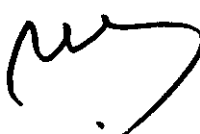


DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Identificação			
Designação do Projeto:	Lanço 2.1.j) – EN 125 – Variante de Olhão		
Tipologia de Projeto:	Anexo II, ponto 10, e), áreas sensíveis	Fase em que se encontra o Projeto:	Projeto de Execução
Localização:	Freguesias de Pechão e Quelfes, Concelho de Olhão		
Proponente:	Rotas do Algarve Litoral, SA		
Entidade licenciadora:	EP-Estradas de Portugal, SA		
Autoridade de AIA:	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve	Data: 8 de agosto de 2013	

Decisão:	<input type="checkbox"/> Favorável
	<input type="checkbox"/> Favorável Condicionada
	<input checked="" type="checkbox"/> Desfavorável

Assinatura:	O Secretário de Estado do Ambiente
	 Paulo Lemos

ANEXO

Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:

No âmbito do presente processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) a Comissão de Avaliação (CA) seguiu a seguinte metodologia:

- Análise global do EIA para avaliar a sua conformidade, de acordo com o disposto nos artigos 12º e 13º do Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de novembro;
- Solicitação de elementos adicionais a 19.08.2011, ao abrigo do nº 5 do art.º 13º do citado Decreto-Lei;
- Entrega a 03.10.2011 dos elementos adicionais solicitados;
- Proposta de declaração de desconformidade a 20.10.2011;
- Envio, por parte do proponente, de parecer de contestação à proposta de declaração de desconformidade e Nota Técnica;
- Declaração de conformidade do EIA a 15.11.2011;
- Solicitação, em 23.11.2011, de pareceres a entidades externas à CA, por forma a dar cumprimento ao previsto no ponto 9 do artigo 13º do Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 197/2005, de 8 de novembro, e melhor habilitar a análise da CA em algumas áreas específicas, encontrando-se os contributos recebidos em anexo;
- Realização da Consulta Pública, que decorreu durante 25 dias úteis, de 5 de dezembro de 2011 a 9 de janeiro de 2012;
- Realização de uma visita de reconhecimento ao local de implantação do empreendimento efetuada no dia 14 de dezembro de 2011, onde estiveram presentes representantes do projetista e da empresa responsável pelo EIA, do proponente e da CA;
- Análise do EIA, com o objetivo de avaliar os impactos do projeto e respetivas alternativas e a possibilidade dos mesmos serem minimizados/potenciados;
- Análise dos pareceres recebidos no âmbito da Consulta Pública efetuada;
- Análise dos pareceres externos recebidos e a integrar no parecer da CA;
- Elaboração do parecer da CA.

Resumo dos pareceres externos

Foram recebidos os pareceres da Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC), Águas do Algarve, S.A. (AdA), Autoridade Florestal Nacional (AFN), Direcção Regional de Agricultura e Pescas do Algarve (DRAP), Direcção Geral de Energia e Geologia (DGEG), Laboratório Nacional de Engenharia e Geologia (LNEG) e Câmara Municipal de Olhão (CMO).

A ANPC refere que já se havia pronunciado sobre o futuro "Lanço 2.1 j) EN 125 - Variante a Olhão", no que se refere ao estudo das grandes condicionantes e/ou riscos naturais e tecnológicos. Porém, com base na análise da documentação disponibilizada, verificou que o Estudo não reflete os principais riscos naturais e tecnológicos e/ou condicionantes na área de localização do projeto, nem as respetivas medidas de minimização, pelo que propõe medidas a ter em conta nas fases de Projeto, Construção e Exploração.

A AdA refere que deverá ser respeitado o estipulado no contrato celebrado entre a Águas do Algarve, SA e a Rotas do Algarve Litoral, SA, para a execução de todas as

atividades de construção e operação na zona de confluência da jurisdição entre a Concessão da AdA e a Subconcessão da RAL e refere algumas práticas a seguir na fase de construção.

A AFN refere que em qualquer das Alternativas a ocupação dominante do solo é agrícola, sendo a componente florestal constituída por um núcleo de sobreiros (cerca de 0,45 ha), núcleos de eucaliptos, de pinheiros mansos e pinheiros bravos e por alguns exemplares dispersos de sobreiros e azinheiras. Indica os procedimentos a seguir no caso de corte e/ou abate de sobreiros, azinheiras, pinheiro bravo e eucaliptos, assim como as medidas e ações a desenvolver com vista à Defesa da Floresta contra Incêndios. Relativamente ao projeto é favorável à Alternativa 2, por ser a que apresenta menor impacte sobre as árvores protegidas (sobreiro e azinheira).

A DRAP, no âmbito das suas competências, considera adequada a metodologia de análise utilizada no EIA, já que entre outros fatores, contabiliza e avalia a totalidade dos solos, não só em função da sua localização em RAN, mas também em função da sua atual ocupação e promove uma correta e detalhada análise dos pontos críticos identificados, face à divisão/retalho das propriedades afetadas.

Relativamente às opções de traçado em discussão das três alternativas de traçado considera a 3 como a mais favorável, e com a escolha imperativa do corredor 1, este ultimo como alternativa ao troço Torrejão - Bela Mandil, já que se constitui como a alternativa que ocupa menos área de RAN e inviabiliza um menor número de explorações agrícolas.

A DGEG verificou não haver sobreposição da área do estudo com áreas afetas a recursos geológicos, com direitos concedidos ou requeridos, pelo que, sob este ponto de vista, não vê inconveniente na implementação do projeto em causa.

O LNEG considera que não existem aspectos impeditivos à implementação do projeto, que as medidas de minimização apresentadas são adequadas e que a solução considerada ambientalmente menos prejudicial, no âmbito da geologia e geomorfologia, é o Corredor Alternativo 1 + a Alternativa 1.

A Câmara Municipal de Olhão considera que, relativamente aos traçados alternativos a norte da cidade, a Comissão de Avaliação deverá optar pelo traçado que manifeste gerar impactes negativos menos significativos.

Quanto à ponderação de corredores alternativos de traçado no trecho inicial da Variante, em Bela Mandil realça que o traçado da Variante de Olhão, é uma infraestrutura viária de enorme importância para o desenvolvimento socioeconómico do Município e para toda a rede de transportes rodoviários do Algarve. E que a esta infraestrutura municipal projetada e programada, tal como previu e continua a prever a alínea c) do n.º 1 do art.º 21 do Regulamento do PDM de Olhão, foi atribuído um corredor de proteção de 400 m, faixa *non aedificandi*, exactamente para permitir uma qualquer superveniente modificação ao traçado, atribuição nunca contestada por qualquer órgão público ou privado e nunca revogada, expressa ou tacitamente, por qualquer plano superior de ordenamento do território.

Refere ainda que, na Nota Técnica que apresenta e analisa os dois corredores alternativos de traçado, no trecho inicial do Lanço 2.1.j) EN125 - Variante de Olhão, conclui-se que qualquer destes corredores alternativos são mais gravosos e implicam maiores desconformidades com os normativos em vigor do que o traçado que se pretende implementar.

Quer o corredor alternativo 1, que apresenta a necessidade de inúmeras demolições de edificações habitacionais e comerciais e consequentes indesejados despejos coercivos (nesta alternativa estaríamos sim perante a necessidade de criação de novos acessos rodoviários, pois as edificações na área envolvente não podem ficar privadas da sua garantia de mobilidade), quer o corredor alternativo 2, que aproxima



	<p>incoerentemente a Variante ao centro da cidade de Olhão (o congestionamento grave do tráfego e o desincentivo à utilização da Variante seriam de tal ordem que criariam exatamente os mesmos constrangimentos que se pretendem solucionar com este projeto viário, não se compreendendo um desenho que reencaminhe para o núcleo urbano o que se quer transferir para o circundante), não apontam qualquer tipo de alternativa ao traçado que se encontra estudado e estabilizado desde 2009.</p> <p>Conclui que o traçado original do trecho inicial, a ponte, deverá ser mantido, por não ser incompatível com as normas previstas no Regulamento do POPNRF, e por ser o único que realmente garante que o traçado projetado servirá a função de verdadeira variante à E.N. 125.</p>
--	---

Resumo do resultado da consulta pública:	<p>No período da Consulta Pública foram recebidas 25 exposições, sendo 2 delas de ONGA.</p> <p>Da análise da consulta pública, e na sua generalidade, todos consideram que os impactes resultantes da construção da variante são positivos quando centrado nas questões relativas à segurança e redução de tempo de percurso.</p> <p>No entanto, admitem também que a sua construção irá perturbar o desenvolvimento de algumas atividades e das condições da qualidade de vida das populações na envolvente ao traçado nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Interferência com a estrutura da propriedade e com o seu uso, principalmente na afetação de áreas agrícolas cultivadas;- Interferência com habitações e aglomerados habitacionais e consequente afetação pelo ruído e qualidade do ar;- Interferência com os padrões de mobilidade local, nomeadamente ao nível do corte de alguns dos caminhos existentes;- Interferência com uma área de Parque Natural na Ria Formosa no troço inicial (km 0+000 e o km 0+650) e com uma área de sobreiros e azinheiras. <p>Foram ainda feitas algumas sugestões de ajustamentos.</p> <p>Da análise dos contributos recebidos, considera-se não ser possível optar por uma alternativa em particular.</p>
---	---

Razões de facto e de direito que justificam a decisão:	<p>O lanço em análise, com uma extensão aproximada de 5 597 quilómetros, tem como principal objetivo possibilitar a manutenção do tráfego de longo curso entre Faro e Tavira/Vila Real de Santo António e evitar o atravessamento da zona urbana da cidade de Olhão, que se encontra bastante congestionada, melhorando significativamente as condições de segurança de circulação rodoviária e pedonal.</p> <p>De acordo com o EIA, são ainda facilitados os acessos às zonas comerciais e industriais localizadas em Belmonte de Baixo (no limite ponte de Olhão) e em Piares (no seu limite nascente).</p> <p>O traçado contemplado no EIA resultou do necessário desenvolvimento da solução apresentada pelo Grupo Rodoviário Algarve Litoral (RAL), otimizando as condições de inserção do traçado no terreno e a articulação com a rede viária existente, quer através da implantação de rotundas, quer da implantação de restabelecimentos e caminhos paralelos, diferindo no trecho compreendido, genericamente, entre o km 1+675 e 3+850, com a consideração das três alternativas de traçado.</p> <p>A Alternativa 1 apresenta uma extensão de 5 697 m, a Alternativa 2 de 5 674 m e a Alternativa 3 a de 5 677 m, contemplando para além da ligação inicial à EN125, três</p>
---	--

ligações intermédias - à EN2-6, à EM516 e à Azinhaga da Patinha - que se processarão através de rotundas. O projeto contempla assim quatro novas rotundas, a execução das ligações das vias intersetadas às rotundas e a reposição de caminhos rurais e arruamentos através da execução de restabelecimentos, caminhos paralelos e ligações.

O projeto foi desenvolvido para uma velocidade de 80km/h e o perfil transversal tipo da secção corrente apresenta uma faixa de rodagem de 7,00 m de largura, constituída por duas vias de 3,50 m por sentido e bermas com 2,50 m de largura em ambos os lados.

Atendendo a que o início do traçado interceta áreas do Parque Natural da Ria Formosa numa extensão aproximada de 600m, e que de acordo com o Regulamento do Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa (POP NRF) "*Fora do solo urbano e dos espaços de equipamento não é permitida a abertura de novos acessos rodoviários*", foram solicitados, na fase de pedido de elementos, alternativas para implantação do primeiro trecho da Variante a Olhão, de forma a que nenhuma implicasse a violação das disposições do referido Regulamento. Tais alternativas foram apresentadas numa nota técnica a acompanhar o parecer de contestação à proposta de desconformidade do EIA.

O Corredor Alternativo 1, ou poente, desenvolve-se sobre a plataforma da via atualmente existente entre Torrejão e BelaMandil, iniciando-se na interseção deste com a EN125 até cerca do km 1+000 das alternativas apresentadas no EIA. No entanto, atendendo às características da nova via, a qual não permite a ligação de acessos privados directamente a esta, a transformação da via existente num troço da EN125 obrigará ainda à construção de vias de acesso local.

O Corredor Alternativo 2, ou nascente, desenvolve-se a partir da rotunda actualmente existente na proximidade do km 112+500 da EN125, no extremo poente do limite do perímetro urbano de Olhão, não interferindo com os limites do Parque Natural da Ria Formosa, estabelecendo a ligação com as alternativas apresentadas no EIA na rotunda 2, perfazendo uma extensão aproximada de 1700 m.

Para a avaliação de impactes deste projeto a Comissão de Avaliação considerou e ponderou os pareceres setoriais emitidos pelas entidades que a constituem, os pareceres solicitados às entidades externas, os resultados da consulta pública efetuada e a visita ao local.

Assim, de acordo com esta metodologia considerou-se que os únicos impactes positivos, resultantes da implementação do projeto serão os resultantes da melhoria das acessibilidades e o aumento da fluidez no tráfego, bem como o aumento da segurança rodoviária.

Face à tipologia do projeto e às características da área afectada a ocorrência dos impactes negativos mais significativos far-se-ão sentir nos fatores Solos e Aptidão Agrícola, Sistemas Ecológicos, Ocupação do Solo, Paisagem e Fatores Socioeconómicos.

Atendendo a que a zona que vai ser atravessada pela variante apresenta várias condicionantes e que qualquer das 3 alternativas de projeto, assim como os dois corredores alternativos, irão ocasionar impactes negativos significativos nas estruturas agrícolas e habitações e impactes positivos na redução da sinistralidade e nas condições de segurança dos percursos pedonais dentro da malha urbana, a CA ponderando todos os fatores em presença, os pareceres das entidades externas, o resultado da consulta pública e a visita ao local considerou que das 3 alternativas apresentadas em projeto de execução a menos condicionada é a Alternativa 2, mais favorável do ponto de vista dos sistemas ecológicos e a que apresenta menor impacte sobre os valores naturais protegidos, nomeadamente espécies da fauna, flora e seus habitats (incluindo povoamentos de sobreiro e azinheira).



Face ao exposto, a CA propôs a emissão de parecer favorável ao Corredor Alternativo 2 (ou nascente) e à Alternativa 2 do projeto de execução, condicionado à implementação das medidas de minimização e planos de monitorização propostos no EIA e nos elementos adicionais, complementados com as medidas, planos e condicionamentos definidos no presente parecer.

A CA considera ainda que poderão ser estudados outros corredores alternativos que sejam cumulativamente compatíveis com o regulamento do POPNRF e que minimizem os impactes na estrutura agrária e demais aspetos focados no seu parecer.

Porém, da análise aos impactes negativos do projeto, enunciados nos pareceres da CA e das demais entidades consultadas, entender-se-á que os mais significativos são os seguintes:

Corredor Alternativo 1

- Destruição de várias construções, acessos e muros, afetando diversas propriedades em exploração;
- Atravessamento de duas manchas florestais onde é identificada a presença de *Thumus lotocephalus* (Tomilho-cabeçudo), espécie protegida e definida como espécie de conservação prioritária no âmbito da Diretiva Habitats;
- Impactes significativos na paisagem;
- Impactes sobre a fauna, nomeadamente o efeito barreira, aumento da mortalidade individual e do efeito de exclusão e aumento da perturbação, particularmente notórios sobre algumas espécies como as rapinas noturnas, em especial o Mocho-galego (*Athene noctua*);
- Incidência sobre território do PNRF sujeito às condicionantes do POPNRF, que interdita, na sua área e fora dos perímetros urbanos, a construção de novas vias rodoviárias.

Corredor Alternativo 2

- Excessiva proximidade ao perímetro urbano, que poderá inviabilizar os objetivos pretendidos para a variante;
- Maior ocupação de solos em áreas RAN (parcelas ocupadas com vinha, pomares, culturas anuais regadas e terrenos em pousio);
- Atravessamento de mancha florestal onde é identificada a presença de *Thumus lotocephalus* (Tomilho-cabeçudo), espécie protegida e definida como espécie de conservação prioritária no âmbito da Diretiva Habitats;
- Forte impacto junto a habitações;
- Desconformidade com o previsto em PDM;
- Impactes significativos na paisagem;
- Impactes sobre a fauna (ainda que menores), nomeadamente o efeito barreira, aumento da mortalidade individual e do efeito de exclusão e aumento da perturbação, particularmente notórios sobre algumas espécies como as rapinas noturnas, em especial o Mocho-galego (*Athene noctua*).

Por fim, deverá ainda salientar-se que a CA considerou que o EIA propõe um conjunto de medidas de minimização de carácter geral, em fase prévia de construção, em fase de construção e em fase de exploração, as quais foram consideradas insuficientes, dada a afetação de espécies com elevado estatuto de proteção.

Assim, e embora a CA, ao ponderar os impactes negativos do projeto, tenha considerado que, para a opção Corredor Alternativo 2 (ou nascente) e Alternativa 2, os

referidos impactes seriam minimizáveis, desde que cumpridas as medidas de minimização e implementados os planos de monitorização, a mesma CA admitiu, no seu parecer, que poderiam *"ser estudados outros corredores alternativos que [fossem] cumulativamente compatíveis com o regulamento do POPNRF e que [minimizassem] os impactes na estrutura agrária (...)"*, habitações e demais aspetos focados no seu parecer.

Deverá, com efeito, entender-se que, em qualquer um dos corredores alternativos e/ou alternativas propostos no EIA, o projeto "Lanço 2. 1.j) - EN 125 - Variante de Olhão" não poderá conduzir a emissão de uma DIA favorável condicionada, sem que os impactes negativos acima enunciados se mostrem acautelados, esclarecidos e ultrapassados pela Entidade proponente.

Face ao exposto, conclui-se por uma decisão desfavorável no presente procedimento de AIA.

