

**VARIANTE NORTE DE LOULÉ À EN 270 E CONCLUSÃO DA  
VARIANTE À EN 396 ENTRE A ZONA INDUSTRIAL E A EN 270**

**PROJECTO DE EXECUÇÃO**

**VOLUME 01 - ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL**

**TOMO 02 - 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 Projecto de Execução da **Variante Norte de Loulé à EN 270 e Conclusão da Variante à EN 396 entre a Zona Industrial de Loulé e a EN 270**, de onde se destacam as informações, conclusões e recomendações de maior relevo.

O **ICOR - Instituto para a Construção Rodoviária**, adjudicou à COBA, SA, a realização do Relatório Final do Estudo de Impacte Ambiental e Projecto de Medidas de Minimização para a referida Variante, o qual se apresenta agora 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 via rodoviária, 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 a sua optimização e equilíbrio relativamente ao ambiente em que se irá integrar.

A necessidade de uma abordagem multi-disciplinar, capaz de estudar com o devido detalhe cada um dos termos ambientais, envolvem uma equipa de técnicos de diversas especialidades, tais como: climatologia, geologia, solos, hidrologia, flora, fauna, qualidade da água e do ar, ruído, paisagismo, socioeconomia e património. O estudo destes vários aspectos baseou-se na análise de informações existentes e disponíveis sobre a região, assim como em medições, 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 n.º 69/00, de 3 de Maio (regulamentado pela Portaria n.º 330/2001 de 2 de Abril), que transpõe para a legislação portuguesa a Directiva Comunitária 85/337/CEE de 27 de Junho, com as alterações introduzidas pela Directiva n.º 97/11/CE, do Conselho de 3 de Março de 1997.

No volume designado por **Relatório Final** do EIA (Tomo 01), apresentam-se informações mais detalhadas sobre as várias matérias que constam deste estudo, algumas das quais ilustradas no volume de **Peças Desenhadas** (Tomo 04) e desenvolvidas nos **Anexos Técnicos** (Tomo 03), constituindo conjuntamente com o presente **Resumo Não Técnico** as peças que compõem o Estudo de Impacte Ambiental (Volume 01).

## 2 - BREVE DESCRIÇÃO DO EMPREENDIMENTO

A presente Estudo de Impacte Ambiental refere-se ao Projecto de Execução da denominada “Variante Norte de Loulé à EN 270 e Conclusão da Variante à EN 396 entre a Zona Industrial e a EN 270”. De notar que estas duas novas vias apresentam características idênticas e desenvolvem-se na continuidade uma da outra, pelo que no presente projecto foi considerada uma única via, genericamente designada por “Variante Norte de Loulé” e com uma extensão aproximada de 6 176 m (ver Desenho VLOU-PE-61-0102-001).

### Identificação do Proponente

O proponente do empreendimento em apreço é o **ICOR - Instituto para a Construção Rodoviária**, instituição que se integra na tutoria do Ministério do Equipamento Social.

## **Localização do Empreendimento**

A Variante Norte de Loulé em estudo localizar-se-á na região do Algarve, mais especificamente no concelho de Loulé, e insere-se num corredor que contorna a zona urbana de Loulé desde poente pelo quadrante norte.

O traçado da Variante desenvolve-se a partir de uma rotunda existente na EN 396 junto à zona industrial de Loulé, assumindo uma orientação Sul/Norte até intersectar a EN 270 cerca do km 28,8 desta, e com a qual se prevê que venha a articular através de uma rotunda.

Após a transposição da EN 270, toma a direcção nascente, passando ao km 2+500 em viaduto sobre uma linha de água, estando prevista ao km 3+628 uma rotunda que fará a ligação à malha urbana de Loulé, na zona da Central de Camionagem, através de duas vias unidireccionais (Ascendente e Descendente).

Seguindo a direcção nascente, a Variante cruza a EN 396 cerca do km 4+442, articulando com esta através de uma rotunda já construída. A partir deste ponto, a Variante inflecte para Sudeste, indo terminar cerca do km 6+176, na actual EN 270, numa rotunda existente a poente do aglomerado de Pedragosa.

## **Objectivos do Empreendimento**

O objectivo essencial deste projecto consiste portanto na implantação de uma Variante à EN 270 a norte de Loulé, de modo a facilitar uma melhor acessibilidade à zona norte de Loulé e a retirar da malha urbana o tráfego de passagem. Simultaneamente e em articulação com a conclusão da Variante à EN 396 entre a Zona Industrial e a EN 270, estas novas vias permitem igualmente o acesso desta cidade à Via Infante de Sagres (VLA - Via Longitudinal do Algarve).

Sublinha-se ainda a importância que esta via terá quando da entrada em funcionamento do aterro sanitário (a norte de Loulé) evitando que um expressivo volume de tráfego de veículos de transporte de resíduos sólidos, provindos de uma vasta zona concelhia, tenham que atravessar a zona urbana de Loulé.

## **Caracterização Geral do Empreendimento**

Em termos gerais, as características do traçado da Variante são compatíveis com a velocidade de projecto de 80 km/h.

## **Perfis Transversais Tipo**

### **a) Variante**

Conforme o decidido pelo ICOR, o presente projecto considerou a Variante com o respectivo perfil transversal definitivo, ou seja com 2x2 vias composto pelos seguintes elementos:

1. Separador central (com lancil) de 1,00 m de largura
2. Duas bermas interiores com 0,50 m de largura, cada;
3. Duas faixas de rodagem com 7,00 m de largura, cada uma com duas vias com 3,50 m;
4. Duas bermas exteriores com 2,00 m de largura, cada;

Os **taludes de escavação terão 1/1,5 (v/h)** de inclinação, à excepção da zona entre as Rotundas 2 e 3 na qual terão 1/2 (v/h) de inclinação. A concordância com a valeta será efectuada através de uma pequena banquetta com 0,30 m de largura e 10% de inclinação. Para alturas superiores a 8 m está prevista uma banquetta intermédia com 3,0 m de largura.

Os **taludes de aterro terão 1/1,5 (v/h)** de inclinação.

### **b) Restantes Vias**

Relativamente às rotundas, o perfil transversal tipo adoptado apresenta uma faixa de rodagem com 10,0 m, correspondendo a duas vias com 5,0 m cada, complementada pela berma direita com 2,0 m e pela berma esquerda com 1,0 m.

Relativamente às denominadas Vias Ascendente e Descendente que interligam a Rotunda 3 com a zona da Central de Camionagem, foi considerado um perfil transversal tipo com uma faixa de rodagem uni-direccional com 4,0 m de largura, berma direita com 2,0 m e berma esquerda com 1,0 m.

No que se refere aos restabelecimentos, apresentam de um modo geral um perfil transversal tipo com 5,5 m de faixa de rodagem e bermas pavimentadas com 0,5 m cada, sendo a excepção os Restabelecimentos 1 e 2, associados a Passagens Agrícolas, os quais apresentam somente 4,0 m de faixa de rodagem.

Os caminhos paralelos considerados apresentam uma plataforma com 4,0 m de largura.

## Obras de Arte

Ao longo dos traçados desenvolvidos, prevê-se a construção de **1 Viaduto e 5 Passagens do tipo Superior ou Inferior**.

Relativamente ao viaduto, este localiza-se aproximadamente entre os km 2+452 e 2+556, sendo as restantes obras de arte constituídas por duas passagens do tipo superior e três do tipo inferior, sendo destas, duas de dimensões mais reduzidas, do tipo Passagem Agrícola.

Ao longo do traçado da Variante foram consideradas cinco intersecções de nível, todas do tipo giratório (rotundas), das quais três já se encontram construídas:

- 1. Rotunda 1** encontra-se no início do traçado, articulando com a EN 396 junto à zona industrial de Loulé. Trata-se de uma rotunda já existente, na qual para além das vias actuais se irão inserir a Variante e uma pequena ligação para acesso local com cerca de 60 m.
- 2. Rotunda 2** corresponde a uma rotunda nova, de interligação com a actual EN 270, estando situada ao km 1+645 da Variante. Associada a esta rotunda foram previstas igualmente três pequenas ligações, uma de acesso local e as restantes duas que fazem a articulação com a referida EN 270.
- 3. Rotunda 3** corresponde igualmente a uma rotunda nova, e localiza-se ao km 3+628 da Variante e fará a ligação à EM 525, para norte, e à malha urbana de Loulé, para sul. Esta ligação para sul efectuar-se-á através de duas vias unidireccionais (Vias Ascendente e Descendente) dando continuidade aos arruamentos envolventes à Central de Camionagem de Loulé.
- 4. Rotunda 4**, localiza-se cerca do km 4+442 da Variante e corresponde a uma rotunda já existente na EN 396, no limite da malha urbana de Loulé.
- 5. Rotunda 5** coincide com o final do traçado da Variante, tratando-se de uma rotunda já construída que articula com a EN 270 ao km 33,4 desta e com um troço da circular sul de Loulé. Nesta rotunda e para além da Variante ir-se-á inserir igualmente, uma pequena ligação para acesso local.

## **Restabelecimentos e Caminhos Paralelos**

O restabelecimento das circulações interferidas envolve a transposição da Variante através de passagens superiores e inferiores como referido, associadas à construção de pequenos trechos de estrada com características diversas consoante o tipo de via a restabelecer. Assim, no presente projecto foram considerados **9 Restabelecimentos**, dos quais 6 se referem a caminhos rurais e os restantes 3 (Restabelecimentos 5, 5.1 e 5.2) a um caminho municipal asfaltado.

Para além destes restabelecimentos o presente projecto considerou igualmente os caminhos paralelos necessários, de modo a garantir os acessos interferidos às propriedades marginais a esta nova infra-estrutura. Referencia ainda ao facto desta estrada vir a ser vedada, sendo as rotundas equipadas com iluminação.

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

A região abrangida pelo traçado da Variante em estudo situa-se na região do Algarve, no Concelho de Loulé, mais propriamente na zona de transição entre o meio rural e o meio urbano, a Norte da cidade de Loulé.

Em termos climáticos verifica-se uma nítida influência Mediterrânica, de clima temperado ( $10^{\circ}\text{C} < T < 20^{\circ}$ ), com um Inverno relativamente fresco ( $10,3^{\circ}\text{C}$ ) e um Verão seco e quente ( $23,1^{\circ}\text{C}$ ) e amplitudes térmicas moderadas ( $a = 12,8^{\circ}\text{C}$ ). A precipitação média anual revela um clima moderadamente chuvoso ( $500 \text{ mm} < P < 1000 \text{ mm}$ ), ocorrendo a maior precipitação entre Outubro e Março e a menor em Julho e Agosto, período que praticamente não chove.

Tal como acontece na generalidade da região, no concelho de Loulé distinguem-se três zonas de características próprias, a saber:

- a *Serra* - situada a Norte, ocupa aproximadamente 50% do território concelhio e caracteriza-se pelo relevo muito acidentado, de xistos, onde predomina uma vegetação tipicamente mediterrânica (dominada pelo zambujeiro, o pinheiro, o carvalho lusitano e o sobreiro). O povoamento é pouco denso e disperso. Esta zona pode-se ainda subdividir na zona Beira Serra, mais a Sul, em que os vales se estendem no sentido E-W e em que o povoamento é mais denso, assim com as zonas agrícolas.
- o *Barrocal* - constitui a zona intermédia entre a serra e a faixa costeira e representa cerca de 37% do território concelhio. Em termos geológicos predominam os calcários, com zonas

de grande infiltração e por isso de abastecimento de lençóis de água subterrâneos. A vegetação característica é representada pela palmeira anã, a alfarrobeira, o zambujeiro, a amendoeira e o carvalho lusitano.

- o *Litoral* - trata-se da faixa litoral, genericamente limitada pela EN 125 e que representa cerca de 12 % do território do concelho, onde os sapais, salinas e praias ocupam a zona costeira e os solos são de areias e aluviões. É a zona de povoamento mais denso, com uma forte componente turística.

Segundo este enquadramento característico da região algarvia, o corredor em que se irá inserir a via em apreço situa-se no Barrocal, numa zona de calcários não compactos.

Podem observar-se na paisagem duas situações contrastantes associadas a tipologias de relevo distinto. Uma ampla zona aplanada, onde assenta Loulé, em que a transição do vale para as encostas é realizada de forma gradual e uma segunda zona constituída por um relevo mais vigoroso. Os limites entre estas situações encontram, tal como referido, uma expressão territorial muito evidente, assumindo, deste modo um papel fundamental na definição da estrutura visual e das relações espaciais que caracterizam esta paisagem.

O Barrocal representa a região por excelência da agricultura tradicional de sequeiro do Algarve, sistema de produção à base de espécies arbóreas típicas da ecologia mediterrânica - alfarrobeira, amendoeira, oliveira e figueira. Os sistemas de culturas arvenses, assentes numa rotação cereal-leguminosa, completam o quadro predominante da produção agrícola do Barrocal.

Para além das diferenças geográficas, também, em termos socioeconómicos se constata uma forte assimetria entre o litoral e o interior algarvio, quer em termos de densidade demográfica, como relativamente ao desenvolvimento económico, em que os principais vectores se localizam na faixa litoral.

No concelho de Loulé, aliás como no Algarve em geral, tem-se registado um crescimento demográfico bastante superior à média nacional, sendo que nas freguesias mais urbanas abrangidas pela sede de concelho (designadamente as freguesias de S. Clemente e S. Sebastião), este tenha sido mais expressivo.

No litoral (estendendo-se cada vez mais para o Barrocal) a variação populacional assume um carácter sazonal, devido ao turismo, sector de marcada importância regional, ancorado num clima privilegiado, numa linha de costa com praias, dunas e arribas de elevado interesse

paisagístico e num conjunto atractivo de valores tradicionais da região como a sua arquitectura, gastronomia, folclore, etc.

A região Algarvia integra zonas com elevada importância para a conservação da natureza, quer ao longo da sua faixa costeira, como ainda distribuídas pelas zonas do interior. Dada proximidade à área em estudo, destacam-se como áreas classificadas que fazem parte da Lista Nacional de Sítios - 2ª fase, o “Sítio da Serra do Caldeirão/Barranco Velho” e Ria Formosa (Área Protegida, Zona de Protecção Especial - ZPE, e Zona Especial de Conservação - ZEC), por serem as mais expressivas em termos de área. embora se assinalem ainda várias outras zonas protegidas como o “Sítio da Serra do Monte Figo”, o “Sítio do Cerro da Cabeça”, zonas estas consideradas de interesse nacional, algumas delas mesmo internacional.

Assim, o empreendimento em apreço, irá inserir-se numa região caracterizada pela diversificação as suas componentes biofísicas e socioeconómicas, reflectindo variadas influencias, mas que no seu conjunto se integram numa identidade regional bem marcada - O Algarve.

## **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 nos restantes volumes do presente EIA, designadamente no Relatório Final, Anexos Técnicos e Peças Desenhadas.

### **Aspectos Físicos**

A inserção da estrada em estudo no meio físico provocará algumas alterações, principalmente decorrentes da preparação do terreno para a plataforma da estrada, e da conseqüente necessidade de se procederem a escavações e a aterros que, para além de provocarem modificações no terreno, poderão ainda desencadear processos de instabilidade dos taludes, embora se considere, face as medidas adoptadas no projecto, que não deverão acontecer situações críticas (tanto mais que os aterros e as escavações previstas serão, no geral, de alturas não muito elevadas).



Também o atravessamento de algumas linhas de água, embora de pequena dimensão e de regime torrencial (muitas vezes secas no Verão), poderá provocar impactes negativos, quer resultantes da interferência com o seu normal escoamento, como relativamente à degradação da sua qualidade da água. Se no que respeita ao regime hídrico não deverão persistir problemas caso sejam correctamente adoptadas todas as soluções estudadas no Projecto de Drenagem, designadamente a implementação de Passagens Hidráulicas correctamente dimensionadas (considerando mesmo situações extremas) e de um sistema de drenagem da própria via que minimize o risco de rotura dos taludes, já no que respeita aos aspectos de qualidade da água, poderão surgir algumas situações mais críticas.

Estas situações estarão associadas ao arrastamento dos poluentes emitidos pelos veículos que irão circular nesta via e que serão descarregados no meio receptor, designadamente nas linhas de água locais que, sobretudo nos períodos do ano em que os seus caudais são mais reduzidos, poderão sofrer em termos da qualidade das suas águas. Também as águas subterrâneas locais poderão, pelo mesmo motivo, manifestar uma degradação qualitativa, revestindo-se da maior importância a realização de um programa de monitorização, por forma a avaliar com maior rigor a afectação resultante da exploração desta via.

Refira-se ainda que a estrada irá ocupar uma faixa de solos de boa capacidade de uso (pertencendo predominantemente à Reserva Agrícola Nacional), tratando-se de solos maioritariamente calcários, considerados de boa aptidão agrícola.

## **Aspectos Ecológicos**

Pelo facto da estrada contornar a periferia da cidade de Loulé, a presença humana encontra-se bem marcada na ocupação deste corredor, sobretudo na segunda metade do traçado. Por outro lado, a zona em estudo encontra-se enquadrada numa região de elevado interesse ecológico, sendo exemplos disso mesmo os importantes Sítios Classificados de Conservação da Natureza na envolvente da zona em estudo.

Assim, apesar do contexto regional, os principais impactes ecológicos identificados para este empreendimento não serão de grande expressão, sendo apenas de assinalar como zona de maior interesse a zona atravessada nos primeiros dois quilómetros, de mata mediterrânica, pelas vegetação e fauna característica e pelo menor grau de intervenção humana.

## **Aspectos Socioeconómicos e de Ordenamento do Território**

Em termos socioeconómicos, para além dos impactes positivos que justificam o empreendimento, os principais impactes negativos associados a esta Variante

relacionam-se com o seu desenvolvimento próximos a zonas de ocupação social (uma vez que circunda a Norte o perímetro urbano de Loulé).

Embora seja de sublinhar o facto de não ser afectado directamente nenhum edifício, quer de habitação como com outra qualquer utilização, (não sendo por isso necessário proceder a nenhuma demolição), importa ter em atenção a potencial afectação indirecta de algumas habitações, quer isoladas como em pequenos aglomerados (como o que existe aproximadamente ao km 6+100), afectação esta decorrente da proximidade a que estas casas ficarão relativamente ao traçado, e da consequente incomodidade provocada pelo aumento de ruído, degradação qualitativa do ar, efeito barreira, etc.

Foram também analisadas as potenciais interferências com uma série de novos equipamentos presentes na zona desta Variante, nomeadamente a Zona Industrial, o Pavilhão Gimnodesportivo, a nova Central de Camionagem e o Centro de Saúde de Loulé, tanto pela positiva, uma vez que a via em apreço representará uma considerável melhoria em termos de acessibilidade a estes equipamentos, como ainda pelos incómodos que poderão ser causados ao seu normal funcionamento, sobretudo durante a construção da Variante.

De referir igualmente que a implantação desta estrada implicará o restabelecimento das vias atravessadas e dos vários caminhos e acessos a propriedades, etc., estando para tal previstos, para além destes restabelecimentos uma rede de caminhos paralelos.

Outro aspecto considerado sensível prende-se com a manifesta riqueza local, evidenciada relativamente ao património arqueológico. Tendo-se efectuado o levantamento do terreno ao longo de todo o corredor onde será implantada a nova estrada, e registado a presença de inúmeros vestígios de épocas passadas, foi recomendado por isso que sejam efectuadas sondagem arqueológicas antes de qualquer intervenção no terreno, devendo igualmente o período de construção ser acompanhado por um técnico de arqueologia.

Sublinha-se ainda que o corredor em que se irá inserir esta via encontra-se já considerado no Plano Director Municipal de Loulé, constando da respectiva Carta de Condicionantes. É por isso uma infra-estrutura rodoviária que se integra nos planos estratégicos concelhios e cuja faixa de implantação se encontra já condicionada neste instrumento de planeamento (sendo de sublinhar que parte da ocupação marginal, designadamente as habitações existentes na zona considerada crítica ao km 6+100, são posteriores à aprovação deste corredor).

Por último, convém chamar a atenção 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 Tomo 01 - Relatório Final do presente EIA.

Referência ainda para o Desenho VLOU-PE-61-0101-002 - Carta Síntese de Impactes onde se ilustram e localizam os principais impactes descritos.

## 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:

1. O lanço rodoviário analisado, pretende constituir uma Variante a Norte de Loulé, articulando a rede viária local e urbana com os principais eixos constituídos pelas Estradas Nacionais n.º 396 e 270, e em termos regionais e nacionais, com a Via Longitudinal do Algarve, com o objectivo de promover a melhoria das condições de circulação, de modo a facilitar uma melhor acessibilidade à zona norte de Loulé e a retirar da malha urbana o tráfego de passagem.

Assim, a reestruturação da rede viária local e regional, tendo em conta novas necessidades criadas por equipamentos recentemente implementados, ao que se acrescem os benefícios decorrentes do desvio de tráfego (sobretudo de pesados) do centro de Loulé, com todos os inconvenientes daí decorrentes, são os aspectos que constituem **impactes positivos de significado** que justificam o empreendimento (ao que se acresce o importante papel como via de acesso ao futuro aterro sanitário previsto para a zona Norte de Loulé).

2. Os impactes directos de maior significado em termos de ocupação actual do solo prendem-se não só com a afectação de campos agrícolas e matos, mas sobretudo com a afectação pontual de áreas sociais, o que acontece principalmente no troço entre a Rotunda 4 e a Rotunda 5. Nesta zona, a malha urbana de Loulé tem vindo a expandir-se e embora não seja necessário proceder a qualquer demolição, a implementação da Variante ficará muito próxima de algumas habitações, pelo que se prevêem afectações várias ao

nível das suas condições de habitabilidade (aumento de ruído, degradação da qualidade do ar, dificuldade de movimentação, quebra de facilidades de vizinhança, etc.).

Particularmente críticas serão as condições criadas pela estrada ao atravessar o conjunto de habitações existentes próximo do km 6+100 (antes da Rotunda 5), uma vez que o traçado da Variante irá dividir este aglomerado, sendo que principalmente três das habitações ficarão muito próximas da plataforma da via.

3. Destacam-se pela sua importância as potenciais afectações ao nível do património arqueológico presente, face à riqueza em vestígios evidenciada em todo o corredor onde se irá inserir o traçado, embora não tenham sido identificadas, durante a prospecção realizada no âmbito do presente EIA, situações que possam por em causa o normal andamento dos trabalhos associados a este empreendimento. Porém, considerou-se totalmente justificável a realização de sondagens arqueológicas ainda antes que qualquer intervenção no local, por forma a despistar eventuais achados no local, sendo proposto o acompanhamento de todas as fases posteriores (até à exploração da via) por técnicos arqueólogos de modo a poder-se agir em conformidade, caso se encontrem elementos considerados de valor patrimonial.
4. A proximidade do traçado a equipamentos de elevada sensibilidade, como será o caso do Centro de Saúde de Loulé, poderá afectar, sobretudo durante a construção da via, as suas normais actividades, recomendando-se para este local uma série de procedimentos para se evitem incómodos, principalmente durante a construção.
5. Dos vários descritores ambientais analisados, mereceram particular atenção os aspectos socioeconómicos, nomeadamente a actual ocupação do corredor onde se irá implementar a Variante, tendo em atenção as potenciais afectações decorrentes da construção e exploração do empreendimento. Foram igualmente analisadas as questões associadas aos recursos hídricos, sobretudo a potenciais interferências nos seus usos e qualidade, assim como os aspectos geológicos e geotécnicos subjacentes ao projecto.
6. Outros impactes identificados não se revelaram particularmente significativos, designadamente no que respeita a aspectos paisagísticos, ecológicos e qualidade ambiental (qualidade do ar e no geral o ruído), embora se deva sublinhar a importância da adopção das respectivas medidas mitigadoras que contribuirão, decisivamente, para que a significância destes impactes seja menos expressiva.

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 EIA 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.

**VARIANTE NORTE DE LOULÉ À EN 270 E CONCLUSÃO DA  
VARIANTE À EN 396 ENTRE A ZONA INDUSTRIAL E A EN 270**

**PROJECTO DE EXECUÇÃO**

**VOLUME 01 - ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL**

**TOMO 02 - RESUMO NÃO TÉCNICO**

Tom 01 - Relatório Final

**Tom 02- Resumo Não Técnico**

Tom 03 - Anexos Técnicos

Tom 04 - Peças Desenhadas

**ÍNDICE**

	<b>Pág.</b>
<b>1 - APRESENTAÇÃO.....</b>	<b>1</b>
<b>2 - BREVE DESCRIÇÃO DO EMPREENDIMENTO.....</b>	<b>2</b>
<b>3 - CARACTERIZAÇÃO SUMÁRIA DA REGIÃO .....</b>	<b>6</b>
<b>4 - PRINCIPAIS IMPACTES AMBIENTAIS E MEDIDAS MITIGADORAS.....</b>	<b>8</b>
<b>5 - CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>11</b>

## ÍNDICE DE DESENHOS

- Desenho VLOU-PE-601-0102-001 - Esboço Corográfico
- Desenho VLOU-PE-601-0102-002 - Carta Síntese de Impactes

**DESENHO VLOU-PE-0102-001 - ESBOÇO COROGRÁFICO**



**DESENHO VLOU-PE-0102-002 - CARTA SÍNTESE DE IMPACTES**