

## **10. CONCLUSÃO**

Como síntese dos trabalhos ambientais desenvolvidos, conclui-se que a Área de Estudo onde se inserem os corredores e as alternativas propostas é uma área semi humanizada, com um nível crescente de ocupação humana à medida que existe uma aproximação à costa, com especial destaque para as povoações envolventes à EN13 (ex: Caminha e Seixas).

A EN13 constitui o principal eixo rodoviário de ligação entre as povoações que se encontram no litoral, entre Viana do Castelo e Caminha, servindo povoações situadas ainda mais a Norte.

Em função dos volumes de tráfego existentes, verifica-se actualmente uma saturação da EN13, sendo necessário a concepção de uma via rodoviária alternativa, com melhores condições de segurança e velocidade de circulação, que promova a ligação entre as mesmas povoações, captando o tráfego desta Estrada Nacional.

Nesta lógica, e tendo em consideração as recomendações expressas no Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) anterior, foi realizado o presente estudo que contempla a Ligação a Caminha do futuro IC1 (já aprovado em fase de Estudo Prévio) entre Viana do Castelo e Caminha.

O procedimento de AIA anterior seleccionou uma alternativa para a ligação a Caminha que foi analisada no presente documento (Alternativa B2), tendo sido formuladas outras que pudessem atingir os mesmos objectivos (efectuar a ligação do IC1 a Caminha) e afectar de modo menos significativo as populações existentes na envolvente do traçado.

Sendo assim, foi estudada uma outra alternativa que liga o IC1 à EN13 numa zona a Norte da povoação de Lanhelas, tentando-se evitar sempre os espaços actualmente ocupados pelas habitações, contornando para isso, a Serra de Góis na zona o mais a Oeste que a topografia do terreno permitiu.

Esta nova alternativa permite comparar dois corredores distintos, de modo a que se possa escolher a alternativa mais viável ambientalmente e do ponto de vista da afectação das populações para a realização da ligação do IC1 a Caminha.

Sendo assim, a análise ambiental agora apresentada, visa constituir uma base correcta de apreciação por parte da Comissão de Avaliação do Instituto do Ambiente e do público interessado de modo a que se possa seleccionar a alternativa mais viável do ponto de vista ambiental.

No que respeita aos principais impactes identificados, a principal preocupação é atribuída à proximidade à população de Vilar de Mouros, quando nos referimos às alternativas B2 e 3 e às populações de Lanhelas e Gouvim, quando nos referimos às alternativas 1 e 2.

Estes impactes assumem maior importância quando mencionamos o aumento dos níveis de ruído, diminuição da qualidade do ar e a intrusão visual, tendo-se tentado na medida do possível, durante a fase de concepção de alternativas e dos trabalhos de análise ambiental, localizar e evitar ou minimizar estas situações.

Note-se que estes impactes já se verificam actualmente ao longo da EN13, em situações mais graves do que as previstas para a Ligação a Caminha IC1, na medida em que afectam um muito maior número de receptores e para os quais não estão previstas medidas de minimização ou monitorização.

É relevante também salientar, que algumas das medidas ambientais recomendadas serão melhor concretizadas durante a fase de Projecto de Execução, como sejam a localização e dimensionamento de barreiras acústicas, bem como o projecto de integração paisagística.

Em termos Sócio-económicos e de Ordenamento e Gestão do Território, é nossa opinião que este projecto contribuirá positivamente e de modo significativo, para o desenvolvimento que se pretende para esta região, constituindo estes argumentos os principais aspectos ambientais justificadores do projecto.

Por último, refira-se que dada a fase preliminar do projecto, a análise efectuada pretende essencialmente possibilitar a correcta escolha da melhor alternativa a

construir, devendo ter-se também em atenção a fase de Consulta Pública e quais as principais preocupações das populações servidas/afectadas, de modo a que numa fase posterior do projecto se corrijam eventuais aspectos negativos do traçado, dentro do corredor aprovado, de modo a servir melhor as populações residentes.

Algumas lacunas existentes relativamente a esta fase do projecto deverão ser compensadas em fase de Projecto de Execução, dando-se particular importância á especificação espacial de Medidas Ambientais em cartografia de pormenor e á especificações da metodologia, periodicidade de apresentação de resultados e localização cartográfica dos locais de amostragem dos Planos de Monitorização.

Todas estas acções deverão ser levadas a cabo por uma correcta gestão ambiental do projecto, assente em procedimentos e medidas que poderão ter como modelo de base as normas ISO 14 001.