

## **2. OBJECTIVOS E JUSTIFICAÇÃO DO PROJECTO**

### **2.1. DESCRIÇÃO DOS OBJECTIVOS E NECESSIDADE DO PROJECTO**

Para a correcta definição dos objectivos referentes à Ligação a Caminha deve referir-se que estes apenas têm sentido se apresentados em conjunto com o troço do IC1 que liga Viana do Castelo e Caminha, que se encontra actualmente em fase de Projecto de Execução.

Sendo assim, serão referidos de seguida, não só os objectivos da Ligação a Caminha, mas também de todo o traçado que lhe precede.

A região de Caminha localiza-se no extremo Noroeste de Portugal Continental, apresentando uma dinâmica populacional concentrada sobretudo no litoral, sendo o turismo a principal actividade económica.

A rede viária regional em funcionamento serve toda a zona litoral, tendo sido estruturada em função da EN 13, a qual constitui o eixo rodoviário fundamental desta zona, apresentando uma orientação Sul-Norte, e ligando a cidade de Viana do Castelo e todas as que se situam a Norte desta, a Caminha.

A capacidade de escoamento do tráfego desta via apresenta-se actualmente completamente esgotada, situação que se tende a agravar devido ao constante aumento do volume de tráfego de ano para ano, acrescendo ainda o facto de, durante a época balnear, as situações de congestionamento serem ainda mais frequentes, em virtude do cariz turístico da região.

Os valores de tráfego para a EN13 nas situações com e sem projecto (Troço entre Viana do Castelo e Caminha e respectiva Ligação a Caminha) são apresentados de seguida, tendo em consideração o cenário médio e os pressupostos definidos no Anexo VI:

**Quadro 2.1– Evolução do tráfego da EN13 sem projecto**

<b>Ano</b>	<b>Veículos ligeiros</b>	<b>Veículos pesados</b>	<b>Total</b>
1999	14565	2205	16770
2000	15145	2327	17472
2005	18365	2928	21293
2010	21729	3518	25247
2015	23293	4076	27369
2020	23906	4575	28481
2025	24229	4996	29225
2030	24433	5326	29759

**Quadro 2.2 – Evolução do tráfego da EN13 com projecto**

<b>Ano</b>	<b>Veículos ligeiros</b>	<b>Veículos pesados</b>	<b>Total</b>
1999	7719	706	8425
2000	7966	736	8702
2005	9334	882	10216
2010	10764	1027	11791
2015	11429	1163	12592
2020	11689	1285	12974
2025	11827	1388	13215
2030	11913	1469	13382

Face a estes volumes de tráfego e às características da EN13, apresentam-se seguidamente os níveis de serviço para esta via, nos cenários com e sem projecto do IC1. Os valores constantes dos dois quadros seguintes são expressos em horas anuais correspondentes a cada um dos níveis de serviço previstos.

Importa salientar que uma via rodoviária se considera insuficientemente dimensionada em termos de escoamento do tráfego, caso se registem valores acima das 100 horas anuais de Classe D.

Quadro 2.3 - Níveis de Serviço Previstos para a EN13, expressos em horas num ano, segundo o cenário de não construção do IC1

ANO	Classes de Níveis de Serviço					
	A	B	C	D	E	F
1999	4422	2217	1002	657	212	250
2000	4277	2191	1018	695	236	343
2005	3628	2024	1039	806	321	942
2010	3131	1847	1005	833	354	1590
2015	2916	1759	978	829	360	1918
2020	2815	1715	962	824	362	2082
2025	2751	1686	952	820	362	2189
2030	2707	1666	944	817	362	2264

Quadro 2.4 - Níveis de Serviço Previstos para a EN13, expressos em horas num ano, segundo o cenário de construção do IC1

ANO	Classes de Níveis de Serviço					
	A	B	C	D	E	F
1999	7166	1562	32			
2000	7036	1662	62			
2005	6373	2038	345	4		
2010	5780	2216	633	131		
2015	5513	2256	738	247	6	
2020	5394	2267	780	300	19	
2025	5321	2271	804	333	31	
2030	5270	2274	820	354	41	1

Deste modo, verifica-se que a EN13 apresenta já actualmente muita dificuldade de escoamento do tráfego, e que deveria actualmente ser ampliada, ou no caso dessa impossibilidade (como é o presente), deverão existir soluções alternativas, tendo-se que a mais viável e eficiente seja a construção do IC1, em conjunto com uma ligação a Caminha.

De facto, as reservas de capacidade na EN13 encontram-se excedidas, não podendo ser aumentadas com recurso a uma beneficiação desta via, em função da forte ocupação humana que se verifica na sua envolvente imediata, em vários pontos da sua extensão.

O facto da via se encontrar demasiado próxima das habitações envolventes, pressupõe situações preocupantes em termos ambientais, não só quanto à segurança rodoviária, mas também em relação à saúde pública, em especial devido aos níveis de emissão de poluentes atmosféricos e níveis sonoros, provenientes da contínua circulação de elevados volumes de tráfego.

Importa assim assegurar novas soluções de ligação rodoviária entre os principais núcleos urbanos (Viana do Castelo, Vila Praia de Âncora, Caminha, etc.), pretendendo-se que a EN 13 passe a constituir uma via de suporte ao tráfego local. Este troço do IC1 com a respectiva Ligação a Caminha, foi estruturado nesta óptica de servir as populações existentes ao longo do litoral norte de Portugal, constituindo ainda uma alternativa à EN 13 para os utentes que tenham como destino final a localidade de Caminha e que provenham dos principais núcleos urbanos, como sendo Viana do Castelo, Ponte de Lima, Porto, Lisboa, etc.. Todo este Itinerário está contemplado nas propostas do Plano Rodoviário Nacional como se pode observar na figura seguinte.

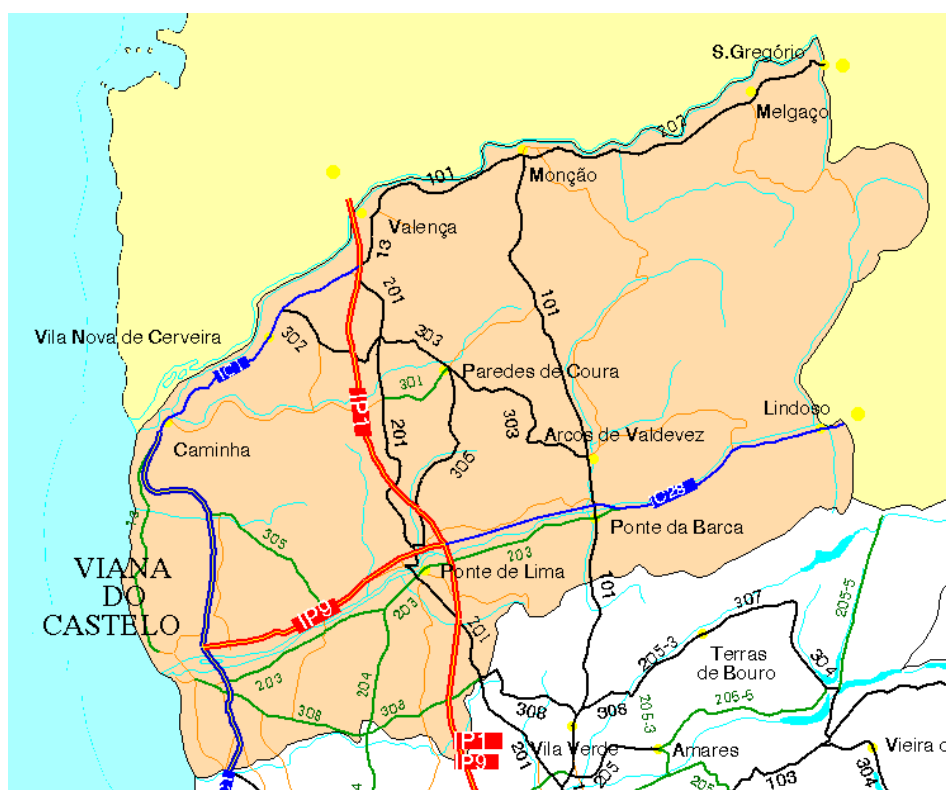


Figura 2.1 –Plano Rodoviário Nacional para a zona de Viana do Castelo definido pelo Decreto-Lei 222/98 de 17 de Julho e alterado pela Lei 98/99 de 26 de Julho

Segundo o Plano Rodoviário Nacional, o IC1 tem início na zona da Guia prolongando-se até ao norte do país segundo uma orientação Sul/Norte terminando em Caminha, com o projecto em estudo – Ligação a Caminha (ver figuras seguintes).

O objectivo desta via é o de constituir um eixo rodoviário de ligação pelo litoral entre a zona Sul do país e a zona Norte, interligando-se através de várias vias de comunicação com o interior do país, como sejam o caso do IP9, actualmente em fase de estudo prévio, do IP3, do IP4 e do IP5, entre outros, como se pode observar nas figuras que se seguem.

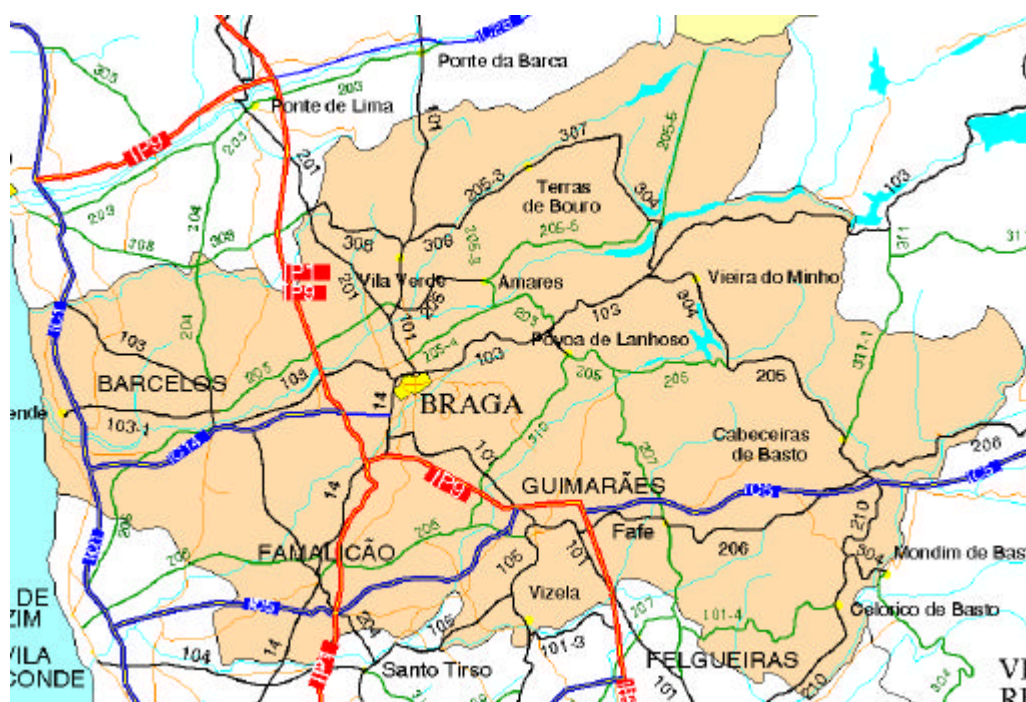


Figura 2.2 – Desenvolvimento do IC1 entre Vila do Conde e Viana do Castelo previsto no Plano Rodoviário Nacional

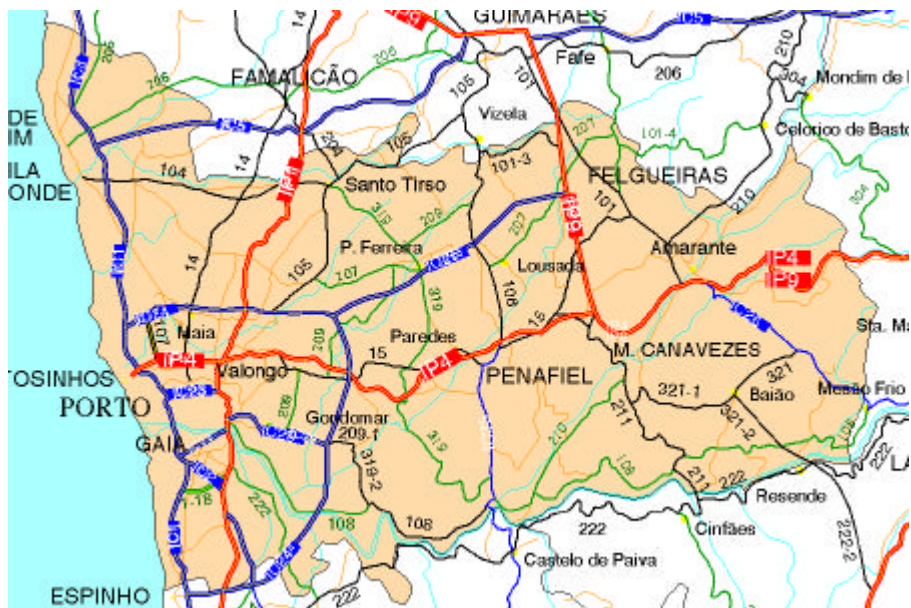


Figura 2.3 – Desenvolvimento do IC1 entre Espinho e Vila do Conde previsto no Plano Rodoviário Nacional



Figura 2.4 – Desenvolvimento do IC1 entre Mira e Espinho previsto no Plano Rodoviário Nacional

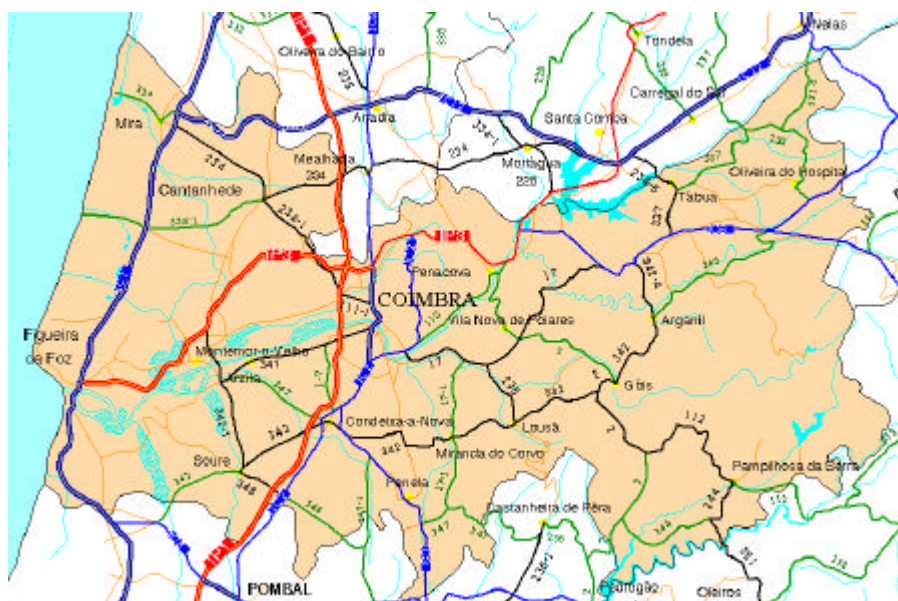


Figura 2.5 – Desenvolvimento do IC1 entre Figueira da Foz e Mira previsto no Plano Rodoviário Nacional



Figura 2.6 – Desenvolvimento do IC1 entre Bombarral e Figueira da Foz previsto no Plano Rodoviário Nacional

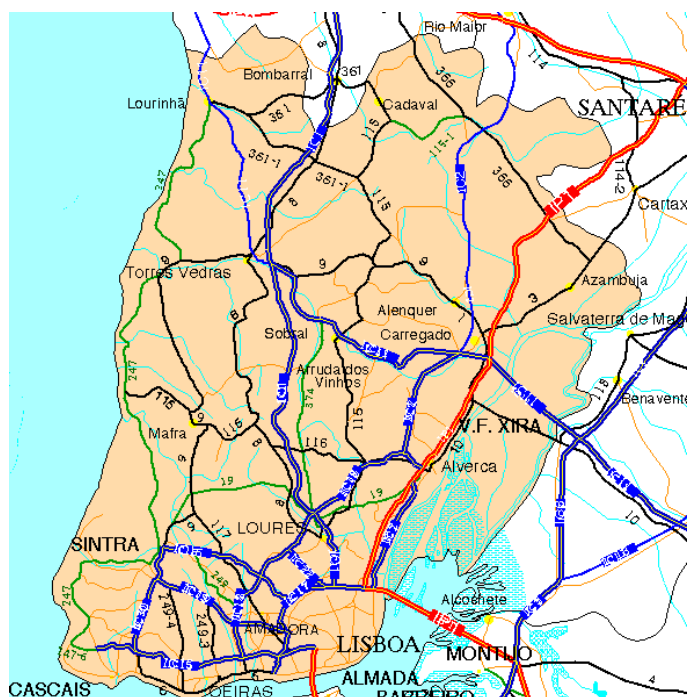


Figura 2.7 – Desenvolvimento do IC1 entre Lisboa e Bombarral previsto no Plano Rodoviário Nacional



Figura 2.8 – Desenvolvimento do IC1 entre Grândola e Lisboa previsto no Plano Rodoviário Nacional



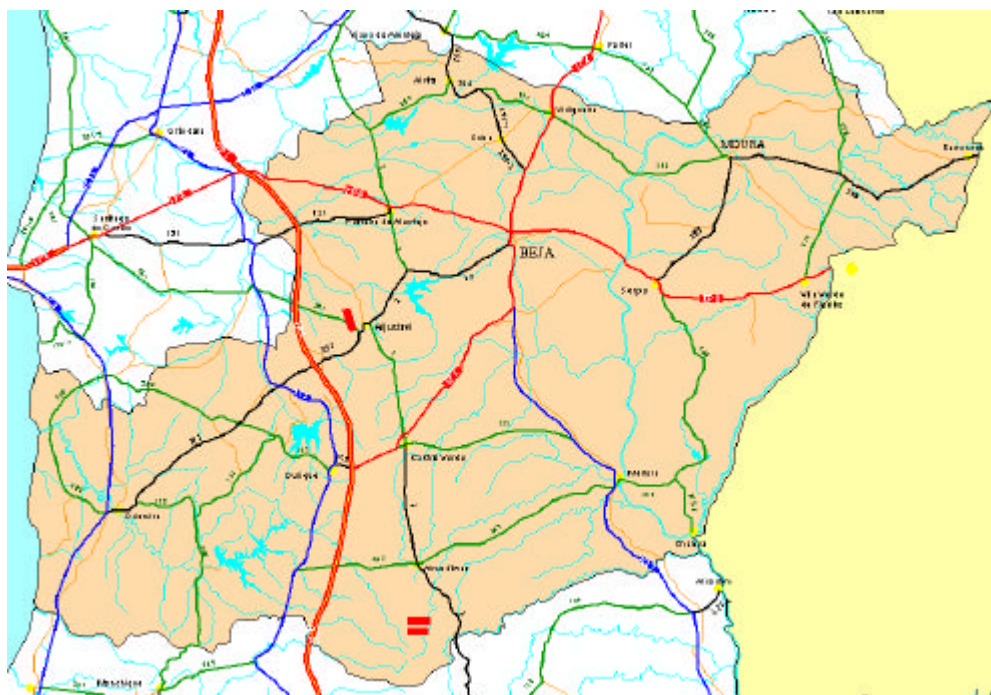


Figura 2.9 – Desenvolvimento do IC1 entre na zona de Odemira previsto no Plano Rodoviário Nacional

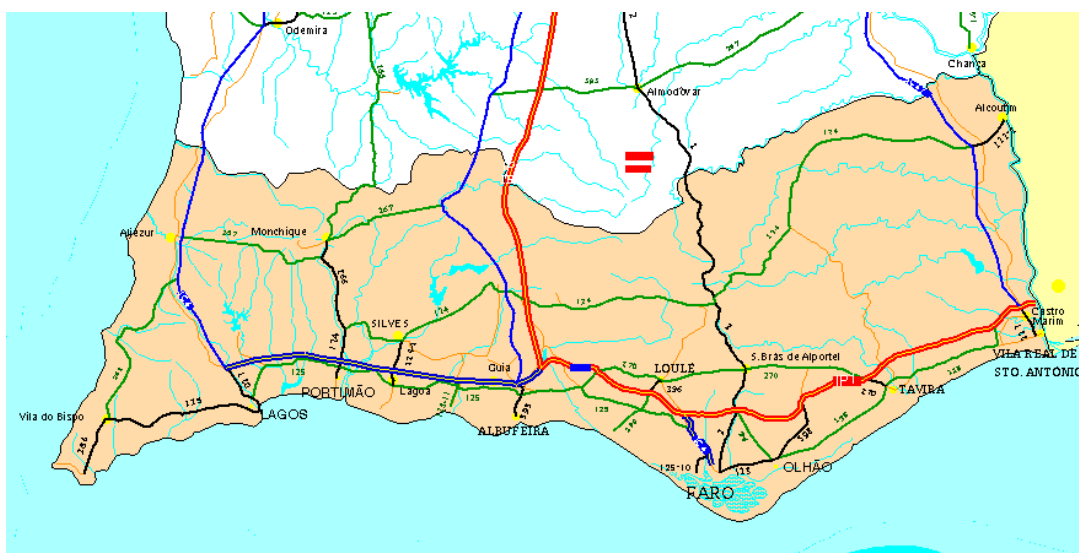


Figura 2.10 – Desenvolvimento do IC1 na zona de Guia previsto no Plano Rodoviário Nacional

Para além disso o IC1, assim como o projectado IP9 entre Viana do Castelo e Ponte de Lima, constituem em conjunto com o IP1 (A3) um factor de articulação rodoviária na região do Alto Minho, que serve igualmente a área da Galiza.

Estes três eixos principais (IC1, IP1 e IP9), visam assim constituir elementos estruturantes do território, assegurando um nível e um tipo de serviço elevado com funções e objectivos regionais e nacionais:

- O IP1, eixo estruturante Norte/Sul, integrado nas grandes estradas de tráfego internacional, constitui a principal via de ligação da região do Alto Minho com outros centros do país, nomeadamente Braga, Área Metropolitana do Porto e ainda Galiza;
- O IC1, também um eixo estruturante Norte/Sul mas situado junto ao litoral, assume-se como a principal via de ligação de Viana do Castelo com o Porto a Sul, e com a Galiza a Norte, através da ligação em estudo à EN13 com o IP1 em Valença;
- O IP9, que ao promover a ligação entre os dois anteriores eixos estará a contribuir para a potenciação da rede viária do Alto Minho, melhorando significativamente a ligação entre o litoral e o interior da região.

Poderá assim existir uma considerável melhoria dos serviços prestados pela rede rodoviária, que contribuirá para a dinamização regional, canalizando para o interior do território nacional actividades produtivas e melhorando as suas condições de acesso aos principais pólos de desenvolvimento (Viana do Castelo, Porto, Braga, Galiza).

Relativamente à ligação em estudo, para além de contribuir para o objectivo geral do IC1, permite evitar os atravessamentos das povoações envolventes à EN 13, por parte dos milhares de veículos que circulam diariamente nesta estrada e que têm como objectivo atingir a zona Norte de Caminha ou dirigir-se a Valença, sendo ainda servidos os fluxos da população residente em Caminha, bem como noutras localidades próximas.

Segundo o Estudo de Tráfego realizado pela concessionária EuroScut Norte em Agosto de 1999 para a JAE – Junta Autónoma de Estradas, o tráfego médio diário existente na EN13 (junto à povoação de Caminha como descrito no Anexo VI) no

ano de 1999 era de 16770 veículos, tendo sido esta contagem realizada manualmente, utilizando máquinas de recolha directa de dados em suporte magnético, durante o período das 8:00h às 22:00h do dia 24 de Junho de 1999.

As ligações do projecto em estudo à rede viária local serão asseguradas através de dois nós que efectuarão duas ligações principais:

- Ligação com a EN517 na zona de Vilar de Mouros;
- Ligação à EN13 na zona de Caminha.

Estas ligações à rede viária local permitirão aos utentes do futuro IC1 e da Ligação a Caminha optar por esta via em detrimento da actual EN13, evitando deste modo, os congestionamentos *caóticos* que actualmente se verificam, com especial frequência, durante a época balnear, nas vias rodoviárias de acesso a Caminha.

Sendo assim, pode concluir-se que o IC1 entre Viana do Castelo e Caminha em conjunto com a Ligação a Caminha trará vantagens importantes na mobilidade e tráfego rodoviário, sendo as mais importantes descritas de seguida:

- Existência de uma alternativa rodoviária local à EN 13, com as seguintes vantagens:
  - ~~R~~ Redução no volume de tráfego que actualmente circula ao longo da EN 13, passando esta via a apresentar um menor número diário de situações de congestionamento;
  - ~~A~~ Aumento da segurança rodoviária e maior rapidez de deslocação, em função da circulação se passar a efectuar por uma via com características de auto-estrada, com mais uma faixa de rodagem em cada sentido, sem passagens no interior de povoações e sem cruzamentos ao mesmo nível com outras vias;
  - ~~M~~ Melhoria da qualidade de vida das povoações existentes ao longo da EN 13 e melhoria da qualidade do turismo na região litoral, em função da diminuição do volume de tráfego nas proximidades das habitações, com consequente diminuição dos níveis de ruído e de poluição atmosférica;
- Potenciação do desenvolvimento das povoações existentes mais no interior da região, e que se situarão próximo dos acessos (Nós) da Ligação a Caminha, em especial as povoações das freguesias de Vilar de Mouros e Lanhelas, uma vez

que a acessibilidade rodoviária destas povoações a centros urbanos como Viana do Castelo e Porto será significativamente melhorada;

- Possibilidade de desenvolvimento do IC1 mais para Norte, permitindo estender as vantagens acima mencionadas às povoações que vierem a ser servidas pelo traçado futuro, caso este se venha a concretizar.

Relativamente aos volumes de tráfego previstos para esta via rodoviária, estes são os resultantes do troço anterior e encontram-se definidos no quadro seguinte e no anexo VI, sendo notória a necessidade de um traçado com um perfil de auto-estrada para servir os volumes de tráfego previstos.

Quadro 2.5 - Volumes de tráfego previstos para o IC1 – Viana do Castelo/Caminha – Ligação a Caminha considerando um crescimento médio

Lanço	Tráfego Médio Diário Previsto (veículos/dia)			
	2005	2010	2020	2030
Ligação a Caminha	14.954	17.969	20.629	21.567

## 2.2. NÍVEIS DE SERVIÇO

O cálculo dos níveis de serviço nos lanços da nova auto-estrada, que incluirá a Ligação a Caminha realiza-se aplicando o Manual de Capacidade aos tráfegos obtidos nos diversos cenários e horizontes temporários.

Alguns dos lanços incluídos são os seguintes:

- EN305 – Vila Praia de Âncora.
- Vila Praia de Âncora – Caminha.

A partir das características dos lanços e do tráfego estimados estabeleceram-se os seguintes limites para o volume de hora de ponta correspondente a cada nível de serviço:

Quadro 2.6 – Limites para o volume da hora de ponta

Nível de serviço	Volume da Hora de Ponta (VHP)
A	1.750
B	2.750
C	3.900
D	4.650
E	5.000
F	> 5.000

A partir do tráfego médio diário anual (TMDA), para cada ano da análise estima-se a distribuição das intensidades horárias em cada um dos lanços considerados.

Com este objectivo, utilizou-se uma fórmula cuja forma geral é:

$$H = 8.760 \cdot (1 - b \cdot k)^c$$

em que:

H = Número de horas ao ano com volumes de tráfego superiores a VHP;

K = Relação VHP/TMDA

B e c = parâmetros

O ajuste dos parâmetros realizou-se a partir dos dados de uma estação permanente representativa do tráfego em estudo.

A partir desses dados, umas estimativas razoáveis da distribuição horária dão os seguintes valores:

hora 30 VHP/TMDA = 12,50%

hora 100 VHP/TMDA = 11,70%

Com estes parâmetros, a aplicação da fórmula para os volumes de tráfego de cada nível permite calcular as horas em que o lanço analisado se encontra no nível de serviço considerado.

No caso do presente lanço, depois de analisada a fórmula anterior, conclui-se que o nível de serviço a considerar para o troço em estudo (Viana do Castelo/Caminha – Ligação a Caminha), é o referente ao B.

### **2.3. ANTECEDENTES DO PROJECTO**

Esta ligação encontra-se incluída no troço do IC1 entre Viana do Castelo e Caminha, que se divide nos troços denominados por Viana do Castelo/Riba de Âncora e Riba de Âncora/Caminha.

Este último troço foi já anteriormente alvo de um Estudo de Impacte Ambiental que deu entrada, a 5 de Dezembro de 2001, no Instituto do Ambiente, para ser sujeito a Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental, de acordo com o Decreto-Lei no 69/2000, de 3 Maio.

Este EIA foi então analisado pela Comissão de Avaliação do Instituto do Ambiente, tendo sido emitida uma declaração de desconformidade, em função do seguinte:

“... a CA considera que o EIA não permite atingir os objectivos fundamentais da Avaliação de Impacte Ambiental, expressos no artigo 4º do Decreto-Lei no 69/2000, de 3 Maio, nomeadamente, obter uma informação integrada dos possíveis efeitos directos e indirectos sobre o ambiente natural e social, avaliar os possíveis impactes ambientais significativos, decorrentes da execução dos projecto5, com vista a garantir a eficácia das medidas destinadas a evitar, minimizar ou compensar os impactes previstos.”

Posteriormente, em Janeiro de 2002, foi entregue um novo EIA para este troço, com informação adicional comparativamente ao anterior, mantendo-se as mesmas características de projecto.

Duma primeira apreciação do novo EIA, a Comissão de Avaliação, com o intuito de colmatar algumas lacunas de projecto, solicitou um pedido de elementos adicionais.

Durante o período de resposta a essa solicitação da Comissão de Avaliação, em função da necessidade de realização de um EIA para o troço do IC1 imediatamente mais a Sul, entre Viana do Castelo e Riba de Âncora, e dado que este também se inclui no âmbito da Concessão SCUT Norte Litoral, após alguma troca de impressões entre a Concessionária, o IEP e o IA – Instituto do Ambiente, optou-se por anular o processo de AIA em curso e realizar um único EIA que analisasse o projecto do IC1 entre Viana do Castelo e Caminha.

Este EIA foi então apresentado em Maio de 2002, possuindo quatro opções para a ligação a Caminha (denominadas por B1, B2, B3 e C) que se interligavam com outras tantas soluções de traçado da secção corrente.

Este estudo foi então avaliado pela Comissão de Avaliação do Instituto do Ambiente que retirou as seguintes conclusões relativamente à Ligação a Caminha:

- *Considera-se que as ligações apresentadas revelam impactes negativos muito significativos e não minimizáveis sobre os descritores de Geologia, Geomorfologia, Hidrogeologia, Recursos Hídricos, Solos, Ocupação do Solo, Biologia, Património, Componente Social, Planeamento e Paisagem;*
- *Os resultados da consulta pública traduzem uma forte oposição a qualquer uma das ligações;*
- *Há ainda que reter que a opção pela solução 2 se articula apenas com as ligações B2 e C;*
- *Contudo, na ligação C, destaca-se o atravessamento de Áreas classificadas, a afectação de solos agrícolas e de áreas de elevado interesse patrimonial e paisagístico, o que determina a sua exclusão;*
- *Quanto à ligação B2, destacam-se os impactes negativos muito significativos sobre a hidrogeologia, património arqueológico e arquitectónico e Planeamento e Gestão do Território.*

Com base nestas conclusões, foi realizada a Declaração de Impacte Ambiental que proferiu o seguinte, relativamente à ligação em estudo:

- *Na sequência do Parecer Final do Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental relativo ao Estudo Prévio do IC1 – Viana do Castelo/Caminha, emito **parecer favorável** (...) à ligação B2 a Caminha, condicionado:*
  - o *Ao cumprimento das medidas de minimização referidas no Estudo de Impacte Ambiental e aceites pela Comissão de Avaliação (CA) e a transpor para o RECAPE;*

- o *À implementação dos Programas de Monitorização discriminados no ponto 6 do Parecer da CA;*
- o ***À apresentação para a devida avaliação, de um Estudo de Impacte Ambiental que contemple um traçado alternativo para a Ligação B2 a Caminha (ora aprovada), dentro do prazo de 120 dias.***

Com base neste último ponto, foi realizado o presente Estudo de Impacte Ambiental, que pretende estudar a ligação B2, e compará-la com outras alternativas de ligação à EN13, de modo a que o presente EIA possa ser apreciado pela Comissão de Avaliação do Instituto do Ambiente.

## **2.4. CONFORMIDADE COM INSTRUMENTOS TERRITORIAIS E EM VIGOR**

O projecto em estudo localiza-se na Região do Norte de Portugal Continental e abrange os concelhos de Caminha e Vila Nova de Cerveira.

Os PDM's dos concelhos atravessados pelas alternativas do IC1 – Viana do Castelo/Caminha – Ligação a Caminha, bem como os Planos de Urbanização e Planos de Pormenor que decorrem dos primeiros, constituem os principais instrumentos de carácter regulamentar de planeamento e gestão do território da área em estudo, definindo as condicionantes à ocupação do espaço e as classes de ocupação do solo, e indicando as linhas estratégicas de ordenamento do território que melhor poderão servir o desenvolvimento local.

Estes planos defendem que a melhoria das infra-estruturas rodoviárias é uma condição necessária para promover o desenvolvimento sócio-económico da região. As principais razões apontadas são as seguintes:

- Existência de uma deficiente rede rodoviária não conseguindo dar resposta às necessidades de circulação com o exterior;
- Importância da existência de ligações com os principais eixos rodoviários (IP1/A3 e IC1/A28), no sentido de que a circulação entre o Norte de



Portugal (Braga e Porto) e a Galiza (Espanha) se faça de uma forma mais rápida e segura.

Na carta de ordenamento do PDM de Caminha encontra-se definido um corredor para o IC1, não apresentando contudo qualquer corredor para a Ligação a Caminha no local projectado e estudado no presente EIA. Com efeito, no PDM de Caminha esta ligação seria efectuada através da actual EN 301. O PDM de Vila Nova de Cerveira não define o espaço canal para esta via.

Ainda no que respeita aos planos de carácter regulamentar, e para além dos planos de âmbito municipal acima citados, constatou-se que a área de estudo era abrangida pelo Plano Regional de Ordenamento do Território do Alto Minho – PROTAM (em elaboração).

O PROTAM apresenta para a estruturação da rede viária um conjunto de objectivos nos quais o IC1 (e a Ligação a Caminha) se revê:

- Assegurar a ligação entre todas as sedes de concelho da região com um nível de serviço oferecido pela rede compatível com as necessidades actuais e futuras;
- Estruturar os espaços territoriais de elevada densidade populacional;
- Proporcionar um bom acesso a pólos importantes geradores de tráfego, nomeadamente áreas industriais, centros de transportes (de passageiros e mercadorias) e fronteiras.

O princípio geral reside na construção de uma nova rede, constituída por eixos de interesse nacional que faça a articulação com as grandes estradas de tráfego internacional. A implementação destas vias permitirá ainda que as principais áreas urbanas da região se encontrem ligadas entre si.

Verificou-se igualmente que o concelho de Caminha era abrangido pelo Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) de Caminha - Espinho. Contudo, uma vez que este plano rege apenas uma faixa costeira com 500m de largura, a sua área de incidência termina junto a Caminha, na foz do Rio Minho, e já não atinge a área em estudo no presente projecto.

Quanto às zonas importantes para a conservação da natureza, estão presentes na área de estudo as seguintes áreas sensíveis (figura seguinte):

- ?? Sítio “Rio Minho” (PTCON0019) - Resolução do Conselho de Ministros n.º 142/97
- ?? ZPE dos Estuários dos Rios Minho e Coura - Decreto-Lei n.º 384-B/99

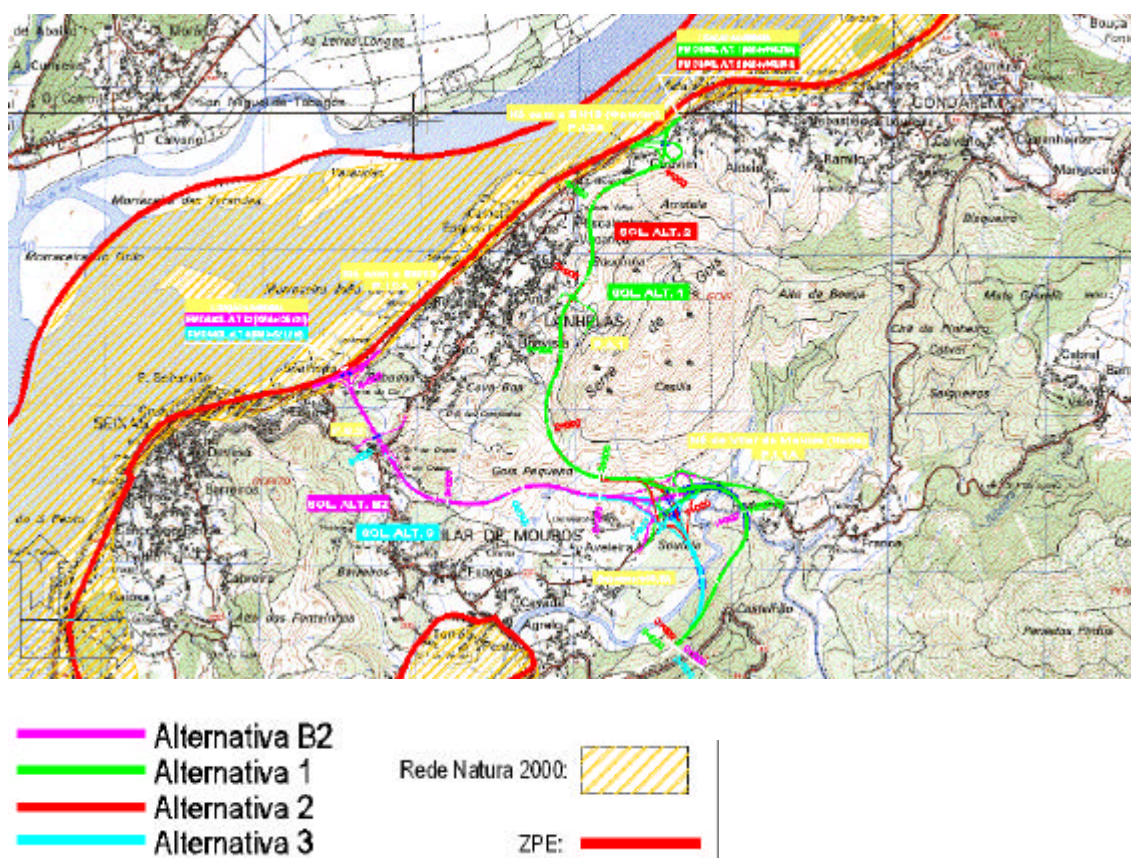


Figura 2.11 - Zonas importantes para a conservação da natureza

Na área de estudo existe ainda o biótopo sensível do Vale do Rio Minho (referência C11100128 do Projecto CORINE), sem estatuto legal de protecção e a *Important Bird Area* (IBA) dos estuários dos Rios Minho e Coura, estatuto concedido pela *Birdlife International* (organização mundial para o estudo das aves), que seleccionou esta zona através de critérios de rigor científico por possuir uma elevada significância internacional para a conservação das aves.

No capítulo relativo à “Diversidade Biológica” este assunto será abordado em profundidade, sendo então apresentada cartografia com estas zonas importantes para a conservação da natureza à escala 1:25.000.

Relativamente a planos e programas estratégicos de desenvolvimento e gestão territorial, a área de estudo é abrangida pelos seguintes programas:

- Plano de Desenvolvimento Económico e Social (PNDES);
- Programa Operacional da Região do Norte;
- Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes (POAT);
- Plano Rodoviário Nacional (PRN).

O **Plano de Desenvolvimento Económico e Social** (PNDES), enquanto diagnóstico prospectivo das opções de desenvolvimento económico e social de médio prazo para Portugal, assume um orientador da estratégia e as prioridades de acção previstas para o período entre 2000 e 2006, tendo servido de base ao Plano de Desenvolvimento Regional e ao QCAIII.

Os seus objectivos específicos e os respectivos recursos financeiros indicativos, bem como os objectivos definidos para os fundos estruturais disponíveis para Portugal pela Comissão Europeia são pormenorizados dos Programas Operacionais Sectoriais e dos Programas Operacionais Regionais.

O **Programa Operacional da Região Norte**, que decorre directamente do Plano de Desenvolvimento Económico e Social, tem por objectivo global a promoção do desenvolvimento sustentável da Região do Norte, contribuindo decisivamente para a coesão nacional e regional.

Este objectivo global será prosseguido através de um conjunto de prioridades estratégicas de desenvolvimento da Região Norte. A questão das acessibilidades e transportes é explorada na **Prioridade Estratégica C** (*Promover as condições para um ordenamento equilibrado e sustentável do território nacional*).

Este Programa Operacional enuncia como uma das principais questões críticas em termos de acessibilidades a ligação rodoviária entre Viana do Castelo e Valença, para a qual o IC1 seguramente contribuirá, através da ligação à EN 13 proporcionada pela Ligação a Caminha, objecto do presente estudo.

Por outro lado, o **Programa Operacional Sectorial das Acessibilidades e Transportes** (POAT) prevê para o período de 2000-2006 a prossecução do esforço de investimento em infra-estruturas (entre as quais a rede rodoviária), por forma a dotar o país de um sistema de transportes que lhe permita vencer a situação periférica a integrá-lo, de facto, no espaço europeu de que é membro de pleno direito desde 1 de Janeiro de 1986.

O IC1, infra-estrutura na qual se integra a Ligação a Caminha enquadra-se no Eixo Prioritário 2 – Reforço da Coordenação Intermodal, nomeadamente na Medida 2.2 - Desenvolvimento da Rede Complementar rodoviária.

Finalmente, o IC1 – Viana do Castelo/Caminha, no qual se integra a Ligação a Caminha, encontra-se previsto ao nível do **Plano Rodoviário Nacional** (Decreto-Lei n.º 222/98 de 17 de Julho).

Todos estes instrumentos de planeamento e gestão do território e figuras de ordenamento do território serão desenvolvidos no descritor “Planeamento e Gestão do Território”.