

RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAL DO PROJECTO DE EXECUÇÃO

A28/IC1 – Viana do Castelo/Caminha - Ligação a Caminha

Anexo VII – Componente Social

Índice

1.	Antecedentes	2
2.	Fase de Construção.....	2
2.1.	Congestionamento de Tráfego e Acidentes	2
2.2.	Perturbação dos Padrões de Mobilidade.....	3
2.3.	Perturbação das Redes Sociais	4
2.4.	Afecção de vias que sirvam áreas ou estruturas de exploração agrícola ou pecuária	5
3.	Fase de Exploração	6
3.1.	Congestionamento de Tráfego e Acidentes	6
3.2.	Perturbação dos Padrões de Mobilidade.....	7
3.3.	Perturbação das Redes Sociais	7
3.4.	Afecção de vias que servem áreas ou estruturas de exploração agrícola ou pecuária	7

1. ANTECEDENTES

Com base nas propostas feitas em fase de consulta pública e que, entre outras funções, minimizam os impactes referentes aos caminhos afectados, verifica-se que:

- 1) foi aceite a proposta da Câmara Municipal de Caminha, quanto à eliminação do Nó de Vilar de Mouros (Norte), relocalizando-o para Sul e assegurando a ligação à EN301, não afectando assim as vias que anteriormente eram afectadas nessa zona;
- 2) foi aceite a proposta da Câmara Municipal de Caminha, quanto ao desenvolvimento do traçado em viaduto sobre a totalidade das áreas inundáveis do rio Coura e/ou do regato das Amoladuras, o que permite a não afectação da EM517 e outros caminhos rurais.

Quanto a propostas mais específicas referentes a restabelecimentos dos acessos locais, não foram identificadas menções a esse nível.

2. FASE DE CONSTRUÇÃO

2.1. CONGESTIONAMENTO DE TRÁFEGO E ACIDENTES

A secção total ou parcial de vias de circulação e/ou a deterioração do seu pavimento, quer pela obras implicadas na construção, quer pela circulação de pesados e as máquinas em movimento, traduzem-se no provável congestionamento do tráfego em circulação nas vias secundárias. Ambos o adensamento de tráfego e o estado deteriorado do pavimento podem, pois, aumentar a probabilidade de ocorrência de acidentes.

Para mais, o congestionamento do tráfego, tem implicações directas sobre a saúde, como por exemplo possíveis agravamentos de problemas respiratórios decorrentes da poluição atmosférica, e indirectas, decorrentes do processo de stresse (elicitado

pelo trânsito e pela impedância). De facto, estudos demonstram que os níveis de stresse se elevam em consonância com o aumento do adensamento de tráfego (Palma-Oliveira, Antunes, Risques & Santos, 1999).

Esta situação assume prejuízos mais directos para os residentes locais, já que estes são os principais utilizadores das mesmas. Assim, os utilizadores habituais das estradas secundárias e que são simultaneamente residentes locais, tenderão a perceber a situação como mais lesiva para si mesmos do que para os outros.

Saliente-se ainda que qualquer das secções, mas particularmente as referentes a estradas nacionais, são susceptíveis de criar particular transtorno à actuação de serviços de segurança pública, como são os casos das equipas de emergência médica e dos bombeiros.

2.2. PERTURBAÇÃO DOS PADRÕES DE MOBILIDADE

Outra consequência resultante da afecção das vias consiste na perturbação dos padrões de mobilidade das populações. Secções de vias que obriguem ao recurso a um acesso mais longo e moroso para atingir o mesmo destino aumentam a impedância, com o conseqüente aumento dos níveis de stresse. Para além da impossibilidade de manutenção do padrão de mobilidade habitual, o referido aumento do stresse deve-se à redução ou ausência de capacidade para exercer controlo decisório sobre a situação.

Neste âmbito, são especialmente preocupantes casos em que os impactes sejam sinérgicos (secções simultâneas de vias alternativas), ou em que uma habitação ou aglomerado fiquem espacialmente isolados. De facto, quando se verifica o isolamento da área, os impactes serão potenciados, sendo que este efeito será tão mais adverso quanto mais isolada estiver uma determinada habitação ou aglomerado.

É também necessário ter em conta o grau de conhecimento que as populações detêm sobre as secções previstas. Caso as populações não sejam informadas sobre as vias a serem perturbadas e sobre a duração dessas alterações, são esperados

níveis elevados de stresse, já que o desconhecimento sobre a afecção ou não das vias actualmente existentes e às quais o itinerário se sobreporá, constitui um factor de incerteza. Por sua vez, a incerteza é classificada como um estímulo indutor de stresse. O nível de stresse dos habitantes em relação à nova via estará também relacionado com o desconhecimento que estes têm em relação à reposição das vias que normalmente utilizam. Mais uma vez, a incerteza em relação ao futuro funcionará como indutor de stresse, com o qual os habitantes de localidades perto da construção da nova estrada terão de lidar.

2.3. PERTURBAÇÃO DAS REDES SOCIAIS

Este impacte é particularmente problemático se afectar a possibilidade de interacção com membros considerados mais relevantes, pela importância que os mesmos desempenham, quer a nível comportamental de satisfação de necessidades, quer a nível emocional.

Saliente-se que as redes sociais assentam, não raramente, em aspectos de proximidade e relações de vizinhança, pelo que sempre que o traçado secciona vias de acesso que permitem a ligação entre habitações relativamente próximas entre si, ou mesmo aglomerados, é de pressupor a potencial interferência com redes sociais existentes entre residentes.

Por outro lado, o suporte social fornecido pelos membros das redes sociais constitui geralmente uma forma eficaz de minimização dos níveis de stresse. Assim, sempre que a secção da redes sociais se verifica em conjunto com outros impactes geradores de stresse, ela constitui um factor de incremento da significância dos impactes.

2.4. AFECÇÃO DE VIAS QUE SIRVAM ÁREAS OU ESTRUTURAS DE EXPLORAÇÃO AGRÍCOLA OU PECUÁRIA

No que respeita aos impactes associados à afecção de vias de acesso a áreas agrícolas ou de pecuária, uma das situações a atentar são os casos de caminhos de ligação a campos contíguos mas pertencentes a diferentes proprietários. Aqui levantam-se problemas como o de garantir iguais possibilidades de acesso, com iguais regalias e prejuízos para todos os proprietários, mas com um número de vias limitadas pela fase de construção.

Neste caso, a percepção de equidade e justiça social será colocada em causa porque alguns proprietários serão impedidos de aceder tão directamente quanto actualmente aos seus terrenos enquanto outros o continuam a fazer, nomeadamente nos casos em que a via constitui uma barreira física entre locais de residência dos proprietários (de um lado), e propriedades (do outro); os poucos caminhos transitáveis e até agora só utilizados por alguns serão sacrificados por uma utilização mais intensa; e em casos de caminhos particulares impõe-se a necessidade do consentimento do proprietário para que outros possam usufruir do acesso.

A presença ou ausência destas questões irá conferir uma maior ou menor significância aos impactes envolvidos. Pode ainda ocorrer a potenciação dos níveis de stresse decorrentes de impedância, principalmente nos casos em que uma mesma área é espartilhada pela via a construir obrigando a longos percursos para aceder entre a parte do terreno dum lado da via à área do lado oposto.

A secção total dos caminhos de acesso a áreas florestais ou outras com elevado risco de incêndio poderá ainda colocar em causa a intervenção eficiente do Serviço Nacional de Bombeiros e Protecção Civil (SNBPC), em caso de fogos em áreas florestadas.

Nos quadros seguintes, apresentam-se as vias rodoviárias afectadas durante a fase de construção do lanço em estudo, sendo identificadas as situações onde se espera o restabelecimento da via, sendo igualmente caracterizados os pontos onde se espera sobreposição e o tipo de via afectada.

Quadro 2.1 – Vias rodoviárias afectadas pelo traçado, durante a fase de construção do lanço A28-IC1 Viana do Castelo/Caminha - Ligação a Caminha

Pk	Situação	Restabelecimento
0+980 ao pk 1+300	Sobreposição da EM517, que permite a ligação entre localidades a Este (ex.: France) e localidades a Sudoeste em Vilar de Mouros (ex.: Aveleira) Sobreposição de caminho rural	Viaduto
3+263	Sobreposição de caminho rural de acesso das populações locais a localidades de Lanhelas (ex.: Anta)	PI1
4+488	Sobreposição de caminho municipal de acesso das populações locais a localidades de Lanhelas (ex.: Roda) no sentido Sudoeste e a localidades de Gondarem (ex.: S. Sebastião) no sentido Nordeste	PI2
4+684	Sobreposição da EN13, que permite o acesso das populações locais a Seixas e Riba de Âncora a Sudoeste e a Caminha a Nordeste	Rotunda

Note-se que relativamente ao Quadro 2.1, os caminhos agora identificados como sendo afectados pelo projecto, diferem dos apresentados no RECAPE anterior.

Esta diferença resulta de uma análise mais detalhada do terreno nesta nova fase dos trabalhos, onde se concluiu que existem alguns caminhos, que apesar de estarem registados cartograficamente, quando visitados no campo, revelam-se inutilizados e abandonados, podendo mesmo considerar-se actualmente como inexistentes, pelo que a sua relevância em termos de padrões de permeabilidade territorial é nula. Assim sendo, não são considerados na presente análise.

3. FASE DE EXPLORAÇÃO

3.1. CONGESTIONAMENTO DE TRÁFEGO E ACIDENTES

O maior adensamento de tráfego junto a ligações de outras vias à nova via, nós ou rotundas, é susceptível de aumentar a probabilidade de ocorrência de acidentes de viação, tendo em conta as diferenças de velocidade geralmente exigidas na transição de vias. A perigosidade destes locais será tanto maior quanto mais reduzida a amplitude da curva, maior a necessidade de mudança de velocidade e maior a perigosidade de acidente com peões (quer devido a comportamentos de

risco destes, quer devido a ausência de alternativas que os sirvam). No caso de ocorrerem acidentes a este nível, os impactes serão significativos a muito significativos, dependendo da sua gravidade e frequência.

3.2. PERTURBAÇÃO DOS PADRÕES DE MOBILIDADE

Tendo em conta que os acessos sobrepostos são repostos, a população retomará os seus padrões de mobilidade habituais e não se verificarão impactes negativos ao nível da fase de exploração. Para mais, os impactes poderão mesmo ser positivos no caso da reposição contribuir para a melhoria de parte da via existente.

3.3. PERTURBAÇÃO DAS REDES SOCIAIS

Tendo em conta que os acessos sobrepostos são repostos, não se verificarão impactes negativos ao nível da fase de exploração.

3.4. AFECÇÃO DE VIAS QUE SERVEM ÁREAS OU ESTRUTURAS DE EXPLORAÇÃO AGRÍCOLA OU PECUÁRIA

Tendo em conta que os acessos sobrepostos são repostos, não se verificarão impactes negativos ao nível da fase de exploração.