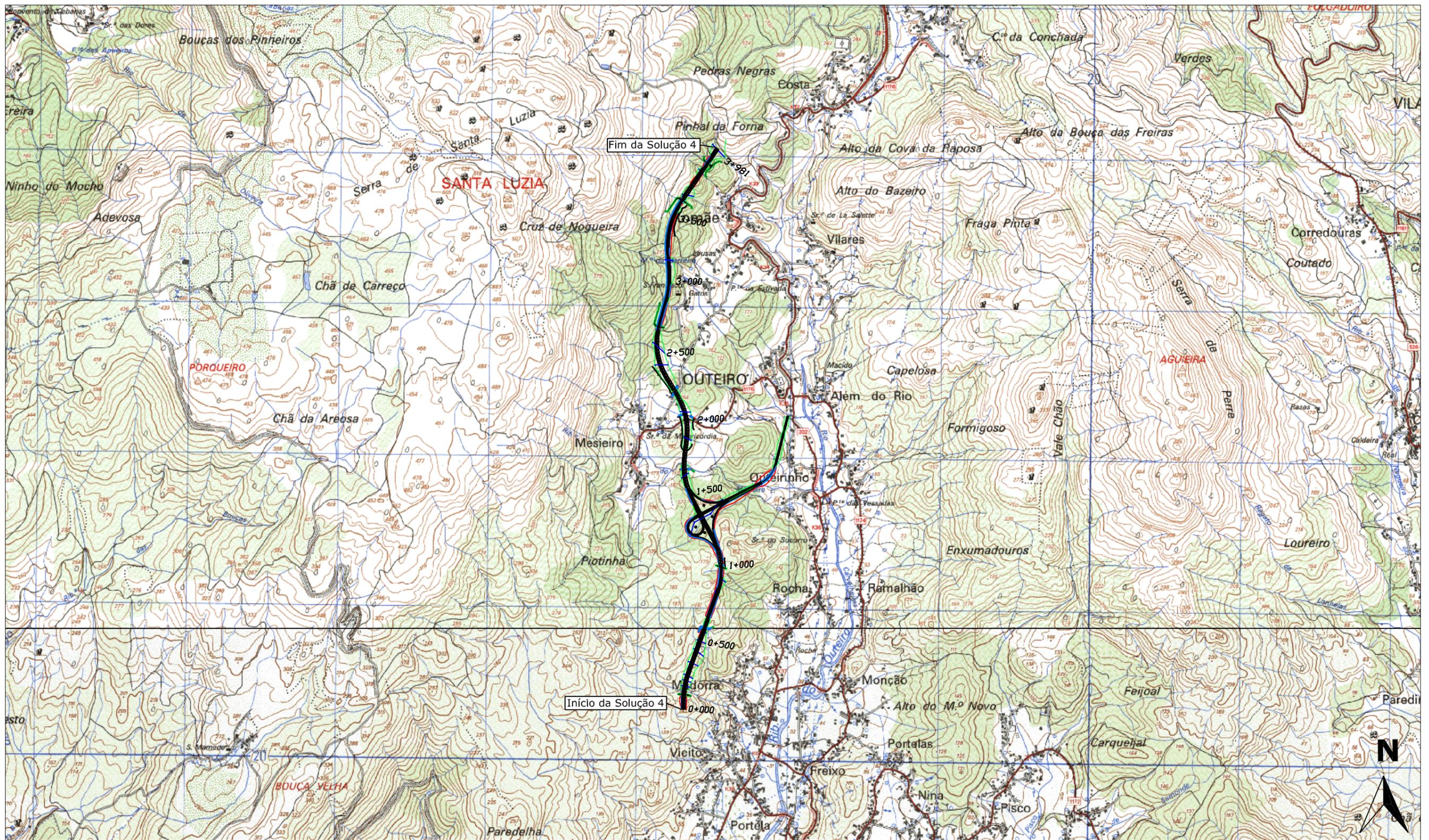
vialnorte A.C.E.

Solução 3



AMB & VERITAS
Ambiente, Qualidade e Formação, Lda.

Desenhou:	Sandra Santos	Escala:	1/25 000
Verificou:	Susana Serra	Data:	Fevereiro 2002
Director de Projecto:	Luís Antunes	Desenho nº:	3



Fonte: Carta Militar de Portugal - Instituto Geográfico do Exército
Escala 1:25 000 (Folhas 14,27 e 40)

Traçado em estudo: 

EIA do IC1 - Viana do Castelo/Vila Praia de Âncora



INSTITUTO DAS ESTRADAS
DE PORTUGAL
DEPARTAMENTO DE CONCESSÕES
CONCESSÃO SCUT DO NORTE LITORAL



sociedade concessionária da SCUT DO NORTE LITORAL S.A.



Solução 4



AMB & VERITAS
Ambiente, Qualidade e Formação, Lda.

Desenhou:	Escala:
Sandra Santos	1/25 000
Verificou:	Data:
Susana Serra	Fevereiro 2002
Director de Projecto:	Desenho n.º:
Lúis Antunes	4



Fonte: Carta Militar de Portugal - Instituto Geográfico do Exército
Escala 1:25 000 (Folhas 14,27 e 40)

Traçado em estudo:

EIA do IC1 - Viana do Castelo/Vila Praia de Âncora

INSTITUTO DAS ESTRADAS DE PORTUGAL
DEPARTAMENTO DE CONCESSÕES
CONCESSÃO SCUT DO NORTE LITORAL

euroscut norte
sociedade concessionária da SCUT DO NORTE LITORAL S.A.

vialnorte A.C.E.

Ligação Norte



AMB & VERITAS
Ambiente, Qualidade e Formação, Lda.

Desenhou:	Escala:
Sandra Santos	1/25 000
Verificou:	Data:
Susana Serra	Fevereiro 2002
Director de Projecto:	Desenho n.º:
Luís Antunes	5



Fonte: Carta Militar de Portugal - Instituto Geográfico do Exército
Escala 1:25 000 (Folhas 14,27 e 40)

Traçado em estudo:

EIA do IC1 - Viana do Castelo/Vila Praia de Âncora



INSTITUTO DAS ESTRADAS DE PORTUGAL
DEPARTAMENTO DE CONCESSÕES
CONCESSÃO SCUT DO NORTE LITORAL



sociedade concessionária da SCUT DO NORTE LITORAL S.A.



AMB & VERITAS
Ambiente, Qualidade e Formação, Lda.

Ligação Sul

Desenhou:	Escala:
Sandra Santos	1/25 000
Verificou:	Data:
Susana Serra	Janeiro 2002
Director de Projecto:	Desenho n.º:
Luís Antunes	6



Fonte: Carta Militar de Portugal - Instituto Geográfico do Exército
Escala 1:25 000 (Folhas 14,27 e 40)

Traçado em estudo: 

EIA do IC1 - Viana do Castelo/Vila Praia de Âncora



INSTITUTO DAS ESTRADAS
DE PORTUGAL
DEPARTAMENTO DE CONCESSÕES
CONCESSÃO SCUT DO NORTE LITORAL



euoscult
norte
sociedade concessionária da SCUT DO NORTE LITORAL S.A.



vialnorte
A.C.E.

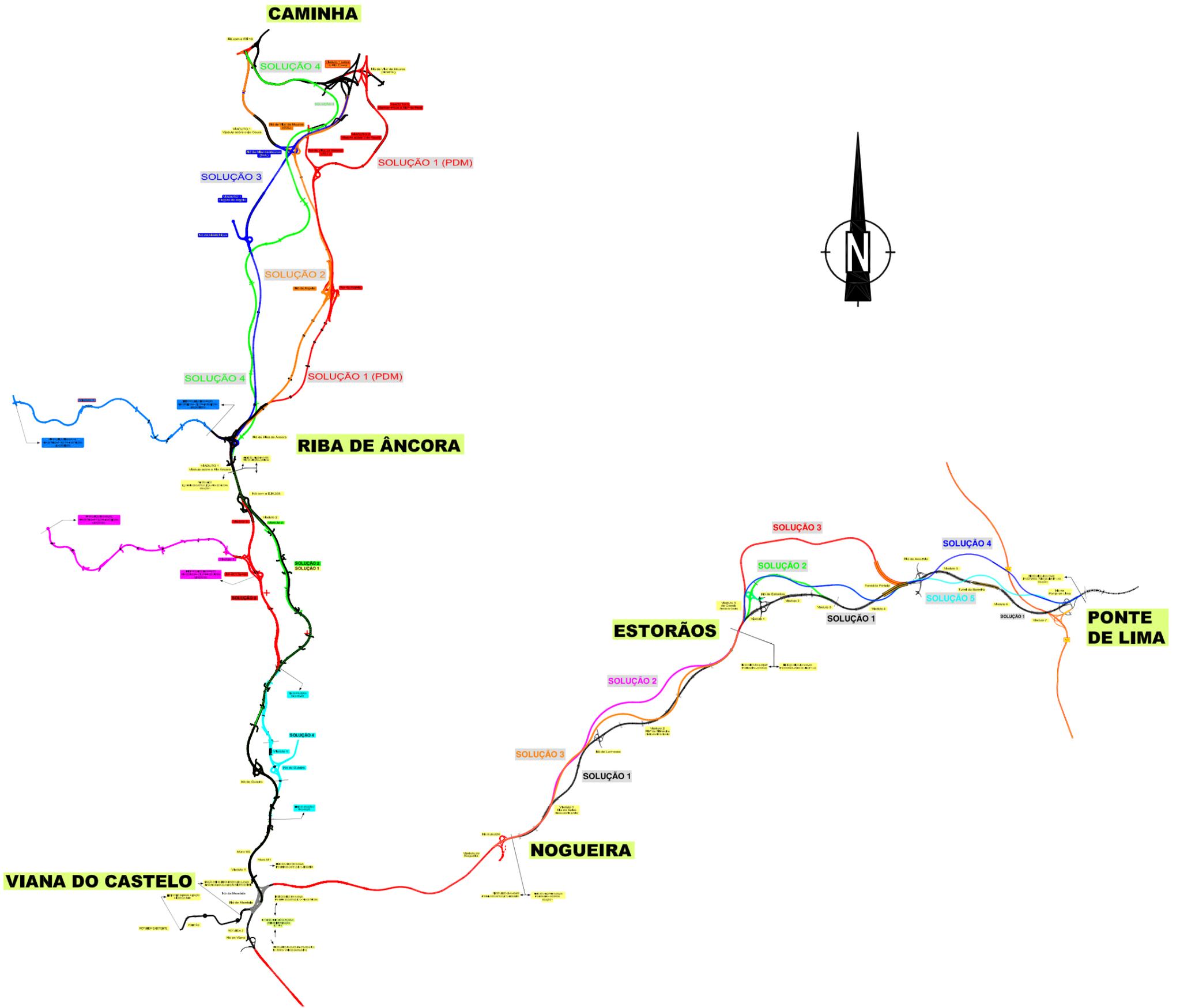
Alternativa à Ligação Sul



AMB & VERITAS
Ambiente, Qualidade e Formação, Lda.

Desenhou:	Escala:
Sandra Santos	1/25 000
Verificou:	Data:
Susana Serra	Janeiro 2002
Director de Projecto:	Desenho n.º:
Luís Antunes	7

VILA PRAIA DE ÂNCORA



CAMINHA

RIBA DE ÂNCORA

ESTORÃOS

PONTE DE LIMA

VIANA DO CASTELO

NOGUEIRA