

Sumário

11.	PROGNÓSTICOS AMBIENTAIS.....	1
11.1.	PROGNÓSTICO SEM A DUPLICAÇÃO DA RODOVIA.....	1
11.2.	PROGNÓSTICO COM A DUPLICAÇÃO DA RODOVIA.....	5

11. PROGNÓSTICOS AMBIENTAIS

O prognóstico ambiental apresentado a seguir relata as condições ambientais emergentes, tendo sido considerado um cenário sem a implementação do projeto e outro levando em conta a sua implantação.

Para a criação dos cenários, também contou-se com a contribuição dos especialistas. Foram consideradas as informações constantes nos diagnósticos dos meios socioeconômico, físico e biótico, que caracterizam a situação atual da área de estudo, onde já existe a rodovia, bem como os potenciais impactos que devem advir da duplicação desta, para prognosticar o cenário pós obras propostas.

11.1. PROGNÓSTICO SEM A DUPLICAÇÃO DA RODOVIA

O trecho da BR-101 em estudo possui 551,3 km e está integralmente inserido no estado da Bahia, interceptando o território de 43 municípios. Destes, a rodovia intercepta a área urbana de 13 municípios. Tem início no km 166,5, no entroncamento com a BR-324, no município de Feira de Santana, e termina no km 717,8, no entroncamento com a BR-367, no município de Eunápolis, sendo sua configuração atual praticamente toda em pista simples.

Conforme evidenciado no diagnóstico socioeconômico, pelos índices sociais e pela evolução da paisagem, na área de estudo referente ao trecho onde pretende-se realizar as obras de duplicação da BR-101, vem ocorrendo uma lenta, mas progressiva modificação do uso e ocupação do solo.

O panorama socioeconômico nos 45 municípios considerados no diagnóstico, permitiu identificar uma concentração da população nas áreas urbanas, especialmente nos municípios que se destacam como polo regional, como Feira de Santana, Ilhéus e Itabuna, sendo alta a densidade demográfica na maioria dos casos.

Dados de educação, saúde, saneamento básico e segurança pública mostram que na área de estudo, de uma forma geral, prevalece um quadro de precariedade, salvo algumas situações específicas de melhorias, relatadas sobre um ou outro setor público, em uma ou outra localidade específicos. No entanto, é evidente a carência, de grande parte da população, no que tange a oferta de serviços públicos e a consequente necessidade de melhorias na implementação das políticas públicas concernentes. Neste contexto, a BR-101 é utilizada como via de locomoção para acesso às localidades onde serviços mais qualificados podem ser encontrados, especialmente no setor de saúde e educação.

Em relação à dinâmica econômica dos municípios em estudo, constata-se que a estrutura produtiva é constituída por atividades agrícolas, com pouca expressividade da pecuária, e pelo setor de serviços. Na maioria dos municípios, a administração pública municipal responde pelo maior número de empregos, seguido pelo comércio.

A maior taxa de população economicamente ativa foi registrada na microrregião de Feira de Santana, que apresenta média superior à média estadual, enquanto a menor, foi

registrada na microrregião de Ilhéus-Itabuna. Ressaltam-se, como características do mercado de trabalho dos municípios estudados, a informalidade nas relações de trabalho e a evasão, especialmente de jovens, para outras regiões e para o litoral, em decorrência da pouca oferta de empregos formais.

Hoje, o progresso existente na região está associado à mudanças pontuais, promovidas pela instalação de algumas indústrias e pelo aumento da exploração do setor de turismo. Este poderá esbarrar na limitação da capacidade de transporte, que atualmente não é de grande escala.

Ou seja, no cenário socioeconômico atual, sem a duplicação da rodovia, há muitos setores a serem melhorados. O progresso regional depende de uma série de aspectos, dentre eles a melhoria em infraestrutura de transporte. Portanto, no cenário atual, ainda que outros aspectos sejam considerados e se crie condições para melhorias locais, sem a duplicação da rodovia no trecho em pauta a conjuntura favorável não estará completa, não se esperando uma alteração significativa da realidade regional em curto prazo.

No entanto, à despeito da duplicação pleiteada, num cenário futuro, é esperado o desenvolvimento socioeconômico da região. Isso, em virtude da expectativa de investimentos de peso em infraestrutura no município de Ilhéus, com a instalação de um novo porto, já licenciado, bem como de um aeroporto. Há ainda a previsão de construção de uma ferrovia para transportes de cargas no sentido leste oeste baiano. As principais cargas que deverão transitar pela ferrovia e ser escoadas pelo porto, são o minério e a soja.

A materialização de tais empreendimentos deverá criar um polo de desenvolvimento regional, gerando empregos, inclusive para manutenção da estrutura retro portuária, resultando na atração de pessoas para a região e, conseqüentemente, na elevação da densidade demográfica e das demandas por serviços sociais e por comércio de bens de consumo imediato e de segunda ordem.

Neste contexto, a não duplicação do trecho da BR-101/BA, cuja capacidade de suporta atualmente já está saturada, deverá se apresentar como um gargalo ao desenvolvimento da região, limitando o fluxo de pessoas e restringindo o planejamento de transportes de cargas intermodal. Sem considerar que, no cenário sem a duplicação, deverão surgir novas estradas vicinais municipais, que por vezes são construídas à revelia das questões ambientais a serem consideradas, podendo gerar impactos negativos importantes.

Atualmente, em todos os municípios cujas sedes são atravessadas pelo trecho em estudo da BR-101, diversas vias urbanas interceptam a rodovia. Além disso, as áreas limítrofes à rodovia apresentam, em ambas as margens, ocupação desordenada por povoamentos urbano, por empresas de prestação de serviços e comércio. A ocupação das margens da rodovia e a falta de sinalização, especialmente nos entroncamentos com outras vias, tem contribuído para o registro de elevado número de acidentes, inclusive com vítimas fatais. A não duplicação da Rodovia, associada ao aumento de fluxo de pessoas e veículos na mesma, ante a expectativa de desenvolvimento de um novo polo de desenvolvimento em

Ilhéus, deverá atuar como um fator de incremento da estatística de acidentes no trecho em questão.

Além da expectativa de futura elevação da densidade demográfica relacionada aos empreendimentos mencionados, há que se mencionar, com base nos dados dos últimos relatórios do IPCC – *Intergovernmental Panel Climate Change*, que existe uma estimativa de aumento das temperaturas e das secas em áreas situadas no interior do Estado Baiano. Essa realidade poderá contribuir para o movimento de migração de pessoas do interior para a região litorânea, em busca de maior conforto e bem estar. Caso este fato se concretize, deverá impactar a região do empreendimento, alterando ainda mais sua realidade demográfica.

Com relação ao meio físico, a área da BR-101 apresenta-se, em sua maioria, situada dentro do domínio do Planalto Sul Baiano, situado no sudeste do Estado, formado por rochas cristalinas antigas.

Ao se percorrer todo o trecho, se verifica que quase sempre ou o traçado da rodovia está encaixado entre baixadas de ambos os lados, ou entre duas encostas, ou ainda entre uma encosta de um lado e uma baixada de outro. Em poucas partes do trecho são visualizados terrenos planos justapostos em ambos os lados da Rodovia.

Conforme o mapeamento planialtimétrico, o trecho da BR-101 em estudo e sua área diretamente afetada atravessam várias regiões de vales, e também regiões serranas, onde as altitudes são mais elevadas, como é o caso encontrado entre os Km 535 a 570, onde se chega a 1000m de altitude e onde o traçado se torna muito sinuoso, com curvas fechadas e poucas retas. Já entre o km 570 e o km 718, onde se destacam os vales dos rios Pardos e Jequitinhonha, as altitudes variam de 55 a 390 m. Nesse trecho também o traçado da rodovia é sinuoso e requer bastante atenção.

De maneira geral, ao longo do traçado, há certa variação dos valores de declividade que vai de plana a fortemente ondulada. No que tange às características geotécnicas, o trecho da rodovia BR-101 ora em avaliação apresenta, em toda sua extensão, um relevo sinuoso, com muitas curvas e retas curtas. Como são regiões de serras, o trajeto é feito a partir do contorno de diversos morros ou colinas, fato esse que torna a rodovia cheia de curvas fechadas e perigosas. Ou seja, o percurso da rodovia cruza diversos vales, apresentando rampas mais íngremes e atravessa diversas áreas propensas à formação de processos erosivos.

Ao longo de toda a BR-101/BA (foco da análise) as diversas feições com propensão à formação de processos erosivos estão associadas ao empastilhamento e à instabilidade dos taludes (existência de blocos de maciço terrosos ou rochosos, em geral, bastante fraturados). A formação de ravinamento e sulcos, bem como de movimentação de massa foram visualizadas ao longo da área mapeada e sua ADA, acontecendo em todos os domínios geomorfológicos e, por sua vez, em todas as unidades de solo mapeadas.

O levantamento de passivos também diagnosticou erosões ao longo de todo o trecho da rodovia. Em relação à movimentação de massa em material consolidado, foram

visualizados diversos pontos. Ressalta-se que, o cenário de não duplicação do trecho da BR-101/BA deverá implicar no aumento dos passivos ambientais ora comentados, num cenário futuro.

Os solos encontrados dentro do buffer de 1 km a partir do eixo central da Rodovia em pauta, são representados, predominantemente, por latossolos, argissolos, luvisolos. A classe dos latossolos abrange a maior parte da área mapeada e ocorre na região em estudo. A classe dos argissolos também abrange grande parte da área mapeada e sua principal característica com relação à suscetibilidade à erosão é o gradiente textural, onde se pode visualizar uma moderada suscetibilidade à erosão laminar. Já os luvisolos, também são solos não hidromórficos, que possuem horizonte B textural com grande quantidade de argilominerais, o que acarreta menor capacidade de infiltração das águas superficiais e subsuperficiais, conferindo-lhe alta suscetibilidade à erosão.

Portanto, de acordo com a características físicas (variação de altitudes, de declividades, tipos de solo predominantes e propensão a formação de processos erosivos), o trecho da BR existente se revela “perigoso”, em várias partes. Tais características tornam a trafegabilidade da rodovia arriscada, no que se refere à possibilidade de acidentes, considerando que há apenas uma faixa para cada sentido. Mais uma vez, a não duplicação da rodovia e a tendência ao aumento de fluxo nesta, deverá agravar esse quadro, num cenário futuro próximo.

Verifica-se que a BR-101/BA cruza muitos cursos d'água, situados em 8 Regiões de Planejamento e Gestão da Água – RPGA, de acordo com a resolução nº 43 do Conselho Estadual de Recursos Hídricos. Sua implantação impactou negativamente os corpos hídricos, sendo muitos deles de longa duração e ainda não mitigados. Somado à esse fato, a operação da Rodovia trouxe um aumento do uso e ocupação irregular dos solos nas áreas próximas aos rios, em APPs e faixas de domínio, encontrando-se portanto, nessas áreas, um forte passivo ambiental associado à existência da rodovia. Com a não duplicação, não apenas se perde uma oportunidade de corrigir tais passivos, como se eleva a probabilidade de que eles venham a se tornar ainda mais significativos.

No que se refere ao meio biótico, o principal aspecto a ser ressaltado é o fato de a BR-101/BA atravessar fragmentos de Mata Atlântica. Atualmente, restam cerca de 8% da área original do Bioma. Deste modo, a Mata Atlântica é considerada um dos ecossistemas mais ameaçados do mundo, possuindo uma grande riqueza de espécies animais e vegetais, sendo muitas delas endêmicas.

Na Bahia, a Mata Atlântica sofreu corte seletivo de madeira desde os tempos coloniais. No início do século XX, houve um aumento no desmatamento para extração de madeira e conversão em pastagens e plantações de subsistência. Paralelamente, houve a implantação da lavoura cacaueteira utilizando o sistema cacau-cabruca, ou seja, plantação de cacau sombreada por árvores emergentes. Esse tipo de cultivo preserva até 25% das árvores nativas, sendo que o sub-bosque é cortado para o plantio do cacaueteiro.

Com o contínuo desmatamento, a Mata Atlântica existente na área de estudo se tornou um verdadeiro mosaico de fragmentos de matas, interligadas por pastagens,

plantações e capoeiras (vegetação secundária). Essa vegetação de entorno pode facilitar o fluxo de indivíduos entre os fragmentos de mata restantes, dependendo da espécie. Alguns destes fragmentos são suficientemente grandes para manter as características bióticas necessárias à sobrevivência das espécies que ali vivem. Certas espécies, entretanto, podem necessitar de áreas de vida maiores (como os grandes predadores) ou características ambientais que não são mantidas nestes fragmentos.

Neste contexto, as Unidades de Conservação são as principais responsáveis pela manutenção da biodiversidade da Floresta Atlântica do sul da Bahia. Entretanto, é necessária a interligação destas unidades através de corredores ecológicos. A cabruca propicia uma certa conexão entre fragmentos, permitindo a ocorrência de grandes corredores na região.

O grande vilão dos corredores hoje, naquela região, é o próprio traçado da BR-101/BA, uma vez que nele não existem passagens de fauna. As passagens que existem e que são notadamente as melhores, são as pontes. Porém, as APPs dos rios estão totalmente degradadas, conforme pode-se observar tanto *in loco*, como por meio das imagens de satélite da região. Ou seja, nos vales, onde estão as pontes acaba não sendo o local ideal para passagem da fauna pela BR-101/BA, a menos que houvesse um trabalho de recuperação das APPs. A não duplicação do trecho em questão, a não correção destes passivos e a não construção de passagem de fauna, portanto, propicia a continuidade da situação descrita.

11.2. PROGNÓSTICO COM A DUPLICAÇÃO DA RODOVIA

Em 2014, a BR-101, responsável por ligar a região sudeste do país com a região nordeste, apresentou um tráfego de 53 milhões de veículos. A previsão de 100% de sua duplicação integra o Programa de Exploração Rodoviária elaborado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Foi previsto, que num prazo de 5 anos a Rodovia estaria 100% duplicada, ante a estimativa de que, no ano 2043, terá um tráfego de aproximadamente 165 milhões de veículos. É nesse contexto, que situa-se o estudo de impactos ambientais, referente à duplicação do trecho da BR-101 mencionado.

No que tange o aspecto socioeconômico, prevê-se que já no curto prazo a duplicação da BR-101 poderá contribuir com a dinamização da econômica regional, atraindo novos empreendimentos e aumentando, dessa forma, os postos de trabalho. Atualmente, a BR-101 já desempenha papel relevante no escoamento da produção, no abastecimento do comércio e nas relações de consumo da área estudada.

Para os setores atuantes na região e que compõem o PIB, o que possui maior valor adicionado é o de serviços. Mesmo em franca expansão, o setor industrial ainda não se apresenta como o de maior expressividade, apesar da importância crescente das indústrias de celulose e agropecuárias na região estudada. A existência e capacidade de suporte da BR-101 tem sido um elemento determinante nas decisões de planejamento público e

privado quanto à instalação e expansão de empresas, que muitas vezes veem sua atual capacidade como fator limitante à expansão da produção.

Na percepção dos gestores públicos, a duplicação da rodovia representa a possibilidade de atração de investimentos dos diversos setores de produção para toda a área de influência, o que incrementaria o desenvolvimento das atividades existentes e possibilitaria maior arrecadação tributária para os municípios.

Com a duplicação e o aumento da capacidade de suporte da principal rodovia de escoamento da produção da região, muito provavelmente as expectativas de novos investimentos e empreendimentos se concretizarão. O aumento da produção e comercialização agropecuária, minerária ou industrial, devem resultar em elevação da arrecadação do ICMS e a consequente melhoria da situação de carência da população local (elevação das taxas de IDH).

Possivelmente, haverá um novo contingente populacional, atraído pela instalação do empreendimento, mas a expectativa é de que com o aumento da dinâmica econômica, a região venha a ser beneficiada nos setores de educação, saúde, saneamento e segurança pública, até mesmo para dar suporte e compor assim o quadro de desenvolvimento regional. Claro que a melhoria nos diferentes setores dependerá de uma série de fatores, dentre eles os políticos. Mas, o objetivo da duplicação é promover uma melhoria que catalise o progresso local e regional.

O potencial de desenvolvimento turístico na região é considerado promissor dentre os setores econômicos, sendo responsável pela geração de empregos e renda nas áreas de influência indireta do empreendimento, embora ainda careça de melhorias na infraestrutura básica e do planejamento e altos investimentos no setor. Neste contexto, a duplicação da BR-101, principal via de acesso aos roteiros turísticos baianos presentes na região, surge como uma demanda do setor.

A microrregião de Ilhéus-Itabuna concentra o maior número de municípios interceptados pelo atual traçado da BR-101 e sua economia tem por base a agricultura, indústrias de grande porte e turismo. Conforme descrito no prognóstico sem a duplicação, a previsão de implantação, nessa microrregião, de uma nova estrutura portuária (Porto Sul) poderá propiciar forte expansão econômica, aumentando a necessidade de duplicação do trecho da BR-101 em questão, num cenário futuro.

Na microrregião de Santo Antônio de Jesus, a produção de bens minerais tem maior expressividade, já que há produção de areia e argila. Os municípios de Santo Antônio de Jesus e Cruz das Almas preveem a ampliação do parque industrial e a implantação da Universidade Federal do Recôncavo Baiano (UFRB) para potencializar o desenvolvimento da região. Alguns municípios da microrregião já possuem projeto de duplicação e asfaltamento de estradas vicinais com o objetivo de melhorar o escoamento da produção, que por sua vez, pode esbarrar na atual capacidade de suporte da BR-101/BA.

A microrregião de Feira de Santana se destaca pela concentração e oferta de bens e serviços. Sua localização estratégica como ponto de ligação regional e sua proximidade com

a capital Salvador e com o polo petroquímico de Camaçari leva essa microrregião a se apresentar como o principal vetor de expansão econômica do Estado. Com a duplicação, a capacidade de suporte de cargas e trânsito de veículos necessária à essa conjuntura se tornará mais condizente.

Em Muritiba e em Governador Mangabeira, o zoneamento territorial estabelece a instalação de novos empreendimentos em áreas situadas nas proximidades da BR-101, como forma de propiciar novos vetores de crescimento econômico para estes municípios, aumentando a pressão de uso sobre a rodovia.

A análise dos dados coletados, referentes à disponibilidade de mão de obra na área de estudo, permitiu inferir que esta é limitada para o trabalho especializado. Para as funções elementares, há trabalhadores aptos para absorver a demanda que pode ocorrer com o empreendimento, tanto no setor de serviços quanto na execução das obras.

Em todos os municípios, cujas sedes são cortadas pelo trecho em estudo da BR-101, diversas vias urbanas interceptam a rodovia e apresentam, em ambas as margens, ocupação desordenada por povoamento urbano, por empresas de prestação de serviços e comércio. A ocupação das margens da rodovia e a falta de sinalização especialmente nos entroncamentos com outras vias têm contribuído para o registro de elevado número de acidentes, inclusive com vítimas fatais. Esse é um passivo socioambiental que pode ser corrigido ou minimizado por ocasião da duplicação da rodovia, que deverá se dar preferencialmente na faixa de domínio, implicando em adequações do uso e ocupação do solo.

Eventuais necessidades de desapropriação poderão ocorrer, conforme alternativa locacional a ser adotada. No entanto, o programa de desapropriação e reassentamento deverá se encarregar de promover as medidas necessárias para minimizar o impacto na população local, em contrapartida aos benefícios que a duplicação poderá trazer para a região.

Foram mapeadas e estudadas as 11 (onze) comunidades quilombolas localizadas na Área de Estudo, com especial atenção àquelas que são atravessadas ou margeadas por ela. Todas as comunidades quilombolas inseridas dentro da área de influência do empreendimento BR-101 são certificadas pela Fundação Cultural Palmares. Por não haver ainda traçado definido, não há como precisar ainda se haverá necessidade de remoção e/ou realocação de famílias. Pode-se adiantar, porém, que as duas comunidades em que o potencial de ocorrência deste impacto é maior, são as comunidades de Rio Preto e Sarilândia, ambas no município de Wenceslau Guimarães, a 500 e 400 m da rodovia, respectivamente.

Com relação aos povos indígenas, as terras em que habitam e os impactos ambientais que a duplicação da BR-101/BA pode lhes causar, os estudos antropológicos e ambientais para diagnóstico ainda estão em fase elaboração. Um relatório específico, estruturado de acordo com o termo de referência da FUNAI proporcionará uma avaliação dos potenciais impactos ambientais e socioculturais da duplicação da BR-101/BA sobre as terras indígenas em sua área de estudo. Posteriormente, serão apontadas as diretrizes

metodológicas dos programas etnoambientais que visam mitigar e/ou compensar possíveis interferências negativas decorrentes do empreendimento.

Com relação à biota, no geral, as intervenções humanas no ambiente natural levam a um empobrecimento da estrutura e da diversidade da vegetação. Tal mudança também altera o habitat de diversas espécies animais, causando o desaparecimento de especialistas em favor de generalistas. Além disso, à medida que ocorre a redução do habitat, aspectos relacionados com a configuração da paisagem (ex.: isolamento entre fragmentos, número e tamanho dos fragmentos) e com a qualidade dos remanescentes (ex.: efeito de borda) também se alteram, trazendo prejuízos adicionais às populações florestais.

As rodovias são consideradas atualmente como uma das principais causas da fragmentação e isolamento de habitats e populações. A construção de uma Rodovia, geralmente, atua como barreira e/ou filtro, alterando o ambiente e acarretando a perda direta de habitat; a fragmentação de áreas naturais que anteriormente eram contínuas; o isolamento de populações; a perda direta de indivíduos por atropelamentos; a modificação dos padrões de movimentação de animais; e a interferência na dinâmica das espécies.

Ademais, a fragmentação do habitat também provoca a diminuição do fluxo gênico e o aumento da deriva genética em populações isoladas, reduzindo sua capacidade para adaptação, especiação e mudanças macro evolutivas. A redução do tamanho efetivo das populações e a diminuição na variabilidade genética são as consequências diretas do processo de fragmentação das mesmas. A sobrevivência dessas populações está relacionada à eficiência da movimentação de indivíduos entre os fragmentos, a qual é influenciada pela distância entre os habitats, pela ausência e precariedade na conexão entre os mesmos.

Uma vez que a rodovia já existe, espera-se baixo impacto da duplicação sobre a fragmentação e perda de habitat, já que a supressão de vegetação se dará, predominantemente, na faixa de domínio, já fortemente antropizada e com baixo potencial para manutenção de comunidades complexas, tanto florísticas quanto faunísticas.

Além disso, a duplicação da BR-101 tem excelente potencial para implantação de medidas corretivas e mitigatórias, como a instalação de passagens de fauna (aéreas e subterrâneas), a melhoria nas estruturas de drenagem (pontes, bueiros e galerias) e a correção dos taludes e a recuperação de áreas de APP. Desta forma, pode-se promover a reconexão entre fragmentos de vegetação e trechos hoje interceptados de corpos d'água, aumentando a eficácia do deslocamento de indivíduos, influenciando assim, na taxa de sobrevivência das populações, na conservação de espécies e processos ecológicos, diminuindo os efeitos da fragmentação.

Visto que a conectividade é fator importante para sobrevivência de populações e que rodovias são um dos principais fragmentadores de habitats, a restauração da conectividade deve ser prioridade na elaboração de estratégias mitigadoras dos efeitos gerados por essas infraestruturas.

O Zoneamento Ecológico – Econômico da Bahia ainda se encontra na fase de realização de audiências públicas para as discussões, contudo já existe uma definição de 36 zonas que reúnem características físicas, ambientais e socioeconômicas, com propostas de diretrizes gerais relacionadas ao uso e ocupação do solo, considerando as vulnerabilidades natural e social e suas potencialidades socioeconômicas.

Essas diretrizes apontam para as medidas que devem ser tomadas na elaboração das políticas de desenvolvimento de cada zona, de forma a compatibilizar desenvolvimento e proteção ambiental e sociocultural. Em relação aos Planos Diretores Municipais, poucos são os municípios que declaram possuir este instrumento.

Com relação aos impactos no meio físico que a duplicação poderá causar, verifica-se que, embora a maioria seja de natureza negativa, são quase todos reversíveis, sempre mitigáveis, de curta duração, baixa magnitude e importância, principalmente quando comparado aos impactos que a implantação da Rodovia possa ter causado quando de sua instalação. Ressalta-se ainda, a previsão de que se trabalhe com projetos de engenharia cuja alternativa de traçado seja situada na faixa de domínio, com indícios de necessidade quase nula de desvios.

11.3. QUADRO COMPARATIVO ENTRE AS HIPÓTESES DO EMPREENDIMENTO

A seguir é apresentado o QUADRO 11.1, onde foi realizado um prognóstico comparando as hipóteses de implantação do empreendimento com as medidas mitigadoras, sem as medidas mitigadoras e a não implantação.

QUADRO 11.1 - - PROGNÓSTICO COMPARATIVO ENTRE AS HIPÓTESES DO EMPREENDIMENTO.

ASPECTOS CONSIDERADOS \ HIPÓTESES DO EMPREENDIMENTO		IMPLANTAÇÃO COM MEDIDAS MITIGADORAS	IMPLANTAÇÃO SEM MEDIDAS MITIGADORAS	NÃO REALIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO
MEIO FÍSICO	Aumento da susceptibilidade do solo a erosão e escorregamentos Resíduos da construção civil Recuperação de áreas degradadas Contaminação do solo e dos recursos hídricos por produtos perigosos	Redução da deflagração, indução e aceleração dos processos erosivos e instabilização de taludes; Redução de sedimentos carregados para dentro dos cursos hídricos; Correção dos passivos ambientais; Evita a contaminação de solos durante as obras e, conseqüentemente, a contaminação do lençol freático; Redução do volume gerado de bota-foras.	Aumento significativo durante as obras na deflagração, indução e aceleração dos processos erosivos e instabilização de taludes; Aumento significativo durante as obras de sedimentos carregados para dentro dos cursos hídricos; Correção parcial dos passivos ambientais; Possibilita a contaminação de solos durante as obras e, conseqüentemente, a contaminação do lençol freático; Possibilita o aumento do volume gerado de bota-foras.	Manutenção, com previsão de intensificação da deflagração, indução e aceleração dos processos erosivos e instabilização de taludes; Manutenção, com previsão de intensificação de sedimentos carregados para dentro dos cursos hídricos; Aumento e intensificação dos passivos ambientais.
	Danos na área de influência do patrimônio	Redução das interferências no entorno das cavidades naturais	Aumento das interferências no entorno das cavidades naturais	Manutenção da atual condição do entorno das cavidades naturais
	Carreamento de sedimentos para o curso hídrico Contaminação dos recursos hídricos por resíduos e efluentes Contaminação dos recursos hídricos por produtos perigosos Rebaixamento do lençol freático	Redução na turbidez e sólidos em suspensão na qualidade das águas; Evita o assoreamento de cursos hídricos com menor vazão; Evita a degradação da qualidade da água; Evita danos a biota aquática; Evita ao máximo o rebaixamento do lençol freático; Evita a degradação da qualidade das águas por efluentes sanitários e industriais; Evita a inutilização dos cursos hídricos para a captação d'água para abastecimento humano durante as obras. Na operação, diminui as chances de inutilização durante um acidente com cargas perigosas.	Aumento significativo durante as obras Redução na turbidez e sólidos em suspensão na qualidade das águas; Possibilita o assoreamento de cursos hídricos com menor vazão; Possibilita a degradação da qualidade da água; Possibilita o danos a biota aquática; Possibilita o rebaixamento do lençol freático; Possibilita a degradação da qualidade das águas por efluentes sanitários e industriais; Possibilita a inutilização dos cursos hídricos para a captação d'água para abastecimento humano durante as obras. Na operação a manutenção dos riscos de acidentes com cargas perigosas.	Aumento da turbidez e sólidos em suspensão na qualidade das águas; Manutenção e possível aumento do assoreamento de cursos hídricos com menor vazão decorrentes dos passivos ambientais; Manutenção da degradação da qualidade da água decorrentes dos passivos ambientais; Manutenção do risco de inutilização dos cursos hídricos para a captação d'água para abastecimento humano por acidentes de cargas perigosas
	Emissão de poluentes atmosféricos	Evita a degradação da qualidade do ar; Evita problemas a saúde da população diretamente impactada.	Possibilita a degradação da qualidade do ar durante as obras; Possibilita problemas a saúde da população diretamente impactada ar durante as obras.	Manutenção das atuais condições de qualidade do ar.
	Emissão de ruídos	Evita que o aumento da pressão sonora prejudique à saúde nas populações diretamente impactada durante as obras; Diminuição dos ruídos gerados gerado sobre as comunidades lindeiras pelo aumento do volume de tráfego de veículos.	Possibilita que o aumento da pressão sonora prejudique à saúde nas populações diretamente impactada durante as obras; Intensificação do ruído gerado sobre as comunidades lindeiras pelo aumento do volume de tráfego de veículos.	Manutenção e intensificação do ruído gerado sobre as comunidades lindeiras pelo aumento do volume de tráfego de veículos.
	MEIO BIÓTICO	Supressão de vegetação Supressão de espécimes de baixa abundância Recuperação de áreas degradadas	Minimiza quando possível a área de supressão, otimizando o offset; Restauração/recuperação ambiental de uma ou mais áreas de vegetação nativa e/ou de APP, como compensação da supressão vegetal que ocorrerá para implantação das obras de duplicação da rodovia. Minimizar as alterações na vegetação do entorno da área de implantação da rodovia, preservando o conjunto de recursos genéticos da flora; Correção dos passivos ambientais;	Supressão vegetal sem controle de corte para a implantação da segunda pista, possibilitando uma maior área suprimida do que o necessário; Correção parcial dos passivos ambientais;

ASPECTOS CONSIDERADOS		HIPÓTESES DO EMPREENDIMENTO	IMPLANTAÇÃO COM MEDIDAS MITIGADORAS	IMPLANTAÇÃO SEM MEDIDAS MITIGADORAS	NÃO REALIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO
MEIO BIÓTICO	Desequilíbrio do ecossistema terrestres. Perturbação e perda de indivíduos Recuperação de áreas degradadas e alocação de passagens de fauna.	Redução do número de espécimes atropelados através da implantação de passa fauna; Correção dos passivos ambientais; Preservação da qualidade de vida para a fauna terrestre.	Possibilita o aumento do número de espécimes atropelados nos hotspots devido à ausência de passa fauna; Correção parcial dos passivos ambientais;	Aumento e intensificação dos passivos ambientais; Manutenção da degradação da qualidade de vida causada pela intensificação dos passivos ambientais; Manutenção e possível aumento da fauna atropelada conforme o volume de tráfego; Manutenção das condições atuais da qualidade de vida para a fauna silvestre terrestre;	
	Desequilíbrio do ecossistema aquático. Recuperação de áreas degradadas	Redução na turbidez e sólidos em suspensão na qualidade das águas; Evita o assoreamento de cursos hídricos com menor vazão; Evita a degradação da qualidade da água; Evita a degradação da qualidade das águas por efluentes sanitários e industriais; Correção dos passivos ambientais; Preservação da qualidade de vida para a biota aquática.	Aumento significativo durante as obras Redução na turbidez e sólidos em suspensão na qualidade das águas; Possibilita o assoreamento de cursos hídricos com menor vazão; Possibilita a degradação da qualidade da água; Possibilita a degradação da qualidade das águas por efluentes sanitários e industriais; Correção parcial dos passivos ambientais; Possibilita o danos a biota aquática.	Aumento da turbidez e sólidos em suspensão na qualidade das águas; Manutenção e possível aumento do assoreamento de cursos hídricos com menor vazão decorrentes dos passivos ambientais; Manutenção da degradação da qualidade da água decorrentes dos passivos ambientais; Manutenção do risco de inutilização dos cursos hídricos para a captação d'água para abastecimento humano por acidentes de cargas perigosas; Manutenção das condições atuais da qualidade de vida para a biota aquática.	
	Supressão de vegetação nas uc's Recuperação de áreas degradadas	Minimiza quando possível a área de supressão, otimizando o offset; Otimiza a compensação ambiental para as unidades de conservação de importância ao entorno da rodovia; Correção dos passivos ambientais;	Supressão vegetal sem controle de corte para a implantação da segunda pista, possibilitando uma maior área suprimida do que o necessário;	Aumento e intensificação dos passivos ambientais; Manutenção, com previsão de intensificação da deflagração, indução e aceleração dos processos erosivos e instabilização de taludes, refletindo na possível perda de áreas florestais;	
MEIO SOCIOECONÔMICO	Informações sobre os estudos e projetos do empreendimento Informações sobre a obras e o seu andamento Movimento pendular de trabalhadores Estimulo na demanda local Geração de empregos	Melhora a comunicação entre empresa executora e os trabalhadores; Potencializa os benefícios gerados pelo empreendimento Esclarece eventuais questionamentos gerados pela comunidade Melhora as condições de escoamento da produção local e regional	Possibilita a falta de comunicação entre empresa executora e os trabalhadores; Não esclarece eventuais questionamentos gerados pela comunidade Melhora as condições de escoamento da produção local e regional	Manutenção da atual dinâmica econômica Decaimento das condições de trafegabilidade da rodovia, como sua interferência no escoamento da produção local e regional.	
	Retirada da população da faixa de domínio Reordenamento e reurbanização do solo	Minimiza os impactos exercidos pela desapropriação; Proporciona melhorias nas condições de habitação, quando possível.	Não esclarece eventuais questionamentos gerados pela comunidade	Manutenção da atual dinâmica de uso e ocupação da terra	
	Reurbanização do entorno da rodovia Aumento dos riscos de acidentes Diminuição dos riscos de acidentes	Minimiza a carga sobre as infraestruturas de serviços públicos das localidades onde se insere o empreendimento; Melhora as condições de escoamento da produção local e regional; Evitar acidentes nos trechos com desvios durante as obras; Melhora na condição de trafegabilidade e segurança para o	Possibilita a sobrecarga das infraestruturas de serviços públicos das localidades onde se insere o empreendimento; Possibilita acidentes nos trechos com desvios durante as obras; Melhora na condição de trafegabilidade e segurança para o usuário na operação.	Manutenção da atual carga sobre as infraestruturas de serviços públicos; Manutenção da problemática nas condições de segurança e trafegabilidade, onde atualmente a rodovia ocupa o 15º lugar - no ranking das 15 vias com maiores quantitativos de registros de acidentes de trânsito	

ASPECTOS CONSIDERADOS		HIPÓTESES DO EMPREENDIMENTO	IMPLANTAÇÃO COM MEDIDAS MITIGADORAS	IMPLANTAÇÃO SEM MEDIDAS MITIGADORAS	NÃO REALIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO
MEIO SOCIOECONÔMICO			usuário na operação.		
		Perturbações nas comunidades quilombolas	<p>Abranda as alterações no conforto e bem-estar da população atingida.</p> <p>Evita que o aumento da pressão sonora prejudique à saúde nas populações diretamente impactada durante as obras;</p> <p>Diminuição dos ruídos gerados gerado sobre as comunidades lindeiras pelo aumento do volume de tráfego de veículos.</p> <p>Informa a comunidade sobre o cronograma de atividades, comunicando sobre as ações da obra;</p> <p>Esclarece eventuais questionamentos gerados pela comunidade'</p>	<p>Possibilita a influência direta dos impacto na comunidade, causando as alterações no conforto e bem-estar da população atingida.</p> <p>Possibilita que o aumento da pressão sonora prejudique à saúde nas populações diretamente impactada durante as obras;</p> <p>Intensificação do ruído gerado sobre as comunidades lindeiras pelo aumento do volume de tráfego de veículos.</p> <p>Não esclarece eventuais questionamentos gerados pela comunidade.</p> <p>Não possibilita a informação Informa a comunidade sobre o cronograma de atividades, comunicando sobre as ações da obra</p>	<p>Manutenção da atual dinâmica social da população;</p> <p>Manutenção e intensificação do ruído gerado sobre as comunidades lindeiras pelo aumento do volume de tráfego de veículos.</p>
		Perda de patrimônio.	Identificação e preservação dos bens materiais e imateriais que se estabeleçam como símbolos da memória e dos costumes locais das comunidades.	Possibilita a perda dos bens materiais e imateriais que se estabeleçam como símbolos da memória e dos costumes locais das comunidades.	Manutenção da atual situação do patrimônio arqueológico, histórico e cultural.
	<p>Perturbações no cotidiano da população</p> <p>Aumento da criminalidade</p> <p>Aumento da proliferação de doenças</p> <p>Desmobilização de mão de obra</p> <p>Contaminação dos mananciais por resíduos e efluentes.</p> <p>Contaminação dos mananciais por produtos perigosos</p>	<p>Abranda as alterações no conforto e bem-estar da população atingida.</p> <p>Evita que o aumento da pressão sonora prejudique à saúde nas populações diretamente impactada durante as obras;</p> <p>Diminuição dos ruídos gerados gerado sobre as comunidades lindeiras pelo aumento do volume de tráfego de veículos.</p> <p>Informa a comunidade sobre o cronograma de atividades, comunicando sobre as ações da obra;</p> <p>Esclarece eventuais questionamentos gerados pela comunidade.</p> <p>Diminui os dados causados por acidentes com produtos perigosos em mananciais de abastecimento público</p>	<p>Possibilita a influência direta dos impacto na comunidade, causando as alterações no conforto e bem-estar da população atingida.</p> <p>Possibilita que o aumento da pressão sonora prejudique à saúde nas populações diretamente impactada durante as obras;</p> <p>Intensificação do ruído gerado sobre as comunidades lindeiras pelo aumento do volume de tráfego de veículos.</p> <p>Não esclarece eventuais questionamentos gerados pela comunidade.</p> <p>Não possibilita a informação Informa a comunidade sobre o cronograma de atividades, comunicando sobre as ações da obra</p> <p>Não possibilita a mitigação dos dados causados por acidentes com produtos perigosos em mananciais de abastecimento público</p>	<p>Manutenção da atual dinâmica social da população;</p> <p>Manutenção e intensificação do ruído gerado sobre as comunidades lindeiras pelo aumento do volume de tráfego de veículos.</p> <p>Manutenção da atual situação com acidentes com cargas perigosas</p>	
RELAÇÃO COM OUTROS EMPREENDIMENTOS		<p>Integração com o Sistema Viário Oeste: A duplicação favorecerá para a melhora da logística de transportes rodoviários, maior segurança aos usuários e menor tempo de viagem para acessar a cidade de Salvador.</p> <p>Ferrovia de Integração Oeste/Leste (FIOL): A duplicação favorecerá para a melhora da logística multimodal de transportes de cargas.</p> <p>Distritos Industriais de Santo Antônio de Jesus, Ilhéus e Eunápolis: A duplicação favorecerá para a melhoria do acesso e distribuição de produtos, bem como, maior segurança aos usuários e menor tempo de viagem das cargas.</p>	<p>Integração com o Sistema Viário Oeste: A duplicação favorecerá para a melhora da logística de transportes rodoviários, maior segurança aos usuários e menor tempo de viagem para acessar a cidade de Salvador.</p> <p>Ferrovia de Integração Oeste/Leste (FIOL): A duplicação favorecerá para a melhora da logística multimodal de transportes de cargas.</p> <p>Distritos Industriais de Santo Antônio de Jesus, Ilhéus e Eunápolis: A duplicação favorecerá para a melhoria do acesso e distribuição de produtos, bem como, maior segurança aos usuários e menor tempo de viagem das cargas.</p>	<p>Caso a rodovia BR-101/BA continue em pista simples, essa contribuirá como gargalo regional, dificultando a logística para um transporte de cargas multimodal entre ferrovia, rodovia e portos.</p> <p>Piora nas condições de trafegabilidade e segurança dos usuários.</p> <p>Maior tempo nos transporte de cargas e maior risco de acidentes.</p>	

