



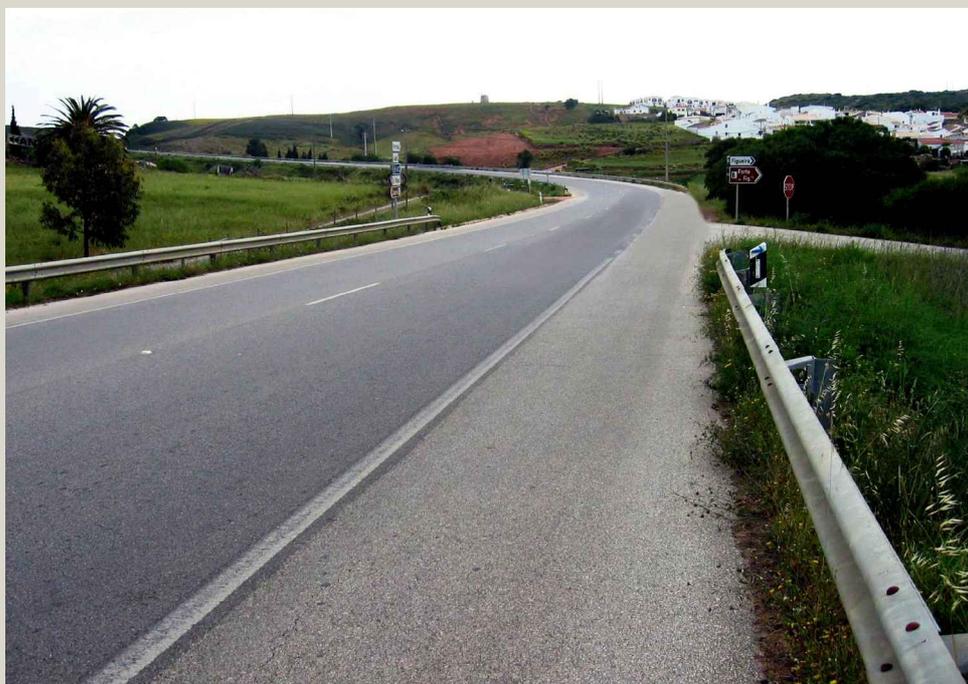
**MOPTC**



Estradas de Portugal, S.A.



ROTAS DO  
ALGARVE LITORAL



## **SUBCONCESSÃO ALGARVE LITORAL LANÇO 2.1.j)**

### **PROJECTO DE EXECUÇÃO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL**

### **VOLUME I - RESUMO NÃO TÉCNICO**



**DRAGADOS**



**RODOVIAS DO ALGARVE LITORAL, ACE**







## SUBCONCESSÃO ALGARVE LITORAL

### LANÇO 2.1.J) EN 125 – VARIANTE DE OLHÃO

#### ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

#### VOLUME I – RESUMO NÃO TÉCNICO

JUNHO DE 2011



**SUBCONCESSÃO ALGARVE LITORAL**  
**LANÇO 2.1.J) EN 125 – VARIANTE DE OLHÃO**  
**ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL**  
**VOLUME I – RESUMO NÃO TÉCNICO**

**APRESENTAÇÃO**

A ARQPAIS, Consultores de Arquitectura Paisagista e Ambiente, Lda., apresenta o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) relativo ao projecto rodoviário do Lanço 2.1.j) EN125 – Variante a Olhão, em fase de Projecto de Execução, integrado na Subconcessão do Algarve Litoral, adjudicada pelas Estradas de Portugal, S.A. ao GR – Grupo Rodoviário Algarve Litoral, tendo o mesmo ficado responsável também pela elaboração dos projectos que lhe estão associados.

O presente EIA foi adjudicado à ARQPAIS, Lda., tendo sido elaborado no respeito pela legislação ambiental aplicável em vigor, nomeadamente o Decreto-lei n.º 69/2000, de 3 de Maio (rectificado pela Declaração n.º 7-D/2000, de 30 de Junho e parcialmente revogado pelo Decreto-lei n.º 74/2001, de 26 de Fevereiro), com a última redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro e Declaração de Rectificação n.º 2/2006, de 6 de Janeiro, sendo composto pelo Relatório Síntese, pelo presente **Resumo Não Técnico** e pelos Anexos Técnicos.

Na elaboração do presente estudo, a ARQPAIS, Lda., contou com a colaboração e apoiou-se nos estudos elaborados pela EPTISA, autora do projecto rodoviário. Contou ainda com a colaboração de especialistas de reconhecida competência em diversas áreas ambientais, os quais prestam habitualmente a sua colaboração a esta empresa.

Lisboa, Junho de 2011

ARQPAIS, Consultores de Arquitectura Paisagista e Ambiente, Lda.

Otilia Baptista Freire

(Directora Técnica)





**SUBCONCESSÃO ALGARVE LITORAL**  
**LANÇO 2.1.J) EN 125 – VARIANTE DE OLHÃO**  
**ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL**  
**VOLUME I – RESUMO NÃO TÉCNICO**

**ÍNDICE**

	<u>Pág.</u>
1. INTRODUÇÃO.....	1
2. O PROJECTO EM ESTUDO .....	2
3. CARACTERIZAÇÃO AMBIENTAL DA ÁREA DE ESTUDO E PRINCIPAIS IMPACTES AMBIENTAIS E MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO .....	8
4. CONCLUSÃO FINAL.....	19



## 1. INTRODUÇÃO

O presente documento constitui o Resumo Não Técnico referente ao Projecto de Execução do Lanço 2.1.j) EN125 – Variante a Olhão, integrante da Subconcessão do Algarve Litoral.

O Proponente do Projecto é a Rotas do Algarve Litoral, SA, sendo a entidade licenciadora a EP - Estradas de Portugal, SA.

O Projecto de Execução foi desenvolvido pela empresa EPTISA, SA, e o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) foi realizado pela ARQPAIS - Consultores de Arquitectura Paisagista e Ambiente, Lda., tendo contado com a colaboração de especialistas de reconhecida competência em diversas áreas ambientais.

O presente EIA, tem por objectivo a análise ambiental do projecto referido e foi efectuado com vista ao cumprimento da legislação em vigor sobre Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), nomeadamente o Decreto-lei n.º 69/2000, de 3 de Maio (rectificado pela Declaração n.º 7-D/2000, de 30 de Junho e parcialmente revogado pelo Decreto-lei n.º 74/2001, de 26 de Fevereiro), com a última redacção dada pelo Decreto-lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, regulamentado através da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril.

O estudo elaborado pretende analisar as implicações ambientais do projecto, com o objectivo de determinar os principais impactes ambientais decorrentes da sua execução e indicar as principais medidas de minimização, passíveis de implementação, para os impactes previstos, para as três Alternativas de traçado desenvolvidas.

Na elaboração do Estudo foram considerados os seguintes parâmetros ambientais: Geologia e Geomorfologia, Solos e Aptidão Agrícola, Clima, Recursos Hídricos (superficiais e subterrâneos), Qualidade do Ar, Ambiente Sonoro, Sistemas Ecológicos (Flora e Fauna), Património Cultural, Paisagem, Planeamento e Gestão do Território e Componente Social e Resíduos.

O Estudo de Impacte Ambiental é composto por um Relatório Técnico, por um volume de Peças Desenhadas e por um volume de Anexos Técnicos. Foi igualmente desenvolvido o Projecto de Integração Paisagística.

O presente EIA foi elaborado entre Setembro de 2010 (início dos primeiros estudos de viabilidade) e Junho de 2011.

## 2. O PROJECTO EM ESTUDO

### 2.1. LOCALIZAÇÃO

A Variante a Olhão localiza-se na NUT II e III – Algarve, abrangendo o concelho de Olhão e as freguesias de Pechão e Quelfes, como se pode verificar pela figura seguinte:

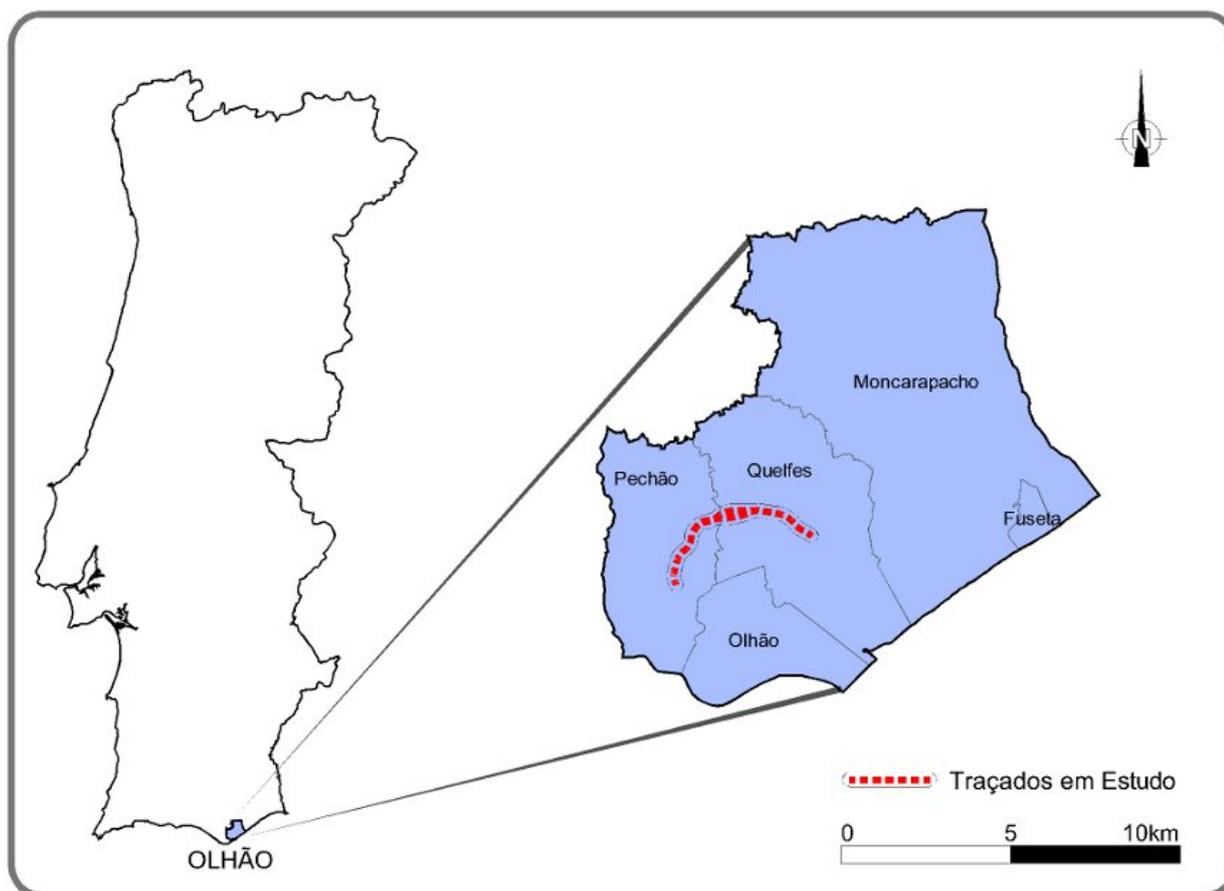


Figura 1 - Implantação do projecto à escala nacional e concelhia

### 2.2. JUSTIFICAÇÃO DO PROJECTO

A EN125/ER125 desenvolve-se transversalmente na Região do Algarve entre Vila do Bispo e Vila Real de Santo António, assumindo um carácter estruturante visto que possibilita as ligações entre os principais centros urbanos do litoral e, através das suas ligações transversais com vias da rede principal e complementar, movimentos intra e supra-regionais. A sua articulação com a A22/Via do Infante de Sagres permite deslocações intra-regionais de longo curso e de ligação a Espanha em Vila Real de Santo António, bem como movimentos supra-regionais em direcção a Norte pela A2 em Paderne, pelo IC1 em Lagoas e pelo IC27 em Castro Marim.

A evolução socioeconómica da Região do Algarve levou a que o desenvolvimento urbano na envolvente da EN/ER125 a transformasse numa via eminentemente urbana, conduzindo a níveis de serviço muito reduzidos, a uma baixa segurança de circulação e ao surgimento de zonas de conflito, com muitos pontos negros de sinistralidade rodoviária.

Neste sentido, a Subconcessão do Algarve Litoral visa requalificar a EN/ER125 potenciando a sua função enquanto via estruturante, melhorando as condições de circulação numa via que regista níveis de tráfego muito elevados, aumentando as condições de segurança de circulação na 2ª via com maior índice de sinistralidade do País e, da mesma forma, potenciar a requalificação urbana e paisagística na envolvente e promover o ordenamento urbano.

A melhoria das condições de circulação passa pela redução dos tempos de percurso obtida através do aumento da velocidade média de circulação. Esta redução nos tempos de percurso pode atingir os 19% nos troços onde se prevê a construção de Variantes, sendo considerado um aspecto fortemente positivo no contexto regional e correspondendo a cerca de 2,6 milhões de horas anuais que serão poupadas nas deslocações.

Da mesma forma, a uniformização dos perfis transversais e a adopção de medidas específicas traduzir-se-á na melhoria global das condições de segurança na EN/ER125 que, aliada à retirada de tráfego dos centros urbanos atravessados resultante da construção de variantes, tem como objectivo a redução global em 35% da sinistralidade grave e da sinistralidade em todas as zonas que originaram vítimas mortais em 2007.

No tocante à requalificação urbana e paisagística da via, esta será obtida através da introdução de elementos mais humanizados, nomeadamente de passeios, iluminação pública e de “cor” através da definição criteriosa de elementos vegetais. Por outro lado, irá procurar-se uma melhor definição de zonas de transição à entrada das povoações, bem como da alteração das características do pavimento possibilitando a distinção entre zonas de atravessamento urbano, a melhoria da aderência e da capacidade de atenuação do ruído.

Neste contexto, procurar-se-á igualmente disciplinar os percursos de peões e os acessos secundários, bem como criar zonas de estacionamento lateral e ordenado.

Adicionalmente, a regulação e controlo de acessos de e para a EN/ER125, a redução da pressão urbanística ou a criação de zonas de protecção acústica visam a requalificação urbana em redor da via.

Desta forma, o Lanço 2.1j) EN125 – Variante a Olhão vai ao encontro dos objectivos fundamentais da Subconcessão do Algarve Litoral, possibilitando a manutenção do tráfego de longo curso entre Faro e Tavira/Vila Real de Santo António e Portimão e, simultaneamente, evitar o atravessamento da zona urbana de Olhão, melhorando as condições de circulação neste trecho da via bem como da segurança nos percursos locais e pedonais no centro da via, bem como a sua integração no território através da integração paisagística.

### 2.3. ANTECEDENTES

O Projecto de Execução do Lanço 2.1j) EN125 – Variante a Olhão é um dos projectos de vias a construir de raiz contempladas na Subconcessão do Algarve Litoral, tendo como objectivo fundamental a definição de uma alternativa à actual EN125 na travessia de Olhão, melhorando quer as condições de segurança de circulação, quer os próprios níveis de serviço em causa.

Esta Variante a Olhão foi objecto de um Estudo Preliminar da responsabilidade da Estradas de Portugal, S.A. em Dezembro de 2007, tendo sido apresentada pelo Grupo Rodoviário Algarve Litoral a sua oferta em fase de BAFO (Best And Final Offer) com a manutenção do traçado anteriormente desenvolvido em Dezembro de 2008.

Posteriormente, com o aprofundamento do conhecimento do terreno, foi desenvolvida uma solução rodoviária optimizada, sobre a qual foi elaborada uma Nota Técnica Ambiental para identificação das principais condicionantes ao desenvolvimento do Projecto, bem como os principais impactes resultantes da sua implantação. Esta Nota Técnica concluía que os principais impactes resultariam da interferência com áreas agrícolas, sendo que a interferência no sector poente com os limites do Parque Natural da Ria Formosa – e no caso também com o Sítio de Interesse Comunitário PTCO0013 Ria Formosa/Castro Marim, com a Zona de Protecção Especial PTZPE0017 e com a Área Importante para a Avifauna (IBA) PT0033 Ria Formosa – é igualmente destacada, não pela afectação de valores ecológicos relevantes, mas pelas limitações à abertura de acessos temporários à obra. Da mesma forma, é realçada a previsão de um espaço canal para a implantação da via no PDM de Olhão.

Face à interferência com as referidas áreas classificadas, foi solicitado parecer ao Instituto da Conservação da Natureza e Biodiversidade (ICNB) sobre o projecto, tendo esta entidade indicado que, face à interferência verificada, o Projecto se enquadrava na alínea e) do n.º 10 do Anexo II do Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, pelo que estaria sujeito a procedimento formal de Avaliação de Impacte Ambiental.

Adicionalmente, resultaram desse processo de consultas efectuado um considerável volume de exposições de moradores/proprietários rurais da área de influência directa e próxima do traçado, que se opunham ao traçado proposto, no sentido em que este inviabilizava áreas agrícolas relevantes no contexto local e se desenvolvia a uma grande proximidade a habitações, sendo que a área mais crítica do traçado correspondia à zona de Brancanes.

Como resposta a esta situação e no sentido da procura de uma solução consensual, procedeu-se ao desenvolvimento de uma solução alternativa que, na zona mais crítica do traçado correspondente à supracitada zona de Brancanes, se desenvolvia mais a sul que a inicialmente proposta.

À semelhança do sucedido relativamente à primeira versão da Variante a Olhão, também no caso da alternativa com desenvolvimento mais a sul, houve lugar a mais exposições de moradores contra o traçado proposto (a sul), pronunciando-se no sentido da adopção da solução anteriormente desenvolvida, por norte.

Face ao impasse resultante desta situação, foi do entendimento da Estradas de Portugal, SA e do Grupo Rodoviário do Algarve Litoral que deveria ser apresentada uma terceira solução, com desenvolvimento intermédio relativamente às duas soluções rodoviárias anteriormente apresentadas. Neste sentido, procedeu-se à uniformização dos troços inicial e final da Variante, sendo consideradas três alternativas na zona de Brancanes, uma a norte, outra a sul e uma intermédia que acompanha o eixo definido em sede de Plano Director Municipal.

Assim, o traçado actualmente apresentado resulta do necessário desenvolvimento da solução apresentada em fase BAFO e fases subsequentes, otimizando as condições de inserção do traçado no terreno e a articulação com a rede viária existente, quer através da implantação de Rotundas, quer da implantação de restabelecimentos e caminhos paralelos, diferindo no trecho compreendido, genericamente, entre o km 1+675 e 3+850, com a consideração das três alternativas de traçado anteriormente referidas.

Assim, considerando o teor do parecer do ICNB e o enquadramento legal do Projecto, foi desenvolvido o Estudo de Impacte Ambiental do qual o presente Resumo Não Técnico faz parte.

#### **2.4. DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO PROJECTO**

O traçado da Variante a Olhão desenvolve-se ao longo de cerca de 5 700 m, contornando a área urbana de Olhão de forma semi-circular. Esta estrada inicia-se na futura Rotunda 1 ao km 111 da EN125, junto ao Torrejão e termina na rotunda existente entre a EN125 e a EN398, ao km 116 da EN125.

A Variante a Olhão apresenta, no trecho inicial, uma orientação genérica sul-norte e termina com uma orientação noroeste-sudeste.

No seu trecho inicial, o traçado desenvolve-se paralelamente ao actual acesso, contornando uma área de estufas presente adjacente à referida via, cruzando-a próximo do km 1+025, quando inflecte para nordeste, desenvolvendo-se sobre o caminho existente, estando previsto o Restabelecimento 1 para garantir a manutenção da ligação entre o referido caminho em outro acesso local.

A via assume posteriormente a orientação sul - norte, contornando uma zona habitacional até se interligar com a EN2-6 a sudeste de Belmonte, na Rotunda 2 ao km 1+675.

Posteriormente, a Variante a Olhão apresenta três alternativas distintas (designadas Alternativa 1, Alternativa 2 e Alternativa 3), com desenvolvimentos próprios e restritas ao trecho da via compreendido entre a referida rotunda 2 e a rotunda 3 com a EM516. Todas as alternativas consideradas assumem orientações semelhantes até à proximidade do lugar de Arronchela, sendo que as Alternativas 1 e 3 inflectem para norte e a Alternativa 2 mantém a mesma directriz, cruzando um caminho rural cuja manutenção é assegurada pela Passagem Inferior 1 (km 2+774 da Alternativa 1, km 2+730 da Alternativa 2 e km 2+774 da Alternativa 3), sendo considerada outra Passagem Inferior nas Alternativas 1 e 2 aos km 3+180 e 3+130 respectivamente, restabelecendo um caminho rural. Refira-se que a Alternativa 1 é a que

apresenta, neste trecho, o desenvolvimento mais por norte, sendo que a Alternativa 2 é a que se desenvolve mais a sul, mais próximo do limite do perímetro urbano de Olhão, enquanto a Alternativa 3 apresenta um desenvolvimento intermédio, mas mais próximo da Alternativa 1.

Após o atravessamento do referido caminho rural, as três alternativas consideradas mantêm a sua orientação genérica poente-nascente até à intersecção da EM516, onde se prevê a implantação da Rotunda 3, entre uma urbanização recente e Montemor (km 3+875 da Alternativa 1, km 3+850 da Alternativa 2 e km 3+850 da Alternativa 3).

A partir deste ponto, o Projecto volta a considerar apenas uma solução de traçado, assumindo uma orientação oeste - este até à Rotunda 4, que estabelece a interligação da Variante a Olhão com o CAM provisoriamente previsto (Centro de Assistência e Manutenção), o cemitério e a Azinhaga da Patinha, inflectindo posteriormente para noroeste - sudeste até ao final, na Rotunda de interligação entre a EN125 e a EN398, ao km 116 da EN125. Refira-se que ao km 5+500 se prevê uma ligação entrada e saída na mão para o lado norte, de modo a possibilitar o acesso à Variante.

As características geométricas da Variante a Olhão respeitam os parâmetros definidos para uma velocidade base de 80 km/h.

Como foi referido anteriormente, a Variante a Olhão prevê a construção de quatro rotundas: Rotunda 1 (interligação com a EN125), Rotunda 2 (interligação com a EN2-6), a Rotunda 3 (ligação com a EM516) e a Rotunda 4 (ligação com a Azinhaga da Patinha) apresentando características semelhantes em planta, nomeadamente o raio (a Rotunda 1 apresenta um raio de 30 m, enquanto que as restantes apresentam um raio de 28 m). Esta via prevê ainda ligações associadas às rotundas, bem como restabelecimentos e caminhos paralelos (Alternativa 1: 3 restabelecimentos e 9 caminhos paralelos; Alternativa 2: 4 restabelecimentos e 6 caminhos paralelos; Alternativa 3: 3 restabelecimentos e 9 caminhos paralelos),

A Variante apresenta um perfil transversal tipo com uma faixa de 7,00 m de largura, composta por duas vias de 3,50 m (uma por sentido), com bermas exteriores pavimentadas de 2,50 m. As rotundas apresentam faixa de rodagem com 10,00 m, berma esquerda pavimentada com 1,00 m e direita com 1,00 m.

Complementarmente e tendo em consideração o Estudo de Tráfego desenvolvido, estima-se o Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) apresentado no quadro seguinte:

Quadro 3.1 - Tráfego estimado para a EN125 – Variante a Olhão

Ano	Cenário Central Base - TMDA				
	Lig-C1	Pes-C2	Pes-C3	Pes-C4	Total
2011	18.033	463	68	222	18.786
2012	18.158	463	68	222	18.911
2013	18.284	463	68	222	19.038
2014	18.411	463	68	222	19.165
2015	18.538	464	69	222	19.293

Quadro 3.1 - Tráfego estimado para a EN125 – Variante a Olhão

Ano	Cenário Central Base - TMDA				
	Lig-C1	Pes-C2	Pes-C3	Pes-C4	Total
2016	18.667	464	69	222	19.422
2017	18.796	464	69	222	19.551
2018	18.988	468	70	224	19.750
2019	19.182	473	70	226	19.951
2020	19.378	477	71	228	20.154
2021	19.576	481	71	231	20.359
2022	19.776	485	72	233	20.566
2023	19.864	489	72	234	20.660
2024	19.953	492	73	236	20.754
2025	20.042	496	73	238	20.849
2026	20.132	499	74	239	20.944
2027	20.222	503	74	241	21.040
2028	20.425	508	75	243	21.251
2029	20.630	513	75	245	21.464
2030	20.838	518	76	248	21.679
2031	21.047	522	77	250	21.897
2032	21.259	527	78	252	22.116
2033	21.435	532	78	254	22.300
2034	21.613	536	79	257	22.485
2035	21.792	541	80	259	22.672
2036	21.973	546	80	261	22.860
2037	22.156	550	81	263	23.050
2038	22.340	555	82	265	23.242

Todas as alternativas consideradas apresentam um *deficit* de terras, sendo muito maior nos casos das Alternativas 1 e 2 que no caso da Alternativa 3. Isto implica a necessidade de recorrer a manchas de empréstimo, estimando-se os volumes necessários em cerca de 95.720 m<sup>3</sup> no caso da Alternativa 1, cerca de 70.650 m<sup>3</sup> no caso da Alternativa 2 e apenas 4.454 m<sup>3</sup> no caso da Alternativa 3. Da mesma forma, alguns dos materiais a escavar para a construção da via não são adequados para os taludes, pelo que terão de ser enviados a vazadouro, sendo os valores em causa compreendidos entre os 2.100 m<sup>3</sup> e os 2.300 m<sup>3</sup>.

No seu desenvolvimento, a Variante a Olhão interfere com diversas infra-estruturas e serviços, destacando-se a este respeito as infra-estruturas associadas ao abastecimento de água, as infra-estruturas de saneamento e as infra-estruturas de transporte de energia.

### **3. CARACTERIZAÇÃO AMBIENTAL DA ÁREA DE ESTUDO E PRINCIPAIS IMPACTES AMBIENTAIS E MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO**

#### **3.1. GEOLOGIA E GEOMORFOLOGIA**

Do ponto de vista geomorfológico, a Variante a Olhão enquadra-se na banda de interligação entre a planície aluvial costeira que se estende a sul, caracteriza por apresentar uma superfície muito plana, com uma ligeira pendente inferior a 1°, à costa actual, com uma cota máxima de 5 metros sobre o nível do mar e, os suaves relevos com montes de cumes arredondados da frente meridional das serras mesozóicas, com cotas superiores aos 20 metros.

No desenvolvimento da Variante são atravessadas formações aluvio-coluionares do Quaternário (argilas silto-arenosas e siltes argilo-arenosos), formações detríticas do Plioquaternário (formações detríticas de fácies marinhas e continentais, com argilas, grés e lutitas arenosas e argilosas, com cascalhos, siltitos, margas e calcários margosos), formações siltíticas do Miocénico (siltes argilosos com indícios de areia), formações carbonatadas do Miocénico inferior (calcários bioscáticos e calcarenitos) e formações carbonatadas do Cretácico superior (formações rochosas calcárias e dolomíticas).

Não se verifica a interferência do traçado com áreas afectas a recursos geológicos ou energéticos, nascentes ou valores geológicos reconhecidos.

Os impactes sobre a geologia e geomorfologia são originados pelas alterações provocadas pelos aterros e escavações na morfologia da área em estudo e nas formações geológicas afectadas. Considerando as características da área de estudo e da via em causa, verifica-se que os aterros e escavações previstos são de reduzidas dimensões, pelo que os impactes decorrentes da obra são negativos, mas pouco significativos e de magnitude reduzida, sendo que neste contexto a **Alternativa 1** apresenta uma altura máxima de escavação de 4 m e de aterro de 7,5 m, a **Alternativa 2** uma altura máxima de escavação de 5 m e de aterro de 8 m e a **Alternativa 3** uma altura máxima de escavação de 10 m e de aterro de 7 m, podendo inferir-se que a **Alternativa 1** é marginalmente mais favorável que as restantes no que a este aspecto diz respeito.

Complementarmente e dada a necessidade de recorrer a materiais de empréstimo considera-se que o impacte daqui decorrente só será negativo no caso de o material a utilizar não ser proveniente de explorações activas e houver necessidade do recurso a manchas de empréstimo novas, considerando-se um impacte positivo a reutilização de material escavado na construção dos aterros. Neste contexto, a **Alternativa 3** é claramente a mais favorável, uma vez que a necessidade do recurso a manchas de empréstimo é substancialmente menor (cerca de 4.400 m<sup>3</sup>) que nas restantes Alternativas consideradas (cerca de 95.700 m<sup>3</sup> no caso da Alternativa 1 e 70.650 m<sup>3</sup> no caso da Alternativa 2).

### 3.2. SOLOS E APTIDÃO AGRÍCOLA

Na área de desenvolvimento da Variante a Olhão identificaram-se diversas unidades de solos – Solos Incipientes (subunidade Aluviossolos, Litossolos e Regossolos), Solos Litólicos (subunidade Solos Litólicos Não Húmicos), Solos Calcários (subunidades Calcários Pardos e Calcários Vermelhos) e Solos Argiluvitados Pouco Insaturados (subunidade Solos Mediterrâneos Vermelhos e Amarelos de Materiais não Calcários).

Do ponto de vista da Aptidão Agrícola, são de destacar os Aluviossolos que apresentam uma classe de capacidade de uso agrícola A, sendo integrados na Reserva Agrícola Nacional (RAN), o mesmo se verificando no tocante aos Solos Calcários Pardos e Solos Calcários Vermelhos e aos Solos Mediterrâneos Vermelhos e Amarelos, sendo que cerca de 63,8% da área estudada se inclui das classes **A** e **B** de aptidão agrícola do solo.

Os principais impactes decorrentes da execução do Projecto ocorrem na fase de construção e prendem-se com a afectação directa e permanente dos solos, alterando as suas capacidades físicas e impedindo que sejam utilizados na agricultura, sendo que as Alternativas em apreço apresentam áreas de afectação total muito semelhantes entre si e, consequentemente, nos valores totais de afectação das manchas de solos mais importantes e que apresentam maior aptidão agrícola. Efectivamente, no caso da **Alternativa 1** são afectados directamente 4,2 hectares de solos **A** e 7,5 hectares de solos **B**, enquanto que no caso da **Alternativa 2** estas afectações correspondem a 4,1 hectares e a 7,6 hectares respectivamente. No caso da **Alternativa 3**, as afectações totalizam 4,2 hectares e 7,1 hectares (respectivamente de classe **A** e classe **B**).

Como principais medidas de minimização recomenda-se a que, para os locais de apoio à obra, sejam evitadas as áreas de RAN localizados na envolvente da área de projecto, devendo igualmente todas as acções de obra limitadas aos locais estritamente necessários de maneira a não afectar áreas adicionais. Da mesma forma, as terras decapadas devem ser usadas no revestimento dos taludes.

### 3.3. CLIMA

Para caracterizar o clima da região onde se insere a Variante a Olhão, usaram-se os dados relativos à Estação Climatológica de Faro/Aeroporto, com o clima a poder ser classificado como temperado húmido com Verão seco e quente, com a época mais quente do ano a corresponder ao Verão (Julho) e com a época mais chuvosa a corresponder ao período entre Outubro e Abril.

É uma zona onde o vento sopra predominantemente de noroeste, mas onde é o vento de leste o que atinge maiores velocidades.

Trata-se de uma zona com alguma humidade e onde esta não apresenta uma variação muito significativa ao longo do ano, variando entre os máximos de Janeiro (84%) e os mínimos de Agosto (55%), sendo muito pouco provável a

ocorrência de granizo ou neve. O nevoeiro é mais frequente, ocorrendo em média 5,0 dias por ano, havendo o registo de 14,4 dias de trovoadas por ano.

Para a zona em causa nunca se regista um excesso de água e ocorre mesmo um *deficit* entre Abril e Outubro.

No que diz respeito a impactes da via sobre o clima, considerando a extensão e as outras características do Projecto como sejam os aterros e as escavações previstas, não se considera a ocorrência de impactes.

### 3.4. RECURSOS HÍDRICOS

A Variante a Olhão desenvolve-se na bacia hidrográfica das ribeiras do Algarve na proximidade da ria Formosa e mais especificamente nas bacias hidrográficas das ribeiras de Bela-Mandil e de Marim. As linhas de água transpostas pelas Alternativas consideradas para a Variante a Olhão apresentam um carácter sazonal, com um caudal muito reduzido ou nulo nos períodos mais secos. De modo a transpor as linhas de água que se desenvolvem na área foram considerados os órgãos de drenagem adequados às características das linhas de água.

Ao nível dos recursos hídricos subterrâneos, as Alternativas em estudo atravessam os seguintes sistemas aquíferos: Campina de Faro, Chão da Cevada – Quinta João de Ourém e S. João da Venda – Quelfes, os quais são maioritariamente recarregados directamente através da precipitação.

Os impactes resultantes da fase de construção podem ser qualitativos ou quantitativos. Os impactes qualitativos, ou seja, que podem induzir à alteração da qualidade da água, resultam essencialmente das seguintes actividades: movimentação de terras; exploração do(s) estaleiro(s) e áreas associadas e movimentação da maquinaria afecta à obra.

Ao nível da quantidade a afectação pode decorrer da movimentação de terras, as quais tanto podem influenciar o caudal nas linhas de água (em resultado da modelação natural do terreno) como o nível freático das águas subterrâneas (em resultado da execução de aterros – com aumento da área de infiltração, e de escavações – com possível aumento da interferência com o nível freático). Contudo, e tendo em consideração a informação do Estudo Geológico e Geotécnico, não é expectável que as escavações intersectem níveis da água subterrânea.

Complementarmente, com a construção da via poderá verificar-se a interferência com infra-estruturas existentes no local associadas à rega e aos sistemas de abastecimento e de drenagem e tratamento de águas residuais. As infra-estruturas afectadas serão devidamente restabelecidas pelo que o impacte resultante é temporário e minimizável.

Na fase de exploração os principais impactes sobre os recursos hídricos prendem-se com a drenagem das águas de escorrência que se avolumam na plataforma.

Assim, de modo a avaliar o real impacte e a adequabilidade das medidas de minimização preconizadas foi definido um Plano de motorização a aplicar antes da fase de construção e durante as fases de construção e de exploração.

Sintetizando e tendo em consideração os impactes identificados, verificou-se que a Alternativa 1 se apresenta como a ligeiramente mais desfavorável na medida em que intercepta um ponto de água que as demais alternativas não afectam.

### 3.5. QUALIDADE DO AR

Junto da futura Variante de Olhão as áreas mais sensíveis à poluição atmosférica incluem edifícios de habitação, encontrando-se alguns deles muito próximos da via, sendo a qualidade do ar boa.

As principais fontes poluentes identificadas incluem o tráfego rodoviário na EN125, EN2-6, EM516 e EN398.

Durante a sua construção, o projecto será responsável pela emissão de poluentes para a atmosfera (dos quais se destacam as partículas em suspensão), da qual resultará um impacte negativo significativo mas temporário, sendo que a pavimentação da via é um impacte negativo pouco significativo.

Na fase de exploração, a circulação de veículos na variante será responsável pela emissão de poluentes, prevendo-se que origine alterações na qualidade do ar nas imediações da via, não sendo de esperar a ocorrência de impactes negativos muito significativo na qualidade do ar.

Em termos comparativos, a Alternativa 3 é ligeiramente mais favorável que as restantes por interferir com menos receptores sensíveis.

### 3.6. AMBIENTE SONORO

De modo a fazer a caracterização do ambiente sonoro na zona onde será construída a Variante a Olhão, foi realizada uma campanha de medição de ruído ambiente e feita a caracterização acústica dos receptores sensíveis ao ruído localizados na envolvente da zona da futura estrada. Os resultados obtidos indicam que o ambiente sonoro na área varia entre o pouco e o muito pouco perturbado devido essencialmente ao tráfego rodoviário na EN125, na EN2-6 e na EN398.

Para determinar os impactes ao nível do ruído, foi aplicado um modelo matemático que indica a evolução do ruído ambiente com base, entre outros factores, no volume de tráfego estimado ao longo do tempo ou na velocidade média de circulação.

De acordo com os resultados obtidos prevê-se o incumprimento dos limites legais aplicáveis (Ausência de Classificação Acústica) por parte do Ruído Resultante do Projecto da Variante a Olhão, e a respectiva ocorrência de Impactes Significativos, no ano intermédio, em 47 Receptores individualizados na **Alternativa 1**, 39 Receptores individualizados na **Alternativa 2** e 43 Receptores individualizados na **Alternativa 3**.

Do ponto de vista comparativo, a **Alternativa 2** é mais favorável que as restantes alternativas em apreço visto implicar um menor número de receptores afectados pela sua implantação e exploração.

De modo a minimizar os impactes acústicos, preconiza-se a implantação de medidas de minimização acústicas, nomeadamente o recurso a pavimento menos ruidoso (definido no projecto de pavimentação) e de barreiras acústicas (8 no caso da **Alternativa 1**, 7 no caso da **Alternativa 2** e 9 no caso da **Alternativa 3**), salientando-se que os Mapas Estratégicos de Ruído, e os Planos de Acção, necessários para a Variante, dado tratar-se, previsivelmente, de uma Grande Infra-estrutura de Transporte Rodoviário (mais de 3000000 de passagens de veículos por ano), tenham especial atenção a alguns dos receptores identificados que não apresentam impacte negativo significativo no ano de abertura da via mas que no ano intermédio apresentam incumprimento dos limites legais.

### 3.7. SISTEMAS ECOLÓGICOS

O descritor dos sistemas Ecológicos abrangeu uma compilação dos valores florísticos e faunísticos existentes na região, embora as amostragens tenham sido direccionadas para determinadas espécies/grupos alvo: habitats prioritários do Decreto-lei n.º 140/99 de 24 de Abril com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 49/2005 de 24 de Fevereiro; espécies florísticas de interesse comunitário e prioritário e comunidade de aves.

No que concerne às grandes condicionantes ao projecto, verifica-se que a parte inicial e final da área em estudo estão inseridas na Área Protegida do Parque Natural da Ria Formosa, sendo que o traçado em análise intercepta esta área do km 0+000 ao km 0+500, assim como a sua parte final é coincidente com o limite do Parque Natural. Localiza-se ainda a menos de 1 km da ZPE - Ria Formosa (PTZPE0017) e do SIC - Ria Formosa/Castro Marim (PTCON0013).

A vegetação climácica da área em estudo encontra-se bastante alterada, sendo praticamente inexistente devido à acção da actividade agrícola e zonas urbanas próximas e outras infra-estruturas lineares, nomeadamente a EN125, que provocaram profundas transformações na paisagem natural. O traçado desenvolve-se essencialmente sobre áreas de pomares de laranja, alfarroba e olivais, com uma marcada presença humana, mesmo na área agrícola coincidente com o Parque Natural da Ria Formosa.

A cartografia dos biótopos e habitats permitiu identificar 11 biótopos presentes na área em estudo. As áreas de pomar misto são as áreas dominantes, seguidas pelas áreas de mosaico agrícola e de pomar – laranjal, sendo que as restantes têm menor expressão. Importa referir que em nenhum dos biótopos cartografados foi verificada a presença de Habitats Classificados.

Relativamente à Fauna, atribuem-se à área de apreciação de 8 espécies de anfíbios (2 confirmadas em trabalho de campo), 15 espécies de répteis (2 confirmadas em trabalho de campo), sendo que 2 possuem estatuto de conservação

desfavorável, 55 espécies de aves (27 confirmadas em campo), sendo que 8 possuem estatutos de conservação desfavorável 32 espécies de mamíferos, sendo que 5 possuem estatuto de conservação desfavorável.

No cômputo geral os biótopos observados não albergam habitats favoráveis à ocorrência de espécies com estatutos de conservação desfavorável, sendo apenas de registar a presença de passagem de algumas espécies sensíveis de avifauna. Ressalva-se porém, que dada a perturbação já verificada pela actual EN125, não será expectável um impacte significativo da implantação do novo traçado.

Os impactes resultantes da implantação e exploração da nova rodovia foram devidamente qualificados e quantificados, sendo classificados como pouco significativos. Este facto fica a dever-se ao elevado grau de intervenção antrópica verificado, conduzindo a uma ausência de valores relevantes de um modo global. A este respeito refere-se que a interferência com o Parque Natural da Ria Formosa processa-se numa área sem interesse para a conservação, não colidindo com os valores de conservação do mesmo.

Comparativamente, as Alternativas em análise interferem, genericamente, com os mesmos biótopos em extensões muito semelhantes, sendo que as diferenças identificadas são pouco relevantes e não possibilitam a definição, no caso do factor ambiental em apreço, de uma hierarquia de alternativas.

Face à localização do projecto e no âmbito de o tornar o menos lesivo possível para os valores ecológicos locais, foram sugeridas uma série de medidas de minimização gerais e, especificamente para as espécies com maior interesse de conservação, de forma a salvaguardar o património natural da área em questão.

### **3.8. PATRIMÓNIO CULTURAL**

Os trabalhos arqueológicos executados revelaram a existência de **doze** ocorrências patrimoniais na área de estudo (corredor 1000 m centrado nos eixos das Alternativas em análise), das quais **nove** se localizam na área de projecto (corredor de 400 m centrado nos eixos das Alternativas em estudo). Este conjunto é formado por uma nora, um forno de cal, um silo, uma ocorrência de achados isolados neo-calcolíticos, um sítio de vestígios de superfície paleolíticos e quatro sítios de vestígios de superfície modernos/contemporâneos.

Da análise das diferentes Alternativas consideradas, resulta que cada uma implicará a ocorrência de **três** situações de impacte negativo directo (no interior do perímetro de expropriação definido para cada Alternativa de traçado), não sendo possível, face ao valor patrimonial de cada uma das ocorrências interferidas, estabelecer uma hierarquia de Alternativas.

Perante os resultados obtidos nas prospecções de campo, as medidas de minimização patrimonial de impacte ao nível do património passam pela realização de acompanhamento arqueológico permanente e presencial durante as operações que impliquem todo o tipo de movimentação de terras (desmatação, escavações, terraplanagens, depósitos e empréstimo de inertes), quer estas sejam feitas em fase de construção, quer nas fases preparatórias, como a

instalação de estaleiros, abertura de caminhos ou desmatção. Adicionalmente e face à importância em termos patrimoniais das interferências verificadas, propõe-se anteriormente à obra, a realização de sondagens de diagnóstico nos troços onde se processam as interferências.

Após a desmatção do terreno, será necessário proceder a novas prospecções arqueológicas sistemáticas, no solo livre de vegetação, para confirmar as observações constantes neste texto e identificar eventuais vestígios arqueológicos, numa fase prévia à escavação.

### 3.9. PAISAGEM

O traçado em análise desenvolve-se na transição da superfície de aplanção da orla costeira, denominada Beira-Mar, e o relevo mais acidentado a norte, correspondente ao Barrocal Algarvio ou Beira Serra.

O traçado tem início na actual EN125, a ponte da cidade de Olhão, numa zona aplanada que oferece para além de uma maior disponibilidade hídrica, uma maior fertilidade, que se reflecte numa ocupação direccionada para as culturas de regadio onde proliferam estufas, viveiros e pomares explorados em regime intensivo.

À medida que o traçado avança para norte a agricultura de regadio perde expressão, dando lugar a uma policultura, onde alternam hortícolas, pomares de citrinos, figueiras, alfarrobeiras, oliveiras e amendoeiras. A agricultura, predominante, coexiste ainda com manchas de mato mediterrânico que neste local subsistem restringidas sobretudo às zonas menos acessíveis à actividade humana, encostas pedregosas e zonas mais altas.

A elevada pressão urbana exercida no litoral traduziu-se no crescimento exponencial dos principais núcleos urbanos, com destaque para Olhão, e no crescimento urbano disperso e desenfreado ao longo da rede viária, reflectindo-se numa redução da qualidade urbanística e numa desorganização do espaço. A suave morfologia, a natureza, o clima ameno e as extensas praias de areia potenciaram ainda a propagação de construções de segunda habitação ocupando de forma aleatória o território, diminuindo irreversivelmente o património cultural, ambiental e paisagístico desta paisagem algarvia.

No entanto, esta forte humanização do território extingue-se para norte, onde a orografia suave do barrocal ganha vigor na aproximação à Serra de Monte Figo que, sendo menos favorável à apropriação humana, se reveste sobretudo de carrascal e medronhal.

Assim, a suave morfologia da área de estudo permitindo uma melhor adaptação da estrada, com as suas exigências geométricas, ao relevo natural, determina que as alterações na paisagem sejam na sua maioria pouco significativas. A reduzida significância destas alterações, aliada não só à forte compartimentação do território por sebes vivas e muros, mas também a uma ocupação predominante, com presença de extracto arbóreo, implica que apesar da forte humanização do território afectado a nova estrada não se assuma como uma intrusão visual significativa.

Finalmente, deve-se referir que os impactes previstos serão minimizados pela implementação do Projecto de Integração Paisagística, que promoverá o enquadramento da variante na sua envolvente, através da sementeira e plantação de vegetação nas zonas dos taludes e nas rotundas.

### 3.10. OCUPAÇÃO ACTUAL DO SOLO, PLANEAMENTO E GESTÃO DO TERRITÓRIO

No que se refere à **Ocupação Actual do Solo**, e tendo em consideração a área de desenvolvimento da via a requalificar, verifica-se a interferência com as seguintes classes de ocupação do solo: classes agrícolas (onde se inserem as estufas, o mosaico agrícola, o olival, os pomares de citrinos e tradicionais de sequeiro e a vinha), classes de ocupação urbana (estradas e caminhos e ocupação habitacional) e ocupação florestal (pinhal, vegetação arbustiva baixa e vegetação rasteira).

Os principais impactes sobre a ocupação do solo são a alteração dos usos actuais e a sua substituição pela via em causa, ocorrendo logo na fase de obra. Da mesma forma, a perda de potencial económico das explorações pela perda de área ocupada pela via e a existência de parcelas sobrantes com áreas reduzidas sem viabilidade agrícola é outro dos impactes que ocorre sobre a ocupação do solo e verifica-se na fase de exploração da via.

Em virtude da extensão da variante e da área ocupada pela estrada, em termos globais os impactes são negativos mas pouco significativos e de magnitude reduzida, sendo mais importantes nos casos em que a interferência com as parcelas agrícolas leva à sua grande afectação e à perda de viabilidade das parcelas sobrantes.

Neste contexto, as três alternativas em apreço são muito semelhantes, afectando as mesmas classes de ocupação do solo, quer em termos qualitativos, quer em termos quantitativos, não sendo possível uma clara distinção entre as três.

Ao nível do **ordenamento do território**, da análise efectuada pode concluir-se que, O projecto da Variante de Olhão cumpre adequadamente a função de variante à EN125 na cidade de Olhão, assegurando o desvio do tráfego de atravessamento e a melhoria da mobilidade e da segurança.

Deste modo, o projecto favorece e contribui, ainda que de forma indirecta, para a concretização dos objectivos estratégicos definidos para a região Algarve por instrumentos como o PNPOT e o PROT Algarve.

Num curto trecho (cerca de 650 m) o projecto interfere com a Área de Protecção Complementar de Tipo I, estabelecida no Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa. A curta extensão da interferência, os usos actuais do solo na área afectada, e o próprio estatuto da Área de Protecção Complementar de Tipo I, permitiram concluir que a afectação constitui um impacte pouco significativo. Tal não obsta, porém, à necessária obtenção de parecer por parte do ICNB, IP.

A afectação de áreas agrícolas, alguns povoamentos de pinheiro e exemplares dispersos de sobreiro e azinheira não favorece a concretização dos objectivos gerais estabelecidos no Plano de Ordenamento Florestal do Algarve para a sub-região homogénea, “Litoral”. O impacte pode considerar-se entre pouco significativo a significativo.

Todas as soluções de projecto se desenvolvem no corredor definido no PDM de Olhão para a variante à EN125, pelo que, nesta perspectiva, o projecto está em conformidade com o PDM.

Na perspectiva da afectação dos usos do solo regulados pelo PDM verifica-se que o impacte na classe “Espaços agrícolas” tem uma magnitude moderada e é significativo.

O impacte na subcategoria “Espaços urbanos não estruturantes” tem uma magnitude reduzida e resulta apenas das **Alternativas 2 e 3**. No entanto, pode considerar-se entre pouco significativo a significativo, uma vez que a via irá impedir a eventual futura ocupação urbana dos espaços afectados, numa zona em que não há alternativas de espaços para urbanizar, uma vez que a alteração do uso do solo é bastante condicionada (solos de RAN).

O impacte noutras subcategorias, como sejam os “Espaços urbanizáveis a reestruturar” e os “Espaços de equipamentos e serviços” tem uma magnitude reduzida e é pouco significativo.

No que respeita às servidões e restrições de utilidade pública, os impactes mais relevantes resultam da ocupação de solos de Reserva Agrícola Nacional. O impacte tem uma magnitude moderada e é significativo, para qualquer das soluções.

A afectação de exemplares dispersos de sobreiro e azinheira, embora de magnitude reduzida, constitui um impacte significativo, tendo em conta o estatuto de protecção destas espécies.

Nas restantes condicionantes os impactes são pouco significativos, com excepção da interferência com apoios de infra-estruturas de transporte e distribuição de energia eléctrica, com a interferência com um apoio de uma linha de Alta Tensão pela **Alternativa 1**.

Relativamente à avaliação comparativa de alternativas, constatou-se que as três Alternativas consideradas não apresentam diferenças muito marcadas. Apenas em três factores foi possível identificar uma diferenciação suficientemente relevante para efectuar uma análise de alternativas. É o caso das subcategorias “Espaço agrícola condicionado I” e “Espaços urbanos não estruturantes”, bem como da afectação de solos de RAN.

No cômputo global concluiu-se que a **Alternativa 3** é ligeiramente mais favorável do que a **Alternativa 2** e que esta é ligeiramente mais favorável do que a **Alternativa 1**.

### 3.11. COMPONENTE SOCIAL

O traçado em estudo cumpre adequadamente a função de variante à EN125, que constitui o seu objectivo central, evitando o tráfego de atravessamento da cidade de Olhão, nomeadamente para os fluxos que se dirigem à A22, e nas direcções de Tavira ou Faro.

Como qualquer intervenção no território, o projecto provoca alguns impactes negativos significativos.

Atravessando maioritariamente áreas agrícolas, em grande parte inseridas em solos de Reserva Agrícola Nacional, o projecto provoca, globalmente, impactes negativos, directos e indirectos, certos, permanentes, irreversíveis, de magnitude moderada e significativos. À escala das explorações individuais ocorrem alguns impactes muito significativos, embora muito localizados.

Apesar da ocupação urbana, no território interferido pelo projecto, ter uma densidade muito baixa, o facto de o povoamento ser muito disperso condiciona os traçados. Assim, embora não ocorra nenhuma demolição de habitações, cerca de duas dezenas e meia de habitações encontram-se na faixa compreendida até 50 m da berma da via, situando-se, nalguns casos, a menos de 15 m. Em vários casos as áreas envolventes das habitações são também afectadas.

Deste modo, o projecto provoca, globalmente, impactes negativos, directos e indirectos, certos, permanentes, irreversíveis, de magnitude moderada e significativos. À escala das habitações individuais ocorrem alguns impactes muito significativos, embora muito localizados.

Enquanto projecto linear, a Variante de Olhão introduz, também, um significativo efeito de barreira no território atravessado, embora mitigado por restabelecimentos e caminhos paralelos. Este efeito tem especial incidência em áreas agrícolas, mas afecta também os tempos de acesso a algumas habitações e aglomerados.

Relativamente às alternativas de projecto em análise, verifica-se que não apresentam diferenças muito marcadas, uma vez que as três Soluções têm extensos trechos comuns e os trechos alternativos se desenvolvem muito próximo uns dos outros, dentro de um corredor de 400 m.

Da análise efectuada, e dentro dos limites de informação disponíveis para a realização do EIA, concluiu-se que a **Alternativa 3**, embora mais penalizadora do que a **Alternativa 2** no que respeita à afectação de habitações, é mais favorável do que esta Alternativa no que se refere ao valor das expropriações, e é a mais favorável das 3 Soluções relativamente à afectação de áreas agrícolas. Deste modo a **Alternativa 3** surge, globalmente, como a mais favorável, ainda que de forma pouco marcada.

A **Alternativa 1**, embora menos favorável ao nível da afectação de habitações, e menos favorável do que a Alternativa 3 no que se refere a áreas agrícolas, surge, no cômputo geral, como intermédia, por ser aquela em que o valor das expropriações é mais baixo.

A **Alternativa 2** é ligeiramente menos favorável do que as restantes, em função do impacte em áreas agrícolas e do valor mais elevado das expropriações.

### 3.12. RESÍDUOS

Os impactes associados à gestão de resíduos na fase de construção estão dependentes das quantidades produzidas, condições de armazenagem temporária, capacidades de valorização e tipologia dos destinos finais a estabelecer para os diferentes tipos de resíduos, estando dependentes dos sistemas gestão de resíduos levados a cabo pelos adjudicatários das diversas empreitadas de construção.

Dando cumprimento ao definido no Decreto-lei nº 46/2008, e tal como definido no Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição que acompanha o Projecto de Execução, foi prevista a reutilização de materiais agregados e betuminoso fresado, respectivamente na constituição dos aterros e na formação do leito do pavimento. De facto, as operações de remoção e fresagem do actual pavimento geram resíduos que poderão ser reutilizados no novo pavimento.

Na fase de exploração da via, a produção de resíduos será substancialmente inferior, tanto nos tipos como nas quantidades produzidas. Assim, prevê-se a continuação da produção dos resíduos actualmente gerados na exploração, nomeadamente resíduos verdes associados à manutenção dos taludes, resíduos equiparados a urbanos, resultantes da limpeza das bermas, taludes e órgãos de drenagem e resíduos de diversas tipologias, associados à manutenção da própria via.

#### 4. CONCLUSÃO FINAL

O presente Estudo de Impacte Ambiental surge associado ao Projecto de Execução do Lanço 2.1.j) EN125 – Variante a Olhão da Subconcessão do Algarve Litoral e tem como objectivo o desenvolvimento de uma alternativa ao atravessamento de Olhão que melhore as condições de segurança de circulação e retire tráfego do centro da localidade, de modo a cumprir os objectivos da própria Subconcessão do Algarve Litoral.

A Variante a Olhão desenvolve-se na Região do Algarve, no concelho Olhão e nas freguesias de Pechão e Quelfes, circulando a cidade por norte numa área predominantemente agrícola com solos de grande qualidade integrados na Reserva Agrícola Nacional.

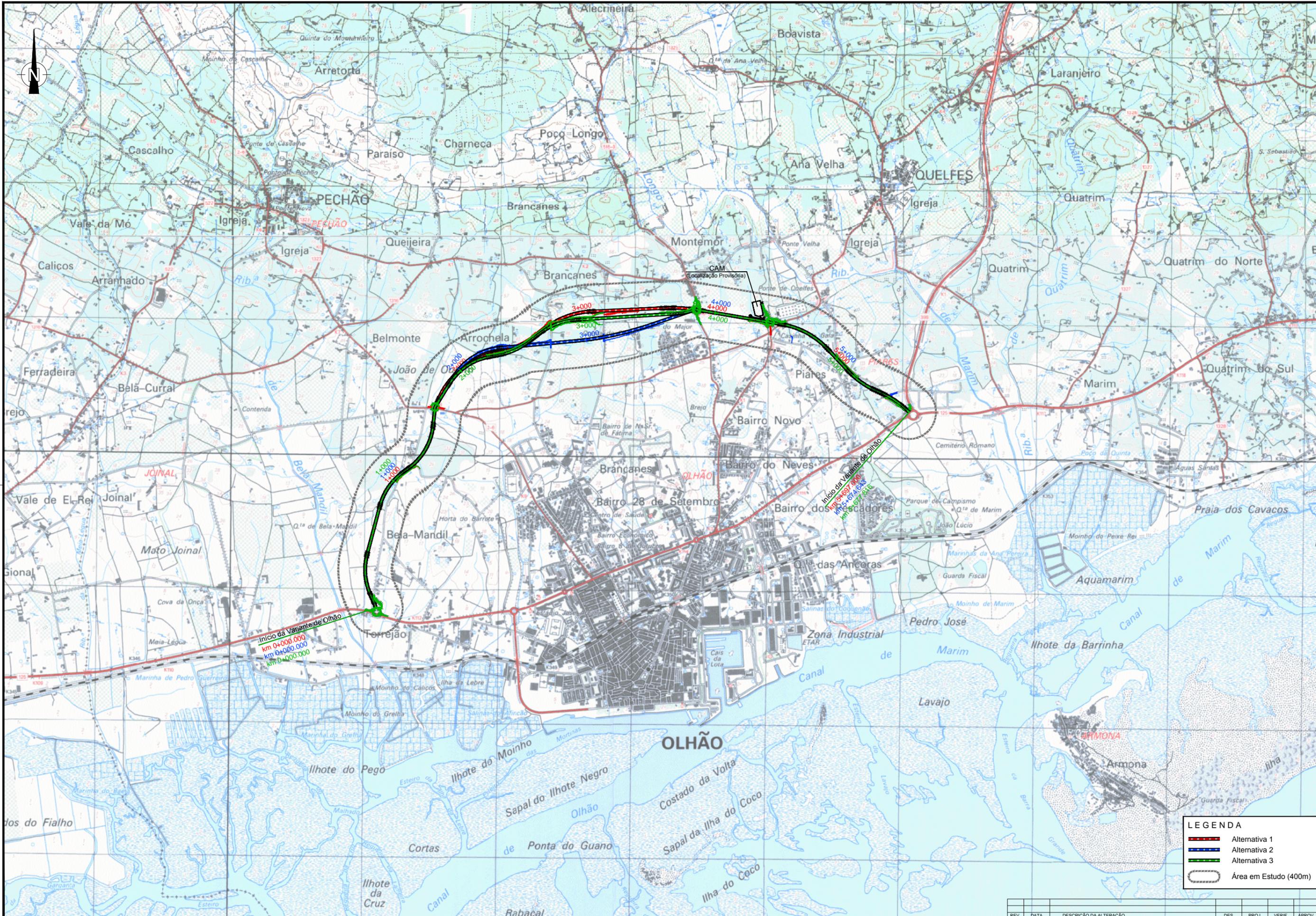
A construção e exploração da Variante a Olhão acarreta impactes positivos do ponto de vista socioeconómico e do ponto de vista do ordenamento do território, uma vez que diminui o tempo necessário para fazer o percurso – não é necessário o atravessamento de Olhão – aumenta a segurança de circulação porque retira veículos do centro urbano, reduzindo a probabilidade de acidentes de tráfego e atropelamentos, e melhora a qualidade do ambiente no interior da vila reduzindo o ruído e a poluição do ar resultante do tráfego de veículos, para além de cumprir os objectivos dos Planos com incidência nesta zona do país.

Da mesma maneira, a construção acarreta impactes negativos, uma vez que interfere com zonas agrícolas classificadas como Reserva Agrícola Nacional, havendo algumas parcelas que podem perder a viabilidade económica. Igualmente vai haver um aumento generalizado de ruído numa zona onde este é pouco relevante.

As alternativas de traçado estudadas são bastante semelhantes entre si, ocupando aproximadamente a mesma área, interferindo praticamente com os mesmos tipos de ocupação e desenvolvendo-se perto de habitações, não sendo possível uma distinção muito clara entre as três alternativas.

Para minimizar estes impactes, propõem-se diversas medidas de minimização para a fase de obra e para a fase de funcionamento que reduzem a importância destes, sendo que o próprio Projecto foi concebido de modo a não causar tantos impactes, como seja pelo recurso a pavimento menos ruidoso para minimizar os impactes acústicos e a consideração de restabelecimentos e caminhos paralelos. Relativamente a este aspecto, o Projecto contempla ainda o Projecto de Integração Paisagística e o Projecto Medidas de Minimização do Ruído que vão minimizar os efeitos na paisagem e na envolvente e os impactes no ruído.





**LEGENDA**

- Alternativa 1
- Alternativa 2
- Alternativa 3
- Área em Estudo (400m)

REV.	DATA	DESCRIÇÃO DA ALTERAÇÃO	DES.	PROJ.	VERIF.	APROV.

Designação: **PROJECTO DE EXECUÇÃO**

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

ESBOÇO COROGRÁFICO

Número: **VAR4-PE-RNT-01**

Data: Junho 2010

Folha: 1 DE 1

Projecto: R. Mendes

Desenhou: M. Figueiredo

Verificou: O. B. Freire

Título Complementar:

**SUBCONCESSÃO ALGARVE LITORAL**

Lanço 2.1.j)

Variante de Olhão

Escala(s) Numérica(s): (Original A3)

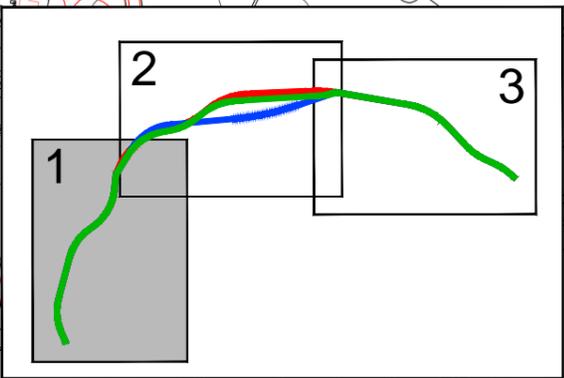
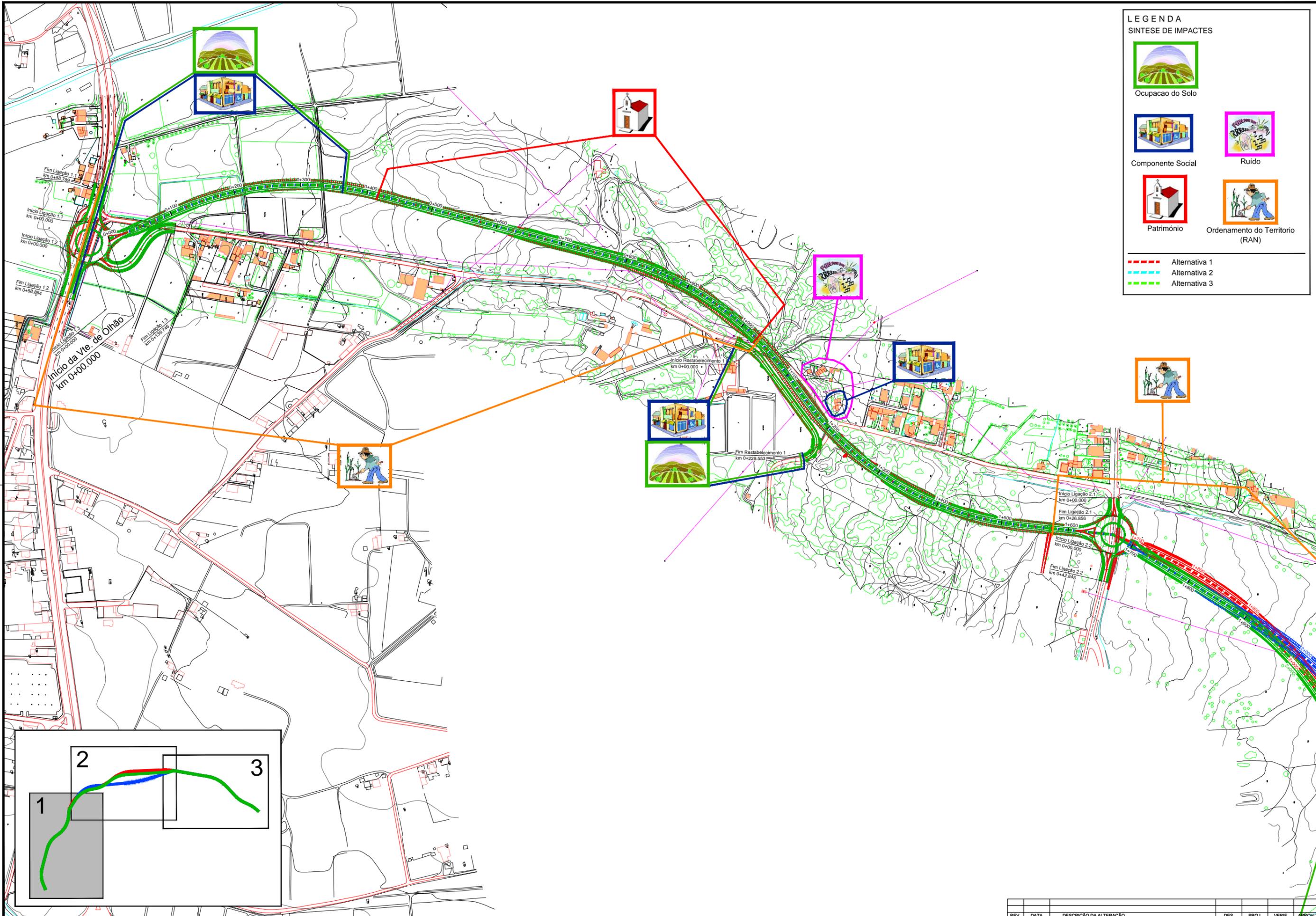
1:25000

Escala(s) Gráfica(s):

**LEGENDA**  
SINTESE DE IMPACTES

Ocupação do Solo  
Componente Social  
Património  
Ruído  
Ordenamento do Território (RAN)

--- Alternativa 1  
--- Alternativa 2  
--- Alternativa 3



**LEGENDA**  
SINTESE DE IMPACTES



Ocupação do Solo



Componente Social



Ruído

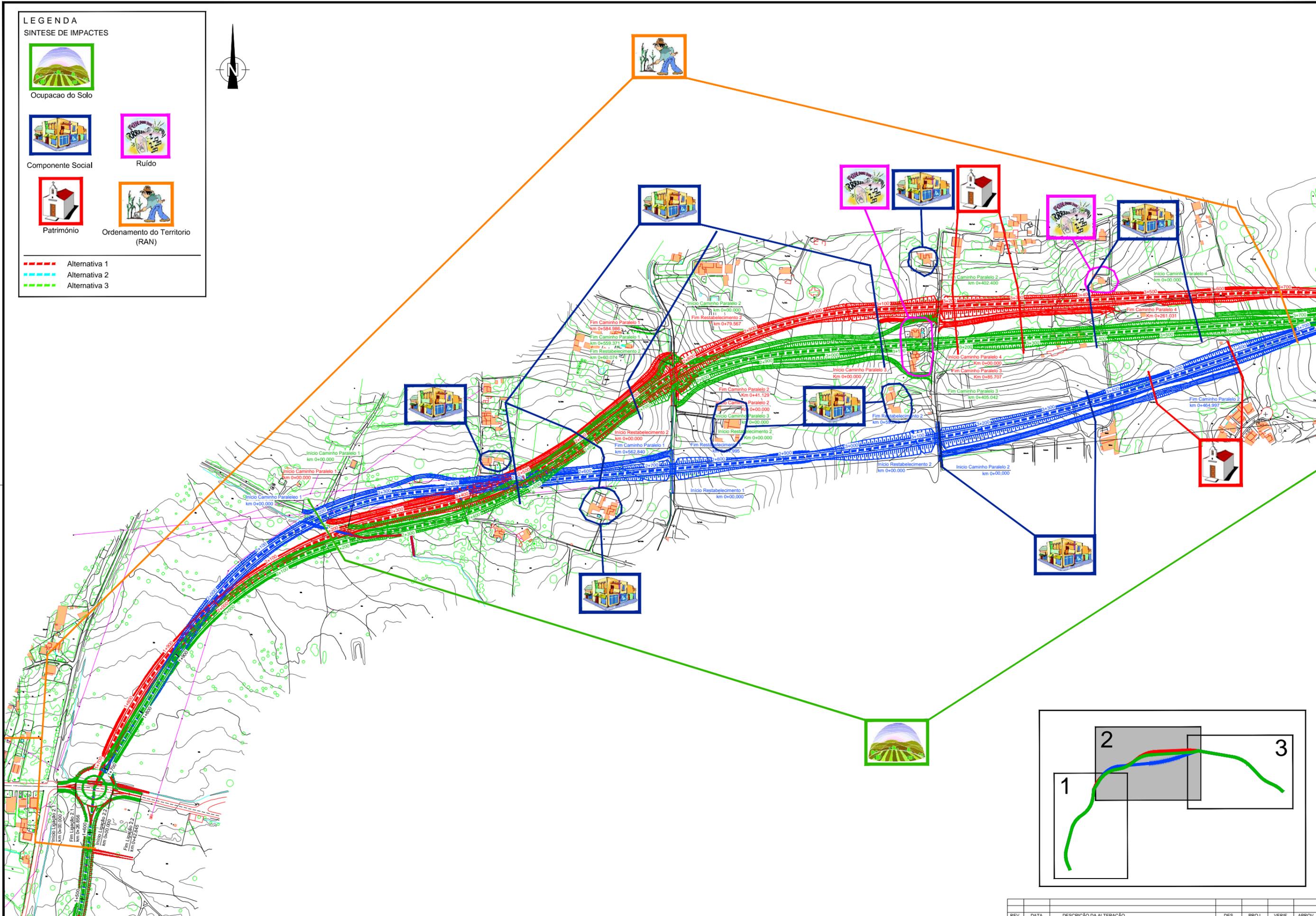
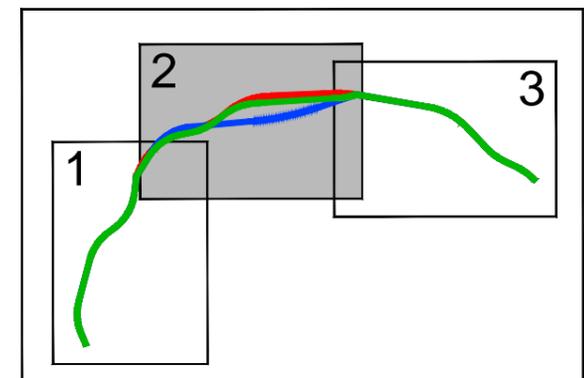


Património



Ordenamento do Território (RAN)

- Alternativa 1
- Alternativa 2
- Alternativa 3



Projector: R. Mendes  
Desenhador: M. Figueiredo  
Verificador: O. B. Freire

Título Complementar:  
**SUBCONCESSÃO ALGARVE LITORAL**  
Lanço 2.1.j)  
Variante de Olhão

Escala(s) Numérica(s): (Original A3)  
1:5000  
Escala(s) Gráfica(s):  
0 500m

Designação: **PROJECTO DE EXECUÇÃO**  
**ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL**  
CARTA SÍNTESE DE IMPACTES

Número: **VAR4-PE-RNT-03**  
Data: Junho 2010  
Folha: 2 DE 3

REV.	DATA	DESCRIÇÃO DA ALTERAÇÃO	DES	PROJ	VERIF	APROV

LEGENDA  
SINTESE DE IMPACTES



Ocupação do Solo



Componente Social



Ruído

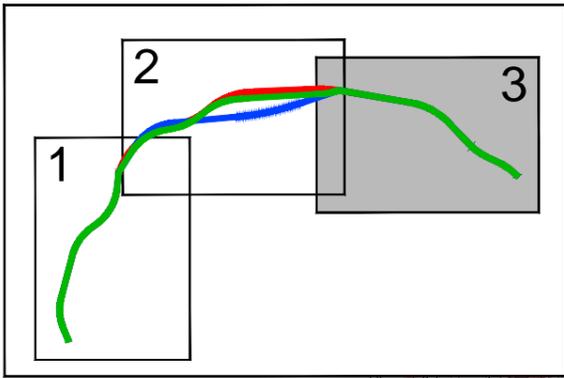
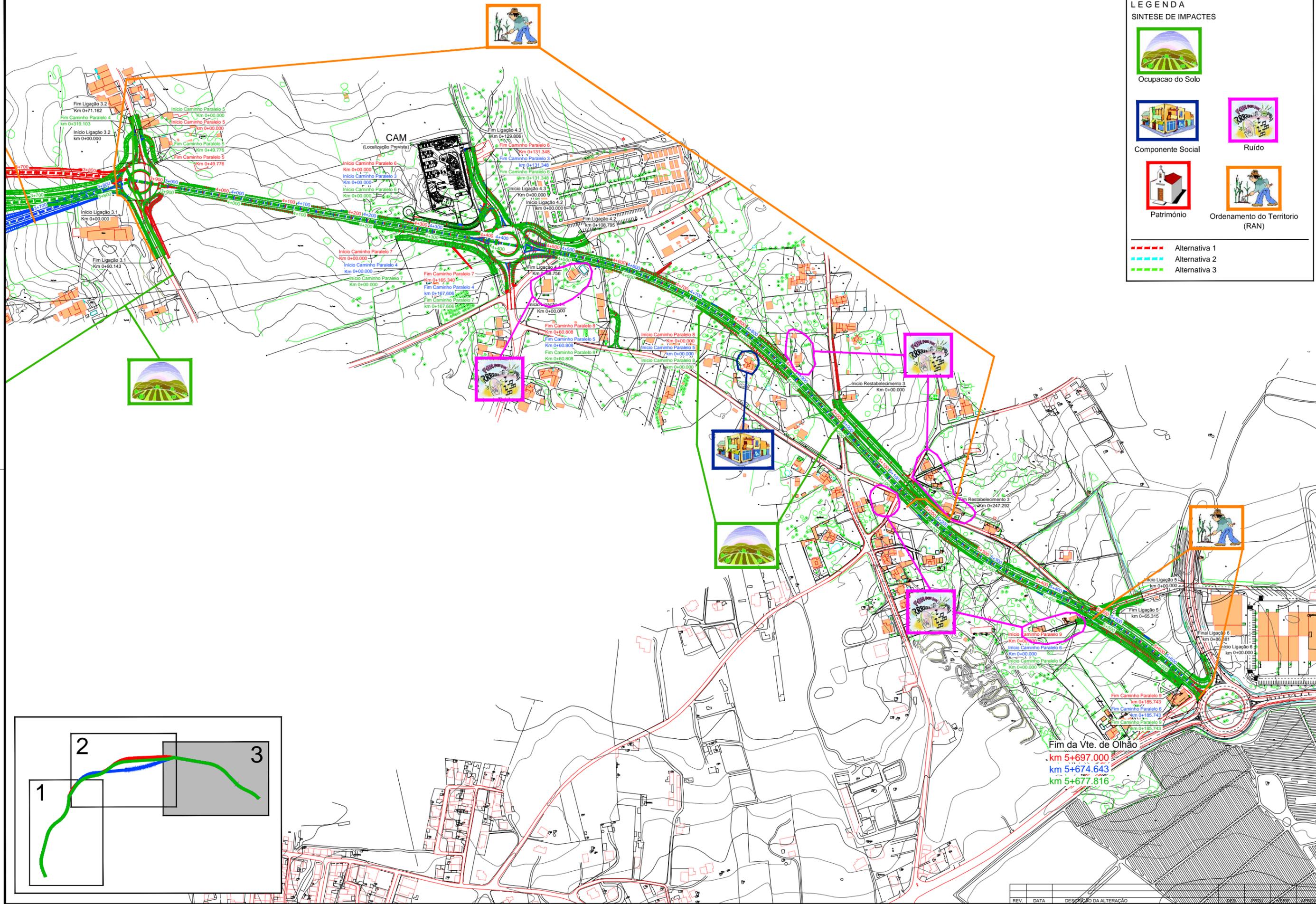


Património



Ordenamento do Território (RAN)

- Alternativa 1
- Alternativa 2
- Alternativa 3



Projecto: R. Mendes  
Desenho: M. Figueiredo  
Verificação: O. B. Freire

Título Complementar:  
**SUBCONCESSÃO ALGARVE LITORAL**  
Lanço 2.1.j)  
Variante de Olhão

Escala(s) Numérica(s): (Original A3)  
1:5000  
Escala(s) Gráfica(s):  
0 500m

Designação: PROJECTO DE EXECUÇÃO  
**ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL**  
CARTA SÍNTESE DE IMPACTES

Número: VAR4-PE-RNT-04  
Data: Junho 2010  
Folha: 3 DE 3



**SUBCONCESSÃO ALGARVE LITORAL**

**LANÇO 2.1.J) EN 125 – VARIANTE A OLHÃO**

**ANEXO**

**NOTA TÉCNICA**

**CORREDORES ALTERNATIVOS PARA O TRECHO INICIAL DA VARIANTE A OLHÃO**

**NOVEMBRO DE 2011**



SUBCONCESSÃO ALGARVE LITORAL  
LANÇO 2.1.J) EN 125 – VARIANTE A OLHÃO  
NOTA TÉCNICA

CORREDORES ALTERNATIVOS PARA O TRECHO INICIAL DA VARIANTE A OLHÃO

ÍNDICE

	<u>Pág.</u>
1. INTRODUÇÃO .....	1
2. ANÁLISE .....	2
2.1. Definição/Descrição Sumária dos Corredores Alternativos .....	2
2.2. Análise ambiental .....	3
2.3. Análise Conclusiva .....	10

ÍNDICE DE FIGURAS

	<u>Pág.</u>
Figura 1 – Esboço corográfico dos Corredores Alternativos .....	3
Figura 2 – Sobreposição dos corredores alternativos em estudo com a planta de Ordenamento do PDM de Olhão .....	6
Figura 3 – Sobreposição dos corredores alternativos em estudo com a planta de Condicionantes do PDM de Olhão .....	7
Figura 4 – Sobreposição dos corredores alternativos em estudo com a Carta de RAN do PDM de Olhão .....	8
Figura 5 – Sobreposição dos corredores alternativos em estudo com a Carta de REN do PDM de Olhão .....	9
Figura 6 – Sobreposição dos corredores alternativos com o ortofotomapa .....	10



## 1. INTRODUÇÃO

A presente Nota Técnica tem como objectivo a apresentação e análise sucinta de corredores alternativos de traçado no trecho inicial do Lanço 2.1.j) EN125 – Variante a Olhão que possibilitem o cumprimento das limitações legais constantes do regulamento do Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa (PNRF), publicado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 78/2009, de 2 de Setembro, nomeadamente o expresso na alínea a) do n.º 1 do Artigo 42º: “a) *Fora do solo urbano e dos espaços de equipamento não é permitida a abertura de novos acessos rodoviários*”.

A presente Nota integra o documento de contestação à desconformidade emitida através do ofício n.º S04888-201110-AMB da CCDR, ao abrigo do artº 100º e seguintes do Código de Procedimento Administrativo.

Tendo presente a grande relevância desta via no contexto local e mesmo no contexto regional no âmbito da Subconcessão do Algarve Litoral, torna-se assim fundamental que sejam ultrapassadas todas as questões processuais que obstaculizem à sua execução no terreno, tendo a ROTAS DO ALGARVE LITORAL procedido ao desenvolvimento de corredores alternativos para o trecho inicial do traçado submetido a procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) de modo a possibilitar o prosseguimento do processo.

Considerando o anteriormente referido relativamente à impossibilidade da abertura de novos acessos fora de solo urbano e de equipamentos no contexto do Parque Natural, os corredores definidos, objecto da presente Nota Técnica vão ao encontro do disposto no regulamento da área protegida em causa, nomeadamente:

- Através do aproveitamento da plataforma da via actualmente existente entre Torrejão e Bela Mandi, uma vez que o regulamento do PNRF não impede este tipo de intervenção, conforme o expresso no n.º 2 do Artigo 42º “*O alargamento e a modificação da plataforma das vias existentes carecem de parecer do ICNB, IP*”;
- Partindo da rotunda existente no limite do perímetro urbano de Olhão próximo do km 112+500 da EN125, com uma orientação genérica sudeste/noroeste até à proximidade da rotunda 2 com a EN2-6, fora dos limites do PNRF;

A análise realizada, face ao desenvolvimento dos corredores, incide particularmente sobre as questões do Ordenamento do Território e Condicionantes, bem como sobre a ocupação actual dos solos, e respectivas implicações ambientais.

## 2. ANÁLISE

### 2.1. DEFINIÇÃO/DESCRIÇÃO SUMÁRIA DOS CORREDORES ALTERNATIVOS

Como anteriormente mencionado, foram definidos dois corredores adicionais para implantação do primeiro trecho da Variante a Olhão, de forma a que nenhum implicasse a violação das disposições do Regulamento do Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa (RCM n.º 78/2009, de 2 de Setembro), nomeadamente no que se refere à impossibilidade da abertura de novos acessos viários fora de solo urbano e de espaços de equipamentos dentro da área de jurisdição do Parque.

Nesta fase do processo, e tendo em conta a impossibilidade temporal de desenvolvimento dos respectivos projectos ao nível de projecto de execução, as alternativas são apresentadas ao nível de corredor, sendo que o respectivo projecto será elaborado após tomada de decisão sobre a escolha do corredor considerado ambientalmente mais adequado.

- **Corredor Alternativo 1**

O Corredor Alternativo 1 consiste no aproveitamento da plataforma da via actualmente existente entre Torrejão e Bela-Mandil, iniciando-se na intersecção deste com a EN125 até cerca do km 1+000 das alternativas apresentadas no EIA, ligando-se aos traçados em causa na rotunda 2.

Este corredor alternativo possibilita, através do aproveitamento da plataforma existente, o cumprimento do disposto na alínea a) do n.º 1 do Artigo 42º do Regulamento do Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa, visto não se tratar da abertura de uma nova via dentro dos limites da área protegida fora de solos urbanos e de espaços de equipamentos, mas sim do alargamento de uma via existente, implicando apenas parecer do ICNB, IP, conforme o expresso no n.º 2 do mesmo Artigo 42º.

- **Corredor Alternativo 2**

O Corredor Alternativo 2 desenvolve-se a partir da rotunda actualmente existente na proximidade do km 112+500 da EN125, no extremo poente do limite do perímetro urbano de Olhão, não interferindo com os limites do Parque Natural da Ria Formosa e, por esse motivo, indo ao encontro das solicitações da CA.

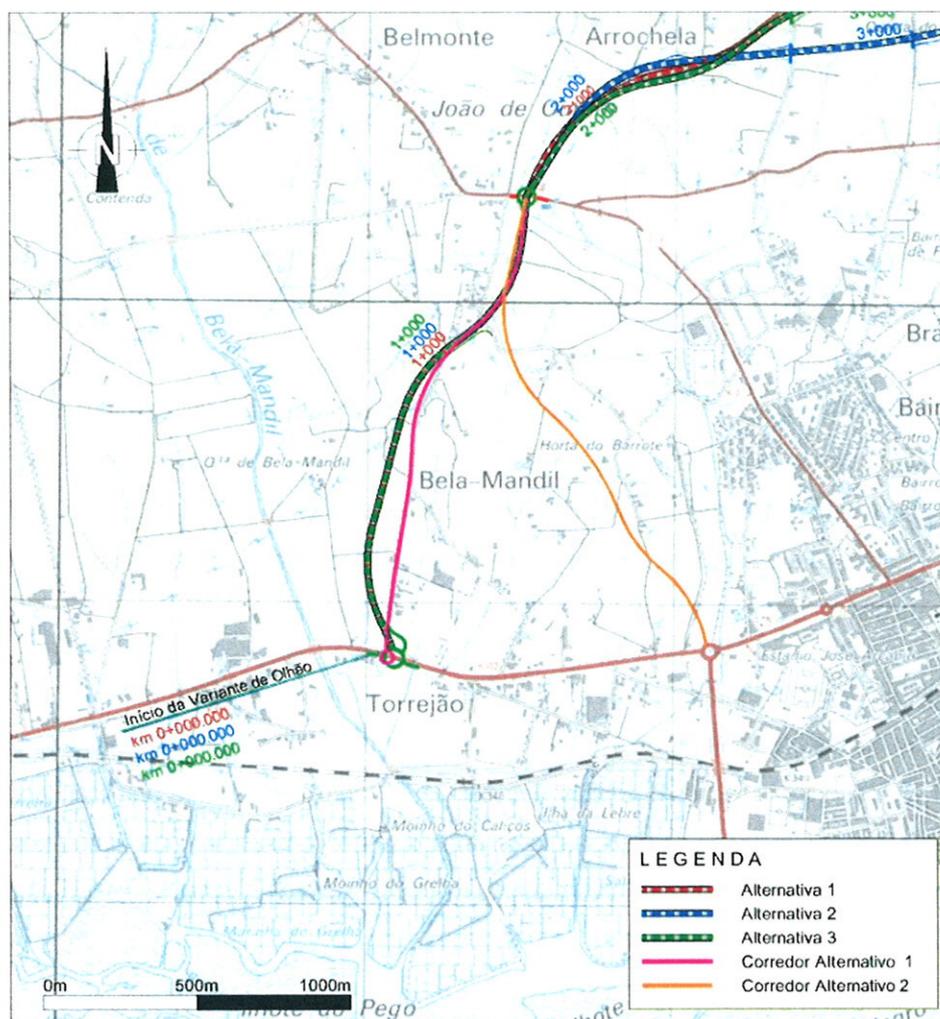


Figura 1 – Esboço corográfico dos Corredores Alternativos

## 2.2. ANÁLISE AMBIENTAL

### • Corredor Alternativo 1

Da sobreposição do primeiro corredor alternativo com os elementos cartográficos constantes do **Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa**, se verifica que este se desenvolve integralmente em **Área de protecção complementar do tipo I**, cujo âmbito e objectivos se encontram expressos no Artigo 13º do diploma de publicação do referido plano (RCM n.º 78/2009, de 2 de Setembro) e disposições específicas no Artigo 14º do mesmo diploma, que não indicam incompatibilidades relativas a infra-estruturas rodoviárias, o que permite concluir que estará em conformidade com as disposições legais em vigor no que a este aspecto diz respeito.

Relativamente ao **Plano Director Municipal de Olhão** (ratificado pela RCM n.º 50/95, de 31 de Maio, e objecto de alterações aprovadas pela RCM n.º 143/97, de 29 de Agosto e pelo Regulamento n.º 15/2008, de 10 de Janeiro), o corredor em causa sobrepõe-se ao espaço-canal reservado para a variante à EN125 – Infra-estrutura viária proposta – salientando-se que esta faixa possui, de acordo com o Regulamento, uma largura de 400 m.

De acordo com o **PDM de Olhão**, este corredor alternativo desenvolve-se integralmente em **Espaços Agrícolas**, com os primeiros 150 m a corresponderem a **Agrícola Condicionado I** e os restantes a **Agrícola Condicionado II**. De acordo com a alínea *a*) do Artigo 38º do Regulamento, o espaço **Agrícola Condicionado I** refere-se a espaços onde incidem condicionamentos às práticas agrícolas com o objectivo de protecção dos recursos aquíferos, incluindo captações públicas de águas subterrâneas e áreas abrangidas pelos respectivos cones de rebaixamento. Relativamente ao espaço **Agrícola Condicionado II**, de acordo com a alínea *b*) do Artigo 38º do Regulamento refere-se a espaços onde incidem condicionamentos aos usos com o objectivo de protecção de áreas adjacentes aos cursos de água, no sentido de manter as melhores condições de drenagem nas referidas áreas.

No que concerne a **Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública**, para além do anteriormente referido relativamente ao Parque Natural da Ria Formosa, o Corredor Alternativo 1 desenvolve-se em **Reserva Agrícola Nacional (RAN)** entre o início na EN125 e o km 0+550 aproximadamente, verificando-se igualmente a presença de infra-estruturas de transporte e distribuição de energia da responsabilidade da EDP. Apenas se verifica a interferência adicional com "**Cursos de Água**" imediatamente a sul da rotunda 2, à semelhança do que ocorre em todas as alternativas estudadas no EIA.

Do ponto de vista da **Ocupação do Solo**, a envolvente da plataforma viária existente caracteriza-se pela presença de áreas agrícolas em exploração ou em pousio, bem como pela presença de edificações junto à actual plataforma, nomeadamente entre o km 0+130 e o km 0+300 do lado direito da via e ao km 0+300 do lado esquerdo conjuntamente com duas estufas. Mais para norte, ocorrem mais edificações entre o km 0+450 e 0+500 igualmente do lado direito, para além de uma central de betão (lado direito, entre o km 0+700 e 0+850) e de uma exploração de hortícolas em estufas imediatamente após, do mesmo lado da via actual.

Refira-se que é a partir da via existente que se processam os acessos às edificações habitacionais e às actividades económicas identificadas, possibilitando posteriormente o acesso às vias da rede complementar (e.g. EN125) e fundamental (e.g. A22).

- **Corredor Alternativo 2**

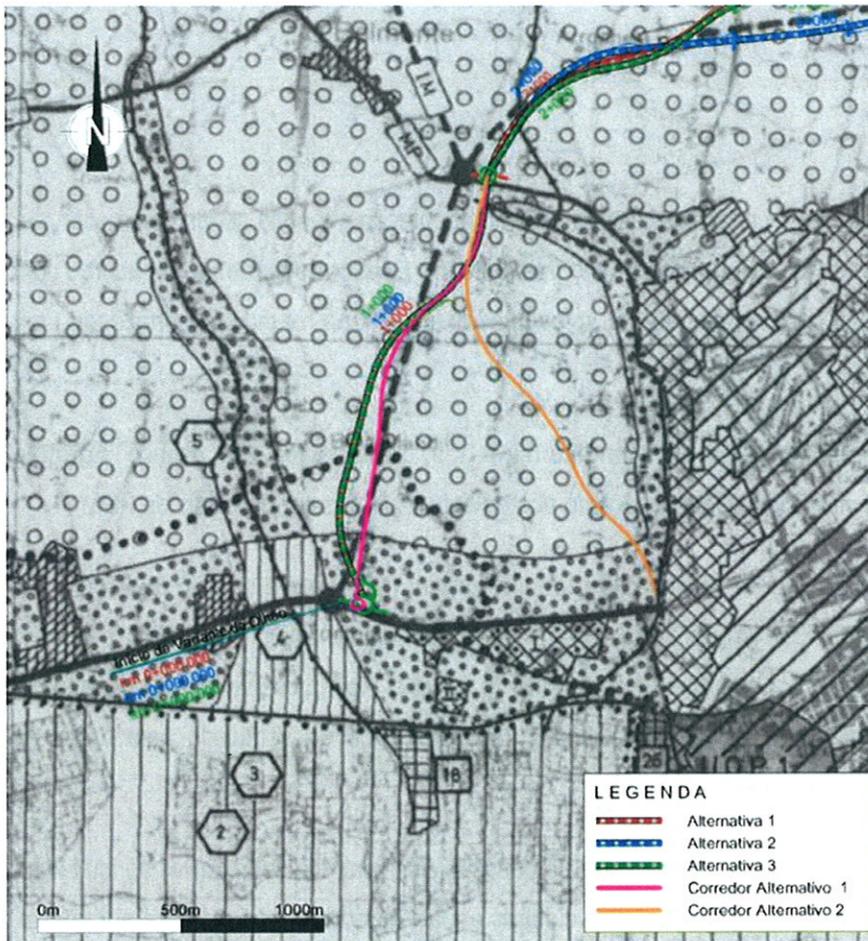
O segundo Corredor Alternativo, localizado mais a nascente, apresenta uma orientação genérica sudeste/noroeste e, à semelhança do referido para o primeiro corredor, desenvolve-se integralmente em **Espaços Agrícolas** (de acordo com o **PDM de Olhão**), estabelecendo a ligação com as alternativas apresentadas em AIA na rotunda 2, perfazendo uma extensão aproximada de 1.700 m.

Os 120 m iniciais desenvolvem-se em espaço **Agrícola Condicionado I** e os restantes em espaço **Agrícola Condicionado II**, não sendo interferidas outras classes de espaço de acordo com as fontes cartográficas do PDM.

Este corredor desenvolve-se quase integralmente em **Reserva Agrícola Nacional (RAN)** entre o início na EN125 e o km 0+950 aproximadamente, entro o km 1+035 (aprox.) e o km 1+200 e novamente após o km 1+540 (aprox.) verificando-se igualmente a interferência com infra-estrutura de transporte de energia. Apenas se verifica a interferência adicional com "**Cursos de Água**" imediatamente a sul da rotunda 2, à semelhança do verificado para todas as alternativas estudadas no EIA e para o primeiro corredor definido.

No que diz respeito a **Ocupação do Solo**, este corredor desenvolve-se quase exclusivamente sobre áreas agricultadas, interferindo com parcelas ocupadas com vinha, com pomares, com culturas anuais regadas e com terrenos em pousio, verificando-se igualmente a interferência com uma mancha de pinhal e matos após o empreendimento agrícola com estufas a sul da localização da rotunda 2.

A presença de edificações dispersas neste alinhamento condiciona o desenvolvimento do corredor, com alguma sinuosidade necessária para se desviar o mais possível das zonas urbanas/edificadas sem prejuízo das necessárias características geométricas para a velocidade de projecto em causa. Destacam-se edificações muito próximas junto do km 0+650 (aproximadamente) do lado direito, do km 0+740 (aprox.) de ambos os lados, do km 1+200 (aprox.) do lado direito e após o km 1+370 (aprox.) do lado esquerdo.



LEGENDA - Ordenamento

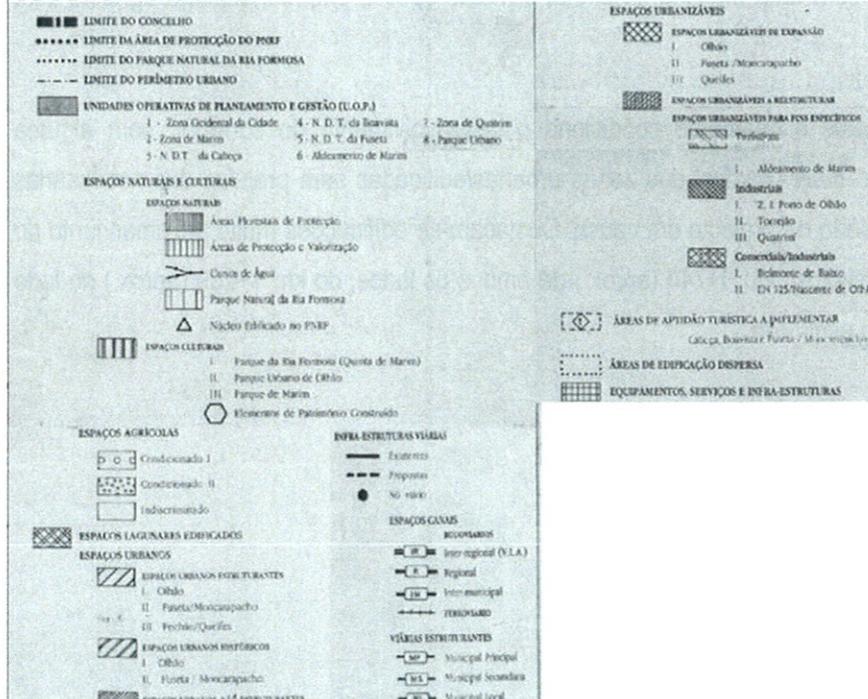
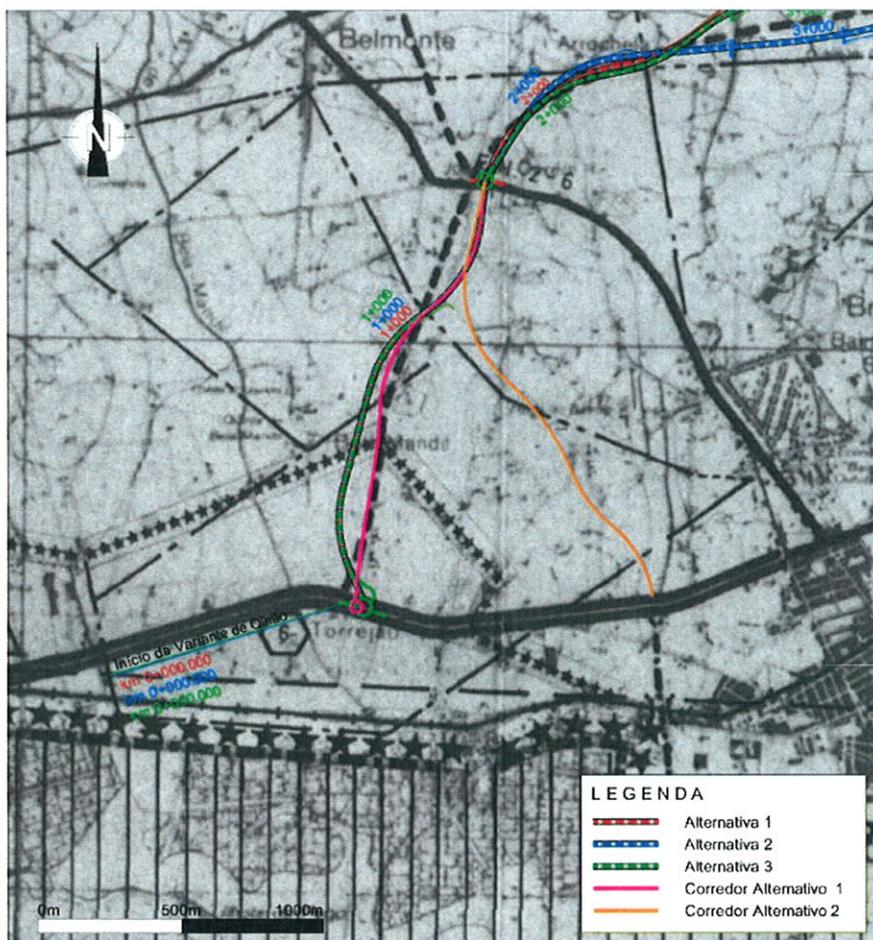


Figura 2 – Sobreposição dos corredores alternativos em estudo com a planta de Ordenamento do PDM de Olhão



LEGENDA - Condicionantes

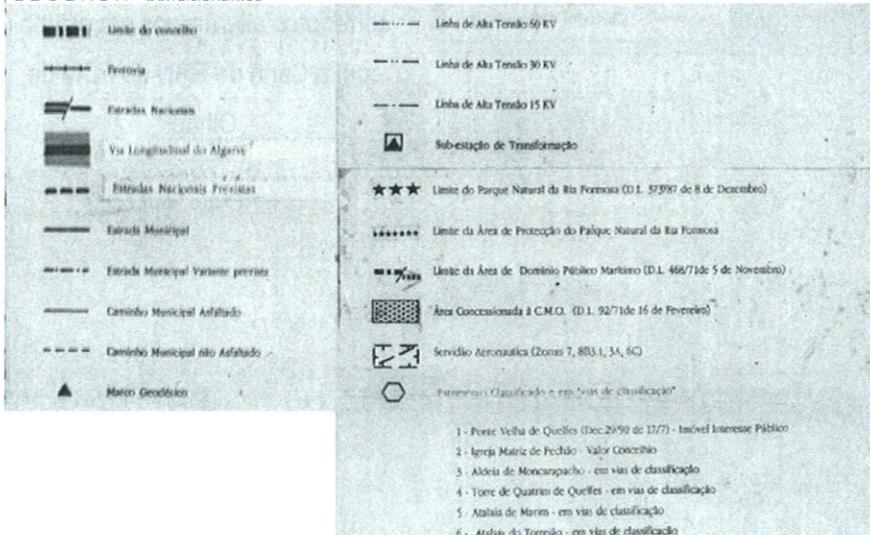
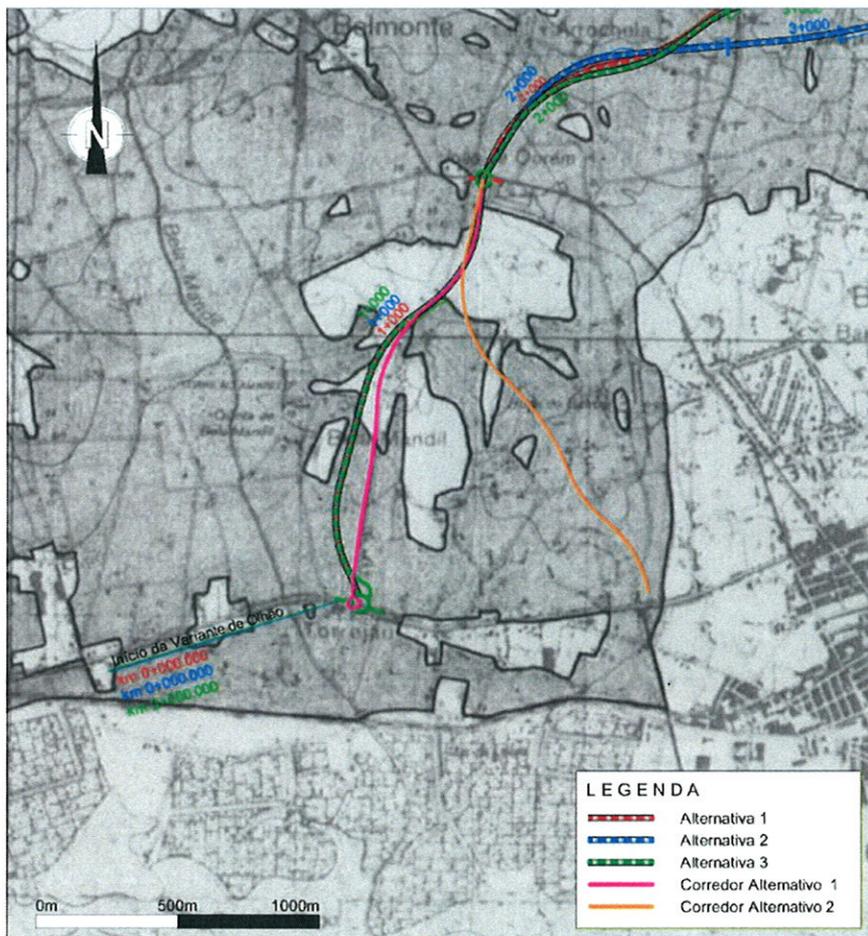


Figura 3 – Sobreposição dos corredores alternativos em estudo com a planta de Condicionantes do PDM de Olhão

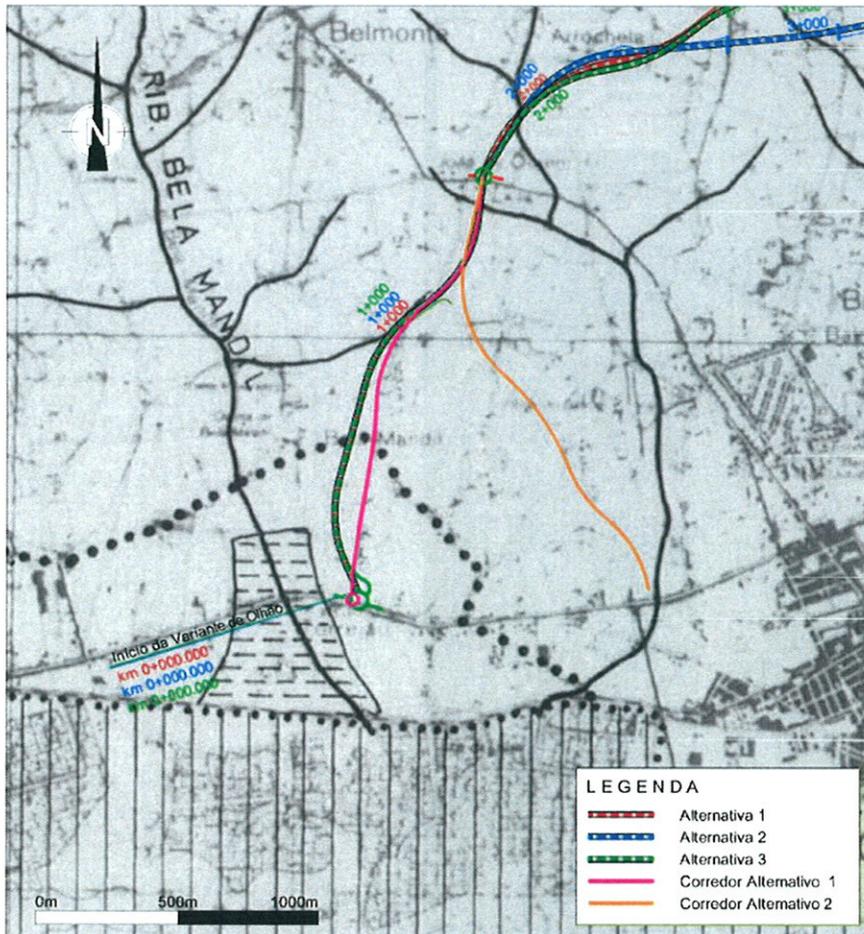


LEGENDA - RAN



RAN

Figura 4 – Sobreposição dos corredores alternativos em estudo com a Carta de RAN do PDM de Olhão



LEGENDA - REN

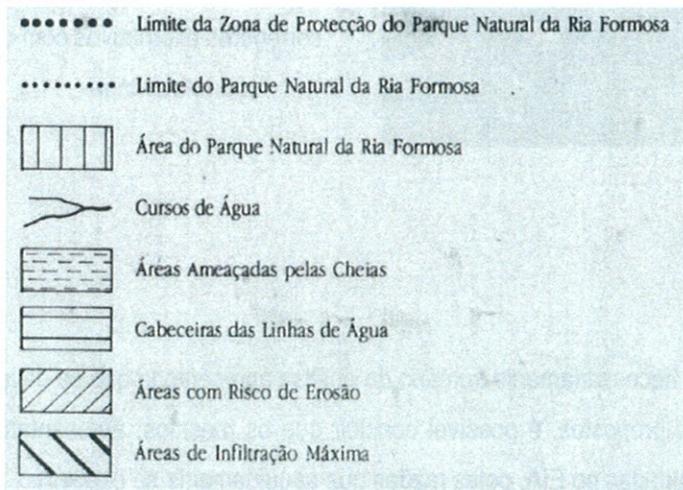


Figura 5 – Sobreposição dos corredores alternativos em estudo com a Carta de REN do PDM de Olhão

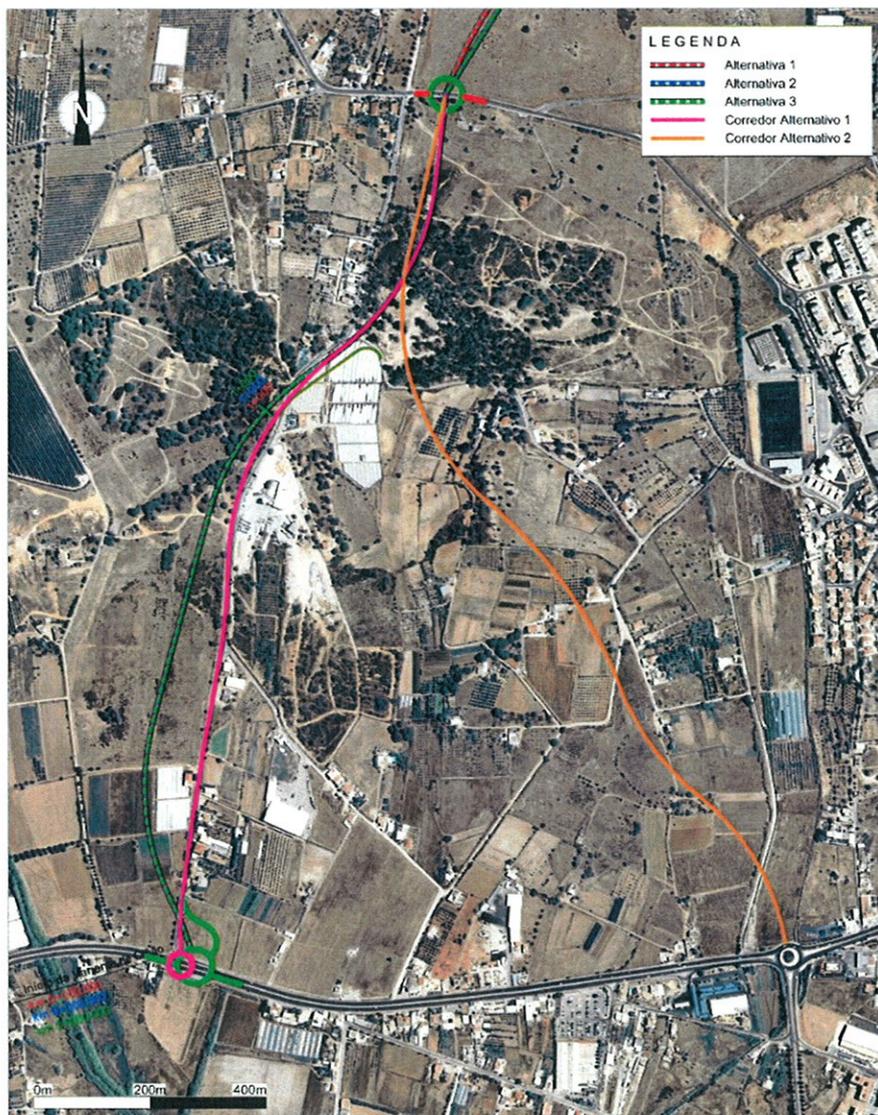


Figura 6 – Sobreposição dos corredores alternativos com o ortofotomapa

### 2.3. ANÁLISE CONCLUSIVA

Em termos comparativos, e tendo presente o carácter necessariamente sumário da análise apresentada que se deve ao grau de desenvolvimento dos corredores alternativos propostos, é possível concluir que os mesmos, apresentam-se globalmente menos favoráveis que as alternativas estudadas no EIA, pelas razões que seguidamente se expõem:

- O **Corredor Alternativo 2** desenvolve-se essencialmente em solos RAN, em exploração, sendo as parcelas percebidas por análise da fotografia aérea, seccionadas longe dos seus limites. Este facto tem

consequências negativas a nível socioeconómico face à afectação expectável da produção agrícola e, eventualmente, à perda de viabilidade económica das explorações atravessadas. Verificando-se a mesma situação no caso das alternativas estudadas no EIA, este corredor é **mais penalizador** na medida em que, para o trecho em causa, apresenta uma maior extensão, afectando maior número de parcelas agrícolas.

Da mesma forma, face à secção de diversos acessos às propriedades e edificações na envolvente deste corredor, haverá a necessidade da consideração de restabelecimentos e de caminhos paralelos, de modo a garantir a mobilidade local.

- O **Corredor Alternativo 1**, que procede ao aproveitamento da plataforma da via existente, no que concerne à interferência com usos presentes pode implicar – ao contrário das alternativas analisadas no EIA e do corredor nascente – a afectação directa sobre edificações marginais, uma vez que a via actual é bordejada por edificações, com uma plataforma relativamente estreita, sendo por isso **menos favorável**. Acresce o facto de que será necessário garantir o acesso às propriedades confinantes que têm na actual via a única acessibilidade.

Todavia, no que diz respeito à interferência com a estrutura parcelar adjacente, este corredor é menos penalizador, interferindo com as extremas das propriedades e minimizando, desta forma, a perda de potencial económico das explorações agrícolas.

Globalmente, os corredores apresentados são **menos favoráveis** que as alternativas de traçado estudadas no EIA, implicando impactes mais relevantes sobre o território, numa zona de grande relevância do ponto de vista da produção agrícola, induzindo igualmente situações mais negativas no que concerne à interferência com a estrutura da propriedade (**Corredor Alternativo 2**), ou a possível a afectação directa de habitações no trecho em causa (**Corredor Alternativo 1**).

Salienta-se que, do ponto de vista estratégico, o **Corredor Alternativo 2** põe em risco o cumprimento integral dos objectivos da Variante a Olhão. Efectivamente, sendo o início da Variante tão próximo do centro de Olhão, a probabilidade de o tráfego circulante preferir o atravessamento da localidade em detrimento da sua circunvalação é considerável, optando por seguir em direcção a nascente em vez de deflectir para ponte.

Face ao anteriormente exposto, os dois corredores objecto da presente Nota Técnica apenas são favoráveis e justificados no que concerne ao cumprimento do estipulado pelo Regulamento do Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa, que impede a construção de novas vias fora de solo urbano e de equipamentos (alínea a) do n.º 1 do Artigo 42º da RCM n.º 78/2009 de 2 de Setembro) mas não impede taxativamente a intervenção de



alargamento e beneficiação de vias existentes, indicando a necessidade do ICNB, IP se pronunciar (n.º 2 do Artigo 42º da RCM n.º 78/2009, de 2 de Setembro).

Neste contexto, o **Corredor Alternativo 2** que não interfere com a área do Parque, é **mais desfavorável** que o **Corredor Alternativo 1** face às questões anteriormente elencadas que se prendem com a extensa afectação de áreas agrícolas em exploração e os inerentes prejuízos socioeconómicos resultantes da mesma.