MINISTÉRIO DO AMBIENTE E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
Gabinete do Secretário de Estado Adjunto

DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

do

PROJECTO "IP2 – Variante Nascente de Évora"

(ESTUDO PRÉVIO)

1. Tendo por base a proposta de Autoridade de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) relativa ao Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do lanço do **"IP2 – Variante Nascente de Évora"**, em fase de Estudo Prévio, emito parecer **favorável,** à Solução 2.2**, condicionado:**

- a que o troço do IP2, compreendido entre o Km 13+500 e o km 20+000, coincida com a EN18, a fim de se minimizar o duplo efeito de barreira que seria criado com a construção das duas referidas vias rodoviárias.

- ao cumprimento das condições e termos constantes do Anexo à presente Declaração de Impacte Ambiental (DIA).

2. A apreciação da conformidade do Projecto de Execução (PE) com esta DIA deve ser efectuada pela Autoridade de AIA, previamente à emissão pela entidade competente, da autorização do referido projecto de execução.

3. Os Relatórios de Monitorização devem ser apresentados à Autoridade de AIA, respeitando a estrutura prevista no Anexo V da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril.

11 de Janeiro de 2005

O Secretário de Estado Adjunto do Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território

(Jorge Moreira da Silva)

MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO

Apresenta-se seguidamente as medidas que devem ser tidas em consideração nas fases de projecto de execução (PE), construção e exploração do projecto rodoviário em estudo.

As medidas relativas à fase prévia da construção e fase de construção devem constar no Caderno de Encargos da Obra.

a) Fase de Projecto de Execução

a.1 - Deve ser efectuada uma análise mais detalhada do parâmetro meteorológico nevoeiro, podendo prever-se sinalização específica na via para este meteoro.

a.2 - Na drenagem longitudinal da plataforma não se deve prever a descarga de águas oriundas da plataforma para linhas de água afluentes a albufeiras, açudes e charcas. Ter-se-á de proceder a uma identificação dos pontos sensíveis, para os quais não devem ser feitas descargas de águas de escorrência da via, que incluam, para além dos receptores atrás referidos, os perímetros de protecção das captações e as áreas de recarga do aquífero. Tal como consta nas recomendações com este número, as passagens hidráulicas (PH) devem estar alinhadas de acordo com o sentindo preferencial de escoamento da linha de água.

O PE deve contemplar que todas as linhas de água terão de ser devidamente restabelecidas devendo-se evitar o desvio e canalização das mesmas.

a.3 - Os viadutos devem abranger a totalidade da área inundável e os pilares e encontros dos mesmos não devem afectar quer o leito menor quer as margens das linhas de água. Por este facto podem não ser suficientes pontões com apenas 50m de extensão. Os pilares dos viadutos e as PH devem estar orientadas de acordo com o sentido preferencial de escoamento.

- As adaptações a efectuar nas PH, para as mesmas serem usadas como passagens para a fauna, não podem diminuir as secções de vazão para valores inferiores aos calculados para o Q100.
- Levantamento das condições de escoamento das estruturas existentes a jusante dos locais de descarga.

a.4 - Deve ser estudada a possibilidade de instalação de:

- camada de desgaste da via com características menos ruidosas do que os pavimentos de tipo corrente
- e, alternativa ou complementarmente, de barreiras acústicas.

a.5 - O estudo de ruído a desenvolver, em fase de Projecto de Execução, deve ser apresentado com o detalhe necessário à sua implementação e deve ter em atenção o seguinte:

- uma avaliação rigorosa dos impactes, em todas as situações sensíveis existentes e previstas, para o período diurno e nocturno, para o ano início de exploração, um ano intermédio e ano horizonte de projecto;
- a tipologia, extensão 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) superior(es) do(s) edifício(s), tendo em conta que os limites legislados se reportam ao ruído ambiente exterior;
- a classificação acústica ("mista" ou "sensível"), que o município local entretanto venha a adoptar para as zonas, no sentido de ser dado cumprimento ao n.º 3 do Art.º 4º do Regime Legal sobre a Poluição Sonora (RLPS).

a.6 - A vedação de rede de malhagem progressiva prevista nas medidas de minimização não deve ter arame farpado no topo.

a.7 - Devem ser criadas zonas onde seja promovida a passagem de animais entre um lado e outro da rodovia, impedindo a passagem na própria rodovia onde os riscos de atropelamento são elevados. Deste modo, propõem-se para a fase de projecto de execução as seguintes medidas minimizadoras, que se farão sentir na fase de exploração:

- Em relação a anfíbios, répteis e mamíferos o efeito de barreira criado pela via pode ser minorado através de passagens para fauna, que também passam por adaptações de passagens hidráulicas já previstas no projecto;
- Os viadutos e passagens hidráulicas projectados devem permitir sempre a passagem da fauna terrestre ao longo das linhas de água, para tal é necessário que sejam mantidas margens suficientemente largas, de modo a manter os *continua naturais*, e assim permitir a passagem dos animais em segurança (mesmo nos meses do ano em que o nível da água da ribeira é mais elevado). As margens

Jorge Moreira da Silva
Secretário de Estado Adjunto
do Ministro do Ambiente
e do Ordenamento do Território

devem ter uma inclinação pouco acentuada, de modo a facilitar a passagem da mamofauna;

- No caso das passagens mistas (obras que permitam a passagem hidráulica e a passagem da fauna) para que a fauna de maiores dimensões possa deslocar-se em condições de segurança, devem ser mantidas dimensões mínimas em alguns locais. No presente caso, a espécie de maior porte é o javali, pelo que deve ser mantida uma largura mínima de 7 m e 3,5 m de altura. Segundo estudos efectuados, a distância mais adequada entre estas estruturas situa-se entre 1 e 3 km;

- Salientam-se seguidamente as obras de arte, cujas dimensões não necessitam de sofrer alterações, mas que, por se considerarem zonas adequadas à passagem de fauna, devem ser alvo de cuidados na sua construção (de modo a não degradarem a vegetação envolvente) e na reflorestação da envolvente, de acordo com as espécies actualmente presentes, de modo a incentivarem o seu uso pelas espécies. É o caso:

  - Viaduto sobre a ribª do Freixo; Viaduto sobre o rio Degebe; Viaduto da Sra. do Carmo;

- Efectuar adaptações nas PH's (com secção igual ou superior a 1,5 metros) localizadas em zonas favoráveis à presença e passagem de fauna de menor dimensão. Deverá ser analisada a viabilidade de se proceder ao alargamento de algumas passagens hidráulicas, que actualmente apresentam as dimensões que a seguir se descrevem:

- km 4+032 (PH 4-1) e apresentando uma secção de 2,5x2,5 m;

- km 15+829 (PH 15-2), com uma secção de 2x2 m;

- km 17+305 (PH 17-2) e apresentando uma secção de 1,5x1,5 m;

- km 20+759 (PH 20-2) e apresentando uma secção de 3x3 m;

- km 21+834 (PH 21-2) e apresentando uma secção de 2,5x2,5 m.

a.8 - Todas as passagens mencionadas deverão ser do tipo boca-boca, caso contrário não poderão servir de passagem para fauna. A entrada das PH's deve ainda possuir pavimento em terra ou noutro material que não implique a impermeabilização ou a alteração do impacte visual natural e ser ladeadas com vegetação natural para reduzir o receio dos animais quanto ao seu atravessamento.

a.9 - Deve ser efectuada a selecção de espécies autóctones locais resistentes à poluição para a plantação dos taludes e de outros locais onde ocorra repovoamento vegetal, conforme Projecto de Integração Paisagística a desenvolver em fase de projecto de execução.

a.10 - Deve proceder-se à revisão dos restabelecimentos previstos afim de assegurar que os acessos às propriedades marginais sejam, na sua totalidade, garantidos.

a.11 - Deve ser estudada a melhor forma de evitar o seccionamento das propriedades agrícolas, aproximando o traçado do limite das parcelas.

a.12 - Deve ser efectuada prospecção arqueológica sistemática do corredor seleccionado que deve ser realizado na fase anterior ao Projecto de Execução para que seja possível adequar o traçado de forma a minimizar efectivamente possíveis afectações no património arqueológico.

a.13 - Deve ser efectuada prospecção arqueológica sistemática das áreas de estaleiros, áreas de empréstimo, áreas de depósito de materiais e outras áreas funcionais da obra que não tenham sido prospectadas nesta fase de avaliação.

a.14 - Devem realizar-se sondagens de caracterização nas ocorrências situadas no corredor seleccionado, previamente ao Projecto de Execução, de forma a permitir caracterizar e delimitar os sítios e, tendo em conta os dados obtidos, proceder à implantação do traçado definitivo.

a.15 - Relativamente às ocorrências patrimoniais identificadas apenas com base em referências bibliográficas situadas no corredor seleccionado – A, B, C, E, K, N e S, deve proceder-se à prospecção arqueológica cuidada de forma a confirmar a sua existência, e proceder á sua delimitação e caracterização. Face aos resultados obtidos devem ser tomadas as medidas de minimização adequadas.

Todos os trabalhos arqueológicos a realizar devem ser autorizados pelo Instituto Português de Arqueologia e os respectivos relatórios entregues para avaliação, para que após a sua aprovação sejam incluídos no RECAPE.

Jorge Moreira da Silva
Secretário de Estado Adjunto
do Ministro do Ambiente
e do Ordenamento do Território

b) Fase Prévia da Construção

b.1 - Na escolha do local de implantação dos estaleiros, depósitos e empréstimos de materiais, devem ser evitados:

- áreas classificadas como Reserva Agrícola Nacional e Reserva Ecológica Nacional;
- os solos agrícolas, especialmente os de melhor potencial produtivo e áreas onde foram realizados investimentos agrícolas ou onde exista arvoredo significativo;
- as linhas de água e as áreas adjacentes às linhas de água e as captações de água, de modo a minimizar a afectação da sua qualidade e respectivos usos;
- o Sistema Aquífero Gnaisso-Migmatítico de Évora e a área envolvente do Açude de Fonte Boa;
- os aglomerados habitacionais e edificações dispersas, devendo localizar-se o mais afastado possível destas áreas;
- áreas sensíveis do ponto de vista ecológico, identificadas no Desenho VNEV-EP-EIA-05 e Cartas de Sensibilidade Florística e Faunística, apresentadas no Anexo H3. Os estaleiros devem localizar-se, se possível, a poente da Solução 2 e Alternativa C ou nas imediações da mancha de eucaliptal ou da EN 18.

b.2 - A localização dos estaleiros, sempre que necessário, deverá coincidir, preferencialmente, com plataformas já existentes que estejam impermeabilizadas e que tenham sido abandonadas.

b.3 - Os estaleiros devem ser equipados com meios de combate a fogos florestais, de forma a eliminar eventuais focos de incêndio resultantes das actividades relacionadas com a construção.

b.4 - A instrução dos processos de licenciamento de áreas de depósito, de empréstimo, de estaleiro, etc. deve ocorrer antes da execução de qualquer trabalho, sendo solicitada pelo empreiteiro à entidade respectiva.

b.5 - Caso os estaleiros venham a ficar situados próximo de zonas com ocupação sensível, será conveniente a instalação de barreiras acústicas e/ou de envolventes parciais em equipamentos mais ruidosos, visando atenuar a propagação dos níveis sonoros, e permitindo ainda a ocultação de equipamentos, o que tem normalmente efeitos positivos na reacção de "tolerância" por parte das populações, ao impacte próprio das obras.

b.6 - Deve informar-se previamente as populações interessadas sobre os objectivos e as características dos trabalhos previstos, bem como os prazos para a sua conclusão.

b.7 - O RECAPE deve apresentar os locais que satisfazem as condições enunciadas para os locais a usar como estaleiros (principais e de obras de arte), acessos, áreas de depósito e de empréstimo.

c) Fase de Construção

c.1 - Os materiais inertes rejeitados durante a fase de construção, por não possuírem qualidade adequada ou por estarem em excesso, devem ser conduzidos a vazadouros licenciados para o efeito. É recomendável que as manchas de empréstimo e vazadouro se venham a localizar em pedreiras da região, evitando-se assim, intervencionar áreas virgens. Esta medida deverá ser concretizada e localizada no RECAPE.

c.2 - Deve ter-se um cuidado especial nos trabalhos em estaleiros e com a maquinaria, de forma a evitar o derramamento de óleos, combustíveis e mais poluentes nas linhas de água.

c.3 - Deve atender-se aos seguintes aspectos, de modo a garantir-se a adequada protecção aos sistemas aquíferos existentes, principalmente do sistema aquífero de Évora:

- os materiais a depositar nos aterros devem ser limpos e isentos de substâncias perigosas. Preferencialmente, devem ser aplicados apenas materiais inertes autóctones;
- o armazenamento de hidrocarbonetos (óleos e gasóleo) nas zonas de estaleiro, indispensáveis ao funcionamento de maquinaria e veículos, devem ser efectuado em depósitos estanques, cumprindo as normas aplicáveis de segurança;
- todos os trabalhos de reparação e lubrificação de equipamentos móveis devem ser efectuados em áreas impermeabilizadas. Os resíduos líquidos (óleos queimados, etc.) e sólidos devem ser conduzidos para destinos finais devidamente licenciados para estes tipos de resíduos;
- não se deve proceder ao despejo de resíduos de qualquer natureza em linhas de água;
- deve efectuar-se o endentamento com captação e drenagem de eventuais exsurgências de água, após uma eventual intersecção do nível freático, dado que os aquíferos do tipo fissural se desenvolvem em função do grau fracturação;

- de forma a possibilitar a infiltração das águas pluviais no subsolo, dever-se-á construir, na medida do possível, os aterros com materiais permeáveis.

Todas estas medidas devem ser concretizadas e localizadas no projecto de execução e respectivo RECAPE, para além de que devem estar concordantes com as medidas propostas para a qualidade da água.

c.4 - Para minimizar os impactes nesta fase, a desmatação deverá ser reduzida ao mínimo estritamente necessário à construção da obra. Sempre que ocorra a intersecção de linhas de água, estas devem ser restabelecidas na sua totalidade o mais rapidamente possível, com secções adequadas que permitam a drenagem hídrica.

c.5 - As fases de desmatação, desarborização e mobilização de terras devem ser acompanhadas por técnicos especializados em biologia, com o objectivo de se proceder ao salvamento de espécies animais.

c.6 - No caso dos poços ou furos que sejam directamente e irreversivelmente afectados deve ter-se em consideração a construção de alternativas, de modo a não prejudicar os seus utilizadores, evitando inviabilizar os usos associados. O empreiteiro deve ter especial cuidado nos locais próximos dos furos identificados neste estudo, para evitar a sua destruição ou afectação.

c.7 - Igualmente, nas proximidades do Açude da Fonte Boa e outras albufeiras e charcas, quando as mesmas estiverem na área de afectação indirecta da obra, o empreiteiro deve ter cuidado, principalmente na definição dos caminhos a utilizar em obra, de modo a afastarem-se o máximo possível desta zona.

c.8 - Evitar, no decorrer da obra, quaisquer estragos fora da área de implantação da estrada, especialmente sobre culturas permanentes ou vegetação arbórea.

c.9 - Deve efectuar-se o transplante das espécies arbóreas mais notáveis da zona a movimentar, antes do início da desmatação e limpeza do terreno, para locais apropriados.

c.10 - As áreas de terreno a escavar ou a aterrar, bem como as zonas de empréstimo, devem ser previamente decapadas para obtenção de terra viva. Esta decapagem terá lugar ao serem iniciados os trabalhos de movimentação de terra e incidirá numa espessura variável de acordo com as características do terreno e segundo normas a definir no Caderno de Encargos da Integração Paisagística a apresentar aquando do projecto de execução.

c.11 - Em caso de acidente, onde se verifique uma descarga acidental de materiais poluentes para o meio aquático ou para o próprio solo, devem ser avisadas de imediato as entidades responsáveis e proceder à remoção dos solos eventualmente contaminados, encaminhando-os para destino final adequado..

c.12 - Delinear e colocar em prática um programa eficaz de humedecimento do pavimento de terra batida, ao longo das faixas de construção, nos locais da obra, e principalmente, se os trabalhos forem desenvolvidos durante a época seca. Esta acção visa a redução significativa do levantamento de poeiras, geradas pela movimentação da maquinaria necessária à construção do projecto.

c.13 - No caso de ser necessária a instalação de equipamentos que produzam poluição atmosférica, nomeadamente, centrais betuminosas e centrais de betão, estes devem ser providas de dispositivos de redução de emissão de poluentes.

c.14 - Deve incrementar-se a preservação do maior número possível de árvores, sobretudo no que se refere às espécies correspondentes à vegetação autóctone nomeadamente da Vegetação ripícola como o freixo (*Fraxinus angustifolia*), os choupos (*Populus sp.*) e os salgueiros presentes (*Salix sp.*).

c.15 - Deve ser impedido o fogueamento na proximidade das árvores, bem como o empilhamento de materiais contra os troncos das árvores.

c.16 - Caso os trabalhos de construção sejam efectuados durante o período mais quente do ano, deve proceder-se à aspersão hídrica da vegetação, principalmente junto a áreas habitadas e zonas ecológicas mais sensíveis, de forma a reduzir a deposição de poeiras e materiais diversos levantados pela deslocação de maquinaria e de outros trabalhos resultantes da construção.

c.17 - Deve efectuar-se a vedação das árvores adjacentes ao traçado que não tenham de ser abatidas, com estruturas de protecção como tapumes ou fitas sinalizadoras. A este respeito, deve dar-se especial relevo aos exemplares arbóreos existentes na área sensível correspondente aos Montados de sobro e de azinho.

c.18 - Será aconselhável a escolha de itinerários para os veículos afectos à obra, de modo a evitar a sua circulação junto ou através de áreas residenciais ou com ocupação sensível ao ruído, bem como uma escolha criteriosa da localização dos estaleiros de obra, em zonas suficientemente afastadas das áreas com ocupação humana, de modo a minimizar a percepção do ruído gerado.

c.19 - Deve ser efectuado um Plano Integrado de Gestão de Resíduos, no qual se proceda à identificação e classificação dos resíduos em conformidade com a Lista Europeia de Resíduos (Portaria n.º 209/2004).

c.20 - Os resíduos de construção equiparáveis a resíduos industriais banais (RIB), dada a sua composição, devem ser separados dos restantes resíduos e assegurado um destino final adequado, consoante a sua natureza. As fracções passíveis de serem recicladas (paletes de madeira, cofragens, elementos de ferro, entre outros) devem ser enviadas para as indústrias de reciclagem licenciadas para o efeito;

c.21 - Para além das medidas estabelecidas na legislação relativamente às normas de segurança e identificação em sede de transporte de óleos usados refere-se ainda que, nas operações de recolha e substituição dos óleos usados, deve-se ter em conta os seguintes procedimentos:

- Recolha dos óleos usados para recipientes através de bombas específicas para o efeito, evitando derrames;
- Armazenagem em contentor com 200 litros de capacidade, devidamente estanque e selado, com uma taxa de enchimento inferior a 98%;
- Colocação do contentor numa bacia de recepção estanque que permita responder a eventuais situações de falha no sistema de transporte e recolha.

c.22 - Os resíduos perigosos como algumas tintas, colas e resinas, devem ter um destino adequado, sendo recolhidas separadamente e assegurando as empresas de reciclagem licenciadas como o seu destino final.

c.23 - Deve ser efectuado o acompanhamento arqueológico da obra, de todas as acções que impliquem revolvimentos de terras. Este deve ser efectuado por um arqueólogo, por frente de trabalho, quando as acções inerentes à implementação do projecto não sejam sequenciais mas sim simultâneas.

c.24 - Deve ser efectuada a vedação dos locais de interesse patrimonial n.º 33 e 38 durante a fase de obra.

c.25 - Deve ser assegurada a divulgação, através dos meios de comunicação social local, dos condicionamentos à circulação (datas e locais), e deve proceder-se à sinalização adequada das obras e eventuais desvios de tráfego.

c.26 - De forma a minimizar o efeito de barreira, deve o empreiteiro restabelecer o mais rapidamente possível as vias interceptadas, procurando manter livres os caminhos e

estradas de passagem habitual, necessários ao normal decorrer das actividades da população local.

c.27 - Deve ser efectivada uma sensibilização de todos os trabalhadores para estas medidas.

c.28 - Deve proceder-se à limpeza das linhas de água de forma a anular a sua obstrução total ou parcial, para que a drenagem se efectue naturalmente.

c.29 - Deve restringir-se a execução de acções poluentes aos locais dos próprios estaleiros. No entanto, determinadas acções como a limpeza das máquinas e o enchimento dos camiões com combustíveis e outros materiais, devem ser realizados em locais impermeabilizados e onde seja possível fazer a sua recolha e armazenagem. A recolha dos óleos e outros produtos, deve ser realizada de acordo com as normas nacionais.

c.30 - A desmatação deve ser feita, exclusivamente, nas áreas sujeitas a terraplenagens, sendo absolutamente necessário, limitar a destruição da cobertura vegetal à faixa de ocupação da plataforma e taludes.

c.31 - A terra viva proveniente da decapagem deve ser utilizada no recobrimento dos taludes e áreas adjacentes à estrada, sendo de prever, em caso de excesso, a sua utilização na melhoria de outros solos agrícolas.

d) Fase de Conclusão da Obra

d.1 - Após a conclusão dos trabalhos, as áreas de solos de boa aptidão agrícola, temporariamente utilizados, devem ser limpos dos materiais da obra e efectuada uma escarificação ou outra operação similar, de forma a recuperarem mais rapidamente as suas características naturais.

d.2 - Deve ser efectuada a recuperação paisagística da área afecta ao estaleiro.

d.3 - O coberto vegetal nas proximidades das passagens utilizáveis por fauna deve assegurar um *continuum* favorável à sua utilização. Deste modo, antes da abertura da rodovia, deve ser reposto o coberto vegetal tendo em conta as espécies anteriormente presentes.

d.4 - Deve proceder-se à plantação de uma cortina arbóreo-arbustiva com espécies de crescimento rápido, não exóticas, nos taludes que se aproximem de habitações, minimizando a barreira visual provocada pela construção da via.

Jorge Moreira da Silva
Secretário de Estado Adjunto
e do Ordenamento do Território

d.5 - Deve efectuar-se uma rápida implementação do revestimento vegetal dos taludes com o objectivo de diminuir o seu impacte visual na envolvente e minimizar a sua erosão superficial.

d.6 - Deve efectuar-se a reconstituição da floresta afectada, aquando da construção da via, com espécies a seleccionar prioritariamente da flora espontânea da região, ou no caso da intercepção de montados, com sobreiro e/ou azinho.

d.7 - No final da obra deve proceder-se à recuperação das vias utilizadas de forma a repor as condições iniciais, bem como reparar eventuais danos verificados no decurso das actividades associadas à obra, em habitações ou outras edificações.

d.8 - Antes da abertura ao tráfego devem estar concluídos todos os projectos específicos de minimização de impactes, nomeadamente, o Projecto de Protecção Sonora, de Integração Paisagística, ou outros julgados necessários.

e) Fase de Exploração

e.1 - É importante cuidar e observar as estruturas de controlo da erosão e de correcção torrencial que vierem a ser construídas, de forma a garantir as suas boas condições de funcionalidade. Será igualmente importante manter em boas condições todos os revestimentos vegetais que vierem a ser executados como forma de protecção contra a erosão, como por exemplo, nas espaldas dos taludes de escavação ou de aterro. Assim, deve proceder-se ao revestimento vegetal desses terrenos com um tipo de vegetação adaptado às características da região, pela construção de estruturas dissipadoras de energia, como por exemplo a colocação de pedras a jusante das passagens hidráulicas.

e.2 - No caso de se verificar um acidente na via com um veículo que transporte matérias perigosas, nomeadamente, uma descarga acidental de materiais poluentes para o meio aquático ou para o próprio solo, devem ser tomadas as medidas adequadas. Devem ser avisadas de imediato as entidades responsáveis, dado poder tratar-se duma situação de risco.

e.3 - Deve efectuar-se a manutenção dos taludes, através de corte manual ou mecânico da vegetação de modo a reduzir o risco de incêndio. O tipo de vegetação deve ser herbácea e rasteira de forma a retardar qualquer tipo de incêndio.

e.4 - As bermas e taludes devem ser verificados periodicamente de modo a que não existam substâncias combustíveis que possam facilitar um incêndio. Este cuidado deve ser acentuado nos períodos mais quentes do ano.

e.5 - Deve efectuar-se a manutenção de faixas sem vegetação, paralelas ao traçado de modo a reduzir o risco de incêndio.

e.6 - Deve ser sempre assegurada a manutenção e limpeza periódica das passagens hidráulicas, para que estas nunca se encontrem obstruídas.

e.7 - Deverá ser assegurada a manutenção periódica das vedações, de modo a que estas se mantenham em boas condições de conservação.

MEDIDAS DE CARÁCTER LOCALIZADO

Nos pontos seguintes salientam-se algumas medidas de carácter específico ou localizado que deverão ser tidas em conta no projecto rodoviário em estudo:

1 - Na construção de viadutos, especialmente sobre áreas aluvionares, os acessos provisórios a abrir devem ter a menor extensão possível;

2 - De modo a minimizar os efeitos da intersecção do Sistema Aquífero de Évora, que apresenta um comportamento hidrogeológico dependente da fracturação e do índice de alteração das rochas, devem ser analisados os potenciais impactes do seu atravessamento e equacionadas as medidas que permitirão minimizá-los. Estas medidas podem passar pela alteração do projecto de drenagem, com a condução das águas da plataforma para locais com menor sensibilidade, ou com a adopção de um sistema de tratamento das águas, adequado;

3 - No alargamento da actual EN 18, o empreiteiro deve ter um cuidado especial, junto à Fonte do Louseiro, localizada do lado E dessa estrada nacional, que pela proximidade poderá ser afectada durante esta fase. A nascente que abastece esta fonte, localizada ligeiramente para NW, representa um dos pontos de monitorização da água efectuados pela DRA Alentejo, tendo em consideração que consiste num dos pontos de descarga do aquífero subterrâneo, ideal para ser monitorizado. Deste modo, durante a fase de construção deve ter-se um especial cuidado, com as movimentações das viaturas afectas à obra;

4 - Sugere-se a plantação de uma cortina de vegetação com árvores como choupos (*Populus alba* e *Populus nigra*), amieiros (*Alnus glutinosa*), freixos (*Fraxinus angustifolia*) e salgueiros (*Salix* sp.) na zona do traçado adjacente ao açude da Fonte

Boa (medida a integrar posteriormente, em fase de projecto de execução, no Plano de Integração Paisagística);

5 - Deve evitar-se o desvio, regularização ou interrupção de qualquer linha de água. As zonas ripícolas existentes na AE, onde abundam algumas espécies de anfíbios, assumem uma maior importância, uma vez que constituem corredores faunísticos para este e outros grupos de espécies. Assim, nos viadutos previstos sobre o rio Degebe e sobre a Sra. do Carmo devem ser mantidas margens suficientemente largas, no mínimo com 1,5 m de cada lado, de modo a manter os *continua naturais* e assim permitir a passagem de animais em segurança (mesmo nos meses do ano em que o nível da linha de água é mais elevado). As margens devem manter uma inclinação pouco acentuada, de modo a facilitar a passagem da mamofauna;

PROGRAMAS DE MONITORIZAÇÃO

Recursos Hídricos

O Plano de monitorização a apresentar no RECAPE terá de abranger quer os aspectos de quantidade quer de qualidade, em termos de recursos hídricos, e terá de ter em atenção os receptores considerados sensíveis que possam vir a ser afectados quer directa quer indirectamente pelo projecto, pelo que terá de ter por base uma identificação de todos os pontos de água existentes, o que não se verificou, uma vez que foram identificadas discrepância entre os pontos identificados nos diferentes desenhos. Acresce que os locais a monitorizar só podem ser devidamente localizados após uma adequada simulação da qualidade água, situação que nesta fase não foi feita.

Deverá ser realizado um programa de monitorização do teor de poluentes nas linhas de água superficiais atravessadas pelo traçado em estudo, com maior incidência nos poluentes originados pela circulação automóvel. Nesta fase deverá, ainda, a realizar-se de programas de monitorização da qualidade da água em poços ou furos situados próximo dos traçados. As campanhas de monitorização devem ser efectuadas principalmente nas zonas de maior vulnerabilidade e elevada produtividade.

Ambiente Sonoro

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) preconiza a adopção de um programa de monitorização, tendo sido apresentadas as respectivas directrizes que se consideram compatíveis com o nível de Estudo Prévio.

O referido programa, a detalhar no RECAPE, deverá dar cumprimento ao disposto na Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, e deverá ter em conta as "Directrizes para a Elaboração de Planos de Monitorização de Ruído de Infra-Estruturas Rodoviárias e Ferroviárias" (disponível em www.iambiente.pt).

Sistemas Ecológicos

O programa de monitorização proposto no EIA é adequado, devendo ser detalhado no RECAPE.