

Robria

Exmo. Senhor
Presidente da Assembleia da República

REQUERIMENTO Nº 45/VII(4.a) - AC

Assunto: Consequências da alteração do Traçado do IC1 (Póvoa de Varzim/Apúlia - Km 7,4)
Populações isoladas no Lugar de Criaz (Barcelos/Esposende)

A construção do traçado do IC1 para Norte da Cidade da Póvoa de Varzim tem vindo a protelar-se no tempo, com prejuízos substanciais para as populações daquela região.

Entre as razões para esse atraso pode destacar-se a alteração do traçado ao Km 7,4 entre Póvoa de Varzim e Apúlia, que teve por consequência o seguinte:

- A implantação de um trajecto não previsto nos Planos Directores Municipais;
- A colocação de uma barreira visual e aumento dos níveis de ruído junto das residências da população do lugar da Criaz (de Barcelos e Esposende);
- O isolamento de um conjunto de 8 habitações do aglomerado habitacional.

Por força da citada alteração do traçado, foi realizado em Fevereiro de 1998 pelo Ministério da Ambiente, um Estudo de Impacto Ambiental que na fase de consulta pública recebeu da Câmara Municipal de Barcelos a oportuna reclamação.

mmwamta
20 SET 1998
Divisão
t.ano

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
Gab. Presidência
Entidade N.º 6037
DATA 98/9/25

Entre os aspectos citados pela autarquia, ressaltou, desde logo, o alerta para o isolamento das 8 referidas habitações e o pedido para uma passagem inferior que permitisse àquela população relacionar-se, como sempre o fez, com o restante aglomerado de Criad.

Foi com satisfação que a população e autarquias viram as suas recomendações serem atendidas de tal forma que a Comissão de avaliação do Impacto Ambiental nas suas conclusões/recomendações (que se anexam) colocou duas soluções alternativas para o problema:

- Realojamento das famílias isoladas.
- Construção de uma passagem inferior no local.

O despacho do Sra. Ministra do Ambiente remeteu para o cumprimento das conclusões desse documento.

Espanta-se assim que a obra tenha decorrido, e esteja a decorrer, sem se vislumbrar qualquer movimentação no terreno para a construção da passagem desnivelada, já que o Ministério do Planeamento parece afastar em absoluto a solução do realojamento.

Esta atitude entrará até em contradição como postura da Direcção dos Serviços Regionais do Norte da JAE cujo Director e colaboradores têm sido sensíveis aos argumentos aduzidos pela população e autarquias.

Assim sendo, não se compreende como um problema de simples resolução pode tender a transformar-se numa situação inaceitável.

Face ao exposto solicita-se, ao abrigo das disposições regimentais e constitucionais aplicáveis, os seguintes esclarecimentos:

a) Ao Ministério do Equipamento do Planeamento e Administração do Território:

- Apesar da receptividade da Direcção dos Serviços Regionais do Norte da JAE qual a razão pela qual o empreiteiro prossegue a construção do IC1 no citado local sem atender ao despacho da Sra. Ministra do Ambiente;

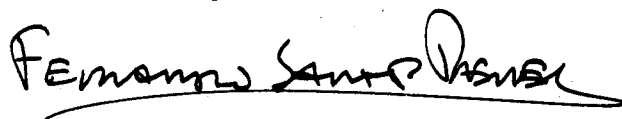
- Entende o Sr. Ministro do Planeamento ser irremediável a quebra do relacionamento de proximidade e vizinhança, da ligação à escola e à vida social do lugar de Criad.

b) Ao Ministério do Ambiente:

- Quais os resultados do acompanhamento desta obra que trazendo progresso, pode deixar populações isoladas por um traçado não previsto para o local e que levou ao corte do arruamento onde residem, afastando-os dos seus vizinhos.

Assembleia da República, 25 de Setembro de 1998

O Deputado



(Fernando Santos Pereira)

6. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

O eixo viário denominado Itinerário Complementar nº 1 (IC 1) está contemplado no Plano Rodoviário Nacional (Decreto-Lei nº 380/85, de 26 de Setembro), fazendo parte da rede nacional complementar. Assegura, assim, a ligação entre a rede nacional fundamental e os centros urbanos de influência concelhia ou supraconcelhia, mas infradistrital. Ao nível nacional, o IC 1 irá estabelecer a ligação entre Lisboa e Valença, num eixo sul-norte que se desenvolve no litoral do país.

A totalidade do lanço, que engloba o troço em estudo, deverá cumprir funções de ligação inter-regional, além de que apresenta ligações ao IC 14, vindo assim ampliada a sua área de influência. A sua execução proporcionará a oferta de condições melhoradas de acessibilidade e mobilidade, propiciando alternativas de desenvolvimento para essas zonas.

O troço em análise, em fase de Projecto de Execução, consiste na alteração do traçado do IC 1 - Póvoa de Varzim/Apúlia, entre o km 7+400 e o km 11+245 (extensão de 3850 metros), compreendendo ainda ligações à EN 205, EN 13 e EM 501-1. O novo traçado situa-se mais perto da actual EN 13 e contorna a ponte a zona de concessão de exploração de caulinos, apresentando grande proximidade a Criad/Srª do Amparo.

Ao nível local, o projecto permitirá melhorar as condições de circulação na EN 13, bem como, proporcionar uma melhoria da vivência urbana nas localidades atravessadas por esta via, através da diminuição da densidade de tráfego e da redução dos níveis de ruído.

i) O EIA em análise considera-se estruturalmente correcto e com conteúdo globalmente adequado para um Projecto de Execução, cumprindo na generalidade os seus objectivos em termos de:

- identificação e localização das zonas ambientalmente mais sensíveis;
- identificação, localização e avaliação dos impactes mais significativos;
- proposta de um conjunto de medidas de minimização.

O EIA assume-se, assim, como um documento válido e indispensável de apoio à tomada de decisão.

ii) Da análise específica elaborada retira-se que os principais impactes negativos do projecto resultarão da ocupação e destruição de solos classificados com aptidão agrícola (42,3 ha de solos RAN), aproveitados com culturas de regadio, praticada em regime de subsistência ou de complemento da actividade principal, na formação do rendimento familiar. Considera-se que os impactes identificados são significativos, irreversíveis e não minimizáveis.

iii) Outro efeito negativo, a assinalar, resulta da afectação da estrutura fundiária através do corte ou supressão de parcelas agrícolas, com consequências muito negativas ao nível da sua exploração/viabilidade. Este aspecto assume grande significado, já que aliado ao regime de exploração dos solos, mencionado no ponto anterior, acresce a grande fragmentação da propriedade (p.e. no concelho de Esposende a dimensão média apresenta valores de 1,5 ha).

iv) A alteração do traçado, em termos de ocupação proposta nos PDM, para além de afectar áreas da RAN e REN, afecta espaços urbanos consolidados e urbanizáveis, assim definidos nos PDM dos dois concelhos. Esta afectação verifica-se em Criad e Sr^a do Amparo. Como exemplo muito negativo, refira-se o isolamento em que ficam um conjunto de casas a Este da via, na área do km 9+400, uma vez que os percursos pedonais de acesso ao centro do aglomerado aumentarão significativamente. Este facto, conjugado com a altura do aterro, a grande proximidade da via, o caminho paralelo, o aumento dos níveis de ruído, a degradação da qualidade do ar na envolvente imediata da via, as condições deficientes da drenagem local e os riscos acrescidos em caso de acidente, contribuem decisivamente para a degradação das condições de vida da população aí residente. Esta situação é tanto mais gravosa, quanto o traçado inicial, também em projecto de execução, não afectava estes espaços e, tal facto, ter gerado expectativas favoráveis nas populações.

v) Ainda outros efeitos negativos, a assinalar, resultam da afectação pontual das condições de drenagem subterrânea (com perturbações temporárias de natureza quantitativa, nomeadamente através do rebaixamento dos níveis freáticos nos poços situados nas imediações da via), da afectação do sistema de regadio existente (especialmente junto ao Nó 2 e a poente da rotunda da EN 13), do agravamento das condições de escoamento superficial, da degradação da qualidade da água (embora sem carácter grave), da degradação da qualidade do ar na proximidade da via, do acréscimo dos níveis de ruído (com significado na área urbana de Criad/Sr^a do Amparo), da potenciação do efeito de barreira e da degradação paisagística (devido principalmente às elevadas extensões dos aterros). Considera-se, no entanto, que a maioria destes impactes poderão ser parcialmente minimizados.

vi) As medidas mitigadoras propostas no EIA complementadas com as medidas que adiante se preconizam, poderão, no entender da CA, contribuir decisivamente para a minimização da maioria dos impactes negativos detectados. Considera ainda a CA que os impactes residuais não serão impeditivos à realização do projecto, pelo que, do ponto de vista ambiental, o projecto é viável.

vii) Como referido no ponto 1.1. do presente parecer, interessa também determinar, através de uma análise comparativa dos impactes, qual dos traçados (inicial ou actual) é ambientalmente preferível. Da análise elaborada conclui-se que o traçado actual provoca impactes negativos de maior magnitude e/ou significado, em alguns descritores relevantes, constituindo do ponto de vista ambiental uma pior solução. Esta conclusão consubstancia-se ao nível dos impactes no Uso do Solo, Qualidade do Ar e Ambiente Sonoro (face à maior proximidade da via aos receptores), Paisagem, Sócio-Economia local e Ordenamento do Território.

viii) No âmbito da estratégia rodoviária e, segundo a JAE, a alteração proposta (traçado actual) resulta no entanto preferível, tanto ao nível técnico (o troço do IC 1

apresenta uma redução de cerca de 500 metros de extensão, relativamente ao traçado inicial, e a nova configuração do Nó 2 apresenta uma geometria mais adequada aos fluxos de tráfego com maior significado), como ao nível financeiro (menores custos de execução do projecto).

ix) A CA é conhecedora do facto do projecto estar já em fase de obra (tendo constatado no terreno a realização de operações de desmatação, terraplenagens e, inclusivamente, trabalhos de execução de obras de arte), considerando este processo irreversível.

x) Neste contexto e, tendo em conta o anteriormente enunciado, a CA propõe a emissão de parecer favorável ao projecto actual, condicionado ao cumprimento das seguintes medidas:

1) as medidas de minimização propostas no EIA deverão ser integralmente cumpridas;

2) deverão ser cumpridas as restrições à implantação de estaleiros, locais de empréstimo e depósito de terras, ou outras instalações necessárias à obra, indicadas no EIA, de forma a definir os locais susceptíveis à sua implantação. No entanto, as áreas classificadas como RAN e REN, arqueosítios, assim como as áreas próximas de habitações, deverão ser interditas à localização dos estaleiros, depósitos de materiais, parques de máquinas ou qualquer outra utilização afecta à obra;

3) o estaleiro que se encontra localizado na antiga escola primária, inserido no aglomerado urbano de Criad/Sr^a do Amparo, deverá ser mudado para outro local, de acordo com o exposto no ponto anterior;

4) o Projecto de Drenagem deverá ser revisto de modo a evitar a concentração de escoamentos de água na proximidade do acidente tectónico (sensivelmente ao km 10), pelo que deverão ser eliminadas as saídas de água da plataforma, nomeadamente aos km 9+875 e 9+975;

5) o Projecto de Drenagem deverá também considerar os sistemas de rega, com vista a proceder-se ao seu restabelecimento, e a saída da água da PH 29 deverá ser encaminhada com vista a evitar a afectação das habitações aí localizadas;

6) nas proximidades do km 10 (onde ocorre uma provável falha NW-SE) e na zona entre o km 10 e o km 10.2 (onde existem bastantes pontos de água utilizados para rega), deverá elaborar-se um plano de monitorização para o controlo da qualidade da água;

7) para a minimização da afectação de poços, deverá proceder-se à respectiva monitorização quantitativa e qualitativa, com vista à eventual substituição dos mesmos;

8) embora não se prevejam problemas graves na qualidade da água superficial, os poluentes que apresentam valores mais elevados (Pb, Zn, Cu e Óleos), devem ser verificados num programa de monitorização;

9) na PH 27 (para a qual é proposta a utilização como passagem para a fauna),

não devem ser criados quaisquer dispositivos que diminuam a sua secção de vazão;

10) ao longo da EM 501-1, lado Sul, o caminho paralelo proposto não é contínuo, o que vem impor uma circulação muito acrescida face à actual, pelo que esta situação deve ser reavaliada, por forma a beneficiar de igual modo todos os proprietários afectados;

11) a JAE deverá contactar a Direcção Regional de Agricultura de Entre-Douro e Minho, de modo a dar cumprimento às recomendações indicadas por aquela entidade no seu parecer, nomeadamente as que a seguir se indicam:

a) seja obrigatória a solicitação à Comissão da Reserva Agrícola a desafectação e/ou autorização das áreas a utilizar para fins não agrícolas incluídas na RAN nos termos do Decreto-Lei nº 196/89, de 14 de Junho;

b) sejam elaborados estudos do cadastro e da cartografia detalhada dos solos;

c) sejam potenciadas alternativas viáveis para a perda de condições técnico-económicas das explorações atingidas;

d) que a via participe economicamente as explorações atingidas.

12) tendo em atenção os valores estabelecidos pela OMS, deverá ser elaborada uma adequada monitorização da qualidade do ar junto a Criad/Srª do Amparo;

13) face à existência de duas novas habitações, sensivelmente ao km 9+400, lado Este, o "Projecto de Medidas de Minimização - Protecção Sonora" deverá ser revisto, no sentido de determinar se a barreira acústica preconizada proporciona a protecção adequada para estas novas situações e, em caso negativo, definir as medidas de protecção que se venham a revelar necessárias. No ano de início de exploração deverão ser executadas medições sonoras de modo a verificar a eficácia das medidas de protecção instaladas.

14) o "Plano de Trabalhos de Arqueologia" deverá ser integralmente cumprido e, seguindo as recomendações do parecer da Câmara Municipal de Barcelos (ver Relatório da Consulta do Público);

15) por último, considera a CA de salientar, novamente, a situação extremamente negativa de isolamento em que ficam um conjunto de casas a Este da via, na área do km 9+400, uma vez que os percursos pedonais de acesso ao centro do aglomerado aumentarão significativamente. Este facto, conjugado com a altura do aterro, a grande proximidade da via, o caminho paralelo, o aumento dos níveis de ruído, a degradação da qualidade do ar na envolvente imediata da via, as condições deficientes da drenagem local e os riscos acrescidos em caso de acidente, contribuem decisivamente para a degradação das condições de vida da população aí residente. Esta situação é tanto mais gravosa, quanto o traçado inicial, também em projecto de execução, não afectava estes espaços e, tal facto, ter gerado expectativas favoráveis nas populações.

Deste modo, recomenda-se que a JAE em colaboração com as Câmaras Municipais de Esposende e Barcelos, proporcionem o realojamento destas famílias em local adequado (preferencialmente no aglomerado de Criad/Sr^a do Amparo) de modo a evitar o surgimento de um "gueto".

Caso o realojamento não seja efectuado, deverão ser tomadas as seguintes medidas:

- a) construir uma passagem inferior pedonal no local, de modo a obviar os aumentos muito significativos dos percursos pedonais ao centro do aglomerado;
- b) baixar a cota da rasante no local;
- c) rever o Projecto de Protecção Sonora e adequar as medidas de protecção à nova situação;
- d) rever e adequar o Projecto de Drenagem no local;
- e) adoptar as soluções técnicas adequadas para a protecção das populações residentes em caso de acidente grave na via.

16) do teor do parecer do Ministério do Ambiente deverá ser dado conhecimento às Câmaras Municipais de Esposende e Barcelos, salientando-se a necessidade de se proceder à alteração/revisão dos respectivos PDM, tendo como objectivo a integração do eixo viário, e a consequente reordenação do espaço;

17) a JAE deverá analisar a necessidade de restabelecimento do caminho agrícola de acesso a algumas propriedades, a Este da Igreja da Sr^a do Amparo.

COMISSÃO DE AVALIAÇÃO DO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL
SOBRE O PROJECTO "IC 1 - PÓVOA DE VARZIM / APÚLIA, ALTERAÇÃO
ENTRE O KM 7+400 E O FINAL"
(Projecto de Execução)

Direcção-Geral do Ambiente

João Sousa

Instituto da Água

Abel

Instituto da Conservação da Natureza

Pelo representante D. Carlos Albuquerque

João Sousa

Instituto de Meteorologia

Clara Leão de Freitas

Instituto de Promoção Ambiental

Miguel Romão

Comissão de Coordenação da Região do Norte

João Paulo Pereira de Silva Barbosa