MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Identificação			
Designação do Projecto:	**Variante à EN 395 – Guia/Albufeira**		
Tipologia de Projecto:	Anexo I, n.º 7 alinea b) – Construção de vias para tráfego rodoviário	**Fase em que se encontra o Projecto:**	Anteprojecto
Localização:	Concelho de Albufeira, Freguesias de Ferreira e Albufeira		
Proponente:	EP- Estradas de Portugal, S.A.		
Entidade licenciadora:	EP- Estradas de Portugal, S.A.		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente	**Data: 29 de Setembro de 2008**	

Decisão:	**Declaração de Impacte Ambiental** (DIA) **Favorável Condicionada**

Condicionantes:	1. Verificação do enquadramento do projecto no novo Plano Director Municipal (PDM) de Albufeira, actualmente em revisão. 2. Integração no Projecto de Execução das condicionantes indicadas na secção A) das Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto, constantes na presente DIA, e demonstração da sua adopção, em fase de Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE). 3. Concretização, no RECAPE, das medidas de minimização e dos elementos a apresentar em fase de RECAPE, bem como dos programas de monitorização (em consonância com as directrizes indicadas), constantes da presente DIA, sem prejuízo de outros que se venham a revelar necessários, para efeitos de detalhe e concretização das medidas de minimização a adoptar em fase de obra e em fase de exploração. 4. O RECAPE, independentemente da justificação, descrição, pormenorização e calendarização de cada medida de minimização a apresentar nessa sede, deverá apresentar um inventário das mesmas, separadas por cada fase (fase prévia à construção, fase de construção, fase de conclusão da obra e fase de exploração), incluindo o respectivo local de aplicação, calendarização e entidade responsável pela sua implementação. O referido inventário deverá constituir um documento autónomo, de forma a facilitar o seu fácil manuseamento, nomeadamente, em auditorias; 5. As medidas de minimização específicas para a fase de obra deverão ser incluídas no caderno de encargos e nos contratos de adjudicação que venham a ser produzidos pelo proponente, para efeitos da construção do projecto; 6. A Autoridade de AIA deverá ser informada do início da fase de construção, bem como do cronograma definitivo dos trabalhos, de forma a possibilitar o desempenho das suas competências na Pós-Avaliação do Projecto; 7. Deverá ser dado conhecimento à Autoridade de AIA, no prazo de um mês a contar da data da sua ocorrência, de qualquer reclamação, nomeadamente no âmbito do ruído, bem como das diligências desencadeadas para efeito do respectivo tratamento e resolução, das medidas a adoptar ou entretanto adoptadas e respectiva eficácia;

	8. A Autoridade de AIA deverá ser informada do início da fase de exploração, bem como do cronograma previsto para a entrega dos relatórios das monitorizações, de forma a possibilitar o desempenho das suas competências na Pós-Avaliação do Projecto. **9.** A presente DIA não prejudica a necessária obtenção de quaisquer outros pareceres, autorizações e/ou licenças previstos no quadro legislativo em vigor, como sejam as entidades com competências específicas nas áreas sujeitas a condicionantes e servidões (nomeadamente, reserva ecológica nacional, reserva agrícola nacional, domínio hídrico, protecção aos povoamentos de sobreiro e de azinheira).
Elementos a entregar em fase de RECAPE	**1.** Elaborar **Projecto de Drenagem,** devendo ser tomados em consideração os seguintes aspectos: i) assegurar a manutenção de boas condições de drenagem nos aterros e escavações, quer durante a construção, advogando boas práticas construtivas e sistemas de drenagem temporários, quer na fase de exploração; ii) assegurar o prolongamento da PH VAR-1-1 e da PH VAR-0-2, para que estas não descarreguem nos caminhos paralelos previstos para as suas imediações; iii) proceder ao correcto dimensionamento e definição da obra de desvio da ribeira da Ataboeira, incluindo a sua integração paisagística, de modo a restabelecer as condições de escoamento e melhorar a conectividade ecológica da ribeira; iv) recorrer a sistemas de drenagem separativa nos locais em que a via intercepte zonas hídricas sensíveis, tais como zonas de infiltração máxima. v) prever a drenagem longitudinal com recurso a valas em terreno natural, de modo a promover a diminuição da carga de poluentes que chegam à rede hidrográfica; vi) à saída das passagens hidráulicas, deverá ser previsto um sistema construtivo, que promova a dissipação da energia adquirida pelas águas em secção de vazão com baixa rugosidade; vii) prever a descarga das águas de escorrência da via de modo disperso, ou seja, sempre que possível as escorrências deverão ser encaminhadas para as linhas de água atravessadas ou valas, de modo a serem evitadas situações de concentração muito grande de lançamentos num número reduzido de locais; esta descarga dispersa tem como objectivo a redução do risco de contaminação dos meios receptores, dado que favorece os fenómenos de depuração de possíveis poluentes entre o ponto de lançamento no terreno e os meios receptores (aquíferos e cursos de água naturais); viii) o Projecto de Drenagem do Nó 1 e do Nó 2 deverá ser desenvolvido, de forma a não acentuar os riscos de cheia na zona. **2.** Elaborar **Projecto de medidas de minimização do ruído,** devendo ter em atenção o seguinte: i) Valores de L_{den} e L_n resultantes (soma dos valores medidos na situação de referência com os previstos para o ano de estudo) relativos a um ano intermédio de projecto; ii) Tipologia e dimensionamento das medidas preconizadas, atendendo às características do Projecto de Execução, com indicação da sua eficácia quer ao nível do piso térreo, quer ao nível do(s) piso(s) superiores dos edifícios, tendo em conta que os limites legislados se reportam ao ruído ambiente exterior; iii) Os valores limite legislados para zonas não classificadas ou os relativos à

classificação acústica que o município entretanto venha a adoptar, no sentido de ser dado cumprimento ao Regulamento Geral de Ruído;

iv) O reforço de isolamento de fachadas só deverá ser considerado como medida em situações em que não é possível a instalação de barreiras acústicas; de salientar, que a acessibilidade aos aldeamentos turísticos localizados no troço da EN395 não constitui uma justificação para a não instalação de barreiras neste troço;

3. Elaborar **Projecto de Recuperação e Integração Paisagística**, devendo ser tomados em consideração, entre outros, os seguintes aspectos:

i) Na modelação dos taludes de aterro e escavação e no sentido de garantir uma maior continuidade visual entre o talude e o terreno natural, as inclinações a utilizar deverão ser iguais ou inferiores a 1:1,5 (V:H);

ii) Os taludes deverão ser modelados em forma de pescoço de cavalo, com as cristas boleadas, de maneira a evitar a erosão;

iii) Proceder à remoção e armazenamento cuidadoso da terra viva existente, tendo em consideração que o solo é um recurso natural escasso e que irá ser necessário para a instalação de vegetação nos taludes. A terra viva deverá ser removida antes do início dos trabalhos e armazenada em pargas, para ser aplicada na cobertura dos taludes e áreas plantadas.

iv) Nas zonas onde forem criados ou modelados taludes e em toda a área objecto de desmatação que não seja pavimentada, deverá ser instalada vegetação, por meio de sementeira, com espécies herbáceas e arbustivas. A primeira sementeira será realizada logo que os trabalhos de movimentos de terras e respectiva modelação do terreno estejam concluídos, de forma a reduzir ao mínimo o período de tempo em que os solos ficam descobertos e sujeitos à erosão;

v) A vegetação a utilizar no revestimento dos taludes e faixas laterais deverá ter em atenção as características edafo-climáticas da zona, assim como a vegetação climácica e as diferentes situações ecológicas atravessadas pela infra-estrutura: sistemas secos / áreas convexas, sistemas húmidos / áreas côncavas;

vi) Na proximidade de áreas habitadas, deverá fazer-se, sempre que possível, a plantação de cortinas arbóreo-arbustivas nas áreas laterais dos taludes, formadas maioritariamente por espécies de folha persistente e de crescimento rápido, que funcionarão como barreiras visuais a médio prazo, ocultando a presença da via, taludes e outros elementos relativamente aos observadores mais próximos;

vii) Dada a proximidade do Elemento Patrimonial n.º 5 (Poço com engenho) à pista para ciclistas e encontrando-se esta estrutura na faixa de expropriação do troço da EN 395 a beneficiar, apresentar em RECAPE uma proposta de integração paisagística deste Elemento numa zona de repouso da ciclovia, conjugando assim o valor positivo que têm sempre este tipo de infra-estruturas com a salvaguarda e valorização de um elemento representativo do património e da paisagem da região;

4. Proceder a **sondagens de diagnóstico e avaliação dos sítios arqueológicos**: n.º 1 - Tomilhal, n.º 3 - Vestígios de Superfície e n.º 4 - Alpouvar, que deverão ser manuais nas zonas de maior concentração de vestígios e mecânicas nas restantes áreas - de 50 em 50 metros, perpendiculares ao eixo da via e a toda a largura da área de afectação e devendo os resultados ser apresentados no RECAPE. No caso de serem detectados vestígios arqueológicos, deverá proceder-se à escavação integral da área afectada pelo projecto e à vedação da restante zona, assegurando assim a sua protecção em relação à obra;

5. Apresentar um **Plano de Gestão de Resíduos,** considerando todos os resíduos susceptíveis de serem produzidos na obra, com a sua identificação e classificação, em conformidade com a Lista Europeia de Resíduos (LER), a definição de responsabilidades de gestão e identificação dos destinos finais mais

adequados para os diferentes fluxos de resíduos.

6. Apresentar cartografia à escala de projecto de execução de todos os elementos patrimoniais existentes. Estes elementos devem estar individualmente identificados, georeferenciados (em polígono – área de dispersão/concentração dos vestígios e/ou dos imóveis);

7. Elaborar uma **carta de condicionantes** à localização do estaleiro, unidades funcionais da obra, acessos e áreas de empréstimo/depósito de inertes, a qual deverá ser apresentada e justificada no RECAPE e integrar o Caderno de Encargos da obra, onde devem constar todas as condicionantes existentes, de modo a interditar a sua localização nesses locais;

   i) áreas de interesse ecológico ou paisagístico;

   ii) áreas classificadas de RAN e de REN;

   iii) áreas do Domínio Hídrico (leitos e margens de cursos de água, zonas de risco de cheias, áreas de recarga de aquíferos e de infiltração máxima);

   iv) áreas próximas de captações para abastecimento público ou em que o nível freático se situe a pequena profundidade;

   v) zonas declivosas;

   vi) locais com ocorrências patrimoniais identificadas;

   vii) áreas com culturas permanentes, nomeadamente vinhas e pomares;

   viii) locais próximos de aglomerados habitacionais ou de equipamentos sociais sensíveis.

Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto:

A) Condicionantes para o Projecto de Execução

A1. Proceder a acertos do traçado, de modo a procurar compatibilizar o projecto com os vestígios que possam ser detectados no decurso das sondagens arqueológicas de diagnóstico realizadas;

A2. Proceder ao acerto do traçado de modo a compatibilizar o projecto de beneficiação da EN 395 com a preservação do elemento patrimonial n.º 5 – Poço com engenho, situado no passeio da EN395, lado Este, próximo do km 0+700;

A3. Quando por razões técnicas e ambientais não existir a possibilidade de proceder a alterações pontuais do traçado ou de localização dos respectivos componentes, a destruição total ou parcial de um elemento patrimonial deve ser assumida no RECAPE como inevitável. Neste caso, deve ficar também expressamente garantida a salvaguarda pelo registo arqueológico da totalidade dos vestígios e contextos a afectar directamente pela obra. No caso de elementos arquitectónicos e etnográficos, através de registo gráfico, fotográfico e memória descritiva;

A4. Incluir no projecto de execução uma cortina arbórea e arbustiva, resistente aos poluentes atmosféricos, com folha permanente e elevada densidade de folhagem, a qual contribuirá para a absorção de poluentes atmosféricos e atenuação da sua dispersão para os receptores sensíveis, bem como atenuação das emissões sonoras.

A5. Aplicação de pavimento betuminoso modificado com borracha (BMB) em toda a extensão da Variante e do troço da EN395 a beneficiar;

A6. Nas utilizações sensíveis ao ruído em que a aplicação deste pavimento não é suficiente para o cumprimento dos valores limite de exposição fixados pela legislação em vigor, deve ser considerada a aplicação de medidas de minimização do ruído percebido, de forma a criar protecção sonora adequada. As zonas a proteger são identificadas no Quadro seguinte:

Situações	*km*	*Situações*	*km*
1	1+050 -1+200 (Este)	7	0+050 da EN395 (Este)
2	1+600 (Oeste)	8	0+075 da EN395 (Oeste)
3	2+000 (Oeste)	9	0+200 da EN395 (Oeste)
4	2+000-2+100 (Este)	10	0+300-0+750 da EN395 (Oeste)

5	0+025 do Ramo C+D do Nó 2 (Este)	11	0+500-0+750 (Este)
6	0+000-0+100 da Ligação 3 (Este)	12	0+800 da EN395 (Este)

A7. Tendo em conta que a área de viveiro de plantas de venda ao público, da Quinta da Ataboeira, será substancialmente diminuída devido à implantação da Rotunda 1 na EN 125, deverão ser estudadas soluções de implantação da Rotunda 1 que permitam minimizar a afectação referida, bem como que garantam a manutenção das acessibilidades na zona em causa. Deverão ser adoptadas as soluções e medidas consideradas mais adequadas e devidamente fundamentadas no RECAPE.

B) Medidas de minimização

Fase de pré construção

1. Realizar uma prospecção arqueológica sistemática de todos os caminhos de acesso, áreas de estaleiro, depósitos temporários e empréstimos de inertes, caso se situem fora das áreas já prospectadas.

Fase de construção

2. Executar as seguintes medidas constantes da Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponível no sítio de *Internet* da Agência Portuguesa do Ambiente: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9,10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 38, 41,42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54 e 55;
3. No caso do projecto ser deficitário em termos de balanço de terras, deverá recorrer-se, para efeitos de áreas de empréstimo, às pedreiras existentes e em actividade no concelho, de que são exemplo as localizadas na freguesia de Paderne;
4. Deverão ser confinadas ao mínimo indispensável as áreas intervencionadas em Domínio Hídrico;
5. Os acessos às zonas de obra, caso intersectem linhas de água, deverão ser equipados com passagens hidráulicas adequadas, garantindo as condições normais de escoamento;
6. Definir trajectos para a circulação da maquinaria, evitando o trânsito desordenado e a compactação dos solos em extensas áreas; reduzir, tanto quanto possível, a circulação de veículos e maquinaria pesada nas áreas confinantes com a zona da estrada, em particular nas áreas de RAN e REN;
7. Nos locais onde eventualmente o nível freático esteja próximo da rasante ou acima da plataforma da via, devem ser previstos elementos de drenagem eficazes, tais como esporões e/ou máscaras drenantes nas escavações e camadas drenantes nos aterros;
8. Os trabalhos nas linhas de água deverão, sempre que possível, ser realizados na época seca, garantindo sempre as condições normais de escoamento; os trabalhos de movimentação de terras deverão ser também realizados, tanto quanto possível, durante o período seco do ano;
9. Deverá proceder-se à limpeza das linhas de água, em caso de obstrução total ou parcial, e implantação de um sistema de drenagem eficaz nos aterros e escavações, durante a fase de construção, evitando condições de inundação nesse período;
10. Proteger as linhas de água afectadas, através da reconstituição da vegetação ripícola, logo após a finalização dos trabalhos;
11. Limitar a área de desmatação da vegetação ripícola das margens, de modo a facilitar posteriormente a respectiva recuperação e revegetação;
12. Deverá ser equacionada com o respectivo proprietário a minimização/compensação da afectação da captação de água (não pública) devido às terraplenagens necessárias para o alargamento da EN 395;
13. Utilizar barreiras temporárias para recolha dos sólidos em suspensão, durante a fase de construção, designadamente confeccionadas com tecido ou tela e instaladas ao longo da base dos taludes susceptíveis à erosão, ou próximo de cursos de água sujeitos à contaminação;
14. Recorrer a medidas de protecção ambiental adequadas, nomeadamente garantir que a condução das águas de escorrência para os pontos de descarga seja efectuada em zonas não sensíveis ou adoptar sistemas de tratamento adequados à presente situação;
15. De um modo geral, assegurar a existência de cobertura vegetal nas áreas de lançamento das escorrências, particularmente com espécies vegetais que apresentem sistemas radiculares extensos, visto que este tipo de vegetação favorece a retenção de poluentes e algum tratamento das escorrências;

16. Cobrir os montes de detritos e depósitos de terras, com o objectivo de evitar o seu arrastamento pelo vento, particularmente quando estes se encontrem próximos de locais habitados;
17. Evitar a circulação de veículos e máquinas pesadas nas zonas laterais à área ocupada pela estrada, especialmente nas áreas integradas na RAN e/ou na REN;
18. Construção atempada de acessos alternativos e restabelecimento oportuno dos caminhos e serventias interrompidas;
19. Seleccionar os percursos de transporte de equipamentos e materiais de/para estaleiro, de forma a minimizar a passagem no interior de aglomerados populacionais e junto a receptores sensíveis;
20. Evitar a localização de estaleiros na proximidade de áreas urbanas e/ou turísticas;
21. Divulgar o programa de execução das obras às populações interessadas, designadamente à população residente na área envolvente. A informação disponibilizada deve incluir o objectivo, a natureza, a localização da obra, as principais acções a realizar, respectiva calendarização e eventuais afectações à população;
22. Limitar, na medida do possível, as operações mais ruidosas, que se efectuem na proximidade de habitações, ao período diurno e dias úteis;
23. Assegurar que são seleccionados os métodos construtivos e os equipamentos que originem o menor ruído possível;
24. Garantir a presença em obra unicamente de equipamentos que apresentem homologação acústica nos termos da legislação aplicável e que se encontrem em bom estado de conservação/manutenção;
25. Implantação de barreiras sonoras nos perímetros de apoio de frente de obra no caso de se verificarem impactes locais directos e quando os estaleiros fiquem situados próximo de áreas com ocupação sensível;
26. Todas as obras que interfiram com as vias de circulação deverão ter em local bem visível uma placa informativa com os seguintes elementos:
    - identificação da obra
    - objectivo da obra
    - duração da obra
    - custo e financiamentos da obra;
    - indicação clara do tipo, dimensionamento e percurso do desvio.
27. O risco de acidentes, pelo aumento de circulação de veículos pesados, pode ser minimizado mediante a adopção de regras no que se refere aos horários e velocidade do tráfego de veículos.
28. Para os aglomerados directamente afectados, deverão ser adoptadas medidas de protecção acústica e atmosférica, de integração paisagística, restabelecimentos viários, etc., que permitam adequar a futura via ao meio envolvente;
29. O empreiteiro deverá programar, se possível, as actividades com maior grau de perturbação fora do período estival, por forma a combater, por um lado a sazonalidade do emprego e, por outro lado, a redução nas receitas provenientes da actividade turística;
30. Construção dos caminhos paralelos de ligação aos caminhos existentes, por forma a que seja possível a circulação pedonal entre os núcleos habitacionais que se desenvolvem em ambos os lados da via, minimizando o efeito barreira causado.
31. Deverão ser utilizados, preferencialmente, os caminhos já existentes para acesso à obra, e na necessidade da eventual abertura de novos acessos, deverá ser garantida a sua posterior desactivação, bem como a recuperação das áreas afectadas.
32. Deve ser previamente definido um programa de percursos alternativos, bem sinalizados, contribuindo para um tráfego fluído e seguro, quer para os peões, quer para os condutores;
33. Nas áreas de RAN, deverá proceder-se, previamente ao início dos trabalhos de movimentação de terras, à decapagem da terra arável, tendo em conta a sua espessura. Deverá proceder-se à sua conservação e o seu armazenamento em pargas, com altura não superior a 2 metros, a fim de ser reutilizada na cobertura dos taludes sujeitos a revestimento vegetal ou, em alternativa, na melhoria de alguns solos;
34. Efectuar a prospecção arqueológica sistemática após desmatação, das áreas de incidência do projecto que apresentavam reduzida visibilidade, de forma a colmatar as lacunas de conhecimento, incluindo todos os

caminhos de acesso, áreas de estaleiro, depósitos temporários e empréstimos de inertes;

35. Acompanhamento arqueológico integral de todas as operações que impliquem movimentações de terras (desmatações, escavações, terraplenagens, depósitos e empréstimos de inertes), não apenas na fase de construção, mas desde as suas fases preparatórias, como a instalação de estaleiros, abertura de caminhos e desmatação. O acompanhamento deverá ser continuado e efectivo, pelo que, se existir mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo, terá de se garantir o acompanhamento de todas as frentes. Especial atenção deverá ser dada à possível identificação de antigas vias e caminhos, nomeadamente entre os km 1+00 e km 1+200 onde se pressupõe existir uma via romana;

36. Os resultados obtidos no decurso da prospecção e do acompanhamento arqueológico poderão determinar também a adopção de medidas de minimização complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras). Se, na fase de construção ou na fase preparatória, forem encontrados vestígios arqueológicos, as obras deverão ser suspensas nesse local, ficando o arqueólogo obrigado a comunicar de imediato ao IGESPAR.I.P as ocorrências com uma proposta de medidas de minimização a implementar. Deve ser tido em consideração que as áreas com vestígios arqueológicos a ser afectadas têm que ser integralmente escavadas;

37. As estruturas arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra devem, tanto quanto possível e em função do valor do seu valor patrimonial, ser conservadas *in situ*, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação;

38. Sinalização e vedação permanente das ocorrências patrimoniais constantes do EIA, bem como de todas aquelas que possam surgir durante os trabalhos e que se situem a menos de 100m da frente de obra e seus acessos, de modo a evitar a passagem de maquinaria e pessoal afecto aos trabalhos.

39. Proceder à delimitação física com tapume, do elemento patrimonial n.º 5 – Poço com engenho, garantindo assim um perímetro de segurança durante a execução da obra, assegurando a inexistência de trabalhos nesta área. Executar um registo gráfico, fotográfico e ainda à elaboração de uma memória descritiva deste elemento patrimonial, tendo em atenção a possível existência de estruturas associadas tais como sistemas hidráulicos, muros, caminhos;

Fase de Exploração

40. Realização periódica de trabalhos de controlo da erosão e da manutenção dos taludes.

41. Realização periódica de trabalhos de manutenção e limpeza, de forma a garantir que os órgãos de drenagem construídos funcionem em condições adequadas, designadamente os seguintes:
    - limpeza dos órgãos de drenagem de forma sistemática, particularmente nos primeiros anos de exploração da via, sobretudo nas zonas de aterro, diminuindo os efeitos negativos do eventual assoreamento das passagens hidráulicas; deverá também fazer-se a limpeza de um troço do leito menor a montante e jusante da passagem hidráulica;
    - remoção periódica dos resíduos depositados nas bermas e valas de crista ou pé do talude;
    - limpeza e manutenção periódica dos órgãos de drenagem ligados à plataforma da via;
    - manutenção do coberto vegetal dos taludes e áreas adjacentes à via.

42. No caso do eventual derrame de poluentes no meio hídrico, resultante de um acidente na via, deverão ser avisadas de imediato as entidades responsáveis (CCDR, Câmara Municipal, etc.), de modo a que sejam prontamente postas em prática as medidas consideradas necessárias à contenção do derrame;

43. Manutenção da vegetação plantada, no âmbito das medidas de integração e recuperação paisagística a definir no Projecto de Execução.

C) Programas de Monitorização

O **Plano de Monitorização do Ruído**, a apresentar no RECAPE, deverá atender às seguintes directrizes:

i) Na fase de construção, deverão ser alvo de monitorização os locais mais próximos da frente de obra e dos estaleiros;

ii) Na fase de exploração, deverão ser considerados, pelo menos, os receptores para os quais se prevêem os níveis sonoros mais elevados, já indicados no Quadro acima. Em cada um destes locais, deverão ser realizadas medições acústicas nos três períodos de referência (diurno, entardecer e nocturno) considerados no RGR, tendo em vista a determinação dos valores dos indicadores Lden e Ln;

iii) As medições deverão ser realizadas de acordo com a norma NP 1730 (1996), complementada pela Circular Clientes n.º 02/2007 - "Critérios de acreditação transitórios relativos à representatividade das amostragens de acordo com o Decreto-lei n.º 9/2007", IPAC 2007 e acompanhadas por contagens de tráfego;

iv) A primeira campanha de medições deverá ser efectuada seis meses após a entrada em funcionamento da Variante. Após esta campanha, na ausência de reclamações e/ou de alterações significativas ao nível do volume e/ou composição do tráfego, a monitorização deverá ser realizada de cinco em cinco anos;

v) Os resultados devem ser analisados tendo em vista:

- Avaliação das previsões apresentadas no EIA;
- Avaliação da eficácia das medidas de minimização adoptadas;
- Necessidade de medidas complementares face ao cumprimento da legislação.

Validade da DIA:	29 de Setembro de 2010

Entidade de verificação da DIA:	Autoridade de AIA

Assinatura:	O Secretário de Estado do Ambiente Humberto D. Rosa Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa (No uso das delegações de competências, despacho n.º 16162/2005 (2.ª série), publicado no Diário da República de 25/07/2005)

Anexo: Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas; Resumo da Consulta Pública; e Razões de facto e de direito que justificam a decisão.

ANEXO

Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:	1. Recepção do EIA e do Estudo Prévio na Autoridade de AIA a 4 de Fevereiro de 2008; 2. Nomeação da Comissão de Avaliação pela Autoridade de AIA, tendo a respectiva notificação sido efectuada através do ofício da APA N.º 2097 de 2008.02.18 3. Análise do EIA, de forma a avaliar a sua conformidade, tendo em consideração as disposições do Artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, na sua actual redacção, e do Anexo II da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril. 4. Em resultado da apreciação efectuada e ao abrigo do n.º 5 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, a CA solicitou informação complementar no âmbito dos seguintes aspectos: Antecedentes/ Análise de Alternativas, Descrição do Projecto, Recursos Hídricos, Ruído, Solos e Uso do Solo, Ordenamento do Território e Património. Foi, também, solicitada a reformulação do Resumo Não Técnico (RNT). Este pedido implicou a suspensão do prazo de avaliação que se reiniciou a 2008.04.22 com a entrega de um Aditamento ao EIA. 5. Tendo a CA considerado que os elementos adicionais apresentados davam resposta ao solicitado, foi declarada a conformidade do EIA a 24 de Abril de 2008. 6. Realização de Consulta Pública que decorreu durante 30 dias úteis, desde o dia 12 de Maio a 24 de Junho de 2008. 7. Foi efectuada uma visita técnica de reconhecimento dos locais de implantação do projecto, que decorreu no dia 5 de Junho de 2008 e que contou com a participação de representantes da CA, do proponente e seus consultores. 8. No âmbito dos seus trabalhos, a CA realizou 4 reuniões que visaram a verificação da conformidade do EIA, bem como a integração no Parecer da CA das diferentes análises sectoriais e específicas, para além da discussão das seguintes temáticas principais; objectivos do projecto, caracterização da situação existente, identificação e avaliação dos impactes e definição das medidas de minimização. 9. Elaboração do parecer da CA que constitui o parecer final do procedimento de AIA. 10. Preparação da proposta de DIA pela Autoridade de AIA e envio para a tutela (registo de entrada n.º 4402, de 1.08.2008). 11. Tendo em conta a incompatibilidade do projecto com o PDM de Albufeira, tomou este Gabinete conhecimento, através da comunicação de 25.09.2008 do Gabinete de Sua Exca. o Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações (registo de entrada n.º 5287), da deliberação da Câmara Municipal de 2.09.2008 relativa à inclusão da variante em avaliação no processo de revisão do PDM em curso. 12. Emissão da DIA.

Resumo do resultado da consulta pública:	No âmbito da Consulta Pública, foram recepcionados três pareceres com a seguinte proveniência: Junta de Freguesia de Ferreiras, um cidadão e REN – Rede Eléctrica Nacional. Da análise dos resultados da Consulta Pública, verifica-se não haver oposição ao projecto, nem interferências dignas de nota, à excepção da afectação de um viveiro de plantas de venda ao público localizado na EN 125 e cuja área de exposição/armazenanento será substancialmente diminuída devido à implantação da Rotunda 1 do projecto. Ponderados os impactes em causa, resultou a condicionante A6, constante da presente DIA e que tem por objectivo minimizar a referida afectação.

Razões de facto e de direito que justificam a decisão:	A presente proposta de DIA é fundamentada no teor do parecer final da Comissão de Avaliação (CA), e na respectiva proposta da Autoridade de AIA, destacando-se os principais aspectos que justificam a decisão: A Variante à EN 395 Guia/Albufeira, com uma extensão total de 2,5 km, desenvolve-se na Região do Algarve, no distrito de Faro, mais concretamente, nos territórios das Freguesias de Ferreira e Albufeira, do concelho de Albufeira e enquadra-se no âmbito da melhoria das condições de segurança da circulação na Rede de Estradas Nacionais a levar a cabo pela E.P – Estradas de Portugal Devido ao elevado número de veículos que nelas transitam e à limitada capacidade que possuem, a EN 125 e a EN 395, enquanto principais vias de acesso Norte a Albufeira, evidenciam em alguns períodos do ano graves problemas de circulação, especialmente no Verão, que se traduzem em frequentes congestionamentos de tráfego. A Variante visa, assim, proporcionar uma maior fluidez do tráfego no principal acesso Norte a Albufeira, contribuindo, ainda, para proporcionar uma melhor ligação da EN 395 à EN 125 e ao IC1. O projecto compreende, também, o alargamento e beneficiação de um trecho da EN 395, na extensão aproximada de 850 metros, o qual apresenta actualmente problemas graves de segurança, principalmente devido ao grande número de entroncamentos/cruzamentos de nível que existem, para além de outros acessos laterais possíveis não controlados. Contribui, ainda, para o nível de insegurança o facto de haver circulação de peões nas bermas, devido à existência de vários empreendimentos turísticos ao longo da estrada. Da concretização do projecto, decorrem impactes ambientais positivos, destacando-se a melhoria da acessibilidade ao nível local e regional, o descongestionamento de tráfego na EN395 e uma maior fluidez do tráfego na principal entrada/saída de Albufeira pelo lado Norte, com implicações significativas ao nível da melhoria das condições de segurança da circulação nas vias em causa. Com a concretização do projecto, verificar-se-ão também impactes negativos, essencialmente associados à fase de construção, persistindo alguns ao longo da fase de exploração, dado terem carácter permanente. Os principais impactes negativos far-se-ão sentir, fundamentalmente, ao nível dos Solos, Ambiente Sonoro, Componente Social, Ordenamento do Território e Património. No que se refere aos Solos, há a destacar como impactes mais relevantes a expropriação de solos com aptidão agrícola, verificando-se a necessidade de expropriar 21 ha de solos inseridos em Reserva Agrícola Nacional, sendo inutilizados com a construção da variante 10 ha, havendo também a destacar a diminuição irreversível da área de pomar tradicional de sequeiro, com a consequente diminuição da superfície agrícola útil das parcelas interceptadas; Relativamente ao ambiente sonoro, há a referir que, actualmente se verificam já situações de incumprimento da legislação em vigor, em particular no troço da EN395 a beneficiar, que se manterão ou nalguns casos se agravarão com o projecto em estudo. No final deste troço, junto à Rotunda 5, os níveis de ruído serão inferiores aos registados actualmente, mantendo-se, no entanto a situação de incumprimento, com diferenciais que atingem os 8 dB(A). Os principais impactes negativos esperados ao nível da componente social decorrem da afectação de parcelas e propriedades rústicas, da diminuição da qualidade de vida e alteração da acessibilidade da população residente na área do projecto, devido à perturbação causada pelas obras durante o período de construção da Variante e o alargamento e beneficiação da EN 395. Ao nível da Componente Patrimonial, verifica-se que o projecto abrange uma zona de território nacional com grande potencial em termos de arqueológicos, sobretudo no que diz respeito a vestígios do período romano e islâmico. Sendo previsível a ocorrência de impactes directos, negativos e irreversíveis para os

	sítios n.º 1 – Tomilhal[1] n.º 3 – Vestígios de Superfície[2] e para o Sítio n.º 4 – Alpouvar[3], e tendo como princípio que a primeira minimização deve passar pela não afectação de elementos patrimoniais, a CA considerou ser de reforçar as medidas propostas no EIA, no sentido da realização de sondagens arqueológicas de diagnóstico que permitam a definição de áreas arqueológicas e se necessário, a adaptação do projecto, nomeadamente nas áreas correspondentes aos sítios arqueológicos acima referidos. Quanto ao Ordenamento do Território e verificando-se que a implantação da Variante propriamente dita, nos troços que não coincidem com a EN 125 e com o IC1, implica uma interferência significativa com áreas de Reserva Agrícola Nacional (RAN), havendo também, embora com menor relevância, afectação de área de Reserva Ecológica Nacional (REN), concluiu-se que o projecto é incompatível com o PDM de Albufeira, uma vez que as disposições do Regulamento do PDM referido não contemplam acções cuja tipologia enquadre a infra-estrutura viária em análise. No entanto, o PDM encontra-se em revisão e a autarquia é favorável ao projecto, dada a sua relevância para os sistema de acessibilidades do concelho, tendo deliberado, a 2.09.2008, *"incluir na revisão do PDM as disposições necessárias e suficientes para que a proposta em elaboração acolha o projecto da Variante à EN 395 (Guia/Albufeira)"*. Daí a condicionante 1 da presente DIA. Para a minimização dos principais impactes negativos associados ao projecto, o EIA preconiza um conjunto de medidas, que foram revistas e complementadas pela CA, constando da presente DIA diversas condicionantes e medidas de minimização que procuram acautelar os referidos impactes, destacando-se nomeadamente: - utilização de pavimento betuminoso modificado com borracha em toda a extensão do traçado da Variante e do trecho da EN 395 a beneficiar, com o objectivo de diminuir os níveis de ruído gerado pelo tráfego. - instalação de barreiras acústicas; - integração paisagística da Variante e do troço da EN 395 sujeito a beneficiação; - construção atempada dos restabelecimentos previstos no projecto; - realização de sondagens arqueológicas de diagnóstico e acompanhamento permanente dos trabalhos; - reanálise da implantação da Rotunda 1. De referir que se encontra, também, prevista a implementação do programa de monitorização do ruído, nomeadamente para aferição da eficácia das medidas de protecção acústica propostas. Face ao exposto e ponderados os factores em presença, resulta que o projecto "Variante à EN 395 Guia/Albufeira" poderá ser aprovado, desde que cumpridas as condições constantes da presente de DIA.

[1] Tomilhal – Sítio Arqueológico (vestígios de superfície de cronologia incerta Romano/Islâmico);
[2] Vestígios de Superfície – Sítio arqueológico de cronologia indeterminada (Romano/Islâmico);
[3] Alpouvar – Sítio arqueológico (vestígios de superfície de cronologia incerta Romano/Islâmico);