

Sumário

8. ÁREAS DE INFLUÊNCIA DO EMPREENDIMENTO	1
8.1. INTRODUÇÃO	1
8.2. ÁREAS DE INFLUÊNCIA	1
8.2.1. ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA - AID	2
8.2.2. ÁREA DE INFLUÊNCIA INDIRETA - AII	3
8.2.3. ÁREA DE INFLUÊNCIA TOTAL - AIT	4

ÍNDICE DE QUADROS

QUADRO 8. 1– ÁREAS DE INFLUÊNCIA – BR-101/BA	6
--	---

8. ÁREAS DE INFLUÊNCIA DO EMPREENDIMENTO

8.1. INTRODUÇÃO

Com a realização da avaliação dos impactos ambientais, junto à área de estudo e na área diretamente afetada pelas obras de duplicação da rodovia BR-101/BA, foi possível delimitar a abrangência espacial dos impactos ambientais identificados e classificados para cada meio estudado (físico, biótico e socioeconômico), dando subsídio à visualização das áreas de controle e de monitoramento relacionadas às medidas mitigadoras e/ou compensatórias e programas ambientais, para cada impacto identificado.

8.2. ÁREAS DE INFLUÊNCIA

A definição das áreas de influência quanto à abrangência da manifestação dos impactos ambientais antes, durante e após a implantação do empreendimento, está diretamente relacionada à componente ambiental e ao espaço geográfico onde haverá ações diretas e indiretas sobre uma determinada região.

As áreas de influência de um empreendimento correspondem aos espaços físico, biótico e de relações sociais, políticas e econômicas passíveis de sofrer os potenciais impactos positivos ou negativos, decorrentes de sua implantação nas três fases consideradas: planejamento, implantação e operação. Essas áreas normalmente são identificadas como diretamente afetada, de influência direta e de influência indireta e assumem tamanhos diferenciados, dependendo da variável considerada (meio físico, biótico ou socioeconômico).

A delimitação das áreas de influência de um determinado empreendimento é um dos requisitos legais (CONAMA N° 01/86) para avaliação de impactos ambientais, constituindo-se em fator de grande importância para o direcionamento da coleta de dados, voltada para o diagnóstico ambiental.

Para definição das áreas de influência são consideradas de um lado as características do empreendimento, sua abrangência e as tipologias de intervenções que serão realizadas; e de outro a diversidade e especificidade dos ambientes afetados, definindo-se assim as áreas, sujeitas aos efeitos indiretos, diretos e imediatos das obras e da ocupação futura.

A definição das áreas de influência parece uma tarefa simples, mas via de regra, essa escolha gera discussões complexas e nem sempre consensuais, pois se forem considerados também os menores níveis de impactos, a área de influência pode assumir dimensões muito extensas e não operacionalizáveis em uma abordagem de EIA.

Comumente, as obras lineares, especialmente as rodovias, trazem especificidades muito particulares, como sua extensão, indução de ocupação por ser elemento de atratividade socioeconômica, acarretando em modificações quanto ao uso do solo e ocupação territorial. No caso da rodovia BR-101/BA, por se tratar de uma obra de

duplicação, a maioria dos impactos ambientais estão vinculados ao espaço de ocorrência das obras da rodovia, mais especificamente junto a faixa de rolamento e faixa de domínio, sendo que muitas medidas mitigadoras poderão ser realizadas durante a fase de implantação de modo que determinados impactos cessem com um monitoramento e soluções eficazes.

As áreas de influência foram divididas em: Área de Influência Direta (AID) e Área de Influência Indireta (AII) e Área de Influência Total (AIT). Desta forma, a AID envolverá as áreas em que as obras efetivamente acontecerão, considerando o ambiente que será modificado para que o empreendimento seja implantado, sentindo diretamente os efeitos dessas modificações, considerando todos os impactos diretos decorrentes das fases de implantação e operação do empreendimento, conforme os componentes ambientais estudados. A AII contém a área anterior, sendo suas dimensões consideradas em função dos impactos indiretos, cujos efeitos serão repercutidos além da AID, durante as fases de implantação e operação do empreendimento, observando todas as particularidades dos meios estudados. A AIT englobará todos os impactos diretos e indiretos relacionados aos meios físico, biótico e socioeconômico, decorrentes das fases de implantação e operação do empreendimento.

As áreas de influência – AID, AII e AIT, dos meios Físico, Biótico e Socioeconômico, podem ser visualizadas nos respectivos mapas (conforme Mapa das Áreas de Influência dos Meios Físico e Biótico e Mapa das Áreas de Influência do Meio Socioeconômico – Volume de Mapeamento Temático – Tomo I).

8.2.1. ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA - AID

Neste item são delimitadas as áreas de influência direta que abrange os impactos diretos sobre o meios de estudo:

8.2.1.1. MEIOS FÍSICO E BIÓTICO

A Área de Influência Direta para os meios físico e biótico, compreende o espaço físico onde ocorrem os impactos diretos causados pelas obras de duplicação com a implantação do empreendimento e, pelas atividades de operação e conservação, envolvendo a plataforma, os offsets, a faixa de domínio e o entorno imediato à rodovia, considerando-se uma faixa de 100 metros para cada lado do eixo da rodovia existente.

8.2.1.2. MEIO SOCIOECONÔMICO

Para a definição da Área de Influência Direta foram adotados alguns critérios para elucidar quais seriam os municípios com maior probabilidade da ocorrência de impactos diretos previstos sobre o meio socioeconômico, decorrentes das fases de implantação e operação do empreendimento. Assim posto, foram considerados, para isso, os municípios que tivessem seus limites territoriais atravessados pela rodovia e com comunidades

localizadas próximas, além daqueles com sedes administrativas inseridas num raio de 3 (três) quilômetros do eixo da rodovia existente, com exceção para Dom Macedo Costa, que tem sua sede administrativa nas proximidades. Foram considerados, como municípios da área de influência direta: Feira de Santana, Conceição do Jacuípe, São Gonçalo dos Campos, Conceição da Feira, Cachoeira, Governador Mangabeira, Muritiba, São Félix, Cruz das Almas, Sapeaçu, Conceição do Almeida, Santo Antônio de Jesus, São Miguel das Matas, Lage, Valença, Presidente Tancredo Neves, Teolândia, Wenceslau Guimarães, Gandu, Camamu, Ibirapitanga, Maraú, Ubaitaba, Itacaré, Aurelino Leal, Uruçuca, Ilhéus, Itajuípe, Barro Preto, Itabuna, Buerarema, São José da Vitória, Jussari, Una, Arataca, Camacan, Santa Luzia, Mascote, Belmonte, Itapebi, Itagimirim e Eunápolis. Totalizando 43 (quarenta e três) municípios.

Essa região envolve a área onde as obras serão executadas, abrangendo integralmente a faixa de domínio da rodovia, pistas de rolamento, canteiros de obras, pontes, viadutos, acostamentos, bota-foras, jazidas, construção de desvios de tráfego, bem como aquelas que estão fora dela, tais como áreas contíguas. A AID é definida com esta abrangência em função de que essas, e outras ações da obra, presumidamente, implicarão desapropriações e reassentamentos, além de perdas de áreas produtivas e alterações de conforto e bem-estar das comunidades localizadas às proximidades da rodovia, incluindo nessas, interferência em povos quilombolas e terras indígenas, assentamentos rurais, além da possibilidade de interferência com patrimônio histórico, cultural e arqueológico. Cabe ressaltar que embora alguns municípios tenham seus limites territoriais próximos e com possibilidade de terem alguns pontos específicos atravessados pelo eixo da rodovia, foram considerados, somente aqueles que tivessem ocupações urbanas inseridas no raio de 3 km.

8.2.2. ÁREA DE INFLUÊNCIA INDIRETA - AII

Neste item são delimitadas as áreas de influência indireta que abrange os impactos indiretos sobre os meios de estudo:

8.2.2.1. MEIOS FÍSICO E BIÓTICO

A Área de Influência Indireta para os meios físico e biótico abrangem a região em que os efeitos indiretos da duplicação/implantação e operação da rodovia, assim como, das suas atividades associadas e decorrentes, que se darão com maior intensidade. O estudo apontou como área de influência indireta para os meios físico e biótico, uma faixa de 5 (cinco) quilômetros para cada lado do eixo da rodovia existente, envolvendo as Unidades Hidrográficas e as Unidades de Conservação adjacentes, que interceptam a faixa de 5 (cinco) quilômetros.

Para o meio físico, foi considerado a porção leste das unidades hidrográficas que são interceptadas pela rodovia, sendo: de Contas; dos Frades, Burahém e Santo Antônio; Jequitinhonha; Leste; Paraguaçu; Pardo BA; Recôncavo Norte e Recôncavo Sul, uma vez

que todas interceptam a rodovia e convergem para o Atlântico sul, na qual sofrerão interferência no sistema hídrico jusante/ montante.

Já para o meio biótico, foram consideradas as seguintes Unidades de Conservação, que interceptam a faixa de 5 (cinco) quilômetros no entorno da rodovia: Área de Proteção Ambiental Pratigi, Área de Proteção Ambiental Caminhos Ecológicos da Boa Esperança, Área de Proteção Ambiental Baía de Camamu, Área de Proteção Ambiental Costa de Itacaré/ Serra Grande, Área de Proteção Ambiental Lagoa Encantada, Área de Proteção Ambiental Lago de Pedra do Cavalo, Parque Nacional da Serra das Lontras e Refúgio de Vida Silvestre de Una.

8.2.2.2. MEIO SOCIOECONÔMICO

A Área de Influência Indireta estende-se a partir da AID, envolvendo as microrregiões geográficas nas quais inserem-se os municípios interceptados pela rodovia, a saber, Valença, Santo Antônio de Jesus, Porto Seguro, Jequié, Ilhéus-Itabuna e Feira de Santana, além de mais quatro microrregiões, que embora não tenham seus trechos incluídos no projeto, representam a continuidade da BR-101 no Estado, chegando à divisa com Sergipe, sendo essas, as microrregiões de Salvador, Entre Rios, Catu e Alagoinhas. Esta área é de tal forma abrangida por ocorrer a maioria dos impactos indiretos advindos da implantação e operação do empreendimento, considerando-se à importância que a rodovia exerce sobre a logística de transportes, em função dos polos geradores de atratividade sobre a economia regional, associados a uma melhoria do escoamento da produção, tornando-as mais eficientes sobretudo, pela redução do custo de viagem, facilitada pelo incremento na mobilidade urbana proporcionada. Além disto, o projeto tende a melhorar as condições de tráfego para o segmento turístico, gerando renda, empregos e trazendo contribuições socioeconômicas para toda a faixa litorânea baiana, que sentirá uma melhoria sobre as condições de infraestrutura rodoviária.

Cabe ressaltar que, as microrregiões abordadas foram definidas, metodologicamente, a partir das especificidades das mesorregiões, considerando a organização do espaço, quanto à diferenciação da estrutura de produção resultante do quadro natural ou de relações sociais e econômicas particulares. A organização do espaço microrregional foi definida também pelas relações de nível local, pela interação entre as áreas de produção, locais de beneficiamento e pela possibilidade de atender a população através do comércio ou de setores sociais básicos. Sua estrutura de produção, portanto, assume condição totalizante da produção, distribuição, troca e consumo, em que se percebem estreitas interações entre as micro e mesorregiões (IBGE,1990).

8.2.3. ÁREA DE INFLUÊNCIA TOTAL - AIT

Neste item são delimitadas a área de influência total que abrange os impactos diretos e indiretos sobre os meios estudados, durante as fases de implantação e operação do empreendimento.

A Área de Influência Total engloba a AID e a AII, remetendo-se à abrangência espacial dos impactos que, presumidamente ocorrerão e que, estabeleçam certa significância, requerendo a adoção de medidas mitigadoras. A AIT inclui as áreas que estarão relativamente sujeitas a sofrer impactos decorrentes da implantação do empreendimento, levando em consideração desde aqueles que influenciarão diretamente as comunidades lindeiras, os aspectos físicos, faunísticos e vegetacionais, bem como os que, embora sejam menos sentidos, mas que possam estabelecer novas dinâmicas, condições e interações físicas, bióticas e socioeconômicas.

As definições de Área de Influência Direta (AID), Área de Influência Indireta (AII) e Área de Influência Total (AIT) adotadas poderão variar conforme o meio a ser caracterizado, o tipo do empreendimento e a localização, dentre outros. Para o segmento da BR-101 que sofrerá intervenções, as definições adotadas deverão ser, além de ilustradas em mapas, devidamente descritas e também apresentadas no QUADRO 8. 1, como o exemplo a seguir.

No QUADRO 8. 1 é apresentado o resumo descritivo das áreas de influência da BR101/BA.

QUADRO 8. 1– ÁREAS DE INFLUÊNCIA – BR-101/BA

MEIO	AID	AII	AIT
Socioeconômico	Foram considerados os municípios com maior probabilidade da ocorrência de impactos diretos previstos sobre o meio socioeconômico, decorrentes das fases de implantação e operação que tivessem seus limites territoriais atravessados pela rodovia e com comunidades localizadas próximas, além daqueles com sedes administrativas inseridas num raio de 3 (três) quilômetros do eixo da rodovia existente, com exceção para Dom Macedo Costa, que tem sua sede administrativa nas proximidades. Assim, foram definidos 43 municípios para AID.	Estende-se a partir da AID, envolvendo as microrregiões geográficas nas quais inserem-se os municípios interceptados pela rodovia, a saber, Valença, Santo Antônio de Jesus, Porto Seguro, Jequié, Ilhéus-Itabuna e Feira de Santana, além de mais quatro microrregiões, que embora não tenham seus trechos incluídos no projeto, representam a continuidade da BR-101 no Estado, chegando à divisa com Sergipe, sendo essas, as microrregiões de Salvador, Entre Rios, Catu e Alagoinhas. Esta área é de tal forma abrangida por ocorrer a maioria dos impactos indiretos advindos da implantação e operação do empreendimento.	Engloba a AID e a AII, remetendo-se à abrangência espacial dos impactos que, presumidamente ocorrerão e que, estabeleçam certa significância, requerendo a adoção de medidas mitigadoras. A AIT inclui as áreas que estarão relativamente sujeitas a sofrer impactos diretos e indiretos, decorrentes da implantação e operação do empreendimento, levando em consideração desde aqueles que influenciarão diretamente as comunidades lindeiras, bem como os que, embora sejam menos sentidos, possam estabelecer novas dinâmicas, condições ou interações socioeconômicas.
Físico	É composta pela faixa de 100m para cada lado do eixo da rodovia existente. É o espaço físico onde ocorrem os impactos diretos causados pelas obras de duplicação com a implantação do empreendimento e, pelas atividades de operação e conservação, envolvendo a plataforma, os <i>offsets</i> , a faixa de domínio e o entorno imediato à rodovia	Foram considerados a porção leste das unidades hidrográficas que interceptam a rodovia, que convergem para o Atlântico Sul, bem como as Unidades de Conservação que interceptam 5 km no entorno da rodovia existente.	Engloba a AID e a AII, remetendo-se à abrangência espacial dos impactos que, presumidamente ocorrerão e que, estabeleçam certa significância, requerendo a adoção de medidas mitigadoras. A AIT inclui as áreas que estarão relativamente sujeitas a sofrer impactos diretos e indiretos, decorrentes da implantação e operação do empreendimento, levando em consideração desde aqueles que influenciarão diretamente bem como os que, embora sejam menos sentidos, possam estabelecer novas dinâmicas, condições ou interações físicas e bióticas.
Biótico	É composta pela faixa de 100m para cada lado do eixo da rodovia existente. É o espaço físico onde ocorrem os impactos diretos causados pelas obras de duplicação com a implantação do empreendimento e, pelas atividades de operação e conservação, envolvendo a plataforma, os <i>offsets</i> , a faixa de domínio e o entorno imediato à rodovia	Foram considerados a porção leste das unidades hidrográficas que interceptam a rodovia, que convergem para o Atlântico Sul, bem como as Unidades de Conservação que interceptam 5 km no entorno da rodovia existente.	Engloba a AID e a AII, remetendo-se à abrangência espacial dos impactos que, presumidamente ocorrerão e que, estabeleçam certa significância, requerendo a adoção de medidas mitigadoras. A AIT inclui as áreas que estarão relativamente sujeitas a sofrer impactos diretos e indiretos, decorrentes da implantação e operação do empreendimento, levando em consideração desde aqueles que influenciarão diretamente bem como os que, embora sejam menos sentidos, possam estabelecer novas dinâmicas, condições ou interações físicas, bióticas e socioeconômicas