

**VIA RÁPIDA LAGOA / RIBEIRA GRANDE**

**ANTE-PROJECTO**

**ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL**

**RESUMO NÃO TÉCNICO**

**1 - APRESENTAÇÃO**

Este documento apresenta de forma clara, simples e concisa os principais aspectos considerados no **Estudo de Impacte Ambiental (EIA)**, relativo ao **Ante-Projecto da Via Rápida entre Lagoa e Ribeira Grande**, de onde se destacam as informações, conclusões e recomendações de maior relevo.

A **Direcção Regional de Obras Públicas da Região Autónoma dos Açores**, proponente deste empreendimento designadamente através da sua **Secretaria Regional da Habitação e Equipamentos**, adjudicou à **COBA, SA**, a realização do Ante-Projecto da Via Rápida referida, no qual se integra o EIA que agora se apresenta, resumido nas suas linhas gerais.

No âmbito deste estudo, e de acordo com a metodologia estabelecida, procedeu-se ao diagnóstico ambiental da região onde o empreendimento se irá inserir, por forma a identificar e avaliar as incidências decorrentes da construção e exploração desta estrada, com o objectivo de se proporem acções ou medidas de minimização e/ou compensação dos impactes considerados mais significativos (assim como valorizadoras dos benefícios associados ao empreendimento), objectivos estes que procuram, de forma integrada com as restantes componentes de projecto, contribuir para a sua optimização e equilíbrio, relativamente ao ambiente em que se irá integrar.

A necessidade de uma abordagem multidisciplinar, capaz de estudar com o devido detalhe cada um dos aspectos ambientais, envolveu na sua realização uma equipa de técnicos de diversas especialidades, tais como: climatologia, geologia, solos, hidrologia, flora, fauna, qualidade da água e do ar, ruído, paisagismo, sócio-economia e ordenamento. O estudo destes

vários aspectos baseou-se na análise de informações existentes e disponíveis sobre a região, assim como em levantamentos de campo e consultas a entidades locais, a partir das quais se procedeu ao estudo e análise, segundo variadas metodologias específicas.

O EIA encontra-se desenvolvido de acordo com o quadro legal vigente, nomeadamente seguindo as orientações contidas no recente Decreto-Lei nº 69/00, de 3 de Maio, e na Portaria 330/01 de 2 de Abril, que transpõem para a legislação portuguesa a Directiva Comunitária nº 97/11/CE, do Conselho de 3 de Março de 1997.

No volume designado por **Relatório Síntese** do EIA, apresentam-se informações mais detalhadas sobre as várias matérias que constam deste estudo, algumas das quais ilustradas por **Peças Desenhadas** e complementadas com os **Anexos Técnicos**, relatório este que conjuntamente com o presente **Resumo Não Técnico**, constituem as peças que compõem o Estudo de Impacte Ambiental.

## 2 - BREVE DESCRIÇÃO DO EMPREENDIMENTO

### Localização do Empreendimento

O traçado da Via Rápida desenvolve-se, em termos administrativos, nos concelhos de Lagoa e Ribeira Grande, atravessando as freguesias de Nossa Senhora do Rosário e Cabouco (concelho de Lagoa) e Rabo de Peixe, Ribeira Seca e Sta. Bárbara (concelho de Ribeira Grande).

Tal como se pode verificar na **Figura 2.1**, o corredor segue sensivelmente uma orientação Sul/Norte, atravessando a ilha na sua largura pela zona central, estabelecendo a ligação entre as principais zonas urbanas: a Sul (Lagoa e Ponta Delgada) e a Norte (Ribeira Grande).



Figura 2.1 – Localização da Via Rápida entre Lagoa e Ribeira Grande

A Via Rápida aproveita a ligação anteriormente prevista da Variante Ponta Delgada / Lagoa à localidade com o mesmo nome, Nó de Lagoa, e desenvolve-se em direcção a Norte, terminando na Rotunda da Ribeira Grande, já construída, que liga a ER3-1ª, a Envoltente da Ribeira Grande e o acesso à Ribeira Seca. (ver **Desenho 001 – Esboço Corográfico**).

## **Identificação do Proponente**

O proponente do empreendimento em apreço é a Direcção Regional de Obras Públicas da Região Autónoma dos Açores, mais especificamente a Secretaria Regional da Habitação e Equipamentos.

## **Objectivos do Empreendimento**

Os objectivos e justificação da execução de uma Via Rápida entre a Lagoa e a Ribeira Grande, prendem-se com as necessidades evidenciadas pela actual rede viária existente na ilha e, objectivamente, nas actuais ligações entre os seus principais pólos Sul e Norte.

Assim, e na sequência da pretensão por parte da Câmara Municipal da Ribeira Grande de que a ligação entre Ponta Delgada e a Ribeira Grande fosse efectuada em Via Rápida e dada a dificuldade de alargamento da ER 3-1ª para desempenho desta função, o proponente optou pela construção de uma nova estrada com duas faixas de circulação em cada sentido, ligando a Variante Ponta Delgada / Lagoa à Envoltente da Ribeira Grande.

Esta opção apresenta várias vantagens relativamente ao pretendido alargamento da ER3, que se prendem essencialmente com o facto de se conseguir um corredor menos congestionado para a construção da via e se traduzem em:

- melhoria das características geométricas de traçado;
- maior facilidade de construção, implicando uma melhoria na qualidade da mesma;
- isenção de interferências com o tráfego existente entre as duas principais cidades da ilha;
- custos de construção mais baixos;
- promoção do desenvolvimento económico da zona interior da ilha.

## **Descrição Geral do Traçado**

O traçado da Via Rápida com uma extensão total de cerca de 7 km (6 971 m) tem início no Nó de Lagoa, integrando o projecto da Variante Ponta Delgada / Lagoa (cerca do km 3+870 desta

Variante) presentemente em construção, e desenvolve-se em direcção a Norte cruzando a EM 516-1, que liga o entroncamento dos Portões Vermelhos ao Cabouco.

Ao longo deste percurso, com cerca de 1 400 m, foi previsto o restabelecimento de dois caminhos existentes, além da própria EM 516-1. Entre este ponto e o Nó da Adutora, assim chamado por efectuar as ligações entre a Via Rápida e o Caminho da Adutora, a estrada desenvolve-se a Nascente da Quinta de Pondel, passando entre esta e o Pico do Cambado. Neste trecho foi previsto o restabelecimento do caminho entre as duas parcelas em que a quinta ficará dividida, assegurando simultaneamente o acesso da parcela de Poente à EM 516 - 1.

Após o Nó da Adutora a via inflecte para NE, aproveitando o corredor da ER 7, embora sem se lhe sobrepor, até à zona de Casas Telhadas cerca do km 5. Este trecho apresenta inclinações suaves e aterros e escavações com alguma expressão, tendo sido previstos os restabelecimentos da EM 514 para as Alminhas e da ER 7 nas Casas Telhadas, além de um caminho agrícola na Mata do Frade e Freira.

A partir deste ponto o traçado inflecte para NNE, passando entre os picos da Madeira e da Mediana e ligando, ao km 6+971, à Rotunda da Ribeira Grande, em Courela. Considerou-se neste troço apenas um restabelecimento paralelo ao traçado da via, devendo em fases posteriores, serem considerados caminhos paralelos e passagens agrícolas que permitam o acesso a todas as propriedades afectadas pelo referido traçado.

O traçado foi estabelecido de forma a garantir as características técnicas correspondentes à **velocidade base de projecto** de, no mínimo, 100 km/h.

### **Perfil Transversal Tipo**

Considerou-se para a Via Rápida um perfil transversal tipo idêntico ao da Variante Ponta Delgada / Lagoa, com uma plataforma de 21 m constituída por duas bermas interiores de 1 m cada, separadas por guarda metálica dupla, duas faixas de rodagem de dupla via, cada uma com 7 m de largura e duas bermas exteriores de 2,5 m cada.

No Nó da Adutora são consideradas vias de aceleração e abrandamento com 3,5 m de largura, sendo as bermas reduzidas para 2,0 m.

## Ligações e Restabelecimentos

Ao longo da Via Rápida foi projectado um nó desnivelado (para além dos já existentes no início e final do traçado) e vários restabelecimentos de caminhos interferidos, que, em conjunto, asseguram todas as ligações à via de uma forma segura e disciplinada. Para acesso a algumas parcelas encravadas foram ainda considerados caminhos paralelos.

- **Nó da Adutora**

O caminho da Adutora encontra-se construído entre a ER 4, próximo de Fajã de Cima e a ER 3 e entre esta e a ER 7, prevendo-se o seu prolongamento até ao Cruzamento dos Cinco Caminhos na ER 6. Será assim uma importante via de ligação entre os principais eixos rodoviários que atravessam a ilha, o que justifica a execução do nó de ligação da Via Rápida a este caminho.

- **Restabelecimentos**

Tal como se pode constatar no **Quadro 2.1**, estão previstas para este traçado 8 obras de arte, das quais 5 são Passagens Superiores (PS) e 3 Passagens Inferiores (PI), cujo objectivo visa restabelecer os caminhos ou vias que são atravessados pela Via Rápida em apreço.

**Quadro 2.1 - Obras de Arte e Restabelecimentos**

Obra de Arte	VIAS	Kms
PI 1	Rest.1 - Caminho Municipal	0+478
PS 2	Rest.2 - Caminho Municipal	0+873
PS 3	Rest.3 - EM 516-1	1+421
PS 4	Rest.4 - Serventia	1+510
PI 5	Rest.5 - Caminho da Adutora	2+450
PS 6	Rest.6 - EM 514	3+381
PI 7	Rest.7 - Serventia	3+973
PS 8	Rest.8 - Caminho Municipal	5+048

PS - Passagem Superior

PI - Passagem Inferior

## Drenagem

Ao longo do traçado em questão foram previstas as obras de drenagem necessárias à construção das redes de drenagem transversal e longitudinal.

A rede de drenagem transversal é constituída por passagens hidráulicas que dão continuidade às linhas de água, tendo por isso sido avaliadas as condições de escoamento natural do terreno onde se irá inserir a Via Rápida .

À saída das passagens hidráulicas foram considerados poços absorventes, de acordo com a prática habitual na ilha.

## **Vedações e Caminhos Paralelos**

A delimitação da faixa necessária à execução das obras deverá ter em consideração a área ocupada pelas terraplenagens e pela implantação dos órgãos de drenagem lateral. Como norma geral, deverá considerar-se uma folga de 5 m entre as saias das terraplenagens e os muros de vedação, procurando, sempre que possível, implantar nesta faixa os órgãos de drenagem lateral. Nos casos em que forem considerados caminhos paralelos, esta faixa adicional será alargada para 7 m, de forma a incluir o caminho com 4 m de largura e uma folga de 3 m para implantação dos órgãos de drenagem.

As vedações serão constituídas por muros de pedra seca, com alturas variáveis, consoante o tipo de cultura da propriedade em que se insere. Serão ainda consideradas vedações em rede de malha elástica plastificada, implantadas entre os caminhos paralelos e a estrada, de forma a inviabilizar os acessos de veículos, peões ou animais a zonas em que estes não tenham sido devidamente previstos e disciplinados.

## **Sinalização e Equipamentos de Segurança**

Este empreendimento, incluirá também (sendo desenvolvido posteriormente em Projecto de Execução) sinalização vertical e horizontal e as guardas de segurança e delineadores.

A sinalização vertical será composta por vários tipos de sinais constantes no actual regulamento do código de estradas (nomeadamente os sinais de perigo, prescrição absoluta e os de informação), assim como os painéis de informação de harmonia com as Normas de Sinalização Vertical da JAE.

A sinalização horizontal constará fundamentalmente de marcas rodoviárias longitudinais, contínuas e descontínuas, marcas transversais nas zonas de encontro de vias e setas de selecção e desvio, conforme as Normas de Marcas Rodoviárias.

Serão também instaladas guardas de segurança metálicas ao longo deste lanço (previstas para o limite das bermas), sempre que o índice de necessidade o justifique, ou junto a obstáculos fixos situados a menos de 6 m da faixa de rodagem.

## Tráfego

O Estudo de Tráfego que fundamenta o presente projecto foi realizado com o objectivo de “*apoiar o Governo Regional na avaliação da procura potencial de tráfego de um empreendimento, que consiste na concessão de um conjunto de trechos rodoviários na ilha de S. Miguel*”. Este estudo analisa um conjunto de trechos rodoviários a lançar no âmbito da concessão, sendo que para o empreendimento em estudo se consideraram os seguintes valores estimados de tráfego (ver **Quadro 2.2**).

O mesmo estudo de tráfego aponta para estimativas de percentagem de tráfego de pesados para a via rápida em estudo com valores de 10% no período entre 2005/2010 e de 8% para 2020/2030.

**Quadro 2.2 - Estimativas do Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) para o Cenário Optimista, para a Via Rápida Lagoa / Ribeira Grande (veículos/dia).**

			TMDA (Anos)			
			2005	2010	2020	2030
<b>Via Rápida Lagoa/Ribeira Grande</b>	Nó de Lagoa	Nó de Adutora	9522	12512	16463	21260
	Nó de Adutora	Rotunda da Ribeira Seca	10284	13429	17596	22544

**Fonte:** Consultoria de Tráfego - Concessão Rodoviária em Regime SCUT na Ilha de S. Miguel, Diâmetro, 2001

### **3 - CARACTERIZAÇÃO SUMÁRIA DA REGIÃO**

O empreendimento em estudo localiza-se na ilha de S. Miguel, a maior do arquipélago dos Açores, com um comprimento de aproximadamente 90 km, segundo a direcção Este-Oeste, e uma largura Norte-Sul que atinge os 16 km, com uma área aproximada de 757 km<sup>2</sup>.

O **clima**, em consequência da localização do arquipélago dos Açores em pleno oceano Atlântico, é influenciado pela temperatura da água da corrente quente do Golfo e possivelmente pelo aumento de temperatura provocada por fumarolas submarinas dando origem a uma atmosfera quente e húmida nesta zona do Atlântico Norte, assim como pela presença em altitude de massas de ar polar marítimo que se deslocam para Sul no Inverno ou massas de ar tropical quente e húmido vindos do Sul no Verão, separadas pela superfície frontal que se mantém sobre as ilhas grande parte do ano, originando chuviscos ou aguaceiros. Deste modo, estas condições determinam um clima oceânico temperado, húmido e chuvoso, muito instável e com queda de chuva estival considerável.

Tal como as restantes ilhas do arquipélago, S. Miguel é de origem vulcânica, estando ainda sujeita a um vulcanismo activo, pelo que do ponto de vista geológico a sua composição litológica caracteriza-se essencialmente por materiais piroclásticos e rochas lávicas (sobretudo basaltos).

Do ponto de vista **geomorfológico**, a ilha apresenta, genericamente, três grandes regiões diferenciadas: a Região Oriental, de relevo bastante vigoroso, a Região Ocidental, constituída pelo maciço vulcânico das Sete Cidades, em que o relevo, embora expressivo não atinge altitudes tão elevadas e a Região dos Picos, na qual o empreendimento se integra.

Esta última região, que estabelece a ligação entre as duas primeiras, caracteriza-se por plataformas em que não são ultrapassadas altitudes de 250 m, assim como pela presença dispersa de diversos cones vulcânicos pequenos (com altitudes que atingem os 540 m). Reconhecem-se nelas três sub-regiões: a Plataforma Litoral Sul, a Plataforma dos Picos e a Plataforma Litoral Norte.

Assim, o traçado da Via Rápida tem início na Plataforma Litoral Sul, a parte intermédia desenvolve-se na Plataforma dos Picos e a zona final na Plataforma Litoral Norte.

Quanto aos **recursos hídricos**, o corredor em estudo desenvolve-se numa zona de relevo suave, intersectando o sistema de drenagem superficial, o qual se traduz essencialmente por

caminhos preferenciais de drenagem natural (talvegues), não sendo intersectadas linhas de água de leito definido. Trata-se de linhas de água de regime torrencial e, por isso, sem caudal permanente.

No que se refere à **vegetação** característica, constata-se que a área de estudo apresenta-se consideravelmente intervencionada e modificada em relação aos povoamentos vegetais. Considera-se que, de um modo geral, a vegetação da área em estudo tem baixo valor florístico e conservacionista, devido ao exotismo das espécies predominantes, sem bem que em ambiente rural. Destaca-se a parte inicial do traçado (km 0+000 – 1+000), constituída por um mosaico de culturas agrícolas e florestais, separadas muitas vezes por muros de pedra solta, onde se pode encontrar maior riqueza específica e espécies mais interessantes do ponto de vista ecológico e conservacionista.

Contudo, destaca-se o valor **faunístico** da área de estudo, que se considera elevado no contexto regional, apesar do valor florístico ser apenas médio, pois os habitats presentes, se bem que contendo alguma diversidade estrutural, não diferem muito do panorama geral da Ilha de S. Miguel. Saliencia-se o biótopo florestal, o qual embora seja constituído essencialmente por espécies introduzidas, serve de habitat de repouso e refúgio para uma espécie com elevado valor conservacionista, o Pombo-torcaz dos Açores, que provavelmente também nidifica na área de estudo.

Refere-se também a classificação na área de estudo, da Reserva Parcial de Caça nº 10, definida no Decreto Regulamentar Regional nº 17/2000/A de 29 de Junho, criada para a protecção da Codorniz como ave cinegética, localizada em Santana/Mediana, freguesias de Ribeira Seca e Santa Bárbara (Ribeira Grande).

No que se refere ao **uso do solo**, na parte Norte verifica-se uma relativa homogeneidade cultural, onde predominam as pastagens, e na parte Sul elevada diversificação e intensificação cultural, assentando, em ambos os casos, numa estrutura fundiária de minifúndio, demarcada por muros de pedra solta ou de sebes vegetais, embora com uma estruturação espacial diferente na forma como organizam o espaço, e com baixo nível de mecanização.

A **Paisagem** da área de estudo é indiciadora de um território ordenado e de elevada produtividade, de carácter predominantemente rural, serena e bucólica, tendo como resultado, no seu conjunto, numa paisagem de relevos moderados que partem dos singulares cones vulcânicos que modelam o interior e se arrastam na direcção da zona costeira, compondo uma cenário de elevada qualidade e fragilidade visual.



**Foto 3.1 – Aspecto da paisagem de carácter predominantemente rural da área atravessada pela Via Rápida Lagoa/Ribeira Grande**

No que se refere aos **aspectos sociais**, o corredor onde se irá inserir o traçado em estudo, inicia-se no concelho de Lagoa até ao Nó da Adutora, desenvolvendo-se a partir daí no concelho de Ribeira Grande. Estes concelhos, constituem, juntamente com a concelho de Ponta Delgada a zona mais populosa da ilha de São Miguel, concentrando cerca de 82% da população.

No que se refere à **economia** da região, é de salientar o grande peso do sector terciário, ou seja, o dos serviços (associados aos dois principais centros urbanos da ilha), sendo que no sector primário predomina o sector agro-pecuário. O sector secundário, ou seja, a indústria, sendo pouco representativo, encontra-se concentrado nos concelhos de Ponta Delgada, Lagoa, Ribeira Grande e de Vila Franca do Campo.

Quanto ao **Ordenamento e Planeamento** da área de intervenção, são de salientar os Planos Directores Municipais dos concelhos atravessados, os quais apresentam as respectivas plantas de Ordenamento e de Condicionantes, que integram as perspectivas de ordenamento do território definidas por cada concelho. Neste aspecto, é de realçar a existência de grandes áreas de Reserva Agrícola Regional (RAR), da Zona Industrial dos Portões Vermelhos-Malaca e ainda do espaço urbanizável de Casas Telhadas.

#### **4 - PRINCIPAIS IMPACTES AMBIENTAIS E MEDIDAS MITIGADORAS**

A avaliação ambiental de projectos, visa identificar e analisar as potenciais afectações associadas à construção e exploração do empreendimento, por forma a propor, sempre que possível, acções e/ou medidas capazes de solucionar ou minorar esses impactes.

Neste resumo, apresenta-se uma análise dos impactes considerados como mais significativos, uma vez que o estudo aprofundado e sistematizado dos vários aspectos ambientais se encontra desenvolvido no volume do **Relatório Síntese** do presente EIA.

##### **Aspectos Físicos**

Da análise dos principais aspectos físicos do meio, destacam-se, os **impactes geológicos e geomorfológicos** os quais decorrem pela necessidade de recorrer a alterações do relevo original dando origem a aterros e escavações de altura e extensão considerável, o que poderá ainda ter implicações no equilíbrio e estabilidade dos taludes da estrada (de escavação e de aterro) devendo-se por isso adoptar uma série de medidas de carácter geotécnico para evitar e minimizar este tipo de impactes. De relevar ainda quanto a este aspecto, os impactes decorrentes da necessidade de recorrer a áreas de empréstimo e de depósito.

Em termos de recursos hídricos, o atravessamento de inúmeras linhas de água, quer de maior dimensão, nomeadamente a gruta de João Luís e a ribeira Seca do Termo, como os diversos cursos de água de menor expressão, de carácter temporário, poderia causar impactes não só no normal regime de escorrência das suas águas (provocando problemas de inundações devido à sua obstrução), como em termos da qualidade das suas águas. Estes problemas foram considerados e para eles foram propostas soluções que passarão pela implantação de passagens hidráulicas seguramente dimensionadas.

No que respeita à afectação da qualidade da água devido aos poluentes que se vão acumulando na plataforma, não se esperam situações graves uma vez que se considerou no projecto de drenagem que a sua descarga para estruturas designadas como Poços de Absorção, onde estas águas se irão infiltrar no solo (que é bastante permeável) ou são descarregadas nas linhas de água mais expressivas (existentes no final do traçado), cujo caudal permite a diluição destes poluentes e o seu encaminhamento para o mar.

Os impactes nos solos devido à construção da estrada também assumem algum relevo, principalmente nas zonas agrícolas, onde são afectados cerca de 17,3 ha de solos

pertencentes à Reserva Agrícola Regional (ou seja de boa aptidão agrícola), o que constitui cerca de 49,6% da área total afectada.

## **Aspectos Biológicos**

Neste aspecto, os impactes na fauna serão potencialmente importantes, sobretudo devido à perda de habitat para as espécies, que a destruição do coberto vegetal implica.

Uma das espécies mais vulneráveis a este tipo de empreendimento é o Pombo-torcaz, uma subespécie endémica dos Açores, prioritária para a conservação e ameaçada. A regressão da floresta na Ilha de S. Miguel tem-se revelado um factor preponderante para a diminuição dos efectivos desta espécie. O atravessamento da zona florestada da mata do Frade e da Freira, representa uma perda de habitat que é agravada pela perturbação na fase de construção e pelo efeito barreira da estrada. Durante a fase de exploração é previsível ainda que esta área venha a ser totalmente substituída por zona urbanizada, de acordo com a classificação constante do PDM da Ribeira Grande.

O efeito conjunto dos vários factores respeitantes à perda de habitat como à perturbação humana, tanto na fase de construção como na fase de funcionamento, resulta num impacte potencialmente elevado em relação aos efectivos de Pombo-torcaz localmente, considerando-se um impacte negativo, muito significativo e permanente, associado ao atravessamento da área de floresta.

Referencia também para o atravessamento, na parte final do traçado (próximo de Ribeira Grande) de uma área de reserva parcial de caça da codorniz.

## **Qualidade Ambiental**

Relativamente aos aspectos de qualidade ambiental analisados, importa referir que quanto à qualidade da água e do ar não são expectáveis impactes de significado relevante decorrentes da construção (sendo estes de carácter sobretudo temporários e reversíveis) e exploração (estes associados fundamentalmente aos volumes de tráfego previstos), recomendando-se, porém, uma série de medidas de controlo de modo a evitar ou reduzir a probabilidade de ocorrência de situações críticas.

No que respeita ao ambiente acústico, embora de um modo geral não haja ocupação relevante de receptores sensíveis nas imediações do traçado, foram analisadas situações pontuais de habitações dispersas, presentes na primeira parte do corredor onde se irá inserir a Via Rápida, recomendando-se que sejam pormenorizadas medidas de minimização, atendendo à reanálise face ao Projecto de Execução. Considera-se igualmente importante a implementação de um Plano de Monitorização do Ambiente

Acústico, por forma a avaliar ao longo do tempo, a evolução das condições acústicas do meio, tendo em conta a exploração do empreendimento.

## **Aspectos Sócio-Económicos e de Ordenamento do Território**

Em termos sócio-económicos, os impactes negativos locais, considerados mais relevantes no presente caso prendem-se, essencialmente, com as explorações agrícolas existentes, sobretudo as zonas de pastagens por serem as mais expressivas, com a avaliação das implicações resultantes de interposição do efeito de barreira, da alteração das condições de acessibilidade viária e pedonal, sendo igualmente importante a avaliação das incidências nas actividades económicas que dependem dos sectores directamente afectados. Outro impacte negativo importante é o facto de na zona do Restabelecimento 5, se encontrar em fase de licenciamento uma pedreira, a Pedreira dos Picos.

Os aspectos positivos associados a este empreendimento relacionam-se, fundamentalmente, com a melhoria das condições de acessibilidades locais e regionais, factores estes já suficientemente descritos e que justificam o empreendimento.

Nos aspectos de ordenamento do território, apesar do traçado interceptar classes de espaço que se revestem de particular sensibilidade tal como os espaços agrícolas incluídos na RAR, perspectiva-se que os impactes resultantes da construção e exploração da Via Rápida para este concelho, sejam de natureza positiva, na medida em que a concretização desta via se inclui nas suas principais estratégias de ordenamento, contribuindo para o seu desenvolvimento social e económico.

Por último, convém chamar a atenção, mais uma vez, para o conjunto de medidas mitigadoras que foram estudadas e recomendadas, no sentido de solucionar na medida do possível, os impactes negativos identificados, algumas das quais aqui referidas, e que se encontram descritas com maior detalhe no Relatório Síntese do presente EIA (ver Síntese dos Impactes Ambientais no **Desenho 011** em anexo).

## 5 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ainda que o presente Resumo Não Técnico não dispense a consulta das restantes peças escritas e desenhadas que integram o Estudo de Impacte Ambiental, para melhor análise das várias questões abordadas, destacam-se, em seguida, as principais conclusões que se poderão extrair do trabalho realizado:

Assim, como principais conclusões a extrair do trabalho realizado, importa valorizar, pelo seu especial significado, as seguintes:

1. A Via Rápida Lagoa / Ribeira Grande, objecto do presente estudo, tem como principal objectivo dotar a rede viária da ilha de S. Miguel de uma ligação rodoviária privilegiada entre o litoral Sul (Ponta Delgada – Lagoa) e o litoral Norte (Ribeira Grande), principais polos urbanos da ilha, face às evidentes dificuldades de circulação já sentidas na ligação existente – ER 3 e às vantagens que uma nova via apresenta relativamente à possibilidade de alargamento da actual via (atendendo à sua ocupação marginal).

Assim, o incremento das acessibilidades regionais (e sobretudo entre as duas principais zonas urbanas da ilha), num contexto que revela actualmente carências ao nível da saturação parcial da ligação existente, terá tradução e implicações no desenvolvimento desta região. Estes aspectos constituem **impactes positivos de elevado significado** que justificam o empreendimento.

2. Dos vários descritores ambientais analisados, mereceram particular atenção os aspectos geomorfológicos, dada a necessidade de se considerarem terraplenagens expressivas (tanto aterros como escavações). Daí que para além dos aspectos geotécnicos, que terão que ser cuidadosamente analisados (tanto no consequente Projecto de Execução como em obra), também a potencial afectação em termos paisagísticos terá que ser convenientemente minorada (devendo ser tomadas medidas de minimização sobretudo associadas ao Projecto de Integração Paisagística que enquadre adequadamente a via no meio envolvente).

Relativamente aos recursos hídricos de superfície, tendo em atenção as características locais, as interferências causadas com o sistema natural de drenagem dos terrenos não evidencia situações críticas, estando consideradas no projecto de drenagem da via medidas capazes de evitar situações de obstrução ou condicionamento das escorrências superficiais que pudessem gerar inundações locais.

3. Os impactes directos de maior significado em termos de ocupação actual do solo prendem-se sobretudo com a afectação dos sistemas rurais presentes, com particular destaque para a agro-pecuária por ser esta a principal actividade presente no corredor em que se irá inserir o traçado, onde as pastagens são predominantes (até à zona do Nó da Adutora). De uma forma geral serão afectadas parcelas, que na sua maioria estão afectas a actividades agrícolas, comprometendo a sua exploração (embora com menor expressão serão atravessadas pela via algumas manchas florestais). Aqui cabe também fazer referência ao facto do traçado não interferir directamente com áreas sociais (sendo mesmo escassas as habitações dispersas existentes nas proximidades da via).

4. Importa também destacar a importância ecológica da zona florestal da mata do Frade e da Freira, devido à presença de uma espécie protegida (Pombo-torcaz), que apresenta baixas densidades em S. Miguel, sendo exclusiva das zonas com floresta, um tipo de habitat em regressão acentuada na ilha, sendo pertinente a adopção de medidas que contribuam para evitar a diminuição de efectivos desta ave.

5. Os principais aspectos de qualidade ambiental, designadamente de qualidade da água e do ar, não se revelaram de uma forma geral particularmente significativos, sobretudo tendo em conta quer a ausência de receptores sensíveis muito próximos do traçado em estudo, quer as estimativas dos volumes de tráfego previstas (consideradas moderadas), embora se deva sublinhar a importância da adopção das respectivas medidas mitigadoras que contribuirão, decisivamente, para que a significância destes impactes seja ainda menos expressiva.

Quando aos potenciais impactes identificados no ambiente sonoro, face a algumas habitações (ainda que dispersas) situadas na envolvente do traçado, foram analisados vários tipos possíveis de medidas a adoptar para reduzir os níveis sonoros sentidos nestes receptores. Assim, as condições acústicas deverão ser reavaliadas no Projecto de Execução, nas zonas consideradas críticas, por forma a definir com o necessário detalhe, as medidas mais convenientes a adoptar. Recomenda-se também um plano de monitorização do ambiente sonoro, quando do início da exploração do empreendimento, por forma a aferir os impactes previstos e adequar as soluções preconizadas de protecção sonora.

Importa pois compatibilizar todos estes aspectos, de algum modo indutores de impactes negativos, com os objectivos do empreendimento, intervindo de forma a contribuir para a sua optimização e melhor integração no meio.

Considera-se fundamental a efectiva implementação das medidas e acções recomendadas no sentido de otimizar o empreendimento, dado que possibilitam, por um lado, a colmatação ou a atenuação dos impactes negativos identificados, e por outro, a valorização dos seus benefícios.

Da análise efectuada e que se apresenta no relatório em apreço, poder-se-á concluir que o empreendimento estudado não deverá colidir com condicionantes imperativas de ordem ambiental, que sejam consideradas impeditivas da sua implementação, pelo que se julga que, adoptadas as necessárias medidas de controlo, o empreendimento será ambientalmente viável.

Embora durante a elaboração do EIA tenha sido desenvolvido um considerável esforço para avaliar, com o maior rigor possível, os principais impactes e medidas de controlo correspondentes, considera-se que a avaliação das condições e dos potenciais impactes ambientais constitui um processo dinâmico que não se esgota neste documento.

**VIA RÁPIDA LAGOA/RIBEIRA GRANDE**

**ANTE-PROJECTO**

**ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL**

RELATÓRIO SÍNTESE

**RESUMO NÃO TÉCNICO**

PEÇAS DESENHADAS

ANEXOS TÉCNICOS

**ÍNDICE DO RESUMO NÃO TÉCNICO**

	<b>Pág.</b>
1 - Apresentação.....	1
2 - Breve Descrição do Empreendimento .....	3
3 - Caracterização Sumária da Região .....	9
4 - Principais Impactes Ambientais e Medidas Mitigadoras.....	12
5 - Considerações Finais .....	15

**ANEXO**

**001 - ESBOÇO COROGRÁFICO DO TRAÇADO**

**011 - CARTA SINTESE DE IMPACTES**