

RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAL DO PROJECTO DE EXECUÇÃO

A28/IC1 – Viana do Castelo/Caminha – Troço Norte Riba de Âncora/Caminha – Nó de Vilar de Mouros Sul

Sumário Executivo

Índice

1.	Introdução.....	2
2.	Caracterização do Traçado.....	2
2.1.1.	Características Gerais do Traçado.....	4
2.1.2.	Movimentações de Terras.....	7
3.	Medidas de Minimização de Impactes.....	8

1. INTRODUÇÃO

O presente documento consiste no resumo do Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) que se encontra a ser apresentado ao Instituto do Ambiente, para aprovação da construção do Nó de Vilar de Mouros Sul, localizado ao pk 9+100 do Troço Norte – Riba de Âncora/Caminha do lanço do IC1 entre Viana do Castelo e Caminha, via actualmente designada por A28.

Este documento é referente à fase de Projecto de Execução do nó referido e dá seguimento aos trabalhos ambientais já realizados anteriormente, visando dar cumprimento à legislação ambiental em vigor para aprovação deste tipo de projectos.

O RECAPE tem como objectivo a verificação de que o projecto de execução do troço em estudo obedece aos critérios estabelecidos na Declaração de Impacte Ambiental (DIA), dando cumprimento aos termos e condições nela verificados.

No presente documento, far-se-á uma breve descrição sobre as características do projecto em estudo descrevendo o tráfego rodoviário previsto atingir ao longo dos anos de exploração e as características do Nó de Vilar de Mouros Sul. Feito o enquadramento do projecto e descritas as características principais do mesmo são enunciadas (capítulo 3) todas as medidas minimizadoras que se pretendem implementar com a construção e exploração do Nó de Vilar de Mouros Sul, inserido no IC1 – Viana do Castelo/Caminha reduzindo os efeitos negativos da mesma.

2. CARACTERIZAÇÃO DO TRAÇADO

O Nó de Vilar de Mouros Sul, objecto do presente estudo encontra-se localizado no concelho de Caminha (intersectando as freguesias Vilar de Mouros e Argela).

O Nó de Vilar de Mouros Sul localiza-se ao km 9+100 do Troço Norte - Riba de Âncora/Caminha, englobado no Lanço Viana do Castelo/Caminha, da Auto-Estrada A28/IC1 que integra a Concessão SCUT do Norte Litoral (ver Desenho seguinte)



Carta militar + traçado

2.1.1. CARACTERÍSTICAS GERAIS DO TRAÇADO

O nó apresenta uma configuração geométrica tipo “trompete” e está orientado a Norte.

Os ramos que constituem o nó em estudo, estabelecem as seguintes ligações:

- Ramo A – Riba de Âncora/Vilar de Mouros
- Ramo B – Vilar de Mouros/Caminha;
- Ramo A+B – Vilar de Mouros/Riba de Âncora e Caminha;
- Ramo C – Caminha/Vilar de Mouros.
- Ramo D – Vilar de Mouros/Riba de Âncora.

A concepção deste Nó tem como finalidade, eliminar os pontos de conflito, melhorar a segurança e aumentar a capacidade dos fluxos de tráfego por forma a garantir um nível de serviço adequado na A28/IC1. A seguir seguem-se as características gerais sobre o perfil transversal tipo dos ramos do nó e a geometria do nó.

2.1.1.1. PERFIL TRANSVERSAL TIPO

O perfil transversal de uma via rodoviária permite visualizar qual a largura das vias, identificando-se as dimensão de elementos do projecto tais como: faixa de rodagem, o separador central, as bermas, as valetas laterais entre outros elementos.

Ramos Unidireccionais

O perfil transversal nos ramos unidireccionais é composto por uma faixa de rodagem com as seguintes características:

- Em recta ou curva de raio igual ou superior a 90m, a largura é igual a 4,00 m de largura;
- Em curva inferior a 90m, a largura será obtida através da adição de uma sobrelargura variável em função do raio da curva circular;
- Inclinação transversal esquerda de 2.5% em recta ou variável em função do raio da curva circular e da velocidade adoptada;

- Uma berma esquerda de 1.00m de largura, que são tratadas do mesmo modo que a faixa de rodagem, no que respeita à pavimentação e às inclinações transversais;
- Uma berma direita com 2,50 m de largura pavimentada, com a mesma inclinação da faixa de rodagem e com 0,75 m de berma não pavimentada, para implantação do equipamento de segurança.

Ramos Bidireccionais

O perfil transversal nos ramos bidireccionais é composto por duas faixas de rodagem com as seguintes características:

- Em recta ou curva de raio igual ou superior a 90m, a largura é igual a 4,00 m;
- Em curva de raio inferior a 90m, a largura será obtida através da adição de uma sobrelargura variável em função do raio da curva circular;
- No trecho onde se previu uma via para lentos, a faixa de rodagem compreende duas vias, sendo a via da esquerda com 3,50 m e a via da direita com 3,25 m e uma berma contígua com 1,50 m de largura;
- Inclinação transversal esquerda de 2.5% em recta ou variável em função do raio da curva circular (introdução da sobrelevação);
- Um separador de 0.60m de largura, constituído por uma guarda de segurança rígida, tipo New Jersey, colocada ao eixo;
- Duas bermas esquerdas de 1.00m de largura cada uma, que são tratadas do mesmo modo que a faixa de rodagem, no que respeita à pavimentação e às inclinações transversais;
- Duas bermas direitas com 2,50 m de largura pavimentada, com a mesma inclinação da faixa de rodagem e com 0,75 m de berma não pavimentada, para implantação do equipamento de segurança.

Vias de Aceleração e Desaceleração

Estas vias são utilizadas para melhorar a segurança e eficiência numa intersecção devido ao facto de nelas se efectuarem as alterações de velocidade dos veículos que entram ou saem das correntes de tráfego prioritários.

Assim, os comprimentos destas vias são função dos volumes e regime de velocidades de tráfego considerados.

As vias de aceleração e desaceleração projectadas são tipo paralelo com 3.50m de largura.

2.1.1.2. GEOMETRIA DO NÓ

O Nó de Vilar de Mouros Sul apresenta uma configuração geométrica tipo “trompete”. A articulação com a EN 301 no final do Ramo A+B, estabelece-se por meio de uma rotunda de nível.

A definição do dimensionamento da geometria dos ramos de ligação foi efectuada em função dos valores dos fluxos de tráfego calculados no Estudo de Tráfego respectivas velocidades bases, designadamente:

Ramo A

O ramo unidireccional que associado ao Ramo A+B vai possibilitar a ligação do tráfego proveniente de Riba de Âncora a Vilar de Mouros. A velocidade de projecto considerada para este ramo foi de 40 km/h.

Ramo B

Ramo unidireccional igualmente associado ao Ramo A+B, canaliza o tráfego para Caminha. A velocidade de projecto considerada para este ramo foi de 60 km/h, com a excepção da aproximação ao Ramo A+B.

Ramo C

Ramo unidireccional que associado ao Ramo A+B vai possibilitar a ligação do tráfego proveniente de Caminha em direcção a Vilar de Mouros. A velocidade de projecto considerada para este ramo foi de 60 km/h.

Ramo D

Ramo unidireccional que associado ao Ramo A+B vai possibilitar a ligação do tráfego para Sul pela A28-IC1 com origem na EN 213. A velocidade de projecto considerada para este ramo foi de 60 km/h.

Ramo A+B

Ramo bidireccional que permite o desnivelamento com a A28/IC1 por meio de uma Passagem Inferior situada ao km 9+100. Este Ramo possibilita a ligação do tráfego proveniente de Vilar de Mouros (EN301) para a A28-IC1 no sentido de Riba de Âncora e Viana do Castelo. A velocidade de projecto considerada para este ramo foi de 60 km/h, com excepção da aproximação ao Ramo A e ao Ramo B, onde a velocidade de projecto desce para 40 km/h, na continuidade do lacete do trompete (Ramo A)

Rotunda

A articulação do Ramo A+B com a actual plataforma da EN 301, realiza-se por meio de uma rotunda que irá compreender duas vias com 4,0 m cada. Optou-se por conferir ao raio exterior da rotunda o valor de 25,0 m de acordo com os valores usualmente aceites pelo IEP para este tipo de entroncamentos e face as valores de tráfego em presença.

2.1.2. MOVIMENTAÇÕES DE TERRAS

No quadro seguinte apresentam-se os movimentos de terras previstos para o Nó de Vilar de Mouros Sul.

Quadro 2.1 - Movimentos de terras previstos para o ó de Vilar de Mouros Sul (em m³)

	Escavação m3	Aterro m3
Ramo A+B	112 000	24 000
Ramo A	0	113 000
Ramo B	4 000	11 000
Ramo C	12 000	67 000
Ramo D	28 000	10 000
Total	156 000	225 000

Da análise do quadro anterior verifica-se que o presente projecto apresenta um deficit de cerca de 69.000 m³ de terras.

3. MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO DE IMPACTES

Para a minimização dos impactes inerentes ao projecto foram estabelecidas várias medidas de minimização para a fase de construção e para a fase de exploração do nó que têm como objectivos principais os seguintes:

- Reduzir ao máximo a incomodidade para as populações existentes na zona envolvente Nó de Vilar de Mouros Sul, quer ao nível social, quer de diminuição da sua qualidade de vida através dos níveis de ruído, qualidade do ar, paisagem, etc.;
- Afectar minimamente a zona de inserção do nó, quer ao nível da fauna, quer ao nível da flora, que existe actualmente na zona de implementação do projecto;
- Acautelar os principais impactes que o nó poderá causar ao nível dos recursos hídricos superficiais e subterrâneos de modo a que, por um lado não seja comprometido o seu uso actual (rega, consumo humano ou outro) e por outro que não seja afectada quer a fauna, quer a flora aquática;
- Proteger os eventuais achados arqueológicos que possam existir na zona.

Para além do estabelecimento destas medidas, foram realizados vários projectos complementares que têm também como objectivo a minimização dos impactes causados pela estrada. Esses projectos foram entregues conjuntamente com o presente documento e dizem respeito às seguintes vertentes:

- **Plano Geral de Acompanhamento Ambiental**

Este Plano contém as especificações quanto à forma como será efectuada a recolha selectiva, armazenamento temporário e transporte para destino final autorizado para os resíduos gerados em obra.

- **Hidrogeologia**

Neste ponto pretende-se responder ao definido na DIA para a Hidrogeologia, nomeadamente o levantamento das nascentes e captações que serão destruídas com a construção do Nó de Vilar de Mouros Sul.

- **Recursos Hídricos**

Neste documento pretende-se uma análise ao Projecto de Drenagem definido para o Nó de Vilar de Mouros (Sul) e a predição dos impactes associados à drenagem das águas de escorrência.

- **Componente Biológica**

Neste ponto foram pormenorizadas as medidas de minimização propostas na fase de Estudo Prévio, localizando-as e calendarizando-as, aprofundando determinadas medidas mais específicas relacionadas com os impactes gerados sobre a fauna, como a destruição e fragmentação de habitats.

- **Património**

Este documento tem por objectivo verificar se o Projecto de Execução obedece aos critérios estabelecidos no Parecer da Comissão de Avaliação, através da caracterização mais completa e discriminada dos impactes associados à construção do nó sobre os imóveis e vestígios materiais de tipo arquitectónico, arqueológico ou etnográfico, concretizando as medidas de minimização referidas no EIA.

- **Plano de Integração Paisagística**

O Projecto de Integração Paisagística tem como objectivo enquadrar e valorizar a envolvente do novo nó através da modelação e vegetação do novo relevo, integrando o Nó de Vilar de Mouros Sul na paisagem envolvente, e simultaneamente protegendo da erosão todos os solos afectados pela obra.

- **Plano de Monitorização**

Este plano pretende definir os moldes em que se efectuará a verificação das medidas ambientais propostas no presente RECAPE e quais as acções a tomar caso estas medidas não sejam suficientes para a minimização dos impactes.

- **Caderno de Encargos de Medidas Ambientais**

Este documento, tem como objectivo realizar um levantamento exaustivo e pormenorizado de todas as medidas de minimização de impactes ambientais que serão necessárias para a realização da obra, tendo como base o EIA apresentado em fase de Estudo Prévio e respectivos Parecer da comissão de Avaliação e DIA, e nos restantes anexos que acompanham o presente documento.

- **Estaleiros e áreas de empréstimo e depósito**

Este anexo pretende definir quais os locais de maior sensibilidade no que diz respeito à implementação de estaleiros e a áreas de empréstimo e de depósito de materiais, tendo em conta os vários descritores ambientais analisados.