

## **ESTRADAS DE PORTUGAL**

**S.A.**

**ACESSOS À PONTE INTERNACIONAL CERVEIRA / GOYAN  
LIGAÇÕES VIÁRIAS A VILA NOVA DE CERVEIRA E À EN 13  
2ª FASE**

**P 1455 – PROSPECTIVA  
Nº REF 571 - PROPLANO**

**PROJECTO DE EXECUÇÃO**

**PI6 – Estudo de Impacte Ambiental  
Volume 1 – Resumo Não Técnico**

**DEZEMBRO DE 2007**

---

# **ESTRADAS DE PORTUGAL**

## **S.A.**

**ACESSOS À PONTE INTERNACIONAL CERVEIRA / GOYAN**  
**LIGAÇÕES VIÁRIAS A VILA NOVA DE CERVEIRA E À EN 13**  
**2ª FASE**

**P 1455 – PROSPECTIVA**  
**Nº REF 571 - PROPLANO**

**PROJECTO DE EXECUÇÃO**

**Resumo Não Técnico**

---

## Índice Geral

P0 - PROJECTO GERAL

P1-TERRAPLENAGENS

P1.1-TRAÇADO

P1.2- GEOLOGIA E GEOTÉCNIA

P1.3-TERRAPLENAGENS GERAIS

P2-DRENAGEM

P3-PAVIMENTAÇÃO

P4-OBRAS ACESSÓRIAS

P4.2-VEDAÇÕES

P4.3-OBRAS DE CONTENÇÃO

P4.4-SERVIÇOS AFECTADOS

P4.5-TELECOMUNICAÇÕES

P4.6-ILUMINAÇÃO

P5-SINALIZAÇÃO E SEGURANÇA

P6-OBRAS DE ARTE TIPO PASSAGENS SUPERIORES E OBRAS DE ARTE NOS NÓS

P7- OBRAS DE ARTE CORRENTES DO TIPO PASSAGENS INFERIORES AGRÍCOLAS E  
HIDRÁULICAS ESPECIAIS

P11-EXPROPRIAÇÕES

P12 - PLANO DE SEGURANÇA E SAÚDE E COMPILAÇÃO TÉCNICA

P13 -ESTUDO DE RENTABILIDADE ECONÓMICA

P14-TRABALHOS AUXILIARES

P14.1 – CARTOGRAFIA

P14.2 – TOPOGRAFIA

P14.3 – PROSPECÇÃO GEOTÉCNICA ESPECIAL

P14.4 – INQUÉRITOS E CONTAGENS DE TRÁFEGO

P15-ESTUDO DE TRÁFEGO

P16-ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

DOSSIER TÉCNICO DA OBRA

---

## ÍNDICE

O QUE É O RESUMO NÃO TÉCNICO? .....	2
QUEM É QUE PROPÕE E LICENCIA O PROJECTO? .....	3
PORQUE SÃO NECESSÁRIOS OS ACESSOS À PONTE INTERNACIONAL CERVEIRA/GOIAN?.....	4
ONDE SE LOCALIZA O PROJECTO?.....	5
COMO É O PROJECTO DOS ACESSOS À PONTE INTERNACIONAL CERVEIRA/GOIAN?.....	7
ELEMENTOS AFECTADOS PELO PROJECTO .....	8
CONCLUSÕES.....	14

## O QUE É O RESUMO NÃO TÉCNICO?

Este Resumo Não Técnico faz parte do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) referente ao Projecto de Execução dos Acessos à Ponte Internacional Cerveira/Goian - Ligações Viárias a Vila Nova de Cerveira e à EN 13 tendo este estudo sido realizado entre Julho de 2006 e Dezembro de 2007.

Este EIA teve como objectivo analisar de modo claro os impactes associados ao projecto, de modo a que se possa tomar uma decisão sobre a sua viabilidade ambiental, e em que condições é que o projecto deverá ser implementado.

Todos os trabalhos realizados tiveram por base o referido no Decreto-Lei nº 69/2000 de 3 de Maio (Lei dos Impactes Ambientais), alterado e republicado através do Decreto-Lei nº 197/2005 de 8 de Novembro, o qual se encontra em vigor desde 13 de Novembro de 2005, regulamentado pela Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril que fixa as normas técnicas para a estrutura do Estudo de Impacte Ambiental.

## QUEM É QUE PROPÕE E LICENCIA O PROJECTO?

A entidade proponente do projecto e a entidade licenciadora é a EP, Estradas de Portugal, EPE, a qual é responsável pelo projecto em estudo.

No âmbito do procedimento de impacte ambiental, a autoridade de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) competente é a Agência Portuguesa do Ambiente (APA).

## PORQUE SÃO NECESSÁRIOS OS ACESSOS À PONTE INTERNACIONAL CERVEIRA/GOIAN ?

Com esta intervenção pretende-se estabelecer a ligação entre a Ponte Internacional Cerveira/Goian e a EN13.

Assim, com o acesso agora em estudo, estabelece-se a ligação entre a actual EN13, a Norte de Vila Nova de Cerveira e a Ponte Internacional de Cerveira/Goian, garantindo ainda uma ligação a Vila Nova de Cerveira (zona Norte).

Objectivamente, esta nova via permitirá apresentar uma solução viária com características geométricas excelentes, de modo obter-se uma melhoria nas acessibilidades a nível local, atendendo ao facto que este acesso garantirá uma ligação a Vila Nova de Cerveira.

A constituição de um espaço de cooperação conjunto entre a Galiza e o Norte de Portugal constitui uma oportunidade única para que Espanha e Portugal desenvolvam políticas e projectos de investimento em ambas as regiões a favor da convergência com as respectivas realidades nacionais e com a zona ibérica, considerando a natural articulação socioeconómica existente.

Esta via permitirá uma circulação em segurança e o melhoramento das acessibilidades, a nível regional e internacional.

## ONDE SE LOCALIZA O PROJECTO?

Em termos de divisão administrativa (distritos e concelhos) e territoriais (NUTS), o projecto em estudo desenvolve-se nas unidades espaciais apresentadas no quadro e figuras que se seguem.

Quadro 1– Enquadramento Nacional e Regional do concelho atravessado pelo projecto

Concelho	Distrito	NUT II	NUT III
Vila Nova de Cerveira	Viana do Castelo	Norte	Minho-Lima



Fonte: [www.dra-n.pt](http://www.dra-n.pt)  
s/escala

Figura 1 e Figura 2 – Localização do distrito de Viana do Castelo na Região Norte de Portugal e Enquadramento concelhio do projecto



ACESSOS À PONTE INTERNACIONAL CERVEIRA / GOYAN  
LIGAÇÕES VIÁRIAS A VILA NOVA DE CERVEIRA E À EN 13 - 2ª FASE



Fonte: [www.dra-n.pt/s/escala](http://www.dra-n.pt/s/escala)

Figura 3– Localização do projecto ao nível da NUT III no contexto da Região Norte (NUT II)

## COMO É O PROJECTO DOS ACESSOS À PONTE INTERNACIONAL CERVEIRA/GOIAN?

O projecto em análise neste Estudo de Impacte Ambiental (EIA), é referente Projecto de Execução dos Acessos à Ponte Internacional Cerveira/Goian - Ligações Viárias a Vila Nova de Cerveira e à EN 13.

Com o acesso em estudo estabelece-se a ligação entre a actual EN13, a Norte de Vila Nova de Cerveira e a Ponte Internacional de Cerveira/Goian, garantindo ainda uma ligação a Vila Nova de Cerveira (zona Norte) através da reformulação do actual Nó viário (Desenho EIA.00-RNT-01 – Planta de Enquadramento e Esboço Corográfico).

O nó que se projecta assenta na criação de uma rotunda sobre a EN13 onde vão ligar os acessos à Ponte Internacional e ao centro de Vila Nova de Cerveira.

O acesso à Ponte Internacional cruza em passagem superior a EN13 e a linha férrea do Minho, ligando à rotunda existente a norte do cemitério. Do lado sul prevê-se uma nova rotunda que permite a ligação ao arruamento que cruza em passagem inferior a linha férrea do Minho.

O entroncamento, do lado poente do arruamento que cruza em passagem inferior a EN13, é remodelado permitindo, unicamente, entradas e saídas à direita. Também o acesso à Quinta de St.º António é feito prevendo-se aí uma rotunda de dimensão reduzida. A solução apresentada permite, do lado sul, uma boa articulação com o loteamento previsto pela Câmara Municipal de Vila Nova de Cerveira, a poente da EN 13.

A delimitação física do Forte de Lovelhe será preservada tal como a passagem superior sobre a EN 13 e Linha do Minho existente do lado norte.

Tendo em conta todos estes elementos, foram analisados quais os efeitos positivos e negativos do projecto, como se poderá ver seguidamente.

## ELEMENTOS AFECTADOS PELO PROJECTO

Uma infra-estrutura rodoviária provoca sempre alterações nos vários elementos que constituem o ambiente, sendo estas alterações, na maioria dos casos, possíveis de minimizar através de um conjunto de acções e medidas que se podem tomar durante a construção e exploração da via rodoviária em questão.

Sendo assim, analisar-se-ão de seguida os vários elementos afectados durante as duas fases do projecto, a fase de construção da via e a fase da sua utilização pelo utente.

### *Geologia*

A área de implementação do Projecto em questão localiza-se no concelho de Cerveira, em Vila Nova de Cerveira.

O relevo da área de estudo é de natureza essencialmente montanhosa, apresentando vertentes mais suaves, nas zonas de xistos, e relevos mais acentuados, nas zonas graníticas.

Na área de intervenção, os terrenos são essencialmente de origem granítica, constituídos por granitos alcalinos de grão grosseiro, desenvolvendo-se a altitudes que variam entre os 0 e os 60 metros.

No que respeita à geologia, a área de estudo é caracterizada pela presença dominante de rochas graníticas.

No que respeita à geomorfologia, ou seja, às características de relevo, os problemas que podem surgir com este Projecto ocorrem principalmente na fase de construção, como resultado das obras de aterro e escavação, nas zonas em que se prevêem obras desta natureza de maiores dimensões.

Ao nível da geologia, os problemas que podem advir da construção da solução adoptada, prendem-se com a necessidade de construção taludes por aterros e escavações. De modo a que não ocorram deslizamentos e escorregamentos é necessário proceder-se à plantação de vegetação, com o objectivo de reduzir ao mínimo as movimentações dos taludes.

A realização de escavações e aterros, necessários à construção do projecto, podem levar à necessidade de recorrer a materiais de construção e à necessidade de depositar as terras sobrantes em algum local.

Deste modo, recomenda-se a deposição dos materiais sobrantes de escavação, que não venham a ser utilizados em obra, em locais de depósito próprios para o efeito, que não sejam espaços sensíveis ou classificados para determinado uso (como por exemplo Reserva Ecológica Nacional ou Reserva Agrícola Nacional). Ainda com o objectivo de minimizar este problema, as terras sobrantes devem ser depositadas em vazadouros licenciados. Relativamente aos materiais de construção necessários, recomenda-se que estes sejam obtidos em pedreiras existentes na região, de modo a evitar as extracções em áreas virgens.

Não estão previstas interferências ao nível dos recursos minerais (como pedreiras) dado que não se conhecem explorações activas ou concessões atribuídas na zona de implementação do Projecto.

### *Águas Subterrâneas*

As águas subterrâneas da região em estudo são utilizadas essencialmente para abastecimento público, uso doméstico e agrícola.

Os principais problemas sobre estas águas podem ocorrer durante a construção, uma vez que os níveis de água subterrânea podem ser interceptados aquando da realização das escavações, sendo que a qualidade da água é também susceptível de ser alterada por queda de terras ou derrames de óleos e outros poluentes.

Na área de implementação deste projecto não foram identificadas concessões hidrominerais.

### *Solos, RAN e REN*

Para a análise dos impactes sobre os solos interessa ser tomada em consideração a sua aptidão para a agricultura e a protecção dos espaços naturais. Desta forma, na área de estudo, verificou-se que na sua maioria a aptidão do solo para a agricultura é moderada e que o projecto em estudo se encontra maioritariamente em área classificada como de área social.

As áreas da Reserva Agrícola Nacional (RAN) no concelho de Vila Nova de Cerveira são muito expressivas sobretudo nas áreas ribeirinhas, junto ao rio Minho, nomeadamente na freguesia de Lovelhe (localização do projecto), entre outras. No que concerne à Reserva Ecológica Nacional (REN) constata-se que as áreas com risco de erosão ocorrem sobretudo na freguesia de Vila Nova de Cerveira, abrangida pelo projecto, entre outras, constituído manchas de dimensão considerável.

No que se refere à mancha de RAN identificada, verifica-se que o seu uso já se encontra condicionado pela via já existente, assim como, uso florestal, pastagens de vegetação rasteira, vegetação arbustiva, algumas áreas urbanizadas, parte da linha de caminho de ferro, algumas estradas municipais e Forte de Lovelhe.

É importante realçar que o projecto não afecta áreas classificadas de REN nem de RAN.

Em termos de afectação dos solos pelo projecto, os principais problemas que podem surgir com a execução do projecto, são os que resultam da compactação e da contaminação dos solos, principalmente durante a fase de construção.

Deverá ser evitada a construção de estaleiros, acessos temporários, circulação de maquinaria, na área de RAN localizada próxima da área limite do projecto em estudo.

Além disso, os solos sem cobertura devem ser revegetados o mais rapidamente possível, de modo a evitar a sua exposição prolongada à chuva e ao vento.

### *Uso Actual do Solo*

Neste ponto analisou-se os impactes que poderão ser causados a nível do uso actual do solo pela construção da estrada, no que diz respeito ao presente descritor. A área de estudo é muito diversificada em termos de ocupação, sendo as zonas de Ocupação Florestal a classe mais representada (26,06%), seguindo-se a classe Ocupação Agrícola (18,78%). Tratando-

se Vila Nova de Cerveira de uma localidade ribeirinha, a terceira classe mais representada diz respeito ao próprio Rio Minho (17,09%).

As principais classes afectadas pelo projecto apresentado são Estradas, Pastagens, e Ocupação Florestal, facto que é consistente com as características de beneficiação que este apresenta. No que respeita a zonas agricultadas, considera-se que a interferência com as classes de uso do solo correspondentes a explorações agrícolas como impactes negativos significativos. É importante destacar que, apesar da baixa percentagem de afectação da classe Ocupação urbana, esta corresponde a zonas edificadas que serão desactivadas pela construção.

Para minimizar a afectação das áreas mais sensíveis, pretende-se que os trabalhos necessários à obra se limitem às zonas estritamente necessárias, devendo igualmente não ser construídos os estaleiros em zonas agrícolas.

Por outro lado, a rede de caminhos a utilizar pelas máquinas deve ser bem definida para evitar a circulação nas zonas adjacentes e a conseqüente compactação dos solos nessas zonas, sendo igualmente utilizados numa fase posterior (revestimento de taludes e integração paisagística) os solos recolhidos na zona de construção da plataforma.

#### *Águas Superficiais*

A beneficiação e modernização do acesso à ponte Internacional de Cerveira é um bem necessário, pelo que permite uma melhoria significativa do tráfego rodoviário que pretende atravessar a ponte internacional, e conseqüentemente uma melhoria na carga poluente provenientes dos tubos de escape, dos travões e outros, que se depositam e depositarão na estrada e que serão arrastados pelas águas da chuva, indo poluir as linhas de água.

Na localização do projecto, apenas existe uma linhas de água com alguma relevância, o Rio Minho.

Em relação à alteração da qualidade da água, para além da poluição provocada pelo tráfego rodoviário durante a fase de exploração, o principal problema durante a fase de construção deve-se à libertação de poeiras resultantes da obra. Tendo em conta a inexistência de atravessamento de linhas de água de dimensões consideráveis e o distanciamento do traçado ao Rio Minho, não se prevê uma alteração significativa da qualidade da água durante esta fase.

#### *Qualidade do Ar*

A área envolvente ao projecto em estudo caracteriza-se por ser uma zona mista zona rural e urbana, não se verificando a existência de unidades industriais significativas, constatando-se que a qualidade do ar na região em análise pode ser classificada como de Boa.

Após da análise dos efeitos que a construção do projecto em estudo poderia vir a provocar na qualidade do ar chegou-se às seguintes conclusões:

- Durante a fase de construção, o principal impacte consiste na emissão de poeiras, associada às movimentação de terras, circulação de veículos em terrenos de terra e ao transporte de materiais. A emissão de gases de combustão dos veículos e equipamento da obra constituirá outro dos impactes previstos. Porém, foram identificadas algumas medidas de modo a diminuir estes impactes negativos tais como: os materiais em pó, facilmente dispersos pelo vento, devem ser cobertos e/ou humedecidos; as rodas dos veículos pesados devem ser lavados antes de saírem da zona de obra, sempre que se preveja a sua circulação em estradas públicas alcatroadas; os equipamento, máquinas e

veículos da obra devem ser inspeccionados e mantidos em boas condições de funcionamento, de modo a evitar má carburação responsável por uma maior emissão de poluentes atmosféricos.

Sendo estas emissões temporárias e diminuídas pela aplicação das medidas mencionadas, considera-se que os efeitos negativos sobre a qualidade do ar na fase de construção não são muito significativos.

- Durante a exploração do projecto prevê-se que o principal efeito negativo seja a emissão de poluentes atmosféricas devido à circulação dos veículos. Para verificar o comportamento dos poluentes emitidos (monóxido de carbono, dióxido de azoto e partículas) foi elaborado um estudo, tendo em consideração todas as povoações próximas do projecto e diversos outros factores, entre eles as condições meteorológicas da região. Através deste estudo verificou-se que para ambos os cenários considerados (Crítico e Típico) as concentrações de poluentes não ultrapassam o limite legal.

### *Ruído*

O troço objecto do presente EIA consiste na criação de uma rotunda sobre a EN13 onde vão ligar os acessos à Ponte Internacional e ao centro de Vila Nova de Cerveira.

O tráfego rodoviário que circula nas vias de comunicação actualmente existentes, nomeadamente, EN13, EM1027 e EM1028 constituem a principal fonte de ruído na área em estudo.

Para além disso, é de destacar o tráfego ferroviário da Linha do Minho sendo, no entanto menos representativa do que o ruído emitido pelo tráfego rodoviário que circula na EN13.

Assim, na medida em que a área em estudo se encontra actualmente perturbada, considera-se que os impactes associados à exploração projecto após a beneficiação serão pouco significativos.

Os ruídos produzidos durante a fase de construção têm como fonte principal a maquinaria utilizada, geralmente maquinaria pesada, que originam ruídos de carácter contínuo - se bem que com níveis muito flutuantes - e ruídos de tipo impulsivo. Como fonte secundária têm-se os ruídos originados fundamentalmente pelo tráfego de veículos pesados que têm como ponto de partida ou de chegada as próprias obras.

Para que a afectação das populações existentes na envolvente das vias seja mínima, os trabalhos da fase de obra serão limitados ao período diurno (entre as 7h00 e as 22h00), sendo colocados painéis reflectores de ruído ou outros sistemas que minimizem os níveis de ruído junto das habitações mais próximas.

Para a fase de exploração, serão implantadas duas barreiras acústicas entre os pk 0+300 e 0+360 e pk 0+400 e 0+450 da EN13 – troço sul, destinadas a proteger dois receptores sensíveis localizados perto do traçado que serão separados igualmente por uma obra de arte.

Para além disso, será realizada uma verificação periódica dos níveis de ruído, com o objectivo de averiguar sobre a necessidade de implementação de outros sistemas de protecção acústica.

### *Componente Biológica*

A área de estudo não abrange áreas classificadas de protecção da natureza sendo que o projecto se desenvolve de junto à Zona de Protecção Especial dos Estuários dos Rios Minho e Coura e ao Sítio Rio Minho (Rede Natura 2000 figura seguinte):

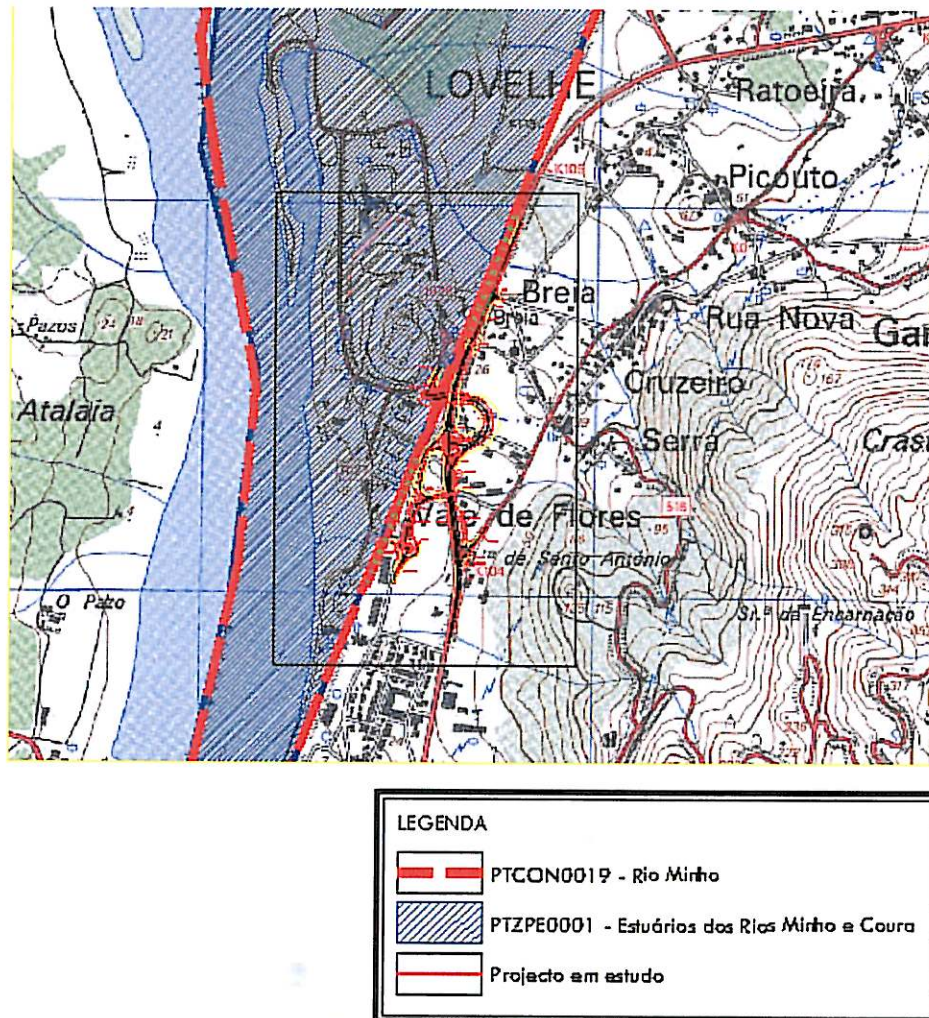


Figura 4– Áreas classificadas de protecção da natureza

Localizando-se no Minho, a área onde se insere a estrada em causa é essencialmente urbana, com uma envolvente agrícola e florestal e onde se destaca claramente o Rio Minho.

Tratando-se de uma zona em que a presença do Homem se faz sentir à muito tempo, não foram encontradas espécies protegidas pela legislação europeia.

Do mesmo modo, no que diz respeito aos animais, e apesar da proximidade a uma zona muito importante para estes grupos, as espécies são comuns em zonas urbanas com frente ribeirinha, não ocorrendo espécies raras nem protegidas.

As características do projecto em estudo implicam o aproveitamento da zona onde se encontra a EN13, sendo que a área de obra é pouco significativa em termos de área. Este aspecto é importante, uma vez que quaisquer zonas de maior

importância para as plantas e animais não sofrem com a obra que se desenvolve quase sempre em cima da estrada actual, mas também implicará a destruição de zonas de pastagem, zonas cultivadas e zonas florestais.

Durante as obras de construção, a desmatação e decapagem dos solos vão causar a destruição da vegetação o que também afecta os animais, uma vez que podem usar essas zonas para se abrigar, alimentar e reproduzir.

Para minimizar estes problemas propõe-se que estas acções sejam restringidas às áreas estritamente necessárias para a obra. Os estaleiros e estradas para acesso das máquinas não devem ser construídas em zonas de vegetação mais importantes, devendo os trabalhadores devem ter cuidado ao manusear substâncias tóxicas, para não poluírem o ambiente envolvente, principalmente as linhas de água.

### *Componente Social*

O projecto em análise desenvolve-se na região Norte do País, sub-região de Minho Lima e concelho de Vila Nova de Cerveira.

Os principais problemas sociais que decorrem da implementação do projecto ocorrem devido ao processo de expropriação (sendo no entanto de salientar que se identifica apenas um local onde serão afectadas directamente habitações). Para além disso, as únicas complicações que possam surgir durante a fase de construção limitam-se ao período de duração dos trabalhos e relacionam-se principalmente com as obras e acções a elas associadas, podendo conduzir a um congestionamento do trânsito na rede viária, ou ao incómodo dos habitantes residentes na proximidade da zona de obra.

É pois de salientar que estes impactes, que ocorrem sempre na construção de qualquer estrutura não são susceptíveis de serem eliminados por completo, sendo no entanto identificadas todas as medidas por forma a facilitar ao máximo o processo de adaptação e reduzir ao mínimo o número de pessoas para quem é mais difícil esse processo.

Salienta-se ainda que esta adaptação depende principalmente das atitudes que as pessoas possuem face ao projecto. Ora, tendo em conta que o projecto em análise pretende estabelecer uma ligação entre a Ponte Internacional de Cerveira e a actual EN13, visando melhorias profundas ao nível das acessibilidades e beneficiando directamente os seus principais utilizadores, espera-se que a maioria da população possua uma atitude positiva face ao mesmo, não se antevendo deste modo problemas de maior, nem para a fase de construção nem para a fase de exploração, ao nível social.

Pelo contrário, é esperado que já durante o funcionamento do projecto as vantagens inerentes ao mesmo se tornem também mais evidentes, visto estas trazerem benefícios directos nomeadamente no que se refere ao desenvolvimento das acessibilidades e melhoria da rede viária, potenciando as já existentes relações com Espanha, especificamente entre as Vilas de Vila Nova de Cerveira e Goian, com ganhos avultados ao nível social, cultural e económico.

### **Planeamento e Gestão do Território**

No presente estudo foi analisado o Plano Director Municipal do concelho de Vila Nova de Cerveira, (Resolução do Conselho de Ministros n.º 5/95 de 20 de Janeiro – actualmente em fase de Revisão), tendo em conta que o projecto se encontra abrangido directamente por este instrumento de planeamento e gestão territorial.



Relativamente a Planos de Pormenor e de Urbanização, constata-se a não existência de quaisquer Planos aprovados (que possuam força jurídica), no âmbito territorial definido para o actual projecto rodoviário.

As principais acções causadoras de impactes referem-se às movimentações de terras, decorrentes da desmatação, decapagem e terraplenagens com intervenções/modificações na ocupação territorial da zona em causa, prevista ao nível dos Planos Municipais de Ordenamento do Território e interferindo com espaços condicionados ao abrigo da legislação em vigor (essencialmente RAN e Áreas de Conservação da Natureza).

Para minimizar a afectação das áreas mais sensíveis, os trabalhos necessários à obra, como a implantação de estaleiros, áreas de depósitos, assim como outras infra-estruturas de apoio à construção e acessos temporários, deverão localizar-se longe destas zonas de maior sensibilidade.

Em síntese, pode assim concluir-se que, do ponto de vista do ordenamento do território, o Acesso à Ponte Internacional de Vila Nova de Cerveira/Goian – Ligações viárias de Vila Nova de Cerveira à EN13 poderá induzir *impactes positivos significativos* ao nível da melhoria das acessibilidades, realizando os objectivos do planeamento municipal e da sua estratégia de desenvolvimento concelhio, pelo aumento da acessibilidade que proporcionará às populações e actividades económicas, em termos locais.

#### *Património*

Para a área de estudo foi realizado um levantamento bibliográfico, cartográfico e de campo do património existente na zona onde a estrada será construída, tendo-se identificado um total de 27 elementos com valor patrimonial. Destes 27 sítios o Forte de Lovelhe, encontra-se em vias de classificação pelo IGESPAR.

Em termos de impactes durante a construção e exploração da via concluiu-se que nenhuma das ocorrências identificadas será directamente afectada.

No entanto, a construção e a exploração do projecto poderá provocar impactes indirectos sobre imóveis de interesse patrimonial e sítios arqueológicos (sítios n.º:8, 9, 10, 11 e 19).

Nestas condições consideram-se indispensáveis as acções de acompanhamento arqueológico permanente durante a fase de construção nomeadamente das acções de desmatação e de todas as obras que impliquem mobilizações de solos.

#### *Paisagem*

Em termos paisagísticos existe uma predominância de áreas marcadamente urbanas, sendo também o mosaico agrícola e as áreas florestais detentoras de alguma expressão. O projecto em estudo atravessa maioritariamente áreas afectas à unidade homogénea de paisagem III - Áreas Urbanas. Os pontos e áreas com visibilidade para a via, inseridos na respectiva Bacia Visual, são as áreas afectas às unidades homogéneas de paisagem III, IV e V, e os pontos Forte de Lovelhe e Estação Arqueológica da Quinta da Água Branca, Forte da Átalaia e Miradouro de Nª Sª da Encarnação.

Os impactes de carácter geral que a via gera, para a fase de construção, prendem-se com a introdução de elementos "estranhos" no ambiente tradicional local, a eventual diminuição de visibilidade junto das zonas onde se efectuam as obras de demolições e terraplenagem (aumento do nível de poeiras no ar), e alterações na morfologia do terreno (devido à construção de aterros e escavações). Estes impactes têm magnitude significativa a muito significativa em situações de

grandes aterros ou escavações e sempre que estes se verifiquem em áreas de maior qualidade e sensibilidade visuais e/ou em que as alterações introduzidas sejam particularmente perceptíveis pela existência de grupos de observadores em locais com acessibilidade visual (Forte de Lovelhe, Forte da Atalaia, Miradouro de Nª Sª da Encarnação, Miradouro do Cervo).

### PEÇAS DESENHADAS

Desenho EIA.00-RNT-01 – Planta de Enquadramento e Esboço Corográfico

Desenho EIA.00-RNT-02 – Fotomontagem com o Projecto em Estudo