



CÓDIGO DOCUMENTO: D20190903001394  
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 3fe6-84cd-e70d-cac9

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "https://siliamb.apambiente.pt" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.



# TUA

## TÍTULO ÚNICO AMBIENTAL

*O titular está obrigado a cumprir o disposto no presente título, bem como toda a legislação e regulamentos vigentes nas partes que lhes são aplicáveis.*

*O TUA compreende todas as decisões de licenciamento aplicáveis ao pedido efetuado, devendo ser integrado no respetivo título de licenciamento da atividade económica.*

### DADOS GERAIS

Nº TUA	TUA20190903000330
REQUERENTE	Infraestruturas de Portugal, SA
Nº DE IDENTIFICAÇÃO FISCAL	503933813
ESTABELECIMENTO	EN125 - Circular de Olhão
LOCALIZAÇÃO	Caminho José Botelho
CAE	52211 - Gestão de infraestruturas dos transportes terrestres

### CONTEÚDOS TUA



ENQUADRAMENTO



LOCALIZAÇÃO



PRÉVIAS DESENVOLVIMENTO PE



PRÉVIAS CONSTRUÇÃO



CONSTRUÇÃO



EXPLORAÇÃO



OBRIGAÇÕES DE COMUNICAÇÃO



ANEXOS TUA



CÓDIGO DOCUMENTO: D20190903001394  
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 3fe6-84cd-e70d-cac9

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "https://siliamb.apambiente.pt" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.



## ENQUADRAMENTO

### SUMÁRIO

Regime	Nº Processo	Aplicáveis	Solicitados	Indicador de enquadramento	Data de Emissão	Data de Validade	Prorrogação da validade	Eficácia	Sentido da decisão	Entidade Licenciadora
AIA	PL20181015003304	X	X	Anexo II, n.º 10, alínea e) - Artigo 1.º n.º 3, alínea b), subalínea ii) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro	03-09-2019	02-09-2023	-	Sim	Favorável condicionado	Agência Portuguesa do Ambiente



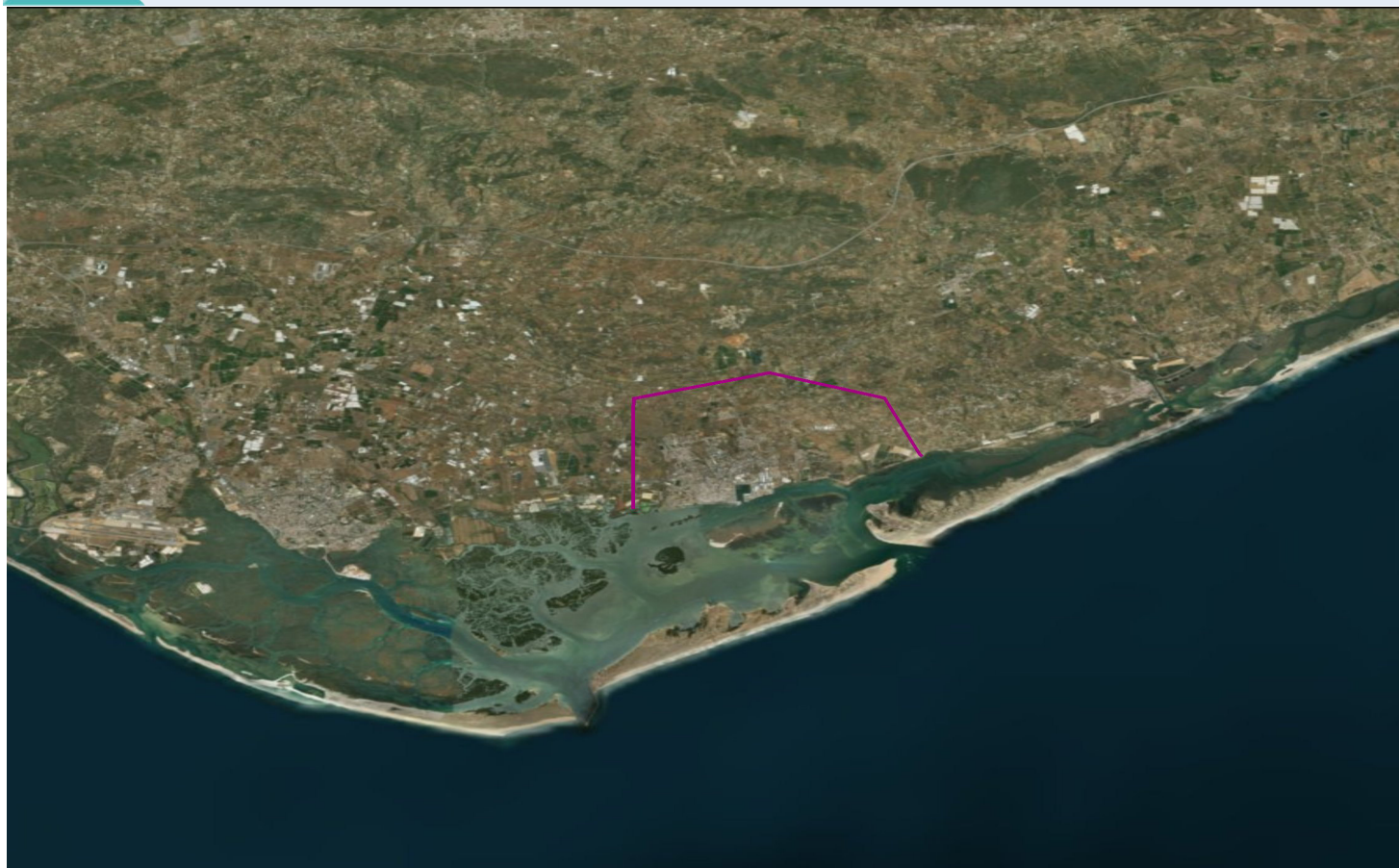
## LOCALIZAÇÃO

### Mapa



CÓDIGO DOCUMENTO: D20190903001394  
 CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 3fe6-84cd-e70d-cac9

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "<https://siliamb.apambiente.pt>" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.



## Área poligonal

Vertice	-
Meridiana	-
Perpendicular à meridiana	-

## Confrontações

Norte	Não aplicável
Sul	-
Este	-
Oeste	-



CÓDIGO DOCUMENTO: D20190903001394  
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 3fe6-84cd-e70d-cac9

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "<https://siliamb.apambiente.pt>" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.

## Área do estabelecimento

Área impermeabilizada não coberta (m2)	0.00
Área coberta (m2)	0.00
Área total (m2)	0.00

## Localização

Localização	Freguesias de Pechão e de Quelfes, do Concelho de Olhão
-------------	---



## PRÉVIAS DESENVOLVIMENTO PE

### Medidas /Condições gerais a cumprir

Medida/ Condição a cumprir	Prazo de implementação	Demonstração do cumprimento
Condições constantes da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) anexa ao presente TUA	Ver DIA anexa ao presente TUA	Ver DIA anexa ao presente TUA



## PRÉVIAS CONSTRUÇÃO

### Medidas /Condições gerais a cumprir

Medida/ Condição a cumprir	Prazo de implementação	Demonstração do cumprimento
Condições constantes da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) anexa ao presente TUA	Ver DIA anexa ao presente TUA	Ver DIA anexa ao presente TUA



CÓDIGO DOCUMENTO: D20190903001394  
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 3fe6-84cd-e70d-cac9

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "https://siliamb.apambiente.pt" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.



## CONSTRUÇÃO

### Medidas / Condições gerais a cumprir

Medida/ Condição a cumprir	Prazo de implementação	Demonstração do cumprimento
Condições constantes da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) anexa ao presente TUA	Ver DIA anexa ao presente TUA	Ver DIA anexa ao presente TUA



## EXPLORAÇÃO

### Medidas / Condições gerais a cumprir

Medida/ Condição a cumprir	Prazo de implementação	Demonstração do cumprimento
Condições constantes da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) anexa ao presente TUA	Ver DIA anexa ao presente TUA	Ver DIA anexa ao presente TUA



## OBRIGAÇÕES DE COMUNICAÇÃO

### Comunicações a efetuar à Administração

Tipo de informação/Parâmetros	Formato de reporte	Data de reporte	Entidade
Condições constantes da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) anexa ao presente TUA	Ver DIA anexa ao presente TUA	Ver DIA anexa ao presente TUA	Ver DIA anexa ao presente TUA



CÓDIGO DOCUMENTO: D20190903001394  
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 3fe6-84cd-e70d-cac9

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "<https://siliamb.apambiente.pt>" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.



## ANEXOS TUA

### Anexos

Código	Anexo	Descrição
C061408	AIA3252_DIA(anexoTUA).pdf	DIA - Declaração de Impacte Ambiental

## Declaração de Impacte Ambiental (Anexo ao TUA)

<b>Designação do projeto</b>	EN125 – Circular de Olhão
<b>Fase em que se encontra o projeto</b>	Estudo Prévio
<b>Tipologia do projeto</b>	Anexo II, n.º 10, alínea e) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro
<b>Enquadramento no regime jurídico de AIA</b>	Artigo 1.º n.º 3, alínea b), subalínea ii) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro
<b>Localização</b> (freguesia e concelho)	Freguesias de Pechão e de Quelfes, do Concelho de Olhão
<b>Identificação das áreas sensíveis</b>	Em ambas as soluções alternativas, o traçado interfere com o limite norte do Parque Natural da Ria Formosa (PNRF), no seu trecho inicial na zona de Bela – Mandil.
<b>Proponente</b>	Infraestruturas de Portugal, S.A.
<b>Entidade licenciadora</b>	Infraestruturas de Portugal, S.A.
<b>Autoridade de AIA</b>	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.

<b>Descrição sumária do projeto</b>	<p>O projeto, com uma extensão aproximada de 6 km, inicia-se ao km 111+500 da EN125, na zona de Torrejão, a poente da cidade de Olhão, atravessando depois uma zona a norte da cidade, de carácter agrícola e onde se mistura uma ocupação urbana dispersa. Termina ao km 116+100 também da EN125, já a nascente de Olhão, numa rotunda existente a sul de Quelfes, junto à Zona Industrial de Marim.</p> <p>O estudo prévio contempla duas soluções alternativas, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Solução A, com uma extensão de 6,145 km e uma área de implantação de 14,1 ha; e</li> <li>• a Solução B, com uma extensão de 5,708 km e uma área de implantação de 12,9 ha;</li> </ul> <p>cada uma prevendo a construção de 5 rotundas onde a Circular intersesta com as estradas municipais, bem como 3 interligações, que permite a articulação das duas Soluções, e a divisão do traçado em 4 Trechos, criando assim a possibilidade de 16 combinações alternativas.</p> <p>O traçado da Solução A terá, contudo, três interseções desniveladas com vias municipais de interesse secundário. Os perfis transversais tipo preconizados são variáveis para os vários troços da Circular de Olhão, dado o aproveitamento</p>
-------------------------------------	---



	<p>de vias existentes. Todos os acessos às propriedades, caminhos e vias serão reorganizados por forma a não terem entrada direta para a via.</p> <p>O projeto foi previsto para garantir uma velocidade base de 80 km/h e ter um perfil transversal tipo constituído por uma única faixa de rodagem com uma largura de 7,0 m com duas vias, uma em cada sentido, e bermas direitas variáveis, com uma largura mínima de 1,0 m.</p> <p>Prevê-se que a fase de construção tenha uma duração de 15 a 18 meses e que após a aprovação do projeto de execução, a via entre em exploração em 2021.</p>
--	---

<b>Síntese do procedimento</b>	<p>O presente procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) teve início a 11 de janeiro de 2019, data na qual se considerou estarem reunidos todos os elementos necessários à correta instrução do processo.</p> <p>A Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. (APA), na sua qualidade de Autoridade de AIA, nomeou a respetiva Comissão de Avaliação (CA), constituída por representantes da própria APA, da Direção-Geral do Património Cultural (DGPC), da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve (CCDR Algarve), do Instituto de Conservação da Natureza e Florestas (ICNF), do Laboratório Nacional de Energia e Geologia, IP (LNEG), da Administração Regional de Saúde do Algarve (ARS Algarve) e do Centro de Ecologia Aplicada Prof. Baeta Neves/Instituto Superior de Agronomia (CEABN/ISA).</p> <p>A metodologia adotada para concretização deste procedimento de AIA contemplou as seguintes fases:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Apreciação da Conformidade do Estudo de Impacte Ambiental (EIA), da documentação adicional e consulta do projeto de execução: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Foi considerada necessária a apresentação de elementos adicionais, os quais foram submetidos pelo proponente sob a forma de Aditamento ao EIA.</li> <li>– Após análise deste documento, foi considerado que, de uma maneira geral, dava resposta às lacunas e dúvidas anteriormente identificadas pelo que o EIA foi declarado conforme a 22 de abril de 2019.</li> <li>– Sem prejuízo de ter sido dada a conformidade ao EIA, a CA considerou que persistiam ainda questões/elementos por apresentar e esclarecer, pelo que foi solicitada a apresentação de elementos complementares.</li> </ul> </li> <li>• Abertura de um período de Consulta Pública, que decorreu durante 30 dias úteis, desde o dia 30 de abril a 12 de junho de 2019.</li> <li>• Solicitação de pareceres específicos às seguintes entidades externas à Comissão de Avaliação: Câmara Municipal de Olhão, Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC), Direção Regional de Agricultura e Pescas do Algarve (DRAP Algarve), Águas do Algarve, S.A. (AdA) Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM), Direção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR), Direção Geral de Energia e Geologia</li> </ul>
--------------------------------	---



	<p>(DGEG), Turismo do Portugal, I.P. (TP), EDP distribuição, Rede Elétrica Nacional (EDP/REN).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Visita de reconhecimento ao local de implantação do projeto no dia 15 de maio, onde estiveram presentes representantes da CA, do proponente e da equipa que elaborou o EIA.</li> <li>• Apreciação ambiental do projeto, com base na informação disponibilizada no EIA e respetivo Aditamento, tendo em conta as valências das entidades representadas na CA, integrada com as informações recolhidas durante a visita ao local e ponderados todos os fatores em presença.</li> <li>• Elaboração do Parecer Final da CA, que visa apoiar a tomada de decisão relativamente à viabilidade ambiental do projeto.</li> <li>• Preparação da proposta de Declaração de Impacte Ambiental (DIA), tendo em consideração o Parecer da CA e o Relatório da Consulta Pública.</li> <li>• Promoção de um período de audiência de interessados, ao abrigo do Código do Procedimento Administrativo.</li> <li>• Análise da pronúncia apresentada em sede de audiência de interessados e emissão da presente decisão.</li> </ul>
--	---

<p><b>Síntese dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas</b></p>	<p>No âmbito da consulta às entidades externas à CA, prevista no n.º 11 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, foram recebidos os pareceres da Câmara Municipal de Olhão, das Águas do Algarve, da Direção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR), da Direcção-Geral de Energia e Geologia (DGEG), da REN - Redes Energéticas Nacionais, SGPS, S.A., da Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC) e do Turismo de Portugal, I.P..</p> <p>A <u>Câmara Municipal de Olhão</u> considera que a solução ideal, conforme planta que anexa, é a conjugação da solução A com a solução B, integrando a opção da solução A do km 0+000 com a ligação à Rotunda B1 da solução B até ao final do troço de ligação à Rotunda A4/B6.</p> <p>A <u>Águas do Algarve</u> é concessionária, em regime de exclusividade, da exploração e da gestão, do Sistema Multimunicipal de Abastecimento de Água (SMAAA) para captação, tratamento e fornecimento de água para consumo humano e do Sistema Multimunicipal de Saneamento do Algarve (SMSA) para recolha, tratamento e rejeição dos efluentes, dos municípios da região do Algarve, Sistemas criados pelos Decreto-Lei n.º 285/2003, de 8 de Novembro, e Decreto-Lei n.º 167/2000, de 5 de Agosto, respetivamente.</p> <p>Neste sentido, por forma a complementar o EIA, a 04/08/2017 foram remetidas as telas finais das infraestruturas daquela Sociedade, que se encontravam dentro da área do estudo, ao proponente do projeto. As telas finais fornecidas são meramente indicativas, pelo que deverão proceder a sondagens apropriadas para localização exata das mesmas.</p> <p><u>Interferências com os Sistemas Multimunicipais da AdA</u></p>
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• O desenvolvimento da EN125 Circular de Olhão, tanto a Solução A como a Solução B, interfere em 3 locais diferentes com infraestruturas dos Sistemas Multimunicipais da AdA, conforme planta que anexam, nomeadamente:</li> <li>• Trecho 1: km111+500 da EN125 até Zona de Belmonte (EN2-6) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Solução A (km 1+700) – Rotunda A1 - Sistema Multimunicipal de Saneamento do Algarve (SMSA): Intercetor de Pechão, intercetor gravítico de material PPC e diâmetro DN200mm. Este intercetor apresenta uma profundidade média de 1,60 m e está previsto a construção da Rotunda A1.</li> <li>• Solução B (km 1+600) – Rotunda B2 - Sistema Multimunicipal de Saneamento do Algarve (SMSA): Intercetor de Pechão, intercetor gravítico de material PPC e diâmetro DN200mm. Este intercetor apresenta uma profundidade média de 1.60m e está previsto a construção da Rotunda B2.</li> <li>• No EIA, para o Trecho 1, não estão quantificadas quaisquer interferências com os Sistemas Multimunicipais da AdA, o que deve ser retificado.</li> </ul> </li> <li>• Trecho 2: Zona de Belmonte (EN2-6) até Zona de Arrochela/Brancanes: Neste trecho não se identificam interferências com os Sistemas Multimunicipais da AdA.</li> <li>• Trecho 3: Zona de Arrochela/Brancanes até Cemitério de Quelfes <ul style="list-style-type: none"> <li>• Solução A (km 3+400) – PHA3.1 - Sistema Multimunicipal de Abastecimento de Água do Algarve (SMAAA): Ramal de Brancanes (Olhão), conduta adutora de material FFD e diâmetro DN500mm e respetivo cabo de fibra ótica, de material PVC e diâmetro DN50mm. Esta conduta apresenta uma profundidade média de 1.55m e neste local existe uma descarga de fundo. Esta descarga de fundo deve ser acautelada e desviada para fora da área de intervenção.</li> <li>• Solução B (km 3+200) – Rotunda B3 - Sistema Multimunicipal de Abastecimento de Água do Algarve (SMAAA): Ramal de Brancanes (Olhão), conduta adutora de material FFD e diâmetro DN500mm e respetivo cabo de fibra ótica, de material PVC e diâmetro DN50mm. Esta conduta apresenta uma profundidade média de 1,66 m e está planeada a execução da Rotunda B3.</li> </ul> </li> <li>• Trecho 4: Cemitério de Quelfes até EN125 zona industrial de Marim <ul style="list-style-type: none"> <li>• Solução A (km 5+300) – PHA5.2 - Sistema Multimunicipal de Saneamento do Algarve (SMSA): Intercetor de Quelfes, conduta elevatória de material PEAD e diâmetro DN160mm. Esta conduta apresenta uma profundidade média de 1,16 m.</li> <li>• Solução B (km 5+000) - Sistema Multimunicipal de Saneamento do Algarve (SMSA): Intercetor de Quelfes, conduta elevatória de material PEAD e diâmetro DN160mm. Esta conduta apresenta uma</li> </ul> </li> </ul>
--	--

	<p>profundidade média de 1.16m.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ligação B-A-3 (km 5+000) – PHL B-A-30.2 - Sistema Multimunicipal de Saneamento do Algarve (SMSA): Intercetor de Quelfes, conduta elevatória de material PEAD e diâmetro DN160mm. Esta conduta apresenta uma profundidade média de 1,16 m.</li> </ul> <p>Considera a Águas do Algarve que no momento de elaboração dos projetos de serviços afetados das infraestruturas da AdA, obrigatoriamente os mesmos devem ser-lhes remetidos, por forma a emitirem parecer sobre as soluções construtivas a adotar, face à execução do projeto. Informam, também que devem ser salvaguardas as infraestruturas desta Sociedade, atrás mencionadas, pelo que quaisquer ações na área de implantação destas infraestruturas carecem sempre de comunicação por parte da Infraestruturas de Portugal e acordo prévio da AdA. Reforçam que as infraestruturas desta Empresa não devem permanecer na plataforma da nova via ou no seu talude, tendo de se prever o seu desvio. Caso se verifique a necessidade de desviar ou proteger os Sistemas Multimunicipais da AdA, devem ser previstas medidas conducente à continuidade do serviço, quer de abastecimento de água quer de recolha de águas residuais e este investimento será totalmente suportado pelo promotor.</p> <p>A <u>DGADR</u> constata que o projeto não interfere com quaisquer áreas, estudos ou projetos da sua competência ou responsabilidade.</p> <p>A <u>DGEG</u> refere que, à data, não existe sobreposição da área do estudo com áreas afetas a recursos geológicos com direitos concedidos ou requeridos, pelo que não têm inconvenientes na pretensão apresentada.</p> <p>A <u>REN</u> refere que o local de implantação da futura Circular de Olhão da EN125 não interfere com nenhuma infraestrutura da Rede Nacional de Transporte de Eletricidade (RNT) ou de Gás Natural (RNTG) existente, com servidão constituída, ou em projeto.</p> <p>A <u>ANPC</u> emite parecer favorável condicionado à ponderação dos seguintes aspetos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Privilegiar a Solução B, por ser a que minimiza as alterações topográficas e vai mais de encontro ao corredor proposto em PDM, não havendo distinção significativa em termos de avaliação de riscos entre as duas soluções.</li> <li>Serem adotadas as normas técnicas antissísmicas adequadas à construção da infraestrutura, face à perigosidade sísmica da zona bem como aos efeitos de sítio associados.</li> <li>Serem equacionadas, durante a fase de construção, as acessibilidades e espaço de estacionamento privilegiado destinado aos organismos de socorro a envolver em situações de acidente/emergência e garantir a ligação aos núcleos populacionais existentes.</li> <li>Alertar sobre as obras todas as entidades envolvidas em operações de</li> </ul>
--	---

socorro, nomeadamente os corpos de bombeiros e o Serviço Municipal de Proteção Civil de Olhão, bem como o Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas.

Adicionalmente, salvaguardam que está em vigor o Programa Regional de Ordenamento Florestal do Algarve (PROF Algarve), reconduzido através da Portaria n.º 53/2019, de 11 de fevereiro. Consideram incorreta, a referência constante no ponto 12.2.1 do Capítulo IV -Ordenamento e Condicionantes (Decreto Regulamentar n.º 17/2006, de 20 de outubro, com suspensão parcial determinada pela Portaria n.º 62/2011, de 2 de fevereiro). Referem que se encontra em processo de recondução o Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa, aprovado pelo Decreto Regulamentar n.º 2/91, de 24 janeiro, devendo ficar prevista a necessária articulação com as ações previstas no novo Programa, nomeadamente os regimes de salvaguarda e ações permitidas, condicionadas ou interditas em função dos seus objetivos.

O Turismo de Portugal refere que, de acordo com a informação disponível, não foram identificados impactes negativos significativos no turismo, destacando-se aliás os impactes positivos expectáveis, quer ao nível da circulação viária na EN 125, quer da qualificação urbanística da cidade de Olhão pela reconversão do anterior traçado em via urbana.

De acordo com o SIGTUR (Sistema de Informação Geográfica do Turismo de Portugal, I.P.) a oferta de alojamento turístico no concelho de Olhão é, atualmente, de 578 camas, a que correspondem 278 unidades de alojamento em 8 empreendimentos turísticos (a que acresce a capacidade de 688 campistas num parque de campismo e de caravanismo), e de 5 540 utentes em 1 013 estabelecimentos de alojamento local. Registam-se também intenções de desenvolver novos projetos de empreendimentos turísticos, a que correspondem 7 projetos com parecer favorável emitidos pelo Turismo de Portugal, I.P., para um total de 688 camas (250 unidades de alojamento), e um Pedido de Informação Prévia para um total de 30 camas (15 unidades de alojamento).

Analisando detalhadamente e com base no SIGTUR verifica-se que numa envolvente de 500 metros da área em estudo existem 13 estabelecimentos de alojamento local, com um total de 82 utentes, 2 agentes de animação turística e está prevista a implantação de um campo de golfe, embora esta intenção se localize a sul da EN 125. Nesta faixa de 500 metros não existem empreendimentos turísticos e, de acordo com a informação disponível neste Instituto, não estão previstos novos projetos (pareceres favoráveis emitidos pelo Turismo de Portugal, I.P. de novos projetos de arquitetura ou pedidos de informação prévia).

De acordo com os elementos disponíveis conclui-se que a implementação da Variante trará grandes vantagens para a vivência da cidade, evitando-se o tráfego no atual traçado da EN 125, o qual cruza a malha urbana. A execução do novo traçado possibilitará à autarquia a transformação do traçado atual

	<p>numa via de carácter mais urbano, aspeto importante para a comunidade e também para o turismo. Verifica-se que os impactes negativos do projeto serão essencialmente durante a fase de obra, assumindo um carácter temporário. Os fatores Paisagem e Ruído, os que mais poderão apresentar uma afetação direta com o turismo, em especial com os estabelecimentos de alojamento local que se localizam na proximidade dos traçados, foram objeto de análise e são expressamente previstas medidas de minimização que se julgam adequadas: soluções minimizadoras do ruído no tipo de piso a utilizar e enquadramento paisagístico da via e das respetivas rotundas. Contudo e no que se refere à Paisagem, os estudos apontam para impactes negativos pouco significativos, pelo facto de se tratar de uma zona plana, sem pontos de vista assinalados.</p> <p>Do ponto de vista do turismo não se verificam impactes significativos em qualquer destas soluções, pelo que nada se tem a obstar à solução apontada como mais favorável no EIA.</p> <p>As intercessões do novo traçado a sul com o traçado da EN 125 que se irá manter, junto ao limite do Parque Natural da Ria Formosa, aproveitam as vias existentes, sem alteração de traçado, aspeto que vem dar resposta à anterior decisão desfavorável relativa ao traçado (Declaração de Impacte Ambiental desfavorável de 2013, referida em 2.). Pelos mesmos motivos, considera esta entidade, também, que a afetação sobre a eventual implantação do campo de golfe a sul da EN 125 não será negativa nem significativa. Embora pouco significativos os impactes positivos serão também importantes para a dinâmica empresarial e para a criação de emprego associada à fase de obra.</p> <p>Face ao exposto, o Turismo de Portugal considera que pode ser emitido parecer favorável, julgando que o estudo acautela devidamente os impactes e prevê um conjunto significativo de medidas de minimização que salvaguardam os impactes mais relevantes para o alojamento local que se localiza na proximidade dos traçados propostos, nomeadamente o ruído e a integração paisagística. Considera-se ainda de sublinhar os impactes positivos para a socioeconomia e para o turismo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• quer a melhoria da circulação viária na EN 125;</li> <li>• quer a possibilidade de requalificação do atual traçado em via de carácter urbano e não de atravessamento.</li> </ul>
<p><b>Síntese do resultado da consulta pública e sua consideração na decisão</b></p>	<p>Em cumprimento do disposto no artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual, a Consulta Pública (CP) decorreu durante 30 dias úteis, de 30 de abril a 12 de junho de 2019, tendo sido recebidas exposições com a seguinte proveniência:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autoridade Nacional da Aviação Civil.</li> <li>• ANACOM – Autoridade Nacional de Comunicações.</li> <li>• Direção-Geral do Território.</li> </ul>

- Estado Maior da Força Aérea.
- EDP Distribuição.
- Comissão de Moradores denominada “Pró-Variante de Olhão”, a qual representa 5 cidadãos, dos quais 3 enviaram também parecer individualmente. Este parecer é acompanhado de uma petição com cerca de 60 assinaturas na zona de Bela-Mandil, 34 assinaturas na zona de Brancanes e 5 pareceres individuais e de 13 assinaturas na zona de Piores.
- 1 cidadão cujo parecer é acompanhado por um abaixo-assinado subscrito por cerca de 119 cidadãos.
- 1 cidadão em representação da comissão de 50 moradores “Por Um Traçado Sustentável”.
- 1 cidadão cujo parecer é subscrito por 30 moradores do Caminho das Areias, Piores de Quelfes.
- 44 cidadãos a título individual.

Em sede de consulta pública foram também recebidos os pareceres da Direção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR) e do Turismo de Portugal, I.P.. No entanto, o teor dos seus pareceres é idêntico à pronúncia destas entidades enquanto entidades externas à CA consultadas ao abrigo do n.º 11 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro.

A **Autoridade Nacional da Aviação Civil** informa que os documentos em consulta refletem o parecer que transmitiu à empresa responsável pela elaboração do EIA. No entanto, e por uma questão de conformidade com o disposto no n.º 5 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 51/80, de 25 de março, existe apenas a necessidade de corrigir o valor da altura dos obstáculos, substituindo “20 m”, por “30 m”.

A **ANACOM** verifica a inexistência de condicionantes de natureza radioelétrica, aplicáveis ao local em causa. Assim, não coloca objeção à implementação do projeto naquela área.

A **Direção-Geral do Território** informa que o projeto não interfere com nenhum vértice geodésico pertencente à Rede Geodésica Nacional, nem com nenhuma marca de nivelamento pertencente à Rede de Nivelamento Geométrico de Alta Precisão. Como tal, o projeto não constitui impedimento para as atividades geodésicas desenvolvidas pela Direção-Geral do Território.

Relativamente à cartografia, verifica o seguinte:

- A cartografia de base, utilizada na elaboração das peças desenhadas da proposta de plano, assim como ortofotos, não são homologadas, contrariando o disposto no n.º 5 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 141/2014, de 19 de setembro.
- São apresentadas peças desenhadas que se baseiam na utilização de sistemas de georreferenciação diferentes do sistema em vigor,



contrariando o disposto no artigo 3º-A do referido Decreto-Lei.

- Existem plantas elaboradas com base em cartografia produzida no sistema PT-TM06/ETRS89 que indicam na legenda outro sistema de georreferência.
- Todas as “Fichas de Sítio” referem-se a um sistema de georreferência que não o sistema em vigor.
- Existem plantas sem coordenadas e sem quadrícula cartográfica devidamente implantadas.
- São apresentados mapas de ruído sem coordenadas e sem quadrícula cartográfica e alguns baseados em ortofotos não homologados.
- São apresentadas peças desenhadas baseadas em cartografia militar que, de acordo com o nº 4 do artigo 2º do citado Decreto-Lei, não pode ser utilizada para fins civis.

No que diz respeito aos limites administrativos e no âmbito da Carta Administrativa Oficial de Portugal (CAOP) verifica o seguinte:

- Nas Peças Desenhadas não se encontram representados os limites de freguesia. Foi detetada referência à CAOP utilizada, mas a maioria das peças não possui aquela referência.
- Recomenda que futuramente, todas as peças desenhadas a apresentar contenham a representação dos limites administrativos e a referência na legenda aos mesmos, bem como a referência à CAOP utilizada.

Como tal, o parecer da DGT é desfavorável até que sejam solucionadas as questões acima referidas.

O **Estado Maior da Força Aérea** informa que o projeto em análise não se encontra abrangido por qualquer Servidão de Unidades afetas à Força Aérea.

A **EDP Distribuição** nada tem a opor ao projeto referindo o seguinte:

- A área afeta ao projeto é atravessada por diversas linhas de distribuição de energia elétrica em Alta Tensão (60 kV), Média Tensão (15 kV) e Baixa Tensão.
- Relativamente às infraestruturas da Rede Elétrica do Serviço Público existentes, devem ser garantidas as respetivas servidões e respeitadas as distâncias de segurança regulamentares (nos termos da legislação em vigor), assumindo especial atenção a existência, já referida, neste espaço de linhas aéreas de média e alta tensão, sobre as quais deverão respeitar-se as distâncias de segurança impostas pelo Decreto Regulamentar n.º 1/92 de 18 de fevereiro de 1992.
- As infraestruturas de distribuição de eletricidade a estabelecer e a modificar serão da responsabilidade do promotor, nos termos da legislação em vigor, mediante o respetivo pedido, devidamente instruído.

Relativamente aos pareceres recebidos dos cidadãos, e apesar das questões específicas de cada parecer poderem ser consultadas no Relatório da Consulta Pública elaborado no âmbito desta AIA, apresenta-se a síntese dessa



participação:

- No geral os pareceres são favoráveis à existência de uma Variante a Olhão, selecionando uma Solução.
- O traçado da Solução B é o mais selecionado na sua globalidade pelos cidadãos que não fazem referência aos Trechos.
- Alguns cidadãos são contra o projeto referindo os elevados custos das Soluções propostas, e propondo em alternativa retirar a portagem da Via do Infante, alterar os semáforos na EN125, à entrada de Olhão e melhorar as vias existentes. Outros referem como aspetos negativos os impactes na Ecologia, designadamente no PNRF e na RAN.

Apresenta-se, de seguida, por Trecho um resumo das opções tomadas em termos de seleção de alternativas:

#### Trecho 1

- Alguns cidadãos entre eles os Coproprietários da Quinta de Bela Mandil: Favoráveis à Solução B devido à afetação patrimonial da Quinta de Bela-Mandil, aos impactes na ecologia, na área de pinhal, na paisagem e no turismo.
- Comissão de Moradores “ProVariante de Olhão” com uma Petição com 60 assinaturas: Favorável Solução A, dada a afetação na zona de Bela-Mandil de dezenas de habitações a nascente e a poente da via.
- Cidadãos moradores na atual Estrada de Bela-Mandil: Favoráveis à Solução A devido à grande proximidade e corte de áreas e de acessos às habitações, aumento dos níveis de ruído, degradação qualidade do ar e diminuição da segurança.

#### Trecho 2

- Cidadão com Abaixo-Assinado subscrito por 119 cidadãos. São contra a Solução A por afetação de várias propriedades com uso agrícola associado, numa zona caracterizada por unidades familiares ligadas entre si, com agricultura de subsistência. Consideram a ocorrência de impactes na paisagem, na fauna e flora, na socioeconomia e no ordenamento do território.
- Cidadão em representação de 50 moradores “Por um traçado Sustentável” menciona que são favoráveis à Solução B, uma vez que a Solução A afeta habitações e terrenos agrícolas muito produtivos.
- Cidadão solicita a fusão das duas soluções de forma a reduzir os impactes sobre a população residente.

#### Trecho 3

- Comissão de Moradores “ProVariante de Olhão” com uma Petição com 34 assinaturas e vários cidadãos (5) na zona de Brancanes: Favoráveis à Solução A e Desfavoráveis à Solução B no por afetar duas quintas não referenciadas no EIA e implicar a afetação de 209 sobreiros. Na zona de

Brancanes - existência de uma exploração agrícola com amendoeiras e sobreiros com uma habitação própria, que não consta no EIA e outra de damascos, logo após a RotA2/B4, com habitação, que irá ser cortada a meio inviabilizando o projeto com elevados impactes. A Solução A é a mais viável na Zona de Brancanes, quer em termos das habitações quer dos terrenos agrícolas afetados. Impactes na paisagem, no ruído, na qualidade do ar, na qualidade de vida e nos aspetos socioeconómicos; apresenta um percurso muito próximo das captações existentes colocando em causa a sua manutenção no futuro, com grave repercussões na subsistência das explorações agrícolas.

- Cidadão proprietário da exploração de damascos é favorável à Solução A apesar de se aproximar mais da habitação existente, uma vez que a Solução B atravessa transversalmente a exploração criando maiores parcelas sobrantes, inviabiliza-a.
- Cidadãos referem a afetação pela Solução B da Quinta Lourenço Amaro com impactes negativos na estrutura agrária, nas habitações, na ecologia, afetação de sobreiros, alfarrobeiras, inativação do único furo, destruição de ninhos de cegonha e a destruição de charca.

#### Trecho 4

- Cidadão em nome de 30 moradores: Solicita o restabelecimento do Caminho das Areias, Piores de Quelfes, através de uma rotunda, de forma a reduzir o aumento (1,3 km) do percurso adicional para deslocação à cidade de Olhão.
- Comissão de Moradores “ProVariante de Olhão” com uma Petição com 13 assinaturas: Desfavorável à Solução B no Trecho 4, por afetar uma zona de habitações de população idosa, alterando os acessos e acessibilidade às caixas de correio. Solicitam, no entanto, a reposição desta acessibilidade.

#### Consideração dos resultados da Consulta Pública na decisão

Na sequência do veiculado nas exposições recebidas e acima sintetizadas, considera-se que a generalidade das questões se encontram salvaguardadas com a implementação das condições estabelecidas pela presente decisão. Destaca-se a necessidade de salvaguardar, no desenvolvimento do projeto de execução e das respetivas medidas de minimização, os aspetos identificados pelas entidades (DGT, ANAC, EDP Distribuição) e pelos cidadãos afetados pelas soluções selecionadas, conforme aspetos detalhados no Relatório de Consulta Pública.

Especificamente no que se refere às questões suscitadas pela DGT na sua pronúncia, verifica-se que as mesmas não se reportam ao projeto em avaliação mas sim à forma e requisitos de apresentação da cartografia constante do EIA. Assim, e embora se sublinhe a importância do proponente dar cumprimento aos aspetos técnicos e legais relativos a cartografia utilizada, considera-se que daqui não decorrem condições específicas a impor pela presente decisão.

**Informação das entidades legalmente competentes sobre a conformidade do projeto com os instrumentos de gestão territorial, as servidões e restrições de utilidade pública e de outros instrumentos relevantes**

O projeto está de acordo com os instrumentos de gestão territorial em vigor e, sobretudo, faz parte das orientações estratégicas dos planos mais diretamente aplicáveis, pela natureza do projeto ou relacionados com a gestão do território a nível municipal e regional, designadamente com os seguintes: Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT), Plano Rodoviário Nacional (PRN2000), Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve (PROT-Algarve), Plano Regional de Ordenamento Florestal do Algarve (PROF-Algarve), Plano de Gestão da Região Hidrográfica das Ribeiras do Algarve (PGRH da RH8), Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa (POPNRFF) ressaltando as restrições impostas neste Plano, Plano Diretor Municipal de Olhão (PDM de Olhão). Foram ainda avaliados o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI 3+) (2014-2020) e a Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas.

O projeto enquadra-se, de uma forma geral no corredor previsto no PDM de Olhão para uma Variante à EN125, apesar da Solução A não estar completamente alinhada com o eixo proposto.

Ao nível das servidões e restrições de utilidade pública, destaca-se:

- Área de Proteção do Parque Natural da Ria Formosa: no Trecho em que se verifica esta afetação (Trecho 1 para ambas as Soluções) coincide com o alargamento a e modificação da plataforma da via existente, concluindo-se que qualquer um dos dois traçados é compatível com o POPNRFF, não tendo sido identificados impactes negativos significativos nesta área.
- Reserva Ecológica Nacional (REN): verifica-se uma afetação de uma área de 0,9 ha, na ocorrência de *Zonas Ameaçadas pelas Cheias*, coincidente com área do POPNRFF, considerando-se que a correspondente afetação de solos da REN não constituirá impedimento à concretização da obra - dada a sua elegibilidade no quadro de usos e ações compatíveis do respetivo regime jurídico (por ser concebida a partir de infraestruturas de acessibilidade já existentes).

Nos termos do n.º 7 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, republicado pelo Decreto-Lei n.º 239/2012, de 2 de novembro e que consagra o regime jurídico da REN, estando o projeto sujeito a procedimento de AIA, a pronúncia favorável emitida pela CCDR Algarve no âmbito do presente procedimento compreende a emissão de autorização.

- Reserva Agrícola Nacional (RAN): A afetação de áreas de RAN, verifica-se em ambas soluções, com uma área de afetação absoluta 9,2 ha na Solução B e de 10,9 ha na Solução A. Nas áreas da RAN e de acordo com o respetivo regime jurídico (Decreto-Lei n.º 73/2009, de 31 de março) são excecionalmente permitidas utilizações não agrícolas, em especial os projetos de manifesto interesse público, mediante parecer prévio ou comunicação prévia à Entidade Regional da RAN territorialmente

	competente.
<b>Razões de facto e de direito que justificam a decisão</b>	<p>O projeto tem como objetivo a criação de uma variante ao troço da EN125 que atravessa a cidade de Olhão e que se constitui atualmente como um arruamento urbano, cujo nível de serviço e condições de circulação, com visíveis incómodos na qualidade de vida e segurança da população e com tempos de percursos para os utentes muito mais elevados e penalizadores da desejada melhoria de circulação que se impõe a uma estrada desta natureza, são considerados constrangimentos importantes e incompatíveis com a função de uma estrada nacional que integra o Plano Rodoviário Nacional e que tem um papel estruturante na Região do Algarve, ao ser a via que, com um desenvolvimento transversal a toda a região, serve as diferentes sedes de concelho e aglomerados de toda a zona mais próxima do litoral. Pretende-se ainda com a implementação da Circular de Olhão melhorar a circulação viária entre o centro histórico de Olhão e a rede viária circundante, nomeadamente a ER2-6, a EM516-3 e a EN398 (ligação à A22 – Via do Infante), através de ligações de nível a estabelecer com estas vias. O atual projeto vai assim ao encontro dos princípios de melhoria das condições de circulação e segurança rodoviária da EN125 e das populações servidas (melhoria de 19% nos tempos de percurso e a redução global em 35% da sinistralidade grave e da sinistralidade geral).</p> <p>A construção da Circular irá permitir a desclassificação do atual troço da EN125 que atravessa a cidade de Olhão, o qual passará a integrar a rede viária municipal. Esta mudança permitirá à Câmara Municipal de Olhão promover o reordenamento da circulação e do estacionamento, bem como a requalificação urbana desse troço de via, tendo em vista uma convivência das circulações viária e pedonal em melhores condições de segurança, mediante a introdução de medidas de acalmia do tráfego.</p> <p>Em termos de antecedente, importa salientar que a Subconcessão Algarve Litoral sujeitou a procedimento de AIA o projeto do “Lanço 2.1.j - EN125 – Variante de Olhão”, em projeto de execução, tendo sido emitida, a 8 de agosto de 2013, uma Declaração de Impacte Ambiental (DIA) desfavorável, face aos impactes negativos em causa, nomeadamente a ocorrência de impactes na estrutura agrária e nas habitações que deveriam ser minimizados, assim como no PNRF, nos aspetos ecológicos e nas condicionantes legais, como a RAN.</p> <p>No âmbito dessa AIA considerou a Câmara Municipal de Olhão que o traçado inicial, e que estava estabilizado desde 2009 com reserva de corredor em PDM, seria o mais favorável e não era incompatível com as normas definidas no regulamento do Parque Natural da Ria Formosa.</p> <p>No seguimento desse procedimento de AIA, considerou o proponente como orientação para a definição de traçados, a preocupação pelo uso do corredor do PDM, em articulação com a minimização de impactes ao nível da afetação de habitações, de áreas agrícolas, das de áreas de RAN e ainda na menor</p>

intervenção possível em área do Parque Natural da Ria Formosa, procurando que os traçados se desenvolvessem sobre estradas/caminhos existentes, não havendo assim lugar à abertura de novas estradas e garantindo ainda que não seriam afetados habitats prioritários com o eventual alargamento de vias existentes.

A área onde se desenvolve o projeto apresenta vários condicionamentos sendo inevitável a afetação de áreas agrícolas, zonas de RAN, que dominam de forma quase contínua todo o território do concelho de Olhão, a norte da EN125, e áreas agrícolas de elevada dimensão e investimento e pontualmente algum edificado (os aglomerados de menores dimensões na zona mais a poente, como por exemplo Bela-Mandil, e de aglomerados mais densos, na parte mais a nascente na continuidade da área urbana de Olhão, como por exemplo o Bairro 28 de Setembro, Piores, a Quinta do Major e mais a norte Brancanes). Apesar da preocupação em reduzir a afetação de zonas agrícolas, na zona central dos traçados, na envolvente a Brancanes, de idênticas características, qualquer passagem mais a norte ou mais a sul das duas Soluções previstas afetaria habitações, pelo que esta zona se revelou ser muito condicionada.

Desta forma, procurou o proponente atender, sempre que possível, ao corredor do PDM de Olhão que tem reservado um corredor com 400 m de largura para o desenvolvimento da via, por corresponder a um corredor com suporte legal, menos condicionado, indo também ao encontro da autarquia, constituindo a Solução B, no essencial, esse corredor, só se afastando para norte no Trecho 3. Com a Solução A, o proponente considerou outra alternativa de corredor, que não seguindo o corredor do PDM, e localizando-se mais a norte, exceto numa parte do Trecho 3 em que se desenvolve a sul, minimizasse a afetação de habitações.

Como principais características do local atravessado pelo projeto e que se vieram a constituir como condicionantes à implantação dos traçados alternativos refere-se no ponto de inserção com a EN 125 a poente de Olhão, os terrenos que se encontram na área de jurisdição do PNRF (o que impede a abertura de novas vias e admite somente o alargamento). Assim, o início do traçado foi proposto ou na Rotunda do Torrejão (Solução B) ou sensivelmente mais a nascente (Solução A), para que a interferência do projeto com a área de proteção do Parque Natural da Ria Formosa fosse minimizada, fazendo-se uso de acessos existentes que podem ser alargados e melhorados, no entanto ambas as soluções afetam esta área inicial do PNRF.

A zona, com um relevo plano formado por materiais sedimentares, é caracterizada por apresentar, na parte mais a poente e norte da cidade de Olhão, áreas agrícolas com culturas de regadio ocupados por estufas e pomares explorados em regime intensivo. À medida que se avança para nascente, a agricultura mais intensiva perde expressão, dando lugar aos pomares tradicionais de citrinos e a uma policultura em torno das habitações.

A agricultura é assim a ocupação predominante, refletindo o facto de a



generalidade do território atravessado corresponder a áreas da RAN, coexistindo contudo várias outras ocupações, nomeadamente a urbana, traduzida na ocorrência de alguns aglomerados de dimensão variada (Bela-Mandil, Belmonte, Brancanes, Montemor, Piores e Bairro Novo) ou então casario disperso inserido nas áreas agrícolas, tal como também já mencionado.

Considerou-se da avaliação efetuada, face às características do projeto e do local de implantação das Soluções alternativas, que o fator determinante na avaliação de impacto ambiental do Projeto é a Socioeconomia, onde ocorrerão os principais impactos positivos do projeto (os quais se repercutem também nos fatores Alterações Climáticas e Saúde Humana), mas também impactos negativos e, os relevantes o Solo e Uso do Solo o Ordenamento do Território e a Paisagem.

Da análise efetuada considera-se de salientar que os impactos positivos do projeto ocorrerão principalmente no fator Socioeconomia, devido ao facto de a implementação do projeto vir a induzir melhorias significativas na fluidez de tráfego e ao potenciar uma nova visão para a cidade de Olhão, o que permitirá melhorar significativamente os espaços públicos e reformular, em termos de periferia da cidade, os conflitos urbanos /rurais existentes, com ganhos significativos ao nível do planeamento e gestão urbana.

Com a construção da Circular de Olhão, haverá, também, uma maior fluidez do tráfego de longo curso na EN125 e a melhoria das condições de circulação nos percursos locais no centro da cidade de Olhão, ao retirar o tráfego de passagem do centro da mesma. Melhorará também a circulação na EN125, particularmente entre Faro e Olhão, que atualmente apresenta movimentos diários pendulares muito significativos.

Ao nível da socioeconomia a execução da variante revela aspetos bastante positivos, mais visíveis após a conclusão das obras, ao criar a oportunidade de reestruturar o desenho urbano da cidade ao nível da habitabilidade e acessibilidades/infraestruturas, o que vai possibilitar encontrar novos compromissos qualitativos com novas vivências e sinergias com as atividades económicas do concelho.

Ao nível do fator Alterações Climáticas considerou-se, também, a ocorrência de impactos positivos uma vez que o projeto se constituirá como uma alternativa de mobilidade no Concelho de Olhão, reduzindo a intensidade de emissão de GEE na cidade de Olhão por permitir a dispersão do tráfego para a Circular, reduzindo o volume de tráfego e a distância das deslocações. Também a limitação de velocidade que existirá na Circular, permitirá menores gastos de combustível e consequentemente menores emissões por parte dos veículos que a percorrem. O novo pavimento e melhoria do existente será também uma medida que beneficiará a redução das emissões.

Para o fator Saúde Humana também se identificou a ocorrência de impactos positivos, designadamente a melhoria do bem-estar geral e saúde da população (em particular os residentes da zona urbana de Olhão), na fase de

exploração do projeto, face à melhoria da circulação rodoviária e eliminação de um constrangimento existente num troço da EN125, que se assume como uma via estruturante da região do Algarve. O projeto concorre para a redução do nível de serviço e dos tempos de viagem, por se assumir como alternativa ao atual troço, com características de arruamento urbano, por se desenvolver no interior da cidade de Olhão. A situação existente atualmente representa constrangimentos, sentidos, quer na segurança como na qualidade de vida da população, face aos atuais elevados tempos de percurso, reduzida segurança de circulação e ao surgimento de zonas de conflito pelo intenso tráfego de passagem que afeta também as circulações locais e pedonais. A fase de exploração, ao declinar a circulação rodoviária na zona urbana da cidade de Olhão, poderá contribuir para uma maior fluidez do tráfego de longo curso na EN125, para melhorar as condições de circulação nos percursos locais e pedonais no centro urbano (mobilidade suave) concorrendo para a melhoria da qualidade do ar da envolvente. É expectável que a redução do tráfego no centro da cidade de Olhão possa contribuir positivamente para o bem-estar da população ao reduzir o efeito negativo na saúde da poluição do ar e ao promover a adoção de estilos de vida mais saudáveis.

Os impactes ao nível do ordenamento do território e tendo em conta que esta infraestrutura se encontra prevista no PDM de Olhão, podem ser considerados positivos de magnitude e significância elevada, em ambas as soluções, pese embora se possa referir que a Solução B se insere praticamente sempre no corredor proposto.

Quanto aos impactes negativos, considerou-se que o projeto, apesar do esforço efetuado de aproveitamento das vias existentes e da articulação com o POPNRF, minimizando com isso a abertura de novos canais e a afetação de usos, bem como o uso do corredor do PDM reservado desde 2009, será suscetível de provocar impactes negativos em vários fatores, dado o tipo de ocupação existente. Os impactes identificados serão na sua maioria impactes negativos, e classificaram-se de pouco significativos, alguns de caráter temporário, a significativos.

Assim, resumem-se de seguida os principais impactes negativos identificados neste Parecer, e que ocorrerão principalmente na fase de construção do projeto:

- Geologia e Geomorfologia: Associados à alteração da morfologia do terreno, apesar de não se preverem escavações e aterros importantes, numa área em que a sua morfologia se encontra atualmente pouco naturalizada devido ao estilo intrusivo da ação antrópica, muito alterada nas últimas décadas.
- Recursos Hídricos: Eventual agravamento de episódios de cheia, numa zona que é sensível a este tipo de fenómenos uma vez que apresenta uma ocupação do território onde prevalece o minifúndio e por ter uma orografia plana, minimizável em fase de projeto de execução.



	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ruido: Ultrapassagem dos valores-limite estabelecidos no Regulamento Geral do Ruído (Decreto-Lei nº. 9/2007), (considerando os limites <math>L_{den} \leq 63</math> dB(A) e <math>L_n \leq 53</math> dB(A) para zonas não classificadas e o tráfego de 2031) em 15 recetores sensíveis para a Solução A e em 27 recetores para a Solução B. Está prevista a colocação de Barreiras Acústicas para minimizar este impacto.</li> <li>▪ Qualidade do Ar: Aumento das emissões resultantes do tráfego rodoviário, no entanto de acordo com as simulações efetuadas para os poluentes CO, NO<sub>2</sub> e PM<sub>10</sub>, mesmo para condições meteorológicas críticas, quer para o ano de início (2021), quer para o ano horizonte (2041) de projeto, os valores são inferiores aos estabelecidos na legislação, não se perspetivando qualquer incumprimento.</li> <li>▪ Sistemas Ecológicos: Destruição do coberto vegetal nas novas áreas afetadas pelo alargamento das vias existentes ou pela implantação da nova plataforma. Efeito barreira, pela presença de uma barreira física, que pode constituir um obstáculo à dispersão de propágulos e gâmetas. Contaminação da flora e vegetação por eventuais derrames acidentais e/ou emissão de substâncias nocivas inviabilizando o desenvolvimento das espécies mais exigentes. Risco de incêndio e destruição da flora, vegetação e habitats. Incremento e dispersão de espécies exóticas invasoras. No entanto, todos os impactos serão reduzidos e não significativos. Para a fauna os principais impactos nas comunidades faunísticas correspondem à alteração dos padrões de deslocação (efeito de exclusão) e a fragmentação de biótopos, resultantes do efeito barreira criado e à mortalidade por atropelamento e/ou colisão. O efeito barreira já existe na área de estudo, e apesar de se prever um incremento do mesmo com alargamento da via ou implantação de uma nova plataforma, não é expectável um impacto significativo em termos de permeabilidade, dada a existência de passagens em dimensões e distâncias adequadas à fauna potencialmente ocorrente, e que têm igualmente consequência na redução da mortalidade. Ambos os impactos sobre as comunidades faunísticas são considerados de não significativos.</li> <li>▪ Solos e Uso dos Solos: Transformação do espaço pela substituição dos usos atuais do solo pelos usos previstos. Afetação de usos de valor económico e ecológico (pomares). Destruição do solo com potencial agrícola e de solos afetados à RAN (11 ha na Solução A que corresponde a 78% do traçado e 9,2 ha na Solução B que corresponde a 77% do traçado).</li> <li>▪ Ordenamento do Território: Ocupação de solos de RAN, cerca de 3/4 da área afetada pelo projeto de ambas as Soluções insere-se nesta condicionante legal.</li> <li>▪ Socioeconomia: Atravessamento de propriedades agrícolas, algumas delas secularmente trabalhadas por diferentes gerações, onde ainda é visível a presença de oliveiras e alfarrobeiras centenárias e de vários elementos</li> </ul>
--	--

construtivos da paisagem como muros de pedra solta, poços e noras, tanques, levadas, entre outros, e de outras explorações agrícolas mais recentes (amendoeiras, damascos). Proximidade aos núcleos habitacionais, com alteração (corte e maior extensão de percursos) das acessibilidades existentes.

- Património: Ocorrência de impactes indiretos e diretos em ocorrências patrimoniais devido às ações relativas às tarefas de desmatização, escavação e terraplenagem do solo: n.º 3 (Terraços de Bela Mandil) (A e B), n.º 5 (Bela Mandil 4) (B), n.º 12 (Quinta do Calhau 2) (A), n.º 14 (Quinta do Major 1) (A), n.º 17 (Casinha da Glória) (B) e n.º 18 (Piares 1) (A e B). No entanto o valor patrimonial atribuído a estas ocorrências foi Reduzido, exceto uma, à qual foi atribuído valor Médio (n.º 3), mas que será afetada pelas duas soluções.
- Paisagem: Afetação da vegetação herbácea, desflorestação e desarborização, abate de árvores nos alinhamentos existentes, onde, e quando, o projeto se sobrepõe às estradas existentes, nas áreas de pomares e zonas de pinhal, alteração da topografia resultante das escavações e aterros previstos, desordem visual, a par da diminuição da visibilidade devido ao aumento dos níveis de poeiras, resultante do movimento de terras e circulação. Intrusão visual contribuindo para a redução da qualidade visual. A sua presença cria uma faixa de limites muito regulares/artificiais e simultaneamente gera a descontinuidade nas áreas habitadas, nas áreas agrícolas e nas áreas florestais. Resulta também na perda física de valores/atributos culturais e naturais que neste caso estão associados às áreas de pomar, sobretudo, quando extensivo, perdidos com a construção da via, por desaparecimento dos referidos valores visuais. Apesar de o impacte ser negativo tenderá, após a conclusão da obra, para evoluir de uma situação de magnitude média e pontualmente significativa para uma situação com magnitude reduzida e pouco significativa.

Quanto aos pareceres solicitados às entidades externas, as entidades que salientam uma preferência/concordância por uma solução alternativa são o Turismo de Portugal que é favorável ao projeto, nada tendo a opor à solução mencionada no EIA como mais favorável (Solução B globalmente mais favorável), a Câmara Municipal de Olhão que refere como solução “ideal” a conjugação da solução A com a solução B, integrando a opção da solução A, do km 0+000 com a ligação à Rotunda B1 da solução B até ao final do troço de ligação à Rotunda A4/B6 e a ANPC que considera de privilegiar a Solução B, por ser a que minimiza as alterações topográficas e vai mais de encontro ao corredor proposto em PDM, não havendo distinção significativa em termos de avaliação de riscos entre as duas soluções. As restantes entidades consideram de implementar em fase de projeto de execução um conjunto de medidas de forma a minimizar as afetações identificadas.

No que se refere à consulta pública efetuada, esta foi bastante participada, tendo-se recebido para além dos pareceres das entidades da administração

central, pareceres de cidadãos alguns fazendo-se acompanhar de Abaixo-Assinados e Petições e outros em representação de vários cidadãos, os quais alertam para impactes, designadamente na estrutura agrária, devido ao atravessamento de Quintas e explorações agrícolas, proximidade a habitações com corte de acessibilidades e degradação da qualidade de vida dos seus habitantes. Apesar de se terem recebido pareceres desfavoráveis ao projeto, na sua maioria os pareceres são favoráveis ao mesmo, até os de potenciais afetados pelos traçados, os quais alertam para a necessidade do projeto de uma variante a Olhão, tendo sido possível, por Trecho, identificar uma tendência na escolha da opção mais favorável: no Trecho 1 a Solução A, uma vez que o alargamento da via existente pela Solução B irá afetar as habitações existentes (Petição com 93 assinaturas) algumas associadas a pequenas explorações agrícolas, apesar de, também, ter existido contestação a esta Solução por se aproximar da Quinta de Bela-Mandil. No Trecho 2 a Solução B, tendo sido apresentado abaixo-assinado com 119 assinaturas, e um parecer em representação de 50 moradores, devido à afetação de propriedades de uso agrícola pela Solução A. No Trecho 3, onde foi apresentada uma Petição com 93 assinaturas (embora também se apliquem ao Trecho 1 e 4) e vários cidadãos da zona de Brancanes, a Solução A, dadas as afetações da Quinta de Lourenço Amaro, de uma exploração de amendoeiras e sobreiros e de uma exploração de damascos, afetada transversalmente. No Trecho 4, um parecer em nome de 30 moradores solicita o restabelecimento do Caminho das Areias, bem como os assinantes da Petição com 93 assinaturas que, apesar de considerarem a Solução B mais gravosa, solicitam o restabelecimento das acessibilidades afetadas.

Relativamente à comparação de alternativas, a considera-se, face à avaliação de impactes efetuada e dos resultados da consulta pública a opção mais favorável para o projeto a seguinte:

- Trecho 1: A solução menos intrusiva será a Solução A, até ao 1+200 Km (entre rotunda A0 e B1) com a Ligação A-B-1. A Solução B sobrepõe-se à plataforma da estrada de Bela-Mandil, prevendo-se o seu alargamento para o lado poente da estrada, enquanto a solução A se desenvolve na plataforma de um caminho rural em terra batida de acesso à Quinta de Bela-Mandil. A principal diferença destas duas alternativas é a presença de várias habitações, armazéns e muros ao longo da estrada de Bela-Mandil (na Solução B) e pequenas explorações agrícolas, o que vai originar conflitos perturbadores de difícil minimização, nomeadamente a afetação das áreas afetas às habitações, algumas com explorações agrícolas associadas; aumento dos níveis de ruído em que a necessidade de colocação de barreiras acústicas causará também impactes, face ao espaço reduzido para a sua colocação e ao efeito de ensombramento nas habitações; e alteração significativa da acessibilidade às habitações. A Solução A embora possa ser mais intrusiva no meio rural será claramente mais vantajosa já que não possui qualquer tipo de edificação. Importa

realçar no entanto que este troço poderá ter algumas implicações negativas pela proximidade e afetação de áreas da propriedade Quinta de Bela-Mandil. Pelo que se considera que deve existir uma preocupação atenta, para integrar a via na propriedade sem delapidar os valores patrimoniais e cénicos existentes.

- Trecho 2: A Solução A, entre a Ligação A-B-1 e a Ligação A-B-2, atravessa uma zona que corresponde a áreas de pomar, umas mais recentes e organizadas e outras, sobretudo, áreas de pomar extensivo e tradicional. Além destes valores a necessidade de realizar um restabelecimento conduziria a uma alteração do relevo de modo a acomodar uma passagem inferior, PI A1. A Solução B, na generalidade, torna-se mais favorável, uma vez que utiliza até cerca do km 1+600 a via existente e até cerca do km 2+500 não interseta explorações agrícolas em produção ao contrário da Solução A que a partir do Km 1+100 afeta várias propriedades com uso agrícola associado, numa área caracterizada por unidades familiares ligadas entre si.
- Trecho 3: Entre a Ligação B-A-2, até Rotunda A2/B4, ambos os traçados têm interferência negativa nas atuais propriedades que se encontram em produção. A Solução A afeta em maior extensão áreas de pomar extensivo, mas pouco denso, e consequentemente com áreas sem ocupação, pelo que se traduzirá num menor abate de árvores. No que se refere à afetação de pomares mais recentes e geometrizados é pontual e a afetação é marginal, sendo num dos casos uma plantação relativamente nova. A Solução B desenvolvendo-se também em áreas de pomar, umas mais recentes e organizadas e outras, sobretudo, áreas de pomar extensivo e tradicional, no entanto o seu desenvolvimento sobre estas áreas traduzir-se-ia numa excessiva fragmentação de parcelas agrícolas determinando não só o seu desaparecimento e, consequentemente, também a perda de valores visuais, como conduziria à formação de parcelas sem viabilidade económica, e como tal, à degradação futura, de forma indireta, destas áreas levando à perda cumulativa do seu valor cénico. Nesta mesma perspetiva, também a Quinta Loureço Amaro, localizada cerca do km 2+800 – km 3+000 teria a sua integridade física comprometida assim como todo o valor visual que lhe está associada, agravado pelo fato de as alterações de relevo serem, neste caso, ainda significativas e, como tal, mais área da Quinta seria destruída. Assim, embora a Solução A mais a sul atravessasse propriedades com alguma dimensão, como a Quinta do Calhau e se aproxime da área residencial da Quinta do Major, a norte a Solução B, afeta duas amplas propriedades com produções de regadio, a Quinta de Lourenço Amaro e uma exploração agrícola com amendoeiras e sobreiros com uma habitação própria, afetando-se assim a estrutura agrária, das mesmas, designadamente a afetação de amendoeiras, alfarrobeiras e sobreiros, das infraestruturas de captação de água associadas (furos e charca), na proximidade às habitações. No entanto a Solução B por ser mais

extensa e ocupar sucessivamente explorações agrícolas, acaba por ser mais negativa, por fragmentação de maior número de parcelas. Desta forma, considera-se que a Solução A até à rotunda A2/B4 será menos desfavorável. Entre a rotunda A2/B4 e a rotunda B5, que se localiza a poente do cemitério, verifica-se que o traçado de ambas as Soluções irá atravessar uma ampla propriedade que fez recentemente investimentos em pomares de regadio (não identificado nas plantas) de damasqueiros, sendo que a afetação da Solução B nesta propriedade atravessando-a transversalmente e dividindo-a terá impacto que pode colocar em causa a sua viabilidade. Junto do cemitério, a Solução B interceta a Estrada Municipal para Moncarapacho a sul do cemitério, ocupando a Rotunda B5 um terreno, onde se destacam eixos arbóreos com alguma notoriedade à base de oliveiras. De salientar que apesar de se ter identificado a destruição de uma habitação, por esta Solução a mesma encontra-se em ruína. Na Solução B verifica-se também a fragmentação de uma área de pomar novo de, relativa, média dimensão e a afetação de alguns alinhamentos de árvores com a construção da Rotunda B5. Desta forma, considera-se que a Solução A é a mais favorável. A Solução A apresenta ainda algumas movimentações de terras com afetação de dois alinhamentos de árvores. No entanto previu-se a sua minimização.

- Trecho 4: Ambas as soluções atravessam uma paisagem fortemente humanizada, caracterizada por alguns pomares de sequeiro. A Solução A, entre a Rotunda A3 e a Rotunda A4, atravessa uma área com maior interesse visual que a Solução B, e desenvolve-se entre habitações, com maior alteração de relevo. A Solução B considera-se menos intrusiva, uma vez que utiliza em maior extensão a plataforma da estrada municipal no seu trecho final, não necessitando de passar por entre zonas com forte edificabilidade de carácter disperso. De salientar os impactos identificados de corte do Caminho das Areias, e no aumento das deslocações a Olhão e à acessibilidade às habitações dos proprietários que habitam este local. Considera-se assim mais favorável a opção pela Solução B, que se afasta mais das edificações. Ambas as soluções preveem a destruição de uma habitação, no entanto de acordo com o EIA é possível na fase de projeto de execução aferir o traçado de modo a evitar a sua destruição.

Assim, no âmbito da avaliação de impactos nos fatores determinantes e relevantes e dos refletidos no âmbito dos pareceres recebidos na consulta pública, considera-se que a solução mais favorável para este fator será no Trecho 1 a Solução A, no Trecho 2 a Solução B, no Trecho 3 a Solução A e no Trecho 4 a Solução B, com as seguintes Ligações A-B-1, a Ligação B-A-2 e a Ligação A-B-3.

Esta combinação de soluções vai também ao encontro, no geral, da seleção efetuada nos vários fatores ambientais sendo a combinação mais favorável para a paisagem. Apesar de na sua totalidade não seguir o corredor reservado no PDM em vigor, vai ao encontro da combinação proposta pela autarquia,

	<p>exceto no Trecho 3, em que a solução proposta também se desvia para norte do referido corredor (entre a Ligação B-A-2 e a ROT/B4).</p> <p>Assim, ponderados os impactes negativos do projeto bem como a possibilidade de minimização dos mesmos, e perspetivados os seus impactes positivos emite-se decisão favorável ao projeto, condicionada ao cumprimento dos termos e condições expressos no presente documento.</p>
--	---

Condicionantes	
1. Desenvolvimento do projeto de execução de acordo com a seguinte combinação de soluções e Interligações:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trecho 1 - Solução A;</li> <li>• Trecho 2 - Solução B;</li> <li>• Trecho 3 - Solução A;</li> <li>• Trecho 4 - Solução B;</li> <li>• Ligação A-B-1, Ligação B-A-2 e Ligação A-B-3.</li> </ul>
Elementos a apresentar em sede de RECAPE	



Além de todos os dados e informações necessários à verificação do cumprimento das exigências da presente decisão, o RECAPE deve ainda integrar os seguintes elementos:

1. Análise das Condicionantes à implantação dos Estaleiros e Parque de Materiais, e para os Depósitos de terras sobrantes, e apresentação da respetiva carta de condicionantes. Devem excluir-se as seguintes áreas:
  - a. Áreas do domínio hídrico.
  - b. Áreas inundáveis.
  - c. Zonas de proteção de águas subterrâneas (áreas de elevada infiltração).
  - d. Perímetros de proteção de captações.
  - e. Áreas classificadas da Reserva Agrícola Nacional (RAN) ou da Reserva Ecológica Nacional (REN).
  - f. Parque Natural da Ria Formosa.
  - g. Outras áreas onde possam ser afetadas espécies de flora e de fauna protegidas por lei.
  - h. Áreas de ocupação agrícola.
  - i. Proximidade de áreas urbanas e/ou turísticas.
  - j. Zonas de proteção do património e elementos patrimoniais inventariados.
2. Identificação das áreas onde possa, eventualmente, ocorrer o agravamento, face à situação atual, de áreas inundadas e das medidas de minimização adequadas e/ou de compensação aos proprietários afetados.
3. Estudo detalhado das medidas de minimização do Ruído, designadamente das Barreiras Acústicas a implementar.
4. Identificação das acessibilidades (estradas, caminhos, e os acessos a habitações e propriedades agrícolas) que serão interferidas e/ou diretamente afetadas apresentando, para cada caso, as respetivas medidas de minimização.
5. Resultados da prospeção arqueológica sistemática no corredor selecionado, numa largura de 200 m, bem como da zona de implantação dos estaleiros e parque de máquinas. Apresentar nova avaliação de impactes, ajustes ao projeto ou proposta de medidas de minimização complementares, face aos resultados obtidos.
6. Plano para execução de trabalhos arqueológicos, nomeadamente de sondagens de diagnóstico, com a proposta metodológica relativa a cada um dos elementos patrimoniais onde se identificaram impactes negativos diretos.
7. Planta de Condicionantes, a qual deve incluir, entre outras, a totalidade das ocorrências identificadas. Esta planta deve ser incluída no Caderno de Encargos da Obra.
8. Pareceres das entidades competentes/pertinentes atendendo às várias categorias de espaço, condicionantes, servidões e restrições de utilidade pública presentes na área de implantação do projeto de execução.
9. Levantamento de todos os exemplares arbóreos dentro da área a expropriar de acordo com as seguintes orientações:
  - a. Identificação da espécie.
  - b. Caracterização do porte.



- c. Estado fitossanitário de cada exemplar.
- d. Possibilidade de ser mantida no local.
- e. Valor patrimonial.
- f. Avaliação do transplante.
- g. Representação em cartografia adequada com respetiva legenda.

**10. Projeto de Integração Paisagística (PIP) de acordo com as seguintes orientações:**

- a. A expropriação a realizar deve prever e assegurar o espaço suficiente para a implementação do Plano, nomeadamente nos locais nele contemplados, e eventuais outros, para que os elementos vegetais de porte arbóreo possam ser devidamente considerados, observando as devidas e necessárias distâncias de segurança em função da altura e diâmetro potencial dos exemplares vegetais que venham a ser propostos ou existentes.
- b. Deve ser apresentado como documento autónomo na qualidade de Projeto de Execução com todas as peças escritas e desenhadas necessárias à sua compreensão.
- c. Apresentar como peças escritas a Memória Descritiva, o Caderno de Encargos, o Mapa de Quantidades e o Plano de Manutenção.
- d. Apresentar como peças desenhadas o Plano Geral, o Plano de Plantações e de Sementeiras e todos os pormenores necessários à sua correta execução.
- e. Acomodar o mais possível todos os exemplares arbóreos existentes.
- f. Recorrer a vegetação apenas autóctone.

**Medidas de minimização**

Tendo como base o documento “Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção”, disponível no sítio da APA na internet, devem ser adequadas e integradas as medidas que se apliquem ao Projeto de Execução que vier a ser desenvolvido. Também as medidas de minimização específicas apresentadas no EIA devem ser revistas de acordo com o Projeto de Execução que vier a ser definido.

Todas as medidas de minimização dirigidas à fase de preparação prévia à obra e à fase de execução da obra devem constar no respetivo Plano de Acompanhamento Ambiental de Obra (PAAO), o qual deve integrar o caderno de encargos da empreitada.

**FASE DE ELABORAÇÃO DO PROJETO DE EXECUÇÃO E DO RECAPE**

- 1. Otimizar o traçado em planta/perfil de forma a evitar ou minimizar:
  - 1.1. A afetação de solos de elevado potencial agrícola e classificados como RAN.
  - 1.2. A movimentação de terras, otimizando os aterros e escavações previstos.
  - 1.3. A afetação das unidades agrícolas das Quintas/explorações agrícolas, com a criação de parcelas sobrantes que podem prejudicar gravemente ou inviabilizar a sua exploração e rentabilidade socioeconómica, de forma a ser possível integrar a via nas propriedades afetadas sem delapidar os valores patrimoniais e cénicos e socioeconómicos existentes.
  - 1.4. A demolição da habitação localizada no final do Trecho 4.
- 2. Avaliar a possibilidade de, entre as rotundas B1 e B2, afastar o máximo possível a via das moradias existentes, salvaguardando-se a plataforma da estrada existente para acesso às mesmas,

deslocalizando, caso possível, o traçado para o terreno que recentemente foi parcialmente desarborizado.

3. Afastar os pontos de descarga das águas de escorrência da plataforma, o mais possível, das captações de abastecimento público de água subterrânea (JK3 e JK5), que se encontram a jusante do atravessamento da via, de acordo com o sentido do fluxo subterrâneo.
4. Transplantar, sempre que possível e mediante contacto com os donos, na mesma propriedade, os exemplares arbóreos notáveis e/ou centenários (por exemplo oliveiras e alfarrobeiras) e manter, sempre que possível, elementos construtivos da paisagem como muros de pedra solta, poços e noras, tanques, levadas, entre outros. Ou, em alternativa e sempre que possível prever a sua integração no PIP, salvaguardando assim o valor da identidade agrária do local. Prever locais (provisórios) com condições mínimas para garantir o êxito das transplantações.
5. Evitar a afetação das ocorrências patrimoniais identificadas quer pelo EIA quer pela prospeção sistemática ou demonstrar a inevitabilidade da respetiva afetação.
6. Prever o restabelecimento de todas as acessibilidades que serão afetadas (estradas, caminhos, e os acessos a habitações e propriedades agrícolas).
7. Prever o restabelecimento dos serviços e infraestruturas afetados. No caso de ser necessário deslocalizar apoios de linhas elétricas, os mesmos não devem ser colocados próximo de habitações.
8. Desenvolver o projeto de iluminação de forma a acautelar todas as situações que conduzam a um excesso de iluminação artificial, com vista a minimizar a poluição luminosa. Todo o equipamento a utilizar no exterior deve assegurar a existência de difusores de vidro plano e fonte de luz oculta, para que o feixe de luz se faça segundo a vertical.
9. Desenvolver o projeto de execução e as respetivas medidas de minimização de forma a salvaguardar os aspetos identificados nos pareceres das entidades externas à CA, consultadas em sede do procedimento de AIA.
10. Salvaguardar, no desenvolvimento do projeto de execução e das respetivas medidas de minimização, os aspetos identificados pelas entidades (DGT, ANAC, EDP Distribuição) e dos cidadãos afetados pelas soluções selecionadas.

#### **FASE PRÉVIA À EXECUÇÃO DA OBRA**

11. Executar sondagens arqueológicas de diagnóstico nos elementos patrimoniais onde se verificam impactes negativos diretos, ou registo, no caso dos elementos edificados.
12. Remeter à tutela do património cultural, após a realização das sondagens, um relatório preliminar, onde se enunciem eventuais medidas de minimização complementares, como novas sondagens, escavação em área, ou outras a definir.
13. Apresentar os resultados da prospeção arqueológica sistemática da zona de implantação dos estaleiros, parque de máquinas, parques de materiais, manchas de empréstimo e depósitos de terras sobrantes. Apresentar nova avaliação de impactes e proposta de medidas de minimização complementares, face aos resultados obtidos.
14. Apresentar o Plano de Acessos à obra, o qual deve considerar designadamente as ocorrências patrimoniais identificadas e evitar a respetiva afetação.
15. Realizar a prospeção arqueológica sistemática das novas acessibilidades e de outras áreas funcionais da obra, caso se situem fora das áreas já prospetadas ou tenham apresentado visibilidade nula ou

reduzida. De acordo com os resultados obtidos, estas podem vir a ser condicionadas.

16. Após a aprovação pelo Dono da Obra do Plano de Acessibilidades, realizar uma avaliação das ocorrências patrimoniais que devem ser alvo de sinalização, a ser implantada nos limites dos caminhos a utilizar ou da área expropriada, podendo no entanto ser dispensada nos casos em que as parcelas estejam devidamente delimitadas com vedação.
17. Delimitar o perímetro das áreas a intervencionar, reduzindo-se as áreas ao mínimo indispensável, para além do qual não deve haver qualquer perturbação de solos. Realizar a balizagem com recurso a fitas/redes de sinalização, sendo que as sinalizações só devem ser removidas após o final da obra em cada local.
18. Realizar a balizagem da vegetação, enquanto medida preventiva e de proteção da integridade física da mesma, no mínimo, segundo a linha de projeção horizontal da copa dos exemplares arbóreos, em todo o seu perímetro, ou, quando aplicável, apenas na extensão voltada para o lado da intervenção. A balizagem deve ser mais cuidada, na faixa a expropriar de forma a manter o mais possível os exemplares existentes e na faixa expropriada, sempre que os aterros tenham pouca expressão em termos de altura, de forma a preservar os exemplares existentes.
19. Estudar e selecionar os percursos mais adequados para proceder ao transporte de equipamentos e materiais de/para os estaleiros, das terras de empréstimo e materiais excedentários a levar para destino adequado, minimizando a passagem no interior dos aglomerados populacionais e junto a recetores sensíveis. Nesse contexto deve ser tida em conta a necessidade de:
  - a. Privilegiar o uso de caminhos já existentes;
  - b. Caso seja necessário proceder à abertura de novos acessos ou ao melhoramento dos acessos existentes, as obras devem ser realizadas de modo a reduzir ao mínimo as alterações na ocupação do solo fora das zonas que posteriormente ficarão ocupadas pelo acesso;
  - c. Não devem ser abertos novos caminhos dentro do limite do Parque Natural da Ria Formosa (PNRF). Nesta área apenas devem ser utilizados os caminhos existentes.
  - d. No caso de ser necessário utilizar os caminhos em zonas de maior sensibilidade ecológica, ou na zona de pinhal, afetar a menor extensão possível da vegetação que acompanha essas zonas e adotar velocidades adequadas no sentido de evitar o possível atropelamento de animais que possam ocorrer nessas zonas.
20. Desenvolver uma campanha de informação da população na envolvente próxima do protejo, envolvendo a Câmara Municipal de Olhão e as Juntas de Freguesias de Pechão e Quelfes. A informação a disponibilizar deve incluir o objetivo, a natureza, a localização da obra, as principais ações a realizar, a respetiva calendarização e as eventuais afetações da população, designadamente nas acessibilidades. A população deve também ser informada da data de início das obras e do seu regime de funcionamento/planificação.
21. Implementar um mecanismo de atendimento ao público para esclarecimento de dúvidas e atendimento de eventuais reclamações.
22. Realizar ações de formação e de sensibilização ambiental para os trabalhadores envolvidos na execução das obras relativamente às ações suscetíveis de causar impactes ambientais e às medidas de minimização a implementar, designadamente normas e cuidados a ter no decurso dos trabalhos.
23. Implementar o Plano de Integração Paisagística de forma a garantir o enquadramento paisagístico adequado que garanta a atenuação das afetações visuais associadas à presença das obras e Estaleiros

e respetiva integração na área envolvente.

24. Garantir mecanismos que permitam demonstrar o cumprimento das Medidas de Minimização, designadamente, através de Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra (PAAO) que contemple todas as medidas de minimização, e de um Sistema de Gestão Ambiental das obras.

#### **FASE DE EXECUÇÃO DA OBRA**

25. Reduzir ao mínimo indispensável as ações de desarborização, desmatização ou de limpeza do coberto vegetal, em particular na área a expropriar.
26. Restringir às áreas estritamente necessárias a decapagem da terra viva/vegetal. Evitar o recurso a máquinas de rasto de forma a evitar a compactação da camada de solo abaixo da terra vegetal.
27. Executar os trabalhos que envolvam escavações a céu aberto e movimentação de terras de forma a minimizar a exposição dos solos nos períodos de maior pluviosidade, diminuir a erosão hídrica e o transporte sólido.
28. Utilizar os materiais provenientes das escavações, como material de aterro, de modo a minimizar o volume de terras sobrantes (a transportar para fora da área de intervenção).
29. A terra viva decapada deve ser segregada e permanecer sem mistura com quaisquer outros materiais inertes e terras de escavação.
30. A terra viva/vegetal deve ser armazenada e conservada em pargas, com cerca de 2 m de altura, com o topo côncavo e preservada através de uma sementeira de leguminosas de forma a manter a sua qualidade e protegida de quaisquer ações de compactação por máquinas em obra.
31. Os depósitos provisórios de terras vegetais não podem ser colocados a menos de 10 m de linhas de água, devendo estar protegidos de modo a evitar o destacamento e transporte de materiais para as linhas de água pela ação da água da chuva e de escoamento superficial.
32. Caso se verifique a existência de materiais de escavação com vestígios de contaminação, estes devem ser armazenados em locais que evitem a contaminação dos solos e das águas subterrâneas, por infiltração ou escoamento das águas pluviais, até esses materiais serem encaminhados para destino final adequado.
33. Não utilizar terras vivas/vegetais, terras de empréstimo e materiais inertes para enchimento de valas ou camadas dos pavimentos dos acessos, provenientes de áreas ocupadas por plantas exóticas invasoras.
34. Garantir a boa funcionalidade das parcelas agrícolas em exploração, bem como as condições de habitabilidade das diversas edificações na proximidade da obra.
35. Sinalizar as operações construtivas que comportem potencial risco de acidente e, se necessário, recorrer a vedação, para assegurar a proteção de pessoas e gado.
36. Remover totalmente todos os pavimentos existentes dos troços de estrada a desativar em toda a profundidade das camadas.
37. Assegurar que os caminhos ou acessos nas imediações da área do projeto não fiquem obstruídos ou em más condições, possibilitando a sua normal utilização por parte da população local.
38. Sempre que se preveja a necessidade de efetuar desvios de tráfego, submeter previamente os respetivos planos de alteração à entidade competente, para autorização.
39. Garantir que as operações mais ruidosas que se efetuem na proximidade de habitações sejam

realizadas preferencialmente no período diurno e nos dias úteis, de acordo com a legislação em vigor.

40. Prever, em caso de interrupção das obras por razões imprevistas, quais os trabalhos mínimos necessários (de caráter provisório), que será necessário garantir para que os proprietários das parcelas agrícolas em produção e moradores, não sejam prejudicados.
41. Integrar um arqueólogo especialista em pré-história na equipa de acompanhamento da obra.
42. Acompanhar integral e continuamente, por um arqueólogo, os trabalhos que envolvam o revolvimento e escavação a nível do solo e subsolo (desmatção, decapagem e escavação), com efeito preventivo em relação à afetação de vestígios arqueológicos incógnitos. Tal acompanhamento consiste na observação, por arqueólogo, das operações que impliquem a remoção e o revolvimento de solo (desmatção e decapagens superficiais em ações de preparação ou regularização do terreno) e a escavação no solo e subsolo.
43. Executar a prospeção arqueológica do terreno após cada operação de desmatção, assim como das áreas de estaleiro e de depósito de inertes, bem como das que anteriormente apresentaram visibilidade nula ou reduzida.
44. Prever o acompanhamento arqueológico continuado e efetivo pelo que, se existir mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo, terá de se garantir o acompanhamento de todas as frentes. Os resultados deste acompanhamento podem determinar a adoção de medidas de minimização específicas (registo, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras). Os vestígios arqueológicos localizados em áreas diretamente afetadas pela construção devem ser integralmente escavados.
45. Colocar em depósito credenciado pelo organismo de tutela do património cultural todos os achados móveis resultantes da prospeção arqueológica efetuada.
46. Executar a prospeção arqueológica do terreno após cada operação de desmatção, assim como das áreas de estaleiro e de depósito de inertes, no decurso do acompanhamento arqueológico da obra.
47. Apresentar o Plano de Recuperação Paisagística das Áreas Afetadas pela Obra para avaliação, antes do término da obra e com a devida antecipação. Após a sua aprovação o mesmo deve ser implementado/executado.

#### **FASE FINAL DE EXECUÇÃO DA OBRA**

48. Assegurar a desobstrução e limpeza de todos os elementos hidráulicos de drenagem e linhas de água que possam ter sido afetados pelas obras de construção.
49. Proceder à desativação da área afeta aos trabalhos para a execução da obra, com a desmontagem dos estaleiros e remoção de todos os equipamentos, maquinaria de apoio, depósitos de materiais, entre outros. Proceder à limpeza destes locais, no mínimo com a reposição das condições existentes antes do início dos trabalhos.
50. Proceder à recuperação de caminhos e vias utilizados como acesso aos locais em obra, assim como os pavimentos e passeios públicos que tenham eventualmente sido afetados ou destruídos.
51. Assegurar a reposição e/ou substituição de eventuais infraestruturas, equipamentos e/ou serviços existentes nas zonas em obra e áreas adjacentes, que sejam afetadas no decurso da obra.
52. Implementar o Plano de Recuperação Paisagística das Áreas Afetadas pela Obra, nos termos em que o mesmo vier a ser aprovado.
53. Implementar o Projeto de Integração Paisagística, nos termos em que o mesmo vier a ser aprovado.

54. Proceder ao revolvimento dos solos não pavimentados nas áreas utilizadas para apoio, de modo a descompactá-los e arejá-los, reconstituindo assim, a sua estrutura e equilíbrio de forma a promover o melhor sucesso do Projeto de Integração Paisagística.
55. Remeter até ao final do prazo legal (um ano) o relatório ou relatórios finais, após concluídos todos os trabalhos arqueológicos.

#### **FASE DE EXPLORAÇÃO**

56. Implementar o Plano de Manutenção previsto no Projeto de Integração Paisagística.

#### **Programas de Monitorização**

Devem ser desenvolvidos, e apresentados em sede de RECAPE, os programas de monitorização para os fatores Ambiente Sonoro, Recursos Hídricos Subterrâneos, Qualidade do Ar e Sistemas Ecológicos, devendo ser atendidas as diretrizes gerais a seguir elencadas:

##### **1. Ambiente Sonoro**

Este programa de monitorização deve ser desenvolvido tendo em consideração as diretrizes apresentadas no EIA.

##### **2. Recursos Hídricos Subterrâneos**

Para além do proposto no EIA, as medições do nível piezométrico, devem ser efetuadas com periodicidade mensal durante todo o período de monitorização definido.

Além da monitorização do nível de água, deve ainda ser analisada a qualidade da água em pelo menos dois dos pontos identificados para medição do nível de água, de preferência poços que se situem entre a via e as captações públicas (JK3 e JK5).

Os parâmetros a analisar devem ser: pH, condutividade, zinco, cobre e hidrocarbonetos derivados do petróleo (C10 - C40), com periodicidade semestral durante os primeiros três anos da exploração, devendo existir uma amostragem na fase de pré-construção.

##### **3. Qualidade do Ar**

Face ao tráfego sazonal, nos 2 primeiros anos de exploração deve ser efetuada a monitorização da qualidade do ar, em cada um dos anos e em duas épocas, inverno, entre janeiro e março e verão, nos meses de julho/agosto.

##### **4. Sistemas Ecológicos**

Atendendo ao aumento de tráfego que o projeto irá originar na zona, considera-se necessário implementar um plano de monitorização de animais atropelados.

Este programa de monitorização deve ter um período de duração mínimo de três anos, com relatórios semestrais no primeiro ano, podendo passar a anuais nos anos seguintes consoante os resultados.

Caso se verifique uma ocorrência significativa de atropelamentos ficará o concessionário obrigado à implementação de medidas de minimização adequadas e à contínua monitorização da eficácia destas durante um período mínimo de três anos.