



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente*

## DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL (DIA)

### ESTUDO PRÉVIO DO PROJECTO “A11/IP9 – IP4 – LANÇO GUIMARÃES/IP4”

Tendo por base o parecer final do processo de Avaliação de Impacte Ambiental do Projecto, em fase de Estudo Prévio, da “A11/IP9 – IP4 – Lanço Guimarães/IP4”, emito **Parecer desfavorável** ao projecto apresentado, pelas razões a seguir explicitadas.

1. A não apresentação de verdadeiros corredores alternativos condiciona decisivamente a avaliação de impactes ambientais, uma vez que as Soluções estudadas são bastante semelhantes, nunca distando mais de 700 metros, pelo que, para muitos descritores, não foram identificadas diferenças significativas ao nível dos impactes gerados.  
Assim, as Soluções A e B mais não são que variantes pontuais de um mesmo traçado, o que se afigura como manifestamente insuficiente para que se possa proceder a uma avaliação comparativa dos impactes significativos associados. Este facto é agravado pelo elevado número de condicionantes ambientais e socio-económicas existentes na zona de inserção da A11.
2. Foram identificados impactes negativos muito significativos ao nível da alteração do povoamento e qualidade de vida, afectação directa e indirecta de um número significativo de habitações, perda de solos com elevado potencial agrícola, interferência com espaços definidos para outros usos, consequência da não adopção dos espaços canais definidos nos PDM em vigor, alteração da morfologia, alteração da paisagem e afectação de valores importantes do Património Arquitectónico.

Relativamente aos impactes negativos significativos identificados, e apesar de, para muitos deles, não ser possível a apresentação de medidas de minimização eficazes, verificou-se que nem sequer foram propostas medidas de minimização que pudessem reduzir a sua significância.

3. Numa avaliação global da **ocupação do solo**, a sua afectação é muito idêntica em ambas as Soluções, mas o EIA é omissivo, quanto ao tipo de afectação das áreas agrícolas e sociais, lacuna significativa para a avaliação de impactes.

Em termos agrícolas serão afectadas áreas junto das povoações de Ribeira, Calvos, Gémeos, Regilde, Idães, Unhão e no trecho entre Nogueira e Romão. As áreas agrícolas que irão ser afectadas estão em muitos locais associadas às áreas sociais, o que no total perfaz uma área significativa, e apresentam uma elevada importância para a economia regional e local, em função do carácter complementar que a agricultura assume nesta região do país.

No que se refere à afectação da RAN e REN, as duas Soluções revelam-se aproximadamente idênticas, como é possível observar nos valores referidos no Quadro seguinte:

|           | <b>RAN</b>         | <b>REN</b>       |
|-----------|--------------------|------------------|
| Solução A | 50,535 ha<br>35,0% | 24,535 ha<br>17% |
| Solução B | 49,14 ha<br>34,2%  | 28,75 ha<br>20%  |



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente*

Verifica-se assim que, em ambas as Soluções, trechos significativos se desenvolvem em solos pertencentes à RAN e/ou REN o que constitui um impacte negativo significativo.

4. A informação existente nos estudos **Geológicos e Geotécnicos** não foi correctamente transposta para o EIA, acrescentando que grande parte da análise de impactes mais não é que a repetição do Projecto e de orientações para o Projecto de Execução (por exemplo, ao nível de soluções técnicas para estabilização de taludes - inclinações, drenagem).

Para além desta situação foram identificadas neste descritor diversos erros, uma vez que são indicados trechos em escavação que são em aterro e vice-versa.

5. Do ponto de vista **sócio-económico** regista-se que ao longo dos traçados em análise irão ocorrer impactes negativos muito significativos em virtude da demolição de um número considerável de habitações, como se pode observar no seguinte quadro:

| SUB-LANÇOS         | SOLUÇÃO A  | SOLUÇÃO B |
|--------------------|------------|-----------|
| Paçô-Calvos        | 20         | 19        |
| Calvos-Vizela      | 11         | 12        |
| Vizela-Felgueiras  | 34         | 24        |
| Felgueiras-Lousada | 30         | 11        |
| Lousada-IP4        | 9          | 5         |
| <b>Total</b>       | <b>104</b> | <b>71</b> |

Por outro lado, ao longo dos traçados existem um conjunto de aglomerados populacionais, cuja afectação poderá ser directa e/ou indirecta, designadamente:

| SUBLANÇOS            | SOLUÇÃO A                                                                                 | SOLUÇÃO B                                                |
|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| Paçô Vieira- Calvos  | Paçô Vieira- Cavados, Adega, Retortinha, Soutinho, Tomada, Devesa Chão-Costa              | Paçô Vieira- Cavados, Adega, Chão-Costa                  |
| Calvos - Vizela      |                                                                                           | Eirigo                                                   |
| Vizela - Felgueiras  | Trindade, Arcebispado, Lustidos, Quebrada, Cimo da Vila, Janarde-Boavista, Piedade-Longra | Trindade/Passal, Devesa, Boavista, Casal, Piedade-Longra |
| Felgueiras - Lousada | Rosso, Cruz, Unhão, Estrada Nova, Chãs, Alvarenga                                         | Cruz, Alvarenga                                          |
| Lousada - IP4        | Talhos, Barrimau de Baixo, Caide de Rei                                                   |                                                          |

O efeito barreira será particularmente penalizante se se tiver em conta a elevada densidade populacional e a própria estrutura de povoamento da região do Minho e Douro Litoral.

A afectação da rede viária local, isto é as alterações nos percursos pedonais e viários (distância e tempo) não foi devidamente analisada pelo que não se apresentaram quaisquer medidas de minimização com vista a reduzir a significância destes impactes, bastante importantes para o âmbito local.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
*Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente*

Ambas as Soluções, por utilizarem um mesmo corredor, atravessam as mesmas zonas sensíveis caracterizadas por elevada ocupação urbana (residencial e industrial) e agrícola, pelo que os impactes de âmbito local serão negativos e muito significativos permanentes e irreversíveis, para qualquer uma das Soluções em análise.

No que diz respeito à melhoria de acessibilidades não se avaliou se a localização prevista para os Nós e rede viária associada serve as principais áreas urbanas e industriais, como é o caso do Nó de Felgueiras que não servirá directamente esta cidade, mantendo-se as actuais dificuldades de circulação nas Estradas Nacionais 270 e 101.

6. A análise efectuada aos **PDM dos concelhos atravessados** permite concluir que a quase totalidade do traçado proposto não coincide com os espaços-canal definidos nos PDM para este fim, exceptuando o trecho de ligação à A4 nos concelhos de Amarante e Penafiel. Este facto traduz-se em impactes negativos e significativos no ordenamento do território, uma vez que haverá interferência com espaços definidos para outros usos onde já se criaram direitos e expectativas que não podem ser ignorados sem que os mesmos sejam devidamente avaliados, o que não foi sequer considerado no EIA.
7. Na **Consulta Pública** foram apresentados um número muito elevado de pareceres, onde se referiram inúmeras condicionantes para a zona a afectar pelos traçados, tendo-se verificado que as preocupações mais relevantes coincidiram com os impactes atrás referidos.

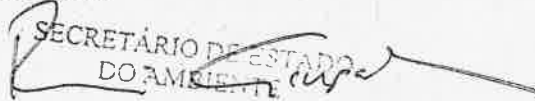
Verificou-se que as Câmaras Municipais manifestaram posições não coincidentes quer sobre a solução de traçado a escolher, quer sobre as alterações que julgam necessárias introduzir no Projecto Rodoviário com a finalidade de melhor o adequar às necessidades locais.

Embora não tivessem sido expressas opiniões desfavoráveis à realização da A11, os Sublanços propostos suscitaram contestação, pelo que a sua aceitação foi condicionada a alterações ao Projecto (ao nível da concepção e localização), bem como à inclusão de inúmeras recomendações, cuja compatibilização seria impossível no âmbito das Soluções apresentadas.

Em conclusão e face aos factores já referidos, o proponente deverá apresentar um novo Estudo de Impacte Ambiental, que aprecie verdadeiros corredores alternativos permitindo uma análise comparativa dos impactes e que, ao mesmo tempo, tenha em devida conta os resultados da Consulta Pública.

Lisboa, 23 de Janeiro de 2001.

**O Secretário de Estado do Ambiente**

  
SECRETÁRIO DE ESTADO  
DO AMBIENTE  
*Rui Nobre Gonçalves*