

Sociedade Polis Litoral Ria Formosa – Sociedade para a Requalificação e Valorização da Ria Formosa S.A.

Volume III

Resumo Não Técnico Estudo de Impacte Ambiental da Ponte e Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior

Rf_τ12056/03

Jun-13



Estudo de Impacte Ambiental da Ponte e Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior

Volume I – Relatório Síntese

Volume II – Desenhos

Volume III – Resumo Não Técnico

ÍNDICE GERAL

1. Introdução	I
2. Breve descrição e justificação do projecto	5
3. Estado actual do ambiente	7
4. Principais impactes ambientais	11
4.1. Fase de construção	11
4.2. Fase de exploração	13
5. Medidas ambientais a adoptar	15
6. Principais conclusões	19



Esta página foi deixada propositadamente em branco



I. Introdução

O presente documento constitui o Resumo Não Técnico do **Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do “Projecto da Ponte e Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior”**, em fase de Anteprojecto.

O **projecto** localiza-se na freguesia de Montenegro, concelho e distrito de Faro e abrange uma área da Ria Formosa compreendida entre o limite sudoeste do aeroporto de Faro e a Ilha de Faro, Praia de Faro (ver Figura 1).

Compreende a construção de uma nova ponte sobre a Ria Formosa (em substituição da ponte existente), da respectiva via de acesso à Ilha de Faro e de um parque de estacionamento exterior (na margem terrestre da Ria, numa área expectante e em parte já está actualmente afectada a este uso, imediatamente a sul do Aeroporto de Faro).

É da autoria de Bruno Rocha – Engenharia Unipessoal, Lda., o proponente é a Sociedade Polis Litoral Ria Formosa – Sociedade para a Requalificação e Valorização da Ria Formosa, S.A., a entidade licenciadora é a Câmara Municipal de Faro e a Autoridade de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) é a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do (CCDR) Algarve.

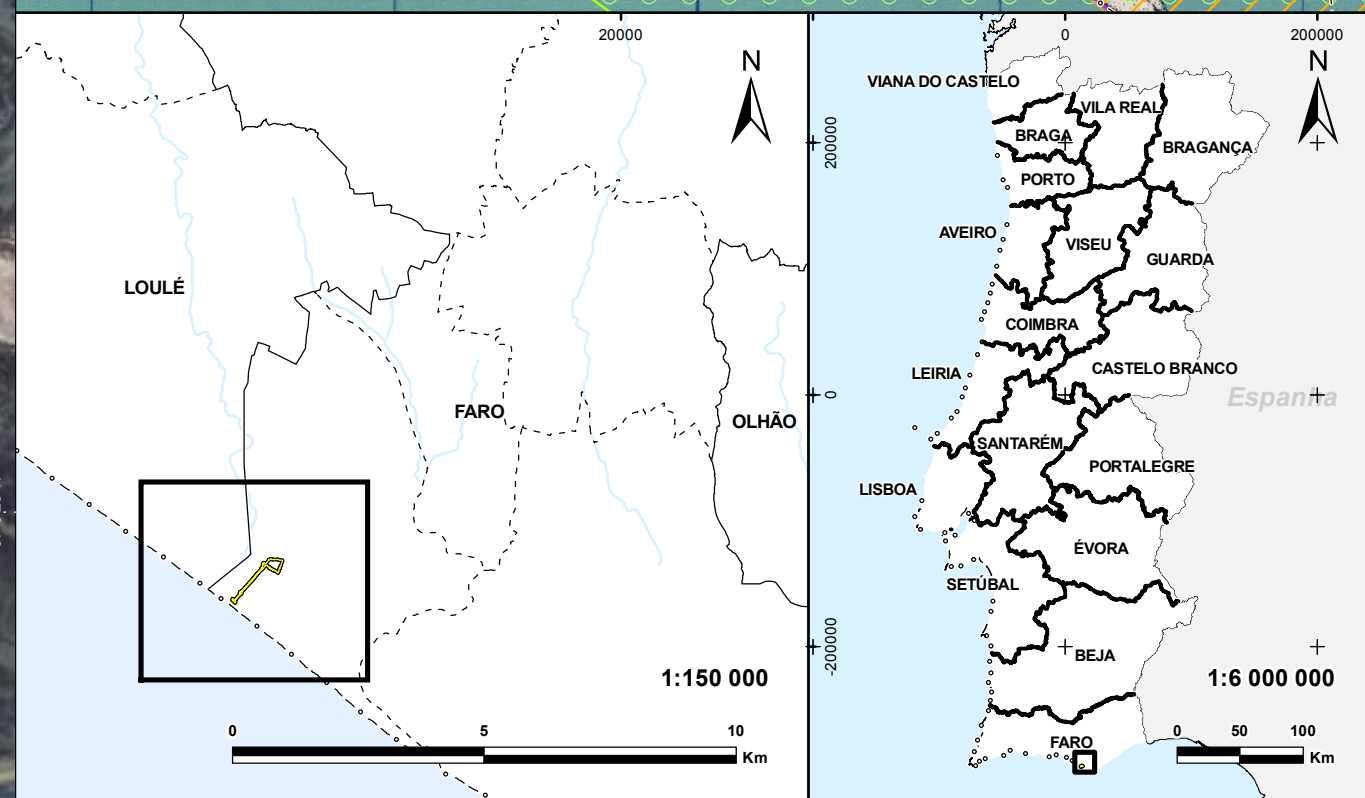
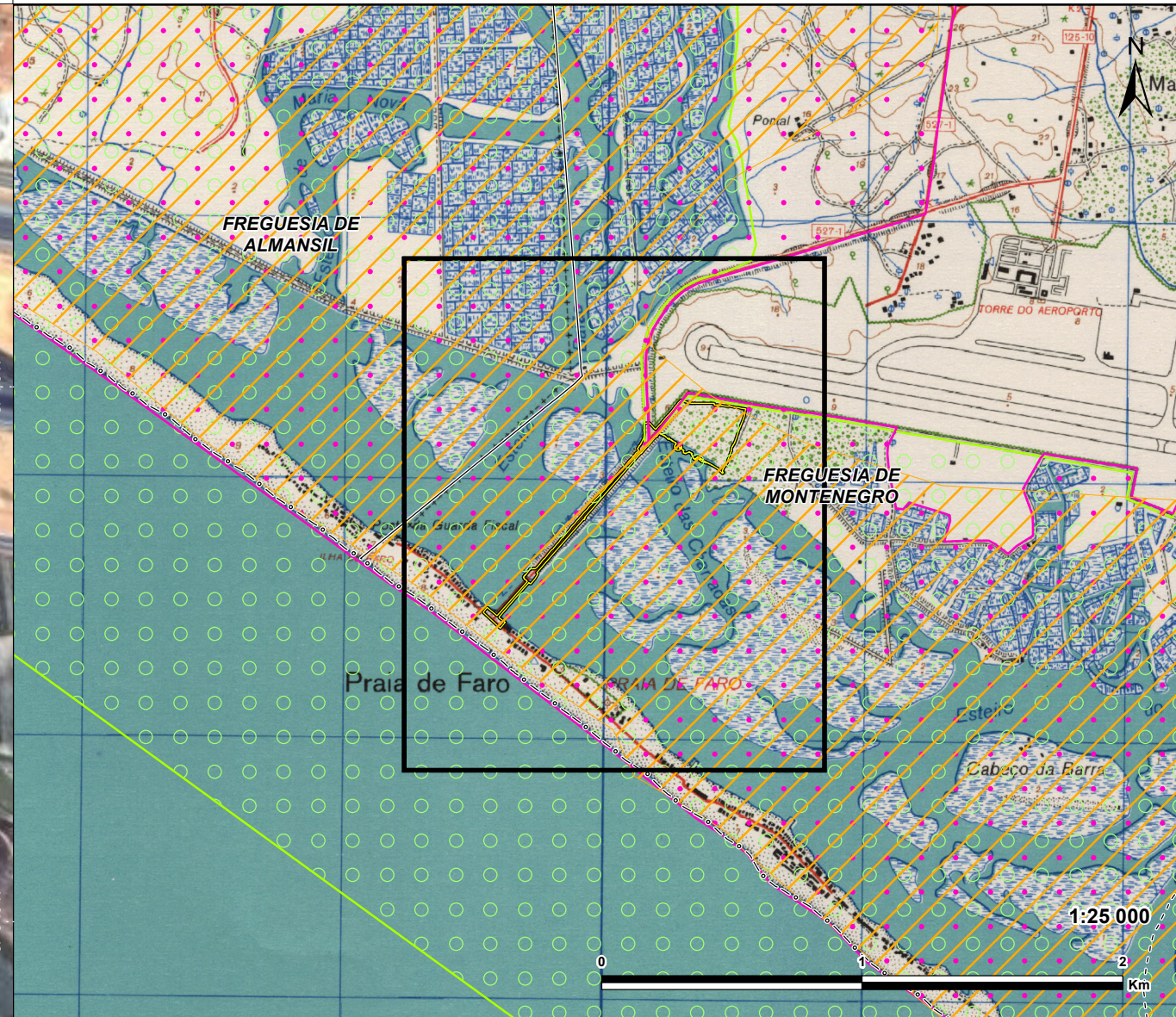
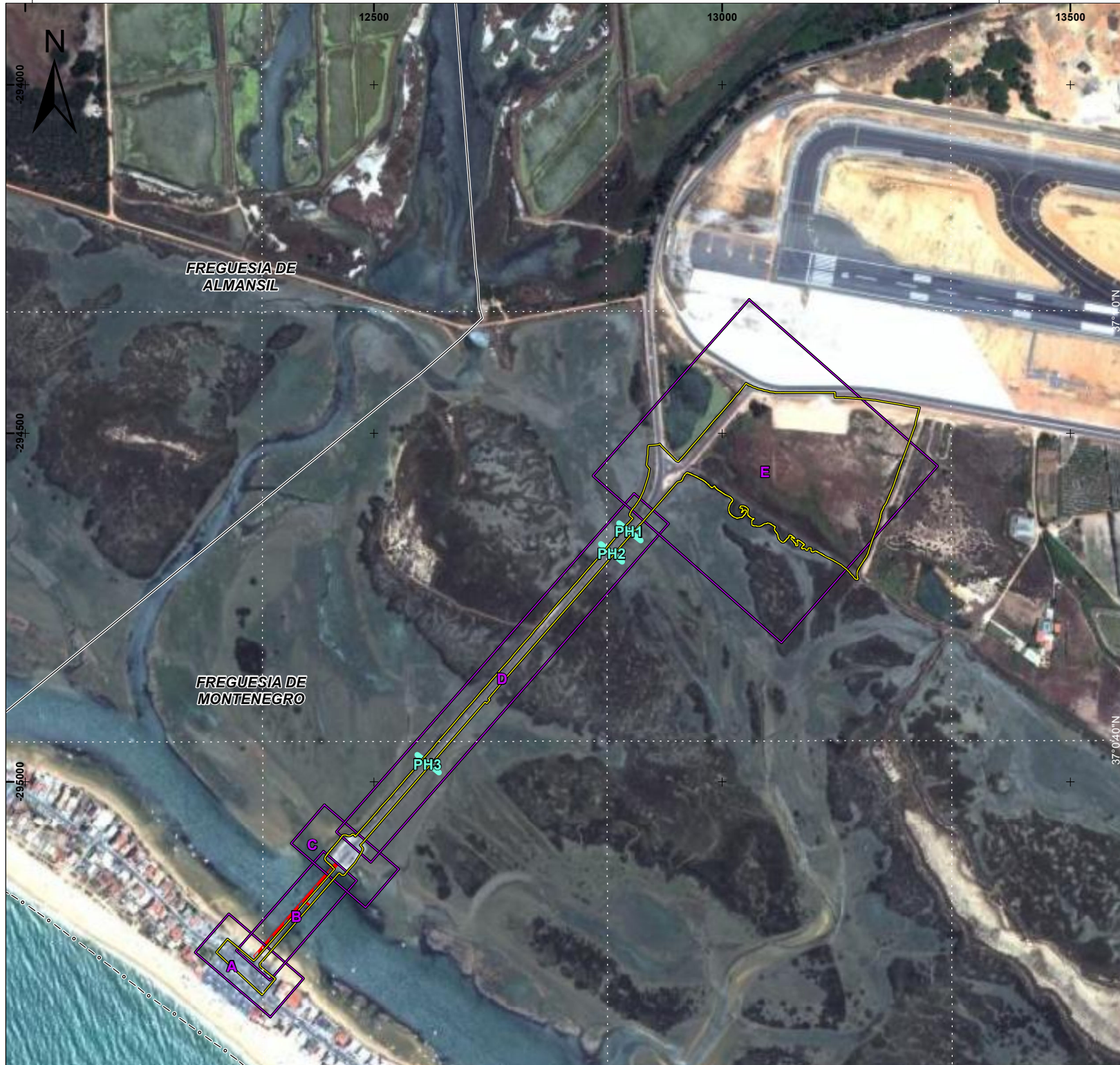
O **Estudo de Impacte Ambiental** foi realizado pela NEMUS – Gestão e Requalificação Ambiental, Lda., com o principal objectivo de cumprir a legislação ambiental em vigor. Com efeito, o projecto do parque de estacionamento exterior (infra-estrutura prevista no Plano de Pormenor da Praia de Faro, que decorre dos objectivos para a Unidade Operativa de Planeamento e Gestão III do Plano de Ordenamento da Orla-Costeira Vilamoura – Vila Real de Santo António) está sujeito a procedimento de AIA ao abrigo do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio (alterado pelos Decretos-Lei n.º 74/2001, de 26 de Fevereiro, n.º 69/2003, de 10 de Abril e n.º 197/2005, de 8 de Novembro, que o republica). O projecto da ponte e via de acesso, embora não encontre enquadramento no diploma referido, só poderá ser viabilizado se reconhecido como “acção de relevante interesse público”, o que nos termos do Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de Agosto (que estabelece o regime jurídico da Reserva Ecológica Nacional) equivale à obtenção de declaração de impacte ambiental favorável.

O EIA, elaborado entre os meses de Novembro de 2012 e Fevereiro de 2013, encontra-se organizado nos seguintes volumes:

- Volume I – Relatório Síntese;
- Volume II – Desenhos;
- Volume III – Resumo Não Técnico.



Esta página foi deixada propositadamente em branco



LIMITES ADMINISTRATIVOS
Portugal (Fonte: CAOP 20011 - IGP, 2011)

- - - Fronteira internacional
- - - Linha de costa
- Limite de Distrito
- Limite de Concelho
- - - Limite de Freguesia

Ortofotomapa: Google Earth 06/2011

ÁREA DE IMPLEMENTAÇÃO

ÁREAS DE ANÁLISE (ANTEPROJECTO)

- A - Intervenção na Praia de Faro
- B - Ponte nova
- C - Pormenor da Plataforma
- D - Via de acesso
- E - Estacionamento

PONTE EXISTENTE (A DEMOLIR NO ÂMBITO DO PROJECTO)

PASSAGENS HIDRÁULICAS

Zonas com interesse para a conservação Rede Nacional de Áreas Protegidas

Zonas de Protecção Especial

Sítios de Importância Comunitária



2. Breve descrição e justificação do projecto

A actual definição do projecto foi **precedida por um processo de avaliação de alternativas**, promovido pela Polis Litoral Ria Formosa. As alternativas, seus estudos de viabilidade e análise comparativa foram submetidos a parecer das autoridades competentes, tendo resultado na prossecução do projecto segundo a alternativa vista como mais favorável – a construção de uma nova ponte. Com efeito, apesar de esta solução ter um custo superior ao da reabilitação da ponte existente, foi assumida como a mais favorável, quer no que diz respeito aos níveis de serviço e de segurança dos utentes, quer quanto à segurança estrutural e ao tempo de vida útil, remetendo ainda para menores custos de manutenção e sendo melhor dos pontos de vista hidráulico, ambiental, arquitectónico e da navegabilidade. No desenvolvimento do anteprojecto o projectista atendeu também a soluções alternativas no que se refere aos métodos construtivos para a nova ponte, tendo optado pelo processo por execução faseada de aterros provisórios, adaptados ao esquema de circulação do canal do Ancão/Praia de Faro, por considerar que esta metodologia é a que viabiliza economicamente a construção da nova obra de arte, tendo vantagens ambientais relativamente a soluções alternativas e desvantagens passíveis de minimização através de medidas incluídas no anteprojecto. Tendo as potenciais alternativas ao projecto sido avaliadas em fase prévia ao EIA, neste considera-se como alternativa a ausência de intervenção (alternativa zero), correspondendo à manutenção da situação actual.

Neste contexto, o **projecto** descrito e avaliado no EIA tem como objectivos gerais: a promoção da melhoria na mobilidade na ligação de Faro à península do Ancão; a reestruturação do acesso viário à Praia de Faro, criando condições para a sua utilização pedonal e ciclável e condicionando o acesso automóvel à Ilha de Faro; a construção de uma zona adequada de estacionamento na área terrestre. Nesse sentido, a intervenção proposta divide-se em cinco áreas de análise no anteprojecto (ver Figura 1): Ilha Barreira de Faro; Ponte; Plataforma/Aterro; Via de Acesso; Estacionamento exterior.

O alinhamento da nova ponte será rectilíneo e paralelo à ponte actual, situando-se imediatamente a nascente desta (ver Figuras 2 e 3), permitindo deste modo o aproveitamento das plataformas pré-existentes (será necessário apenas aumentar pontualmente a plataforma norte para implantação do encontro).

O projecto inclui a reestruturação do acesso viário à Praia de Faro apostando na melhoria das características gerais do percurso e na criação de condições para uma melhor acessibilidade pedonal e ciclável (ver Figura 4), bem como no condicionamento do acesso automóvel à Ilha de Faro, na época balnear. Para o efeito contará com um parque de estacionamento de apoio com capacidade para 900 lugares, exterior à Praia, a localizar junto ao aeroporto de Faro. O parque de estacionamento exterior será servido por diversos acessos, viabilizando um esquema de circulação que assegura a separação de cada



meio de transporte; prevê-se um acesso por norte, que se desenvolverá desde a EM 527-1 e nova rotunda, e que se implantará sobre o acesso local já existente; as viaturas pesadas de passageiros e a navette terão um acesso dedicado ao parque, de forma a evitar conflitos com os demais veículos e facilitar a fluidez no acesso. A circulação deste tipo de veículos será unidireccional com saída pela rotunda a Norte, evitando deste modo cruzamentos e situações em que não tenham prioridade sobre os demais veículos.



Figura 2 – Identificação em planta da ponte existente, e da nova ponte



Figura 3 – Simulação foto-realista da nova ponte (preia-mar)



Figura 4 – Simulação foto-realista da nova ponte (tabuleiro)

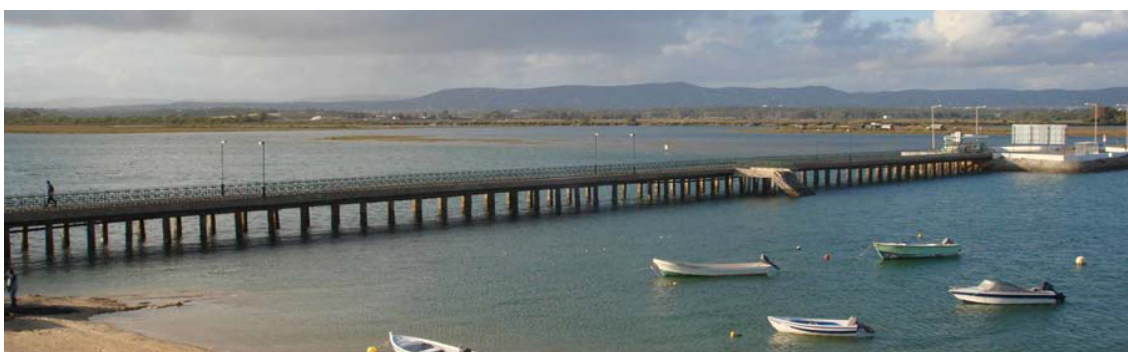
Em paralelo com a melhoria das infra-estruturas de acesso à Praia de Faro o projecto prevê ainda a introdução de três passagens hidráulicas no aterro que suporta a via de acesso à ponte, para que haja o restabelecimento e circulação de água nos antigos esteiros interrompidos pelo aterro desde os finais da década de 50 do século passado. A actual ponte que faz a passagem para a Ilha de Faro será demolida após a conclusão da nova ponte.



3. Estado actual do ambiente

Para **caracterizar o ambiente actual da zona de implementação do projecto** foram estudadas várias matérias, abrangendo questões relacionadas com o clima, a geologia e geomorfologia, os solos, os recursos hídricos subterrâneos, hidrodinâmica lagunar, a qualidade do ambiente, a ecologia, flora e fauna, o uso do solo e ordenamento do território, a paisagem, o património arqueológico e arquitectónico e, finalmente, a sócio-economia.

Neste âmbito foi feita uma pesquisa detalhada de informação sobre a zona em estudo, estabeleceu-se contacto com o projectista e realizaram-se visitas de campo, no sentido de fazer o levantamento fotográfico da zona (ver Fotografias 1 a 3), análise visual da paisagem e prospecção arqueológica da área a intervir, entre outros levantamentos. Apresentam-se seguidamente as principais conclusões desse trabalho inicial de caracterização.



Fotografia 1 – Aspecto geral da ponte existente



Fotografia 2 – Enquadramento geral da área de estudo (vista para este a partir da EM 527-1)



Fotografia 3 – Enquadramento geral da área de estudo (vista para oeste a partir da EM 527-1)

O **clima** da região é temperado com inverno chuvoso e verão quente e seco. A proximidade ao mar tem forte influência no clima da área em estudo, contribuindo para invernos mais suaves e menores amplitudes térmicas.

Ao nível da **geologia e geomorfologia**, a área afectada ao projecto localiza-se em parte na península do Ancão e maioritariamente na zona lagunar da Ria Formosa, tratando-se de uma área protegida e que sob o ponto de vista geológico apresenta peculiaridades consideradas particulares mesmo a nível mundial. A nível nacional o projecto localiza-se numa zona de elevado risco sísmico.

Os **solos** na área de intervenção e zona envolvente coincidem maioritariamente com solos Halomórficos salinos de salinidade elevada (fase inundável).

Em termos de **recursos hídricos subterrâneos**, toda a área afectada ao projecto enquadra-se dentro da classe de vulnerabilidade média a alta (classificação obtida por método que tem em conta a permeabilidade das massas de água subterrânea para reflectir a maior ou menor potencialidade daquelas em atenuar um possível contaminante). Na massa de água subterrânea foi identificado um número muito significativo de captações (3404), no entanto, na área afectada ao projecto apenas foi identificado um poço abandonado. Não existem captações de água para abastecimento público na proximidade da área de intervenção.

A **qualidade da água** da Ria Formosa, em particular na massa de água em que se localiza o projecto em estudo, encontra-se sujeita a um conjunto bastante alargado de influências e pressões. Os usos mais representativos das águas na Ria Formosa são o uso balnear, a navegação fluvial e a aquicultura. A estes usos estão associados requisitos diferenciados de qualidade de água, acrescentando-se os objectivos ambientais de qualidade mínima aplicáveis a águas superficiais.



Relativamente ao **ambiente sonoro**, de acordo com o mapa de ruído referente ao Plano de Pormenor da Praia de Faro (Baixa Atelier & NEMUS, em desenvolvimento), toda a área de intervenção se encontra sujeita a níveis de afectação assinalável do ambiente acústico, apresentando conflitos com os limites legais aplicáveis.

No que se refere à **qualidade do ar**, as fontes de poluição atmosférica mais relevantes são o tráfego aéreo associado ao funcionamento do Aeroporto Internacional de Faro e o tráfego viário de e para a Praia de Faro e vias rodoviárias circundantes. São identificados como receptores sensíveis à poluição atmosférica a população residente e utilizadora da povoação de Praia de Faro bem com os sistemas ecológicos do sapal, onde se incluem os viveiros para produção conquícola.

No que se refere à **gestão de resíduos**, a área de intervenção enquadra-se no sistema multimunicipal do Algarve, gerido pela ALGAR, sendo a empresa municipal FAGAR responsável, entre outras funções, pela recolha de resíduos urbanos no concelho de Faro.

No que se refere à **ecologia**, a área de projecto divide-se em dois ambientes distintos, terrestre e aquático. Parte da área de estudo está já actualmente sujeita a pressão humana (ponte e acessos actuais, aterros). Compõem o mosaico de habitats quatro unidades distintas: sapal, sistema lagunar (Ria Formosa), prados antrópicos e áreas artificializadas.

Ao nível do **uso do solo e ordenamento do território** encontram-se em vigor na área de projecto os seguintes instrumentos de gestão territorial: Plano de Ordenamento da Orla Costeira, Plano Regional de Ordenamento do Território, Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa, Plano Sectorial da Rede Natura 2000, Plano Director Municipal de Faro. A área do projecto é abrangida por diversas condicionantes, servidões e restrições de utilidade pública, nomeadamente: Domínio hídrico, Reserva Ecológica Nacional, Servidão Aeronáutica, Via Municipal e Conduta Adutora. No EIA são ainda analisados outros planos, programas e estratégias com incidência sobre a área de actuação, como o Polis Litoral, o Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território, o Plano Regional de Ordenamento Florestal do Algarve, o Plano de Acção para o Litoral 2007-2013, a Estratégia Nacional de Gestão Integrada da Zona Costeira Nacional, a Estratégia Nacional de Conservação da Natureza e da Biodiversidade e o Plano de Gestão das Bacias Hidrográficas das Ribeiras do Algarve.

Em termos paisagísticos, a área é enquadrada na Unidade de **Paisagem** da Ria Formosa, sendo possível diferenciar 4 subunidades – a Praia de Faro, o Esteiro do Ancão, a zona entre marés e a zona terrestre a Norte desta. Esta unidade de paisagem apresenta em geral qualidade visual média a elevada, à excepção das áreas descaracterizadas na Praia de Faro.



No domínio do **património arqueológico e arquitectónico**, foram realizadas prospecções terrestres e subaquáticas, tendo-se identificado um sítio arqueológico em meio terrestre.

Em termos **sócio-económicos** apesar da reduzida vocação da Praia de Faro para o turismo tem-se registado um aumento do seu peso na procura turística. Ao nível dos acessos, a Praia de Faro é a única ilha-barreira com acesso rodoviário directo. A pressão que decorre desta situação acentua-se com o reduzido condicionamento a que é sujeito esse mesmo acesso.

No interior da área, uma vez que se desconhece a existência de outros projectos complementares ou subsidiários do projecto em estudo, a **evolução da situação de referência na ausência do projecto** (“alternativa zero”) deverá consistir na manutenção da situação actual na maior parte das temáticas estudadas, numa eventual melhoria (no caso dos recursos hídricos superficiais) ou, eventualmente, no agravamento de algumas situações. Associam-se a este último caso a eventual degradação do estado de conservação das comunidades vegetais ou a diminuição da capacidade de sustentação da fauna, devido a interferência humana.



4. Principais impactes ambientais

Por **impacte ambiental** entende-se toda e qualquer alteração que se verifique sobre a área de estudo, ao nível das componentes ambientais descritas, e que decorra do projecto de forma directa ou indirecta. Os impactes do projecto nas componentes ambientais foram avaliados através de determinados **critérios**, resultando na previsão da sua importância: por valor de um impacte entende-se a natureza da sua consequência, ou seja, um impacte é positivo se representa a valorização do ambiente e negativo se, pelo contrário, representa uma desvalorização; o significado de um impacte traduz a importância ecológica, ambiental ou social desse impacte (este é o critério descritivo mais importante, sendo que a determinação do seu grau – pouco significativo, significativo, muito significativo – é influenciada pelos restantes critérios de avaliação, em particular a magnitude – dimensão da afectação do impacte –, a duração – temporária ou permanente – e a reversibilidade do impacte). A análise dos impactes ambientais refere-se às **fases de construção** e de **exploração** do projecto.

4.1. Fase de construção

As principais acções a desenvolver na fase de construção são (1) instalação, funcionamento do estaleiro e circulação de veículos; (2) a construção dos elementos de projecto; e (3) a implementação de áreas de enquadramento e material vegetal. Os impactes na **geologia e geomorfologia** decorrerão sobretudo da construção dos aterros provisórios para a construção da ponte e foram avaliados como temporários mas reversíveis, de magnitude reduzida mas significativa uma vez que se trata de uma alteração às zonas de sapal, zonas relevantes não só importantes sob o ponto de vista ecológico mas também geomorfológico.

No que respeita aos **solos** os principais impactes negativos identificados são a compactação, o aumento da sua erodibilidade e a contaminação. Foram considerados muito pouco significativos, de magnitude reduzida, reversíveis (erodibilidade) ou irreversíveis (no caso da contaminação e compactação do solo).

Os impactes nos **recursos hídricos subterrâneos** estão associados à instalação e funcionamento do estaleiro, a circulação de máquinas e à preparação e modelação dos terrenos. Foram considerados de um modo geral insignificantes.

Os impactes previstos ao nível da **hidrodinâmica lagunar** prendem-se essencialmente com o constrangimento desta secção do Esteiro do Ancão, causado pela construção dos aterros provisórios e constituindo um impacte negativo significativo, embora temporário. A sua magnitude poderá ser média ou média-alta consoante a utilização dos aterros provisórios ocorrer antes ou depois, respectivamente, da acção prevista de dragagem da barra do Ancão.



No que se refere à **qualidade da água superficial** os principais impactes previstos foram os potencialmente decorrentes dos aterros provisórios e do estabelecimento de pilares/estaca. Foram avaliados como negativos, temporários, reversíveis, de magnitude média, em especial na turbidez e pouco significativos a pontualmente significativos.

No que se refere à **qualidade do ambiente**, são expectáveis impactes pouco significativos ou mesmo nulos, do ponto de vista da gestão de resíduos, em resultado da limpeza do terreno para preparação de empreitada e da posterior reutilização na própria obra. Por seu lado, a qualidade do ar será afectada sobretudo pela emissão de poeiras e de gases de combustão, sendo expectáveis impactes negativos, temporários, reversíveis, de magnitude fraca e pouco significativos. No que respeita ao ambiente sonoro, são expectáveis impactes negativos, temporários, reversíveis, de magnitude fraca, pouco significativos a pontualmente significativos.

Os impactes na **ecologia, flora e fauna** relacionam-se com a eliminação e contaminação de habitats (impacte negativo, permanente, de magnitude moderada e de significância reduzida a média), com a perturbação das comunidades faunísticas (impacte negativo, de moderada intensidade e significância baixa a moderada) e pela perda de comunidades biológicas aquáticas (negativa, permanente, de reduzida magnitude e significância reduzida a moderada). A criação de novas manchas de vegetação associadas à recuperação de zonas degradadas e a novas zonas verdes poderá constituir um impacte positivo relevante se as espécies propostas no Plano de plantação estiverem melhor adequadas aos biótopos a requalificar.

No **uso do solo e ordenamento do território** os principais impactes expectáveis estão associados à Reserva Ecológica Nacional, onde se prevêem ser negativos, significativos e permanentes, ainda que de magnitude fraca. Os impactes associados a áreas do domínio público hídrico e a zonas de protecção especial são avaliados como pouco significativos a nulos, temporários, de reduzida magnitude e pouco significativos.

Os impactes na **paisagem** serão negativos mas pouco significativos devido à reduzida extensão das obras necessárias e à respectiva expressão perante a envolvente, pelo facto das intervenções se inserirem em estruturas preexistentes ou se localizarem ao nível do solo. A magnitude expectável é de moderada a elevada dada a elevada acessibilidade visual da área.

No que diz respeito ao **património arqueológico, arquitectónico e etnográfico**, os trabalhos de prospecção sistemática permitiram a identificação de um sítio arqueológico em meio terrestre. A instalação do estaleiro e construção do estacionamento implicarão uma afectação negativa significativa de magnitude elevada. Por se tratar de um sítio arqueológico a acção será irreversível.

Ao nível da **sócio-economia**, os impactes negativos expectáveis decorrem da potencial afectação de áreas de «viveiros» de bivalves. Apesar de se tratar de um impacte com magnitude média a forte, considera-se a



sua significância moderada. Outra actividade que deverá ser negativamente afectada é a de animação turística (efeitos negativos temporários e reversíveis, de magnitude fraca e pouco significativa). Em termos de impactes positivos, é esperada a animação da actividade económica local, especialmente da restauração e da unidade hoteleira localizada na Praia de Faro. Também poderá ocorrer alguma criação temporária de emprego, de forma directa ou indirecta.

4.2. Fase de exploração

As principais acções consideradas na fase de exploração são (1) a presença/funcionamento geral das componentes do projecto e (2) o funcionamento das passagens hidráulicas previstas. Ao nível da **geologia e geomorfologia** o restabelecimento da comunicação entre esteiros constituirá um impacte positivo permanente, de magnitude baixa e pouco significativo, pela reactivação da evolução geomorfológica dos antigos esteiros, que levará a uma maior eficiência do sistema em termos hidrodinâmicos.

Nos **solos** a acção potencialmente geradora de impactes ambientais é a criação do novo parque de estacionamento (impacte negativo, reversível, de magnitude reduzida e muito pouco significativo). A criação de novas manchas de vegetação originará impactes ambientais positivos e permanentes nos solos, embora de magnitude e significância reduzidas.

Os potenciais impactes sobre os **recursos hídricos subterrâneos** referem-se à circulação rodoviária e à drenagem de águas residuais para os solos. Estes impactes negativos poderão ser considerados de magnitude e significância baixas uma vez que se trata de uma área pequena quando comparada com a área da massa de água e que a vulnerabilidade à poluição das águas subterrâneas é média-alta mas ocorrerá essencialmente durante a época balnear.

Em relação à **hidrodinâmica lagunar**, o restabelecimento da comunicação entre os antigos esteiros trará um impacte positivo, permanente e de magnitude baixa-média. Quanto às alterações hidrodinâmicas decorrentes da implantação da nova ponte considera-se que trará um impacte positivo permanente.

Relativamente à **qualidade de água superficial** a exploração das infraestruturas terá impactes potenciais sobre a qualidade de água, onde se destacam a drenagem de pavimentos para a ria e potenciais episódios de derrames acidentais. Em contrapartida, a restrição rodoviária directa à Ilha bem como a instalação de sistema de drenagem pluvial no parque de estacionamento representam um impacte positivo. Na globalidade, os efeitos corresponderão a impactes marginalmente positivos, permanentes (sazonais), de magnitude reduzida e pouco significativos. Fora da época sazonal os impactes serão nulos.



Relativamente à **qualidade do ambiente** considera-se que a instalação de equipamentos de recolha de resíduos trará impactes positivos, permanentes, de magnitude fraca, pouco significativos e reversíveis sobre a gestão de resíduos. Em relação ao ambiente sonoro, dada a função reestruturante do projecto no que se refere ao volume de tráfego e à repartição modal de acesso à praia de Faro, considera-se que haverá um impacte positivo, permanente (sazonal), de magnitude fraca e pouco significativo. Os impactes negativos sobre a qualidade do ar estão, essencialmente, associados ao funcionamento do parque de estacionamento previsto (negativos, temporários [essencialmente sazonais], de magnitude fraca, pouco significativos e reversíveis) e à movimentação viária de e para Praia de Faro (positivos, sazonais, de magnitude fraca e pouco significativos).

Quanto à **ecologia, flora e fauna**, o impacte do estacionamento e circulação rodoviária sobre a fauna é avaliado como negativo, permanente, reversível, de moderada intensidade e significância baixa a moderada. No entanto o restabelecimento da circulação da água em antigos esteiros terá consequências positivas nas comunidades aquáticas classificando-se o impacte permanente, reversível, de reduzida intensidade e significância. À construção do parque de estacionamento estará inerente um risco de atropelamento da fauna, potencial impacte negativo permanente, reversível, de magnitude moderada e significância reduzida.

No que se refere ao **uso do solo e ordenamento do território** as acções previstas são em geral enquadráveis nas acções permitidas nos instrumentos de gestão do território, o que constitui um impacte positivo, significativo e permanente.

A integração visual do projecto na **paisagem** constitui uma oportunidade de requalificação, constituindo um impacte positivo, permanente, de significância e magnitude moderadas. Contudo, os impactes visuais provocados pelo parque de estacionamento serão negativos, ainda que pouco significativos, decorrentes da pavimentação de extensas áreas, da presença de um grande número de automóveis, e do aspecto inacabado da área enquanto a vegetação não estiver totalmente desenvolvida.

Quanto ao **património arqueológico e arquitectónico**, não são expectáveis impactes, já que as acções previstas não deverão implicar a afectação do subsolo. No âmbito **sócio-económico**, para além dos impactes positivos permanentes e de magnitude média a forte que a “reestruturação do caminho de acesso à ilha” induzirá nos moradores e utilizadores da Praia de Faro, haverá lugar a efeitos cumulativos e sinérgicos com as demais intervenções programadas para a Ilha, quer de requalificação urbana, quer de reconstrução dunar e qualificação dos espaços balneares. O parque de estacionamento exterior também induz efeitos muito significativos, positivos, permanentes e de magnitude média a forte, quer por ir ao encontro do articulado no plano de ordenamento da orla costeira, quer por envolver uma oferta de 900 lugares de estacionamento, quase três vezes superior à que existe actualmente na ilha, em condições muito mais favoráveis em termos de regulação e serviço (*navette*).



5. Medidas ambientais a adoptar

A avaliação de impactes serviu de base à proposta das medidas ambientais a adoptar de forma a atenuar os impactes ambientais negativos e a potenciar os impactes ambientais positivos do projecto.

É proposto um conjunto de **medidas gerais** que resultam das várias sensibilidades sectoriais consideradas ao longo do EIA, tendo em conta que uma mesma medida pode ser vantajosa para um conjunto alargado de descritores. São medidas relacionadas sobretudo com as actividades construtivas, nomeadamente com a instalação e gestão do(s) estaleiro(s), actividades da obra, circulação de veículos e outras medidas, pelo que foram agrupadas segundo a actividade a que se reportam, destinando-se a ser integradas na gestão ambiental da empreitada de construção, tendo sido definidas considerando as “medidas de minimização gerais da fase de construção” da Agência Portuguesa do Ambiente (APA). Para além disso é proposto um conjunto de medidas para a fase de projecto de execução (que complementam as medidas específicas propostas ao longo dos diversos descritores):

- Medidas relativas à vegetação, incluindo recomendações para o Plano de Plantação e indicações para a remoção de vegetação invasora, para a selecção e recolha *in situ* de sementes de vegetação autóctone e para a preferência pela regeneração natural nas zonas próximas de sapal;
- Articulação entre a faixa pedonal e os percursos no acesso do lado da Praia de Faro;
- Revisão do projecto das passagens hidráulicas;
- Redefinição da área de implantação do estacionamento;
- Definição de percurso sobreelevado, em passadiço, para acesso do parque;
- Optimização da configuração dos aterros provisórios.

Para as fases de projecto, de construção e de exploração, o EIA propõe ainda **medidas específicas** e recomendações a adoptar no âmbito de cada descritor ambiental, de que se destacam as apresentadas no quadro seguinte.



	Fase de projecto	Fase de construção	Fase de exploração
Geologia e geomorfologia	-	<ul style="list-style-type: none"> • Protecção da margem oposta ao aterro contra a erosão • Intervenção do esteiro de forma a retomar a configuração existente anteriormente à construção da ponte. 	-
Recursos hídricos subterrâneos	-	<ul style="list-style-type: none"> • Cobertura do poço abandonado existente na zona do parque de estacionamento • Elaboração de um plano de segurança e emergência • Manipulação de substâncias eventualmente contaminantes nas áreas de estaleiro especificamente concebidas para esse efeito 	-
Hidrodinâmica lagunar	<ul style="list-style-type: none"> • Justificação do número e dimensões das passagens hidráulicas • Levantamento batimétrico completo na zona das passagens hidráulicas 	-	-
Qualidade da água superficial	-	<ul style="list-style-type: none"> • Restrição da realização das intervenções da nova ponte e da demolição da actual durante a época balnear • Colocação de uma rede de malha fina na envolvente dos aterros e na fase de demolição da ponte actual • Implementação de um plano de monitorização 	<ul style="list-style-type: none"> • Realização de uma adequada manutenção dos órgãos de drenagem
Ambiente sonoro	-	<ul style="list-style-type: none"> • Restrição dos trabalhos e operações de construção mais ruidosos ao período diurno 	<ul style="list-style-type: none"> • Limitação da velocidade nas vias de acesso à Praia de Faro • Regulamentação de actividades de manutenção a desenvolver no acesso à Praia de Faro
Qualidade do ar	-	-	<ul style="list-style-type: none"> • Manutenção regular do pavimento do parque de estacionamento • Promoção do bom funcionamento e manutenção do sistema de controlo de acesso automóvel
Gestão de resíduos	<ul style="list-style-type: none"> • Articulação com o sistema de gestão de resíduos pré-existente • Directrizes para o Plano de Gestão de Resíduos a elaborar em Projecto de Execução 	<ul style="list-style-type: none"> • Consideração, no processo de instalação do estaleiro, da recolha e triagem de resíduos urbanos e equiparáveis actualmente dispersos pela área de intervenção • Reutilização em obra dos sedimentos extraídos para colocação das estacas da nova ponte • Recolha, separação e encaminhamento correcto dos resíduos que possam vir a ficar na área de intervenção no final dos trabalhos de construção • Promoção da infiltração das eventuais águas de lavagem associadas ao fabrico de betões, excepto betuminoso, num ponto único criado para o efeito 	<ul style="list-style-type: none"> • Colaboração na correcta manutenção e funcionamento dos equipamentos de recolha selectiva de resíduos



	Fase de projecto	Fase de construção	Fase de exploração
Ecologia, fauna e flora	-	<ul style="list-style-type: none"> • Calendarização das operações de construção de modo a ocorrerem fora das épocas de maior vulnerabilidade das espécies faunísticas • Concretização do Plano de Plantação • Realização dos trabalhos de construção de forma contínua • Reconfiguração da área de estacionamento de forma a minimizar a afectação de áreas de sapal • Implementação de um programa de sensibilização ambiental dos utentes 	<ul style="list-style-type: none"> • Proibição da circulação de pessoas e veículos (incluindo bicicletas) fora dos percursos/áreas designados para o efeito • Operação/gestão das infra-estruturas implementadas de forma a prevenir o (re)estabelecimento de espécies invasoras e a limitar a perturbação aos locais necessários e aos acessos existentes
Uso do solo e ordenamento do território	<ul style="list-style-type: none"> • Definição de medidas cautelares relativas à zona de sapal e de viveiros 	-	-
Paisagem	-	<ul style="list-style-type: none"> • Contenção visual da zona de obra nos locais onde tal for possível • Decapagem do terreno nos locais a pavimentar de forma a remover, armazenar e reutilizar a terra viva • Reutilização na obra ou transporte a destino final adequado das terras provenientes das escavações e/ou da desactivação dos aterros provisórios • Remoção de todos os materiais e estruturas temporárias no final da obra 	-
Património arqueológico, arquitectónico e enográfico	<ul style="list-style-type: none"> • Integração de um Plano de Salvamento dos Vestígios Arqueológicos 	<ul style="list-style-type: none"> • Implementação de um Programa de Acompanhamento Arqueológico 	-
Socioeconomia	-	<ul style="list-style-type: none"> • Articulação da programação das obras com os mariscadores • Condicionamento das actividades de construção nos períodos mais críticos para a prática balnear • Recurso a mão-de-obra local sempre que possível • Aquisição de produtos e serviços junto de empresas da fileira da construção sedeadas em Faro ou nos concelhos limítrofes 	<ul style="list-style-type: none"> • Articulação entre entidades e promoção de campanhas de sensibilização junto da população e utilizadores da Praia de Faro (tendo em vista o condicionamento do tráfego) • Estabelecimento de parceria(s) com o(s) operador(es) de transportes públicos



Esta página foi deixada propositadamente em branco



6. Principais conclusões

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) de que presente documento constitui o Resumo Não Técnico foi desenvolvido de forma a funcionar como instrumento de apoio à tomada de decisão sobre a viabilidade ambiental do **Projecto da Ponte e Acessos à Praia de Faro e Parque de Estacionamento Exterior**, em fase de Anteprojecto.

Os trabalhos efectuados no âmbito da **caracterização do ambiente potencialmente afectado pelo projecto**, permitiram um levantamento detalhado das condições ambientais que actualmente se verificam na área de estudo e sua envolvente, sendo de destacar a sua inserção nos habitats lagunares que compõem a ria e que determinam a existência de valores ecológicos relevantes ao nível florístico e faunístico que são alvo de diversos estatutos de protecção legal. Destaca-se também a existência de viveiros de bivalves na proximidade imediata da área de intervenção da ponte e acessos.

As principais conclusões alcançadas na **avaliação de impactes** apontam de uma forma geral para um potencial limitado de afectação negativa devido à implementação do projecto, considerando as alterações recomendadas ao projecto e a implementação das medidas de mitigação propostas.

As componentes mais impactantes serão a construção da nova ponte e actividades correlacionadas, bem como a demolição da ponte actual, tanto pela sua localização numa zona mais sensível, a variados níveis, como pelo método construtivo seleccionado.

Na fase de exploração verifica-se que alguns dos impactes iniciados na fase de obra adquirem um carácter permanente, designadamente os que têm a ver com alterações no meio físico devido à presença das novas estruturas. Outros impactes permanentes, decorrentes do funcionamento geral do projecto nas suas várias componentes, demonstram a particularidade de terem um carácter sazonal. Estão nestas condições os impactes positivos esperados com o funcionamento do sistema de controlo de acessos à ilha de Faro (época balnear), por redução muito significativa do tráfego viário na via de acesso, ponte e zona urbana da praia de Faro e pela promoção de modos “suaves” e da utilização de transportes públicos.

Fora da época balnear, ou seja, sem restrições de acesso, o impacte ambiental do funcionamento geral tenderá para ser nulo na maioria dos domínios uma vez que o projecto mantém o mesmo corredor e características geométricas do traçado já existente, não trazendo por si só melhorias que justifiquem atracção de novo tráfego. O novo parque de estacionamento terá também uma utilização muito menos intensa fora da época balnear, reduzindo-se a magnitude de alguns impactes associados.



Destaque também para as novas passagens hidráulicas previstas, que permitirão repor a circulação nos esteiros actualmente interrompidos, contribuindo directamente para a melhoria da dinâmica lagunar e, indirectamente, para a melhoria da qualidade da água, entre outros.

Para além dos impactes positivos directos, permanentes e importantes que essa componente do projecto induzirá nos moradores e utilizadores da Praia de Faro, haverá lugar a efeitos cumulativos e sinérgicos com as demais intervenções programadas para a Ilha, quer de requalificação urbana, quer de reconstrução dunar e qualificação dos espaços balneares.

Desta forma, considera-se que a “reestruturação do caminho de acesso à ilha” induz impactes positivos muito significativos nos moradores e utilizadores da Praia de Faro e do espaço lagunar confinante, bem como nas actividades de requalificação urbana e reconstrução dunar que se perspectivam para este território nos próximos anos.

O parque de estacionamento exterior induz também efeitos positivos muito significativos, quer por ir ao encontro do plano de ordenamento da orla costeira, quer por envolver uma oferta de lugares de estacionamento (900) quase três vezes superior à que existe actualmente na ilha (350).

Considera-se assim que a implementação do projecto, ao contribuir para o ordenamento das acessibilidades, adequação de condições de acolhimento de veículos, enquadramento paisagístico das intervenções e permitir a concretização no terreno das disposições de planos de ordenamento territorial de âmbito local, regional e nacional, terá um impacte positivo, permanente e significativo sobre o uso do solo e o ordenamento do território.

Face ao exposto **conclui-se, globalmente**, que o projecto apresenta um potencial de impacte negativo relativamente limitado e passível de minimização, gestão e acompanhamento, respeitando, por outro lado, as disposições e restrições decorrentes dos instrumentos de gestão territorial e objectivos de conservação da natureza aplicáveis, e melhorando inclusivamente a situação actual em diversos aspectos importantes, pelo que se considera ser viável do ponto de vista ambiental.

Para a validade deste balanço global será fundamental desenvolver e garantir, em sede de projecto de execução, as medidas e recomendações propostas no estudo em matéria de alterações e especificações de projecto, bem como implementar rigorosamente as medidas de mitigação e monitorização, recomendadas para as fases de construção e exploração.