



**Departamento de Projectos e Empreendimentos**

**VARIANTE A FARO – 2ª FASE (ALTERAÇÃO) E REGULARIZAÇÃO DO RIO SECO**

**PROJECTOS DE EXECUÇÃO**

**ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL**

**TOMO 2 – RESUMO NÃO TÉCNICO**

**Outubro de 2007**



---

## Índice Geral do Tomo 2

---

### ÍNDICE DE TEXTO

	<b>Pág.</b>
<b>1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>1</b>
<b>2. PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DOS PROJECTOS EM ESTUDO .....</b>	<b>2</b>
<b>3. CARACTERIZAÇÃO DO AMBIENTE NA ÁREA DOS PROJECTOS, IMPACTES E MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO.....</b>	<b>8</b>

## 1. INTRODUÇÃO

O presente documento constitui o **Resumo Não Técnico** (RNT) do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) dos Projectos de Execução da Variante a Faro - 2ª Fase (Alteração) e da Regularização do Rio Seco.

O presente EIA foi elaborado, com vista à sua apresentação à entidade competente para efeitos de autorização ou licenciamento do projecto, de acordo com a legislação portuguesa em vigor sobre a matéria, nomeadamente, com o disposto no Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, e na Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, que regulamenta o referido Decreto-Lei n.º 69/2000.

O projecto rodoviário alvo deste estudo enquadra-se, pelas suas características, na alínea b) do n.º 7 do Anexo I do referido Decreto-Lei n.º 197/2005, segundo o qual todas as auto-estradas e estradas com duas faixas de rodagem, com separador central, e pelo menos duas vias em cada sentido, se encontram obrigadas a ser sujeitas a procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA).

No que se refere à Regularização do rio Seco, uma vez que parte da obra (últimos 150 m) se estende para jusante da actual EN125, fica abrangida pelos limites da área de pré-parque criada em redor do Parque Natural da Ria Formosa (PNRF), a qual constitui uma área sensível de acordo com a alínea b) do Artigo 2º do Decreto-Lei n.º 69/2000, na sua redacção actual. Deste modo, esta obra de regularização é abrangida pela alínea f) do Anexo II do Decreto-Lei n.º 197/2005, estando, portanto, igualmente sujeita a procedimento de AIA.

A elaboração do presente EIA coube à empresa *ECOMIND - Consultores em Ambiente, Lda.*, e decorreu entre Maio de 2003 e Outubro de 2007.

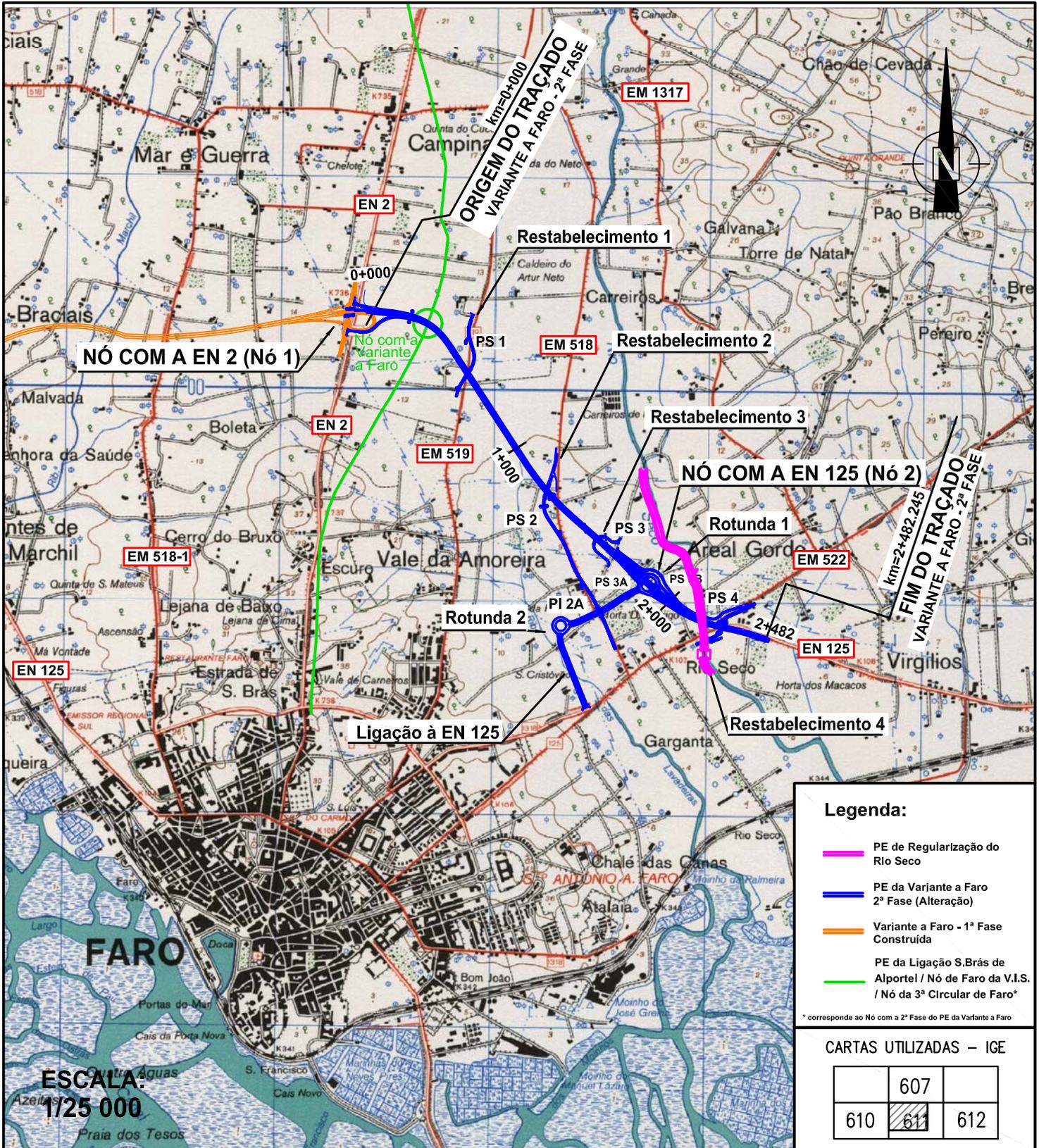
A execução do projecto rodoviário foi entregue, pela Câmara Municipal de Faro (CMF), à empresa *CONSULPLANO – Estudos, Projectos e Planeamento, S.A.*, pelo que esta autarquia consiste no proponente do projecto. Tendo em consideração que a Variante em causa constituirá uma alternativa à EN125, que ficará sob tutela da *EP – Estradas de Portugal, E.P.E.*, no âmbito das suas atribuições, a revisão do projecto, a coordenação do EIA, a instrução do processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) e o lançamento da empreitada, competem à *EP - E.P.E.*, que constitui a entidade licenciadora.

Coube igualmente à *EP - E.P.E.* a incumbência de elaborar e coordenar o projecto de regularização do rio Seco pelo que esta entidade constitui o proponente deste Projecto. A sua execução foi entregue à *COBA – Consultores de Obras, Barragens e Ambiente, S.A.* A respectiva empreitada será realizada ao abrigo de um protocolo a realizar entre a *EP - E.P.E.*, a *CMF*, a *Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve (CCDR Algarve)* e o *Instituto da Água (INAG)*, pelo que não se encontram ainda definidos nesta fase os papeis das diversas entidades no processo. A entidade licenciadora do projecto de regularização será definida no referido protocolo.

## 2. PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DOS PROJECTOS EM ESTUDO

Sinteticamente, pode descrever-se o Projecto de Execução (PE) da Variante a Faro - 2ª Fase, como um novo troço de estrada, com cerca de 2 482 m de extensão, desenvolvendo-se entre o Nó da Variante a Faro (existente) com a EN 2, de acesso ao centro da cidade de Faro, e a EN 125, terminando após o pontão sobre o rio Seco (**Figuras 2.1 e 2.2**). O perfil transversal tipo previsto para a secção corrente da 2ª Fase da Variante consiste em duas faixas de rodagem, com duas vias cada, e separador central, dando continuação ao perfil da 1ª Fase, apresentando características compatíveis com uma velocidade de projecto de 90 km/h.

Este projecto contempla, igualmente, a conclusão do Nó com a EN 2, o Nó e a ligação com a EN 125 e os restabelecimentos dos caminhos municipais e rurais atravessados, através de quatro restabelecimentos e sete caminhos paralelos. A implantação do traçado em estudo desenvolve-se em aterro ao longo de toda a sua extensão, sobre a baixa aluvionar do rio Seco e, também, da ribeira das Lavadeiras. À excepção da zona de ligação à 1ª Fase da Variante a Faro, correspondendo aos seus 500 m iniciais, onde está previsto um aterro com altura máxima de cerca de 10 m e uma altura média de 6/7 m (para permitir a articulação com a futura Variante à EN2 – S. Brás/V.I.S./Variante a Faro), toda a restante parte do traçado (aproximadamente 2 km) efectua-se sobre um aterro cuja altura varia entre 1 m e 2 m.



**Legenda:**

- PE de Regularização do Rio Seco
- PE da Variante a Faro 2ª Fase (Alteração)
- Variante a Faro - 1ª Fase Construída
- PE da Ligação S.Brás de Alportel / Nó de Faro da V.I.S. / Nó da 3ª Circular de Faro\*

\* corresponde ao Nó com a 2ª Fase do PE da Variante a Faro

**CARTAS UTILIZADAS – IGE**

	607	
610	611	612

Figura 2.1 - Esboço Corográfico

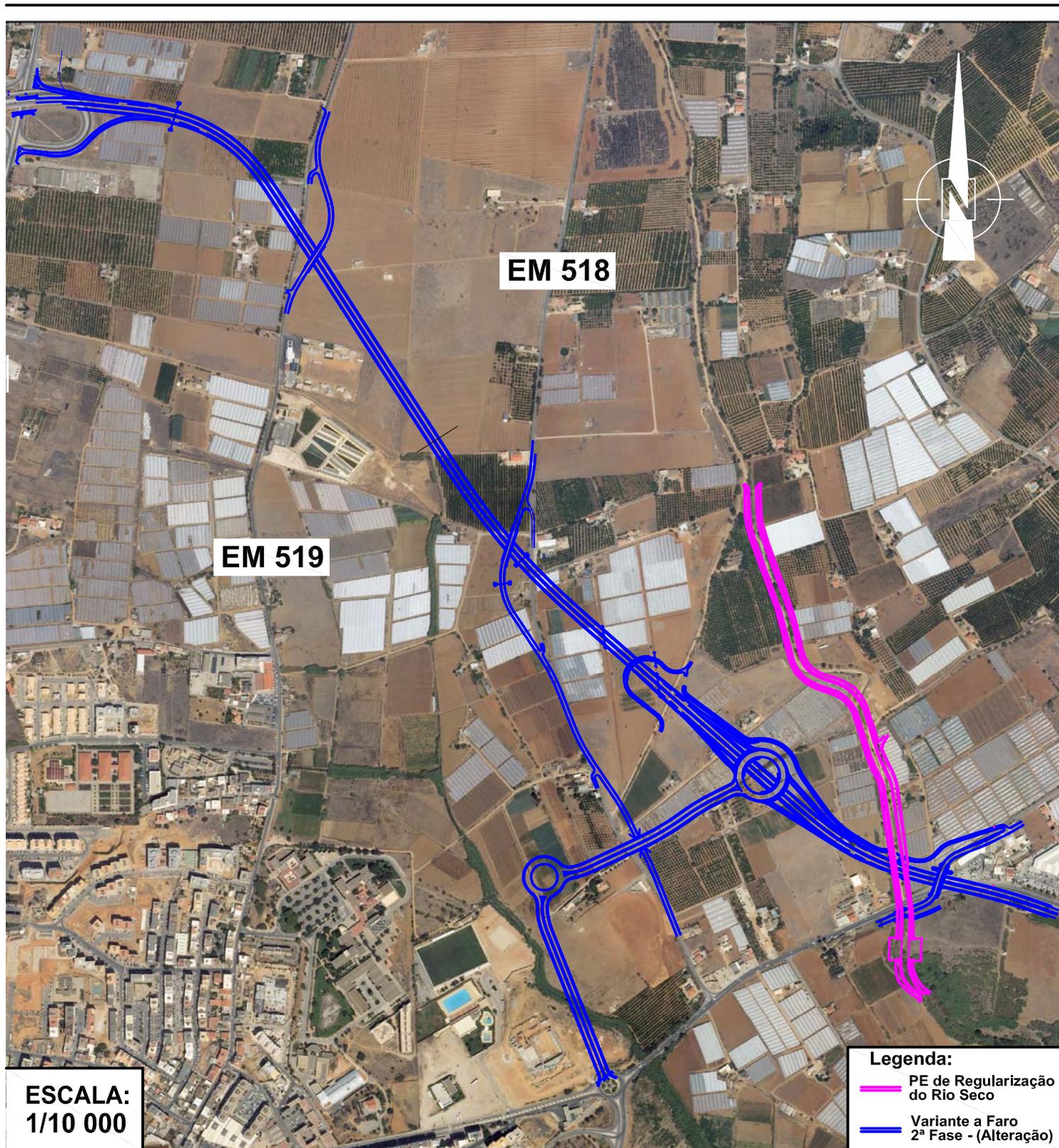


Figura 2.2 - Implantação do Traçado da Variante a Faro e do Projecto de Regularização do Rio Seco sobre Fotografia Aérea

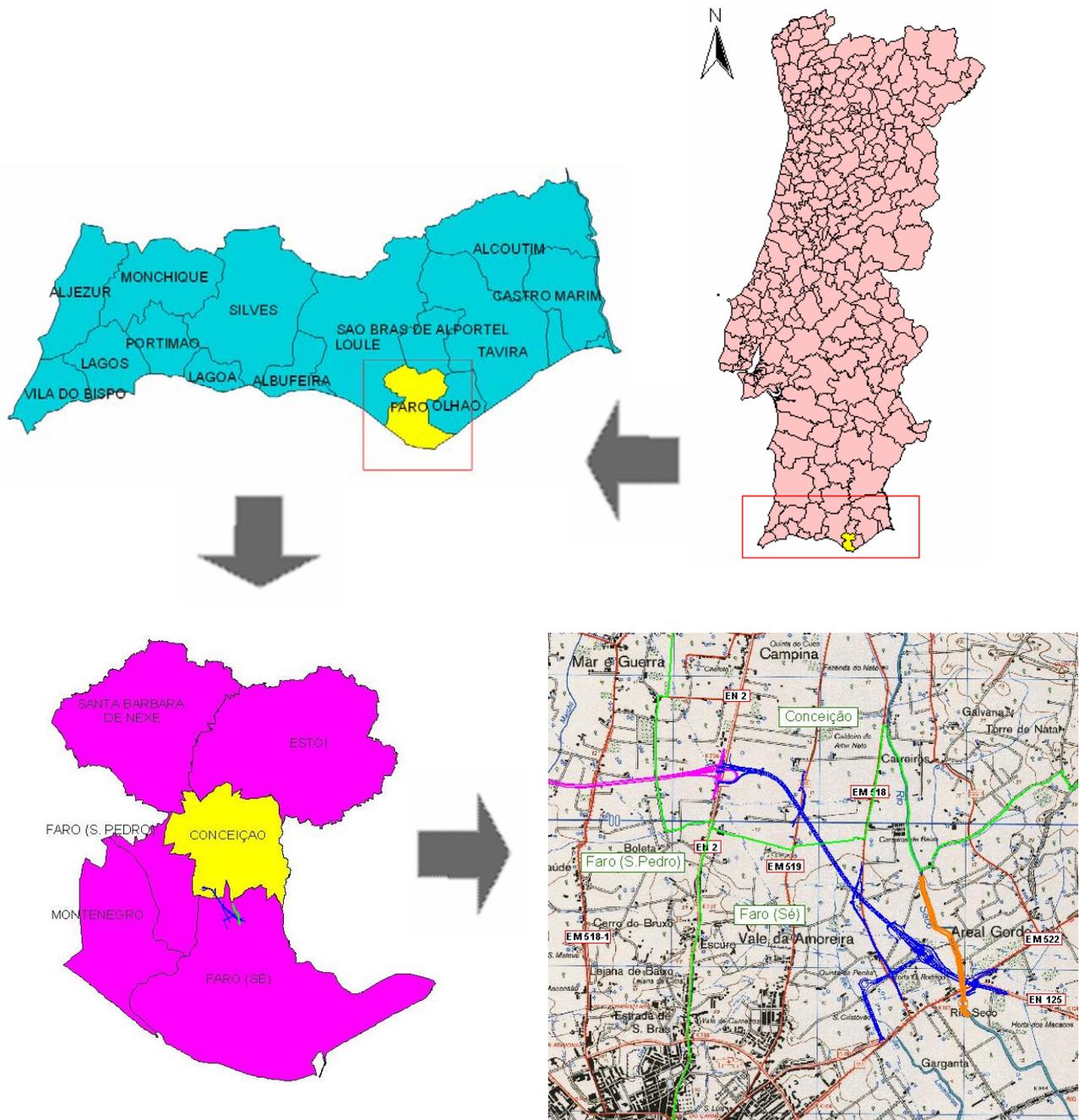
Dado que o traçado se desenvolve, essencialmente, em aterro e não existirem solos de escavação com características que permitam a sua reutilização, será necessário recorrer a materiais de empréstimo. O volume de movimentações de terras envolvido nesta obra é da ordem dos 245 499 m<sup>3</sup>, dos quais 9 893 m<sup>3</sup> provêm de escavações efectuadas na área a intervencionar para o traçado e os restantes 235 606 m<sup>3</sup> provêm de zonas de empréstimo.

O projecto relativo ao rio Seco consiste na regularização do leito e das margens de um troço com cerca de 1 050 m da parte terminal do curso desta linha de água, tendo início sensivelmente na zona de Carreiros de Baixo, a cerca de 900 m a montante da actual travessia da EN125 sobre o rio Seco, e termina 150 m a jusante da mesma (ver **Figuras 2.1 e 2.2**). Prevê um perfil transversal tipo com uma largura do leito de 13 m e uma altura dos muros de gabions de cerca de 4 m. Inclui válvulas de maré para descarga da água acumulada nos terrenos adjacentes às margens, a montante do pontão da Variante, e diques fusíveis a jusante da travessia da actual EN125.

O traçado da Variante, assim como, o projecto de Regularização do rio Seco inserem-se no concelho de Faro, abrangendo, o primeiro caso, as freguesias de Conceição e Sé (**Figura 2.3**), enquanto que o troço do rio Seco alvo de intervenção somente tem incidência ao nível da freguesia da Sé. Por sua vez o Concelho de Faro insere-se na região Algarve (NUT II), na sub-região Algarve (NUT III).

A nova rodovia pretende dar continuação e concluir a Variante a Faro da EN 125, definindo-se em redor da cidade, por Noroeste, Norte e Nordeste, funcionando como uma Circular Exterior à cidade e fazendo a interligação de dois dos eixos radiais principais que saem do centro desta cidade: a EN 2 e, naturalmente, a própria EN 125.

A 1ª Fase desta Variante, desde a EN 125 (a ponte de Faro) até à EN 2, já se encontra em exploração, desde 2001. A 2ª Fase desta Variante, a qual é alvo do presente estudo, será estabelecida, na continuação da anterior, ligando a EN 2 à EN 125, a nascente de Faro, numa faixa concêntrica e distante da actual EN 125, de cerca de 2,5 km.



**Figura 2.3 – Localização e Enquadramento dos Projectos em estudo**

A EN 125 é uma via que apresenta níveis de tráfego muito elevados, especialmente nos troços de entrada e saída de Faro, incompatíveis à luz dos actuais padrões de exigência

nesta matéria. Actualmente todo o tráfego com origem/destino nas localidades do litoral algarvio situadas a nascente e a poente de Faro, que circula na EN 125, vê-se obrigado a atravessar o centro urbano da cidade, com todas as consequências que tal facto acarreta, quer ao nível da sobrecarga no tempo dessas deslocações, para os utentes desta via, quer em termos da degradação da qualidade de vida e das condições de mobilidade e segurança, para os habitantes deste aglomerado urbano.

A conclusão desta via é, há muito, sentida pela população do concelho e, sobretudo, dos habitantes da cidade de Faro, como uma absoluta necessidade, dados os actuais estrangulamentos ao nível das acessibilidades e os congestionamentos de tráfego que se registam, tanto nas vias principais como, muito frequentemente, em arruamentos interiores existentes nesta zona, transformados em vias principais, com reflexos indesejáveis ao nível do ordenamento, da qualidade de vida e do desenvolvimento sócio-económico.

A ligação, pelo exterior da cidade, dos dois eixos radiais acima referidos, associada às boas condições de circulação, permitidas pelas características impressas ao traçado da futura Variante, terá uma importância decisiva para o descongestionamento do tráfego na capital algarvia e no incremento dos níveis de conforto e segurança relativamente ao atravessamento de veículos pesados e materiais perigosos, face à actual situação.

Certamente, que a conclusão desta Variante, possibilitará alterar radicalmente esta situação, na medida em que permitirá separar por completo o tráfego local, do tráfego de médio e longo curso, constituindo a correcção das disfunções atrás referidas o seu principal objectivo.

Espera-se que as melhorias na circulação rodoviária, resultantes da implementação deste projecto, venham a ter um efeito positivo muito significativo na qualidade de vida dos habitantes desta cidade e dos utentes das suas acessibilidades.

Na sequência da necessidade de construção de um novo atravessamento no trecho terminal do rio Seco, imediatamente a montante do atravessamento da EN125 – correspondente à 2ª Fase da Variante a Faro ou à 3ª Circular de Faro, como esta via é, por vezes, designada nalguns documentos – pretende-se intervir no trecho terminal do rio Seco, de modo a minimizar os problemas actualmente existentes relacionados com a frequência com que se verifica a ocorrência de cheias. Assim pretende-se, como forma de atenuar esta situação, incrementar a capacidade de vazão no rio Seco, num trecho com cerca de 1 km a montante

da ponte da EN125, até 235 m<sup>3</sup>/s (equivalente a um período de retorno de 100 anos). Esta intervenção passa não só por um aumento, em certas zonas algo significativo, da largura da secção do rio, pelo revestimento total do leito com colchões tipo RENO (com 0,30 m de espessura) mas também pelo alteamento dos diques laterais, num troço com cerca 1 050 m de comprimento, que se estende até cerca de 150 m a jusante da ponte da EN125.

Aproveitando estas intervenções suavizam-se duas curvas em planta do rio (actualmente muito apertadas), permitindo assim melhorar as condições de escoamento naquela zona.

Foi igualmente considerado conveniente manter a actual capacidade de descarga para a ribeira das Lavadeiras, que servirá como descarregador de emergência mas apenas para cheias superiores à centenária. Deste modo, deverá ser prevista a instalação de uma PH rectangular, com 2 x 1,5 m<sup>2</sup> de secção, no alinhamento do caminho de S. Cristóvão.

É também necessário proceder à substituição da ponte da actual EN125, cuja secção é manifestamente insuficiente.

Uma vez que, no trecho imediatamente a jusante da zona intervencionada, a capacidade de vazão se irá manter inalterada, não excedendo os 60-70 m<sup>3</sup>/s, a fim de evitar uma subida não controlada dos níveis de água nesta zona, que inevitavelmente se reflectiria para montante, preconiza-se a construção, imediatamente a jusante do atravessamento da EN125, em ambas as margens, de diques laterais fusíveis.

### **3. CARACTERIZAÇÃO DO AMBIENTE NA ÁREA DOS PROJECTOS, IMPACTES E MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO**

A área de intervenção abrange sensivelmente a área envolvente do traçado desde o seu início, na EN2, , mais precisamente na zona de Chelote, e do troço do rio Seco a regularizar até à zona limitada a Sul pela linha férrea. Enquadra-se, neste sentido, no Litoral Algarvio, sobre uma zona aplanada (as cotas máximas situam-se próximo dos 20 m) que corresponde em grande parte à baixa aluvionar do Rio Seco, na denominada Campina de Faro.

No que se refere à 2ª Fase da Variante a Faro verifica-se que a sua implantação já se encontra prevista ao nível do Plano Director Municipal de Faro (PDM de Faro) e que o traçado proposto no respectivo Projecto de Execução, em termos gerais, o acompanha. Este

Página 8

traçado apresenta uma extensão reduzida e tem o seu ponto de início e términos condicionados, respectivamente, ao nó de ligação ao traçado da 1ª Fase (que se encontra em exploração desde 2001) e à inserção na actual EN125. Estas situações conduziram a que, desde a fase mais inicial da sua concepção, o percurso do traçado previsto tenha sido em grande medida coincidente com aquele que se encontra presentemente em estudo. Refira-se também a este respeito que o traçado da 2ª Fase da Variante constante no PDM consubstancia o traçado anteriormente definido no “Estudo de Circulação e Estacionamento da Cidade de Faro e Plano Rodoviário Municipal”. Salienta-se ainda que o atravessamento do Complexo Desportivo de Faro já se encontrava previsto no referido Plano Rodoviário Municipal de Faro, bem como, na proposta do Plano de Pormenor da Penha, cuja proposta viária já considerava uma solução similar à que foi transposta para o Projecto de Execução alvo do presente EIA.

Inclusivamente há ainda a salientar que, na sua versão actual, o projecto rodoviário previu a criação de uma passagem pedonal sob a ligação à EN125, junto à ribeira das Lavadeiras, que permite a fácil transposição desta via pelos utentes do referido complexo desportivo.

Em termos ambientais identificaram-se algumas ocorrências que mereceram uma especial atenção dado o potencial carácter impactante associado às mesmas decorrentes da implementação do traçado e também do projecto de regularização do rio Seco.

Dado que a zona terminal do rio Seco se caracteriza por ser uma região frequentemente afectada por episódios de cheia, a nova via, ao atravessar transversalmente a baixa aluvionar da Campina de Faro, poder-se-ia constituir como uma barreira ao escoamento hídrico à semelhança do que acontece actualmente com a EN125. Este impacte negativo e potencialmente significativo foi ultrapassado, no que diz respeito ao projecto rodoviário, mediante o redimensionamento das obras de arte para a transposição das linhas de água (rio Seco e ribeira das Lavadeiras), para permitir a passagem do caudal da cheia centenária (que actualmente não acontece), e o aumento do número de passagens hidráulicas.

Por outro lado, o INAG sugeriu, com vista a resolver de uma forma completa e integrada as afectações relacionadas com as cheias desta parte da bacia do rio Seco, que o EP – E.P.E. acompanhasse o desenvolvimento do projecto rodoviário de um projecto de regularização para o rio Seco, num troço com cerca de 1 100 m de extensão (900 m dos quais a montante da actual EN125), de forma a criar as condições para encaixar no seu leito a cheia centenária. Entre outros aspectos este projecto contempla, no troço do rio Seco abrangido

pelo projecto rodoviário em estudo, o redimensionamento do leito para 13 m de largura e a criação ou alteamento dos diques laterais, para 4 m de altura total. Prevê-se que com a implementação deste conjunto de medidas os problemas originados com as cheias nesta zona ficarão solucionados para cheias centenárias, e atenuados para cheias com períodos de retorno muito mais alargado.

A adopção desta solução terá importantes repercussões positivas em termos sócio-económicos, dada a preocupação na salvaguarda de pessoas e bens que lhe está subjacente. No entanto, a atenuação das cheias reduzirá a renovação da fertilidade dos solos que acontece por via destas, o que se pode considerar negativo, muito embora localizado a esta zona terminal da Campina de Faro.

Do ponto de vista geopedológico a região onde se integram os dois projectos em estudo, caracteriza-se por ser uma baixa aluvionar, com boas aptidões agrícolas e, como tal, classificados no PDM como RAN. A afectação desta condicionante legalmente protegida, poder-se-ia traduzir num impacte negativo, irreversível, permanente e significativo, muito em particular a decorrente da implementação do novo traçado. No entanto, a Comissão da RAN já se pronunciou favoravelmente no que se refere à implantação da nova rodovia nestes terrenos e, por outro lado, este impacte é parcialmente mitigável caso os solos da camada de terra vegetal (primeiros 30 a 40 cm) sejam reaproveitados na obra, procedendo-se à sua recolha e armazenamento separado, para posterior utilização na cobertura dos taludes de aterro e, ainda, caso se proceda à recuperação dos solos das zonas degradadas pela actividade construtiva (como é o caso das zonas de estaleiro, dos acessos temporários e dos locais de depósito temporário de materiais, entre outras), como é preconizado no EIA.

Ao nível da ocupação do solo, constata-se a predominância de áreas de cariz agrícola em regime intensivo, onde dominam as estufas e os pomares de citrinos. A afectação destas áreas e, muito em particular, as decorrentes da implantação da nova Variante de Faro, reflecte-se num impacte negativo, irreversível, permanente, de magnitude elevada e significativo a muito significativo. No entanto, observou-se, durante o longo período que mediou entre o início e a conclusão dos estudos ambientais (entre 2003 e 2007), uma progressiva e notória redução das actividades agrícolas desenvolvidas na área em questão, de tal forma que actualmente se observam diversas zonas abandonadas. Os motivos mais frequentemente apontados para justificar esta situação dizem respeito à falta de rentabilidade das culturas praticadas, devido ao aumento dos custos de produção, falta de mão-de-obra (sazonal) e aos preços praticados pela concorrência de outros mercados

fornecedores próximos (principalmente Espanha e Norte de África). Mantendo-se o actual desinteresse demonstrado sobre o aproveitamento agrícola da zona, a ocupação destes terrenos pela nova via aportará melhorias significativas em termos de mobilidade e acessibilidade. Estas melhorias, no entanto, poderiam levar ao incremento da apetência de crescimento urbano para a zona Leste do município de Faro. No entanto, esta situação encontra-se acautelada, uma vez que este crescimento está limitado pelas restrições impostas pelos instrumentos de planeamento e ordenamento em vigor. Assim, considera-se que o traçado proposto para 2ª Fase da Variante de Faro não põe em causa os princípios e objectivos globais do ordenamento do território da zona em questão, uma vez que será garantida a articulação territorial e a coerência do todo em que se enquadra a pretensão, entre outros motivos, pela integração do projecto nos instrumentos de gestão territorial em vigor e em preparação.

Por outro lado, o facto do traçado intersectar parte da área de REN identificada numa fase preliminar, foi tido em conta no desenho do projecto que se apresenta neste estudo. Deste modo, procurou-se minimizar ao máximo a sua afectação, recorrendo-se a soluções ainda algo invulgares no nosso país, como é o caso do Nó com a EN125 (Nó 2) que incorpora uma solução de rotunda desnivelada (Rotunda 1).

Verifica-se que quase todo o traçado da variante proposto, se inclui em áreas de RAN, perspectivando-se impactes negativos, permanentes, irreversíveis ao nível desta condicionante. No entanto, a Comissão Regional da RAN já deu parecer favorável à utilização não agrícola de solos integrados na RAN na área de implantação da Variante, passando a ser compatível a sua construção a este nível. Assim, os impactes ao nível desta condicionante consideram-se pouco significativos.

O traçado do projecto rodoviário intercepta outra área sensível, nomeadamente, a zona do pré-parque (faixa exterior ao limite do PNRF) adjacente à EN125, por via de um pequeno restabelecimento (Restabelecimento 4B), com apenas 69 m de extensão. Os últimos 150 m do troço do rio Seco a regularizar, localizados a jusante da EN125, inserem-se também na zona do pré-parque do PNRF. No entanto, estamos na presença de uma interferência marginal, não havendo qualquer incompatibilidade com os projectos em causa.

Em termos paisagísticos e ecológicos verifica-se que a maior afectação decorre da implementação do projecto da regularização do rio Seco, muito em particular no que se refere ao desaparecimento previsto da galeria ripícola (constituída por canaviais) que

actualmente acompanha o troço do rio Seco e à criação do efeito barreira entre as duas margens do rio, para as espécies faunísticas com menor mobilidade, potenciado pela implementação dos diques. Apesar do elevado grau de artificialização que o referido troço actualmente já apresenta, assim como o facto dos actuais muros estarem ao nível da cota natural do terreno, a galeria ripícola existente, ainda lhe confere algum grau de naturalidade. É assim levado a cabo o desenvolvimento de um Projecto de Integração Paisagística, de modo a integrar ambientalmente, a intervenção proposta.

No que diz respeito à componente acústica, actualmente já se verificam valores acima do estabelecido junto às principais rodovias, sendo previsível que se verifique um aumento significativo dos níveis de ruído na zona de influência do traçado da 2ª Fase da Variante a Faro. Tendo em conta que o traçado será implantado numa área com densidade populacional baixa, os impactes serão prontamente minimizáveis mediante a pavimentação com betuminoso de borracha (BMB), já prevista para toda a extensão do projecto, com a implantação de barreiras acústicas à excepção dos locais na envolvente das principais vias já existentes, como é o caso da EN125 e da EN2, e junto à Rotunda 2 da futura variante. Nestes casos, propõe-se o isolamento sonoro de fachadas.

Ao nível do Património, não se prevêem impactes significativos, dado o baixo valor dos elementos patrimoniais identificados e as medidas minimizadoras preconizadas para protecção dos mesmos. No entanto, prevê-se a afectação de 6 elementos patrimoniais decorrentes da implementação dos projectos em estudo, 4 dos quais pela nova rodovia (elementos 1, 9, 16, e 17) e 2 pelo projecto de regularização do rio Seco (elemento 22 e 25). Entre estes apenas a Quinta Bívar Cúmano (elemento patrimonial 16) é classificada como valor patrimonial elevado, estando classificado como Valor Concelhio. No entanto, o impacte negativo é apenas indirecto. Através das medidas minimizadoras previstas, como a criação provisória de uma vedação em volta dos elementos patrimoniais, este impacte torna-se bastante reduzido.

Salienta-se, ainda, que será ao nível da população residente na cidade de Faro e nas suas zonas periféricas que maiores benefícios se irão fazer sentir com a conclusão da Variante à EN125. A cidade de Faro padece desde há longa data de graves problemas de congestionamento de tráfego os quais se têm vindo a agravar dado o significativo crescimento populacional que se tem verificado na última década em termos concelhios, situação que se alia ao incremento da oferta de serviços. Todas estas dificuldades são potenciadas pela configuração urbanística da cidade e, também, pelo facto de esta ser

atravessada na sua zona central por um dos principais eixos de atravessamento longitudinal do Algarve: a EN 125. A Variante de Faro à EN 125 foi proposta, no início da segunda metade da década de 90, como forma de resolução deste problema. Actualmente esta proposta encontra-se já parcialmente efectuada, uma vez que foi construído o seu trecho entre a EN125-10 e a EN2 (primeira fase da Variante), a qual se encontra em exploração desde 2001. O trecho construído era fundamental para ligar o Aeroporto de Faro à Via do Infante pelo que recebeu prioridade na sua execução.

Atendendo ao crescimento populacional estimado para o concelho de Faro (previsão de cerca de 86 000 habitantes em 2031) e ao incremento económico, nomeadamente na sua vertente turística, perspectiva-se um agravamento da situação presentemente sentida, com efeitos negativos significativos nos parâmetros de qualidade do meio e, obviamente, na qualidade de vida dos habitantes desta cidade sendo previsível um acréscimo do tráfego rodoviário local entre o núcleo urbano de Faro e as freguesias da Conceição e de Estói.

Na ausência de conclusão do projecto, com a circulação de veículos a continuar a fazer-se, predominantemente, pela EN125, no interior da Cidade, prevê-se uma subida dos níveis de ruído registados actualmente nos pontos mais próximos desta rodovia, com as nefastas consequências que essa situação acarreta.

Este problema não afectará somente o interior da Cidade mas também a população residente ao longo de algumas vias municipais actualmente utilizadas como atalhos pelos condutores que os conhecem e procuram formas de escapar aos congestionamentos que afectam o centro urbano de Faro. É o caso da EM518, através da qual se pode aceder à EN2 (e daí à Via do Infante e a S. Bartolomeu de Messines) a partir da Entrada Nascente de Faro (EN125), sentido Olhão/Faro, onde se regista um volume de tráfego rodoviário considerável, sendo este um dos factores mais relevantes em termos de incomodidade para a população a nível local.

A afectação de actividades económicas relaciona-se com as expropriações a realizar, as quais constituem um impacte negativo, sobretudo, quando se tratem de edifícios destinados comércio ou serviços (caso dos stands automóveis situados na zona do ramo C do Nó 1 - **Figura 3.1** - e na zona de inserção da Variante na actual EN125 - **Figura 3.2** - e da oficina de motorizadas adjacente a este último stand -**Figura 3.3**), ou ainda, de áreas dedicadas à agricultura intensiva (regadio, estufas). Propõem-se que os proprietários sejam devidamente indemnizados.

Já no que diz respeito a edifícios destinados a habitação, existe a necessidade de demolição de um reduzido número de habitações, na zona final do traçado, de inserção na EN125, e com a conseqüente necessidade de realojamento ou indemnização dos respectivos moradores. Encontram-se neste caso duas casas de habitação da Horta de D. Rodrigo, na zona do entroncamento da EM522 com a EN125, ilustradas na **Figura 3.4**.



Figura 3.1



Figura 3.2

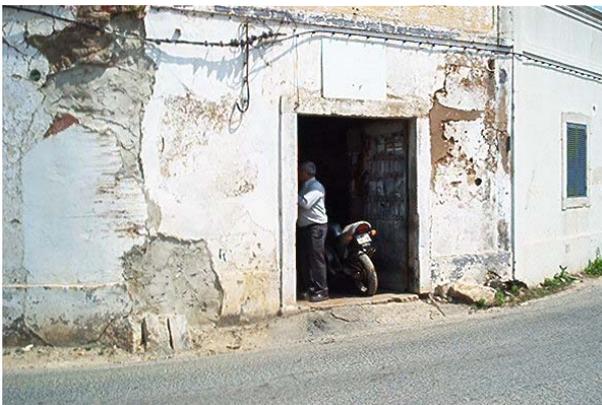
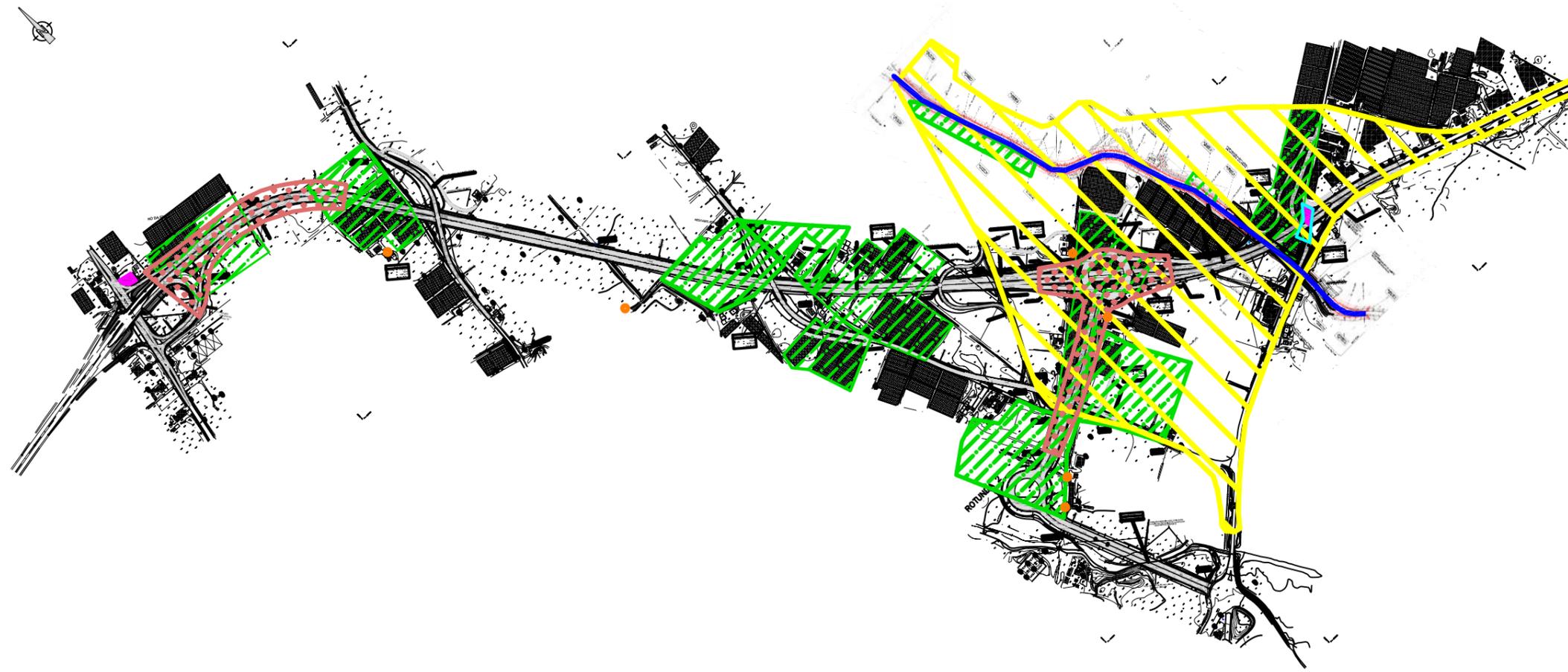


Figura 3.3



Figura 3.4

Apresenta-se, na **Figura 3.5**, a Carta Síntese de Impactes, traduzindo espacialmente os impactes mais significativos, para a fase de exploração, associados à implementação dos projectos em questão.



**Legenda:**

**IMPACTES POSITIVOS**

-  Impactes Muito Significativos nos Recursos Hídricos - diminuição dos riscos de cheia
-  Impactes Significativos nos Solos - Limitação dos fenómenos de erosão
-  Impactes Significativos nos Recursos Hídricos - Aumento da Capacidade de Vazão
-  Impactes Significativos na Sócio-Economia - Diminuição dos riscos de cheia

\* Impactes significativos não cartografáveis:  
 - Inserção da variante no planeamento urbano (Figuras de Planeamento e Ordenamento)  
 - Diminuição da emissão de poluentes atmosféricos no centro de Faro (Qualidade do Ar e Sócio-Economia)  
 - Diminuição dos níveis de ruído no centro de Faro (Ruído e Sócio-economia)  
 - Melhoria das acessibilidades e qualidade de vida (Sócio-economia)

**IMPACTES NEGATIVOS**

-  Impactes Significativos no Uso do Solo (Estufas, Pomares e Hortas)
-  Impactes Significativos na Ecologia - Barreira aos vertebrados
-  Impactes Significativos na Paisagem - Aterros
-  Impactes Significativos na Sócio-Economia - Demolições
-  Impactes Significativos na Sócio-Economia - Actividades económicas
-  Impactes Significativos no Ruído

\* O impacto significativo nos Recursos Geológicos, devido ao volume de materiais de empréstimo necessários à construção da variante, não é localizável na planta local.

**MOPTC**  
 MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

**EP**  
 Estradas de Portugal, E.P.E.

**ECOMIND**  
 Consultores em Ambiente, Lda.

Projecto:  
**EIA DOS PROJECTOS DE EXECUÇÃO DA VARIANTE A FARO - 2ª FASE (Alteração) E DE REGULARIZAÇÃO DO RIO SECO**

Título do Desenho:  
**CARTA SÍNTESE DE IMPACTES RESIDUAIS (Impactes Significativos e Muito Significativos)**

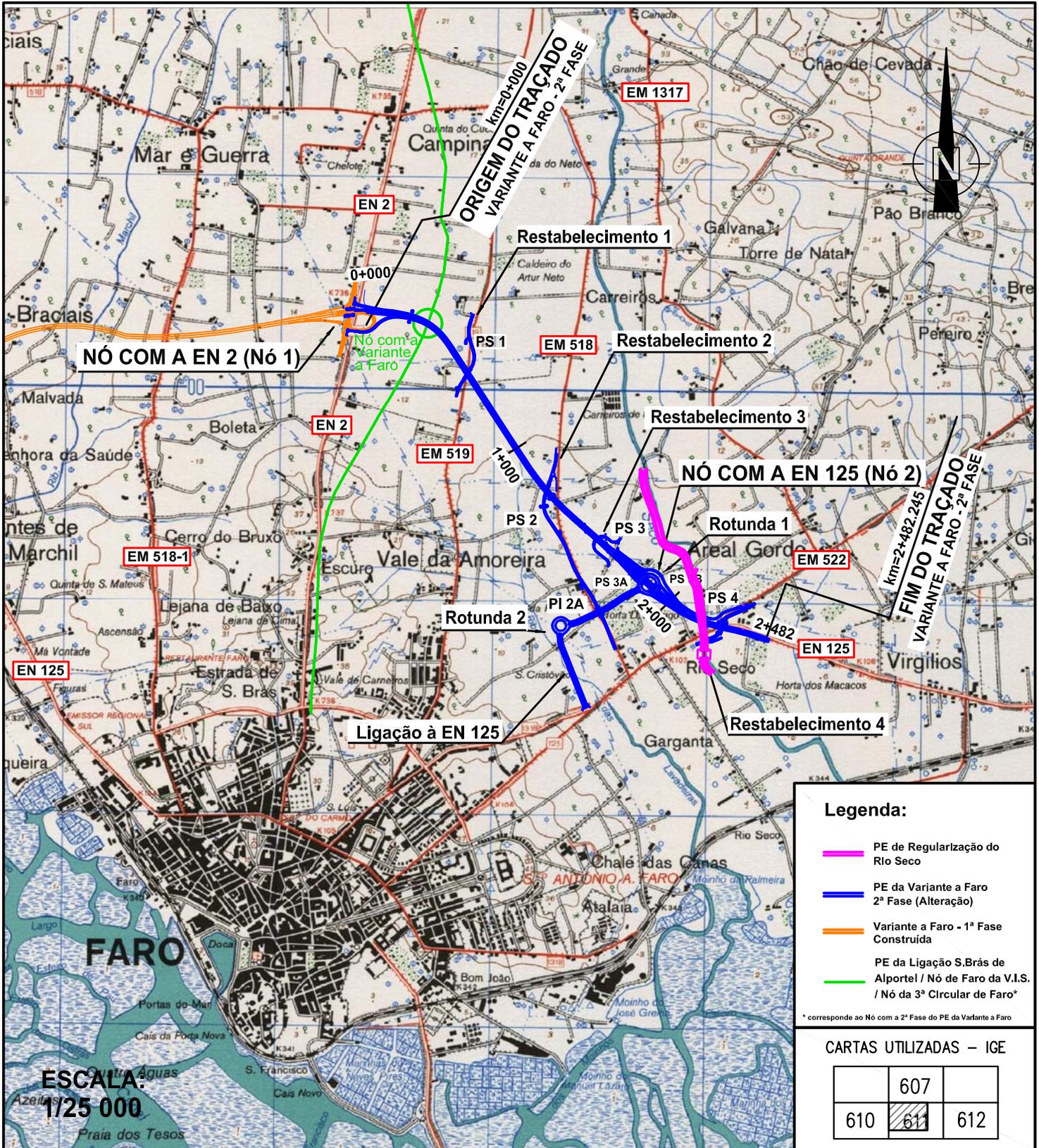
ESCALA:  
 1/10000

Figura:  
 3.5

É proposto, também, um Plano de Monitorização do Ruído para a Variante a Faro – 2ª Fase (Alteração), em função dos níveis sonoros perspectivados. O Plano de Monitorização que se propõe, tem como objectivo informar sobre a situação real dos níveis sonoros em pontos julgados pertinentes, por forma a verificar se são cumpridos os requisitos legais, ou outros, e a verificar a eficácia das medidas implementadas, informando sobre a eventual necessidade de complementar com medidas adicionais.

Pelas razões acima referidas considera-se que os projectos em questão reúnem condições favoráveis para que se possam concretizar, revelando-se, face ao exposto, de grande relevância a sua execução. No entanto deverão ser cumpridas as recomendações propostas ao nível do EIA, no sentido de evitar ou minimizar os impactes identificados.

Lisboa, Outubro de 2007



**Legenda:**

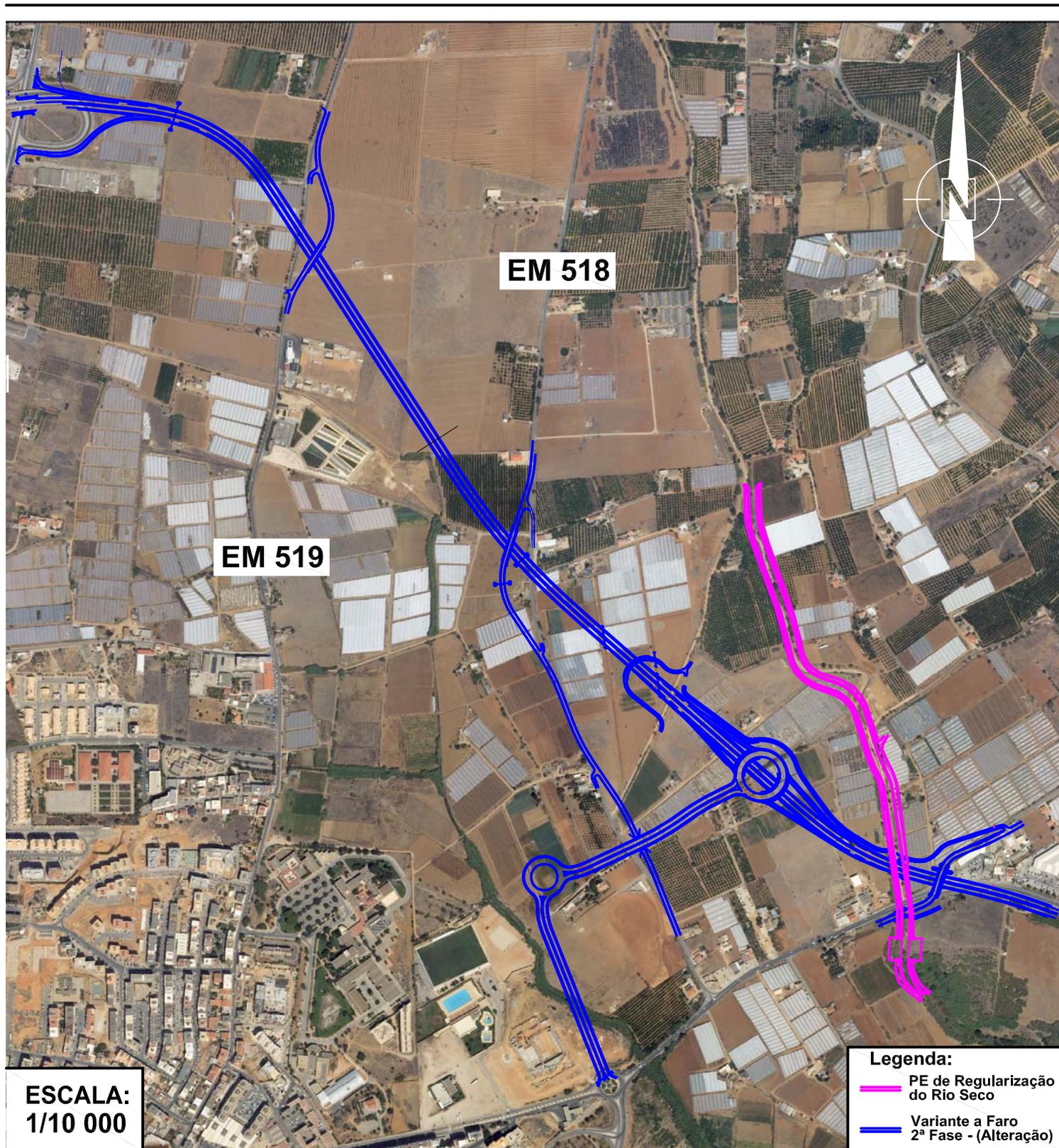
- PE de Regularização do Rio Seco
- PE da Variante a Faro 2ª Fase (Alteração)
- Variante a Faro - 1ª Fase Construída
- PE da Ligação S.Brás de Alportel / Nó de Faro da V.I.S. / Nó da 3ª Circular de Faro\*

\* corresponde ao Nó com a 2ª Fase do PE da Variante a Faro

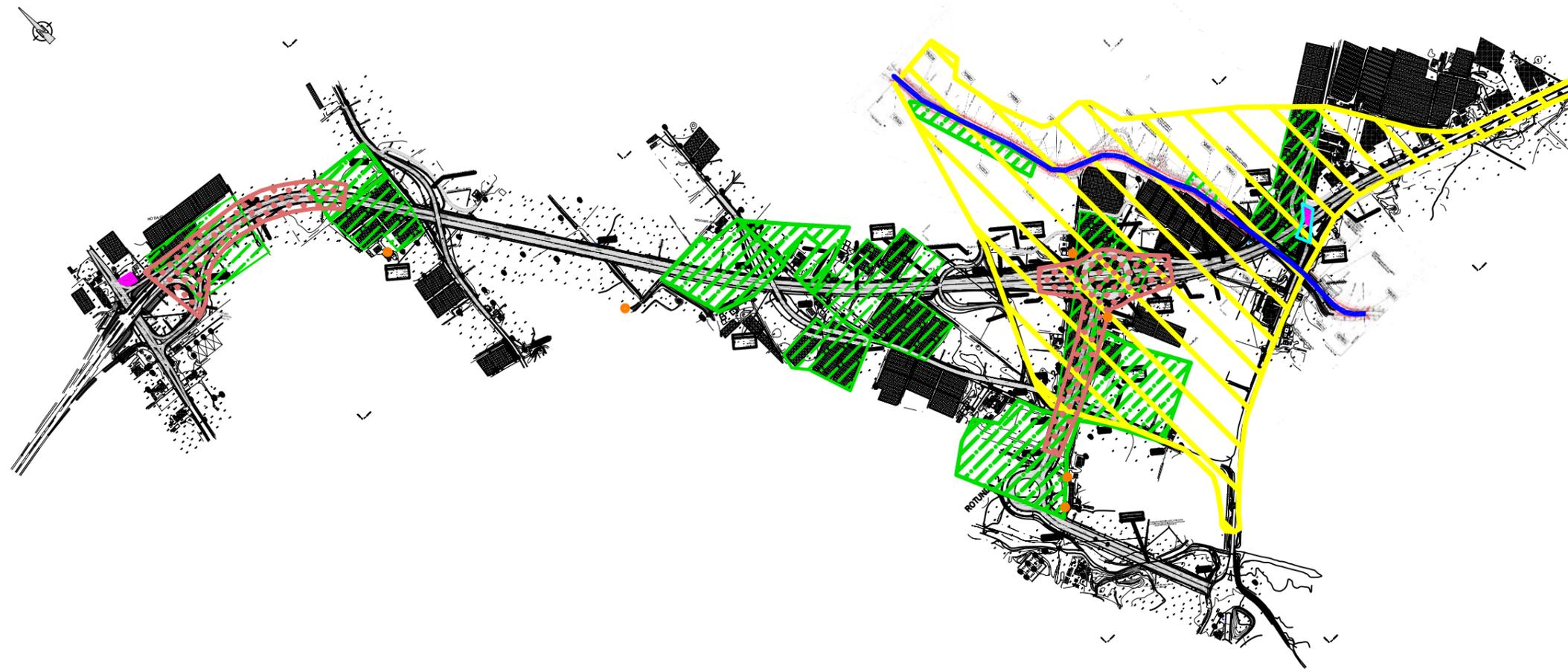
**CARTAS UTILIZADAS – IGE**

	607	
610	611	612

Figura 2.1 - Esboço Corográfico



**Figura 2.2 - Implantação do Traçado da Variante a Faro e do Projecto de Regularização do Rio Seco sobre Fotografia Aérea**



**Legenda:**

**IMPACTES POSITIVOS**

-  Impactes Muito Significativos nos Recursos Hídricos - diminuição dos riscos de cheia
-  Impactes Significativos nos Solos - Limitação dos fenómenos de erosão
-  Impactes Significativos nos Recursos Hídricos - Aumento da Capacidade de Vazão
-  Impactes Significativos na Sócio-Economia - Diminuição dos riscos de cheia

\* Impactes significativos não cartografáveis:  
 - Inserção da variante no planeamento urbano (Figuras de Planeamento e Ordenamento)  
 - Diminuição da emissão de poluentes atmosféricos no centro de Faro (Qualidade do Ar e Sócio-Economia)  
 - Diminuição dos níveis de ruído no centro de Faro (Ruído e Sócio-economia)  
 - Melhoria das acessibilidades e qualidade de vida (Sócio-economia)

**IMPACTES NEGATIVOS**

-  Impactes Significativos no Uso do Solo (Estufas, Pomares e Hortas)
-  Impactes Significativos na Ecologia - Barreira aos vertebrados
-  Impactes Significativos na Paisagem - Aterros
-  Impactes Significativos na Sócio-Economia - Demolições
-  Impactes Significativos na Sócio-Economia - Actividades económicas
-  Impactes Significativos no Ruído

\* O impacto significativo nos Recursos Geológicos, devido ao volume de materiais de empréstimo necessários à construção da variante, não é localizável na planta local.

**MOPTC**  
 MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

**EP**  
 Estradas de Portugal, E.P.E.

**ECOMIND**  
 Consultores em Ambiente, Lda.

Projecto:  
**EIA DOS PROJECTOS DE EXECUÇÃO DA VARIANTE A FARO - 2ª FASE (Alteração) E DE REGULARIZAÇÃO DO RIO SECO**

Título do Desenho:  
**CARTA SÍNTESE DE IMPACTES RESIDUAIS (Impactes Significativos e Muito Significativos)**

ESCALA:  
 1/10000

Figura:  
 3.5