

Título: Relatório de Consulta Pública

RECAPE do Projeto de Execução "EN125 – Variante de Olhão"

Autoria: Agência Portuguesa do Ambiente
Departamento de Comunicação e Cidadania
Ambiental
Divisão de Cidadania Ambiental
Rita Cardoso

Data: setembro de 2023

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	3
2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA	3
3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA	3
4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO	3
5. ANÁLISE CONSULTA PÚBLICA.....	4

ANEXO I

- Exposições recebidas

• INTRODUÇÃO

Em cumprimento do disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de Outubro, na sua redação atual, de 11 de Dezembro e do art.º 39 do Decreto-Lei n.º 127/2013, de 30 de agosto, procedeu-se à Consulta Pública do “RECAPE – EN125 – Variante de Olhão”.

O proponente é a Infraestruturas de Portugal, S.A.

• PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

A Consulta Pública decorreu durante 15 dias úteis, de 10 de agosto a 31 de agosto de 2023.

• DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

O Estudo de Impacte Ambiental, incluindo o Resumo Não Técnico (RNT), foi disponibilizado para consulta nos seguintes locais:

- Agência Portuguesa do Ambiente (APA)
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve
- Câmara Municipal de Olhão

Encontrando-se, também, disponível para consulta em www.apambiente.pt e em WWW.PARTICIPA.PT.

• MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

A publicitação do Estudo de Impacte Ambiental, incluindo o Resumo Não Técnico, foi feita por meio de:

- Afixação de Anúncios na CCDR-Algarve e Câmara Municipal de Olhão;
- Envio de nota de imprensa para os órgãos de comunicação social;
- Divulgação na Internet no site da Agência Portuguesa do Ambiente e no portal PARTICIPA.PT;

- Envio de comunicação às ONGA constantes no RNOE;
- Envio de comunicação a entidades.

• ANÁLISE DA CONSULTA PÚBLICA

Durante o período de Consulta Pública foram recebidas **39 exposições** das seguintes entidades e particulares:

- Almargem – Associação de Defesa do Património Cultural e Ambiental do Algarve
- Glocal Faro
- 37 Cidadãos

A **Almargem** refere que relativamente ao processo, e concretamente ao parecer favorável (condicionado) de que este foi objeto em sede do 2º EIA, entende que são ignorados alguns aspetos importantes, nomeadamente no que aos sistemas ecológicos (flora e habitats) diz respeito.

Refere que o EIA apresenta graves lacunas ao nível da identificação, bem como uma manifesta desvalorização, facto que se traduz no desvirtuamento das suas conclusões. Situação que manifestamente não foi tida em conta no Parecer da CA. Como resultado, ambos apresentam uma manifesta desvalorização dos valores naturais em presença, na área afetada pelo troço inicial da Variante, particularmente ao nível do biótopo pinhal, na medida que se verifica que este alberga valores naturais relevantes de interesse conservacionista, contrariamente ao que é inferido no EIA, nomeadamente habitats e espécies de flora protegidas pelo Regime Jurídico da Rede Natura 2000.

Face ao exposto, considera que se justifica que estas questões sejam apresentadas em sede de Consulta Pública do RECAPE, e no limite numa Queixa Fundamentada à Comissão Europeia.

A **Glocal Faro e trinta e quatro cidadãos** manifestam-se contra o projeto em análise.

A **Glocal Faro** refere que a zona mais sensível é a do primeiro troço, uma zona rural. Existem ao longo do percurso e nos terrenos adjacentes ouriços, camaleões, sardões, algumas águias, populações consideráveis de lebres, coelhos, perdizes e ocorrência de raposas.

Refere que com a construção daquela estrada reservada exclusivamente ao tráfego motorizado e acessíveis apenas por nós de ligação ficará com um estatuto de sub urbano, retirando-lhe o valor ecológico, rural, paisagístico e turístico que tem.

A **Glocal Faro** e os **cidadãos** consideram que existem alternativas ao traçado que não teriam os impactes já identificados, nomeadamente:

- Na captação de água;
- Na espécie *Ulex sericeus* (Tojo-do-Algarve) que se encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de "Vulnerável";

- No caminho pedestre existente;
- 3 núcleos habitacionais (0+500; 0+650; 0+750);
- No pinhal onde habitam lebres, cucos, rolas, cobras, ouriços, camaleões, piscos, perdizes e etc.;
- Na caça e o pastoreio;
- No turismo na sua vertente de turismo da natureza, que usa percursos pedestres e cicláveis

Além disso, referem que os traçados alternativos coincidem com as recomendações das entidades consultadas relativamente à fase de opção para o traçado A ou B. Referem que uma vez que a opção ideal não pôde ser posta em execução, há que minorar os impactes do traçado escolhido.

Considera que a questão da "obrigatoriedade" de coincidir com uma via existente deve ser medida, porque pelo que se verifica essa premissa não defende valores ecológicos nem agrícolas nem sociais quando confrontada com a realidade no terreno, e quando essa mesma via é ela própria um valor a preservar.

Referem que ao percorrer aqueles 1000 metros do primeiro troço, é fácil concluir que a partir dos 400 metros, existe uma alternativa ao caminho, um desvio que vai encontrar a estrada alcatroada da SulBetão, já fora da zona residencial reduzindo a área que se isola de habitat favorável à existência de espécies selvagens e maior existência de biodiversidade, logo reduzindo o impacte negativo daquela estrada.

Um dos cidadãos, proprietário de uma parcela de terreno a oeste da Rotunda B2 refere que no projeto apresentado o caminho municipal interceta significativamente o seu terreno.

Assim, sugere que o raio de abordagem de interceção na rotunda possa ser mais suavizado, respeitando no entanto as Normas Técnicas da IP,S.A. ou em alternativa efetuar uma leve deslocalização da rotunda para nascente/sul, não comprometendo os terrenos envolvidos.

Refere, ainda, que a deslocalização da rotunda irá reduzir os impactes.

Considera que as alterações sugeridas interferem muito pontualmente no projeto e podem ser realizadas durante a piquetagem da via.

No que se refere à obra, considera que esta há muito que se devia ter realizado esperando que a variante não se torne num estaleiro comercial em que se transformou inexplicavelmente toda a EN125.

Outro dos cidadãos, proprietária de terrenos afetos ao Trecho-1 (km 0+500), cerca do km 111+600 da EN 125, na zona de Torrejão, reforça a sua posição expressa na Consulta Pública do Estudo Prévio relativamente à Solução A, aprovada na zona do início do projeto da EN125- Circular de Olhão, Bela-Mandil.

Refere que a solução A no Trecho 1, na zona de implantação da rotunda RT-1, vai obrigar a:

- a) Demolição de uma casa no início do caminho rural, que apesar de degradada e não habitada, não está abandonada (artigo matricial U-2198), facto que desvaloriza o prédio em que se insere e inviabiliza qualquer projeto de desenvolvimento numa área de aproximadamente 2,7 ha que irá ficar bastante reduzida;
- b) Dificuldade de acesso aos dois prédios adjacentes ao início do caminho rural, uma vez que a Variante vai ocupar este caminho impedindo a livre circulação entre os prédios do mesmo proprietário, sendo que um deles é uma exploração agrícola com cerca de 8,4 ha, que fica igualmente reduzida e afetada na sua rentabilidade;
- c) Impacte negativo em termos de acesso e ruído na habitação situada mais acima junto ao caminho (artigo matricial U-538), habitada e inserida na exploração agrícola referida em b);
- d) Impacte negativo em termos de acesso e ruído ao Chalé de Bela Mandil, que apesar de não estar classificado como imóvel de interesse público, é de interesse histórico e cultural, está habitado e é propriedade da família;
- e) Impacte negativo na própria estrutura agrária de Reserva Agrícola Nacional (RAN) adjacente ao caminho rural (artigos matriciais R-O1-O2-45 e R-O1-O2-95), assim como no Parque Natural da Rio Formosa (PNRF).

Refere que a melhor opção para o Trecho 1 seria a que foi proposta pelo Projeto da Subconcessão Algarve Litoral "Lanço 2.1.j - EN125 – Variante de Olhão", (alternativa 3), indicada pela linha verde tracejada na imagem (fig. 5 da página 14 do RECAPE), porque:

- a) Apenas afeta uma das estruturas agrárias da RAN e PNRF referidas acima (R-O1-O2-95);
- b) Não implica a demolição de um edificado, desvalorizando ainda mais o prédio em que se insere;
- c) Não tem impacte nas habitações referidas e que se encontram encostadas a este caminho rural, que está também identificado como percurso turístico pedestre;
- d) E, apesar de ir contra as orientações do Regulamento do PNRF que impede a abertura de novas vias e apenas permite o alargamento / beneficiação das existentes, o impacto nas áreas agrícola, de RAN e de PNRF até cerca do km 0+500 é sensivelmente idêntico, tendo em vista o necessário alargamento do caminho rural (não pavimentado) sobre aqueles terrenos.

Relembra que o caminho rural da Solução A que dá acesso aqueles terrenos privados faz parte integrante daquelas propriedades e só se tornou público quando, por força de uma das várias requalificações a que a EN125 foi sujeita, o portão e o muro que o limitava e separava estas propriedades da estrada, foram derrubados e nunca repostos pela autarquia. Refere que tanto quanto é do seu conhecimento, não se trata de uma via municipal.

Refere que seguindo a orientação do PNRF de aproveitamento de vias existentes, faria muito mais sentido aproveitar a estrada municipal já existente a partir da EN125, de acordo com a Solução B.

Considera que ultrapassando a questão do impedimento de abertura de novas vias imposta pelo PNRF, não vê grande diferença na interferência da futura via circular com a área de proteção do PNRF para o Trecho 1 até sensivelmente ao Km 0+500, tanto na Solução A como na Alternativa 3.

Assim, refere que a justificação descrita no texto do início da página 25 do presente RECAPE, referindo que: "A secção corrente inicia-se ao km 111+400 da atual EN 125 apresentado o km 0+000 no centro da Rotunda 1, desenvolvendo-se a partir deste ponto no sentido norte, sobrepondo-se ao caminho rural existente que permite o acesso à quinta de Bela Mandil até cerca do km 0+700, de forma a minimizar a afetação de áreas inseridas no Parque Natural da Ria Formosa, o que acontece até cerca do km 0+400" não faz sentido.

Acresce ainda o facto de, tal como é referido no RECAPE (página 83), na presente fase de projeto de execução, a área de RAN afetada ter quase duplicado, quando o pretendido seria minimizá-la: "Comparativamente com o cenário avaliado no EIA, refere-se que na presente fase de Projeto de Execução, verifica-se um aumento da afetação de áreas da RAN para execução do Projeto. A ocupação estimada em fase de Estudo Prévio de 10,12 ha de áreas da RAN, passou a fixar-se em 19,90 ha (76,36% da área total do Projeto) em fase de Projeto de Execução, correspondente à área que será necessário expropriar para execução do Projeto."

Um cidadão, proprietário de um prédio misto, sito em Montemor-Brancanes, freguesia de Quelfes, concelho de Olhão, descrito na Conservatória do Registo Predial de Olhão sob o número 6152/17042013, inscrito na matriz predial rústica sob o artigo 48 secção Q. refere que a variante atravessa o prédio misto mencionado.

Refere que o prédio em questão tem a área total de 6,120 000m e tem plantado um pomar de damasqueiros, com um sistema de rega gota a gota automatizado.

Refere, ainda, na parte norte do terreno existe um furo artesiano que serve o sistema de rega de todo o pomar.

Assim, considera que o projeto em análise irá desvalorizar o pomar de damasqueiros bem como o prédio rústico em causa.

Refere que tendo em conta que existe um furo artesiano que serve todo o pomar, vai ser necessária uma passagem hidráulica para regar o pomar, assim como uma passagem que garanta a passagem das máquinas para o terreno de acesso ao pomar e manutenção do mesmo.

Refere, ainda, que o traçado em causa, vai levar a que sejam destruídas duas faixas de terreno para garantir a manutenção e acesso ao pomar.

Refere que do ponto de vista geológico e hidrogeológico conduz a um impacte significativo, bem como do ponto de vista de impacte visual.

Do ponto de vista socioeconómico qualquer o traçado em causa acarreta um prejuízo económico importante.

Conclui, referindo que vivemos num Estado de Direito onde o princípio da igualdade é um dos princípios estruturantes do sistema constitucional global, conjugando dialeticamente as dimensões liberais, democráticas e sociais inerentes ao conceito de Estado de Direito Democrático e Social.

Uma cidadã, proprietária do prédio urbano, sito em Montemor, freguesia de Quelfes, descrito na conservatória do registo predial de Olhão, sob o número 8050, e inscrito na matriz predial urbana sob o artigo 492, refere que o projeto em análise passa sobre uma parte do prédio urbano em causa.

Refere que tem um projeto de autorização de construção aprovado no dia 12 de março 2021.

Refere que o prédio urbano encontra-se reconstruído.

Acrescenta que tem nacionalidade francesa e portuguesa encontrando-se a residir em Portugal desde o ano de 2022, para a concretização de um projeto relacionado com o referido prédio.

Solicita que a referida variante seja afastada, no mínimo 300m, do prédio urbano pois a mesma encontra-se junto ao prédio rústico propriedade do pai Luís Mateus Cipriano, inscrito na matriz sob o artigo 48 secção Q da dita freguesia.

Por último, **dois cidadãos** manifestam-se a favor do projeto em avaliação, pois consideram que os benefícios superam as desvantagens.

E **um cidadão** sugere que a rotunda com a EN125, no Torrejão, em vez de ser construída uma nova, a poucos metros a oeste dos semáforos de inversão de marcha, fosse construída uma para substituir esses mesmos semáforos.

Refere que as acumulações de tráfego naqueles semáforos durante todo o dia, mas com especial gravidade nas horas de ponta, são um grande problema.

Considera uma excelente oportunidade para que os semáforos sejam finalmente substituídos por uma rotunda.



RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA
RECAPE – EN125 – Variante de Olhão

Rita Cardoso



Dados da consulta

Nome resumido	EN125 - Variante de Olhão
Nome completo	Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da EN125 - Variante de Olhão
Descrição	Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da EN125 - Variante de Olhão
Período de consulta	2023-08-10 - 2023-08-31
Data de início da avaliação	2023-09-01
Data de encerramento	
Estado	Em análise
Área Temática	Ambiente (geral)
Tipologia	Avaliação de Impacte Ambiental
Sub-tipologia	Conformidade Ambiental do Projecto de Execução
Código de processo externo	
Entidade promotora do projeto	Infraestruturas de Portugal, S.A.
Entidade promotora da CP	Agência Portuguesa do Ambiente
Entidade coordenadora	
Técnico	Rita Cardoso

Eventos

Documentos da consulta

RECAPE	Documento	https://siaia.apambiente.pt/RECAPE2.aspx?ID=541
--------	-----------	---

Participações

ID 70521 maria costa lopes do rego em 2023-08-31**Comentário:**

venho apresentar a minha discordância face ao RECAPE da construção da EN125 variante de Olhão, porque há alternativas ao traçado que não provocam os impactos do projecto aprovado. Essas alternativas impedem impactos em: ● captação de água, ● espécie *Ulex sericeus* (Tojo-do-Algarve) que se encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de “Vulnerável”. ● no caminho pedestre existente, ● 3 núcleos habitacionais (0+500; 0+650; 0+750) ● pinhal que ficaria cortado ao meio onde habitam lebres, cucos, rolas, cobras, ouriços, camaleões, piscos, perdizes e etc. ● A caça e o pastoreio ● o turismo na sua vertente de turismo da natureza pelos percursos pedestres e cicláveis Além disso coincide com as recomendações das entidades consultadas relativamente à fase de opção para o traçado A ou B, uma vez que a opção ideal não pôde ser posta em execução, há que minorar os impactos do traçado escolhido. A questão da “obrigatoriedade” de coincidir com um via existente deve ser medida, porque pelo que se verifica essa premissa não defende valores ecológicos nem agrícolas nem sociais quando confrontada com a realidade no terreno, e quando essa mesma via é ela própria um valor a preservar. “o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense.” in Sul Informação 18 de Março de 2019 E porque, ao percorrer esses 1000 metros do primeiro troço, é fácil concluir que a partir dos 400 metros, existe uma alternativa ao caminho que é um desvio que vai encontrar a estrada alcatroada da Sul Betão, já fora da zona residencial reduzindo a área que se isola de habitat favorável à existência de espécies selvagens e maior existência de biodiversidade, logo reduzindo o impacto negativo desta estrada. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos. A subvalorização dos recursos naturais existentes e do seu serviço à natureza da qual fazemos parte enviesa e corrompe a história do processo. Desresponsabilizando assim, os autores deste projecto Compromete-se a Reserva Agrícola. Compromete-se o futuro. Numa época em que está demais demonstrado o risco e a vulnerabilidade das populações sem autonomia alimentar, em que está demonstrado o enorme contributo do transporte de alimentos para a pegada carbónica, aliena-se mais parcelas da reserva agrícola, para a construção de uma estrada que se apresenta como solução para a redução da emissão de carbono. Comprometendo o futuro objetivo de maior autonomia das populações locais. É o Algarve e Olhão em particular, a contrariar todas as tendências no que diz respeito à mobilidade, à produção local de alimentos, e dimensão humana das cidades.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 70520 Marta costa Lopes do rego em 2023-08-31**Comentário:**

Eu Marta Costa Lopes do Rego, CC , frequentadora dos caminhos pedestres de Olhão, venho apresentar a minha discordância (e reclamação) face ao RECAPE da construção da EN125 variante de Olhão, porque há alternativas ao traçado que não provocam os impactos do projecto aprovado. Essas alternativas impedem impactos em: captação de água; espécie *Ulex sericeus* (Tojo-do-Algarve) que se encontra-se em perigo de extinção; no caminho pedestre existente; 3 núcleos habitacionais; pinhal que ficaria cortado ao meio onde habitam lebres, cucos, rolas, cobras, ouriços, camaleões, piscos, etc; a caça e o pastoreio; e o turismo na sua vertente de turismo da natureza pelos percursos pedestres e cicláveis. Além disso coincide com as recomendações das entidades consultadas relativamente à fase de opção para o traçado A ou B, uma vez que a opção ideal não pôde ser posta em execução, há que minorar os impacto do traçado escolhido. A questão da “obrigatoriedade” de coincidir com um via existente deve ser medida, porque pelo que se verifica essa premissa não defende valores ecológicos nem agrícolas nem sociais quando confrontada com a realidade no terreno, e quando essa mesma via é ela própria um valor a preservar. A partir dos 400 metros, existe uma alternativa ao caminho que é um desvio que vai encontrar a estrada alcatroada da SulBetão, já fora da zona residencial reduzindo a área que se isola de habitat favorável à existência de espécies selvagens e maior existência de biodiversidade, logo reduzindo o impacte negativo desta estrada. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos. A subvalorização dos recursos naturais existentes e do seu serviço à natureza da qual fazemos parte enviesa e corrompe a história do processo. Desresponsabilizando assim, os autores deste projecto. Nesta opção compromete-se a Reserva Agrícola em maior área que nas opções estudadas comprometendo-se escandalosamente o futuro. Numa época em que está demais demonstrado o risco e a vulnerabilidade das populações sem autonomia alimentar, em que está demonstrado o enorme contributo do transporte de alimentos para a pegada carbónica, aliena-se mais parcelas da reserva agrícola, para a construção de uma estrada que se apresenta como solução para a redução da emissão de carbono. Comprometendo o futuro objetivo de maior autonomia das populações locais.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 70518 Joana Marçalo em 2023-08-31**Comentário:**

Joana Marçalo, 11662408, Praceta Azedo Gneco n6 6esq 8000-163 Faro, venho apresentar a minha discordância face ao RECAPE da construção da EN125 variante de Olhão, porque há alternativas ao traçado que não provocam os impactos do projecto aprovado. Essas alternativas impedem impactos em: •captação de água, •espécie Ulex sericeus (Tojo-do-Algarve) que se encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de "Vulnerável". •no caminho pedestre existente, •3 núcleos habitacionais (0+500; 0+650; 0+750)•pinhal que ficaria cortado ao meio onde habitam lebres, cucos, rolas, cobras, ouriços, camaleões, piscos, perdizes e etc. •A caça e o pastoreio •o turismo na sua vertente de turismo da natureza pelos percursos pedestres e cicláveis Além disso coincide com as recomendações das entidades consultadas relativamente à fase de opção para o traçado A ou B, uma vez que a opção ideal não pôde ser posta em execução, há que minorar os impactos do traçado escolhido. A questão da "obrigatoriedade" de coincidir com um via existente deve ser medida, porque pelo que se verifica essa premissa não defende valores ecológicos nem agrícolas nem sociais quando confrontada com a realidade no terreno, e quando essa mesma via é ela própria um valor a preservar. "o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense." in Sul Informação 18 de Março de 2019 E porque, ao percorrer esses 1000 metros do primeiro troço, é fácil concluir que a partir dos 400 metros, existe uma alternativa ao caminho que é um desvio que vai encontrar a estrada alcatroada da SulBetão, já fora da zona residencial reduzindo a área que se isola de habitat favorável à existência de espécies selvagens e maior existência de biodiversidade, logo reduzindo o impacto negativo desta estrada. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos. A subvalorização dos recursos naturais existentes e do seu serviço à natureza da qual fazemos parte envia e corrompe a história do processo. Desresponsabilizando assim, os autores deste projecto Compromete-se a Reserva Agrícola. Compromete-se o futuro. Numa época em que está demais demonstrado o risco e a vulnerabilidade das populações sem autonomia alimentar, em que está demonstrado o enorme contributo do transporte de alimentos para a pegada carbónica, aliena-se mais parcelas da reserva agrícola, para a construção de uma estrada que se apresenta como solução para a redução da emissão de carbono. Comprometendo o futuro objetivo de maior autonomia das populações locais. É o Algarve e Olhão em particular, a contrariar todas as tendências no que diz respeito à mobilidade, à produção local de alimentos, e dimensão humana das cidades.

Anexos: 70518_Analise-do-relatório-RECAPE_OLHÃO-AGOSTO-2023-final02_com_Imagens.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70517 Benjamim Bivar em 2023-08-31**Comentário:**

Benjamim Bivar de Azevedo, 12097001, Quatrim cx postal 602 T, venho apresentar a minha discordância face ao RECAPE da construção da EN125 variante de Olhão, porque há alternativas ao traçado que não provocam os impactos do projecto aprovado. Essas alternativas impedem impactos em: •captação de água, •espécie Ulex sericeus (Tojo-do-Algarve) que se encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de “Vulnerável”. •no caminho pedestre existente, •3 núcleos habitacionais (0+500; 0+650; 0+750)•pinhal que ficaria cortado ao meio onde habitam lebres, cucos, rolas, cobras, ouriços, camaleões, piscos, perdizes e etc. •A caça e o pastoreio •o turismo na sua vertente de turismo da natureza pelos percursos pedestres e cicláveis Além disso coincide com as recomendações das entidades consultadas relativamente à fase de opção para o traçado A ou B, uma vez que a opção ideal não pôde ser posta em execução, há que minorar os impactos do traçado escolhido. A questão da “obrigatoriedade” de coincidir com um via existente deve ser medida, porque pelo que se verifica essa premissa não defende valores ecológicos nem agrícolas nem sociais quando confrontada com a realidade no terreno, e quando essa mesma via é ela própria um valor a preservar. “o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense.” in Sul Informação 18 de Março de 2019E porque, ao percorrer esses 1000 metros do primeiro troço, é fácil concluir que a partir dos 400 metros, existe uma alternativa ao caminho que é um desvio que vai encontrar a estrada alcatroada da SulBetão, já fora da zona residencial reduzindo a área que se isola de habitat favorável à existência de espécies selvagens e maior existência de biodiversidade, logo reduzindo o impacto negativo desta estrada. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos. A subvalorização dos recursos naturais existentes e do seu serviço à natureza da qual fazemos parte envia e corrompe a história do processo. Desresponsabilizando assim, os autores deste projecto Compromete-se a Reserva Agrícola. Compromete-se o futuro. Numa época em que está demais demonstrado o risco e a vulnerabilidade das populações sem autonomia alimentar, em que está demonstrado o enorme contributo do transporte de alimentos para a pegada carbónica, aliena-se mais parcelas da reserva agrícola, para a construção de uma estrada que se apresenta como solução para a redução da emissão de carbono. Comprometendo o futuro objetivo de maior autonomia das populações locais. É o Algarve e Olhão em particular, a contrariar todas as tendências no que diz respeito à mobilidade, à produção local de alimentos, e dimensão humana das cidades.

Anexos: 70517_Analise-do-relatório-RECAPE_OLHÃO-AGOSTO-2023-final02_com_Imagens.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70514 Teresa Cristina Pilar Fonseca em 2023-08-31**Comentário:**

Eu Tereza Cristina Pilar Fonseca, CC 11352425, residente na freguesia de Algoz, venho apresentar a minha discordância (e reclamação) face ao RECAPE da construção da EN125 variante de Olhão, porque há alternativas ao traçado que não provocam os impactos do projecto aprovado. Essas alternativas impedem impactos em: captação de água; espécie *Ulex sericeus* (Tojo-do-Algarve) que se encontra-se em perigo de extinção; no caminho pedestre existente; 3 núcleos habitacionais; pinhal que ficaria cortado ao meio onde habitam lebres, cucos, rolas, cobras, ouriços, camaleões, piscos, etc; a caça e o pastoreio; e o turismo na sua vertente de turismo da natureza pelos percursos pedestres e cicláveis. Além disso coincide com as recomendações das entidades consultadas relativamente à fase de opção para o traçado A ou B, uma vez que a opção ideal não pôde ser posta em execução, há que minorar os impactos do traçado escolhido. A questão da "obrigatoriedade" de coincidir com um via existente deve ser medida, porque pelo que se verifica essa premissa não defende valores ecológicos nem agrícolas nem sociais quando confrontada com a realidade no terreno, e quando essa mesma via é ela própria um valor a preservar. A partir dos 400 metros, existe uma alternativa ao caminho que é um desvio que vai encontrar a estrada alcatroada da SulBetão, já fora da zona residencial reduzindo a área que se isola de habitat favorável à existência de espécies selvagens e maior existência de biodiversidade, logo reduzindo o impacto negativo desta estrada. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos. A subvalorização dos recursos naturais existentes e do seu serviço à natureza da qual fazemos parte envia e corrompe a história do processo. Desresponsabilizando assim, os autores deste projecto. Compromete-se a Reserva Agrícola e o futuro. Numa época em que está demais demonstrado o risco e a vulnerabilidade das populações sem autonomia alimentar, em que está demonstrado o enorme contributo do transporte de alimentos para a pegada carbónica, aliena-se mais parcelas da reserva agrícola, para a construção de uma estrada que se apresenta como solução para a redução da emissão de carbono. Comprometendo o futuro objetivo de maior autonomia das populações locais.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 70509 Verónica Guerreiro em 2023-08-31**Comentário:**

Olhão merece, a par com os recursos naturais marítimos, ter biodiversidade terrestre onde se possam salvaguardar recursos naturais para passeios turísticos e de bicicleta e pela simples preservação da fauna e flora natural da zona. Dos poucos momentos que passei por esta zona, foi possível observar, lebres, peneireiros e perdizes, imaginem a riqueza desta área. Havendo alternativas, não se percebe como é que esta proposta é a preferida. Também não se entende como é proibido construir nesta zona e depois é permitido construir uma via destas cujo impacto é muito pior.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70508 Danilo Viegas da Quinta em 2023-08-31

Comentário:

Boa Tarde .Sou proprietário de uma parcela de terreno a oeste da Rotunda B2 . No projeto o caminho municipal interceta significativamente o meu terreno .,Sugere-se que o raio de abordagem de interceção na rotunda possa ser mais suavizado, respeitando no entanto as Normas Técnicas da IP,S.A. ou em alternativa efetuar uma leve deslocalização da rotunda para nascente/sul, o que não compromete os terrenos envolvidos o que permite reduzir o espaço de afetação da via no meu terreno. Em simultâneo destaca-se ainda que a deslocalização da Rotunda reduz a perturbação ao nível da poluição, acústica visual e na emissão de gases).As alterações sugeridas interferem muito pontualmente no projeto e podem ser realizadas durante a piquetagem da via.Em relação à obra esta há muito que se devia ter realizado esperando-se que a variante não se torne num estaleiro comercial em que se transformou inexplicavelmente toda a EN125.Danilo da Quinta

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Concordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70507 Antonio Miguel Velez em 2023-08-31

Comentário:

Venho apresentar a minha discordância face ao RECAPE da construção da EN125 variante de Olhão, porque há alternativas ao traçado que não provocam os impactos do projecto agora em análise..

Anexos: 70507_VARIANTE DE OLHÃO- DISCORDÂNCIA.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70506 manuelabomba @gmail.com em 2023-08-31**Comentário:**

Menor impacto ambiental

Anexos: 70506_Requerimento via postal - VA em Mobilidade 3.docx

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70504 Madalena Guerreiro em 2023-08-31**Comentário:**

Madalena gregório Jorge Guerreiro, CC 02045994 ,Rua Adelino Amaro da Costa, nº 2, 4º B, Faro, , venho apresentar a minha discordância face ao RECAPE da construção da EN125 variante de Olhão, porque há alternativas ao traçado que não provocam os impactos do projeto aprovado. Essas alternativas impedem impactos em: a) captação de água, b) espécie Ulex sericeus (Tojo-do-Algarve) que se encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de “Vulnerável”. c) no caminho pedestre existente d) 3 núcleos habitacionais (0+500; 0+650; 0+750) e) no pinhal ao meio onde habitam lebres, cucos, rolas, cobras, ouriços, camaleões, piscos, perdizes e etc. f) A caça e o pastoreio g) o turismo na sua vertente de turismo da natureza pelos percursos pedestres e cicláveis Além disso coincidem com as recomendações das entidades consultadas relativamente à fase de opção para o traçado A ou B, uma vez que a opção ideal não pôde ser posta em execução, há que minorar os impactos do traçado escolhido. A questão da “obrigatoriedade” de coincidir com um via existente deve ser medida, porque pelo que se verifica essa premissa não defende valores ecológicos nem agrícolas nem sociais quando confrontada com a realidade no terreno, e quando essa mesma via é ela própria um valor a preservar. “o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense.” in Sul Informação 18 de Março de 2019E porque, ao percorrer esses 1000 metros do primeiro troço, é fácil concluir que a partir dos 400 metros, existe uma alternativa ao caminho que é um desvio que vai encontrar a estrada alcatroada da SulBetão, já fora da zona residencial reduzindo a área que se isola de habitat favorável à existência de espécies selvagens e maior existência de biodiversidade, logo reduzindo o impacto negativo desta estrada. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos. Compromete-se a Reserva Agrícola. Compromete-se o futuro. Numa época em que está demais demonstrado o risco e a vulnerabilidade das populações sem autonomia alimentar, em que está demonstrado o enorme contributo do transporte de alimentos para a pegada carbónica, aliena-se mais parcelas da reserva agrícola, para a construção de uma estrada que se apresenta como solução para a redução da emissão de carbono.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70503 Fernando Manuel Júdice da Costa em 2023-08-31

Comentário:

Devia ser dada atenção às críticas recentemente lançadas sobre o traçado, nomeadamente numa parte do percurso que pode ser alterada sem prejuízo para os custos da obra e com benefício ambiental e de sustentabilidade.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70502 Joana Costa Lopes do Rego em 2023-08-31

Comentário:

Eu Joana Costa Lopes do Rego, portadora do cc com o n.º 10145123 e mais 80 + de 80 subscritores da petição online:<https://peticaopublica.com/pview.aspx?pi=PT117474> Venho apresentar a nossa discordância face ao RECAPE da construção da EN125 variante de Olhão, porque este relatório enferma de erros e omissões que enviesam as conclusões. Há alternativas ao traçado que não provocam os impactos do projecto aprovado. Essas alternativas evitam impactos em: ●captação de água, ●espécie Ulex sericeus (Tojo-do-Algarve) que se encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de "Vulnerável". ●no caminho pedestre existente, ●3 núcleos habitacionais (0+500; 0+650; 0+750) e destruição de um artigo urbano no início do troço●pinhal que ficaria cortado ao meio onde habitam lebres, cucos, rolas, cobras, ouriços, camaleões, piscos, perdizes e etc.●A caça e o pastoreio●o turismo na sua vertente de turismo da natureza pelos percursos pedestres e cicláveisAlém disso coincide com as recomendações das entidades consultadas relativamente à fase de opção para o traçado A ou B, uma vez que a opção ideal não pôde ser posta em execução, há que minorar os impactos do traçado escolhido. A questão da "obrigatoriedade" de coincidir com um via existente deve ser medida, porque pelo que se verifica essa premissa não defende valores ecológicos nem agrícolas nem sociais quando confrontada com a realidade no terreno, e quando essa mesma via é ela própria um valor a preservar. "o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense." in Sul Informação 18

de Março de 2019 Acresce ainda o facto de, tal como é referido neste RECAPE (página 83), na presente fase de projeto de execução, a área de RAN afetada ter quase duplicado!, quando o pretendido seria minimizá-la: “Comparativamente com o cenário avaliado no EIA, refere-se que na presente fase de Projeto de Execução, verifica-se um aumento da afetação de áreas da RAN para execução do Projeto. A ocupação estimada em fase de Estudo Prévio de 10,12 ha de áreas da RAN, passou a fixar-se em 19,90 ha (76,36% da área total do Projeto) em fase de Projeto de Execução, correspondente à área que será necessário expropriar para execução do Projeto.” Mesmo assim, ao percorrer esses 1000 metros do primeiro troço, é fácil concluir que a partir dos 400 metros, existe uma alternativa ao caminho que é um desvio que vai encontrar a estrada alcatroada da SulBetão, já fora da zona residencial reduzindo a área que se isola de habitat favorável à existência de espécies selvagens e maior existência de biodiversidade, logo reduzindo o impacto negativo desta estrada. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos. Este possível traçado vai ao encontro da proposta de traçado do estudo de 2011. (opção para o Trecho 1 proposta pelo Projeto da Subconcessão Algarve Litoral “Lanço 2.1.j - EN125 – Variante de Olhão”, (alternativa 3), indicada pela linha verde tracejada na imagem (fig. 5 da página 14 do RECAPE). A subvalorização e até desvalorização dos recursos naturais existentes, e do seu serviço à natureza da qual fazemos parte, enviesa e corrompe a história do processo desresponsabilizando assim, os autores e facilitadores deste projeto. Desresponsabiliza dirigentes autárquicos e dirigentes das instituições do governo. Face aos 3 Estudos de impacto ambiental que são realizados desde 2011, verifica-se um drible de argumentos ora para um lado ora para o outro mas sem uma fundamentação coerente do projeto e suas opções. Compromete-se a Reserva Agrícola. Compromete-se o futuro. Numa época em que está demais demonstrado o risco e a vulnerabilidade das populações sem autonomia alimentar, em que está demonstrado o enorme contributo do transporte de alimentos para a pegada carbónica, aliena-se mais parcelas da reserva agrícola, para a construção de uma estrada que se apresenta como solução para a redução da emissão de carbono. Comprometendo o futuro objetivo de maior autonomia das populações locais. É o Algarve e Olhão em particular, a contrariar todas as tendências no que diz respeito à mobilidade, à produção local de alimentos, e dimensão humana das cidades.

Anexos: 70502_JoanaRegoConsultaPublica_participaçãoAgosto2023 (1).pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70501 Miriam Filipe Viegas em 2023-08-31

Comentário:

Sendo lesada, no âmbito da nova variante Quelfes/Olhão, venho desta forma expor o meu desagrado quanto ao traçado actual; sendo que existem outras alternativas que menos lesam bens habitacionais e Rurais aos proprietários, e que são mais económicas para o estado Português. Destaco que não sou contra o progresso, no entanto o traçado actual escolhido para este "progresso" não me parece de todo vantajoso. Quando existe uma alternativa válida que passa por terrenos baldios, poupa dinheiro ao Estado e lesa menos proprietários não se entende esta decisão!

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70500 Ana Cristina Nobre de Morais em 2023-08-31

Comentário:

Ana Cristina Nobre de Morais, CC 12204982, residente em Vila Real de Santo António, venho apresentar a minha discordância face ao RECAPE da construção da EN125 variante de Olhão, porque há alternativas ao traçado que não provocam os impactos do projecto aprovado. Essas alternativas impedem impactos em: captação de água, espécie *Ulex sericeus* (Tojo-do-Algarve) que se encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de "Vulnerável". no caminho pedestre existente, 3 núcleos habitacionais (0+500; 0+650; 0+750) pinhal que ficaria cortado ao meio onde habitam lebres, cucos, rolas, cobras, ouriços, camaleões, piscos, perdizes e etc. A caça e o pastoreio turismo na sua vertente de turismo da natureza pelos percursos pedestres e cicláveis Além disso coincide com as recomendações das entidades consultadas relativamente à fase de opção para o traçado A ou B, uma vez que a opção ideal não pôde ser posta em execução, há que minorar os impactos do traçado escolhido. A questão da "obrigatoriedade" de coincidir com um via existente deve ser medida, porque pelo que se verifica essa premissa não defende valores ecológicos nem agrícolas nem sociais quando confrontada com a realidade no terreno, e quando essa mesma via é ela própria um valor a preservar. "o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense." in Sul Informação 18 de Março de 2019 E porque, ao percorrer esses 1000 metros do primeiro troço, é fácil concluir que a partir dos 400 metros, existe uma alternativa ao caminho que é um desvio que vai encontrar a estrada alcatroada da SulBetão, já fora da zona residencial reduzindo a área que se isola de habitat favorável à existência de espécies selvagens e maior existência de biodiversidade, logo reduzindo o impacto negativo desta estrada. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos. A subvalorização dos recursos naturais existentes e do seu serviço à natureza da qual fazemos parte envia e corrompe a história do processo. Desresponsabilizando assim, os autores deste projecto Compromete-se a Reserva Agrícola. Compromete-se o futuro. Numa época em que está demais demonstrado o risco e a vulnerabilidade das populações sem autonomia alimentar, em que está demonstrado o enorme contributo do transporte de alimentos para a pegada carbónica, aliena-se mais parcelas da reserva agrícola, para a construção de uma estrada que se apresenta como solução para a redução da emissão de carbono. Comprometendo o futuro objetivo de maior autonomia das populações locais. É o Algarve e Olhão em particular, a

contrariar todas as tendências no que diz respeito à mobilidade, à produção local de alimentos, e dimensão humana das cidades.

Anexos: 70500_Analise-do-relatório-RECAPE_OLHÃO-AGOSTO-2023-final02_com_Imagens (1).pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70496 Luisa Bivar Roseiro em 2023-08-30

Comentário:

Discordo da localização da Rotunda 1 na Solução A pelos motivos descritos em anexo. A melhor opção para o Trecho 1 seria a que foi proposta pelo Projeto da Subconcessão Algarve Litoral “Lanço 2.1.j - EN125 – Variante de Olhão”, (alternativa 3), sugiro um estudo de compromisso entre a Alternativa 3 no Trecho 1 e a Solução B.

Anexos: 70496_Consulta Pública Agosto 30.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70487 Almargem - Associação de Defesa do Património Cultural e Ambiental do Algarve em 2023-08-30

Comentário:

Na qualidade de Organização Não Governamental de Ambiente, e no exercício dos direitos e deveres nesta matéria, a ALMARGEM – Associação de Defesa do Património Cultural e Ambiental do Algarve vem por este meio apresentar o seu parecer, cujo documento segue em anexo à participação.

Anexos: 70487_PARECER_ALMARGEM_EN125_OLHAO.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Reclamação

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70486 Luis cipriano em 2023-08-30

Comentário:

Exm^{os} Senhores, Luis Mateus Cabecinha Cipriano, residente na Rua da Costa nº 5 em Estoi, Faro de apresentar por escrito a sua exposição, à Agência Portuguesa do Ambiente sobre a Variante de Olhão á 125 ou seja EN 125- Circular de Olhão: 1) Sou proprietário de um prédio misto, sito em Montemor- Brancanes, freguesia de Quelfes, concelho de Olhão, descrito na Conservatória do Registo Predial de Olhão sob o número 6152/17042013, inscrito na matriz predial rústica sob o artigo 48 secção Q .2) A referida variante passa / atravessa o prédio misto acima mencionado. 3) O prédio em questão tem a área total de 6,120 000m. E,4) Encontra-se no mesmo plantado um pomar de Damasqueiros.5) Com um sistema de rega gota a gota automatizado.6) Para além do mais na parte norte do terreno existe um furo artesiano que serve o sistema de rega de todo o pomar.7) Ao passar no prédio rustico mencionado, vai desvalorizar o pomar de damasqueiros assim como o prédio rústico em causa.8) Tendo em conta que existe um furo artesiano que serve todo o pomar, o traçado a ser executado vai ser necessário que seja realizado uma passagem hidráulica para regar o pomar, assim como uma passagem que garanta a passagem das máquinas para o resto do terreno de acesso ao pomar e manutenção do mesmo.9) O traçado em causa, vai levar a que seja destruído duas faixas de terreno para garantir a manutenção e acesso ao pomar que existe plantado no prédio rústico.10) Sendo que, sem margem de dúvida desvaloriza o prédio rustico assim como o pomar de damasqueiros que se encontra lá plantado.11) Do ponto de vista geológico, assim como do ponto de vista hidrogeológico conduz a um impacte significativo, tal como do ponto de vista de impacte visual.12) Do ponto de vista socioeconómico qualquer o traçado em causa acarreta um prejuízo económico importante. E porque,13) Vivemos num Estado de Direito onde o princípio da igualdade é um dos princípios estruturantes do sistema constitucional global, conjugando dialeticamente as dimensões liberais, democráticas e sociais inerentes ao conceito de Estado de Direito Democrático e Social.15)O princípio da Igualdade é um princípio disciplinador de toda a atividade pública nas relações com os cidadãos e consiste na proibição de privilégios ou benefícios no gozo de qualquer direito ou na isenção de qualquer dever e na proibição de prejuízo ou detrimento na privação de qualquer dever.17) Em princípio os direitos e vantagens a todos devem beneficiar, os deveres e encargos sobre todos devem impender. Requer-se assim a V. Exas. que seja tida em conta a pretensão em causa.Luis cipriano

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Reclamação

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70484 CLAIRE CIPRIANO em 2023-08-30**Comentário:**

Na qualidade de proprietária do prédio urbano, sito em Montemor, freguesia de Quelfes, descrito na conservatória do registo predial de Olhão, sob o número 8050, e inscrito na matriz predial urbana sob o artigo 492. Deparei-me após análise do projeto da variante de olhão, que o mesmo passa sobre uma parte do prédio urbano em causa, o que me vai causar grandes transtornos. Pois, Tenho um projeto de autorização de construção aprovado o 12 de março 2021 onde foi submetido várias alterações. O prédio urbano encontra-se reconstruído. Saliento que tenho nacionalidade francesa e portuguesa encontrando-me a residir em Portugal desde o ano de 2022, para concretização de um projeto relacionado com o referido prédio. Tendo abdicado da minha cidadania na França para vir para Portugal. Com o projeto da variante em causa traz-me sem margem de duvida transtornos quer a nível pessoal quer a nível profissional, assim como um grande transtorno a nível económico. Se o referido troço for executado parte do prédio urbano fica destruído. O que não concebo. Sendo que, torna-se completamente impossível habitar o mesmo. Pelo que venho por este meio solicitar a V. Exas. que tenham em consideração a minha situação e que a dita variante seja afastada no mínimo 300m, do meu prédio urbano pois a mesma encontra-se junto ao prédio rústico propriedade da meu pai Luís Mateus Cipriano, inscrito na matriz sob o artigo 48 secção Q da dita freguesia. E, Uma vez que o troço em causa passa dentro da propriedade rustica acima mencionado, nada obsta que dentro do mesmo seja alterado o referido troço. Com os melhores cumprimentos, Claire cipriano

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Reclamação**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 70479 Catarina Sá em 2023-08-30**Comentário:**

É que a emenda foi pior que o soneto. E mais uma vez parece que há um imenso desperdício de horas de trabalho, em princípio qualificado, de elaboração de projetos e estudos de viabilidades, todos eles despendendo recursos e com uma certa energia que também se traduz em emissões de carbono.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 70478 Maria Alexandra Leite Teixeira em 2023-08-30**Comentário:**

A variante vai atravessar terrenos agrícolas na proximidade de casas antigas, que deveriam ser protegidas e recuperadas, como é o caso do chalet de Bela Mandil. Mais terraplanagem, maior a desertificação: vai afectar fauna, flora, e prejudicar o lençol freático, num momento em que a falta de água é uma ameaça crescente; vai reduzir os espaços verdes, em vez de os proteger, protegendo assim também as espécies autóctones, que com mais uma estrada a passar-lhes por cima têm os dias contados. Ou seja, os milhões do contribuinte (eu! todos nós!) vão ser desviados para mais uma "variante" de crime ambiental. Para melhorar o trânsito local haverá muitas outras soluções que não impliquem terraplanar e destruir a zona. Poderiam, por exemplo, com muito menos custos: 1 - melhorar estradas secundárias, beneficiando também o comércio local; 2 - terminar com as portagens absurdas na Via do Infante, ou pelo menos reduzi-las substancialmente, o que iria escoar grande parte do trânsito para lá. Lembro que esta via começou por ser uma SCUT - Sem Custos para o Utilizador - precisamente para facilitar o acesso. Neste momento é demasiado dispendioso utilizá-la, pelo que grande parte dos utilizadores que dela beneficiariam prefere utilizar a 125, aumentando o fluxo. E muitas outras soluções haverá; utilizadas em sinergia, o benefício seria de todos. No caso desta variante, o benefício será sobretudo de quem vai meter os muitos milhões ao bolso.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 70477 MyHuw McGowran em 2023-08-30**Comentário:**

O dinheiro e a ganância estão a destruir o mundo em que vivemos, a nossa vida selvagem e a natureza. Não à destruição dos habitats naturais!

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 70474 Ângela Rosa em 2023-08-30**Comentário:**

Participação na consulta pública “Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da EN125 - Variante de Olhão” Depois de lermos o documento, encontramos alguns erros e omissões, que partilhamos convosco de modo a unir esforços e agir sobre este processo, no qual se omitem os valores fundamentais da preservação dos ecossistemas numa parte do PNRF e em REN e RAN. Em anexo segue a: análise do relatório.. Quando a emenda é pior que o soneto O primeiro troço que tem sido o busílis do projeto por estar ainda na zona de PNRF e reserva agrícola. Em 2011 o ICNF condicionou o projeto porque não se podiam abrir novas vias. Em 2019 volta a consulta publica com duas opções, uma em cima de uma estrada alcatroada e outra em cima de um caminho pedestre o qual consideraram via existente. A opção vencedora foi essa mesmo a do caminho que atravessa uma parte do limite do PNRF a Norte da EN125 e que é um percurso pedestre catalogado. Ora no projeto de execução atual desta estrada variante que tem cerca de 7m de largura, argumentam que vão chegar a variante para nascente para preservar o caminho (que nasce na EN 125 e segue para Norte paralelo à Ribeira de Bela mandil), caindo eles na nossa opinião na posição inicial que era traçar um caminho novo. Mas, desta feita, num território em que o impacte na vida selvagem e no valor patrimonial é maior, -por ser sobre e, razante a um caminho pedestre, -por cortar um pinhal ao meio e -por passar tangente a 4 núcleos habitacionais. O traçado de 2011, era só sobre terrenos agrícolas, numa menor extensão, não se sobrepunha tanto ao PNRF e ia encontrar a estrada alcatroada muito mais perto, ou seja o impacte era mesmo muito menor e os custos financeiros também. Talvez o "prejuízo" nesta solução inicial fosse não conseguirem ficar com hectares e hectares de terrenos de RAN desafectados e prontos para o ser urbanizáveis. Grata pela atenção e disponível para qualquer esclarecimento Ângela Rosa

Anexos: 70474_Analise do relatã³rio RECAPE_OLHÃ_O-AGOSTO 2023-final02_com_Imagens.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70473 Alexandra Galvão em 2023-08-30**Comentário:**

venho apresentar a minha discordância face ao RECAPE da construção da EN125 variante de Olhão, porque há alternativas ao traçado que não provocam os impactos do projecto aprovado. Essas alternativas impedem impactos em: ● captação de água, ● espécie Ulex sericeus (Tojo-do-Algarve) que se encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de “Vulnerável”. ● no caminho pedestre existente, ● 3 núcleos habitacionais (0+500; 0+650; 0+750) ● pinhal que ficaria cortado ao meio onde habitam lebres, cucos, rolas, cobras, ouriços, camaleões, piscos, perdizes e etc. ● A caça e o pastoreio ● o turismo na sua vertente de turismo da natureza pelos percursos pedestres e cicláveis Além disso coincide com as recomendações das entidades consultadas relativamente à fase de opção para o traçado A ou B, uma vez que a opção ideal não pôde ser posta em execução, há que minorar os impactos do traçado escolhido. A questão da “obrigatoriedade” de coincidir com um via existente deve ser medida, porque pelo que se verifica essa premissa não defende valores ecológicos nem agrícolas nem sociais quando confrontada com a realidade no

terreno, e quando essa mesma via é ela própria um valor a preservar. “o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense.” in Sul Informação 18 de Março de 2019E porque, ao percorrer esses 1000 metros do primeiro troço, é fácil concluir que a partir dos 400 metros, existe uma alternativa ao caminho que é um desvio que vai encontrar a estrada alcatroada da SulBetão, já fora da zona residencial reduzindo a área que se isola de habitat favorável à existência de espécies selvagens e maior existência de biodiversidade, logo reduzindo o impacto negativo desta estrada. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos. A subvalorização dos recursos naturais existentes e do seu serviço à natureza da qual fazemos parte envia e corrompe a história do processo. Desresponsabilizando assim, os autores deste projecto compromete-se a Reserva Agrícola. Compromete-se o futuro. Numa época em que está demais demonstrado o risco e a vulnerabilidade das populações sem autonomia alimentar, em que está demonstrado o enorme contributo do transporte de alimentos para a pegada carbónica, aliena-se mais parcelas da reserva agrícola, para a construção de uma estrada que se apresenta como solução para a redução da emissão de carbono. Comprometendo o futuro objetivo de maior autonomia das populações locais. É o Algarve e Olhão em particular, a contrariar todas as tendências no que diz respeito à mobilidade, à produção local de alimentos, e dimensão humana das cidades. Alexandra Galvão

Anexos: 70473_Analise-do-relatório-RECAPE_OLHÃO-AGOSTO-2023-final02_com_Imagens.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70472 Joaquim em 2023-08-30

Comentário:

discordo profundamente...

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70458 Glocal Faro em 2023-08-29**Comentário:**

Exmos Senhores Vimos apresentar a nossa discordância face ao RECAPE e construção da EN125 variante de Olhão, tem por base o facto de haver alternativas ao traçado que não provocam os impactos do projecto aprovado. A zona mais sensível é a do primeiro troço, uma zona rural. Existem ao longo do percurso e nos terrenos adjacentes ouriços, camaleões, sardões, algumas águias, populações consideráveis de lebres, coelhos, perdizes e ocorrência de raposas. Com construção desta estrada reservada exclusivamente ao tráfego motorizado e acessíveis apenas por nós de ligação ficará com um estatuto de sub urbano, retirando-lhe o valor ecológico, rural, paisagístico e turístico que tem. Os fundamentos da nossa discordância são expostos no ficheiro anexo

Anexos: 70458_VARIANTE à 125 - OLHÃO.docx

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70424 Afonso Mesquita e Carmo Bivar de Azevedo em 2023-08-28**Comentário:**

Vão afectar um dos noivos locais onde existem várias espécies em vias extinção

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Geral

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70420 Arnaldina Baptista Oliveira Gago Murta em 2023-08-28**Comentário:**

Deverão ter em conta a possível existência de aquíferos que possam vir a perturbar

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Geral

Classificação:

Observações do técnico:

Comentário:

venho apresentar a minha discordância face ao RECAPE da construção da EN125 variante de Olhão, porque há alternativas ao traçado que não provocam os impactos do projecto aprovado. Essas alternativas impedem impactos em: ● captação de água, ● espécie Ulex sericeus (Tojo-do-Algarve) que se encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de “Vulnerável”. ● no caminho pedestre existente, ● 3 núcleos habitacionais (0+500; 0+650; 0+750) ● pinhal que ficaria cortado ao meio onde habitam lebres, cucos, rolas, cobras, ouriços, camaleões, piscos, perdizes e etc. ● A caça e o pastoreio ● o turismo na sua vertente de turismo da natureza pelos percursos pedestres e cicláveis Além disso coincide com as recomendações das entidades consultadas relativamente à fase de opção para o traçado A ou B, uma vez que a opção ideal não pôde ser posta em execução, há que minorar os impactos do traçado escolhido. A questão da “obrigatoriedade” de coincidir com um via existente deve ser medida, porque pelo que se verifica essa premissa não defende valores ecológicos nem agrícolas nem sociais quando confrontada com a realidade no terreno, e quando essa mesma via é ela própria um valor a preservar. “o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense.” in Sul Informação 18 de Março de 2019E porque, ao percorrer esses 1000 metros do primeiro troço, é fácil concluir que a partir dos 400 metros, existe uma alternativa ao caminho que é um desvio que vai encontrar a estrada alcatroada da SulBetão, já fora da zona residencial reduzindo a área que se isola de habitat favorável à existência de espécies selvagens e maior existência de biodiversidade, logo reduzindo o impacto negativo desta estrada. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos. A subvalorização dos recursos naturais existentes e do seu serviço à natureza da qual fazemos parte enviesa e corrompe a história do processo. Desresponsabilizando assim, os autores deste projecto Compromete-se a Reserva Agrícola. Compromete-se o futuro. Numa época em que está demais demonstrado o risco e a vulnerabilidade das populações sem autonomia alimentar, em que está demonstrado o enorme contributo do transporte de alimentos para a pegada carbónica, aliena-se mais parcelas da reserva agrícola, para a construção de uma estrada que se apresenta como solução para a redução da emissão de carbono. Comprometendo o futuro objetivo de maior autonomia das populações locais. É o Algarve e Olhão em particular, a contrariar todas as tendências no que diz respeito à mobilidade, à produção local de alimentos, e dimensão humana das cidades.

Anexos: 70415_Analise do relatório RECAPE_OLHÃO-AGOSTO 2023-final.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

Comentário:

venho apresentar a minha discordância face ao RECAPE da construção da EN125 variante de Olhão, porque há alternativas ao traçado que não provocam os impactos do projecto aprovado. Essas alternativas impedem impactos em: ● captação de água, ● espécie *Ulex sericeus* (Tojo-do-Algarve) que se encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de “Vulnerável”. ● no caminho pedestre existente, ● 3 núcleos habitacionais (0+500; 0+650; 0+750) ● pinhal que ficaria cortado ao meio onde habitam lebres, cucos, rolas, cobras, ouriços, camaleões, piscos, perdizes e etc. ● A caça e o pastoreio ● o turismo na sua vertente de turismo da natureza pelos percursos pedestres e cicláveis Além disso coincide com as recomendações das entidades consultadas relativamente à fase de opção para o traçado A ou B, uma vez que a opção ideal não pôde ser posta em execução, há que minorar os impactos do traçado escolhido. A questão da “obrigatoriedade” de coincidir com um via existente deve ser medida, porque pelo que se verifica essa premissa não defende valores ecológicos nem agrícolas nem sociais quando confrontada com a realidade no terreno, e quando essa mesma via é ela própria um valor a preservar. “o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense.” in Sul Informação 18 de Março de 2019 E porque, ao percorrer esses 1000 metros do primeiro troço, é fácil concluir que a partir dos 400 metros, existe uma alternativa ao caminho que é um desvio que vai encontrar a estrada alcatroada da Sul Betão, já fora da zona residencial reduzindo a área que se isola de habitat favorável à existência de espécies selvagens e maior existência de biodiversidade, logo reduzindo o impacto negativo desta estrada. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos. A subvalorização dos recursos naturais existentes e do seu serviço à natureza da qual fazemos parte envia e corrompe a história do processo. Desresponsabilizando assim, os autores deste projecto compromete-se a Reserva Agrícola. Compromete-se o futuro. Numa época em que está demais demonstrado o risco e a vulnerabilidade das populações sem autonomia alimentar, em que está demonstrado o enorme contributo do transporte de alimentos para a pegada carbónica, aliena-se mais parcelas da reserva agrícola, para a construção de uma estrada que se apresenta como solução para a redução da emissão de carbono. Comprometendo o futuro objetivo de maior autonomia das populações locais. É o Algarve e Olhão em particular, a contrariar todas as tendências no que diz respeito à mobilidade, à produção local de alimentos, e dimensão humana das cidades.

Anexos: 70413_Analise do relatório RECAPE_OLHÃO-AGOSTO 2023-final.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70409 Marieta Viegas em 2023-08-26**Comentário:**

Baseado processo n. 2022REC4519 de agosto de 2002. Vem a população reperesentada no dito processo pedir explicações à IP do porquê do traçado ter extrapolado o traçado original a poente do cemitério novo de Olhão? O qual seria a alternativa mais económica para o Estado português, e menos agressiva para as populações, casos em que casas serão lapidadas a meio, entee outras! MAIS, se os técnicos da avaliação ambiental estiveram in lock, SE estiveram(ou a avaliação foi baseada apenas em cartografia obsoleta) nao perceberam que havia casas lapidadas a meio, e /ou outras com o trajeto a passar a escassos 6 metros da habitação? Repetimos, porquê a alteração?Aguardamos Reunião com o sr. director regional. Marieta Viegas - lesada e representante a pedido das populações afetadas. GRATA!

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Discordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 70406 Margarida Viegas em 2023-08-26**Comentário:**

Sendo moradora numa das áreas por onde a nova variante vai passar bem por perto, fico perplexa pela escolha técnica do traçado, nomeadamente pela escolha da alternativa 2 em prol da alternativa 1. A alternativa 2 passa mais perto do centro da cidade, nomeadamente na sua parte central, com isso fica mais perto de residências e moradias, como é o caso da Quinta do Major, vulgo, Urbanização encosta do Brejo, que fica rodeada a norte pela nova variante e a Este pela saída da rotunda 4 para o centro da cidade. Tudo isto irá alterar nesta zona o movimento rodoviário e principalmente o ruído sonoro. Sendo a alternativa 1 a que mais se afasta das casas e provoca menos transtornos para a população e menos ruído sonoro, qual a razão para construir a variante em cima das moradias? Com a escolha da Alternativa 2, vai ser destruída agricultura de subsistência (de quem vende nos mercados), laranjeiras (Como é o casa da Quinta do Calhau), árvores de fruto, tipo abacates e zonas de pastoreio, com um criador de cabras e ovelhas a ver a sua área de criação e pastoreio a ser destruída. Não será esta destruição de árvores massiva e de criação de animais, também razão para ser escolhida a alternativa 1? A alternativa 2 passa por cima de um conjunto de colmeias que já existe no local há anos e que para surpresa minha, situação essa que FOI OCULTADA no relatório dos peritos e no relatório final. Será que a destruição de colmeias ou a alteração do seu habitat não é um crime ambiental? A minha escolha será sempre pela opção que perturbe o menos possível o ecossistema, que tenha o mínimo impacto sobre o ambiente, seja ele sonoro sobre as populações, sobre a destruição de árvores, sendo a alternativa 1 a mais correta porque tem menos impacto sobre a população e destrói menos árvores. Não consigo compreender como é que a APA dá parecer favorável à alternativa 2, sendo ela a mais destruidora para o ambiente (a todos os níveis). Será a APA uma mera peça na engrenagem, sem importância no parecer ambiental e político? Será que a população deverá levar as questões do ambiente a sério?, quando as entidades responsáveis como a APA ou o governo, deixam a população a questionar opções como esta? Questiono isso pelo motivo que expressei no parágrafo anterior e pela perplexidade ao ler ontem na comunicação social que o conselho de ministros aprovou uma solução para

avançar "já" com a nova variante, isto quando o processo ainda está em consulta pública. Ou seja a consulta publica é uma mera formalidade enganosa e engenhosa. Tal como o fato de colocar a consulta pública um assunto desta importancia, em pleno mês de agosto para que ninguém veja.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70403 Genoveva Faisca em 2023-08-26

Comentário:

A variante vai atravessar terrenos agrícolas na proximidade de casas antigas, que deveriam ser protegidas e recuperadas, como é o caso do chalet de Bela Mandil. Mais terraplanagem, maior a desertificação: vai afectar fauna, flora, e prejudicar o lençol freático, num momento em que a falta de água é uma ameaça crescente; vai reduzir os espaços verdes, em vez de os proteger, protegendo assim também as espécies autóctones, que com mais uma estrada a passar-lhes por cima têm os dias contados. Ou seja, os milhões do contribuinte (eu! todos nós!) vão ser desviados para mais uma "variante" de crime ambiental. Para melhorar o trânsito local haverá muitas outras soluções que não impliquem terraplanar e destruir a zona. Poderiam, por exemplo, com muito menos custos: 1 - melhorar estradas secundárias, beneficiando também o comércio local; 2 - terminar com as portagens absurdas na Via do Infante, ou pelo menos reduzi-las substancialmente, o que iria escoar grande parte do trânsito para lá. Lembro que esta via começou por ser uma SCUT - Sem Custos para o Utilizador - precisamente para facilitar o acesso. Neste momento é demasiado dispendioso utilizá-la, pelo que grande parte dos utilizadores que dela beneficiariam prefere utilizar a 125, aumentando o fluxo. E muitas outras soluções haverá; utilizadas em sinergia, o benefício seria de todos. No caso desta variante, o benefício será sobretudo de quem vai meter os muitos milhões ao bolso.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70402 rosaguedes em 2023-08-26**Comentário:**

Venho apresentar a minha discordância face ao RECAPE da construção da EN125 variante de Olhão, porque há alternativas ao traçado que não provocam os impactos do projecto aprovado. Essas alternativas impedem impactos em: •captação de água, •espécie Ulex sericeus (Tojo-do-Algarve) que se encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de "Vulnerável". •no caminho pedestre existente •3 núcleos habitacionais (0+500; 0+650; 0+750) •no pinhal ao meio onde habitam lebres, cucos, rolas, cobras, ouriços, camaleões, piscos, perdizes e etc. •A caça e o pastoreio •o turismo na sua vertente de turismo da natureza pelos percursos pedestres e cicláveis Junto um ficheiro onde desenvolvo as minhas razões Rosa Guilhermina Lomba Correia Guedes, CC 008551677 9, S.B.Nexe, Faro

Anexos: 70402_VARIANTE DE OLHÃO -RECAPE.docx

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70348 Joao Lapa em 2023-08-21**Comentário:**

Boa Tarde Antes demais deixem-me expressar o meu desagrado pelo timing que o projeto é colocado em consulta pública. A meio de Agosto, não será a altura ideal para isso a não ser que o intuito seja que menos pessoas tenham acesso e participem (porque estão de férias). O que torna logo o processo menos transparente e com a ideia que tudo foi feito propositado e de má fé. Não percebo porque a opção escolhida foi mais a nascente, sendo que essa opção está mais perto da cidade e de mais habitações e urbanizações, o que irá causar mais transtornos. Por falar em transtornos, Vai haver protecções sonoras nas áreas que a nova estrada passa perto? No caso da criação da nova via, em zonas onde havia somente campo que irá perturbar o silêncio existente e certamente desvalorizar o valor patrimonial das casas. Está previsto alguma compensação para os proprietários, nomeadamente a nível de IMI?

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70332 André Munhoz em 2023-08-21**Comentário:**

Exmos (as) Senhores (as),Na qualidade de natural e residente em Olhão, venho dar o meu contributo referente à circular Norte:- Cada vez mais o troço N125 - AV. 5 DE OUTUBRO - RUA DA FEIRA é uma alternativa para quem não quer ficar preso nos semáforos da N125, sendo conhecido os efeitos nefastos para a saúde de quem mora, nestes locais, nomeadamente poluição sonora e ambiental, por isso creio que a eficácia da circular Olhão Norte, só terá o efeito pretendido, de reduzir o tráfego na cidade de Olhão, se acompanhada com medidas que limitem a entrada de veículos, ou tipos de veículos, nestas localidades ou estradas.Em termos do impacto ambiental qualquer intervenção, obra, terá sempre impacto ambiental, no entanto considero que os benefícios superam as desvantagens. À vossa consideração.André Munhoz

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Concordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 70302 Mark Anthonie em 2023-08-14**Comentário:**

Dear Mme/SirWhat I would like to know is, what is the definitive track of the new road. (Variante de Olhao)? It is not clear by the documents as some documents on your website can not be opened and are creating errors. Furthermore I would like to know if it is possible to let you know that we are against this plan. We have a house located really close to the new road and we are afraid it will create a lot of noise and traffic.Hope to hear from you soonest.Kind regardsMark Anthoniewhats app +31621850279

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Geral**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 70298 Nuno Lopes em 2023-08-14**Comentário:**

Acho uma boa ideia, mas não me agrada o facto de destruir muitas terras e jardins de casas. Acho que poderiam ter tido isso em conta e achei uma grande falta de respeito com os moradores que fizeram de tudo para que o projeto fosse alterado, mas arrastou se durante anos na câmara e nada se fez. Foi uma luta perdida dos moradores da região de quelfes e foi uma grande falta de respeito da parte da câmara de Olhão. Penso que existiam mais propostas e melhores na qual a câmara deveria ter pensado.

Anexos: Não**Estado:** Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70269 Martinho Silva em 2023-08-11

Comentário:

Gostaria de sugerir que a rotunda com a 125, no Torrejao, em vez de ser uma rotunda nova, a poucos metros a oeste dos semaforos de inversao de marcha, fosse em vez disso construida para SUBSTITUIR esses mesmos semaforos.As acumulacoes de trafego nestes semaforos em todas as horas do dia, mas com especial gravidade nas horas de ponta é já um grande problema, pois estes deviam ter sido uma rotunda e nunca semaforos de inversao de marcha com varios periodos de espera para os diversos movimentos.Agora que há possibilidade de construir uma nova rotunda, nao ha razao para que estes semaforos continuem a existir e esta é uma excelente oportunidade para que sejam finalmente substituidos por uma rotunda.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Sugestão

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70267 António Santos em 2023-08-11

Comentário:

Esta variante é essencial para desviar o trânsito para fora da cidade.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Concordância

Classificação:

Observações do técnico:

Exmos Srs

Venho apresentar a minha discordância face ao RECAPE da construção da EN125 variante de Olhão, porque há alternativas ao traçado que não provocam os impactos do projecto aprovado.

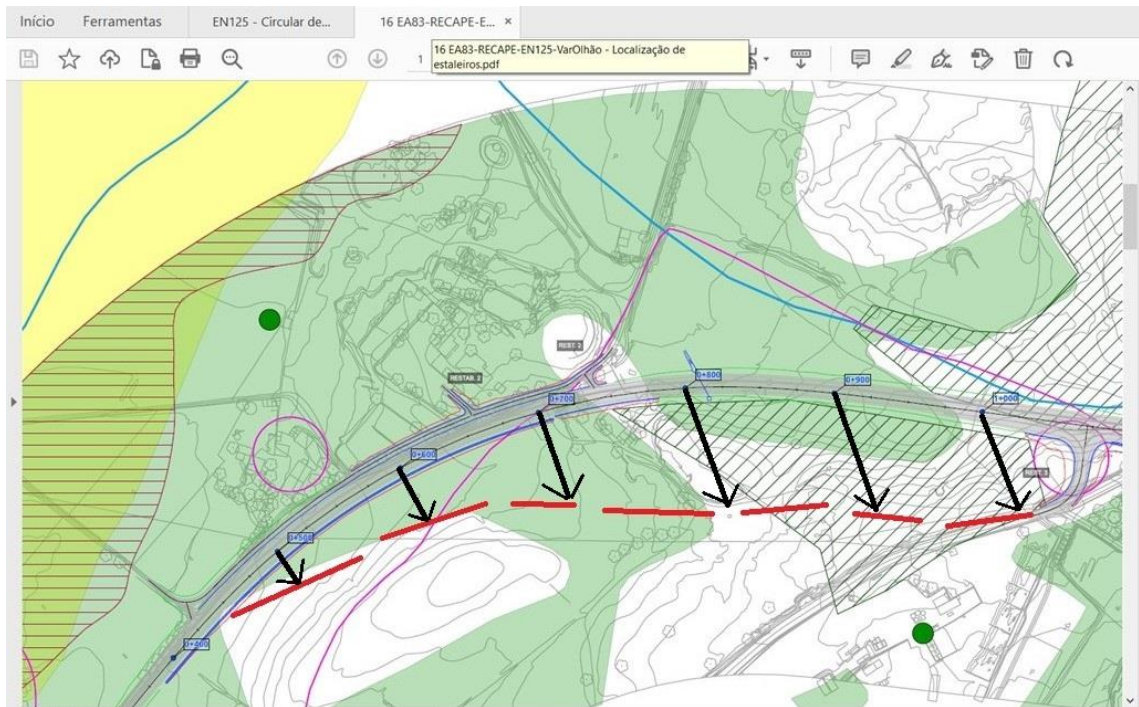
Essas alternativas impedem impactos em:

- captação de água,
- espécie *Ulex sericeus* (Tojo-do-Algarve) que se encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de “Vulnerável”.
- no caminho pedestre existente
- 3 núcleos habitacionais (0+500; 0+650; 0+750)
- no pinhal ao meio onde habitam lebres, cucos, rolas, cobras, ouriços, camaleões, piscos, perdizes e etc.
- A caça e o pastoreio
- o turismo na sua vertente de turismo da natureza pelos percursos pedestres e cicláveis

Além disso coincide com as recomendações das entidades consultadas relativamente à fase de opção para o traçado A ou B, uma vez que a opção ideal não pôde ser posta em execução, há que minorar os impactos do traçado escolhido. A questão da “obrigatoriedade” de coincidir com um via existente deve ser medida, porque pelo que se verifica essa premissa não defende valores ecológicos nem agrícolas nem sociais quando confrontada com a realidade no terreno, e quando essa mesma via é ela própria um valor a preservar.

“o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense.” in Sul Informação 18 de Março de 2019

E porque, ao percorrer esses 1000 metros do primeiro troço, é fácil concluir que a partir dos 400 metros, existe uma alternativa ao caminho que é um desvio que vai encontrar a estrada alcatroada da SulBetão, já fora da zona residencial reduzindo a área que se isola de habitat favorável à existência de espécies selvagens e maior existência de biodiversidade, logo reduzindo o impacto negativo desta estrada. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos.



Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos.



A subvalorização dos recursos naturais existentes e do seu serviço à natureza da qual fazemos parte enviesa e corrompe a história do processo. Desresponsabilizando assim, os autores deste projecto
Compromete-se a Reserva Agrícola.
Compromete-se o futuro.

Numa época em que está demais demonstrado o risco e a vulnerabilidade das populações sem autonomia alimentar, em que está demonstrado o enorme contributo do transporte de alimentos para a pegada carbónica, aliena-se mais parcelas da reserva agrícola, para a construção de uma estrada que se apresenta como solução para a redução da emissão de carbono. Comprometendo o futuro objetivo de maior autonomia das populações locais.

É o Algarve e Olhão em particular, a contrariar todas as tendências no que diz respeito à mobilidade à produção local de alimentos, e dimensão humana das cidades.

Participação na consulta pública “Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

da EN125 - Variante de Olhão”

A consulta pública designada “Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da EN125 - Variante de Olhão” decorre entre o dia 10 e dia 31 de agosto de 2023 (Ver mais informações [aqui](#)). O Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da EN125 será doravante como **relatório** (o documento é o pdf: 013_003-EN125_VO-PE-RECAPE-01).

De acordo com a análise do relatório, que se segue em baixo, a participação deverá ser de DISCORDÂNCIA.

Análise do relatório

Texto do Relatório	(Análise)
<p>4.2. ESTUDOS DE VIABILIDADE DE CORREDORES E DE TRAÇADOS DO ESTUDO PRÉVIO</p> <p>(...) Esta situação de aproveitamento de vias existentes, conjugada com as orientações do Regulamento do PNRF que impede a abertura de novas vias e apenas permite o alargamento / beneficiação das existentes, levou assim a que o arranque do projeto, em área do PNRF até sensivelmente ao km 0+500, se fizesse segundo dois traçados alternativos (Solução A e Solução B) que usam para o efeito vias existentes que irradiam da EN125, a poente da rotunda do Torrejão existente: a estrada municipal de Bela Mandil para a Solução B e um caminho não pavimentado a poente desta via, para a Solução A.</p> <p>A Solução B segue a filosofia de desenvolvimento do Corredor Alternativo 1 do anterior processo, embora procedendo ao uso da via existente sem qualquer afetação de casas, situação que ocorria antes, com a afetação da única habitação existente do lado poente da estrada.</p>	<p>Neste longo capítulo estão omissos alguns detalhes do historial e de valores a ter em conta, como impactes sobre o Ordenamento do Território (alteração da ocupação do uso do solo e Reserva Agrícola Nacional, RAN), Ecologia (atendo aos impactes sobre a Mata de Bela-Mandil/Belmonte e os valores naturais em presença, alguns dos quais de reconhecido interesse para a Conservação na Natureza) (presença de Tuberaria major e Ulex sericeus (Tojo-do-Algarve) com estatuto de plantas em perigo e vulneráveis; e um segundo aspeto - a alteração do projeto: deixaram de preconizar a criação de uma nova via, optando por utilizar em grande parte o traçado da via já existente, alteração que continua a afetar parte da referida área florestal, e que pode ainda ser minimizado, já que não foi avaliada quanto aos impactos.</p> <p>. Nota - foi esta alteração que concorreu para uma DIA Favorável Condicionada.</p> <p>No 1º Estudo de Impacte Ambiental (EIA), houve pareceres negativos da Direção Regional da Agricultura e Pescas (DRAP) por não só alienar terrenos à RAN, mas também por aumentar a pressão de construção numa área maior e distante da cidade, quando existem hipóteses de traçado mais anexas à cidade, como é o caso do corredor</p>

Texto do Relatório	(Análise)
	<p>existente a Norte da Rotunda na entrada poente de Olhão.</p> <p>O Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF) também chumbou por invasão da Reserva Ecológica Nacional (REN) e por o traçado não se sobrepor a estradas já existentes, mas sim a caminhos (vulgo caminhos de cabras, hoje percursos pedestres – objeto de promoção turística do Concelho).</p> <p>Numa época em que está demais demonstrado o risco e a vulnerabilidade das populações sem autonomia alimentar, em que está demonstrado o enorme contributo do transporte de alimentos para a pegada carbónica, aliena-se mais parcelas da reserva agrícola, para a construção de uma estrada que se apresenta como solução para a redução da emissão de carbono. Comprometendo o futuro objetivo de maior autonomia das populações locais, nomeadamente dos municípios de Olhão e Faro.</p>
<p>5.4 SECÇÃO CORRENTE (pág. 25) (41 do pdf)</p> <p>1) A secção corrente inicia-se ao km 111+400 da atual EN 125 apresentado o km 0+000 no centro da Rotunda 1, desenvolvendo-se a partir deste ponto no sentido norte, sobrepondo-se ao caminho rural existente que permite o acesso à quinta de Bela Mandil até cerca do km 0+700, de forma a minimizar a afetação de áreas inseridas no Parque Natural da Ria Formosa, o que acontece até cerca do km 0+400.</p>	<p>Esta inflexão e afastamento do caminho existente deveria ser a maior possível de forma a cortar o menos possível a paisagem afeta do Parque Natural da Ria Formosa a poente e, onde se insere o Caminho Pedestre “Caminho da água”, onde foram investidos dinheiros públicos.</p>
<p>2) Após o km 0+700 o traçado inflete para nordeste até ao km 1+300 onde encontra a rotunda 2.</p>	<p>Nesta inflexão não se percebe porquê o traçado passa exatamente por cima de um poço. Entre o km 0+0800 e o 0+875.</p>

Texto do Relatório	(Análise)																								
<p>5.14 ALTERAÇÕES DE TRAÇADO AO APRESENTADO EM FASE DE ESTUDO PRÉVIO (pág. 41) (57 do pdf)</p> <p>No quadro 10 referem e justificam as alterações milimétricas ao traçado inicial desta versão da variante.</p> <div data-bbox="209 510 767 792" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; font-size: small;">Quadro 10 - Alterações de traçado efetuadas ao projeto apresentado na Fase de Estudo Prévio</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">Alteração</th> <th style="width: 20%;">Localização</th> <th style="width: 30%;">Alteração</th> <th style="width: 40%;">Justificação</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Toda a extensão do traçado da pista via</td> <td>Realizar a ligação em resposta ao nível de detalhe dos elementos base (topografia e cadastro das infraestruturas existentes)</td> <td>Ajuste a todos os parâmetros existentes, quanto aos níveis de detalhe de dimensão, pontos, e infraestruturas existentes ou futuras (incluindo TV, de O&M) e recomendações da DA.</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Reborda 1</td> <td>Reajuste da reborda para norte.</td> <td>Melhorar a ligação aos níveis de forma a manter mais ortogonal a estrada melhorando a definição dos marcos.</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Pl 0+300 a 0+300</td> <td>Reajuste do traçado para nascente.</td> <td>Aproveitamento parcial do caminho existente e melhoria a ligação do Parque Natural da Ria Formosa.</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Pl 0+400 a 0+750</td> <td>Introdução de caminho paralelo (Reabilitamento 2) para garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente</td> <td>Garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Pl 0+750 a 1+300</td> <td>Reajuste do traçado para sul</td> <td>Caracterização do traçado, em função dos levantamentos topográficos e cadastrais permitindo manter as características</td> </tr> </tbody> </table> </div>	Alteração	Localização	Alteração	Justificação	1	Toda a extensão do traçado da pista via	Realizar a ligação em resposta ao nível de detalhe dos elementos base (topografia e cadastro das infraestruturas existentes)	Ajuste a todos os parâmetros existentes, quanto aos níveis de detalhe de dimensão, pontos, e infraestruturas existentes ou futuras (incluindo TV, de O&M) e recomendações da DA.	2	Reborda 1	Reajuste da reborda para norte.	Melhorar a ligação aos níveis de forma a manter mais ortogonal a estrada melhorando a definição dos marcos.	3	Pl 0+300 a 0+300	Reajuste do traçado para nascente.	Aproveitamento parcial do caminho existente e melhoria a ligação do Parque Natural da Ria Formosa.	4	Pl 0+400 a 0+750	Introdução de caminho paralelo (Reabilitamento 2) para garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente	Garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente	5	Pl 0+750 a 1+300	Reajuste do traçado para sul	Caracterização do traçado, em função dos levantamentos topográficos e cadastrais permitindo manter as características	<p>Neste projeto escolhem o traçado em cima de uma via existente, porque tem que ser, mas afinal... não é uma via existente mas sim um percurso pedestre existente a conservar! E muito bem! porque é muito utilizado, é um recurso de promoção turística e cuja marcação e promoção foi um projeto financiado pela União Europeia. Esta situação é inaceitável, o relatório contradiz-se, pois afirma que sobrepõe a estrada ao caminho dizendo simultaneamente que o conserva.</p> <p><i>“o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense”</i> (fonte: Sul Informação 18 de Março de 2019).</p> <p>Este território presta vários serviços e está a ser destruído por uma falsa solução!</p>
Alteração	Localização	Alteração	Justificação																						
1	Toda a extensão do traçado da pista via	Realizar a ligação em resposta ao nível de detalhe dos elementos base (topografia e cadastro das infraestruturas existentes)	Ajuste a todos os parâmetros existentes, quanto aos níveis de detalhe de dimensão, pontos, e infraestruturas existentes ou futuras (incluindo TV, de O&M) e recomendações da DA.																						
2	Reborda 1	Reajuste da reborda para norte.	Melhorar a ligação aos níveis de forma a manter mais ortogonal a estrada melhorando a definição dos marcos.																						
3	Pl 0+300 a 0+300	Reajuste do traçado para nascente.	Aproveitamento parcial do caminho existente e melhoria a ligação do Parque Natural da Ria Formosa.																						
4	Pl 0+400 a 0+750	Introdução de caminho paralelo (Reabilitamento 2) para garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente	Garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente																						
5	Pl 0+750 a 1+300	Reajuste do traçado para sul	Caracterização do traçado, em função dos levantamentos topográficos e cadastrais permitindo manter as características																						
<p>6.2 Geologia</p> <p>Na pag. 55 (71 do pdf 013_003-EN125_VO-PE-RECAPE-01-0)</p> <p>Foram ainda identificadas várias captações privadas na área de estudo, com base na informação fornecida pela APA, no âmbito do presente RECAPE, cuja representação se apresenta no Desenho RECAPE-EN125_VO-16 do Volume 3. Porém, refere-se que não se prevê a afetação de qualquer captação pela construção da Variante.</p>	<p>Neste desenho são ignoradas as várias noras existentes no local, pelo que a conclusão de que não é afetada nenhuma captação por este projeto é errada. Existem vários desenhos oficiais nos quais constam os poços/noras. O Património cultural e local deverá ser preservado, não é o caso com este projeto.</p>																								

6.6 Sistemas Ecológicos

6.6.1 Metodologia

Na zona enquadrante, existem várias espécies raras, ameaçadas e protegidas pelos Anexos II ou IV da Directiva Habitats, cuja presença se consideraria possível na área de estudo, antes da realização do trabalho de campo, ponderando a sua localização, os solos e os habitats existentes e o habitat descrito na bibliografia da especialidade (Coutinho, 1930; Flora-On: Flora de Portugal Interactiva, 2014; entre outros). São elas:

Plantas criticamente em perigo

- *Helianthemum cinereum* subsp. *rotundifolium* - Sargacinho-do-barrocal;

Plantas em perigo

- *Tuberaria major* - Alcár-do-Algarve, protegido pelo anexo II da Directiva Habitats, como espécie prioritária;
- *Klasea flavescens* subsp. *mucronata* - Serrátula-rosada-do-barrocal;
- *Lavatera triloba* subsp. *triloba* - Malva-peganhenta;
- *Plantago algarbiensis* - Diabelha-do-Algarve, também protegido pelo anexo II da Directiva Habitats;

Vulneráveis

- *Centaurea occasus* - Centáurea-do-barrocal;
- *Crucianella latifolia* - Granza-maior;
- *Ranunculus macrophyllus* - Ranúnculo-de-folha-grande;
- *Ulex subsericeus* (Tojo);

Quase ameaçadas

- *Thymus lotocephalus* (Tomilho-cabeçudo), também protegido pelo anexo II da Directiva Habitats, como espécie prioritária;
 - *Scilla odorata* (Jacinto-do-algarve), também protegido pelo anexo IV da Directiva Habitats.
- Sem prejuízo de verificar a presença de outras espécies protegidas ou ameaçadas, as plantas listadas **foram procuradas com especial detalhe, nos locais e habitats onde a sua presença seria menos improvável.**

Na identificação dos habitats naturais classificados no anexo I da Directiva 92/43/CEE (Directiva Habitats), utilizaram-se os critérios constantes do Plano Sectorial da Rede Natura 2000 (ICN, 2005).

No que respeita à fauna, o EIA indica a pobreza faunística do local. Neste contexto, foi

Depois de apresentados os resultados da análise efetuada no campo, não há referência à presença de nenhuma espécie de fauna. Fazendo parecer que não existem ou não interessam e que este projeto não tem impactos a esse nível. Será necessário demonstrar o que se encontrou de facto.

Não está indicado neste relatório se foi tida em conta a sazonalidade da presença de algumas espécies de aves, como por exemplo as águias que se observam muito no Verão, ou a garça real que aparece na primavera.

Esta zona tem charcos temporários onde chegam a nidificar patos reais em anos de pluviosidade intensa.

Por exemplo anexamos uma coletânea de imagens captadas no local ao longo do tempo.(anexo1-fotos)

Texto do Relatório	(Análise)
<p>analisada a tipologia do coberto e dos habitats disponíveis para a fauna, e a possibilidade de ocorrência de espécies ameaçadas, cruzando com a análise efetuada no campo.</p> <p>Como área de estudo foi considerada uma faixa de 50m em torno do traçado.</p>	
<p>6.6.3 Discussão e recomendações</p> <p>A presença de uma população de <i>Ulex sericeus</i> (Tojo-do-Algarve) é muito relevante, porque esta espécie encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de “Vulnerável”. Trata-se de um endemismo de distribuição geográfica muito restrita, exclusivo das areias do Sotavento algarvio e de uma pequena faixa arenosa do litoral andaluz, na região de Huelva. Na área adjacente ao projeto, ocorre no início do traçado, maioritariamente em subcoberto de pinhal, mas não só. A conservação das populações assinaladas neste estudo é muito relevante. De acordo com a Lista Vermelha da Flora Vasculare de Portugal Continental, esta planta está sujeita a fortes pressões resultantes da expansão urbana e agrícola, que foram responsáveis pela destruição direta de núcleos populacionais e pela fragmentação da área de habitat favorável. A presença desta planta constitui o aspeto mais relevante da área de estudo, conferindo pertinência às recomendações da DIA. Neste contexto, sugere-se que seja evitada a afetação das áreas assinaladas na Figura 14, devendo constituir uma área condicionada à localização de estaleiros e percursos, conforme representado no Desenho RECAPE-EN125_VO-16, constante do Volume 3 – Peças Desenhadas.</p>	<p>Com uma argumentação labiríntica sobre a existência de plantas que seriam de proteger, mas estando o solo degradado, não vale o estatuto de proteção, e em vez de recuperação e resiliência do valor existente, passa-se uma estrada em cima!!! Não sendo apresentados quaisquer resultados de ocorrências. Por fim, o relatório e os resultados da análise ecológica ao terreno indicam que, existe sim, uma espécie que faz condicionar o traçado, mas na realidade não condicionam o traçado. A presença de uma mancha significativa de <i>Ulex Subsericeus</i>, apenas <u>condiciona os trabalhos da construção da estrada mas esta não deixa de cortar a mancha</u>, (traçado esse que podia ser desviado) para o qual apresentam um mapa com a mancha da sua distribuição a ser literalmente cortada ao meio. Esta mancha, numa cuidadosa análise do terreno seria possível ser contornada. Conforme sugestão a tracejado sobre essa mesma imagem:</p>

Texto do Relatório	(Análise)
 <p>Imagem 1- sugestão para contornar a mancha de Ulex Subsericeus</p>	<p>No que respeita aos resultados sobre a fauna, é pobre a descrição dos resultados o que indica que provavelmente não foi efetuado levantamento relevante, uma vez que não foram indicadas as espécies presentes, sejam elas portadoras de estatuto de proteção ou não. Existem no local ouriços, camaleões, sardões, algumas águias e ocorrência de raposas.</p> <p>Não é indicada a metodologia da análise efetuada no campo. São apresentados argumentos para a preservação dos habitats e dos biótopos favoráveis à existência de fauna sensível, onde se refere a proximidade das rodovias e de localidades como causas do seu desaparecimento.</p>
<p>Resultados [...] 6.6.2</p> <p>Relativamente às condicionantes supracitadas, a área em análise apresenta as seguintes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Encontra-se sujeita a níveis de ocupação humana elevados, devido à proximidade das localidades de Olhão, Brancanes, Piares e Montemor, devido à edificação dispersa, e à proximidade de várias rodovias, salientando-se a EN 125, EN 2-6 e M 516-3; • As áreas urbanizadas, assim como as rodovias, constituem barreiras geográficas relevantes que determinam algum isolamento dos habitats naturais. Por este motivo, a área encontra-se isolada de outras áreas de habitat terrestre favorável, o que determina o fracionamento das populações de espécies animais não voadoras e, eventualmente, a sua extinção; 	<p>Relativamente ao 1º troço, omite-se a via de comunicação que é a ribeira de bela mandil que serve de corredor de contacto com outros habitats terrestres favoráveis que existem a Norte e a Sul da zona em questão, e assim duplamente se subvaloriza o impacto negativo da estrada, que será mais uma barreira à comunicação do habitat – ribeira, com a área que a estrada vai isolar a nascente, que quanto menor for, menor será o impacto, tanto assim é, que a melhor opção ecologicamente falando e segundo os pareceres do ICNF e da DRAP, numa fase anterior, seria a da hipótese que fazia esta variante sobrepor-se à estrada da sul betão.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • O coberto vegetal encontra-se muito degradado, como foi explicado; 	<p>Seria urgente regenerar o coberto vegetal, e não dar-lhe a extrema unção e enterrá-lo no alcatrão! Com mais valias óbvias e indo de encontro à Lei do Restauo da Natureza aprovada em Junho de 2022 pela Comissão europeia que surge para contribuir para a recuperação a longo prazo da natureza danificada em todas as zonas terrestres e marítimas da UE e para alcançar os objetivos da UE em matéria de clima e biodiversidade.</p>

Texto do Relatório	(Análise)
<p>• Não existem habitats raros, que suportem espécies raras, estenobióticas.</p> <p>Este contexto indica o baixo valor das zoocenoses, como aliás se torna claro, com a leitura do Relatório de Síntese do EIA. Este facto indica que também que não se perspectiva a ocorrência de mortalidade significativa de fauna selvagem, como, aliás, é regra em áreas essencialmente urbanas e suburbanas.</p>	<p>A zona mais sensível é a do primeiro troço, e esta, não é, até ao momento, nem urbana nem sub urbana. Existem ao longo do percurso e nos terrenos adjacentes ouriços, camaleões, sardões, algumas águias, populações consideráveis de lebres, coelhos, perdizes e ocorrência de raposas. Com construção desta estrada reservada exclusivamente ao tráfego motorizado e acessíveis apenas por nós de ligação ficará com um estatuto de sub urbano, retirando-lhe o valor ecológico, rural, paisagístico e turístico que tem. De acordo com o princípio de precaução, e uma vez que não é claro com a seguinte frase “não se perspectiva a ocorrência de mortalidade significativa de fauna selvagem”, gostaria que fosse clarificado se houve um estudo sobre a mortalidade da fauna selvagem, e exigimos que sejam apresentadas as estimativas de mortalidade por espécie!</p>

No ponto 6.9.2 Condicionantes, Servidões e Restrições de Utilidade Pública

(...)Quando se referem às captações de água que existem mas não são afetadas

Captações de Água Subterrâneas

Para a área de estudo e com base na informação da APA/ARH Algarve, destaca-se a presença de numerosas captações subterrâneas, associadas a áreas agrícolas e áreas periurbanas, mas que não são afetadas pelo traçado da Variante (ver Desenho RECAPE-EN125_VO-16 Carta de Condicionantes). este desenho não consta de lista de peças desenhadas, ou é dos ficheiros que não encontram para ser que tem problemas de qualquer forma aqui fica uma imagem de nora

Existem ainda duas captações identificadas para abastecimento público e sem área de proteção publicada, a cerca de 500/600 m para sul do Projeto, e que correspondem às captações municipais que constam da Carta de Condicionamentos Especiais do PDM, de reserva para situações pontuais (JK3 – Brejo e JK5 - Brancanas).

No concelho de Oihão, o abastecimento de água para consumo humano é feito a partir da albufeira de Beliche. As captações anteriormente utilizadas pelo concelho, para o abastecimento público, e que são as acima referidas, constituem presentemente reservas para situações pontuais.

Até parece que a visita detalhada ao local não ocorreu, já que o traçado se faz exatamente por cima de uma nora. Ou seja, os técnicos que instalaram as estacas do traçado, e o arquiteto paisagista que fez o reconhecimento do mesmo não registaram esta ocorrência?




Imagem 2 (10-01-2023) – a sudeste da nora estaca 0+800, demonstração de que o traçado está por cima de uma captação de água.



Imagem 3 (10-01-2023) – a noroeste da nora estaca 0+875 demonstração de que o traçado está por cima de uma captação de água

Esta afetação condicionante é também fácil de contornar e vai também evitar impactar a mancha de Ulex Subsericeus, conforme imagem 4 que se segue.

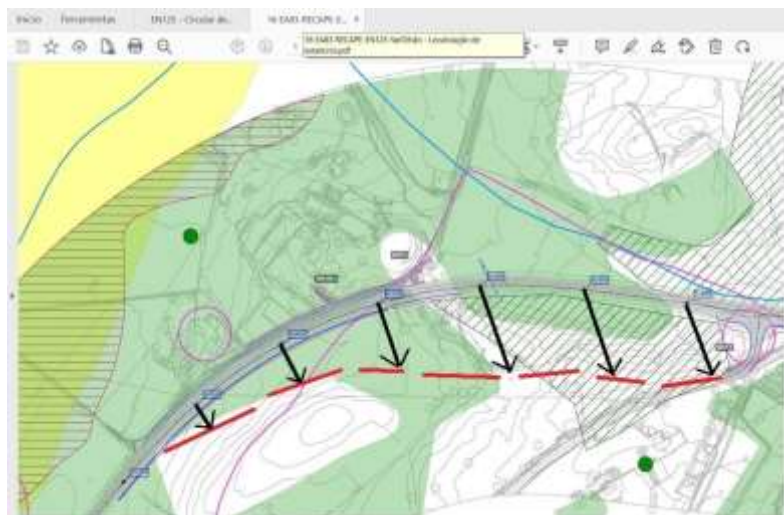
É também omitido o impacto no processo de infiltração nos aquíferos, numa época em que a escassez de água é já por demais evidente, e numa zona que já está afetada pelos erros do passado, nomeadamente pela existência de uma lixeira municipal subterrada na zona da Sulbetão.

Texto do Relatório	(Análise)
	 <p>Imagem 4 – sugestão para contornar a captação de água e a mancha de pinhal e Ulex Subsericeus, que desvia o traçado para realmente uma via existente (estrada da Sul betão).</p>
6.8 COMPONENTE SOCIAL	<p>Há pastoreio e caça nesta paisagem, além dos percursos pedestres percorridos por caminhantes, turistas, ciclistas e atletas.</p> <p>Estes fatores são omissos neste capítulo.</p>
(sem qualquer secção nem texto específica)	<p>Também não se apresenta neste relatório, nenhuma análise de vias de transporte existentes, percursos mais frequentados nem necessidades de investimento em transportes públicos, ou seja, investimento na redução de utilização de transporte próprio que em vez de ser relevada a sua importância é ocultada deste processo. Além de se omitir estudo sobre utilização da Via do Infante que era SCUT e passou a ser paga e que esse facto trouxe e traz mais tráfego para a EN125.</p>

Conclusão

A construção da EN125 variante de Olhão:

- Ao contrário do indicado no relatório afeta a captação de água, num local pelo menos no 1º troço; é provável que nos seguintes também pois a carta utilizada para verificação de existência de captações e água apenas considera um tipo de captação de água - os furos e omite os poços (também designados por noras nesta região);
- O relatório evidencia a existência de uma espécie - presença de uma população de *Ulex sericeus* (Tojo-do-Algarve) que é muito relevante, porque esta espécie encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de "Vulnerável". **As espécies de flora a proteger, não se salvaguardam apenas com a atenção à localização dos estaleiros e aterros durante a sua construção, podem ser salvaguardadas com ajustes no traçado, principalmente no 1º troço. Sobre o qual se sugere a seguinte alteração a partir do km 0+0400**



Porque:

- se salvaguarda melhor o caminho pedestre existente
- evita-se a raziá a 3 núcleos habitacionais (0+500; 0+650; 0+750)
- evita-se passar por cima de um poço que se encontra entre o ponto 0+800 e o 0+875;
- evita-se cortar o pinhal ao meio e a mancha de *Ulex Subsericeus*, onde habitam lebres, cucos, rolas, cobras, ouriços, camaleões, piscos, perdizes e etc.
- **coincide com as recomendações das entidades consultadas relativamente à fase de opção para o traçado A ou B, uma vez que a opção ideal não pôde ser posta em execução, há que minorar os impactos do traçado escolhido.**
A questão da “obrigatoriedade” de coincidir com um via existente deve ser medida, porque pelo que se verifica essa premissa não defende valores ecológicos nem agrícolas nem sociais quando confrontada com a realidade no terreno, e quando essa mesma via é ela própria um valor a preservar.
“o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense.” (Sul Informação 18 de Março de 2019).
- E porque, ao percorrer esses 1000 metros do primeiro troço, é fácil concluir que a partir dos 400 metros, existe uma alternativa ao caminho que é um desvio que vai encontrar a estrada alcatroada da SulBetão, já fora da zona residencial reduzindo a área que se isola de habitat favorável à existência de espécies selvagens e maior existência de biodiversidade, logo reduzindo o impacte negativo desta estrada. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos.



De qualquer forma, não podemos deixar de referir que contrariamente ao indicado vai existir muita mortalidade de afastamento de fauna selvagem. Não havendo estudos e trabalho de campo no levantamento das populações existentes de fauna e flora, não será possível medir o impacto desta obra e desta estrada.

A subvalorização dos recursos naturais existentes e do seu serviço à natureza da qual fazemos parte enviesa e corrompe a história do processo. Desresponsabilizando assim, os autores de tanto texto.

A caça e o pastoreio vão ser bastantes afetados.

Assim como, o turismo na sua vertente de turismo da natureza pelos percursos pedestres e cicláveis.

Compromete-se a Reserva Agrícola.

Compromete-se o futuro.

Numa época em que está demais demonstrado o risco e a vulnerabilidade das populações sem autonomia alimentar, em que está demonstrado o enorme contributo do transporte de alimentos para a pegada carbónica, aliena-se mais parcelas da reserva agrícola, para a construção de uma estrada que se apresenta como solução para a redução da emissão de carbono. Comprometendo o futuro objetivo de maior autonomia das populações locais.

É o Algarve e Olhão em particular, a contrariar todas as tendências no que diz respeito à mobilidade à produção local de alimentos, e dimensão humana das cidades.

Participação na consulta pública “Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

da EN125 - Variante de Olhão”

A consulta pública designada “Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da EN125 - Variante de Olhão” decorre entre o dia 10 e dia 31 de agosto de 2023 (Ver mais informações [aqui](#)). O Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da EN125 será doravante como **relatório** (o documento é o pdf: 013_003-EN125_VO-PE-RECAPE-01).

De acordo com a análise do relatório, que se segue em baixo, a participação deverá ser de DISCORDÂNCIA.

Análise do relatório

Texto do Relatório	(Análise)
<p>4.2. ESTUDOS DE VIABILIDADE DE CORREDORES E DE TRAÇADOS DO ESTUDO PRÉVIO</p> <p>(...) Esta situação de aproveitamento de vias existentes, conjugada com as orientações do Regulamento do PNRF que impede a abertura de novas vias e apenas permite o alargamento / beneficiação das existentes, levou assim a que o arranque do projeto, em área do PNRF até sensivelmente ao km 0+500, se fizesse segundo dois traçados alternativos (Solução A e Solução B) que usam para o efeito vias existentes que irradiam da EN125, a poente da rotunda do Torrejão existente: a estrada municipal de Bela Mandil para a Solução B e um caminho não pavimentado a poente desta via, para a Solução A.</p> <p>A Solução B segue a filosofia de desenvolvimento do Corredor Alternativo 1 do anterior processo, embora procedendo ao uso da via existente sem qualquer afetação de casas, situação que ocorria antes, com a afetação da única habitação existente do lado poente da estrada.</p>	<p>Neste longo capítulo estão omissos alguns detalhes do historial e de valores a ter em conta, como impactes sobre o Ordenamento do Território (alteração da ocupação do uso do solo e Reserva Agrícola Nacional, RAN), Ecologia (atendo aos impactes sobre a Mata de Bela-Mandil/Belmonte e os valores naturais em presença, alguns dos quais de reconhecido interesse para a Conservação na Natureza) (presença de Tuberaria major e Ulex sericeus (Tojo-do-Algarve) com estatuto de plantas em perigo e vulneráveis; e um segundo aspeto - a alteração do projeto: deixaram de preconizar a criação de uma nova via, optando por utilizar em grande parte o traçado da via já existente, alteração que continua a afetar parte da referida área florestal, e que pode ainda ser minimizado, já que não foi avaliada quanto aos impactos.</p> <p>. Nota - foi esta alteração que concorreu para uma DIA Favorável Condicionada.</p> <p>No 1º Estudo de Impacte Ambiental (EIA), houve pareceres negativos da Direção Regional da Agricultura e Pescas (DRAP) por não só alienar terrenos à RAN, mas também por aumentar a pressão de construção numa área maior e distante da cidade, quando existem hipóteses de traçado mais anexas à cidade, como é o caso do corredor</p>

Texto do Relatório	(Análise)
	<p>existente a Norte da Rotunda na entrada poente de Olhão.</p> <p>O Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF) também chumbou por invasão da Reserva Ecológica Nacional (REN) e por o traçado não se sobrepor a estradas já existentes, mas sim a caminhos (vulgo caminhos de cabras, hoje percursos pedestres – objeto de promoção turística do Concelho).</p> <p>Numa época em que está demais demonstrado o risco e a vulnerabilidade das populações sem autonomia alimentar, em que está demonstrado o enorme contributo do transporte de alimentos para a pegada carbónica, aliena-se mais parcelas da reserva agrícola, para a construção de uma estrada que se apresenta como solução para a redução da emissão de carbono. Comprometendo o futuro objetivo de maior autonomia das populações locais, nomeadamente dos municípios de Olhão e Faro.</p>
<p>5.4 SECÇÃO CORRENTE (pág. 25) (41 do pdf)</p> <p>1) A secção corrente inicia-se ao km 111+400 da atual EN 125 apresentado o km 0+000 no centro da Rotunda 1, desenvolvendo-se a partir deste ponto no sentido norte, sobrepondo-se ao caminho rural existente que permite o acesso à quinta de Bela Mandil até cerca do km 0+700, de forma a minimizar a afetação de áreas inseridas no Parque Natural da Ria Formosa, o que acontece até cerca do km 0+400.</p>	<p>Esta inflexão e afastamento do caminho existente deveria ser a maior possível de forma a cortar o menos possível a paisagem afeta do Parque Natural da Ria Formosa a poente e, onde se insere o Caminho Pedestre “Caminho da água”, onde foram investidos dinheiros públicos.</p>
<p>2) Após o km 0+700 o traçado inflete para nordeste até ao km 1+300 onde encontra a rotunda 2.</p>	<p>Nesta inflexão não se percebe porquê o traçado passa exatamente por cima de um poço. Entre o km 0+0800 e o 0+875.</p>

Texto do Relatório	(Análise)																								
<p>5.14 ALTERAÇÕES DE TRAÇADO AO APRESENTADO EM FASE DE ESTUDO PRÉVIO (pág. 41) (57 do pdf)</p> <p>No quadro 10 referem e justificam as alterações milimétricas ao traçado inicial desta versão da variante.</p> <div data-bbox="209 510 767 792" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; font-size: small;">Quadro 10 - Alterações de traçado efetuadas ao projeto apresentado na Fase de Estudo Prévio</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">Alteração</th> <th style="width: 20%;">Localização</th> <th style="width: 30%;">Alteração</th> <th style="width: 40%;">Justificação</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Toda a extensão do traçado da pista via</td> <td>Realizar a ligação em resposta ao nível de detalhe dos elementos base (topografia e cadastro das infraestruturas existentes)</td> <td>Ajuste a todos as parcelas/obstáculos existentes, dentro dos níveis exigidos de drenagem previstos, e das infraestruturas existentes ou futuras (instalações TV de CDR) e recomendações da DLR.</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Reborda 1</td> <td>Reajustar da reborda para norte.</td> <td>Melhorar a ligação dos níveis de forma a serem mais ortogonais e evitar interferências e defeitos dos materiais.</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Pl 0+300 a 0+300</td> <td>Reajustar do traçado para nascente.</td> <td>Aproveitamento parcial do caminho existente e melhoria a ligação do Parque Natural da Ria Formosa.</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Pl 0+400 a 0+750</td> <td>Introdução de caminho paralelo (Reabilitamento 2) para garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente</td> <td>Garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Pl 0+750 a 1+300</td> <td>Reajustar do traçado para sul</td> <td>Compatibilização do traçado, em função dos levantamentos topográficos e cadastrais permitindo manter acessibilidades</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center; font-size: x-small;">42</p> </div>	Alteração	Localização	Alteração	Justificação	1	Toda a extensão do traçado da pista via	Realizar a ligação em resposta ao nível de detalhe dos elementos base (topografia e cadastro das infraestruturas existentes)	Ajuste a todos as parcelas/obstáculos existentes, dentro dos níveis exigidos de drenagem previstos, e das infraestruturas existentes ou futuras (instalações TV de CDR) e recomendações da DLR.	2	Reborda 1	Reajustar da reborda para norte.	Melhorar a ligação dos níveis de forma a serem mais ortogonais e evitar interferências e defeitos dos materiais.	3	Pl 0+300 a 0+300	Reajustar do traçado para nascente.	Aproveitamento parcial do caminho existente e melhoria a ligação do Parque Natural da Ria Formosa.	4	Pl 0+400 a 0+750	Introdução de caminho paralelo (Reabilitamento 2) para garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente	Garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente	5	Pl 0+750 a 1+300	Reajustar do traçado para sul	Compatibilização do traçado, em função dos levantamentos topográficos e cadastrais permitindo manter acessibilidades	<p>Neste projeto escolhem o traçado em cima de uma via existente, porque tem que ser, mas afinal... não é uma via existente mas sim um percurso pedestre existente a conservar! E muito bem! porque é muito utilizado, é um recurso de promoção turística e cuja marcação e promoção foi um projeto financiado pela União Europeia. Esta situação é inaceitável, o relatório contradiz-se, pois afirma que sobrepõe a estrada ao caminho dizendo simultaneamente que o conserva.</p> <p><i>“o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense”</i> (fonte: Sul Informação 18 de Março de 2019).</p> <p>Este território presta vários serviços e está a ser destruído por uma falsa solução!</p>
Alteração	Localização	Alteração	Justificação																						
1	Toda a extensão do traçado da pista via	Realizar a ligação em resposta ao nível de detalhe dos elementos base (topografia e cadastro das infraestruturas existentes)	Ajuste a todos as parcelas/obstáculos existentes, dentro dos níveis exigidos de drenagem previstos, e das infraestruturas existentes ou futuras (instalações TV de CDR) e recomendações da DLR.																						
2	Reborda 1	Reajustar da reborda para norte.	Melhorar a ligação dos níveis de forma a serem mais ortogonais e evitar interferências e defeitos dos materiais.																						
3	Pl 0+300 a 0+300	Reajustar do traçado para nascente.	Aproveitamento parcial do caminho existente e melhoria a ligação do Parque Natural da Ria Formosa.																						
4	Pl 0+400 a 0+750	Introdução de caminho paralelo (Reabilitamento 2) para garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente	Garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente																						
5	Pl 0+750 a 1+300	Reajustar do traçado para sul	Compatibilização do traçado, em função dos levantamentos topográficos e cadastrais permitindo manter acessibilidades																						
<p>6.2 Geologia</p> <p>Na pag. 55 (71 do pdf 013_003-EN125_VO-PE-RECAPE-01-0)</p> <p>Foram ainda identificadas várias captações privadas na área de estudo, com base na informação fornecida pela APA, no âmbito do presente RECAPE, cuja representação se apresenta no Desenho RECAPE-EN125_VO-16 do Volume 3. Porém, refere-se que não se prevê a afetação de qualquer captação pela construção da Variante.</p>	<p>Neste desenho são ignoradas as várias noras existentes no local, pelo que a conclusão de que não é afetada nenhuma captação por este projeto é errada. Existem vários desenhos oficiais nos quais constam os poços/noras. O Património cultural e local deverá ser preservado, não é o caso com este projeto.</p>																								

6.6 Sistemas Ecológicos

6.6.1 Metodologia

Na zona enquadrante, existem várias espécies raras, ameaçadas e protegidas pelos Anexos II ou IV da Directiva Habitats, cuja presença se consideraria possível na área de estudo, antes da realização do trabalho de campo, ponderando a sua localização, os solos e os habitats existentes e o habitat descrito na bibliografia da especialidade (Coutinho, 1930; Flora-On: Flora de Portugal Interactiva, 2014; entre outros). São elas:

Plantas criticamente em perigo

- *Helianthemum cinereum* subsp. *rotundifolium* - Sargacinho-do-barrocal;

Plantas em perigo

- *Tuberaria major* - Alcár-do-Algarve, protegido pelo anexo II da Directiva Habitats, como espécie prioritária;
- *Klasea flavescens* subsp. *mucronata* - Serrátula-rosada-do-barrocal;
- *Lavatera triloba* subsp. *triloba* - Malva-peganhenta;
- *Plantago algarbiensis* - Diabelha-do-Algarve, também protegido pelo anexo II da Directiva Habitats;

Vulneráveis

- *Centaurea occasus* - Centáurea-do-barrocal;
- *Crucianella latifolia* - Granza-maior;
- *Ranunculus macrophyllus* - Ranúnculo-de-folha-grande;
- *Ulex subsericeus* (Tojo);

Quase ameaçadas

- *Thymus lotocephalus* (Tomilho-cabeçudo), também protegido pelo anexo II da Directiva Habitats, como espécie prioritária;
 - *Scilla odorata* (Jacinto-do-algarve), também protegido pelo anexo IV da Directiva Habitats.
- Sem prejuízo de verificar a presença de outras espécies protegidas ou ameaçadas, as plantas listadas **foram procuradas com especial detalhe, nos locais e habitats onde a sua presença seria menos improvável.**

Na identificação dos habitats naturais classificados no anexo I da Directiva 92/43/CEE (Directiva Habitats), utilizaram-se os critérios constantes do Plano Sectorial da Rede Natura 2000 (ICN, 2005).

No que respeita à fauna, o EIA indica a pobreza faunística do local. Neste contexto, foi

Depois de apresentados os resultados da análise efetuada no campo, não há referência à presença de nenhuma espécie de fauna. Fazendo parecer que não existem ou não interessam e que este projeto não tem impactos a esse nível. Será necessário demonstrar o que se encontrou de facto.

Não está indicado neste relatório se foi tida em conta a sazonalidade da presença de algumas espécies de aves, como por exemplo as águias que se observam muito no Verão, ou a garça real que aparece na primavera.

Esta zona tem charcos temporários onde chegam a nidificar patos reais em anos de pluviosidade intensa.

Por exemplo anexamos uma coletânea de imagens captadas no local ao longo do tempo.(anexo1-fotos)

Texto do Relatório	(Análise)
<p>analisada a tipologia do coberto e dos habitats disponíveis para a fauna, e a possibilidade de ocorrência de espécies ameaçadas, cruzando com a análise efetuada no campo.</p> <p>Como área de estudo foi considerada uma faixa de 50m em torno do traçado.</p>	
<p>6.6.3 Discussão e recomendações</p> <p>A presença de uma população de <i>Ulex sericeus</i> (Tojo-do-Algarve) é muito relevante, porque esta espécie encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de “Vulnerável”. Trata-se de um endemismo de distribuição geográfica muito restrita, exclusivo das areias do Sotavento algarvio e de uma pequena faixa arenosa do litoral andaluz, na região de Huelva. Na área adjacente ao projeto, ocorre no início do traçado, maioritariamente em subcoberto de pinhal, mas não só. A conservação das populações assinaladas neste estudo é muito relevante. De acordo com a Lista Vermelha da Flora Vasculare de Portugal Continental, esta planta está sujeita a fortes pressões resultantes da expansão urbana e agrícola, que foram responsáveis pela destruição direta de núcleos populacionais e pela fragmentação da área de habitat favorável. A presença desta planta constitui o aspeto mais relevante da área de estudo, conferindo pertinência às recomendações da DIA. Neste contexto, sugere-se que seja evitada a afetação das áreas assinaladas na Figura 14, devendo constituir uma área condicionada à localização de estaleiros e percursos, conforme representado no Desenho RECAPE-EN125_VO-16, constante do Volume 3 – Peças Desenhadas.</p>	<p>Com uma argumentação labiríntica sobre a existência de plantas que seriam de proteger, mas estando o solo degradado, não vale o estatuto de proteção, e em vez de recuperação e resiliência do valor existente, passa-se uma estrada em cima!!! Não sendo apresentados quaisquer resultados de ocorrências. Por fim, o relatório e os resultados da análise ecológica ao terreno indicam que, existe sim, uma espécie que faz condicionar o traçado, mas na realidade não condicionam o traçado. A presença de uma mancha significativa de <i>Ulex Subsericeus</i>, apenas <u>condiciona os trabalhos da construção da estrada mas esta não deixa de cortar a mancha</u>, (traçado esse que podia ser desviado) para o qual apresentam um mapa com a mancha da sua distribuição a ser literalmente cortada ao meio. Esta mancha, numa cuidadosa análise do terreno seria possível ser contornada. Conforme sugestão a tracejado sobre essa mesma imagem:</p>

Texto do Relatório	(Análise)
 <p>Imagem 1- sugestão para contornar a mancha de Ulex Subsericeus</p>	<p>No que respeita aos resultados sobre a fauna, é pobre a descrição dos resultados o que indica que provavelmente não foi efetuado levantamento relevante, uma vez que não foram indicadas as espécies presentes, sejam elas portadoras de estatuto de proteção ou não. Existem no local ouriços, camaleões, sardões, algumas águias e ocorrência de raposas.</p> <p>Não é indicada a metodologia da análise efetuada no campo. São apresentados argumentos para a preservação dos habitats e dos biótopos favoráveis à existência de fauna sensível, onde se refere a proximidade das rodovias e de localidades como causas do seu desaparecimento.</p>
<p>Resultados [...] 6.6.2</p> <p>Relativamente às condicionantes supracitadas, a área em análise apresenta as seguintes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Encontra-se sujeita a níveis de ocupação humana elevados, devido à proximidade das localidades de Olhão, Brancanes, Piares e Montemor, devido à edificação dispersa, e à proximidade de várias rodovias, salientando-se a EN 125, EN 2-6 e M 516-3; • As áreas urbanizadas, assim como as rodovias, constituem barreiras geográficas relevantes que determinam algum isolamento dos habitats naturais. Por este motivo, a área encontra-se isolada de outras áreas de habitat terrestre favorável, o que determina o fracionamento das populações de espécies animais não voadoras e, eventualmente, a sua extinção; 	<p>Relativamente ao 1º troço, omite-se a via de comunicação que é a ribeira de bela mandil que serve de corredor de contacto com outros habitats terrestres favoráveis que existem a Norte e a Sul da zona em questão, e assim duplamente se subvaloriza o impacto negativo da estrada, que será mais uma barreira à comunicação do habitat – ribeira, com a área que a estrada vai isolar a nascente, que quanto menor for, menor será o impacto, tanto assim é, que a melhor opção ecologicamente falando e segundo os pareceres do ICNF e da DRAP, numa fase anterior, seria a da hipótese que fazia esta variante sobrepor-se à estrada da sul betão.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • O coberto vegetal encontra-se muito degradado, como foi explicado; 	<p>Seria urgente regenerar o coberto vegetal, e não dar-lhe a extrema unção e enterrá-lo no alcatrão! Com mais valias óbvias e indo de encontro à Lei do Restauo da Natureza aprovada em Junho de 2022 pela Comissão europeia que surge para contribuir para a recuperação a longo prazo da natureza danificada em todas as zonas terrestres e marítimas da UE e para alcançar os objetivos da UE em matéria de clima e biodiversidade.</p>

Texto do Relatório	(Análise)
<p>• Não existem habitats raros, que suportem espécies raras, estenobióticas.</p> <p>Este contexto indica o baixo valor das zoocenoses, como aliás se torna claro, com a leitura do Relatório de Síntese do EIA. Este facto indica que também que não se perspectiva a ocorrência de mortalidade significativa de fauna selvagem, como, aliás, é regra em áreas essencialmente urbanas e suburbanas.</p>	<p>A zona mais sensível é a do primeiro troço, e esta, não é, até ao momento, nem urbana nem sub urbana. Existem ao longo do percurso e nos terrenos adjacentes ouriços, camaleões, sardões, algumas águias, populações consideráveis de lebres, coelhos, perdizes e ocorrência de raposas. Com construção desta estrada reservada exclusivamente ao tráfego motorizado e acessíveis apenas por nós de ligação ficará com um estatuto de sub urbano, retirando-lhe o valor ecológico, rural, paisagístico e turístico que tem. De acordo com o princípio de precaução, e uma vez que não é claro com a seguinte frase “não se perspectiva a ocorrência de mortalidade significativa de fauna selvagem”, gostaria que fosse clarificado se houve um estudo sobre a mortalidade da fauna selvagem, e exigimos que sejam apresentadas as estimativas de mortalidade por espécie!</p>

No ponto 6.9.2 Condicionantes, Servidões e Restrições de Utilidade Pública

(...)Quando se referem às captações de água que existem mas não são afetadas

Captações de Água Subterrâneas

Para a área de estudo e com base na informação da APA/ARH Algarve, destaca-se a presença de numerosas captações subterrâneas, associadas a áreas agrícolas e áreas periurbanas, mas que não são afetadas pelo traçado da Variante (ver Desenho RECAPE-EN125_VO-16 Carta de Condicionantes). este desenho não consta de lista de peças desenhadas, ou é dos ficheiros que não encontram para ser que tem problemas de qualquer forma aqui fica uma imagem de nora

Existem ainda duas captações identificadas para abastecimento público e sem área de proteção publicada, a cerca de 500/600 m para sul do Projeto, e que correspondem às captações municipais que constam da Carta de Condicionamentos Especiais do PDM, de reserva para situações pontuais (JK3 – Brejo e JK5 - Brancanas).

No concelho de Oihão, o abastecimento de água para consumo humano é feito a partir da albufeira de Beliche. As captações anteriormente utilizadas pelo concelho, para o abastecimento público, e que são as acima referidas, constituem presentemente reservas para situações pontuais.

Até parece que a visita detalhada ao local não ocorreu, já que o traçado se faz exatamente por cima de uma nora. Ou seja, os técnicos que instalaram as estacas do traçado, e o arquiteto paisagista que fez o reconhecimento do mesmo não registaram esta ocorrência?




Imagem 2 (10-01-2023) – a sudeste da nora estaca 0+800, demonstração de que o traçado está por cima de uma captação de água.



Imagem 3 (10-01-2023) – a noroeste da nora estaca 0+875 demonstração de que o traçado está por cima de uma captação de água

Esta afetação condicionante é também fácil de contornar e vai também evitar impactar a mancha de Ulex Subsericeus, conforme imagem 4 que se segue.

É também omitido o impacto no processo de infiltração nos aquíferos, numa época em que a escassez de água é já por demais evidente, e numa zona que já está afetada pelos erros do passado, nomeadamente pela existência de uma lixeira municipal subterrada na zona da Sulbetão.

Texto do Relatório	(Análise)
	 <p>Imagem 4 – sugestão para contornar a captação de água e a mancha de pinhal e Ulex Subsericeus, que desvia o traçado para realmente uma via existente (estrada da Sul betão).</p>
6.8 COMPONENTE SOCIAL	<p>Há pastoreio e caça nesta paisagem, além dos percursos pedestres percorridos por caminhantes, turistas, ciclistas e atletas.</p> <p>Estes fatores são omissos neste capítulo.</p>
(sem qualquer secção nem texto específica)	<p>Também não se apresenta neste relatório, nenhuma análise de vias de transporte existentes, percursos mais frequentados nem necessidades de investimento em transportes públicos, ou seja, investimento na redução de utilização de transporte próprio que em vez de ser relevada a sua importância é ocultada deste processo. Além de se omitir estudo sobre utilização da Via do Infante que era SCUT e passou a ser paga e que esse facto trouxe e traz mais tráfego para a EN125.</p>

Conclusão

A construção da EN125 variante de Olhão:

- Ao contrário do indicado no relatório afeta a captação de água, num local pelo menos no 1º troço; é provável que nos seguintes também pois a carta utilizada para verificação de existência de captações e água apenas considera um tipo de captação de água - os furos e omite os poços (também designados por noras nesta região);
- O relatório evidencia a existência de uma espécie - presença de uma população de *Ulex sericeus* (Tojo-do-Algarve) que é muito relevante, porque esta espécie encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de "Vulnerável". **As espécies de flora a proteger, não se salvaguardam apenas com a atenção à localização dos estaleiros e aterros durante a sua construção, podem ser salvaguardadas com ajustes no traçado, principalmente no 1º troço. Sobre o qual se sugere a seguinte alteração a partir do km 0+0400**



Porque:

- se salvaguarda melhor o caminho pedestre existente
- evita-se a razia a 3 núcleos habitacionais (0+500; 0+650; 0+750)
- evita-se passar por cima de um poço que se encontra entre o ponto 0+800 e o 0+875;
- evita-se cortar o pinhal ao meio e a mancha de *Ulex Subsericeus*, onde habitam lebres, cucos, rolas, cobras, ouriços, camaleões, piscos, perdizes e etc.
- **coincide com as recomendações das entidades consultadas relativamente à fase de opção para o traçado A ou B, uma vez que a opção ideal não pôde ser posta em execução, há que minorar os impactos do traçado escolhido.**
A questão da “obrigatoriedade” de coincidir com um via existente deve ser medida, porque pelo que se verifica essa premissa não defende valores ecológicos nem agrícolas nem sociais quando confrontada com a realidade no terreno, e quando essa mesma via é ela própria um valor a preservar.
“o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense.” (Sul Informação 18 de Março de 2019).
- E porque, ao percorrer esses 1000 metros do primeiro troço, é fácil concluir que a partir dos 400 metros, existe uma alternativa ao caminho que é um desvio que vai encontrar a estrada alcatroada da SulBetão, já fora da zona residencial reduzindo a área que se isola de habitat favorável à existência de espécies selvagens e maior existência de biodiversidade, logo reduzindo o impacto negativo desta estrada. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos.



De qualquer forma, não podemos deixar de referir que contrariamente ao indicado vai existir muita mortalidade de afastamento de fauna selvagem. Não havendo estudos e trabalho de campo no levantamento das populações existentes de fauna e flora, não será possível medir o impacto desta obra e desta estrada.

A subvalorização dos recursos naturais existentes e do seu serviço à natureza da qual fazemos parte enviesa e corrompe a história do processo. Desresponsabilizando assim, os autores de tanto texto.

A caça e o pastoreio vão ser bastantes afetados.

Assim como, o turismo na sua vertente de turismo da natureza pelos percursos pedestres e cicláveis.

Compromete-se a Reserva Agrícola.

Compromete-se o futuro.

Numa época em que está demais demonstrado o risco e a vulnerabilidade das populações sem autonomia alimentar, em que está demonstrado o enorme contributo do transporte de alimentos para a pegada carbónica, aliena-se mais parcelas da reserva agrícola, para a construção de uma estrada que se apresenta como solução para a redução da emissão de carbono. Comprometendo o futuro objetivo de maior autonomia das populações locais.

É o Algarve e Olhão em particular, a contrariar todas as tendências no que diz respeito à mobilidade à produção local de alimentos, e dimensão humana das cidades.

Vimos apresentar a nossa discordância face ao RECAPE e construção da EN125 variante de Olhão, tem por base o facto de haver alternativas ao traçado que não provocam os impactos do projecto aprovado.

A zona mais sensível é a do primeiro troço, uma zona rural. Existem ao longo do percurso e nos terrenos adjacentes ouriços, camaleões, sardões, algumas águias, populações consideráveis de lebres, coelhos, perdizes e ocorrência de raposas. Com construção desta estrada reservada exclusivamente ao tráfego motorizado e acessíveis apenas por nós de ligação ficará com um estatuto de sub urbano, retirando-lhe o valor ecológico, rural, paisagístico e turístico que tem.

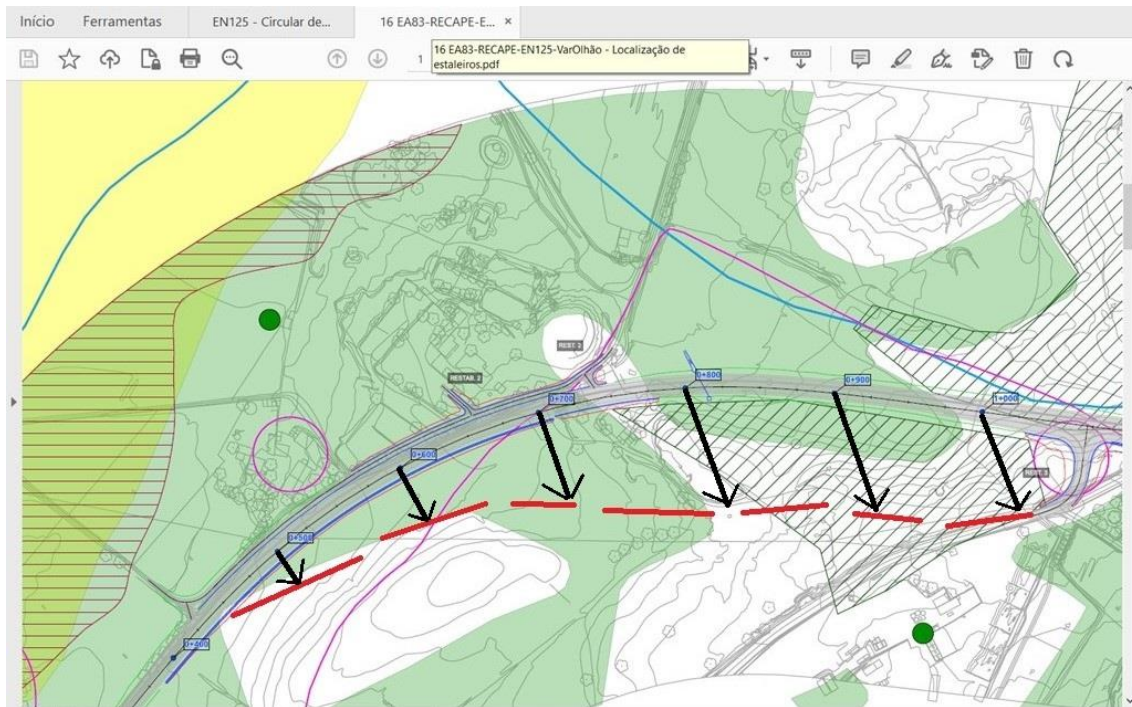
As alternativas ao traçado não teriam os impactos já identificados em:

- captação de água;
- espécie *Ulex sericeus* (*Tojo-do-Algarve*) que se encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de "Vulnerável";
- no caminho pedestre existente:
- 3 núcleos habitacionais (0+500; 0+650; 0+750);
- no pinhal onde habitam lebres, cucos, rolas, cobras, ouriços, camaleões, piscos, perdizes e etc.;
- na caça e o pastoreio;
- no turismo na sua vertente de turismo da natureza, que usa percursos pedestres e cicláveis

Além disso, esses traçados alternativos coincidem com as recomendações das entidades consultadas relativamente à fase de opção para o traçado A ou B, uma vez que a opção ideal não pôde ser posta em execução, há que minorar os impactos do traçado escolhido. A questão da "obrigatoriedade" de coincidir com um via existente deve ser medida, porque pelo que se verifica essa premissa não defende valores ecológicos nem agrícolas nem sociais quando confrontada com a realidade no terreno, e quando essa mesma via é ela própria um valor a preservar.

"o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense." in Sul Informação 18 de Março de 2019

E porque, ao percorrer esses 1000 metros do primeiro troço, é fácil concluir que a partir dos 400 metros, existe uma alternativa ao caminho que é um desvio que vai encontrar a estrada alcatroada da SulBetão, já fora da zona residencial reduzindo a área que se isola de habitat favorável à existência de espécies selvagens e maior existência de biodiversidade, logo reduzindo o impacto negativo desta estrada. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos.



Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenharam no território há já muitos anos.

A subvalorização dos recursos naturais existentes e do seu serviço à natureza da qual fazemos parte envia e corrompe a história do processo. Desresponsabilizando assim, os autores deste projecto

Compromete-se a Reserva Agrícola.

Compromete-se o futuro.

Numa época em que está demais demonstrado o risco e a vulnerabilidade das populações sem autonomia alimentar, em que está demonstrado o enorme contributo do transporte de alimentos para a pegada carbónica, aliena-se mais parcelas da reserva agrícola, para a construção de uma estrada que se apresenta como solução para a redução da emissão de carbono. Comprometendo o futuro objetivo de maior autonomia das populações locais.

É o Algarve e Olhão em particular, a contrariar todas as tendências no que diz respeito à mobilidade à produção local de alimentos, e dimensão humana das cidades.

Participação na consulta pública “Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

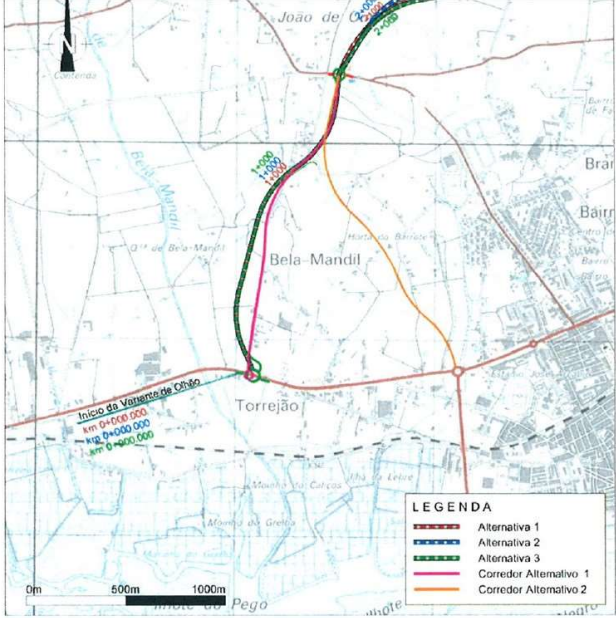
da EN125 - Variante de Olhão”

A consulta pública designada “Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da EN125 - Variante de Olhão” decorre entre o dia 10 e dia 31 de agosto de 2023 (Ver mais informações [aqui](#)). O Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da EN125 será doravante como **relatório** (o documento é o pdf: 013_003-EN125_VO-PE-RECAPE-01).

De acordo com a análise do relatório, que se segue em baixo, a participação é de discordância

Análise do relatório

Texto do Relatório	(Análise)
<p>4.2. ESTUDOS DE VIABILIDADE DE CORREDORES E DE TRAÇADOS DO ESTUDO PRÉVIO</p> <p>(...) Esta situação de aproveitamento de vias existentes, conjugada com as orientações do Regulamento do PNRF que impede a abertura de novas vias e apenas permite o alargamento / beneficiação das existentes, levou assim a que o arranque do projeto, em área do PNRF até sensivelmente ao km 0+500, se fizesse segundo dois traçados alternativos (Solução A e Solução B) que usam para o efeito vias existentes que irradiam da EN125, a poente da rotunda do Torrejão existente: a estrada municipal de Bela Mandil para a Solução B e um caminho não pavimentado a poente desta via, para a Solução A.</p> <p>A Solução B segue a filosofia de desenvolvimento do Corredor Alternativo 1 do anterior processo, embora procedendo ao uso da via existente sem qualquer afetação de casas, situação que ocorria antes, com a afetação da única habitação existente do lado poente da estrada.</p>	<p>Neste longo capítulo estão omissos alguns detalhes do historial e de valores a ter em conta, como impactes sobre o Ordenamento do Território (alteração da ocupação do uso do solo e Reserva Agrícola Nacional, RAN), Ecologia (atendo aos impactes sobre a Mata de Bela-Mandil/Belmonte e os valores naturais em presença, alguns dos quais de reconhecido interesse para a Conservação na Natureza) (presença de Tuberaria major e Ulex sericeus (Tojo-do-Algarve) com estatuto de plantas em perigo e vulneráveis; e um segundo aspeto - a alteração do projeto: deixaram de preconizar a criação de uma nova via, conforme o projeto “LANÇO 2.1.J) EN 125 – VARIANTE DE OLHÃO”, preconizada em 2011, optando por utilizar em grande parte o traçado da via já existente, alteração que continua a afetar parte do PNRF e da referida área florestal, e que pode ainda ser minimizado, já que não foi avaliada quanto aos impactos.</p> <p>. Nota - foi esta alteração que concorreu para uma DIA Favorável Condicionada.</p> <p>No 1º Estudo de Impacte Ambiental (EIA), houve pareceres negativos da Direção Regional da Agricultura e Pescas (DRAP) por não só alienar terrenos à RAN, mas também por aumentar a pressão de construção numa área maior e distante</p>

Texto do Relatório	(Análise)
	<p>da cidade, quando existem hipóteses de traçado mais anexas à cidade, como é o caso do corredor existente a Norte da Rotunda da entrada ponte de Olhão (corredor alternativa 2 identificada na Fig 1 desse 1º EIA.</p>  <p>Figura 1 – Esboço corográfico dos Corredores Alternativos</p> <p>O Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF) também chumbou por invasão da Reserva Ecológica Nacional (REN) e por o traçado não se sobrepôr a estradas já existentes, mas sim a caminhos (vulgo caminhos de cabras, hoje percursos pedestres – objeto de promoção turística do Concelho). Ora estes factos continuam a ocorrer com este traçado e parece-nos que a emenda foi pior que o soneto.</p>
<p>5.4 SECÇÃO CORRENTE (pág. 25) (41 do pdf) 1) A secção corrente inicia-se ao km 111+400 da atual EN 125 apresentado o km 0+000 no centro da Rotunda 1, desenvolvendo-se a partir deste ponto no sentido norte, sobrepondo-se ao caminho rural existente que permite o acesso à quinta de Bela Mandil até cerca do km 0+700, de forma a minimizar a afetação de áreas inseridas no Parque Natural da Ria Formosa, o que acontece até cerca do km 0+400.</p>	<p>Esta inflexão e afastamento do caminho existente deveria ser a maior possível de forma a cortar o menos possível a paisagem afeta do Parque Natural da Ria Formosa a ponte e, onde se insere o Caminho Pedestre “Caminho da água”, onde foram investidos dinheiros públicos.</p>
<p>2) Após o km 0+700 o traçado inflete para nordeste até ao km 1+300 onde encontra a rotunda 2.</p>	<p>Nesta inflexão não se percebe porquê o traçado passa exatamente por cima de um poço. Entre o km 0+0800 e o 0+875.</p>

Texto do Relatório	(Análise)																								
<p>5.14 ALTERAÇÕES DE TRAÇADO AO APRESENTADO EM FASE DE ESTUDO PRÉVIO (pág. 41) (57 do pdf)</p> <p>No quadro 10 referem e justificam as alterações milimétricas ao traçado inicial desta versão da variante.</p> <div data-bbox="209 510 767 792" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; font-size: small;">Quadro 10 - Alterações de traçado efetuadas ao projeto apresentado na Fase de Estudo Prévio</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">Alteração</th> <th style="width: 20%;">Localização</th> <th style="width: 30%;">Alteração</th> <th style="width: 40%;">Justificação</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Toda a extensão do traçado da pista via</td> <td>Realizar a ripagem em resposta ao nível de detalhe dos elementos base (topografia e cadastro das infraestruturas existentes)</td> <td>Ajuste a todos as parcelas/obediências existentes, segundo os novos dados de drenagem previstos, e das infraestruturas existentes ou futuras (instalações TV, de CDR) e recomendações da DA.</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Reborda 1</td> <td>Ripagem da reborda para norte.</td> <td>Melhorar a ligação aos canais de forma a serem mais ortogonais e com o alinhamento a definido nos planos.</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Pl 0+300 a 0+300</td> <td>Ripagem do traçado para nascente.</td> <td>Aproveitamento parcial do caminho existente e melhoria a ligação do Parque Natural da Ria Formosa.</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Pl 0+400 a 0+750</td> <td>Introdução de caminho paralelo (Reabilitamento 2) para garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente</td> <td>Garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Pl 0+750 a 1+300</td> <td>Ripagem do traçado para sul</td> <td>Caracterização do traçado, em função dos levantamentos topográficos e cadastrais permitindo manter as características</td> </tr> </tbody> </table> </div>	Alteração	Localização	Alteração	Justificação	1	Toda a extensão do traçado da pista via	Realizar a ripagem em resposta ao nível de detalhe dos elementos base (topografia e cadastro das infraestruturas existentes)	Ajuste a todos as parcelas/obediências existentes, segundo os novos dados de drenagem previstos, e das infraestruturas existentes ou futuras (instalações TV, de CDR) e recomendações da DA.	2	Reborda 1	Ripagem da reborda para norte.	Melhorar a ligação aos canais de forma a serem mais ortogonais e com o alinhamento a definido nos planos.	3	Pl 0+300 a 0+300	Ripagem do traçado para nascente.	Aproveitamento parcial do caminho existente e melhoria a ligação do Parque Natural da Ria Formosa.	4	Pl 0+400 a 0+750	Introdução de caminho paralelo (Reabilitamento 2) para garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente	Garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente	5	Pl 0+750 a 1+300	Ripagem do traçado para sul	Caracterização do traçado, em função dos levantamentos topográficos e cadastrais permitindo manter as características	<p>Neste projeto escolhem o traçado em cima de uma via existente, porque tem que ser, mas afinal... não é uma via existente mas sim um percurso pedestre existente a conservar! E muito bem! porque é muito utilizado, é um recurso de promoção turística e cuja marcação e promoção foi um projeto financiado pela União Europeia. Esta situação é inaceitável, o relatório contradiz-se, pois afirma que sobrepõe a estrada ao caminho dizendo simultaneamente que o conserva.</p> <p><i>“o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense”</i> (fonte: Sul Informação 18 de Março de 2019).</p> <p>Este território presta vários serviços e está a ser destruído por uma falsa solução!</p>
Alteração	Localização	Alteração	Justificação																						
1	Toda a extensão do traçado da pista via	Realizar a ripagem em resposta ao nível de detalhe dos elementos base (topografia e cadastro das infraestruturas existentes)	Ajuste a todos as parcelas/obediências existentes, segundo os novos dados de drenagem previstos, e das infraestruturas existentes ou futuras (instalações TV, de CDR) e recomendações da DA.																						
2	Reborda 1	Ripagem da reborda para norte.	Melhorar a ligação aos canais de forma a serem mais ortogonais e com o alinhamento a definido nos planos.																						
3	Pl 0+300 a 0+300	Ripagem do traçado para nascente.	Aproveitamento parcial do caminho existente e melhoria a ligação do Parque Natural da Ria Formosa.																						
4	Pl 0+400 a 0+750	Introdução de caminho paralelo (Reabilitamento 2) para garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente	Garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente																						
5	Pl 0+750 a 1+300	Ripagem do traçado para sul	Caracterização do traçado, em função dos levantamentos topográficos e cadastrais permitindo manter as características																						
<p>6.2 Geologia</p> <p>Na pag. 55 (71 do pdf 013_003-EN125_VO-PE-RECAPE-01-0)</p> <p>Foram ainda identificadas várias captações privadas na área de estudo, com base na informação fornecida pela APA, no âmbito do presente RECAPE, cuja representação se apresenta no Desenho RECAPE-EN125_VO-16 do Volume 3. Porém, refere-se que não se prevê a afetação de qualquer captação pela construção da Variante.</p>	<p>Neste desenho são ignoradas as várias noras existentes no local, pelo que a conclusão de que não é afetada nenhuma captação por este projeto é errada. Existem vários desenhos oficiais nos quais constam os poços/noras. O Património cultural e local deverá ser preservado, não é o caso com este projeto.</p>																								

6.6 Sistemas Ecológicos

6.6.1 Metodologia

Na zona enquadrante, existem várias espécies raras, ameaçadas e protegidas pelos Anexos II ou IV da Directiva Habitats, cuja presença se consideraria possível na área de estudo, antes da realização do trabalho de campo, ponderando a sua localização, os solos e os habitats existentes e o habitat descrito na bibliografia da especialidade (Coutinho, 1930; Flora-On: Flora de Portugal Interactiva, 2014; entre outros). São elas:

Plantas criticamente em perigo

- *Helianthemum cinereum* subsp. *rotundifolium* - Sargacinho-do-barrocal;

Plantas em perigo

- *Tuberaria major* - Alcár-do-Algarve, protegido pelo anexo II da Directiva Habitats, como espécie prioritária;
- *Klasea flavescens* subsp. *mucronata* - Serrátula-rosada-do-barrocal;
- *Lavatera triloba* subsp. *triloba* - Malva-peganhenta;
- *Plantago algarbiensis* - Diabelha-do-Algarve, também protegido pelo anexo II da Directiva Habitats;

Vulneráveis

- *Centaurea occasus* - Centáurea-do-barrocal;
- *Crucianella latifolia* - Granza-maior;
- *Ranunculus macrophyllus* - Ranúnculo-de-folha-grande;
- *Ulex subsericeus* (Tojo);

Quase ameaçadas

- *Thymus lotocephalus* (Tomilho-cabeçudo), também protegido pelo anexo II da Directiva Habitats, como espécie prioritária;
 - *Scilla odorata* (Jacinto-do-algarve), também protegido pelo anexo IV da Directiva Habitats.
- Sem prejuízo de verificar a presença de outras espécies protegidas ou ameaçadas, as plantas listadas **foram procuradas com especial detalhe, nos locais e habitats onde a sua presença seria menos improvável.**

Na identificação dos habitats naturais classificados no anexo I da Directiva 92/43/CEE (Directiva Habitats), utilizaram-se os critérios constantes do Plano Sectorial da Rede Natura 2000 (ICN, 2005).

No que respeita à fauna, o EIA indica a pobreza faunística do local. Neste contexto, foi

Depois de apresentados os resultados da análise efetuada no campo, não há referência à presença de nenhuma espécie de fauna. Fazendo parecer que não existem ou não interessam e que este projeto não tem impactos a esse nível. Será necessário demonstrar o que se encontrou de facto.

Não está indicado neste relatório se foi tida em conta a sazonalidade da presença de algumas espécies de aves, como por exemplo as águias que se observam muito no Verão, ou a garça real que aparece na primavera.

Esta zona tem charcos temporários onde chegam a nidificar patos reais em anos de pluviosidade intensa.

Por exemplo anexamos uma coletânea de imagens captadas no local ao longo do tempo.(anexo1-fotos)

Texto do Relatório	(Análise)
<p>analisada a tipologia do coberto e dos habitats disponíveis para a fauna, e a possibilidade de ocorrência de espécies ameaçadas, cruzando com a análise efetuada no campo.</p> <p>Como área de estudo foi considerada uma faixa de 50m em torno do traçado.</p>	
<p>6.6.3 Discussão e recomendações</p> <p>A presença de uma população de <i>Ulex sericeus</i> (Tojo-do-Algarve) é muito relevante, porque esta espécie encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de “Vulnerável”. Trata-se de um endemismo de distribuição geográfica muito restrita, exclusivo das areias do Sotavento algarvio e de uma pequena faixa arenosa do litoral andaluz, na região de Huelva. Na área adjacente ao projeto, ocorre no início do traçado, maioritariamente em subcoberto de pinhal, mas não só. A conservação das populações assinaladas neste estudo é muito relevante. De acordo com a Lista Vermelha da Flora Vasculare de Portugal Continental, esta planta está sujeita a fortes pressões resultantes da expansão urbana e agrícola, que foram responsáveis pela destruição direta de núcleos populacionais e pela fragmentação da área de habitat favorável. A presença desta planta constitui o aspeto mais relevante da área de estudo, conferindo pertinência às recomendações da DIA. Neste contexto, sugere-se que seja evitada a afetação das áreas assinaladas na Figura 14, devendo constituir uma área condicionada à localização de estaleiros e percursos, conforme representado no Desenho RECAPE-EN125_VO-16, constante do Volume 3 – Peças Desenhadas.</p>	<p>Com uma argumentação labiríntica sobre a existência de plantas que seriam de proteger, mas estando o solo degradado, não vale o estatuto de proteção, e em vez de recuperação e resiliência do valor existente, passa-se uma estrada em cima!!! Não sendo apresentados quaisquer resultados de ocorrências. Por fim, o relatório e os resultados da análise ecológica ao terreno indicam que, existe sim, uma espécie que faz condicionar o traçado, mas na realidade não condicionam o traçado. A presença de uma mancha significativa de <i>Ulex Subsericeus</i>, apenas <u>condiciona os trabalhos da construção da estrada mas esta não deixa de cortar a mancha</u>, (traçado esse que podia ser desviado) para o qual apresentam um mapa com a mancha da sua distribuição a ser literalmente cortada ao meio. Esta mancha, numa cuidadosa análise do terreno seria possível ser contornada. Conforme sugestão a tracejado sobre essa mesma imagem:</p>

Texto do Relatório	(Análise)
 <p>Imagem 1- sugestão para contornar a mancha de Ulex Subsericeus</p>	<p>No que respeita aos resultados sobre a fauna, é pobre a descrição dos resultados o que indica que provavelmente não foi efetuado levantamento relevante, uma vez que não foram indicadas as espécies presentes, sejam elas portadoras de estatuto de proteção ou não. Existem no local ouriços, camaleões, sardões, algumas águias e ocorrência de raposas.</p> <p>Não é indicada a metodologia da análise efetuada no campo. São apresentados argumentos para a preservação dos habitats e dos biótopos favoráveis à existência de fauna sensível, onde se refere a proximidade das rodovias e de localidades como causas do seu desaparecimento.</p>
<p>Resultados [...] 6.6.2</p> <p>Relativamente às condicionantes supracitadas, a área em análise apresenta as seguintes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Encontra-se sujeita a níveis de ocupação humana elevados, devido à proximidade das localidades de Olhão, Brancanes, Piães e Montemor, devido à edificação dispersa, e à proximidade de várias rodovias, salientando-se a EN 125, EN 2-6 e M 516-3; • As áreas urbanizadas, assim como as rodovias, constituem barreiras geográficas relevantes que determinam algum isolamento dos habitats naturais. Por este motivo, a área encontra-se isolada de outras áreas de habitat terrestre favorável, o que determina o fracionamento das populações de espécies animais não voadoras e, eventualmente, a sua extinção; 	<p>Relativamente ao 1º troço, omite-se a via de comunicação que é a ribeira de bela mandil que serve de corredor de contacto com outros habitats terrestres favoráveis que existem a Norte e a Sul da zona em questão, e assim duplamente se subvaloriza o impacto negativo da estrada, que será mais uma barreira à comunicação do habitat – ribeira, com a área que a estrada vai isolar a nascente, que quanto menor for, menor será o impacto, tanto assim é, que a melhor opção ecologicamente falando e segundo os pareceres do ICNF e da DRAP, numa fase anterior, seria a da hipótese que fazia esta variante sobrepor-se à estrada da sul betão.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • O coberto vegetal encontra-se muito degradado, como foi explicado; 	<p>Seria urgente regenerar o coberto vegetal, e não dar-lhe a extrema unção e enterrá-lo no alcatrão! Com mais valias óbvias e indo de encontro à Lei do Restauo da Natureza aprovada em Junho de 2022 pela Comissão europeia que surge para contribuir para a recuperação a longo prazo da natureza danificada em todas as zonas terrestres e marítimas da UE e para alcançar os objetivos da UE em matéria de clima e biodiversidade.</p>

Texto do Relatório	(Análise)
<p>• Não existem habitats raros, que suportem espécies raras, estenobióticas.</p> <p>Este contexto indica o baixo valor das zoocenoses, como aliás se torna claro, com a leitura do Relatório de Síntese do EIA. Este facto indica que também que não se perspectiva a ocorrência de mortalidade significativa de fauna selvagem, como, aliás, é regra em áreas essencialmente urbanas e suburbanas.</p>	<p>A zona mais sensível é a do primeiro troço, e esta, não é, até ao momento, nem urbana nem sub urbana. Existem ao longo do percurso e nos terrenos adjacentes ouriços, camaleões, sardões, algumas águias, populações consideráveis de lebres, coelhos, perdizes e ocorrência de raposas. Com construção desta estrada reservada exclusivamente ao tráfego motorizado e acessíveis apenas por nós de ligação ficará com um estatuto de sub urbano, retirando-lhe o valor ecológico, rural, paisagístico e turístico que tem. De acordo com o princípio de precaução, e uma vez que não é claro com a seguinte frase “não se perspectiva a ocorrência de mortalidade significativa de fauna selvagem”, gostaria que fosse clarificado se houve um estudo sobre a mortalidade da fauna selvagem, e exigimos que sejam apresentadas as estimativas de mortalidade por espécie!</p>

No ponto 6.9.2 Condicionantes, Servidões e Restrições de Utilidade Pública

(...)Quando se referem às captações de água que existem mas não são afetadas

Captações de Água Subterrâneas

Para a área de estudo e com base na informação da APA/ARH Algarve, destaca-se a presença de numerosas captações subterrâneas, associadas a áreas agrícolas e áreas periurbanas, mas que não são afetadas pelo traçado da Variante (ver Desenho RECAPE-EN125_VO-16 Carta de Condicionantes). este desenho não consta de lista de peças desenhadas, ou é dos ficheiros que não encontram para ser que tem problemas de qualquer forma aqui fica uma imagem de nora

Existem ainda duas captações identificadas para abastecimento público e sem área de proteção publicada, a cerca de 500/600 m para sul do Projeto, e que correspondem às captações municipais que constam da Carta de Condicionamentos Especiais do PDM, de reserva para situações pontuais (JK3 – Brejo e JK5 - Brancanas).

No concelho de Oihão, o abastecimento de água para consumo humano é feito a partir da albufeira de Beliche. As captações anteriormente utilizadas pelo concelho, para o abastecimento público, e que são as acima referidas, constituem presentemente reservas para situações pontuais.

Até parece que a visita detalhada ao local não ocorreu, já que o traçado se faz exatamente por cima de uma nora. Ou seja, os técnicos que instalaram as estacas do traçado, e o arquiteto paisagista que fez o reconhecimento do mesmo não registaram esta ocorrência?




Imagem 2 (10-01-2023) – a sudeste da nora estaca 0+800, demonstração de que o traçado está por cima de uma captação de água.



Imagem 3 (10-01-2023) – a noroeste da nora estaca 0+875 demonstração de que o traçado está por cima de uma captação de água

Esta afetação condicionante é também fácil de contornar e vai também evitar impactar a mancha de Ulex Subsericeus, conforme imagem 4 que se segue.

É também omitido o impacto no processo de infiltração nos aquíferos, numa época em que a escassez de água é já por demais evidente, e numa zona que já está afetada pelos erros do passado, nomeadamente pela existência de uma lixeira municipal subterrada na zona da Sulbetão.

Texto do Relatório	(Análise)
	 <p>Imagem 4 – sugestão para contornar a captação de água e a mancha de pinhal e Ulex Subsericeus, que desvia o traçado para realmente uma via existente (estrada da Sul betão).</p>
6.8 COMPONENTE SOCIAL	<p>Há pastoreio e caça nesta paisagem, além dos percursos pedestres percorridos por caminhantes, turistas, ciclistas e atletas. Estes fatores são omissos neste capítulo.</p>
(sem qualquer secção nem texto específica)	<p>Também não se apresenta neste relatório, nenhuma análise de vias de transporte existentes, percursos mais frequentados nem necessidades de investimento em transportes públicos, ou seja, investimento na redução de utilização de transporte próprio que em vez de ser relevada a sua importância é ocultada deste processo. Além de se omitir estudo sobre utilização da Via do Infante que era SCUT e passou a ser paga e que esse facto trouxe e traz mais tráfego para a EN125.</p>

Conclusão

A construção da EN125 variante de Olhão:

- Ao contrário do indicado no relatório afeta a captação de água, num local pelo menos no 1º troço; é provável que nos seguintes também pois a carta utilizada para verificação de existência de captações e água apenas considera um tipo de captação de água - os furos e omite os poços (também designados por noras nesta região);
- O relatório evidencia a existência de uma espécie - presença de uma população de *Ulex sericeus* (Tojo-do-Algarve) que é muito relevante, porque esta espécie encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de "Vulnerável". **As espécies de flora a proteger, não se salvaguardam apenas com a atenção à localização dos estaleiros e aterros durante a sua construção, podem ser salvaguardadas com ajustes no traçado, principalmente no 1º troço. Sobre o qual se sugere a seguinte alteração a partir do km 0+0400**



Porque:

- se salvaguarda melhor o caminho pedestre existente
- evita-se a raziá a 3 núcleos habitacionais (0+500; 0+650; 0+750)
- evita-se passar por cima de um poço que se encontra entre o ponto 0+800 e o 0+875;
- evita-se cortar o pinhal ao meio e a mancha de *Ulex Subsericeus*, onde habitam lebres, cucos, rolas, cobras, ouriços, camaleões, piscos, perdizes e etc.
- **coincide com as recomendações das entidades consultadas relativamente à fase de opção para o traçado A ou B, uma vez que a opção ideal não pôde ser posta em execução, há que minorar os impactos do traçado escolhido.**
A questão da “obrigatoriedade” de coincidir com um via existente deve ser medida, porque pelo que se verifica essa premissa não defende valores ecológicos nem agrícolas nem sociais quando confrontada com a realidade no terreno, e quando essa mesma via é ela própria um valor a preservar.
“o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense.” (Sul Informação 18 de Março de 2019).
- E porque, ao percorrer esses 1000 metros do primeiro troço, é fácil concluir que a partir dos 400 metros, existe uma alternativa ao caminho que é um desvio que vai encontrar a estrada alcatroada da SulBetão, já fora da zona residencial reduzindo a área que se isola de habitat favorável à existência de espécies selvagens e maior existência de biodiversidade, logo reduzindo o impacte negativo desta estrada. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos.

Nesta conclusão surge uma questão, porque é que deixaram de estar em cima da mesa as hipóteses estudadas na primeira abordagem? (projecto rodoviário do Lanço 2.1.j) EN125 – Variante a Olhão, em fase de Projecto de Execução) integrado na Subconcessão do Algarve Litoral, adjudicada pelas Estradas de Portugal, S.A. ao GR – Grupo Rodoviário Algarve Litoral. É que a emenda foi pior que o soneto. E mais uma vez parece que há um imenso desperdício de horas de trabalho, em princípio qualificado, de elaboração de projetos e estudos de viabilidades, todos eles despendendo recursos e com uma certa energia que também se traduz em emissões de carbono.

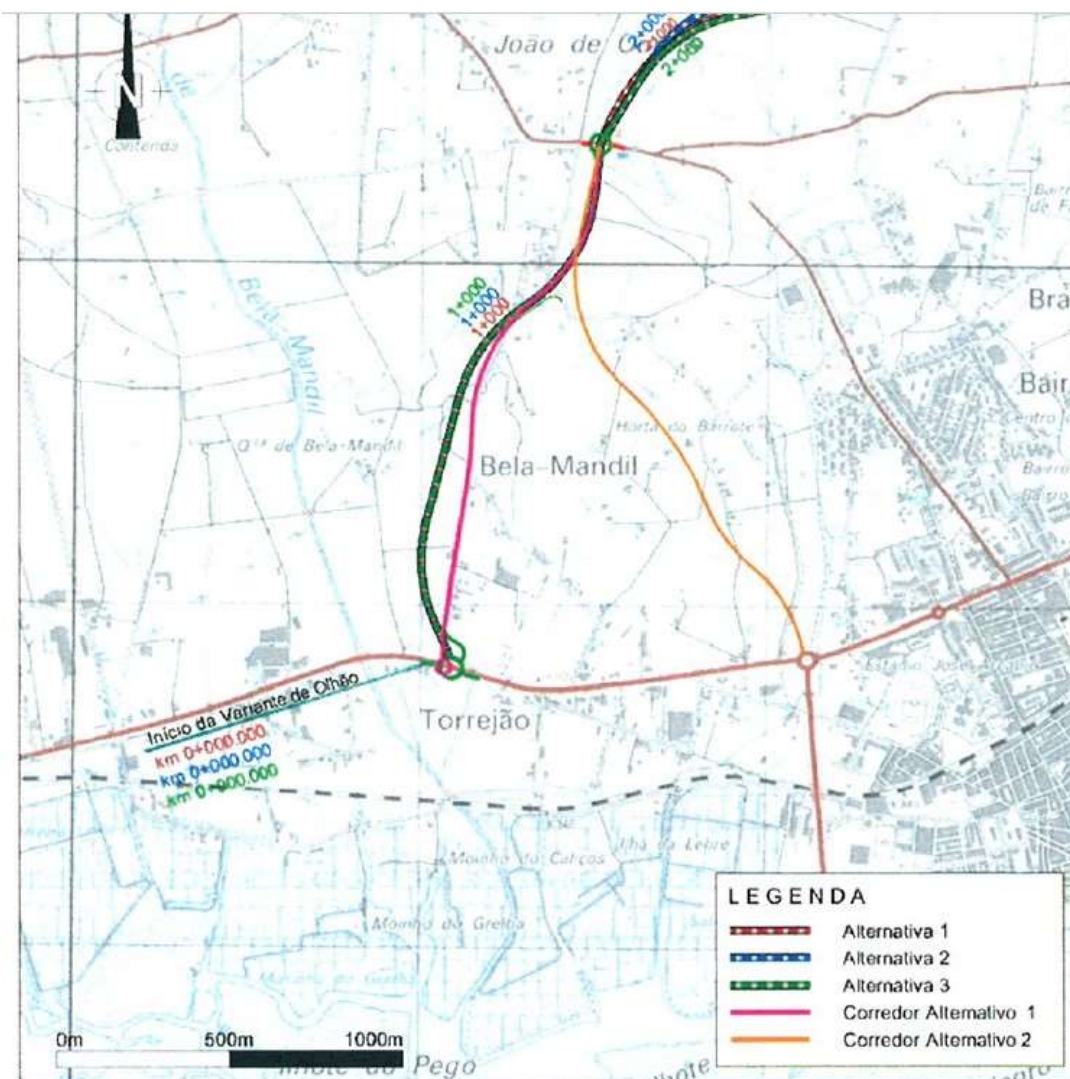


Figura 1 – Esboço corográfico dos Corredores Alternativos

Figura 1 do EIA de 2011 onde se verifica que a Alternativa 3 não se sobrepunha ao percurso pedestre nem às captações de água nem fazia tangente a nenhum núcleo habitacional e não afetava o pinhal da forma desventrante que afeta a solução agora preconizada.

Não podemos deixar de referir que contrariamente ao indicado vai existir muita mortalidade de afastamento de fauna selvagem. Não havendo estudos e trabalho de campo no levantamento das populações existentes de fauna e flora, não será possível medir o impacto desta obra e desta estrada.

A subvalorização dos recursos naturais existentes e do seu serviço à natureza da qual fazemos parte enviesa e corrompe a história do processo. Desresponsabilizando assim, os autores de tanto texto.

A caça e o pastoreio vão ser bastantes afetados.

Assim como, o turismo na sua vertente de turismo da natureza pelos percursos pedestres e cicláveis.

Compromete-se a Reserva Agrícola.

Compromete-se o futuro.

Numa época em que está demais demonstrado o risco e a vulnerabilidade das populações sem autonomia alimentar, em que está demonstrado o enorme contributo do transporte de alimentos para a pegada carbónica, aliena-se mais parcelas da reserva agrícola, para a construção de uma estrada que se apresenta como solução para a redução da emissão de carbono. Comprometendo o futuro objetivo de maior autonomia das populações locais.

É o Algarve e Olhão em particular, a contrariar todas as tendências no que diz respeito à mobilidade à produção local de alimentos, e dimensão humana das cidades.







Participação na consulta pública “Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

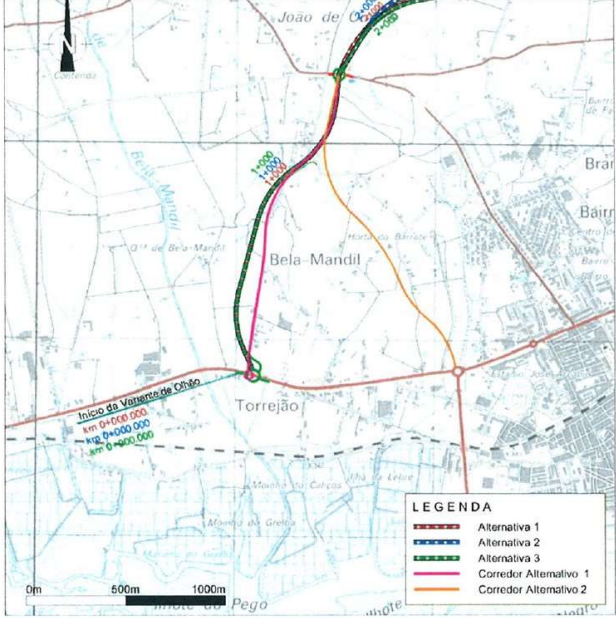
da EN125 - Variante de Olhão”

A consulta pública designada “Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da EN125 - Variante de Olhão” decorre entre o dia 10 e dia 31 de agosto de 2023 (Ver mais informações [aqui](#)). O Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da EN125 será doravante como **relatório** (o documento é o pdf: 013_003-EN125_VO-PE-RECAPE-01).

De acordo com a análise do relatório, que se segue em baixo, a participação é de discordância

Análise do relatório

Texto do Relatório	(Análise)
<p>4.2. ESTUDOS DE VIABILIDADE DE CORREDORES E DE TRAÇADOS DO ESTUDO PRÉVIO</p> <p>(...) Esta situação de aproveitamento de vias existentes, conjugada com as orientações do Regulamento do PNRF que impede a abertura de novas vias e apenas permite o alargamento / beneficiação das existentes, levou assim a que o arranque do projeto, em área do PNRF até sensivelmente ao km 0+500, se fizesse segundo dois traçados alternativos (Solução A e Solução B) que usam para o efeito vias existentes que irradiam da EN125, a poente da rotunda do Torrejão existente: a estrada municipal de Bela Mandil para a Solução B e um caminho não pavimentado a poente desta via, para a Solução A.</p> <p>A Solução B segue a filosofia de desenvolvimento do Corredor Alternativo 1 do anterior processo, embora procedendo ao uso da via existente sem qualquer afetação de casas, situação que ocorria antes, com a afetação da única habitação existente do lado poente da estrada.</p>	<p>Neste longo capítulo estão omissos alguns detalhes do historial e de valores a ter em conta, como impactes sobre o Ordenamento do Território (alteração da ocupação do uso do solo e Reserva Agrícola Nacional, RAN), Ecologia (atendo aos impactes sobre a Mata de Bela-Mandil/Belmonte e os valores naturais em presença, alguns dos quais de reconhecido interesse para a Conservação na Natureza) (presença de Tuberaria major e Ulex sericeus (Tojo-do-Algarve) com estatuto de plantas em perigo e vulneráveis; e um segundo aspeto - a alteração do projeto: deixaram de preconizar a criação de uma nova via, conforme o projeto “LANÇO 2.1.J) EN 125 – VARIANTE DE OLHÃO”, preconizada em 2011, optando por utilizar em grande parte o traçado da via já existente, alteração que continua a afetar parte do PNRF e da referida área florestal, e que pode ainda ser minimizado, já que não foi avaliada quanto aos impactos.</p> <p>. Nota - foi esta alteração que concorreu para uma DIA Favorável Condicionada.</p> <p>No 1º Estudo de Impacte Ambiental (EIA), houve pareceres negativos da Direção Regional da Agricultura e Pescas (DRAP) por não só alienar terrenos à RAN, mas também por aumentar a pressão de construção numa área maior e distante</p>

Texto do Relatório	(Análise)
	<p>da cidade, quando existem hipóteses de traçado mais anexas à cidade, como é o caso do corredor existente a Norte da Rotunda da entrada ponte de Olhão (corredor alternativa 2 identificada na Fig 1 desse 1º EIA.</p>  <p>Figura 1 – Esboço corográfico dos Corredores Alternativos</p> <p>O Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF) também chumbou por invasão da Reserva Ecológica Nacional (REN) e por o traçado não se sobrepôr a estradas já existentes, mas sim a caminhos (vulgo caminhos de cabras, hoje percursos pedestres – objeto de promoção turística do Concelho). Ora estes factos continuam a ocorrer com este traçado e parece-nos que a emenda foi pior que o soneto.</p>
<p>5.4 SECÇÃO CORRENTE (pág. 25) (41 do pdf)</p> <p>1) A secção corrente inicia-se ao km 111+400 da atual EN 125 apresentado o km 0+000 no centro da Rotunda 1, desenvolvendo-se a partir deste ponto no sentido norte, sobrepondo-se ao caminho rural existente que permite o acesso à quinta de Bela Mandil até cerca do km 0+700, de forma a minimizar a afetação de áreas inseridas no Parque Natural da Ria Formosa, o que acontece até cerca do km 0+400.</p>	<p>Esta inflexão e afastamento do caminho existente deveria ser a maior possível de forma a cortar o menos possível a paisagem afeta do Parque Natural da Ria Formosa a ponte e, onde se insere o Caminho Pedestre “Caminho da água”, onde foram investidos dinheiros públicos.</p>
<p>2) Após o km 0+700 o traçado inflete para nordeste até ao km 1+300 onde encontra a rotunda 2.</p>	<p>Nesta inflexão não se percebe porquê o traçado passa exatamente por cima de um poço. Entre o km 0+0800 e o 0+875.</p>

Texto do Relatório	(Análise)																								
<p>5.14 ALTERAÇÕES DE TRAÇADO AO APRESENTADO EM FASE DE ESTUDO PRÉVIO (pág. 41) (57 do pdf)</p> <p>No quadro 10 referem e justificam as alterações milimétricas ao traçado inicial desta versão da variante.</p> <div data-bbox="209 510 767 792"> <p style="text-align: center;">Quadro 10 - Alterações de traçado efetuadas ao projeto apresentado na Fase de Estudo Prévio</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Alteração</th> <th>Localização</th> <th>Alteração</th> <th>Justificação</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Toda a extensão do traçado da pista viária</td> <td>Realizar a topografia em resposta ao nível de detalhe dos elementos base (topografia e cadastro das infraestruturas existentes)</td> <td>Ajuste a todos as parcelas/obediências existentes, quanto aos níveis orgânicos de drenagem previstos, e das infraestruturas existentes ou futuras (redes de águas, gás, fibra ótica) e recomendações da DGR.</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Reforma 1</td> <td>Reajuste da estufa para norte.</td> <td>Melhorar a ligação das áreas de terra a fazerem mais ortogonais e com o alinhamento a definir das ruínas.</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Pl 0+300 a 0+300</td> <td>Reajuste do traçado para nascente.</td> <td>Aproveitamento parcial do caminho existente e melhoria a alargação do Parque Natural da Ria Formosa.</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Pl 0+400 a 0+750</td> <td>Introdução de caminho paralelo (Reabilitamento 2) para garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente</td> <td>Garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Pl 0+750 a 1+300</td> <td>Reajuste do traçado para sul</td> <td>Compatibilização do traçado, em função dos levantamentos topográficos e cadastrais permitindo manter as características</td> </tr> </tbody> </table> </div>	Alteração	Localização	Alteração	Justificação	1	Toda a extensão do traçado da pista viária	Realizar a topografia em resposta ao nível de detalhe dos elementos base (topografia e cadastro das infraestruturas existentes)	Ajuste a todos as parcelas/obediências existentes, quanto aos níveis orgânicos de drenagem previstos, e das infraestruturas existentes ou futuras (redes de águas, gás, fibra ótica) e recomendações da DGR.	2	Reforma 1	Reajuste da estufa para norte.	Melhorar a ligação das áreas de terra a fazerem mais ortogonais e com o alinhamento a definir das ruínas.	3	Pl 0+300 a 0+300	Reajuste do traçado para nascente.	Aproveitamento parcial do caminho existente e melhoria a alargação do Parque Natural da Ria Formosa.	4	Pl 0+400 a 0+750	Introdução de caminho paralelo (Reabilitamento 2) para garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente	Garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente	5	Pl 0+750 a 1+300	Reajuste do traçado para sul	Compatibilização do traçado, em função dos levantamentos topográficos e cadastrais permitindo manter as características	<p>Neste projeto escolhem o traçado em cima de uma via existente, porque tem que ser, mas afinal... não é uma via existente mas sim um percurso pedestre existente a conservar! E muito bem! porque é muito utilizado, é um recurso de promoção turística e cuja marcação e promoção foi um projeto financiado pela União Europeia. Esta situação é inaceitável, o relatório contradiz-se, pois afirma que sobrepõe a estrada ao caminho dizendo simultaneamente que o conserva.</p> <p><i>“o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense”</i> (fonte: Sul Informação 18 de Março de 2019).</p> <p>Este território presta vários serviços e está a ser destruído por uma falsa solução!</p>
Alteração	Localização	Alteração	Justificação																						
1	Toda a extensão do traçado da pista viária	Realizar a topografia em resposta ao nível de detalhe dos elementos base (topografia e cadastro das infraestruturas existentes)	Ajuste a todos as parcelas/obediências existentes, quanto aos níveis orgânicos de drenagem previstos, e das infraestruturas existentes ou futuras (redes de águas, gás, fibra ótica) e recomendações da DGR.																						
2	Reforma 1	Reajuste da estufa para norte.	Melhorar a ligação das áreas de terra a fazerem mais ortogonais e com o alinhamento a definir das ruínas.																						
3	Pl 0+300 a 0+300	Reajuste do traçado para nascente.	Aproveitamento parcial do caminho existente e melhoria a alargação do Parque Natural da Ria Formosa.																						
4	Pl 0+400 a 0+750	Introdução de caminho paralelo (Reabilitamento 2) para garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente	Garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente																						
5	Pl 0+750 a 1+300	Reajuste do traçado para sul	Compatibilização do traçado, em função dos levantamentos topográficos e cadastrais permitindo manter as características																						
<p>6.2 Geologia</p> <p>Na pag. 55 (71 do pdf 013_003-EN125_VO-PE-RECAPE-01-0)</p> <p>Foram ainda identificadas várias captações privadas na área de estudo, com base na informação fornecida pela APA, no âmbito do presente RECAPE, cuja representação se apresenta no Desenho RECAPE-EN125_VO-16 do Volume 3. Porém, refere-se que não se prevê a afetação de qualquer captação pela construção da Variante.</p>	<p>Neste desenho são ignoradas as várias noras existentes no local, pelo que a conclusão de que não é afetada nenhuma captação por este projeto é errada. Existem vários desenhos oficiais nos quais constam os poços/noras. O Património cultural e local deverá ser preservado, não é o caso com este projeto.</p>																								

6.6 Sistemas Ecológicos

6.6.1 Metodologia

Na zona enquadrante, existem várias espécies raras, ameaçadas e protegidas pelos Anexos II ou IV da Directiva Habitats, cuja presença se consideraria possível na área de estudo, antes da realização do trabalho de campo, ponderando a sua localização, os solos e os habitats existentes e o habitat descrito na bibliografia da especialidade (Coutinho, 1930; Flora-On: Flora de Portugal Interactiva, 2014; entre outros). São elas:

Plantas criticamente em perigo

- *Helianthemum cinereum* subsp. *rotundifolium* - Sargacinho-do-barrocal;

Plantas em perigo

- *Tuberaria major* - Alcár-do-Algarve, protegido pelo anexo II da Directiva Habitats, como espécie prioritária;
- *Klasea flavescens* subsp. *mucronata* - Serrátula-rosada-do-barrocal;
- *Lavatera triloba* subsp. *triloba* - Malva-peganhenta;
- *Plantago algarbiensis* - Diabelha-do-Algarve, também protegido pelo anexo II da Directiva Habitats;

Vulneráveis

- *Centaurea occasus* - Centáurea-do-barrocal;
- *Crucianella latifolia* - Granza-maior;
- *Ranunculus macrophyllus* - Ranúnculo-de-folha-grande;
- *Ulex subsericeus* (Tojo);

Quase ameaçadas

- *Thymus lotocephalus* (Tomilho-cabeçudo), também protegido pelo anexo II da Directiva Habitats, como espécie prioritária;
 - *Scilla odorata* (Jacinto-do-algarve), também protegido pelo anexo IV da Directiva Habitats.
- Sem prejuízo de verificar a presença de outras espécies protegidas ou ameaçadas, as plantas listadas **foram procuradas com especial detalhe, nos locais e habitats onde a sua presença seria menos improvável.**

Na identificação dos habitats naturais classificados no anexo I da Directiva 92/43/CEE (Directiva Habitats), utilizaram-se os critérios constantes do Plano Sectorial da Rede Natura 2000 (ICN, 2005).

No que respeita à fauna, o EIA indica a pobreza faunística do local. Neste contexto, foi

Depois de apresentados os resultados da análise efetuada no campo, não há referência à presença de nenhuma espécie de fauna. Fazendo parecer que não existem ou não interessam e que este projeto não tem impactos a esse nível. Será necessário demonstrar o que se encontrou de facto.

Não está indicado neste relatório se foi tida em conta a sazonalidade da presença de algumas espécies de aves, como por exemplo as águias que se observam muito no Verão, ou a garça real que aparece na primavera.

Esta zona tem charcos temporários onde chegam a nidificar patos reais em anos de pluviosidade intensa.

Por exemplo anexamos uma coletânea de imagens captadas no local ao longo do tempo.(anexo1-fotos)

Texto do Relatório	(Análise)
<p>analisada a tipologia do coberto e dos habitats disponíveis para a fauna, e a possibilidade de ocorrência de espécies ameaçadas, cruzando com a análise efetuada no campo.</p> <p>Como área de estudo foi considerada uma faixa de 50m em torno do traçado.</p>	
<p>6.6.3 Discussão e recomendações</p> <p>A presença de uma população de <i>Ulex sericeus</i> (Tojo-do-Algarve) é muito relevante, porque esta espécie encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de “Vulnerável”. Trata-se de um endemismo de distribuição geográfica muito restrita, exclusivo das areias do Sotavento algarvio e de uma pequena faixa arenosa do litoral andaluz, na região de Huelva. Na área adjacente ao projeto, ocorre no início do traçado, maioritariamente em subcoberto de pinhal, mas não só. A conservação das populações assinaladas neste estudo é muito relevante. De acordo com a Lista Vermelha da Flora Vasculare de Portugal Continental, esta planta está sujeita a fortes pressões resultantes da expansão urbana e agrícola, que foram responsáveis pela destruição direta de núcleos populacionais e pela fragmentação da área de habitat favorável. A presença desta planta constitui o aspeto mais relevante da área de estudo, conferindo pertinência às recomendações da DIA. Neste contexto, sugere-se que seja evitada a afetação das áreas assinaladas na Figura 14, devendo constituir uma área condicionada à localização de estaleiros e percursos, conforme representado no Desenho RECAPE-EN125_VO-16, constante do Volume 3 – Peças Desenhadas.</p>	<p>Com uma argumentação labiríntica sobre a existência de plantas que seriam de proteger, mas estando o solo degradado, não vale o estatuto de proteção, e em vez de recuperação e resiliência do valor existente, passa-se uma estrada em cima!!! Não sendo apresentados quaisquer resultados de ocorrências. Por fim, o relatório e os resultados da análise ecológica ao terreno indicam que, existe sim, uma espécie que faz condicionar o traçado, mas na realidade não condicionam o traçado. A presença de uma mancha significativa de <i>Ulex Subsericeus</i>, apenas <u>condiciona os trabalhos da construção da estrada mas esta não deixa de cortar a mancha</u>, (traçado esse que podia ser desviado) para o qual apresentam um mapa com a mancha da sua distribuição a ser literalmente cortada ao meio. Esta mancha, numa cuidadosa análise do terreno seria possível ser contornada. Conforme sugestão a tracejado sobre essa mesma imagem:</p>

Texto do Relatório	(Análise)
 <p>Imagem 1- sugestão para contornar a mancha de Ulex Subsericeus</p>	<p>No que respeita aos resultados sobre a fauna, é pobre a descrição dos resultados o que indica que provavelmente não foi efetuado levantamento relevante, uma vez que não foram indicadas as espécies presentes, sejam elas portadoras de estatuto de proteção ou não. Existem no local ouriços, camaleões, sardões, algumas águias e ocorrência de raposas.</p> <p>Não é indicada a metodologia da análise efetuada no campo. São apresentados argumentos para a preservação dos habitats e dos biótopos favoráveis à existência de fauna sensível, onde se refere a proximidade das rodovias e de localidades como causas do seu desaparecimento.</p>
<p>Resultados [...] 6.6.2</p> <p>Relativamente às condicionantes supracitadas, a área em análise apresenta as seguintes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Encontra-se sujeita a níveis de ocupação humana elevados, devido à proximidade das localidades de Olhão, Brancanes, Piães e Montemor, devido à edificação dispersa, e à proximidade de várias rodovias, salientando-se a EN 125, EN 2-6 e M 516-3; • As áreas urbanizadas, assim como as rodovias, constituem barreiras geográficas relevantes que determinam algum isolamento dos habitats naturais. Por este motivo, a área encontra-se isolada de outras áreas de habitat terrestre favorável, o que determina o fracionamento das populações de espécies animais não voadoras e, eventualmente, a sua extinção; 	<p>Relativamente ao 1º troço, omite-se a via de comunicação que é a ribeira de bela mandil que serve de corredor de contacto com outros habitats terrestres favoráveis que existem a Norte e a Sul da zona em questão, e assim duplamente se subvaloriza o impacto negativo da estrada, que será mais uma barreira à comunicação do habitat – ribeira, com a área que a estrada vai isolar a nascente, que quanto menor for, menor será o impacto, tanto assim é, que a melhor opção ecologicamente falando e segundo os pareceres do ICNF e da DRAP, numa fase anterior, seria a da hipótese que fazia esta variante sobrepor-se à estrada da sul betão.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • O coberto vegetal encontra-se muito degradado, como foi explicado; 	<p>Seria urgente regenerar o coberto vegetal, e não dar-lhe a extrema unção e enterrá-lo no alcatrão! Com mais valias óbvias e indo de encontro à Lei do Restauo da Natureza aprovada em Junho de 2022 pela Comissão europeia que surge para contribuir para a recuperação a longo prazo da natureza danificada em todas as zonas terrestres e marítimas da UE e para alcançar os objetivos da UE em matéria de clima e biodiversidade.</p>

Texto do Relatório	(Análise)
<p>• Não existem habitats raros, que suportem espécies raras, estenobióticas.</p> <p>Este contexto indica o baixo valor das zoocenoses, como aliás se torna claro, com a leitura do Relatório de Síntese do EIA. Este facto indica que também que não se perspectiva a ocorrência de mortalidade significativa de fauna selvagem, como, aliás, é regra em áreas essencialmente urbanas e suburbanas.</p>	<p>A zona mais sensível é a do primeiro troço, e esta, não é, até ao momento, nem urbana nem sub urbana. Existem ao longo do percurso e nos terrenos adjacentes ouriços, camaleões, sardões, algumas águias, populações consideráveis de lebres, coelhos, perdizes e ocorrência de raposas. Com construção desta estrada reservada exclusivamente ao tráfego motorizado e acessíveis apenas por nós de ligação ficará com um estatuto de sub urbano, retirando-lhe o valor ecológico, rural, paisagístico e turístico que tem. De acordo com o princípio de precaução, e uma vez que não é claro com a seguinte frase “não se perspectiva a ocorrência de mortalidade significativa de fauna selvagem”, gostaria que fosse clarificado se houve um estudo sobre a mortalidade da fauna selvagem, e exigimos que sejam apresentadas as estimativas de mortalidade por espécie!</p>

No ponto 6.9.2 Condicionantes, Servidões e Restrições de Utilidade Pública

(...)Quando se referem às captações de água que existem mas não são afetadas

Captações de Água Subterrâneas

Para a área de estudo e com base na informação da APA/ARH Algarve, destaca-se a presença de numerosas captações subterrâneas, associadas a áreas agrícolas e áreas periurbanas, mas que não são afetadas pelo traçado da Variante (ver Desenho RECAPE-EN125_VO-16 Carta de Condicionantes). este desenho não consta de lista de peças desenhadas, ou é dos ficheiros que não encontram para ser que tem problemas de qualquer forma aqui fica uma imagem de nora

Existem ainda duas captações identificadas para abastecimento público e sem área de proteção publicada, a cerca de 500/600 m para sul do Projeto, e que correspondem às captações municipais que constam da Carta de Condicionamentos Especiais do PDM, de reserva para situações pontuais (JK3 – Brejo e JK5 - Brancanas).

No concelho de Oihão, o abastecimento de água para consumo humano é feito a partir da albufeira de Beliche. As captações anteriormente utilizadas pelo concelho, para o abastecimento público, e que são as acima referidas, constituem presentemente reservas para situações pontuais.

Até parece que a visita detalhada ao local não ocorreu, já que o traçado se faz exatamente por cima de uma nora. Ou seja, os técnicos que instalaram as estacas do traçado, e o arquiteto paisagista que fez o reconhecimento do mesmo não registaram esta ocorrência?




Imagem 2 (10-01-2023) – a sudeste da nora estaca 0+800, demonstração de que o traçado está por cima de uma captação de água.



Imagem 3 (10-01-2023) – a noroeste da nora estaca 0+875 demonstração de que o traçado está por cima de uma captação de água

Esta afetação condicionante é também fácil de contornar e vai também evitar impactar a mancha de Ulex Subsericeus, conforme imagem 4 que se segue.

É também omitido o impacto no processo de infiltração nos aquíferos, numa época em que a escassez de água é já por demais evidente, e numa zona que já está afetada pelos erros do passado, nomeadamente pela existência de uma lixeira municipal subterrada na zona da Sulbetão.

Texto do Relatório	(Análise)
	 <p>Imagem 4 – sugestão para contornar a captação de água e a mancha de pinhal e Ulex Subsericeus, que desvia o traçado para realmente uma via existente (estrada da Sul betão).</p>
6.8 COMPONENTE SOCIAL	<p>Há pastoreio e caça nesta paisagem, além dos percursos pedestres percorridos por caminhantes, turistas, ciclistas e atletas. Estes fatores são omissos neste capítulo.</p>
(sem qualquer secção nem texto específica)	<p>Também não se apresenta neste relatório, nenhuma análise de vias de transporte existentes, percursos mais frequentados nem necessidades de investimento em transportes públicos, ou seja, investimento na redução de utilização de transporte próprio que em vez de ser relevada a sua importância é ocultada deste processo. Além de se omitir estudo sobre utilização da Via do Infante que era SCUT e passou a ser paga e que esse facto trouxe e traz mais tráfego para a EN125.</p>

Conclusão

A construção da EN125 variante de Olhão:

- Ao contrário do indicado no relatório afeta a captação de água, num local pelo menos no 1º troço; é provável que nos seguintes também pois a carta utilizada para verificação de existência de captações e água apenas considera um tipo de captação de água - os furos e omite os poços (também designados por noras nesta região);
- O relatório evidencia a existência de uma espécie - presença de uma população de *Ulex sericeus* (Tojo-do-Algarve) que é muito relevante, porque esta espécie encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de "Vulnerável". **As espécies de flora a proteger, não se salvaguardam apenas com a atenção à localização dos estaleiros e aterros durante a sua construção, podem ser salvaguardadas com ajustes no traçado, principalmente no 1º troço. Sobre o qual se sugere a seguinte alteração a partir do km 0+0400**



Porque:

- se salvaguarda melhor o caminho pedestre existente
- evita-se a raziá a 3 núcleos habitacionais (0+500; 0+650; 0+750)
- evita-se passar por cima de um poço que se encontra entre o ponto 0+800 e o 0+875;
- evita-se cortar o pinhal ao meio e a mancha de *Ulex Subsericeus*, onde habitam lebres, cucos, rolas, cobras, ouriços, camaleões, piscos, perdizes e etc.
- **coincide com as recomendações das entidades consultadas relativamente à fase de opção para o traçado A ou B, uma vez que a opção ideal não pôde ser posta em execução, há que minorar os impactos do traçado escolhido.**
A questão da “obrigatoriedade” de coincidir com um via existente deve ser medida, porque pelo que se verifica essa premissa não defende valores ecológicos nem agrícolas nem sociais quando confrontada com a realidade no terreno, e quando essa mesma via é ela própria um valor a preservar.
“o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense.” (Sul Informação 18 de Março de 2019).
- E porque, ao percorrer esses 1000 metros do primeiro troço, é fácil concluir que a partir dos 400 metros, existe uma alternativa ao caminho que é um desvio que vai encontrar a estrada alcatroada da SulBetão, já fora da zona residencial reduzindo a área que se isola de habitat favorável à existência de espécies selvagens e maior existência de biodiversidade, logo reduzindo o impacte negativo desta estrada. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos.

Nesta conclusão surge uma questão, porque é que deixaram de estar em cima da mesa as hipóteses estudadas na primeira abordagem? (projecto rodoviário do Lanço 2.1.j) EN125 – Variante a Olhão, em fase de Projecto de Execução) integrado na Subconcessão do Algarve Litoral, adjudicada pelas Estradas de Portugal, S.A. ao GR – Grupo Rodoviário Algarve Litoral. É que a emenda foi pior que o soneto. E mais uma vez parece que há um imenso desperdício de horas de trabalho, em princípio qualificado, de elaboração de projetos e estudos de viabilidades, todos eles despendendo recursos e com uma certa energia que também se traduz em emissões de carbono.

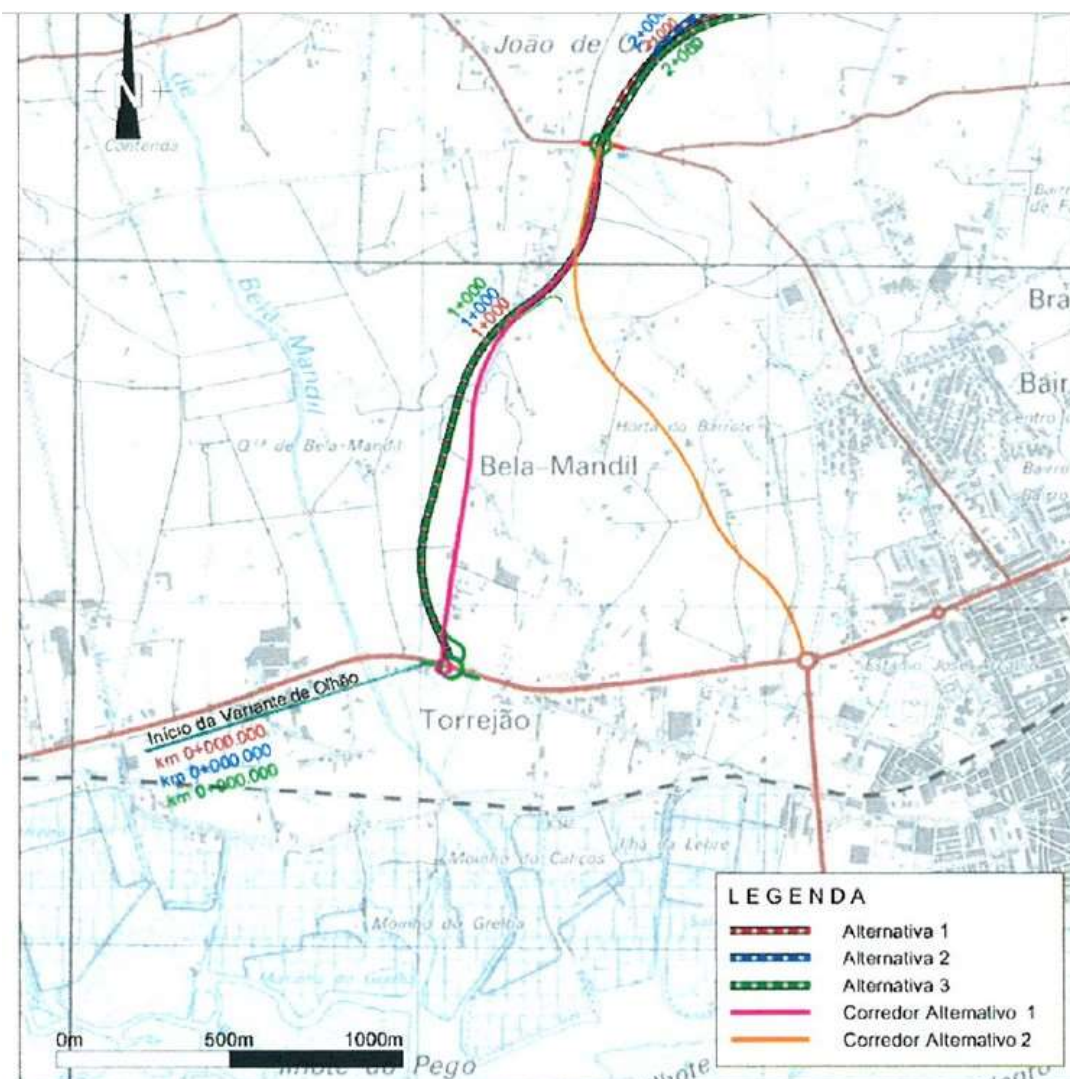


Figura 1 – Esboço corográfico dos Corredores Alternativos

Figura 1 do EIA de 2011 onde se verifica que a Alternativa 3 não se sobreponha ao percurso pedestre nem às captações de água nem fazia tangente a nenhum núcleo habitacional e não afetava o pinhal da forma desventrante que afeta a solução agora preconizada.

Não podemos deixar de referir que contrariamente ao indicado vai existir muita mortalidade de afastamento de fauna selvagem. Não havendo estudos e trabalho de campo no levantamento das populações existentes de fauna e flora, não será possível medir o impacto desta obra e desta estrada.

A subvalorização dos recursos naturais existentes e do seu serviço à natureza da qual fazemos parte enviesa e corrompe a história do processo. Desresponsabilizando assim, os autores de tanto texto.

A caça e o pastoreio vão ser bastantes afetados.

Assim como, o turismo na sua vertente de turismo da natureza pelos percursos pedestres e cicláveis.

Compromete-se a Reserva Agrícola.

Compromete-se o futuro.

Numa época em que está demais demonstrado o risco e a vulnerabilidade das populações sem autonomia alimentar, em que está demonstrado o enorme contributo do transporte de alimentos para a pegada carbónica, aliena-se mais parcelas da reserva agrícola, para a construção de uma estrada que se apresenta como solução para a redução da emissão de carbono. Comprometendo o futuro objetivo de maior autonomia das populações locais.

É o Algarve e Olhão em particular, a contrariar todas as tendências no que diz respeito à mobilidade à produção local de alimentos, e dimensão humana das cidades.









EN125 - Variante de Olhão

**Parecer da Almargem – Associação de Defesa do
Património Cultural e Ambiental do Algarve**

30 de agosto de 2023

Na qualidade de Organização Não Governamental de Ambiente, e no exercício dos direitos e deveres nesta matéria, a **ALMARGEM – Associação de Defesa do Património Cultural e Ambiental do Algarve** vem por este meio apresentar o seu parecer, relativamente à consulta pública designada “Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da EN125 - Variante de Olhão” que decorre até ao dia 31 de agosto de 2023 (ver mais informações [aqui](#)).

1. Enquadramento

O projeto em apreço, doravante designado de Variante de Olhão, resulta da sua evolução, desde 2009, o qual foi sujeito a procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) em dois momentos.

Embora não fossem atingidos os limiares mínimos definidos na legislação para a avaliação ambiental desta tipologia, devido à sua localização - junto ao limite norte da área de proteção do Parque Natural da Ria Formosa (PNRF) - o projeto da EN125 – Circular de Olhão foi sujeito à realização de um Estudo de Impacte Ambiental (EIA) e consequente procedimento oficial de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), ao abrigo da legislação ambiental em vigor, relativa ao Regime Jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental (RJAIA) dos projetos públicos e privados suscetíveis de produzirem efeitos significativos no ambiente (Decreto-Lei n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro).

Numa primeira versão, o projeto, denominado então por ‘Lanço 2.1.j - EN125 – Variante de Olhão’, em fase de projeto de execução, foi sujeito a procedimento de AIA em 2013, tendo sido emitida uma Declaração de Impacte Ambiental (DIA) desfavorável, a 8 de agosto de 2013, face aos impactes negativos do projeto, nomeadamente a ocorrência de impactes na estrutura agrária e nas habitações que deveriam ser minimizados, assim como no PNRF e nas condicionantes legais, como a Reserva Agrícola Nacional (RAN).

Subsequentemente, em 2019, o projeto foi reformulado, na designação “EN125 – Circular de Olhão” - Estudo Prévio (AIA Nº 3252), face às restrições decorrentes da localização do troço inicial serem em área afeta ao PNRF, tendo sido sujeito a novo procedimento de AIA, o qual foi objeto de uma DIA Favorável Condicionada.

2. Vícios do processo

No primeiro processo de AIA, datado de 2013, embora fosse reconhecida a existência de valores naturais significativos na zona nascente do traçado, em Bela Mandil/Belmonte, associados ao biótopo Pinhal/Matos, a análise efetuada no âmbito descritor dos sistemas ecológicos concluiu cabalmente pela ausência de ‘valores relevantes de um modo global’, com o argumento do elevado grau de antropização da área, bem como pela ausência de habitats favoráveis à ocorrência de espécies com estatutos de conservação desfavorável, sendo apenas de registar a presença de passagem de algumas espécies sensíveis de avifauna.

Esta conclusão não foi totalmente partilhada pela Comissão de Avaliação, facto que ficou plasmada no Relatório de Avaliação, ao assinar o atravessamento pelos Corredores 1 e 2 de duas manchas florestais, onde “é identificada a presença de *Thymus lotocephalus* (Tomilho-cabeçudo), espécie protegida e definida como espécie de conservação prioritária no âmbito da Diretiva Habitats (Diretiva 92/43/CEE do Conselho de 21 de Maio de 1992 relativa à preservação dos habitats naturais e da fauna e da flora selvagens). Por este e outros motivos, o referido EIA foi objeto de uma DIA Desfavorável em 08/08/2013.

Como se pode observar da análise dos relatórios de avaliação dos EIAs, apesar das considerações espelhadas no Parecer da Comissão de Avaliação (CA), a presença de habitats e espécies com valor para conservação, de acordo com Decreto-lei n.º 140/99 de 24 de Abril (com a redação dada pelo Decreto-Lei n.º 49/2005 de 24 de Fevereiro), é completamente desvalorizada no segundo Estudo de Impacte Ambiental, de 2019.

Assim, e fazendo tábua rasa das referidas considerações, no novo relatório, cujas conclusões são posteriormente acolhidas pelo Parecer da CA, é considerado que “na área de projeto não foram identificadas espécies de flora protegidas pelo Regime Jurídico da Rede Natura 2000, pelo que se considerou no EIA pouco provável a sua ocorrência, dada a degradação dos biótopos existentes (...), não ocorrendo afetação de coberto vegetal com interesse conservacionista (....). Ao nível da flora, é referido no EIA que nos levantamentos de campo não foram identificados quaisquer habitats protegidos nem espécies de interesse florístico, consequência da elevada antropização e degradação ecológica na área onde o traçado será implantado, pelo que a construção de qualquer um dos traçados não terá impactes relevantes para a flora”.

Recorde-se que o referido EIA mereceu apreciação ‘Favorável Condicionada’, em 03/09/2019, remetendo a DIA algumas questões para análise aprofundada em sede do

Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE), nomeadamente a identificação de “outras áreas onde possam ser afetadas espécies de flora e de fauna protegidas por lei”.

Daqui se pode inferir que as conclusões do Parecer da CA do EIA de 2019 falham devido à avaliação errônea sobre os valores naturais em presença, concretamente ao nível dos habitats e da flora. Decorrente deste erro a avaliação proferida ao nível da afetação dos sistemas ecológicos, no que respeita à biodiversidade, foi então claramente deficiente e enviesada.

Ainda a este propósito, e com respeito ao EIA em apreço, após a sua análise, constata-se que no Volume 1 do Relatório Base do RECAPE, datado de 2023, e com respeito aos Sistemas Ecológicos (pág. 71), foi realizada uma análise complementar à análise efetuada em EIA, por vários motivos não indicados, mas segundo este, em particular devido a publicação da Lista Vermelha da Flora Vasculare de Portugal Continental, isto durante o espaço de tempo que decorreu entre a emissão da DIA do processo e o desenvolvimento do RECAPE em apreço.

De acordo com a metodologia adotada, com vista a avaliar a presença de valores biológicos relevantes, foi analisada a presença de habitats naturais classificados pelo anexo I da Diretiva Habitats, e de espécies de plantas protegidas ou com estatuto de ameaça, através de prospeção dirigida a espécies alvo, numa faixa de 50 m em redor do traçado, tendo sido realizada uma única visita de campo, em outubro de 2021.

Assim, de acordo com o EIA, em resultado do trabalho de campo, apenas foi detetada uma única espécie da lista, no caso *Ulex subsericeus* (Tojo), uma espécie classificada como ameaçada, apresentando estatuto de “Vulnerável” em Portugal.

Como referido anteriormente, simultaneamente foi avaliada a presença de habitats classificados no âmbito da Diretiva Habitats. O EIA procede a uma profusa discussão sobre a presença de habitats dunares na zona do troço inicial da variante (a nascente), concluindo pela sua ausência, e concomitantemente pela não existência do habitat Dunas com florestas de *Pinus pinea* e ou *Pinus pinaster* (Habitat 2270).

Esta conclusão é contrariada pela existência de elementos fitossociológicos patentes, bem como pela cartografia que serviu de suporte a revisão do Plano de Ordenamento do PNR (2009), a qual considera que estes pinhais configuram o habitat protegido ‘Dunas com florestas de *Pinus pinea* e ou *Pinus pinaster*’ (Habitat 2270), como parte integrante do

mosaico de formações arbóreas e arbustivas (habitats 2230+2260+2270+5330), os quais se encontram instalados sobre areias associadas a Formação de Ludo - formação geológica anteriormente denominada Areias de Faro-Quarteira, do Puro-Plistocénico.

Acresce que a vegetação presente está de acordo com a ficha do habitat 'Dunas com Floresta de *Pinus pinea* ou *Pinus pinaster* subsp. *atlantica*' (habitat prioritário), associado a dunas costeiras – terciárias ou paleodunas, com pinhais de *Pinus pinaster* subsp. *atlantica*, de *Pinus pinea*, ou mistos, adultos, com origem em arborizações ou regeneração natural, com sob coberto sucessionalmente evoluído, não sujeita a mobilizações ou roça recente.

De entre a vegetação presente destacam-se as comunidades endémicas *Tuberario majoris-Stauracanthetum boivinii*, de solos mais pobres, pedregosos, duros e de má drenagem e *Cistetum bourgaeani*, de solos arenosos, bem como *Stauracantho genistoidis-Halimietalia commutati* de matos psamofílicos.

Recorde-se que embora estas formações estejam fora da Rede Natura 2000, sobre elas aplicam-se igualmente as medidas previstas na legislação com vista à conservação das espécies consideradas de interesse comunitário.

3. Omissões e erros

Como fica claro, a avaliação efetuada ao longo do historial de AIA é composta por graves erros e omissões, os quais se perpetuaram ao longo do processo, contaminando-o na tomada de decisão *a posteriori*.

Assim, a diminuta avaliação de impactes, sobre os habitats e a flora, referidos reflete as lacunas identificadas na caracterização da situação de referência, bem como as omissões e erros grosseiros que caracterizam a sua identificação e caracterização.

Considera-se assim que embora a área de implantação do projeto apenas se localize parcialmente em área do Sistema Nacional de Áreas Classificadas (SNAC), e como tal considerada sensível nos termos do RJAIA, esta localiza-se na sua envolvente, pelo que os impactes sobre os valores naturais em causa deveriam ser analisados de forma mais abrangente e aprofundada. Deveria ter-se em consideração o seu valor para a conservação, pela presença de biótopos que albergam habitats conservacionista, conforme consta dos anexos I e II da Diretiva Habitats (92/43/CEE), com transposição para o direito português pelo Decreto-Lei 140/99, de 24 de Abril (diploma das diretivas Aves e Habitats), republicado pelo Decreto-Lei n.º 49/05 de 24 de Fevereiro.

Neste contexto, a análise deveria ter-se focado, desde o início, na afetação de espécies e/ou habitats de valor conservacionista. Não obstante, é por demais evidente que a caracterização da situação de referência e identificação e análise de impactes ignorou deliberadamente a presença de valores com interesse conservacionista, quer ao nível dos habitats, quer das espécies, em particular da flora. Estranhamente, apenas no segundo EIA foi apresentada uma cartografia dos valores naturais, no caso, apenas dos biótopos, nunca tendo sido apresentada uma cartografia de habitats e distribuição de espécies. Mais, apesar de terem decorrido dois processos de AIA, apenas no terceiro, em sede de RECAPE, foi efetuado um levantamento com base em trabalho de campo, o qual foi realizado apenas uma única vez, em outubro, apresentando-se esta altura do ano completa e inusitadamente desadequada para a identificação de flora. A altura mais adequada para a identificação de flora corresponde ao período da primavera - de março a junho.

Talvez por isso não surpreende que da lista eleita apenas tenha sido detetada uma única espécie protegida. Estes resultados demonstram um claro desconhecimento das comunidades vegetais associadas aos biótopos em presença, bem como erros/omissões ao nível da identificação de espécies da flora associadas.

A este respeito, faz-se notar que teria bastado consultar a informação disponível na Internet para identificar outras espécies com estatuto de proteção presentes na área afeta ao projeto, bem como outras classificadas como ameaçadas ao abrigo da Lista Vermelha Flora Vasculares de Portugal Continental (LVF), a saber:

- *Tuberaria globulariifolia* var. *major* Willk. (*Tuberaria major* - Alcár-do-Algarve) - anexo II da Diretiva Habitats, como espécie prioritária, classificada como 'Em Perigo' na Lista LVF.
- *Thymus lotocephalus* G.López & R.Morales (Tomilho-cabeçudo) - anexo II da Diretiva Habitats, como espécie prioritária, classificada como 'Quase Ameaçada' na LVF.
- *Scilla odorata* Link (Jacinto-do-algarve) - anexo IV da Diretiva Habitats, classificada como 'Quase Ameaçada' na LVF.
- *Armeria macrophylla* Boiss. & Reut., classificada como 'Vulnerável na LVF.
- *Thymus albicans* Hoffmanns. & Link, classificada como 'Vulnerável na LVF.
- *Malcolmia triloba* subsp. *gracilima* (Samp.) Franco, classificada como 'Pouco Preocupante' na LVF.

Uma das omissões graves é a ausência de um estudo comparativo com traçados alternativos, que não apresentem estes impactos.

4. Conclusão

Relativamente ao processo em si, e concretamente ao parecer favorável (condicionado) de que este foi objeto em sede de 2º EIA, a ALMARGEM entende que são ignorados alguns aspetos importantes, nomeadamente no que aos sistemas ecológicos (flora e habitats) em presença diz respeito, cuja ausência de qualquer referência contamina as conclusões, as quais acabariam por ser vertidas no Parecer da Comissão e Avaliação (CA). Curiosamente, ambos ignoram algumas das conclusões emanadas da DIA do 1º EIA, promovendo o seu enviesamento.

Assim, é por demais evidente que o EIA apresenta graves lacunas ao nível da identificação, bem como uma manifesta desvalorização, facto que se traduz no desvirtuamento das suas conclusões. Situação que manifestamente não foi tida em conta no Parecer da CA.

Como resultado, ambos apresentam uma manifesta desvalorização dos valores naturais em presença, na área afetada pelo troço inicial da Variante, particularmente ao nível do biótopo pinhal, na medida que se verifica que este alberga valores naturais relevantes de interesse conservacionista, contrariamente ao que é inferido no EIA, nomeadamente habitats e espécies de flora protegidas pelo Regime Jurídico da Rede Natura 2000.

Em face aos factos acima expostos, justifica-se que estas questões sejam apresentadas em sede de Consulta Pública do RECAPE, e no limite numa Queixa Fundamentada à Comissão Europeia - a qual pode ser perfeitamente apresentada desde já, até atendendo a que esta obra está enquadrada no Plano de Recuperação e Resiliência.

5. Bibliografia consultada

- » Subconcessão Algarve Litoral Lanço 2.1.J) EN 125 – Variante De Olhão. Estudo De Impacte Ambiental. Volume I – Resumo Não Técnico. Junho De 2011
- » EN 125 – Circular De Olhão Estudo Prévio Volume IV – Estudo De Impacte Ambiental. Tomo 2 – Relatório Síntese. 2019
- » EN125 – Variante de Olhão -Projeto De Execução. Volume 1 – Relatório Base. Relatório De Conformidade Ambiental Do Projeto De Execução. 2023
- » Carapeto A., Francisco A., Pereira P., Porto M. (eds.). (2020). Lista Vermelha da Flora Vascular de Portugal Continental. Sociedade Portuguesa de Botânica, Associação Portuguesa de Ciência da Vegetação – PHYTOS e Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (coord.). Coleção «Botânica em Português», Volume 7. Lisboa: Imprensa Nacional, 374 pp.

Participação na consulta pública “Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da EN125 – Variante de Olhão”

Na qualidade de proprietária de terrenos afetos ao Trecho-1 (km 0+500), cerca do km 111+600 da EN 125, na zona de Torrejão, venho reforçar a minha posição expressa na Consulta Pública do Estudo Prévio relativamente à Solução A, aprovada na zona do início do projeto da EN125-Circular de Olhão, Bela-Mandil (fig.2 da página 8 do RECAPE):



O P16.2 – RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAL DO PROJETO DE EXECUÇÃO (RECAPE), nas páginas 114-115, refere o seguinte relativamente ao Trecho 1:

No que se refere aos pareceres recebidos dos cidadãos, resumem-se os seguintes aspetos a considerar no presente Projeto:

- *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.*

Na zona de Bela Mandil, foi aprovada a Solução A. Porém, não se prevê a afetação do edificado ou de qualquer valor patrimonial associado à Quinta, sendo ainda garantidos os restabelecimentos de todos os acessos ao local.

Acontece que a solução A no Trecho 1, na zona de implantação da rotunda RT-1, vai obrigar a:

- a) demolição de uma casa no início do caminho rural, que apesar de degradada e não habitada, não está abandonada (artigo matricial U-2198), facto que desvaloriza o prédio em que se insere e inviabiliza qualquer projeto de desenvolvimento numa área de aproximadamente 2,7 ha que irá ficar bastante reduzida;
- b) Dificuldade de acesso aos dois prédios adjacentes ao início do caminho rural, uma vez que a Variante vai ocupar este caminho impedindo a livre circulação entre os prédios do mesmo proprietário, sendo que um deles é uma exploração agrícola com cerca de 8,4 ha, que fica igualmente reduzida e afetada na sua rentabilidade;

- c) impacto negativo em termos de acesso e ruído na habitação situada mais acima junto ao caminho (artigo matricial U-538), habitada e inserida na exploração agrícola referida em b);
- d) impacto negativo em termos de acesso e ruído ao Chalé de Bela Mandil, que apesar de não estar classificado como imóvel de interesse público, é de interesse histórico e cultural, está habitado e é propriedade da família;
- e) impacto negativo na própria estrutura agrária de Reserva Agrícola Nacional (RAN) adjacente ao caminho rural (artigos matriciais R-O1-O2-45 e R-O1-O2-95), assim como no Parque Natural da Rio Formosa (PNRF).

A melhor opção para o Trecho 1 seria a que foi proposta pelo Projeto da Subconcessão Algarve Litoral “Lanço 2.1.j - EN125 – Variante de Olhão”, (alternativa 3), indicada pela linha verde tracejada na imagem (fig. 5 da página 14 do RECAPE), porque:



- a) - apenas afeta uma das estruturas agrárias da RAN e PNRF referidas acima (R-O1-O2-95);
- b) - não implica a demolição de um edificado, desvalorizando ainda mais o prédio em que se insere;
- c) – não tem impacto nas habitações referidas e que se encontram encostadas a este caminho rural, que está também identificado como percurso turístico pedestre;
- d) e, apesar de ir contra as orientações do Regulamento do PNRF que impede a abertura de novas vias e apenas permite o alargamento / beneficiação das existentes, o impacto nas áreas agrícola, de RAN e de PNRF até cerca do km 0+500 é sensivelmente idêntico, tendo em vista o necessário alargamento do caminho rural (não pavimentado) sobre estes terrenos.

Relembro que o caminho rural da Solução A que dá acesso a estes terrenos privados faz parte integrante destas propriedades e só se tornou publico quando, por força de uma das várias requalificações a que a EN125 foi sujeita, o portão e o muro que o limitava e separava estas propriedades da estrada, foram derrubados e nunca repostos pela autarquia. Tanto quanto é do meu conhecimento, não se trata de uma via municipal.

Assim, seguindo a orientação do PNRF de aproveitamento de vias existentes, faria muito mais sentido aproveitar a estrada municipal já existente a partir da EN125, de acordo com a Solução B.

Ultrapassando a questão do impedimento de abertura de novas vias imposta pelo PNRF, não vejo grande diferença na interferência da futura via circular com a área de proteção do PNRF para o Trecho 1 até sensivelmente ao Km 0+500, tanto na Solução A como na Alternativa 3; parecem-me semelhantes.

Em função do até aqui exposto, a justificação descrita no texto do início da página 25 do presente RECAPE, referindo que:

“A secção corrente inicia-se ao km 111+400 da atual EN 125 apresentado o km 0+000 no centro da Rotunda 1, desenvolvendo-se a partir deste ponto no sentido norte, sobrepondo-se ao caminho rural existente que permite o acesso à quinta de Bela Mandil até cerca do km 0+700, de forma a minimizar a afetação de áreas inseridas no Parque Natural da Ria Formosa, o que acontece até cerca do km 0+400”.....

não me faz sentido.

Acresce ainda o facto de, tal como é referido neste RECAPE (página 83), na presente fase de projeto de execução, a área de RAN afetada ter quase duplicado!, quando o pretendido seria minimizá-la:

“Comparativamente com o cenário avaliado no EIA, refere-se que na presente fase de Projeto de Execução, verifica-se um aumento da afetação de áreas da RAN para execução do Projeto. A ocupação estimada em fase de Estudo Prévio de 10,12 ha de áreas da RAN, passou a fixar-se em 19,90 ha (76,36% da área total do Projeto) em fase de Projeto de Execução, correspondente à área que será necessário expropriar para execução do Projeto.”

Luísa Bivar Roseiro

Lisboa, 30 de Agosto de 2023

Participação na consulta pública “Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

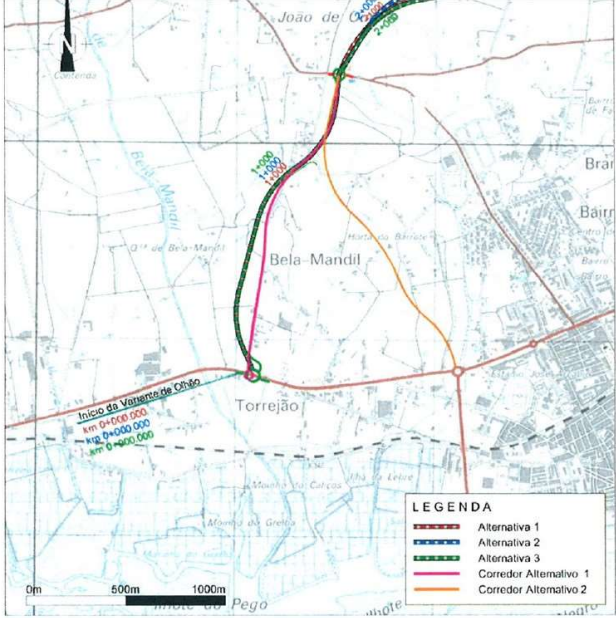
da EN125 - Variante de Olhão”

A consulta pública designada “Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da EN125 - Variante de Olhão” decorre entre o dia 10 e dia 31 de agosto de 2023 (Ver mais informações [aqui](#)). O Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da EN125 será doravante como **relatório** (o documento é o pdf: 013_003-EN125_VO-PE-RECAPE-01).

De acordo com a análise do relatório, que se segue em baixo, a participação é de discordância

Análise do relatório

Texto do Relatório	(Análise)
<p>4.2. ESTUDOS DE VIABILIDADE DE CORREDORES E DE TRAÇADOS DO ESTUDO PRÉVIO</p> <p>(...) Esta situação de aproveitamento de vias existentes, conjugada com as orientações do Regulamento do PNRF que impede a abertura de novas vias e apenas permite o alargamento / beneficiação das existentes, levou assim a que o arranque do projeto, em área do PNRF até sensivelmente ao km 0+500, se fizesse segundo dois traçados alternativos (Solução A e Solução B) que usam para o efeito vias existentes que irradiam da EN125, a poente da rotunda do Torrejão existente: a estrada municipal de Bela Mandil para a Solução B e um caminho não pavimentado a poente desta via, para a Solução A.</p> <p>A Solução B segue a filosofia de desenvolvimento do Corredor Alternativo 1 do anterior processo, embora procedendo ao uso da via existente sem qualquer afetação de casas, situação que ocorria antes, com a afetação da única habitação existente do lado poente da estrada.</p>	<p>Neste longo capítulo estão omissos alguns detalhes do historial e de valores a ter em conta, como impactes sobre o Ordenamento do Território (alteração da ocupação do uso do solo e Reserva Agrícola Nacional, RAN), Ecologia (atendo aos impactes sobre a Mata de Bela-Mandil/Belmonte e os valores naturais em presença, alguns dos quais de reconhecido interesse para a Conservação na Natureza) (presença de Tuberaria major e Ulex sericeus (Tojo-do-Algarve) com estatuto de plantas em perigo e vulneráveis; e um segundo aspeto - a alteração do projeto: deixaram de preconizar a criação de uma nova via, conforme o projeto “LANÇO 2.1.J) EN 125 – VARIANTE DE OLHÃO”, preconizada em 2011, optando por utilizar em grande parte o traçado da via já existente, alteração que continua a afetar parte do PNRF e da referida área florestal, e que pode ainda ser minimizado, já que não foi avaliada quanto aos impactos.</p> <p>. Nota - foi esta alteração que concorreu para uma DIA Favorável Condicionada.</p> <p>No 1º Estudo de Impacte Ambiental (EIA), houve pareceres negativos da Direção Regional da Agricultura e Pescas (DRAP) por não só alienar terrenos à RAN, mas também por aumentar a pressão de construção numa área maior e distante</p>

Texto do Relatório	(Análise)
	<p>da cidade, quando existem hipóteses de traçado mais anexas à cidade, como é o caso do corredor existente a Norte da Rotunda da entrada ponte de Olhão (corredor alternativa 2 identificada na Fig 1 desse 1º EIA.</p>  <p>Figura 1 – Esboço corográfico dos Corredores Alternativos</p> <p>O Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF) também chumbou por invasão da Reserva Ecológica Nacional (REN) e por o traçado não se sobrepôr a estradas já existentes, mas sim a caminhos (vulgo caminhos de cabras, hoje percursos pedestres – objeto de promoção turística do Concelho). Ora estes factos continuam a ocorrer com este traçado e parece-nos que a emenda foi pior que o soneto.</p>
<p>5.4 SECÇÃO CORRENTE (pág. 25) (41 do pdf)</p> <p>1) A secção corrente inicia-se ao km 111+400 da atual EN 125 apresentado o km 0+000 no centro da Rotunda 1, desenvolvendo-se a partir deste ponto no sentido norte, sobrepondo-se ao caminho rural existente que permite o acesso à quinta de Bela Mandil até cerca do km 0+700, de forma a minimizar a afetação de áreas inseridas no Parque Natural da Ria Formosa, o que acontece até cerca do km 0+400.</p>	<p>Esta inflexão e afastamento do caminho existente deveria ser a maior possível de forma a cortar o menos possível a paisagem afeta do Parque Natural da Ria Formosa a ponte e, onde se insere o Caminho Pedestre “Caminho da água”, onde foram investidos dinheiros públicos.</p>
<p>2) Após o km 0+700 o traçado inflete para nordeste até ao km 1+300 onde encontra a rotunda 2.</p>	<p>Nesta inflexão não se percebe porquê o traçado passa exatamente por cima de um poço. Entre o km 0+0800 e o 0+875.</p>

Texto do Relatório	(Análise)																								
<p>5.14 ALTERAÇÕES DE TRAÇADO AO APRESENTADO EM FASE DE ESTUDO PRÉVIO (pág. 41) (57 do pdf)</p> <p>No quadro 10 referem e justificam as alterações milimétricas ao traçado inicial desta versão da variante.</p> <div data-bbox="209 510 767 792" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; font-size: small;">Quadro 10 - Alterações de traçado efetuadas ao projeto apresentado na Fase de Estudo Prévio</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">Alteração</th> <th style="width: 20%;">Localização</th> <th style="width: 25%;">Alteração</th> <th style="width: 45%;">Justificação</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Toda a extensão do traçado da pista via</td> <td>Realizar a ripagem em resposta ao nível de detalhe dos elementos base (topografia e cadastro das infraestruturas existentes)</td> <td>Ajuste a todos as parcelas/obediências existentes, segundo os níveis orgânicos de drenagem previstos, e das infraestruturas existentes ou futuras (redes de ETV, de CDR) e recomendações da DA.</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Reborda 1</td> <td>Ripagem da reborda para norte.</td> <td>Melhorar a ligação dos vãos de forma a serem mais ortogonais e com o alinhamento a definido nos planos.</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Pl 0+300 a 0+300</td> <td>Ripagem do traçado para nascente.</td> <td>Aproveitamento parcial do caminho existente e melhoria a ligação do Parque Natural da Ria Formosa.</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Pl 0+400 a 0+750</td> <td>Introdução de caminho paralelo (Reabilitamento 2) para garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente</td> <td>Garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Pl 0+750 a 1+300</td> <td>Ripagem do traçado para sul</td> <td>Compatibilização do traçado, em função dos levantamentos topográficos e cadastrais permitindo manter as características</td> </tr> </tbody> </table> </div>	Alteração	Localização	Alteração	Justificação	1	Toda a extensão do traçado da pista via	Realizar a ripagem em resposta ao nível de detalhe dos elementos base (topografia e cadastro das infraestruturas existentes)	Ajuste a todos as parcelas/obediências existentes, segundo os níveis orgânicos de drenagem previstos, e das infraestruturas existentes ou futuras (redes de ETV, de CDR) e recomendações da DA.	2	Reborda 1	Ripagem da reborda para norte.	Melhorar a ligação dos vãos de forma a serem mais ortogonais e com o alinhamento a definido nos planos.	3	Pl 0+300 a 0+300	Ripagem do traçado para nascente.	Aproveitamento parcial do caminho existente e melhoria a ligação do Parque Natural da Ria Formosa.	4	Pl 0+400 a 0+750	Introdução de caminho paralelo (Reabilitamento 2) para garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente	Garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente	5	Pl 0+750 a 1+300	Ripagem do traçado para sul	Compatibilização do traçado, em função dos levantamentos topográficos e cadastrais permitindo manter as características	<p>Neste projeto escolhem o traçado em cima de uma via existente, porque tem que ser, mas afinal... não é uma via existente mas sim um percurso pedestre existente a conservar! E muito bem! porque é muito utilizado, é um recurso de promoção turística e cuja marcação e promoção foi um projeto financiado pela União Europeia. Esta situação é inaceitável, o relatório contradiz-se, pois afirma que sobrepõe a estrada ao caminho dizendo simultaneamente que o conserva.</p> <p><i>“o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense”</i> (fonte: Sul Informação 18 de Março de 2019).</p> <p>Este território presta vários serviços e está a ser destruído por uma falsa solução!</p>
Alteração	Localização	Alteração	Justificação																						
1	Toda a extensão do traçado da pista via	Realizar a ripagem em resposta ao nível de detalhe dos elementos base (topografia e cadastro das infraestruturas existentes)	Ajuste a todos as parcelas/obediências existentes, segundo os níveis orgânicos de drenagem previstos, e das infraestruturas existentes ou futuras (redes de ETV, de CDR) e recomendações da DA.																						
2	Reborda 1	Ripagem da reborda para norte.	Melhorar a ligação dos vãos de forma a serem mais ortogonais e com o alinhamento a definido nos planos.																						
3	Pl 0+300 a 0+300	Ripagem do traçado para nascente.	Aproveitamento parcial do caminho existente e melhoria a ligação do Parque Natural da Ria Formosa.																						
4	Pl 0+400 a 0+750	Introdução de caminho paralelo (Reabilitamento 2) para garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente	Garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente																						
5	Pl 0+750 a 1+300	Ripagem do traçado para sul	Compatibilização do traçado, em função dos levantamentos topográficos e cadastrais permitindo manter as características																						
<p>6.2 Geologia</p> <p>Na pag. 55 (71 do pdf 013_003-EN125_VO-PE-RECAPE-01-0)</p> <p>Foram ainda identificadas várias captações privadas na área de estudo, com base na informação fornecida pela APA, no âmbito do presente RECAPE, cuja representação se apresenta no Desenho RECAPE-EN125_VO-16 do Volume 3. Porém, refere-se que não se prevê a afetação de qualquer captação pela construção da Variante.</p>	<p>Neste desenho são ignoradas as várias noras existentes no local, pelo que a conclusão de que não é afetada nenhuma captação por este projeto é errada. Existem vários desenhos oficiais nos quais constam os poços/noras. O Património cultural e local deverá ser preservado, não é o caso com este projeto.</p>																								

6.6 Sistemas Ecológicos

6.6.1 Metodologia

Na zona enquadrante, existem várias espécies raras, ameaçadas e protegidas pelos Anexos II ou IV da Directiva Habitats, cuja presença se consideraria possível na área de estudo, antes da realização do trabalho de campo, ponderando a sua localização, os solos e os habitats existentes e o habitat descrito na bibliografia da especialidade (Coutinho, 1930; Flora-On: Flora de Portugal Interactiva, 2014; entre outros). São elas:

Plantas criticamente em perigo

- *Helianthemum cinereum* subsp. *rotundifolium* - Sargacinho-do-barrocal;

Plantas em perigo

- *Tuberaria major* - Alcár-do-Algarve, protegido pelo anexo II da Directiva Habitats, como espécie prioritária;
- *Klasea flavescens* subsp. *mucronata* - Serrátula-rosada-do-barrocal;
- *Lavatera triloba* subsp. *triloba* - Malva-peganhenta;
- *Plantago algarbiensis* - Diabelha-do-Algarve, também protegido pelo anexo II da Directiva Habitats;

Vulneráveis

- *Centaurea occasus* - Centáurea-do-barrocal;
- *Crucianella latifolia* - Granza-maior;
- *Ranunculus macrophyllus* - Ranúnculo-de-folha-grande;
- *Ulex subsericeus* (Tojo);

Quase ameaçadas

- *Thymus lotocephalus* (Tomilho-cabeçudo), também protegido pelo anexo II da Directiva Habitats, como espécie prioritária;
 - *Scilla odorata* (Jacinto-do-algarve), também protegido pelo anexo IV da Directiva Habitats.
- Sem prejuízo de verificar a presença de outras espécies protegidas ou ameaçadas, as plantas listadas **foram procuradas com especial detalhe, nos locais e habitats onde a sua presença seria menos improvável.**

Na identificação dos habitats naturais classificados no anexo I da Directiva 92/43/CEE (Directiva Habitats), utilizaram-se os critérios constantes do Plano Sectorial da Rede Natura 2000 (ICN, 2005).

No que respeita à fauna, o EIA indica a pobreza faunística do local. Neste contexto, foi

Depois de apresentados os resultados da análise efetuada no campo, não há referência à presença de nenhuma espécie de fauna. Fazendo parecer que não existem ou não interessam e que este projeto não tem impactos a esse nível. Será necessário demonstrar o que se encontrou de facto.

Não está indicado neste relatório se foi tida em conta a sazonalidade da presença de algumas espécies de aves, como por exemplo as águias que se observam muito no Verão, ou a garça real que aparece na primavera.

Esta zona tem charcos temporários onde chegam a nidificar patos reais em anos de pluviosidade intensa.

Por exemplo anexamos uma coletânea de imagens captadas no local ao longo do tempo.(anexo1-fotos)

Texto do Relatório	(Análise)
<p>analisada a tipologia do coberto e dos habitats disponíveis para a fauna, e a possibilidade de ocorrência de espécies ameaçadas, cruzando com a análise efetuada no campo.</p> <p>Como área de estudo foi considerada uma faixa de 50m em torno do traçado.</p>	
<p>6.6.3 Discussão e recomendações</p> <p>A presença de uma população de <i>Ulex sericeus</i> (Tojo-do-Algarve) é muito relevante, porque esta espécie encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de “Vulnerável”. Trata-se de um endemismo de distribuição geográfica muito restrita, exclusivo das areias do Sotavento algarvio e de uma pequena faixa arenosa do litoral andaluz, na região de Huelva. Na área adjacente ao projeto, ocorre no início do traçado, maioritariamente em subcoberto de pinhal, mas não só. A conservação das populações assinaladas neste estudo é muito relevante. De acordo com a Lista Vermelha da Flora Vasculare de Portugal Continental, esta planta está sujeita a fortes pressões resultantes da expansão urbana e agrícola, que foram responsáveis pela destruição direta de núcleos populacionais e pela fragmentação da área de habitat favorável. A presença desta planta constitui o aspeto mais relevante da área de estudo, conferindo pertinência às recomendações da DIA. Neste contexto, sugere-se que seja evitada a afetação das áreas assinaladas na Figura 14, devendo constituir uma área condicionada à localização de estaleiros e percursos, conforme representado no Desenho RECAPE-EN125_VO-16, constante do Volume 3 – Peças Desenhadas.</p>	<p>Com uma argumentação labiríntica sobre a existência de plantas que seriam de proteger, mas estando o solo degradado, não vale o estatuto de proteção, e em vez de recuperação e resiliência do valor existente, passa-se uma estrada em cima!!! Não sendo apresentados quaisquer resultados de ocorrências. Por fim, o relatório e os resultados da análise ecológica ao terreno indicam que, existe sim, uma espécie que faz condicionar o traçado, mas na realidade não condicionam o traçado. A presença de uma mancha significativa de <i>Ulex Subsericeus</i>, apenas <u>condiciona os trabalhos da construção da estrada mas esta não deixa de cortar a mancha</u>, (traçado esse que podia ser desviado) para o qual apresentam um mapa com a mancha da sua distribuição a ser literalmente cortada ao meio. Esta mancha, numa cuidadosa análise do terreno seria possível ser contornada. Conforme sugestão a tracejado sobre essa mesma imagem:</p>

Texto do Relatório	(Análise)
 <p>Imagem 1- sugestão para contornar a mancha de Ulex Subsericeus</p>	<p>No que respeita aos resultados sobre a fauna, é pobre a descrição dos resultados o que indica que provavelmente não foi efetuado levantamento relevante, uma vez que não foram indicadas as espécies presentes, sejam elas portadoras de estatuto de proteção ou não. Existem no local ouriços, camaleões, sardões, algumas águias e ocorrência de raposas.</p> <p>Não é indicada a metodologia da análise efetuada no campo. São apresentados argumentos para a preservação dos habitats e dos biótopos favoráveis à existência de fauna sensível, onde se refere a proximidade das rodovias e de localidades como causas do seu desaparecimento.</p>
<p>Resultados [...] 6.6.2</p> <p>Relativamente às condicionantes supracitadas, a área em análise apresenta as seguintes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Encontra-se sujeita a níveis de ocupação humana elevados, devido à proximidade das localidades de Olhão, Brancanes, Piães e Montemor, devido à edificação dispersa, e à proximidade de várias rodovias, salientando-se a EN 125, EN 2-6 e M 516-3; • As áreas urbanizadas, assim como as rodovias, constituem barreiras geográficas relevantes que determinam algum isolamento dos habitats naturais. Por este motivo, a área encontra-se isolada de outras áreas de habitat terrestre favorável, o que determina o fracionamento das populações de espécies animais não voadoras e, eventualmente, a sua extinção; 	<p>Relativamente ao 1º troço, omite-se a via de comunicação que é a ribeira de bela mandil que serve de corredor de contacto com outros habitats terrestres favoráveis que existem a Norte e a Sul da zona em questão, e assim duplamente se subvaloriza o impacto negativo da estrada, que será mais uma barreira à comunicação do habitat – ribeira, com a área que a estrada vai isolar a nascente, que quanto menor for, menor será o impacto, tanto assim é, que a melhor opção ecologicamente falando e segundo os pareceres do ICNF e da DRAP, numa fase anterior, seria a da hipótese que fazia esta variante sobrepor-se à estrada da sul betão.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • O coberto vegetal encontra-se muito degradado, como foi explicado; 	<p>Seria urgente regenerar o coberto vegetal, e não dar-lhe a extrema unção e enterrá-lo no alcatrão! Com mais valias óbvias e indo de encontro à Lei do Restauo da Natureza aprovada em Junho de 2022 pela Comissão europeia que surge para contribuir para a recuperação a longo prazo da natureza danificada em todas as zonas terrestres e marítimas da UE e para alcançar os objetivos da UE em matéria de clima e biodiversidade.</p>

Texto do Relatório	(Análise)
<p>• Não existem habitats raros, que suportem espécies raras, estenobióticas.</p> <p>Este contexto indica o baixo valor das zoocenoses, como aliás se torna claro, com a leitura do Relatório de Síntese do EIA. Este facto indica que também que não se perspectiva a ocorrência de mortalidade significativa de fauna selvagem, como, aliás, é regra em áreas essencialmente urbanas e suburbanas.</p>	<p>A zona mais sensível é a do primeiro troço, e esta, não é, até ao momento, nem urbana nem sub urbana. Existem ao longo do percurso e nos terrenos adjacentes ouriços, camaleões, sardões, algumas águias, populações consideráveis de lebres, coelhos, perdizes e ocorrência de raposas. Com construção desta estrada reservada exclusivamente ao tráfego motorizado e acessíveis apenas por nós de ligação ficará com um estatuto de sub urbano, retirando-lhe o valor ecológico, rural, paisagístico e turístico que tem. De acordo com o princípio de precaução, e uma vez que não é claro com a seguinte frase “não se perspectiva a ocorrência de mortalidade significativa de fauna selvagem”, gostaria que fosse clarificado se houve um estudo sobre a mortalidade da fauna selvagem, e exigimos que sejam apresentadas as estimativas de mortalidade por espécie!</p>

No ponto 6.9.2 Condicionantes, Servidões e Restrições de Utilidade Pública

(...)Quando se referem às captações de água que existem mas não são afetadas

Captações de Água Subterrâneas

Para a área de estudo e com base na informação da APA/ARH Algarve, destaca-se a presença de numerosas captações subterrâneas, associadas a áreas agrícolas e áreas periurbanas, mas que não são afetadas pelo traçado da Variante (ver Desenho RECAPE-EN125_VO-16 Carta de Condicionantes). este desenho não consta de lista de peças desenhadas, ou é dos ficheiros que não encontram para ser que tem problemas de qualquer forma aqui fica uma imagem de nora

Existem ainda duas captações identificadas para abastecimento público e sem área de proteção publicada, a cerca de 500/600 m para sul do Projeto, e que correspondem às captações municipais que constam da Carta de Condicionamentos Especiais do PDM, de reserva para situações pontuais (JK3 – Brejo e JK5 - Brancanas).

No concelho de Oihão, o abastecimento de água para consumo humano é feito a partir da albufeira de Beliche. As captações anteriormente utilizadas pelo concelho, para o abastecimento público, e que são as acima referidas, constituem presentemente reservas para situações pontuais.

Até parece que a visita detalhada ao local não ocorreu, já que o traçado se faz exatamente por cima de uma nora. Ou seja, os técnicos que instalaram as estacas do traçado, e o arquiteto paisagista que fez o reconhecimento do mesmo não registaram esta ocorrência?




Imagem 2 (10-01-2023) – a sudeste da nora estaca 0+800, demonstração de que o traçado está por cima de uma captação de água.



Imagem 3 (10-01-2023) – a noroeste da nora estaca 0+875 demonstração de que o traçado está por cima de uma captação de água

Esta afetação condicionante é também fácil de contornar e vai também evitar impactar a mancha de Ulex Subsericeus, conforme imagem 4 que se segue.

É também omitido o impacto no processo de infiltração nos aquíferos, numa época em que a escassez de água é já por demais evidente, e numa zona que já está afetada pelos erros do passado, nomeadamente pela existência de uma lixeira municipal subterrada na zona da Sulbetão.

Texto do Relatório	(Análise)
	 <p>Imagem 4 – sugestão para contornar a captação de água e a mancha de pinhal e Ulex Subsericeus, que desvia o traçado para realmente uma via existente (estrada da Sul betão).</p>
6.8 COMPONENTE SOCIAL	<p>Há pastoreio e caça nesta paisagem, além dos percursos pedestres percorridos por caminhantes, turistas, ciclistas e atletas. Estes fatores são omissos neste capítulo.</p>
(sem qualquer secção nem texto específica)	<p>Também não se apresenta neste relatório, nenhuma análise de vias de transporte existentes, percursos mais frequentados nem necessidades de investimento em transportes públicos, ou seja, investimento na redução de utilização de transporte próprio que em vez de ser relevada a sua importância é ocultada deste processo. Além de se omitir estudo sobre utilização da Via do Infante que era SCUT e passou a ser paga e que esse facto trouxe e traz mais tráfego para a EN125.</p>

Conclusão

A construção da EN125 variante de Olhão:

- Ao contrário do indicado no relatório afeta a captação de água, num local pelo menos no 1º troço; é provável que nos seguintes também pois a carta utilizada para verificação de existência de captações e água apenas considera um tipo de captação de água - os furos e omite os poços (também designados por noras nesta região);
- O relatório evidencia a existência de uma espécie - presença de uma população de *Ulex sericeus* (Tojo-do-Algarve) que é muito relevante, porque esta espécie encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de "Vulnerável". **As espécies de flora a proteger, não se salvaguardam apenas com a atenção à localização dos estaleiros e aterros durante a sua construção, podem ser salvaguardadas com ajustes no traçado, principalmente no 1º troço. Sobre o qual se sugere a seguinte alteração a partir do km 0+0400**



Porque:

- se salvaguarda melhor o caminho pedestre existente
- evita-se a razia a 3 núcleos habitacionais (0+500; 0+650; 0+750)
- evita-se passar por cima de um poço que se encontra entre o ponto 0+800 e o 0+875;
- evita-se cortar o pinhal ao meio e a mancha de *Ulex Subsericeus*, onde habitam lebres, cucos, rolas, cobras, ouriços, camaleões, piscos, perdizes e etc.
- **coincide com as recomendações das entidades consultadas relativamente à fase de opção para o traçado A ou B, uma vez que a opção ideal não pôde ser posta em execução, há que minorar os impactos do traçado escolhido.**
A questão da “obrigatoriedade” de coincidir com um via existente deve ser medida, porque pelo que se verifica essa premissa não defende valores ecológicos nem agrícolas nem sociais quando confrontada com a realidade no terreno, e quando essa mesma via é ela própria um valor a preservar.
“o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense.” (Sul Informação 18 de Março de 2019).
- E porque, ao percorrer esses 1000 metros do primeiro troço, é fácil concluir que a partir dos 400 metros, existe uma alternativa ao caminho que é um desvio que vai encontrar a estrada alcatroada da SulBetão, já fora da zona residencial reduzindo a área que se isola de habitat favorável à existência de espécies selvagens e maior existência de biodiversidade, logo reduzindo o impacte negativo desta estrada. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos.

Nesta conclusão surge uma questão, porque é que deixaram de estar em cima da mesa as hipóteses estudadas na primeira abordagem? (projecto rodoviário do Lanço 2.1.j) EN125 – Variante a Olhão, em fase de Projecto de Execução) integrado na Subconcessão do Algarve Litoral, adjudicada pelas Estradas de Portugal, S.A. ao GR – Grupo Rodoviário Algarve Litoral. É que a emenda foi pior que o soneto. E mais uma vez parece que há um imenso desperdício de horas de trabalho, em princípio qualificado, de elaboração de projetos e estudos de viabilidades, todos eles despendendo recursos e com uma certa energia que também se traduz em emissões de carbono.

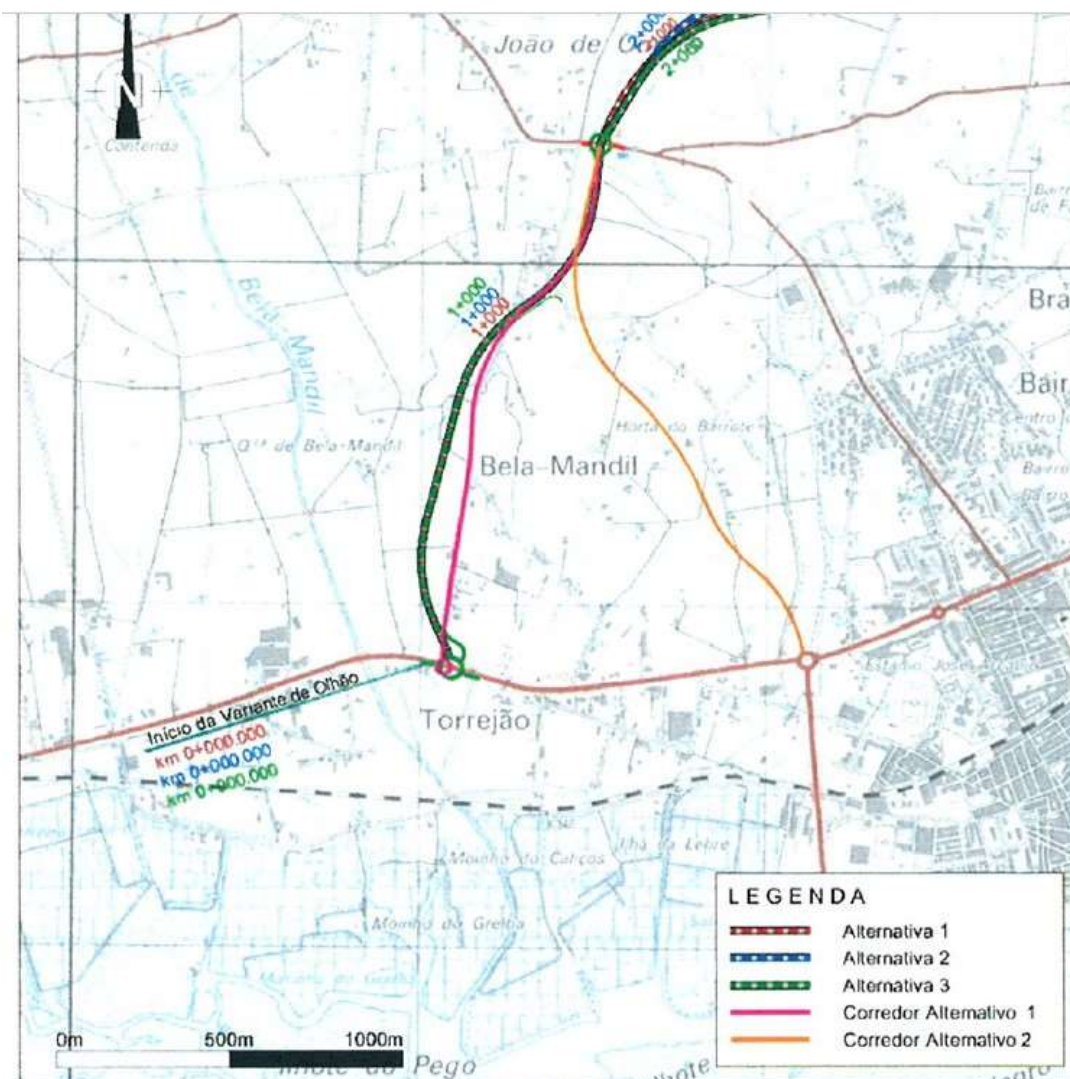


Figura 1 – Esboço corográfico dos Corredores Alternativos

Figura 1 do EIA de 2011 onde se verifica que a Alternativa 3 não se sobrepunha ao percurso pedestre nem às captações de água nem fazia tangente a nenhum núcleo habitacional e não afetava o pinhal da forma desventrante que afeta a solução agora preconizada.

Não podemos deixar de referir que contrariamente ao indicado vai existir muita mortalidade de afastamento de fauna selvagem. Não havendo estudos e trabalho de campo no levantamento das populações existentes de fauna e flora, não será possível medir o impacto desta obra e desta estrada.

A subvalorização dos recursos naturais existentes e do seu serviço à natureza da qual fazemos parte enviesa e corrompe a história do processo. Desresponsabilizando assim, os autores de tanto texto.

A caça e o pastoreio vão ser bastantes afetados.

Assim como, o turismo na sua vertente de turismo da natureza pelos percursos pedestres e cicláveis.

Compromete-se a Reserva Agrícola.

Compromete-se o futuro.

Numa época em que está demais demonstrado o risco e a vulnerabilidade das populações sem autonomia alimentar, em que está demonstrado o enorme contributo do transporte de alimentos para a pegada carbónica, aliena-se mais parcelas da reserva agrícola, para a construção de uma estrada que se apresenta como solução para a redução da emissão de carbono. Comprometendo o futuro objetivo de maior autonomia das populações locais.

É o Algarve e Olhão em particular, a contrariar todas as tendências no que diz respeito à mobilidade à produção local de alimentos, e dimensão humana das cidades.







Participação na consulta pública “Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

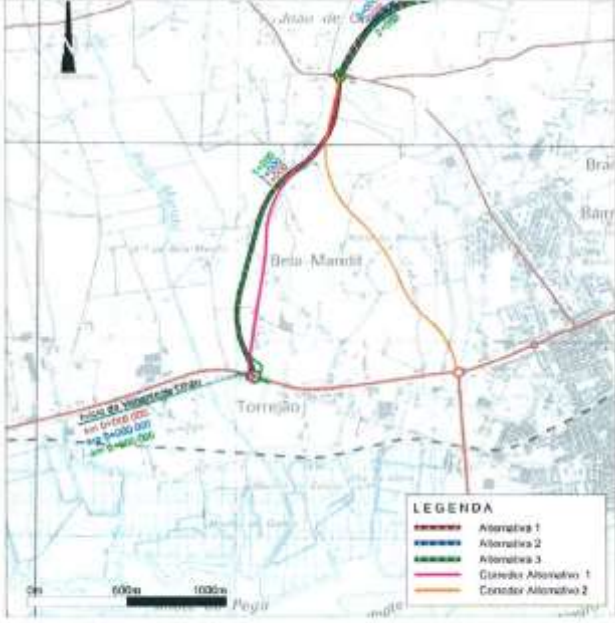
da EN125 - Variante de Olhão”

O Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da EN125 será doravante como **relatório** (o documento é o pdf: 013_003-EN125_VO-PE-RECAPE-01).

De acordo com a análise do relatório, que se segue em baixo, a participação é de **discordância**

Análise do relatório

Texto do Relatório	(Análise)
<p>4.2. ESTUDOS DE VIABILIDADE DE CORREDORES E DE TRAÇADOS DO ESTUDO PRÉVIO</p> <p>(...) Esta situação de aproveitamento de vias existentes, conjugada com as orientações do Regulamento do PNRF que impede a abertura de novas vias e apenas permite o alargamento / beneficiação das existentes, levou assim a que o arranque do projeto, em área do PNRF até sensivelmente ao km 0+500, se fizesse segundo dois traçados alternativos (Solução A e Solução B) que usam para o efeito vias existentes que irradiam da EN125, a poente da rotunda do Torrejão existente: a <u>estrada municipal de Bela Mandil</u> para a Solução B e um caminho não pavimentado a poente desta via, para a Solução A.</p> <p>A Solução B segue a filosofia de desenvolvimento do Corredor Alternativo 1 do anterior processo, embora procedendo ao uso da via existente sem qualquer afetação de casas, situação que ocorria antes, com a afetação da única habitação existente do lado poente da estrada.</p>	<p>Neste longo capítulo estão omissos alguns detalhes do historial e de valores a ter em conta, como impactes sobre o Ordenamento do Território (alteração da ocupação do uso do solo e Reserva Agrícola Nacional, RAN), Ecologia (atendo aos impactes sobre a Mata de Bela-Mandil/Belmonte e os valores naturais em presença, alguns dos quais de reconhecido interesse para a Conservação na Natureza) (presença de Tuberaria major e Ulex sericeus (Tojo-do-Algarve) com estatuto de plantas em perigo e vulneráveis; e um segundo aspeto - a alteração do projeto: deixaram de preconizar a criação de uma nova via, conforme o projeto “LANÇO 2.1.J) EN 125 – VARIANTE DE OLHÃO”, preconizada em 2011, optando por utilizar em grande parte o traçado da via já existente, alteração que continua a afetar parte do PNRF e da referida área florestal, e que pode ainda ser minimizado, já que não foi avaliada quanto aos impactos.</p> <p>. Nota - foi esta alteração que concorreu para uma DIA Favorável Condicionada.</p> <p>No 1º Estudo de Impacte Ambiental (EIA de 2011), houve pareceres negativos da Direção Regional da Agricultura e Pescas (DRAP) por: não só alienar terrenos à RAN, mas também por aumentar a pressão de construção numa área maior e distante da cidade, quando existem hipóteses de traçado mais anexas à cidade, como é o caso do corredor existente a Norte da Rotunda</p>

Texto do Relatório	(Análise)
	<p>da entrada poente de Olhão (corredor alternativa 2 identificada na Fig 1 desse 1º EIA.</p>  <p>Figura 1 – Esboço corográfico dos Corredores Alternativos.</p> <p>O Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF) também chumbou por invasão da Reserva Ecológica Nacional (REN) e por o traçado não se sobrepor a estradas já existentes, mas sim a caminhos (vulgo caminhos de cabras, hoje percursos pedestres – objeto de promoção turística do Concelho). Ora estes factos continuam a ocorrer com este traçado e parece-nos que a emenda foi pior que o soneto.</p>
<p>5.4 SECÇÃO CORRENTE (pág. 25) (41 do pdf) 1) A secção corrente inicia-se ao km 111+400 da atual EN 125 apresentado o km 0+000 no centro da Rotunda 1, desenvolvendo-se a partir deste ponto no sentido norte, sobrepondo-se ao caminho rural existente que permite o acesso à quinta de Bela Mandil até cerca do km 0+700, de forma a minimizar a afetação de áreas inseridas no Parque Natural da Ria Formosa, o que acontece até cerca do km 0+400.</p>	<p>Esta inflexão e afastamento do caminho existente deveria ser a maior possível de forma a cortar o menos possível a paisagem afeta do Parque Natural da Ria Formosa a poente e, onde se insere o Caminho Pedestre “Caminho da água”, onde foram investidos dinheiros públicos.</p>
<p>2) Após o km 0+700 o traçado inflete para nordeste até ao km 1+300 onde encontra a rotunda 2.</p>	<p>Nesta inflexão não se percebe porquê o traçado passa exatamente por cima de um poço. Entre o km 0+0800 e o 0+875.</p>

Texto do Relatório	(Análise)																								
<p>5.14 ALTERAÇÕES DE TRAÇADO AO APRESENTADO EM FASE DE ESTUDO PRÉVIO (pág. 41) (57 do pdf)</p> <p>No quadro 10 referem e justificam as alterações milimétricas ao traçado inicial desta versão da variante.</p> <div data-bbox="209 510 767 792" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; font-size: small;">Quadro 10 - Alterações de traçado efetuadas ao projeto apresentado na Fase de Estudo Prévio</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">Alteração</th> <th style="width: 20%;">Localização</th> <th style="width: 30%;">Alteração</th> <th style="width: 40%;">Justificação</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Toda a extensão do traçado da pista via</td> <td>Realizar a ligação em resposta ao nível de detalhe dos elementos base (topografia e cadastro das infraestruturas existentes)</td> <td>Ajuste a todos as parcelas/obstações existentes, dentro dos níveis exigidos de drenagem previstos, e das infraestruturas existentes ou futuras (instalações TV de CDR) e recomendações da DLR.</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Reborda 1</td> <td>Ripagem da reborda para norte.</td> <td>Melhorar a ligação dos vãos de forma a serem mais ortogonais e com o alinhamento a definido nos planos.</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Pl 0+300 a 0+300</td> <td>Ripagem do traçado para nascente.</td> <td>Aproveitamento parcial do caminho existente e melhoria a ligação do Parque Natural da Ria Formosa.</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Pl 0+400 a 0+750</td> <td>Introdução de caminho paralelo (Reabilitamento 2) para garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente</td> <td>Garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Pl 0+750 a 1+300</td> <td>Ripagem do traçado para sul</td> <td>Caracterização do traçado, em função dos levantamentos topográficos e cadastrais permitindo manter as características</td> </tr> </tbody> </table> </div>	Alteração	Localização	Alteração	Justificação	1	Toda a extensão do traçado da pista via	Realizar a ligação em resposta ao nível de detalhe dos elementos base (topografia e cadastro das infraestruturas existentes)	Ajuste a todos as parcelas/obstações existentes, dentro dos níveis exigidos de drenagem previstos, e das infraestruturas existentes ou futuras (instalações TV de CDR) e recomendações da DLR.	2	Reborda 1	Ripagem da reborda para norte.	Melhorar a ligação dos vãos de forma a serem mais ortogonais e com o alinhamento a definido nos planos.	3	Pl 0+300 a 0+300	Ripagem do traçado para nascente.	Aproveitamento parcial do caminho existente e melhoria a ligação do Parque Natural da Ria Formosa.	4	Pl 0+400 a 0+750	Introdução de caminho paralelo (Reabilitamento 2) para garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente	Garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente	5	Pl 0+750 a 1+300	Ripagem do traçado para sul	Caracterização do traçado, em função dos levantamentos topográficos e cadastrais permitindo manter as características	<p>Neste projeto escolhem o traçado em cima de uma via existente, porque tem que ser, mas afinal... não é uma via existente mas sim um percurso pedestre existente a conservar! E muito bem! porque é muito utilizado, é um recurso de promoção turística e cuja marcação e promoção foi um projeto financiado pela União Europeia. Esta situação é inaceitável, o relatório contradiz-se, pois afirma que sobrepõe a estrada ao caminho dizendo simultaneamente que o conserva.</p> <p><i>“o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense”</i> (fonte: Sul Informação 18 de Março de 2019).</p> <p>Este território presta vários serviços e está a ser destruído por uma falsa solução!</p>
Alteração	Localização	Alteração	Justificação																						
1	Toda a extensão do traçado da pista via	Realizar a ligação em resposta ao nível de detalhe dos elementos base (topografia e cadastro das infraestruturas existentes)	Ajuste a todos as parcelas/obstações existentes, dentro dos níveis exigidos de drenagem previstos, e das infraestruturas existentes ou futuras (instalações TV de CDR) e recomendações da DLR.																						
2	Reborda 1	Ripagem da reborda para norte.	Melhorar a ligação dos vãos de forma a serem mais ortogonais e com o alinhamento a definido nos planos.																						
3	Pl 0+300 a 0+300	Ripagem do traçado para nascente.	Aproveitamento parcial do caminho existente e melhoria a ligação do Parque Natural da Ria Formosa.																						
4	Pl 0+400 a 0+750	Introdução de caminho paralelo (Reabilitamento 2) para garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente	Garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente																						
5	Pl 0+750 a 1+300	Ripagem do traçado para sul	Caracterização do traçado, em função dos levantamentos topográficos e cadastrais permitindo manter as características																						
<p>6.2 Geologia</p> <p>Na pag. 55 (71 do pdf 013_003-EN125_VO-PE-RECAPE-01-0)</p> <p>Foram ainda identificadas várias captações privadas na área de estudo, com base na informação fornecida pela APA, no âmbito do presente RECAPE, cuja representação se apresenta no Desenho RECAPE-EN125_VO-16 do Volume 3. Porém, refere-se que não se prevê a afetação de qualquer captação pela construção da Variante.</p>	<p>Neste desenho são ignoradas as várias noras existentes no local, pelo que a conclusão de que não é afetada nenhuma captação por este projeto é errada. Existem vários desenhos oficiais nos quais constam os poços/noras. O Património cultural e local deverá ser preservado, não é o caso com este projeto.</p>																								

6.6 Sistemas Ecológicos

6.6.1 Metodologia

Na zona enquadrante, existem várias espécies raras, ameaçadas e protegidas pelos Anexos II ou IV da Directiva Habitats, cuja presença se consideraria possível na área de estudo, antes da realização do trabalho de campo, ponderando a sua localização, os solos e os habitats existentes e o habitat descrito na bibliografia da especialidade (Coutinho, 1930; Flora-On: Flora de Portugal Interactiva, 2014; entre outros). São elas:

Plantas criticamente em perigo

- *Helianthemum cinereum* subsp. *rotundifolium* - Sargacinho-do-barrocal;

Plantas em perigo

- *Tuberaria major* - Alcár-do-Algarve, protegido pelo anexo II da Directiva Habitats, como espécie prioritária;
- *Klasea flavescens* subsp. *mucronata* - Serrátula-rosada-do-barrocal;
- *Lavatera triloba* subsp. *triloba* - Malva-peganhenta;
- *Plantago algarbiensis* - Diabelha-do-Algarve, também protegido pelo anexo II da Directiva Habitats;

Vulneráveis

- *Centaurea occasus* - Centáurea-do-barrocal;
- *Crucianella latifolia* - Granza-maior;
- *Ranunculus macrophyllus* - Ranúnculo-de-folha-grande;
- *Ulex subsericeus* (Tojo);

Quase ameaçadas

- *Thymus lotocephalus* (Tomilho-cabeçudo), também protegido pelo anexo II da Directiva Habitats, como espécie prioritária;
 - *Scilla odorata* (Jacinto-do-algarve), também protegido pelo anexo IV da Directiva Habitats.
- Sem prejuízo de verificar a presença de outras espécies protegidas ou ameaçadas, as plantas listadas **foram procuradas com especial detalhe, nos locais e habitats onde a sua presença seria menos improvável.**

Na identificação dos habitats naturais classificados no anexo I da Directiva 92/43/CEE (Directiva Habitats), utilizaram-se os critérios constantes do Plano Sectorial da Rede Natura 2000 (ICN, 2005).

No que respeita à fauna, o EIA indica a pobreza faunística do local. Neste contexto, foi

Depois de apresentados os resultados da análise efetuada no campo, não há referência à presença de nenhuma espécie de fauna. Fazendo parecer que não existem ou não interessam e que este projeto não tem impactos a esse nível. Será necessário demonstrar o que se encontrou de facto.

Não está indicado neste relatório se foi tida em conta a sazonalidade da presença de algumas espécies de aves, como por exemplo as águias que se observam muito no Verão, ou a garça real que aparece na primavera.

Esta zona tem charcos temporários onde chegam a nidificar patos reais em anos de pluviosidade intensa.

Por exemplo anexamos uma coletânea de imagens captadas no local ao longo do tempo.(anexo1-fotos)

Texto do Relatório	(Análise)
<p>analisada a tipologia do coberto e dos habitats disponíveis para a fauna, e a possibilidade de ocorrência de espécies ameaçadas, cruzando com a análise efetuada no campo.</p> <p>Como área de estudo foi considerada uma faixa de 50m em torno do traçado.</p>	
<p>6.6.3 Discussão e recomendações</p> <p>A presença de uma população de <i>Ulex sericeus</i> (Tojo-do-Algarve) é muito relevante, porque esta espécie encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de “Vulnerável”. Trata-se de um endemismo de distribuição geográfica muito restrita, exclusivo das areias do Sotavento algarvio e de uma pequena faixa arenosa do litoral andaluz, na região de Huelva. Na área adjacente ao projeto, ocorre no início do traçado, maioritariamente em subcoberto de pinhal, mas não só. A conservação das populações assinaladas neste estudo é muito relevante. De acordo com a Lista Vermelha da Flora Vasculare de Portugal Continental, esta planta está sujeita a fortes pressões resultantes da expansão urbana e agrícola, que foram responsáveis pela destruição direta de núcleos populacionais e pela fragmentação da área de habitat favorável. A presença desta planta constitui o aspeto mais relevante da área de estudo, conferindo pertinência às recomendações da DIA. Neste contexto, sugere-se que seja evitada a afetação das áreas assinaladas na Figura 14, devendo constituir uma área condicionada à localização de estaleiros e percursos, conforme representado no Desenho RECAPE-EN125_VO-16, constante do Volume 3 – Peças Desenhadas.</p>	<p>Com uma argumentação labiríntica sobre a existência de plantas que seriam de proteger, mas estando o solo degradado, não vale o estatuto de proteção, e em vez de recuperação e resiliência do valor existente, passa-se uma estrada em cima!!! Não sendo apresentados quaisquer resultados de ocorrências. Por fim, o relatório e os resultados da análise ecológica ao terreno indicam que, existe sim, uma espécie que faz condicionar o traçado, mas na realidade não condicionam o traçado. A presença de uma mancha significativa de <i>Ulex Subsericeus</i>, apenas <u>condiciona os trabalhos da construção da estrada mas esta não deixa de cortar a mancha</u>, (traçado esse que podia ser desviado) para o qual apresentam um mapa com a mancha da sua distribuição a ser literalmente cortada ao meio. Esta mancha, numa cuidadosa análise do terreno seria possível ser contornada. Conforme sugestão a tracejado sobre essa mesma imagem:</p>

Texto do Relatório	(Análise)
 <p>Imagem 1- sugestão para contornar a mancha de Ulex Subsericeus</p>	<p>No que respeita aos resultados sobre a fauna, é pobre a descrição dos resultados o que indica que provavelmente não foi efetuado levantamento relevante, uma vez que não foram indicadas as espécies presentes, sejam elas portadoras de estatuto de proteção ou não. Existem no local ouriços, camaleões, sardões, algumas águias e ocorrência de raposas.</p> <p>Não é indicada a metodologia da análise efetuada no campo. São apresentados argumentos para a preservação dos habitats e dos biótopos favoráveis à existência de fauna sensível, onde se refere a proximidade das rodovias e de localidades como causas do seu desaparecimento.</p>
<p>Resultados [...] 6.6.2</p> <p>Relativamente às condicionantes supracitadas, a área em análise apresenta as seguintes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Encontra-se sujeita a níveis de ocupação humana elevados, devido à proximidade das localidades de Olhão, Brancanes, Piares e Montemor, devido à edificação dispersa, e à proximidade de várias rodovias, salientando-se a EN 125, EN 2-6 e M 516-3; • As áreas urbanizadas, assim como as rodovias, constituem barreiras geográficas relevantes que determinam algum isolamento dos habitats naturais. Por este motivo, a área encontra-se isolada de outras áreas de habitat terrestre favorável, o que determina o fracionamento das populações de espécies animais não voadoras e, eventualmente, a sua extinção; 	<p>Relativamente ao 1º troço, omite-se a via de comunicação que é a ribeira de bela mandil que serve de corredor de contacto com outros habitats terrestres favoráveis que existem a Norte e a Sul da zona em questão, e assim duplamente se subvaloriza o impacto negativo da estrada, que será mais uma barreira à comunicação do habitat – ribeira, com a área que a estrada vai isolar a nascente, que quanto menor for, menor será o impacto, tanto assim é, que a melhor opção ecologicamente falando e segundo os pareceres do ICNF e da DRAP, numa fase anterior, seria a da hipótese que fazia esta variante sobrepor-se à estrada da sul betão.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • O coberto vegetal encontra-se muito degradado, como foi explicado; 	<p>Seria urgente regenerar o coberto vegetal, e não dar-lhe a extrema unção e enterrá-lo no alcatrão! Com mais valias óbvias e indo de encontro à Lei do Restauo da Natureza aprovada em Junho de 2022 pela Comissão europeia que surge para contribuir para a recuperação a longo prazo da natureza danificada em todas as zonas terrestres e marítimas da UE e para alcançar os objetivos da UE em matéria de clima e biodiversidade.</p>

Texto do Relatório	(Análise)
<p>• Não existem habitats raros, que suportem espécies raras, estenobióticas.</p> <p>Este contexto indica o baixo valor das zoocenoses, como aliás se torna claro, com a leitura do Relatório de Síntese do EIA. Este facto indica que também que não se perspectiva a ocorrência de mortalidade significativa de fauna selvagem, como, aliás, é regra em áreas essencialmente urbanas e suburbanas.</p>	<p>A zona mais sensível é a do primeiro troço, e esta, não é, até ao momento, nem urbana nem sub urbana. Existem ao longo do percurso e nos terrenos adjacentes ouriços, camaleões, sardões, algumas águias, populações consideráveis de lebres, coelhos, perdizes e ocorrência de raposas. Com construção desta estrada reservada exclusivamente ao tráfego motorizado e acessíveis apenas por nós de ligação ficará com um estatuto de sub urbano, retirando-lhe o valor ecológico, rural, paisagístico e turístico que tem. De acordo com o princípio de precaução, e uma vez que não é claro com a seguinte frase “não se perspectiva a ocorrência de mortalidade significativa de fauna selvagem”, gostaria que fosse clarificado se houve um estudo sobre a mortalidade da fauna selvagem, e exigimos que sejam apresentadas as estimativas de mortalidade por espécie!</p>

No ponto 6.9.2 Condicionantes, Servidões e Restrições de Utilidade Pública

(...)Quando se referem às captações de água que existem mas não são afetadas

Captações de Água Subterrâneas

Para a área de estudo e com base na informação da APA/ARH Algarve, destaca-se a presença de numerosas captações subterrâneas, associadas a áreas agrícolas e áreas periurbanas, mas que não são afetadas pelo traçado da Variante (ver Desenho RECAPE-EN125_VO-16 Carta de Condicionantes). este desenho não consta de lista de peças desenhadas, ou é dos ficheiros que não encontram para ser que tem problemas de qualquer forma aqui fica uma imagem de nora

Existem ainda duas captações identificadas para abastecimento público e sem área de proteção publicada, a cerca de 500/600 m para sul do Projeto, e que correspondem às captações municipais que constam da Carta de Condicionamentos Especiais do PDM, de reserva para situações pontuais (JK3 – Brejo e JK5 - Brancanas).

No concelho de Oihão, o abastecimento de água para consumo humano é feito a partir da albufeira de Beliche. As captações anteriormente utilizadas pelo concelho, para o abastecimento público, e que são as acima referidas, constituem presentemente reservas para situações pontuais.

Até parece que a visita detalhada ao local não ocorreu, já que o traçado se faz exatamente por cima de uma nora. Ou seja, os técnicos que instalaram as estacas do traçado, e o arquiteto paisagista que fez o reconhecimento do mesmo não registaram esta ocorrência?



Imagem 2 (10-01-2023) – a sudeste da nora estaca 0+800, demonstração de que o traçado está por cima de uma captação de água.



Imagem 3 (10-01-2023) – a noroeste da nora estaca 0+875 demonstração de que o traçado está por cima de uma captação de água

Esta afetação condicionante é também fácil de contornar e vai também evitar impactar a mancha de Ulex Subsericeus, conforme imagem 4 que se segue.

É também omitido o impacto no processo de infiltração nos aquíferos, numa época em que a escassez de água é já por demais evidente, e numa zona que já está afetada pelos erros do passado, nomeadamente pela existência de uma lixeira municipal subterrada na zona da Sulbetão.

Texto do Relatório	(Análise)
	<p>Imagem 4 – sugestão para contornar a captação de água e a mancha de pinhal e Ulex Subsericeus, que desvia o traçado para realmente uma via existente (estrada da Sul betão).</p>
6.8 COMPONENTE SOCIAL	<p>Há pastoreio e caça nesta paisagem, além dos percursos pedestres percorridos por caminhantes, turistas, ciclistas e atletas.</p> <p>Estes fatores são omissos neste capítulo. Bem como é omitida a estrutura de propriedade do território: assumindo-se como caminho municipal público um caminho que era privado até a autarquia e entidades responsáveis pela construção da EN 125 terem derrubado os muros e portões da Quinta.</p>
(sem qualquer secção nem texto específica)	<p>Também não se apresenta neste relatório, nenhuma análise de vias de transporte existentes, percursos mais frequentados nem necessidades de investimento em transportes públicos, ou seja, investimento na redução de utilização de transporte próprio que em vez de ser relevada a sua importância é ocultada deste processo. Além de se omitir estudo sobre utilização da Via do Infante que era SCUT e passou a ser paga e que esse facto trouxe e traz mais tráfego para a EN125.</p>

Conclusão

A construção da EN125 variante de Olhão:

- Ao contrário do indicado no relatório afeta a captação de água, num local pelo menos no 1º troço; é provável que nos seguintes também pois a carta utilizada para verificação de existência de captações e água apenas considera um tipo de captação de água - os furos e omite os poços (também designados por noras nesta região);
- O relatório evidencia a existência de uma espécie - presença de uma população de *Ulex sericeus* (Tojo-do-Algarve) que é muito relevante, porque esta espécie encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de

“Vulnerável”. As espécies de flora a proteger, não se salvaguardam apenas com a atenção à localização dos estaleiros e aterros durante a sua construção, podem ser salvaguardadas com ajustes no traçado, principalmente no 1º troço. Sobre o qual se sugere a seguinte alteração a partir do km 0+0400



Porque:

- se salvaguarda melhor o caminho pedestre existente
- evita-se a razia a 3 núcleos habitacionais (0+010; 0+500; 0+650; 0+750) e a destruição completa de um artigo urbano logo no início do troço;
- evita-se passar por cima de um poço que se encontra entre o ponto 0+800 e o 0+875;
- evita-se cortar o pinhal ao meio e a mancha de *Ulex Subsericeus*, onde habitam lebres, cucos, rolas, cobras, ouriços, camaleões, piscos, perdizes e etc.
- **coincide com as recomendações das entidades consultadas relativamente à fase de opção para o traçado A ou B, uma vez que a opção ideal não pôde ser posta em execução, há que minorar os impactos do traçado escolhido.** A questão da “obrigatoriedade” de coincidir com um via existente deve ser medida, porque pelo que se verifica essa premissa não defende valores ecológicos nem agrícolas nem sociais quando confrontada com a realidade no terreno, e quando essa mesma via é ela própria um valor a preservar.
“o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense.” (Sul Informação 18 de Março de 2019).
- E porque, ao percorrer esses 1000 metros do primeiro troço, é fácil concluir que a partir dos 400 metros, existe uma alternativa ao caminho que é um desvio que vai encontrar a estrada alcatroada da SulBetão, já fora da zona residencial reduzindo a área que se isola de habitat favorável à existência de espécies selvagens e maior existência de biodiversidade, logo reduzindo o impacte negativo desta estrada. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da

zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos.

Nesta conclusão surge uma questão, porque é que deixaram de estar em cima da mesa as hipóteses estudadas na primeira abordagem? (projecto rodoviário do Lanço 2.1.j) EN125 – Variante a Olhão, em fase de Projecto de Execução) integrado na Subconcessão do Algarve Litoral, adjudicada pelas Estradas de Portugal, S.A. ao GR – Grupo Rodoviário Algarve Litoral. É que a emenda foi pior que o soneto. E mais uma vez parece que há um imenso desperdício de horas de trabalho, em princípio qualificado, de elaboração de projetos e estudos de viabilidades, todos eles dependendo recursos e com uma certa energia que também se traduz em emissões de carbono.

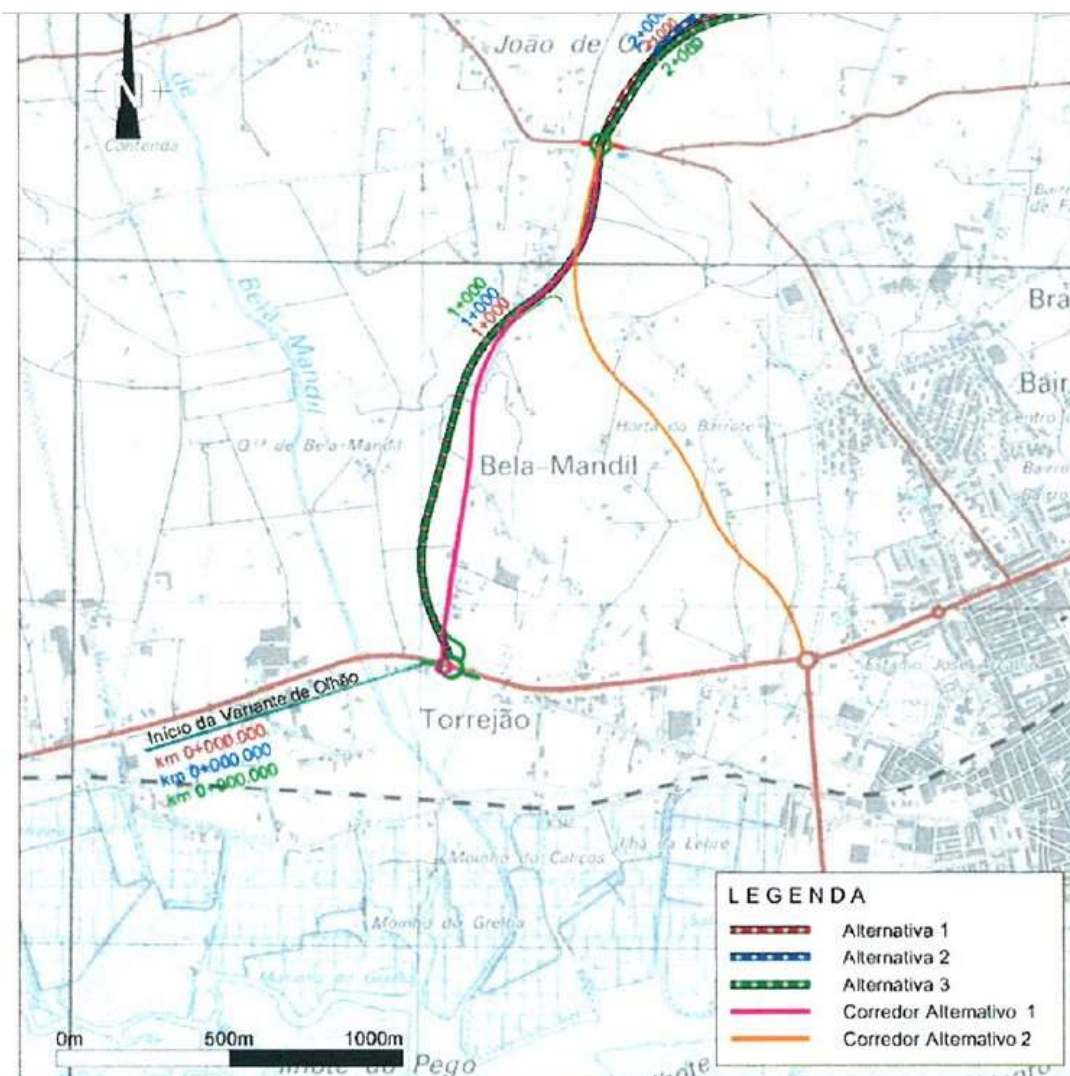


Figura 1 – Esboço corográfico dos Corredores Alternativos

Figura 1 do EIA de 2011 onde se verifica que a Alternativa 3 não se sobrepunha ao percurso pedestre nem às captações de água nem fazia tangente a nenhum núcleo habitacional e não afetava o pinhal da forma desventrante que afeta a solução agora preconizada.

Não podemos deixar de referir que contrariamente ao indicado vai existir muita mortalidade de afastamento de fauna selvagem. Não havendo estudos e trabalho de campo no levantamento das populações existentes de fauna e flora, não será possível medir o impacto desta obra e desta estrada.

A subvalorização dos recursos naturais existentes e do seu serviço à natureza da qual fazemos parte enviesa e corrompe a história do processo. Desresponsabilizando assim, os autores de tanto texto.

A caça e o pastoreio vão ser bastantes afetados.

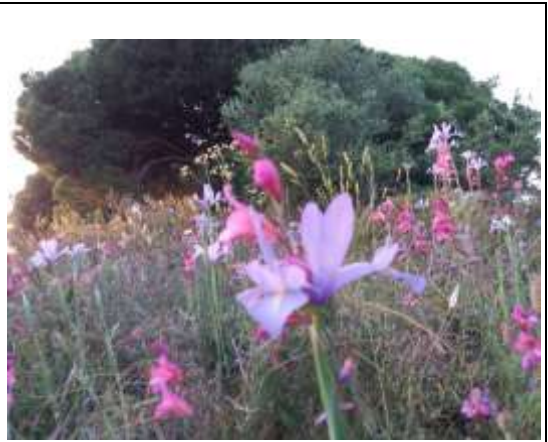
Assim como, o turismo na sua vertente de turismo da natureza pelos percursos pedestres e cicláveis.

Compromete-se a Reserva Agrícola.

Compromete-se o futuro.

Numa época em que está demais demonstrado o risco e a vulnerabilidade das populações sem autonomia alimentar, em que está demonstrado o enorme contributo do transporte de alimentos para a pegada carbónica, aliena-se mais parcelas da reserva agrícola, para a construção de uma estrada que se apresenta como solução para a redução da emissão de carbono. Comprometendo o futuro objetivo de maior autonomia das populações locais.

É o Algarve e Olhão em particular, a contrariar todas as tendências no que diz respeito à mobilidade à produção local de alimentos, e dimensão humana das cidades.









MODELO DE COMUNICAÇÃO DE INTENÇÃO DE VOTAR

ANTECIPADAMENTE EM MOBILIDADE

(via postal)

Exmo. Senhor
Secretário-Geral do
Ministério da Administração Interna
Praça do Comércio,
Ala Oriental,
1149-015 LISBOA

ASSUNTO: Eleição dos deputados à Assembleia da República - 30 de janeiro de 2022.

Voto antecipado em mobilidade.

_____ (Nome completo do eleitor) _____,
nascido a ___/___/____, com o n.º de identificação civil _____, com morada em
_____, com o endereço de correio eletrónico
_____ e telefone/telemóvel n.º _____, vem
manifestar a intenção de votar antecipadamente na mesa de voto antecipado em mobilidade
do concelho de _____.

Com os melhores cumprimentos.

(assinatura)

NOTA: Este modelo tem de dar entrada na SGMAI até ao dia 20 de janeiro.

António Miguel Lacerda Andrade Velez, CC nº 2037496, com morada em ap136, EC São Brás de Alportel, venho apresentar a minha discordância face ao RECAPE da construção da EN125 variante de Olhão, porque há alternativas ao traçado que não provocam os impactos do projecto aprovado.

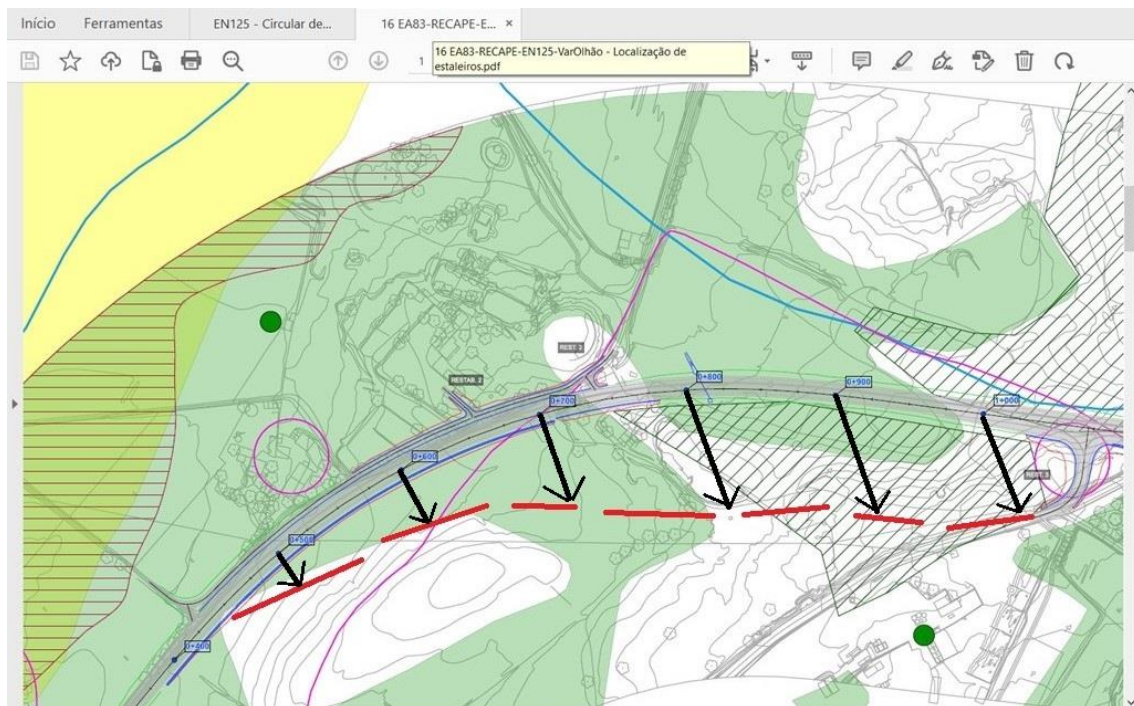
Essas alternativas impedem impactos em:

- captação de água,
- espécie *Ulex sericeus* (*Tojo-do-Algarve*) que se encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de “Vulnerável”.
- no caminho pedestre existente,
- 3 núcleos habitacionais (0+500; 0+650; 0+750)
- pinhal que ficaria cortado ao meio onde habitam lebres, cucos, rolas, cobras, ouriços, camaleões, piscos, perdizes e etc.
- A caça e o pastoreio
- o turismo na sua vertente de turismo da natureza pelos percursos pedestres e cicláveis

Além disso coincide com as recomendações das entidades consultadas relativamente à fase de opção para o traçado A ou B, uma vez que a opção ideal não pôde ser posta em execução, há que minorar os impactos do traçado escolhido. A questão da “obrigatoriedade” de coincidir com um via existente deve ser medida, porque pelo que se verifica essa premissa não defende valores ecológicos nem agrícolas nem sociais quando confrontada com a realidade no terreno, e quando essa mesma via é ela própria um valor a preservar.

“o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense.” *in Sul Informação 18 de Março de 2019*

E porque, ao percorrer esses 1000 metros do primeiro troço, é fácil concluir que a partir dos 400 metros, existe uma alternativa ao caminho que é um desvio que vai encontrar a estrada alcatroada da SulBetão, já fora da zona residencial reduzindo a área que se isola de habitat favorável à existência de espécies selvagens e maior existência de biodiversidade, logo reduzindo o impacte negativo desta estrada. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos.



Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenharam no território há já muitos anos.

A subvalorização dos recursos naturais existentes e do seu serviço à natureza da qual fazemos parte enviesa e corrompe a história do processo. Desresponsabilizando assim, os autores deste projecto

Compromete-se a Reserva Agrícola.

Compromete-se o futuro.

Numa época em que está por demais demonstrado o risco e a vulnerabilidade das populações sem autonomia alimentar, em que está demonstrado o enorme contributo do transporte de alimentos para a pegada carbónica, aliena-se mais parcelas da reserva agrícola, para a construção de uma estrada que se apresenta como solução para a redução da emissão de carbono. Comprometendo o futuro objetivo de maior autonomia das populações locais.

É o Algarve e Olhão em particular, a contrariar todas as tendências no que diz respeito à mobilidade, à produção local de alimentos, e dimensão humana das cidades.

Participação na consulta pública “Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

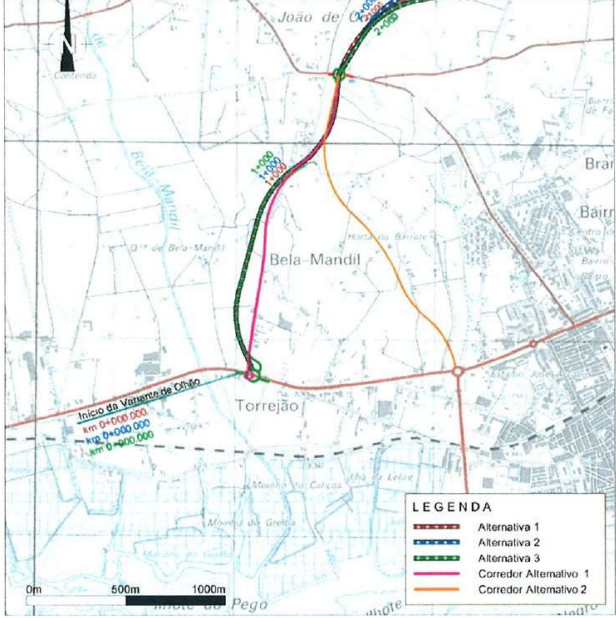
da EN125 - Variante de Olhão”

A consulta pública designada “Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da EN125 - Variante de Olhão” decorre entre o dia 10 e dia 31 de agosto de 2023 (Ver mais informações [aqui](#)). O Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da EN125 será doravante como **relatório** (o documento é o pdf: 013_003-EN125_VO-PE-RECAPE-01).

De acordo com a análise do relatório, que se segue em baixo, a participação é de discordância

Análise do relatório

Texto do Relatório	(Análise)
<p>4.2. ESTUDOS DE VIABILIDADE DE CORREDORES E DE TRAÇADOS DO ESTUDO PRÉVIO</p> <p>(...) Esta situação de aproveitamento de vias existentes, conjugada com as orientações do Regulamento do PNRF que impede a abertura de novas vias e apenas permite o alargamento / beneficiação das existentes, levou assim a que o arranque do projeto, em área do PNRF até sensivelmente ao km 0+500, se fizesse segundo dois traçados alternativos (Solução A e Solução B) que usam para o efeito vias existentes que irradiam da EN125, a poente da rotunda do Torrejão existente: a estrada municipal de Bela Mandil para a Solução B e um caminho não pavimentado a poente desta via, para a Solução A.</p> <p>A Solução B segue a filosofia de desenvolvimento do Corredor Alternativo 1 do anterior processo, embora procedendo ao uso da via existente sem qualquer afetação de casas, situação que ocorria antes, com a afetação da única habitação existente do lado poente da estrada.</p>	<p>Neste longo capítulo estão omissos alguns detalhes do historial e de valores a ter em conta, como impactes sobre o Ordenamento do Território (alteração da ocupação do uso do solo e Reserva Agrícola Nacional, RAN), Ecologia (atendo aos impactes sobre a Mata de Bela-Mandil/Belmonte e os valores naturais em presença, alguns dos quais de reconhecido interesse para a Conservação na Natureza) (presença de Tuberaria major e Ulex sericeus (Tojo-do-Algarve) com estatuto de plantas em perigo e vulneráveis; e um segundo aspeto - a alteração do projeto: deixaram de preconizar a criação de uma nova via, conforme o projeto “LANÇO 2.1.J) EN 125 – VARIANTE DE OLHÃO”, preconizada em 2011, optando por utilizar em grande parte o traçado da via já existente, alteração que continua a afetar parte do PNRF e da referida área florestal, e que pode ainda ser minimizado, já que não foi avaliada quanto aos impactos.</p> <p>. Nota - foi esta alteração que concorreu para uma DIA Favorável Condicionada.</p> <p>No 1º Estudo de Impacte Ambiental (EIA), houve pareceres negativos da Direção Regional da Agricultura e Pescas (DRAP) por não só alienar terrenos à RAN, mas também por aumentar a pressão de construção numa área maior e distante</p>

Texto do Relatório	(Análise)
	<p>da cidade, quando existem hipóteses de traçado mais anexas à cidade, como é o caso do corredor existente a Norte da Rotunda da entrada ponte de Olhão (corredor alternativa 2 identificada na Fig 1 desse 1º EIA.</p>  <p>Figura 1 – Esboço corográfico dos Corredores Alternativos</p> <p>O Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF) também chumbou por invasão da Reserva Ecológica Nacional (REN) e por o traçado não se sobrepôr a estradas já existentes, mas sim a caminhos (vulgo caminhos de cabras, hoje percursos pedestres – objeto de promoção turística do Concelho). Ora estes factos continuam a ocorrer com este traçado e parece-nos que a emenda foi pior que o soneto.</p>
<p>5.4 SECÇÃO CORRENTE (pág. 25) (41 do pdf) 1) A secção corrente inicia-se ao km 111+400 da atual EN 125 apresentado o km 0+000 no centro da Rotunda 1, desenvolvendo-se a partir deste ponto no sentido norte, sobrepondo-se ao caminho rural existente que permite o acesso à quinta de Bela Mandil até cerca do km 0+700, de forma a minimizar a afetação de áreas inseridas no Parque Natural da Ria Formosa, o que acontece até cerca do km 0+400.</p>	<p>Esta inflexão e afastamento do caminho existente deveria ser a maior possível de forma a cortar o menos possível a paisagem afeta do Parque Natural da Ria Formosa a ponte e, onde se insere o Caminho Pedestre “Caminho da água”, onde foram investidos dinheiros públicos.</p>
<p>2) Após o km 0+700 o traçado inflete para nordeste até ao km 1+300 onde encontra a rotunda 2.</p>	<p>Nesta inflexão não se percebe porquê o traçado passa exatamente por cima de um poço. Entre o km 0+0800 e o 0+875.</p>

Texto do Relatório	(Análise)																								
<p>5.14 ALTERAÇÕES DE TRAÇADO AO APRESENTADO EM FASE DE ESTUDO PRÉVIO (pág. 41) (57 do pdf)</p> <p>No quadro 10 referem e justificam as alterações milimétricas ao traçado inicial desta versão da variante.</p> <div data-bbox="209 510 767 792" data-label="Table"> <p style="text-align: center;">Quadro 10 - Alterações de traçado efetuadas ao projeto apresentado na Fase de Estudo Prévio</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Alteração</th> <th>Localização</th> <th>Alteração</th> <th>Justificação</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Toda a extensão do traçado da pista via</td> <td>Realizar o projeto em resposta ao nível de detalhe dos elementos base (topografia e cadastro das infraestruturas existentes)</td> <td>Ajuste a todos as parcelas/obstáculos existentes, dentro dos níveis exigidos de drenagem previstos, e das infraestruturas existentes ou futuras (instalações TV de CB&I e recomendações da D&A).</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Reforma 1</td> <td>Reprojetar da estufa para norte.</td> <td>Melhorar a ligação das varas de ferro a fazerem mais ortogonais e com o alinhamento a definir dos muros.</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Pl 0+300 a 0+300</td> <td>Reprojetar do traçado para nascente.</td> <td>Aproveitamento parcial do caminho existente e melhoria a alargação do Parque Natural da Ria Formosa.</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Pl 0+400 a 0+750</td> <td>Introdução de caminho paralelo (Reabilitamento 2) para garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente</td> <td>Garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Pl 0+750 a 1+300</td> <td>Reprojetar do traçado para sul</td> <td>Compatibilização do traçado, em função dos levantamentos topográficos e cadastrais permitindo manter as características</td> </tr> </tbody> </table> </div>	Alteração	Localização	Alteração	Justificação	1	Toda a extensão do traçado da pista via	Realizar o projeto em resposta ao nível de detalhe dos elementos base (topografia e cadastro das infraestruturas existentes)	Ajuste a todos as parcelas/obstáculos existentes, dentro dos níveis exigidos de drenagem previstos, e das infraestruturas existentes ou futuras (instalações TV de CB&I e recomendações da D&A).	2	Reforma 1	Reprojetar da estufa para norte.	Melhorar a ligação das varas de ferro a fazerem mais ortogonais e com o alinhamento a definir dos muros.	3	Pl 0+300 a 0+300	Reprojetar do traçado para nascente.	Aproveitamento parcial do caminho existente e melhoria a alargação do Parque Natural da Ria Formosa.	4	Pl 0+400 a 0+750	Introdução de caminho paralelo (Reabilitamento 2) para garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente	Garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente	5	Pl 0+750 a 1+300	Reprojetar do traçado para sul	Compatibilização do traçado, em função dos levantamentos topográficos e cadastrais permitindo manter as características	<p>Neste projeto escolhem o traçado em cima de uma via existente, porque tem que ser, mas afinal... não é uma via existente mas sim um percurso pedestre existente a conservar! E muito bem! porque é muito utilizado, é um recurso de promoção turística e cuja marcação e promoção foi um projeto financiado pela União Europeia. Esta situação é inaceitável, o relatório contradiz-se, pois afirma que sobrepõe a estrada ao caminho dizendo simultaneamente que o conserva.</p> <p><i>“o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense”</i> (fonte: Sul Informação 18 de Março de 2019).</p> <p>Este território presta vários serviços e está a ser destruído por uma falsa solução!</p>
Alteração	Localização	Alteração	Justificação																						
1	Toda a extensão do traçado da pista via	Realizar o projeto em resposta ao nível de detalhe dos elementos base (topografia e cadastro das infraestruturas existentes)	Ajuste a todos as parcelas/obstáculos existentes, dentro dos níveis exigidos de drenagem previstos, e das infraestruturas existentes ou futuras (instalações TV de CB&I e recomendações da D&A).																						
2	Reforma 1	Reprojetar da estufa para norte.	Melhorar a ligação das varas de ferro a fazerem mais ortogonais e com o alinhamento a definir dos muros.																						
3	Pl 0+300 a 0+300	Reprojetar do traçado para nascente.	Aproveitamento parcial do caminho existente e melhoria a alargação do Parque Natural da Ria Formosa.																						
4	Pl 0+400 a 0+750	Introdução de caminho paralelo (Reabilitamento 2) para garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente	Garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente																						
5	Pl 0+750 a 1+300	Reprojetar do traçado para sul	Compatibilização do traçado, em função dos levantamentos topográficos e cadastrais permitindo manter as características																						
<p>6.2 Geologia</p> <p>Na pag. 55 (71 do pdf 013_003-EN125_VO-PE-RECAPE-01-0)</p> <p>Foram ainda identificadas várias captações privadas na área de estudo, com base na informação fornecida pela APA, no âmbito do presente RECAPE, cuja representação se apresenta no Desenho RECAPE-EN125_VO-16 do Volume 3. Porém, refere-se que não se prevê a afetação de qualquer captação pela construção da Variante.</p>	<p>Neste desenho são ignoradas as várias noras existentes no local, pelo que a conclusão de que não é afetada nenhuma captação por este projeto é errada. Existem vários desenhos oficiais nos quais constam os poços/noras. O Património cultural e local deverá ser preservado, não é o caso com este projeto.</p>																								

6.6 Sistemas Ecológicos

6.6.1 Metodologia

Na zona enquadrante, existem várias espécies raras, ameaçadas e protegidas pelos Anexos II ou IV da Directiva Habitats, cuja presença se consideraria possível na área de estudo, antes da realização do trabalho de campo, ponderando a sua localização, os solos e os habitats existentes e o habitat descrito na bibliografia da especialidade (Coutinho, 1930; Flora-On: Flora de Portugal Interactiva, 2014; entre outros). São elas:

Plantas criticamente em perigo

- *Helianthemum cinereum* subsp. *rotundifolium* - Sargacinho-do-barrocal;

Plantas em perigo

- *Tuberaria major* - Alcár-do-Algarve, protegido pelo anexo II da Directiva Habitats, como espécie prioritária;
- *Klasea flavescens* subsp. *mucronata* - Serrátula-rosada-do-barrocal;
- *Lavatera triloba* subsp. *triloba* - Malva-peganhenta;
- *Plantago algarbiensis* - Diabelha-do-Algarve, também protegido pelo anexo II da Directiva Habitats;

Vulneráveis

- *Centaurea occasus* - Centáurea-do-barrocal;
- *Crucianella latifolia* - Granza-maior;
- *Ranunculus macrophyllus* - Ranúnculo-de-folha-grande;
- *Ulex subsericeus* (Tojo);

Quase ameaçadas

- *Thymus lotocephalus* (Tomilho-cabeçudo), também protegido pelo anexo II da Directiva Habitats, como espécie prioritária;
 - *Scilla odorata* (Jacinto-do-algarve), também protegido pelo anexo IV da Directiva Habitats.
- Sem prejuízo de verificar a presença de outras espécies protegidas ou ameaçadas, as plantas listadas **foram procuradas com especial detalhe, nos locais e habitats onde a sua presença seria menos improvável.**

Na identificação dos habitats naturais classificados no anexo I da Directiva 92/43/CEE (Directiva Habitats), utilizaram-se os critérios constantes do Plano Sectorial da Rede Natura 2000 (ICN, 2005).

No que respeita à fauna, o EIA indica a pobreza faunística do local. Neste contexto, foi

Depois de apresentados os resultados da análise efetuada no campo, não há referência à presença de nenhuma espécie de fauna. Fazendo parecer que não existem ou não interessam e que este projeto não tem impactos a esse nível. Será necessário demonstrar o que se encontrou de facto.

Não está indicado neste relatório se foi tida em conta a sazonalidade da presença de algumas espécies de aves, como por exemplo as águias que se observam muito no Verão, ou a garça real que aparece na primavera.

Esta zona tem charcos temporários onde chegam a nidificar patos reais em anos de pluviosidade intensa.

Por exemplo anexamos uma coletânea de imagens captadas no local ao longo do tempo.(anexo1-fotos)

Texto do Relatório	(Análise)
<p>analisada a tipologia do coberto e dos habitats disponíveis para a fauna, e a possibilidade de ocorrência de espécies ameaçadas, cruzando com a análise efetuada no campo.</p> <p>Como área de estudo foi considerada uma faixa de 50m em torno do traçado.</p>	
<p>6.6.3 Discussão e recomendações</p> <p>A presença de uma população de <i>Ulex sericeus</i> (Tojo-do-Algarve) é muito relevante, porque esta espécie encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de “Vulnerável”. Trata-se de um endemismo de distribuição geográfica muito restrita, exclusivo das areias do Sotavento algarvio e de uma pequena faixa arenosa do litoral andaluz, na região de Huelva. Na área adjacente ao projeto, ocorre no início do traçado, maioritariamente em subcoberto de pinhal, mas não só. A conservação das populações assinaladas neste estudo é muito relevante. De acordo com a Lista Vermelha da Flora Vasculare de Portugal Continental, esta planta está sujeita a fortes pressões resultantes da expansão urbana e agrícola, que foram responsáveis pela destruição direta de núcleos populacionais e pela fragmentação da área de habitat favorável. A presença desta planta constitui o aspeto mais relevante da área de estudo, conferindo pertinência às recomendações da DIA. Neste contexto, sugere-se que seja evitada a afetação das áreas assinaladas na Figura 14, devendo constituir uma área condicionada à localização de estaleiros e percursos, conforme representado no Desenho RECAPE-EN125_VO-16, constante do Volume 3 – Peças Desenhadas.</p>	<p>Com uma argumentação labiríntica sobre a existência de plantas que seriam de proteger, mas estando o solo degradado, não vale o estatuto de proteção, e em vez de recuperação e resiliência do valor existente, passa-se uma estrada em cima!!! Não sendo apresentados quaisquer resultados de ocorrências. Por fim, o relatório e os resultados da análise ecológica ao terreno indicam que, existe sim, uma espécie que faz condicionar o traçado, mas na realidade não condicionam o traçado. A presença de uma mancha significativa de <i>Ulex Subsericeus</i>, apenas <u>condiciona os trabalhos da construção da estrada mas esta não deixa de cortar a mancha</u>, (traçado esse que podia ser desviado) para o qual apresentam um mapa com a mancha da sua distribuição a ser literalmente cortada ao meio. Esta mancha, numa cuidadosa análise do terreno seria possível ser contornada. Conforme sugestão a tracejado sobre essa mesma imagem:</p>

Texto do Relatório	(Análise)
 <p>Imagem 1- sugestão para contornar a mancha de Ulex Subsericeus</p>	<p>No que respeita aos resultados sobre a fauna, é pobre a descrição dos resultados o que indica que provavelmente não foi efetuado levantamento relevante, uma vez que não foram indicadas as espécies presentes, sejam elas portadoras de estatuto de proteção ou não. Existem no local ouriços, camaleões, sardões, algumas águias e ocorrência de raposas.</p> <p>Não é indicada a metodologia da análise efetuada no campo. São apresentados argumentos para a preservação dos habitats e dos biótopos favoráveis à existência de fauna sensível, onde se refere a proximidade das rodovias e de localidades como causas do seu desaparecimento.</p>
<p>Resultados [...] 6.6.2</p> <p>Relativamente às condicionantes supracitadas, a área em análise apresenta as seguintes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Encontra-se sujeita a níveis de ocupação humana elevados, devido à proximidade das localidades de Olhão, Brancanes, Piães e Montemor, devido à edificação dispersa, e à proximidade de várias rodovias, salientando-se a EN 125, EN 2-6 e M 516-3; • As áreas urbanizadas, assim como as rodovias, constituem barreiras geográficas relevantes que determinam algum isolamento dos habitats naturais. Por este motivo, a área encontra-se isolada de outras áreas de habitat terrestre favorável, o que determina o fracionamento das populações de espécies animais não voadoras e, eventualmente, a sua extinção; 	<p>Relativamente ao 1º troço, omite-se a via de comunicação que é a ribeira de bela mandil que serve de corredor de contacto com outros habitats terrestres favoráveis que existem a Norte e a Sul da zona em questão, e assim duplamente se subvaloriza o impacto negativo da estrada, que será mais uma barreira à comunicação do habitat – ribeira, com a área que a estrada vai isolar a nascente, que quanto menor for, menor será o impacto, tanto assim é, que a melhor opção ecologicamente falando e segundo os pareceres do ICNF e da DRAP, numa fase anterior, seria a da hipótese que fazia esta variante sobrepor-se à estrada da sul betão.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • O coberto vegetal encontra-se muito degradado, como foi explicado; 	<p>Seria urgente regenerar o coberto vegetal, e não dar-lhe a extrema unção e enterrá-lo no alcatrão! Com mais valias óbvias e indo de encontro à Lei do Restauo da Natureza aprovada em Junho de 2022 pela Comissão europeia que surge para contribuir para a recuperação a longo prazo da natureza danificada em todas as zonas terrestres e marítimas da UE e para alcançar os objetivos da UE em matéria de clima e biodiversidade.</p>

Texto do Relatório	(Análise)
<p>• Não existem habitats raros, que suportem espécies raras, estenobióticas.</p> <p>Este contexto indica o baixo valor das zoocenoses, como aliás se torna claro, com a leitura do Relatório de Síntese do EIA. Este facto indica que também que não se perspectiva a ocorrência de mortalidade significativa de fauna selvagem, como, aliás, é regra em áreas essencialmente urbanas e suburbanas.</p>	<p>A zona mais sensível é a do primeiro troço, e esta, não é, até ao momento, nem urbana nem sub urbana. Existem ao longo do percurso e nos terrenos adjacentes ouriços, camaleões, sardões, algumas águias, populações consideráveis de lebres, coelhos, perdizes e ocorrência de raposas. Com construção desta estrada reservada exclusivamente ao tráfego motorizado e acessíveis apenas por nós de ligação ficará com um estatuto de sub urbano, retirando-lhe o valor ecológico, rural, paisagístico e turístico que tem. De acordo com o princípio de precaução, e uma vez que não é claro com a seguinte frase “não se perspectiva a ocorrência de mortalidade significativa de fauna selvagem”, gostaria que fosse clarificado se houve um estudo sobre a mortalidade da fauna selvagem, e exigimos que sejam apresentadas as estimativas de mortalidade por espécie!</p>

No ponto 6.9.2 Condicionantes, Servidões e Restrições de Utilidade Pública

(...)Quando se referem às captações de água que existem mas não são afetadas

Captações de Água Subterrâneas

Para a área de estudo e com base na informação da APA/ARH Algarve, destaca-se a presença de numerosas captações subterrâneas, associadas a áreas agrícolas e áreas periurbanas, mas que não são afetadas pelo traçado da Variante (ver Desenho RECAPE-EN125_VO-16 Carta de Condicionantes). este desenho não consta de lista de peças desenhadas, ou é dos ficheiros que não encontram para ser que tem problemas de qualquer forma aqui fica uma imagem de nora

Existem ainda duas captações identificadas para abastecimento público e sem área de proteção publicada, a cerca de 500/600 m para sul do Projeto, e que correspondem às captações municipais que constam da Carta de Condicionamentos Especiais do PDM, de reserva para situações pontuais (JK3 – Brejo e JK5 - Brancanas).

No concelho de Oihão, o abastecimento de água para consumo humano é feito a partir da albufeira de Beliche. As captações anteriormente utilizadas pelo concelho, para o abastecimento público, e que são as acima referidas, constituem presentemente reservas para situações pontuais.

Até parece que a visita detalhada ao local não ocorreu, já que o traçado se faz exatamente por cima de uma nora. Ou seja, os técnicos que instalaram as estacas do traçado, e o arquiteto paisagista que fez o reconhecimento do mesmo não registaram esta ocorrência?




Imagem 2 (10-01-2023) – a sudeste da nora estaca 0+800, demonstração de que o traçado está por cima de uma captação de água.



Imagem 3 (10-01-2023) – a noroeste da nora estaca 0+875 demonstração de que o traçado está por cima de uma captação de água

Esta afetação condicionante é também fácil de contornar e vai também evitar impactar a mancha de Ulex Subsericeus, conforme imagem 4 que se segue.

É também omitido o impacto no processo de infiltração nos aquíferos, numa época em que a escassez de água é já por demais evidente, e numa zona que já está afetada pelos erros do passado, nomeadamente pela existência de uma lixeira municipal subterrada na zona da Sulbetão.

Texto do Relatório	(Análise)
	 <p>Imagem 4 – sugestão para contornar a captação de água e a mancha de pinhal e Ulex Subsericeus, que desvia o traçado para realmente uma via existente (estrada da Sul betão).</p>
6.8 COMPONENTE SOCIAL	<p>Há pastoreio e caça nesta paisagem, além dos percursos pedestres percorridos por caminhantes, turistas, ciclistas e atletas. Estes fatores são omissos neste capítulo.</p>
(sem qualquer secção nem texto específica)	<p>Também não se apresenta neste relatório, nenhuma análise de vias de transporte existentes, percursos mais frequentados nem necessidades de investimento em transportes públicos, ou seja, investimento na redução de utilização de transporte próprio que em vez de ser relevada a sua importância é ocultada deste processo. Além de se omitir estudo sobre utilização da Via do Infante que era SCUT e passou a ser paga e que esse facto trouxe e traz mais tráfego para a EN125.</p>

Conclusão

A construção da EN125 variante de Olhão:

- Ao contrário do indicado no relatório afeta a captação de água, num local pelo menos no 1º troço; é provável que nos seguintes também pois a carta utilizada para verificação de existência de captações e água apenas considera um tipo de captação de água - os furos e omite os poços (também designados por noras nesta região);
- O relatório evidencia a existência de uma espécie - presença de uma população de *Ulex sericeus* (Tojo-do-Algarve) que é muito relevante, porque esta espécie encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de "Vulnerável". **As espécies de flora a proteger, não se salvaguardam apenas com a atenção à localização dos estaleiros e aterros durante a sua construção, podem ser salvaguardadas com ajustes no traçado, principalmente no 1º troço. Sobre o qual se sugere a seguinte alteração a partir do km 0+0400**



Porque:

- se salvaguarda melhor o caminho pedestre existente
- evita-se a raziá a 3 núcleos habitacionais (0+500; 0+650; 0+750)
- evita-se passar por cima de um poço que se encontra entre o ponto 0+800 e o 0+875;
- evita-se cortar o pinhal ao meio e a mancha de *Ulex Subsericeus*, onde habitam lebres, cucos, rolas, cobras, ouriços, camaleões, piscos, perdizes e etc.
- **coincide com as recomendações das entidades consultadas relativamente à fase de opção para o traçado A ou B, uma vez que a opção ideal não pôde ser posta em execução, há que minorar os impactos do traçado escolhido.**
A questão da “obrigatoriedade” de coincidir com um via existente deve ser medida, porque pelo que se verifica essa premissa não defende valores ecológicos nem agrícolas nem sociais quando confrontada com a realidade no terreno, e quando essa mesma via é ela própria um valor a preservar.
“o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense.” (Sul Informação 18 de Março de 2019).
- E porque, ao percorrer esses 1000 metros do primeiro troço, é fácil concluir que a partir dos 400 metros, existe uma alternativa ao caminho que é um desvio que vai encontrar a estrada alcatroada da SulBetão, já fora da zona residencial reduzindo a área que se isola de habitat favorável à existência de espécies selvagens e maior existência de biodiversidade, logo reduzindo o impacte negativo desta estrada. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos.

Nesta conclusão surge uma questão, porque é que deixaram de estar em cima da mesa as hipóteses estudadas na primeira abordagem? (projecto rodoviário do Lanço 2.1.j) EN125 – Variante a Olhão, em fase de Projecto de Execução) integrado na Subconcessão do Algarve Litoral, adjudicada pelas Estradas de Portugal, S.A. ao GR – Grupo Rodoviário Algarve Litoral. É que a emenda foi pior que o soneto. E mais uma vez parece que há um imenso desperdício de horas de trabalho, em princípio qualificado, de elaboração de projetos e estudos de viabilidades, todos eles despendendo recursos e com uma certa energia que também se traduz em emissões de carbono.

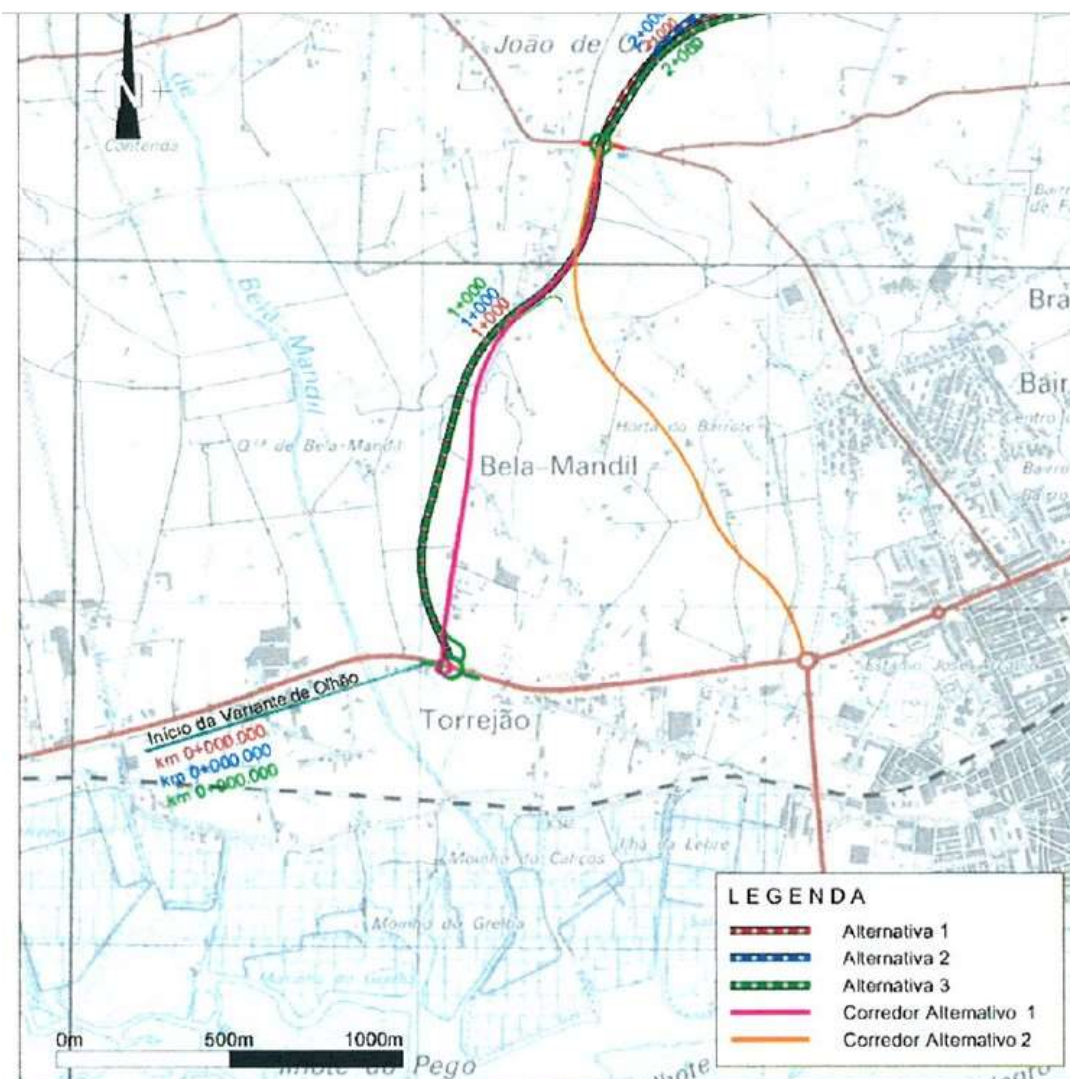


Figura 1 – Esboço corográfico dos Corredores Alternativos

Figura 1 do EIA de 2011 onde se verifica que a Alternativa 3 não se sobrepunha ao percurso pedestre nem às captações de água nem fazia tangente a nenhum núcleo habitacional e não afetava o pinhal da forma desventrante que afeta a solução agora preconizada.

Não podemos deixar de referir que contrariamente ao indicado vai existir muita mortalidade de afastamento de fauna selvagem. Não havendo estudos e trabalho de campo no levantamento das populações existentes de fauna e flora, não será possível medir o impacto desta obra e desta estrada.

A subvalorização dos recursos naturais existentes e do seu serviço à natureza da qual fazemos parte enviesa e corrompe a história do processo. Desresponsabilizando assim, os autores de tanto texto.

A caça e o pastoreio vão ser bastantes afetados.

Assim como, o turismo na sua vertente de turismo da natureza pelos percursos pedestres e cicláveis.

Compromete-se a Reserva Agrícola.

Compromete-se o futuro.

Numa época em que está demais demonstrado o risco e a vulnerabilidade das populações sem autonomia alimentar, em que está demonstrado o enorme contributo do transporte de alimentos para a pegada carbónica, aliena-se mais parcelas da reserva agrícola, para a construção de uma estrada que se apresenta como solução para a redução da emissão de carbono. Comprometendo o futuro objetivo de maior autonomia das populações locais.

É o Algarve e Olhão em particular, a contrariar todas as tendências no que diz respeito à mobilidade à produção local de alimentos, e dimensão humana das cidades.







Participação na consulta pública “Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

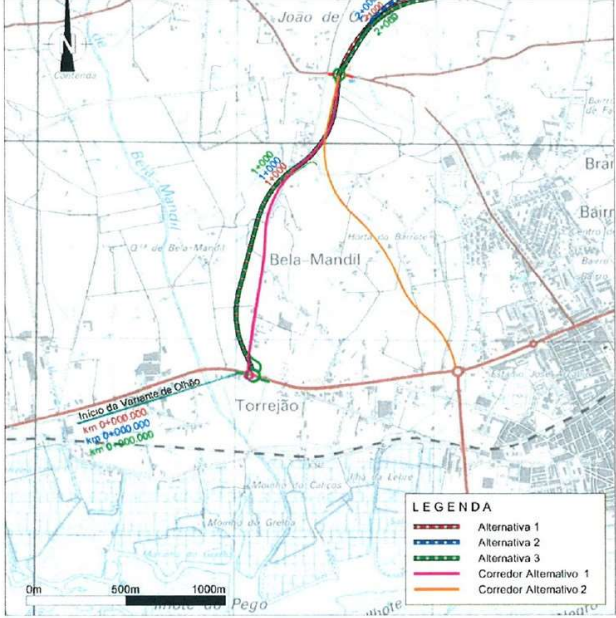
da EN125 - Variante de Olhão”

A consulta pública designada “Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da EN125 - Variante de Olhão” decorre entre o dia 10 e dia 31 de agosto de 2023 (Ver mais informações [aqui](#)). O Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da EN125 será doravante como **relatório** (o documento é o pdf: 013_003-EN125_VO-PE-RECAPE-01).

De acordo com a análise do relatório, que se segue em baixo, a participação é de discordância

Análise do relatório

Texto do Relatório	(Análise)
<p>4.2. ESTUDOS DE VIABILIDADE DE CORREDORES E DE TRAÇADOS DO ESTUDO PRÉVIO</p> <p>(...) Esta situação de aproveitamento de vias existentes, conjugada com as orientações do Regulamento do PNRF que impede a abertura de novas vias e apenas permite o alargamento / beneficiação das existentes, levou assim a que o arranque do projeto, em área do PNRF até sensivelmente ao km 0+500, se fizesse segundo dois traçados alternativos (Solução A e Solução B) que usam para o efeito vias existentes que irradiam da EN125, a poente da rotunda do Torrejão existente: a estrada municipal de Bela Mandil para a Solução B e um caminho não pavimentado a poente desta via, para a Solução A.</p> <p>A Solução B segue a filosofia de desenvolvimento do Corredor Alternativo 1 do anterior processo, embora procedendo ao uso da via existente sem qualquer afetação de casas, situação que ocorria antes, com a afetação da única habitação existente do lado poente da estrada.</p>	<p>Neste longo capítulo estão omissos alguns detalhes do historial e de valores a ter em conta, como impactes sobre o Ordenamento do Território (alteração da ocupação do uso do solo e Reserva Agrícola Nacional, RAN), Ecologia (atendo aos impactes sobre a Mata de Bela-Mandil/Belmonte e os valores naturais em presença, alguns dos quais de reconhecido interesse para a Conservação na Natureza) (presença de Tuberaria major e Ulex sericeus (Tojo-do-Algarve) com estatuto de plantas em perigo e vulneráveis; e um segundo aspeto - a alteração do projeto: deixaram de preconizar a criação de uma nova via, conforme o projeto “LANÇO 2.1.J) EN 125 – VARIANTE DE OLHÃO”, preconizada em 2011, optando por utilizar em grande parte o traçado da via já existente, alteração que continua a afetar parte do PNRF e da referida área florestal, e que pode ainda ser minimizado, já que não foi avaliada quanto aos impactos.</p> <p>. Nota - foi esta alteração que concorreu para uma DIA Favorável Condicionada.</p> <p>No 1º Estudo de Impacte Ambiental (EIA), houve pareceres negativos da Direção Regional da Agricultura e Pescas (DRAP) por não só alienar terrenos à RAN, mas também por aumentar a pressão de construção numa área maior e distante</p>

Texto do Relatório	(Análise)
	<p>da cidade, quando existem hipóteses de traçado mais anexas à cidade, como é o caso do corredor existente a Norte da Rotunda da entrada ponte de Olhão (corredor alternativa 2 identificada na Fig 1 desse 1º EIA.</p>  <p>Figura 1 – Esboço corográfico dos Corredores Alternativos</p> <p>O Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF) também chumbou por invasão da Reserva Ecológica Nacional (REN) e por o traçado não se sobrepôr a estradas já existentes, mas sim a caminhos (vulgo caminhos de cabras, hoje percursos pedestres – objeto de promoção turística do Concelho). Ora estes factos continuam a ocorrer com este traçado e parece-nos que a emenda foi pior que o soneto.</p>
<p>5.4 SECÇÃO CORRENTE (pág. 25) (41 do pdf) 1) A secção corrente inicia-se ao km 111+400 da atual EN 125 apresentado o km 0+000 no centro da Rotunda 1, desenvolvendo-se a partir deste ponto no sentido norte, sobrepondo-se ao caminho rural existente que permite o acesso à quinta de Bela Mandil até cerca do km 0+700, de forma a minimizar a afetação de áreas inseridas no Parque Natural da Ria Formosa, o que acontece até cerca do km 0+400.</p>	<p>Esta inflexão e afastamento do caminho existente deveria ser a maior possível de forma a cortar o menos possível a paisagem afeta do Parque Natural da Ria Formosa a ponte e, onde se insere o Caminho Pedestre “Caminho da água”, onde foram investidos dinheiros públicos.</p>
<p>2) Após o km 0+700 o traçado inflete para nordeste até ao km 1+300 onde encontra a rotunda 2.</p>	<p>Nesta inflexão não se percebe porquê o traçado passa exatamente por cima de um poço. Entre o km 0+0800 e o 0+875.</p>

Texto do Relatório	(Análise)																								
<p>5.14 ALTERAÇÕES DE TRAÇADO AO APRESENTADO EM FASE DE ESTUDO PRÉVIO (pág. 41) (57 do pdf)</p> <p>No quadro 10 referem e justificam as alterações milimétricas ao traçado inicial desta versão da variante.</p> <div data-bbox="209 510 767 792" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; font-size: small;">Quadro 10 - Alterações de traçado efetuadas ao projeto apresentado na Fase de Estudo Prévio</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">Alteração</th> <th style="width: 20%;">Localização</th> <th style="width: 30%;">Alteração</th> <th style="width: 40%;">Justificação</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Toda a extensão do traçado da pista via</td> <td>Realizar a ligação em resposta ao nível de detalhe dos elementos base (topografia e cadastro das infraestruturas existentes)</td> <td>Ajuste a todos os parâmetros existentes, quanto aos níveis (ligações de drenagem, pavimentos, eixos de infraestruturas existentes ou futuras (incluindo TV, de CDR) e recomendações da DA.</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Reborda 1</td> <td>Ripagem da reborda para norte.</td> <td>Melhorar a ligação aos níveis de forma a serem mais ortogonais e com o alinhamento a definido nos planos.</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Pl 0+300 a 0+300</td> <td>Ripagem do traçado para nascente.</td> <td>Aproveitamento parcial do caminho existente e melhoria a ligação do Parque Natural da Ria Formosa.</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Pl 0+400 a 0+750</td> <td>Instituição de caminho paralelo (Reabilitamento 2) para garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente</td> <td>Garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Pl 0+750 a 1+300</td> <td>Ripagem do traçado para sul</td> <td>Caracterização do traçado, em função dos levantamentos topográficos e cadastrais permitindo manter as características</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center; font-size: x-small;">42</p> </div>	Alteração	Localização	Alteração	Justificação	1	Toda a extensão do traçado da pista via	Realizar a ligação em resposta ao nível de detalhe dos elementos base (topografia e cadastro das infraestruturas existentes)	Ajuste a todos os parâmetros existentes, quanto aos níveis (ligações de drenagem, pavimentos, eixos de infraestruturas existentes ou futuras (incluindo TV, de CDR) e recomendações da DA.	2	Reborda 1	Ripagem da reborda para norte.	Melhorar a ligação aos níveis de forma a serem mais ortogonais e com o alinhamento a definido nos planos.	3	Pl 0+300 a 0+300	Ripagem do traçado para nascente.	Aproveitamento parcial do caminho existente e melhoria a ligação do Parque Natural da Ria Formosa.	4	Pl 0+400 a 0+750	Instituição de caminho paralelo (Reabilitamento 2) para garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente	Garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente	5	Pl 0+750 a 1+300	Ripagem do traçado para sul	Caracterização do traçado, em função dos levantamentos topográficos e cadastrais permitindo manter as características	<p>Neste projeto escolhem o traçado em cima de uma via existente, porque tem que ser, mas afinal... não é uma via existente mas sim um percurso pedestre existente a conservar! E muito bem! porque é muito utilizado, é um recurso de promoção turística e cuja marcação e promoção foi um projeto financiado pela União Europeia. Esta situação é inaceitável, o relatório contradiz-se, pois afirma que sobrepõe a estrada ao caminho dizendo simultaneamente que o conserva.</p> <p><i>“o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense”</i> (fonte: Sul Informação 18 de Março de 2019).</p> <p>Este território presta vários serviços e está a ser destruído por uma falsa solução!</p>
Alteração	Localização	Alteração	Justificação																						
1	Toda a extensão do traçado da pista via	Realizar a ligação em resposta ao nível de detalhe dos elementos base (topografia e cadastro das infraestruturas existentes)	Ajuste a todos os parâmetros existentes, quanto aos níveis (ligações de drenagem, pavimentos, eixos de infraestruturas existentes ou futuras (incluindo TV, de CDR) e recomendações da DA.																						
2	Reborda 1	Ripagem da reborda para norte.	Melhorar a ligação aos níveis de forma a serem mais ortogonais e com o alinhamento a definido nos planos.																						
3	Pl 0+300 a 0+300	Ripagem do traçado para nascente.	Aproveitamento parcial do caminho existente e melhoria a ligação do Parque Natural da Ria Formosa.																						
4	Pl 0+400 a 0+750	Instituição de caminho paralelo (Reabilitamento 2) para garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente	Garantir continuidade de Caminho Pedestre Existente																						
5	Pl 0+750 a 1+300	Ripagem do traçado para sul	Caracterização do traçado, em função dos levantamentos topográficos e cadastrais permitindo manter as características																						
<p>6.2 Geologia</p> <p>Na pag. 55 (71 do pdf 013_003-EN125_VO-PE-RECAPE-01-0)</p> <p>Foram ainda identificadas várias captações privadas na área de estudo, com base na informação fornecida pela APA, no âmbito do presente RECAPE, cuja representação se apresenta no Desenho RECAPE-EN125_VO-16 do Volume 3. Porém, refere-se que não se prevê a afetação de qualquer captação pela construção da Variante.</p>	<p>Neste desenho são ignoradas as várias noras existentes no local, pelo que a conclusão de que não é afetada nenhuma captação por este projeto é errada. Existem vários desenhos oficiais nos quais constam os poços/noras. O Património cultural e local deverá ser preservado, não é o caso com este projeto.</p>																								

6.6 Sistemas Ecológicos

6.6.1 Metodologia

Na zona enquadrante, existem várias espécies raras, ameaçadas e protegidas pelos Anexos II ou IV da Directiva Habitats, cuja presença se consideraria possível na área de estudo, antes da realização do trabalho de campo, ponderando a sua localização, os solos e os habitats existentes e o habitat descrito na bibliografia da especialidade (Coutinho, 1930; Flora-On: Flora de Portugal Interactiva, 2014; entre outros). São elas:

Plantas criticamente em perigo

- *Helianthemum cinereum* subsp. *rotundifolium* - Sargacinho-do-barrocal;

Plantas em perigo

- *Tuberaria major* - Alcár-do-Algarve, protegido pelo anexo II da Directiva Habitats, como espécie prioritária;
- *Klasea flavescens* subsp. *mucronata* - Serrátula-rosada-do-barrocal;
- *Lavatera triloba* subsp. *triloba* - Malva-peganhenta;
- *Plantago algarbiensis* - Diabelha-do-Algarve, também protegido pelo anexo II da Directiva Habitats;

Vulneráveis

- *Centaurea occasus* - Centáurea-do-barrocal;
- *Crucianella latifolia* - Granza-maior;
- *Ranunculus macrophyllus* - Ranúnculo-de-folha-grande;
- *Ulex subsericeus* (Tojo);

Quase ameaçadas

- *Thymus lotocephalus* (Tomilho-cabeçudo), também protegido pelo anexo II da Directiva Habitats, como espécie prioritária;
 - *Scilla odorata* (Jacinto-do-algarve), também protegido pelo anexo IV da Directiva Habitats.
- Sem prejuízo de verificar a presença de outras espécies protegidas ou ameaçadas, as plantas listadas **foram procuradas com especial detalhe, nos locais e habitats onde a sua presença seria menos improvável.**

Na identificação dos habitats naturais classificados no anexo I da Directiva 92/43/CEE (Directiva Habitats), utilizaram-se os critérios constantes do Plano Sectorial da Rede Natura 2000 (ICN, 2005).

No que respeita à fauna, o EIA indica a pobreza faunística do local. Neste contexto, foi

Depois de apresentados os resultados da análise efetuada no campo, não há referência à presença de nenhuma espécie de fauna. Fazendo parecer que não existem ou não interessam e que este projeto não tem impactos a esse nível. Será necessário demonstrar o que se encontrou de facto.

Não está indicado neste relatório se foi tida em conta a sazonalidade da presença de algumas espécies de aves, como por exemplo as águias que se observam muito no Verão, ou a garça real que aparece na primavera.

Esta zona tem charcos temporários onde chegam a nidificar patos reais em anos de pluviosidade intensa.

Por exemplo anexamos uma coletânea de imagens captadas no local ao longo do tempo.(anexo1-fotos)

Texto do Relatório	(Análise)
<p>analisada a tipologia do coberto e dos habitats disponíveis para a fauna, e a possibilidade de ocorrência de espécies ameaçadas, cruzando com a análise efetuada no campo.</p> <p>Como área de estudo foi considerada uma faixa de 50m em torno do traçado.</p>	
<p>6.6.3 Discussão e recomendações</p> <p>A presença de uma população de <i>Ulex sericeus</i> (Tojo-do-Algarve) é muito relevante, porque esta espécie encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de “Vulnerável”. Trata-se de um endemismo de distribuição geográfica muito restrita, exclusivo das areias do Sotavento algarvio e de uma pequena faixa arenosa do litoral andaluz, na região de Huelva. Na área adjacente ao projeto, ocorre no início do traçado, maioritariamente em subcoberto de pinhal, mas não só. A conservação das populações assinaladas neste estudo é muito relevante. De acordo com a Lista Vermelha da Flora Vasculare de Portugal Continental, esta planta está sujeita a fortes pressões resultantes da expansão urbana e agrícola, que foram responsáveis pela destruição direta de núcleos populacionais e pela fragmentação da área de habitat favorável. A presença desta planta constitui o aspeto mais relevante da área de estudo, conferindo pertinência às recomendações da DIA. Neste contexto, sugere-se que seja evitada a afetação das áreas assinaladas na Figura 14, devendo constituir uma área condicionada à localização de estaleiros e percursos, conforme representado no Desenho RECAPE-EN125_VO-16, constante do Volume 3 – Peças Desenhadas.</p>	<p>Com uma argumentação labiríntica sobre a existência de plantas que seriam de proteger, mas estando o solo degradado, não vale o estatuto de proteção, e em vez de recuperação e resiliência do valor existente, passa-se uma estrada em cima!!! Não sendo apresentados quaisquer resultados de ocorrências. Por fim, o relatório e os resultados da análise ecológica ao terreno indicam que, existe sim, uma espécie que faz condicionar o traçado, mas na realidade não condicionam o traçado. A presença de uma mancha significativa de <i>Ulex Subsericeus</i>, apenas <u>condiciona os trabalhos da construção da estrada mas esta não deixa de cortar a mancha</u>, (traçado esse que podia ser desviado) para o qual apresentam um mapa com a mancha da sua distribuição a ser literalmente cortada ao meio. Esta mancha, numa cuidadosa análise do terreno seria possível ser contornada. Conforme sugestão a tracejado sobre essa mesma imagem:</p>

Texto do Relatório	(Análise)
 <p>Imagem 1- sugestão para contornar a mancha de Ulex Subsericeus</p>	<p>No que respeita aos resultados sobre a fauna, é pobre a descrição dos resultados o que indica que provavelmente não foi efetuado levantamento relevante, uma vez que não foram indicadas as espécies presentes, sejam elas portadoras de estatuto de proteção ou não. Existem no local ouriços, camaleões, sardões, algumas águias e ocorrência de raposas.</p> <p>Não é indicada a metodologia da análise efetuada no campo. São apresentados argumentos para a preservação dos habitats e dos biótopos favoráveis à existência de fauna sensível, onde se refere a proximidade das rodovias e de localidades como causas do seu desaparecimento.</p>
<p>Resultados [...] 6.6.2</p> <p>Relativamente às condicionantes supracitadas, a área em análise apresenta as seguintes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Encontra-se sujeita a níveis de ocupação humana elevados, devido à proximidade das localidades de Olhão, Brancanes, Piães e Montemor, devido à edificação dispersa, e à proximidade de várias rodovias, salientando-se a EN 125, EN 2-6 e M 516-3; • As áreas urbanizadas, assim como as rodovias, constituem barreiras geográficas relevantes que determinam algum isolamento dos habitats naturais. Por este motivo, a área encontra-se isolada de outras áreas de habitat terrestre favorável, o que determina o fracionamento das populações de espécies animais não voadoras e, eventualmente, a sua extinção; 	<p>Relativamente ao 1º troço, omite-se a via de comunicação que é a ribeira de bela mandil que serve de corredor de contacto com outros habitats terrestres favoráveis que existem a Norte e a Sul da zona em questão, e assim duplamente se subvaloriza o impacto negativo da estrada, que será mais uma barreira à comunicação do habitat – ribeira, com a área que a estrada vai isolar a nascente, que quanto menor for, menor será o impacto, tanto assim é, que a melhor opção ecologicamente falando e segundo os pareceres do ICNF e da DRAP, numa fase anterior, seria a da hipótese que fazia esta variante sobrepor-se à estrada da sul betão.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • O coberto vegetal encontra-se muito degradado, como foi explicado; 	<p>Seria urgente regenerar o coberto vegetal, e não dar-lhe a extrema unção e enterrá-lo no alcatrão! Com mais valias óbvias e indo de encontro à Lei do Restauro da Natureza aprovada em Junho de 2022 pela Comissão europeia que surge para contribuir para a recuperação a longo prazo da natureza danificada em todas as zonas terrestres e marítimas da UE e para alcançar os objetivos da UE em matéria de clima e biodiversidade.</p>

Texto do Relatório	(Análise)
<p>• Não existem habitats raros, que suportem espécies raras, estenobióticas.</p> <p>Este contexto indica o baixo valor das zoocenoses, como aliás se torna claro, com a leitura do Relatório de Síntese do EIA. Este facto indica que também que não se perspectiva a ocorrência de mortalidade significativa de fauna selvagem, como, aliás, é regra em áreas essencialmente urbanas e suburbanas.</p>	<p>A zona mais sensível é a do primeiro troço, e esta, não é, até ao momento, nem urbana nem sub urbana. Existem ao longo do percurso e nos terrenos adjacentes ouriços, camaleões, sardões, algumas águias, populações consideráveis de lebres, coelhos, perdizes e ocorrência de raposas. Com construção desta estrada reservada exclusivamente ao tráfego motorizado e acessíveis apenas por nós de ligação ficará com um estatuto de sub urbano, retirando-lhe o valor ecológico, rural, paisagístico e turístico que tem. De acordo com o princípio de precaução, e uma vez que não é claro com a seguinte frase “não se perspectiva a ocorrência de mortalidade significativa de fauna selvagem”, gostaria que fosse clarificado se houve um estudo sobre a mortalidade da fauna selvagem, e exigimos que sejam apresentadas as estimativas de mortalidade por espécie!</p>

No ponto 6.9.2 Condicionantes, Servidões e Restrições de Utilidade Pública

(...)Quando se referem às captações de água que existem mas não são afetadas

Captações de Água Subterrâneas

Para a área de estudo e com base na informação da APA/ARH Algarve, destaca-se a presença de numerosas captações subterrâneas, associadas a áreas agrícolas e áreas periurbanas, mas que não são afetadas pelo traçado da Variante (ver Desenho RECAPE-EN125_VO-16 Carta de Condicionantes). este desenho não consta de lista de peças desenhadas, ou é dos ficheiros que não encontram para ser que tem problemas de qualquer forma aqui fica uma imagem de nora

Existem ainda duas captações identificadas para abastecimento público e sem área de proteção publicada, a cerca de 500/600 m para sul do Projeto, e que correspondem às captações municipais que constam da Carta de Condicionamentos Especiais do PDM, de reserva para situações pontuais (JK3 – Brejo e JK5 - Brancanas).

No concelho de Oihão, o abastecimento de água para consumo humano é feito a partir da albufeira de Beliche. As captações anteriormente utilizadas pelo concelho, para o abastecimento público, e que são as acima referidas, constituem presentemente reservas para situações pontuais.

Até parece que a visita detalhada ao local não ocorreu, já que o traçado se faz exatamente por cima de uma nora. Ou seja, os técnicos que instalaram as estacas do traçado, e o arquiteto paisagista que fez o reconhecimento do mesmo não registaram esta ocorrência?




Imagem 2 (10-01-2023) – a sudeste da nora estaca 0+800, demonstração de que o traçado está por cima de uma captação de água.



Imagem 3 (10-01-2023) – a noroeste da nora estaca 0+875 demonstração de que o traçado está por cima de uma captação de água

Esta afetação condicionante é também fácil de contornar e vai também evitar impactar a mancha de Ulex Subsericeus, conforme imagem 4 que se segue.

É também omitido o impacto no processo de infiltração nos aquíferos, numa época em que a escassez de água é já por demais evidente, e numa zona que já está afetada pelos erros do passado, nomeadamente pela existência de uma lixeira municipal subterrada na zona da Sulbetão.

Texto do Relatório	(Análise)
	 <p>Imagem 4 – sugestão para contornar a captação de água e a mancha de pinhal e Ulex Subsericeus, que desvia o traçado para realmente uma via existente (estrada da Sul betão).</p>
6.8 COMPONENTE SOCIAL	<p>Há pastoreio e caça nesta paisagem, além dos percursos pedestres percorridos por caminhantes, turistas, ciclistas e atletas. Estes fatores são omissos neste capítulo.</p>
(sem qualquer secção nem texto específica)	<p>Também não se apresenta neste relatório, nenhuma análise de vias de transporte existentes, percursos mais frequentados nem necessidades de investimento em transportes públicos, ou seja, investimento na redução de utilização de transporte próprio que em vez de ser relevada a sua importância é ocultada deste processo. Além de se omitir estudo sobre utilização da Via do Infante que era SCUT e passou a ser paga e que esse facto trouxe e traz mais tráfego para a EN125.</p>

Conclusão

A construção da EN125 variante de Olhão:

- Ao contrário do indicado no relatório afeta a captação de água, num local pelo menos no 1º troço; é provável que nos seguintes também pois a carta utilizada para verificação de existência de captações e água apenas considera um tipo de captação de água - os furos e omite os poços (também designados por noras nesta região);
- O relatório evidencia a existência de uma espécie - presença de uma população de *Ulex sericeus* (Tojo-do-Algarve) que é muito relevante, porque esta espécie encontra-se em perigo de extinção, tendo estatuto de conservação de "Vulnerável". **As espécies de flora a proteger, não se salvaguardam apenas com a atenção à localização dos estaleiros e aterros durante a sua construção, podem ser salvaguardadas com ajustes no traçado, principalmente no 1º troço. Sobre o qual se sugere a seguinte alteração a partir do km 0+0400**



Porque:

- se salvaguarda melhor o caminho pedestre existente
- evita-se a razia a 3 núcleos habitacionais (0+500; 0+650; 0+750)
- evita-se passar por cima de um poço que se encontra entre o ponto 0+800 e o 0+875;
- evita-se cortar o pinhal ao meio e a mancha de *Ulex Subsericeus*, onde habitam lebres, cucos, rolas, cobras, ouriços, camaleões, piscos, perdizes e etc.
- **coincide com as recomendações das entidades consultadas relativamente à fase de opção para o traçado A ou B, uma vez que a opção ideal não pôde ser posta em execução, há que minorar os impactos do traçado escolhido.**
A questão da “obrigatoriedade” de coincidir com um via existente deve ser medida, porque pelo que se verifica essa premissa não defende valores ecológicos nem agrícolas nem sociais quando confrontada com a realidade no terreno, e quando essa mesma via é ela própria um valor a preservar.
“o Caminho da Água faz-se por Pechão e é um percurso que traz à reflexão a importância deste recurso natural. O percurso estende-se «paralelamente à ribeira de Belamandil, principal fonte de abastecimento de outrora. Ao longo do trilho, podemos observar alguns engenhos como, por exemplo, a Fonte Velha, a Fonte Nova, o Poço do Lagar, ou o Poço da Amendoeira», diz a autarquia olhanense.” (Sul Informação 18 de Março de 2019).
- E porque, ao percorrer esses 1000 metros do primeiro troço, é fácil concluir que a partir dos 400 metros, existe uma alternativa ao caminho que é um desvio que vai encontrar a estrada alcatroada da SulBetão, já fora da zona residencial reduzindo a área que se isola de habitat favorável à existência de espécies selvagens e maior existência de biodiversidade, logo reduzindo o impacte negativo desta estrada. Este traçado sugerido é observável por vista aérea da zona, pois é essa linha que veículos de 2 e 4 rodas desenham no território há já muitos anos.

Nesta conclusão surge uma questão, porque é que deixaram de estar em cima da mesa as hipóteses estudadas na primeira abordagem? (projecto rodoviário do Lanço 2.1.j) EN125 – Variante a Olhão, em fase de Projecto de Execução) integrado na Subconcessão do Algarve Litoral, adjudicada pelas Estradas de Portugal, S.A. ao GR – Grupo Rodoviário Algarve Litoral. É que a emenda foi pior que o soneto. E mais uma vez parece que há um imenso desperdício de horas de trabalho, em princípio qualificado, de elaboração de projetos e estudos de viabilidades, todos eles despendendo recursos e com uma certa energia que também se traduz em emissões de carbono.

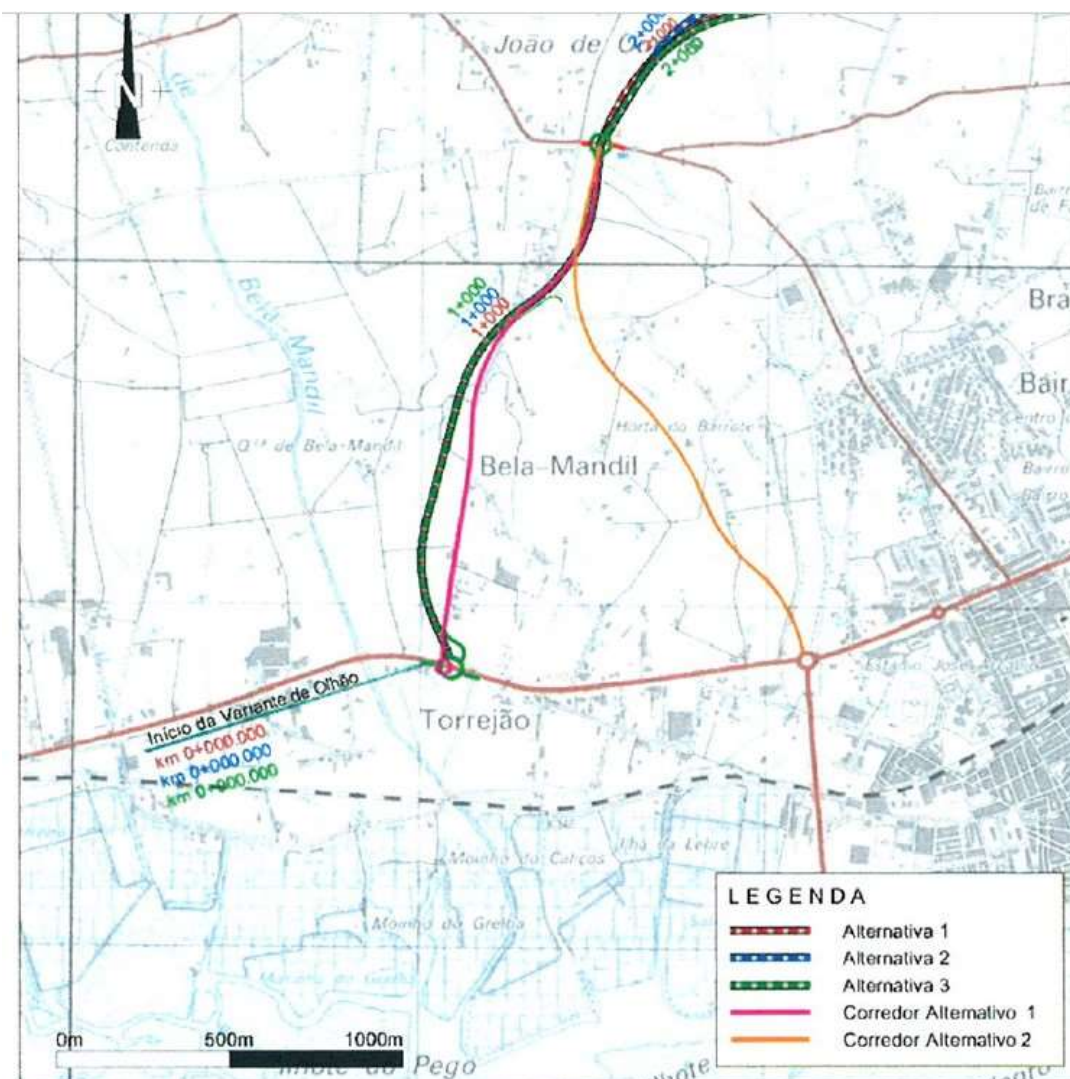


Figura 1 – Esboço corográfico dos Corredores Alternativos

Figura 1 do EIA de 2011 onde se verifica que a Alternativa 3 não se sobreponha ao percurso pedestre nem às captações de água nem fazia tangente a nenhum núcleo habitacional e não afetava o pinhal da forma desventrante que afeta a solução agora preconizada.

Não podemos deixar de referir que contrariamente ao indicado vai existir muita mortalidade de afastamento de fauna selvagem. Não havendo estudos e trabalho de campo no levantamento das populações existentes de fauna e flora, não será possível medir o impacto desta obra e desta estrada.

A subvalorização dos recursos naturais existentes e do seu serviço à natureza da qual fazemos parte enviesa e corrompe a história do processo. Desresponsabilizando assim, os autores de tanto texto.

A caça e o pastoreio vão ser bastantes afetados.

Assim como, o turismo na sua vertente de turismo da natureza pelos percursos pedestres e cicláveis.

Compromete-se a Reserva Agrícola.

Compromete-se o futuro.

Numa época em que está demais demonstrado o risco e a vulnerabilidade das populações sem autonomia alimentar, em que está demonstrado o enorme contributo do transporte de alimentos para a pegada carbónica, aliena-se mais parcelas da reserva agrícola, para a construção de uma estrada que se apresenta como solução para a redução da emissão de carbono. Comprometendo o futuro objetivo de maior autonomia das populações locais.

É o Algarve e Olhão em particular, a contrariar todas as tendências no que diz respeito à mobilidade à produção local de alimentos, e dimensão humana das cidades.





