



MOPTC



Estradas de Portugal, S.A.



SUB-CONCESSÃO DA AUTO-ESTRADA DO BAIXO ALENTEJO

**LANÇO E - IP2 ÉVORA (A6/IP7) /
SÃO MANÇOS**

RECAPE

VOLUME I - SUMÁRIO EXECUTIVO

RODOVIAS DO BAIXO ALENTEJO, ACE



MAIO 2010



Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações
EP - Estradas de Portugal, S.A.
SPER - Sociedade Portuguesa para a Construção e Exploração Rodoviária, S.A.

EDIFER, DRAGADOS, TECNOVIA, CONDURIL
RODOVIAS DO BAIXO ALENTEJO ACE

SUBCONCESSÃO DA AUTO-ESTRADA DO BAIXO ALENTEJO

LANÇO E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS

ESTUDOS AMBIENTAIS

Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução

VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO

IT882-E-92200-E-A	REV.	/	A	B	C	D	E	F	G
	DATA	2010.04.30	2010.05.26						
	POR	RTM	RTM						

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. Manços RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 2/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

ÍNDICE

1	INTRODUÇÃO	3
2	ANTECEDENTES DO PROJECTO	7
3	DESCRIÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS DO PROJECTO	11
4	CONFORMIDADE COM A DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL	19
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	40

ANEXOS – PEÇAS DESENHADAS

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 3/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

1 INTRODUÇÃO

O presente documento constitui o Sumário Executivo, que integra o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) relativo ao **Lanço E – IP2 Évora (A6/IP7) / S. Manços**, integrado na Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo.

O Concurso Público Internacional para a atribuição da subconcessão, da concepção, projecto, construção, requalificação, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação, do lanço de auto-estradas e vias, designado por “Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo”, surgiu como resultado da necessidade de ampliar a densidade da rede nas zonas fronteiriças, promover o fecho de malhas viárias, e melhorar a acessibilidade de alguns concelhos no sentido de corrigir as assimetrias ainda persistentes no desenvolvimento socioeconómico do País.

A Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo engloba os seguintes lanços e intervenções:

- 1) Concepção, construção, aumento do número de vias, financiamento, exploração e conservação, com cobrança de portagem aos utentes:
 - a) IP8 - Nó de Roncão (IC33) / Nó de Grândola Sul (IP1)
 - b) IP8 - Nó de Grândola Sul (IP1) / Ferreira do Alentejo
 - c) IP8 - Ferreira do Alentejo / Beja
- 2) Concepção, construção, duplicação, aumento do número de vias, financiamento, conservação e a exploração, sem cobrança de portagem aos utentes:
 - d) IP8 - Sines / Nó de Roncão (IC33)
 - e) IP2 - Évora (A6 / IP7) / São Manços
 - f) ER 261-5 - Sines / Santo André
- 3) Beneficiação, financiamento, conservação e a exploração, sem cobrança de portagem aos utentes:
 - g) IP2 - São Manços / Beja

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 4/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

- h) IP2 - Bela / Castro Verde (A2 / IP1)
- i) IC1 - Marateca (IP1) / IP8
- j) IC33 - Santiago do Cacém / Grândola (IC1)

No **Desenho 882-E-92101-E-A** que se encontra no Anexo – Peças Desenhadas apresenta-se o enquadramento regional dos 11 Lanços que integram a Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo, correspondendo o Lanço E em avaliação no presente RECAPE, com início no Nó de Évora Nascente da A6/IP7, imediatamente após a praça de portagem, e terminando na inserção com o actual IP2 em São Mansos. No **Desenho 882-E-92102-E-A** apresenta-se o esboço corográfico do projecto.

A entidade proponente do projecto é a SPER – Sociedade Portuguesa para a Construção e Exploração Rodoviária, sendo a entidade licenciadora a Estradas de Portugal, SA. O Estado Português adjudicou à SPER a subconcessão rodoviária da Auto-Estrada do Baixo Alentejo, no regime de concepção / construção / exploração, onde se incluem os respectivos Estudos Ambientais.

O presente Lanço implanta-se integralmente no distrito e concelho de Évora, onde atravessa as freguesias de Senhora da Saúde, Nossa Senhora de Machede, Horta das Figueiras e São Manços (Figura 1.1), sendo que no início do lanço a área de estudo abrange uma pequena parte do concelho de Arraiolos.

A elaboração do Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) enquadra-se legalmente no Regime Legal de Avaliação de impacte Ambiental (AIA), aprovado pelo Decreto-lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com a última redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, que define no ponto 1 do artigo 28º *“Sempre que o procedimento de AIA ocorra em Fase de Estudo Prévio ou de Anteprojecto, o proponente apresenta junto da entidade licenciadora ou competente para a autorização, o correspondente Projecto de Execução, acompanhado de um relatório descritivo da conformidade do projecto de Execução com a respectiva DIA.”*

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – ÉVORA (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 5/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

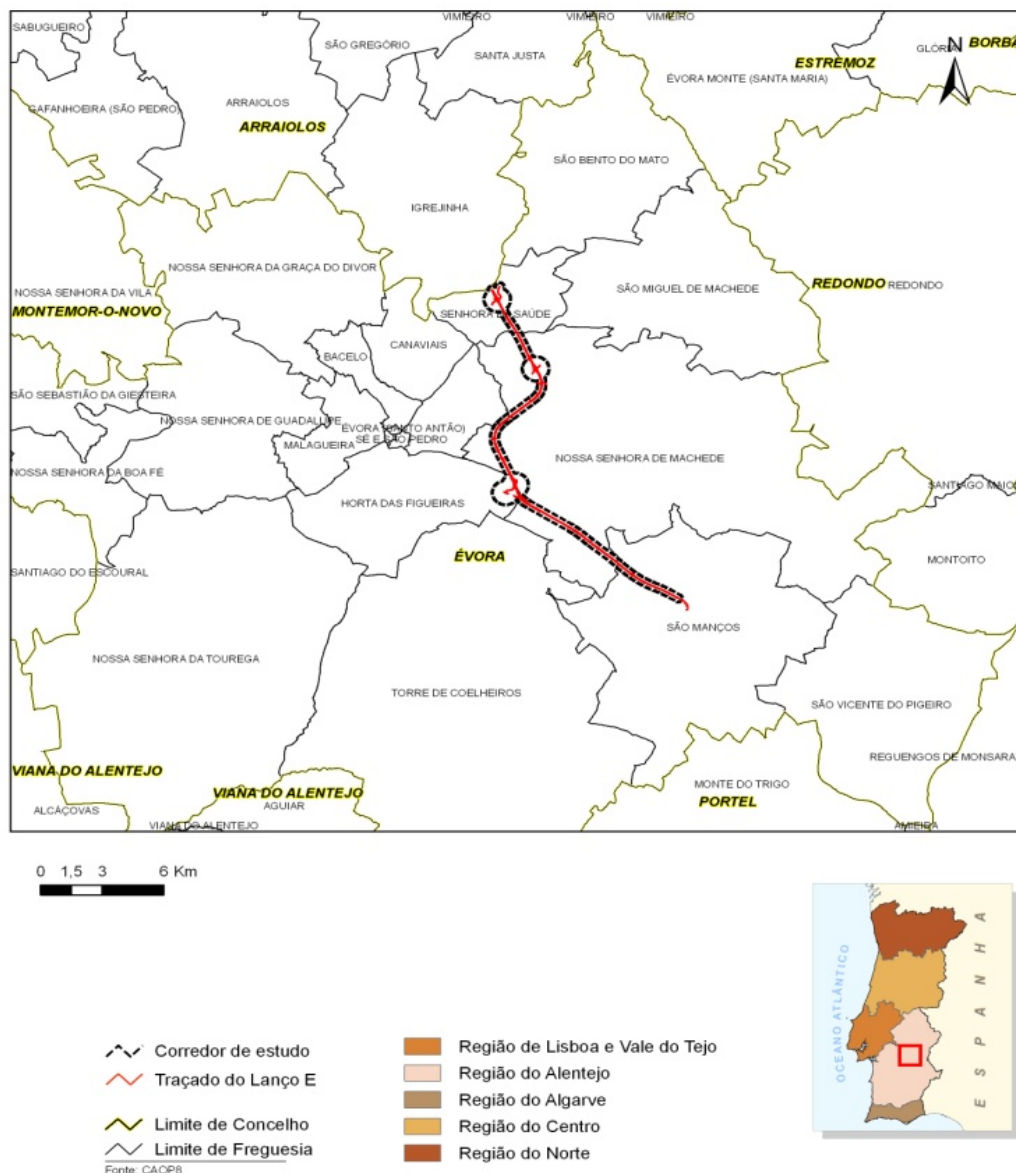


FIGURA 1.1

Localização da área de inserção do projecto ao nível das NUT II no contexto nacional (de acordo com o Decreto-Lei n.º 68/2008, de 14 de Abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 85/2009, de 3 de Abril).

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – ÉVORA (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 6/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

Assim, o principal objectivo do RECAPE a que se refere o presente Sumário Executivo foi o de verificar a conformidade ambiental do Projecto de Execução do Lanço E – IP2 Évora (A6/IP7) / S. Manços, com os critérios estabelecidos na DIA, Parecer da Comissão de Avaliação e Relatório de Consulta Pública.

A calendarização deste projecto, prevê com os devidos ajustes necessários ao desenrolar do processo de Avaliação de Impacte Ambiental, que a construção se inicie no 1º semestre de 2010 e termine em Janeiro de 2012, estimando-se que a abertura ao tráfego sem condicionamentos aconteça durante o ano de 2012.

Da responsabilidade da PROCESL – Engenharia Hidráulica e Ambiental, Lda, a estrutura do presente documento foi definida tendo em consideração o Anexo IV da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril. Sendo um documento de divulgação pública, o Sumário Executivo resume as informações patentes nos restantes volumes do RECAPE, considerando as seguintes secções: Introdução, Antecedentes, Descrição das Características do Projecto, Análise da Conformidade com a DIA, Acompanhamento e Monitorização Ambientais e Considerações Finais.

A realização do RECAPE decorreu no período entre Fevereiro e Maio de 2010.

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 7/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

2 ANTECEDENTES DO PROJECTO

O anterior Plano Rodoviário Nacional, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 380/85, de 26 de Setembro foi alvo de ajustamentos relativamente à rede fundamental, no âmbito do Plano Rodoviário Nacional 2000, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 98/99, de 26 de Julho, pela Declaração de Rectificação n.º 19-D/98 e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto.

O eixo do Itinerário Principal 2 (IP2) integra-se na rede fundamental da rede rodoviária nacional (itinerários principais), conforme definido no Plano Rodoviário Nacional, desenvolvendo-se entre Portelo e Faro, tendo como ponto de passagem a cidade de Évora, onde se deverá articular com o IP7 (Auto-Estrada A6 Lisboa – Caia).

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do “IP2 – Variante Nascente de Évora” foi realizado em Abril de 2004, em fase de Estudo Prévio, e submetido a procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA). Este EIA foi realizado pela ARQPAIS, Consultores de Arquitectura Paisagista e Ambiente, Lda. e constituiu uma das peças que acompanhava o Projecto Rodoviário IP2 – Variante Nascente de Évora, da autoria da PROJECTOPE, Gabinete de Topografia e Projectos, Lda. tendo sido adjudicado pelo anterior Instituto de estradas de Portugal, ex–Junta Autónoma de Estradas, agora denominado por EP – Estradas de Portugal, S.A.

A presente variante já tinha sido alvo de um EIA elaborado em 2000, o qual foi apresentado em Outubro de 2000 à Direcção Geral do Ambiente (DGA) para procedimento de AIA relativo ao Estudo Prévio do IP2 para o lanço designado de Variante Nascente a Évora. De acordo com o Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio, a Comissão de Avaliação (CA) foi constituída a 7 de Novembro de 2000 para apreciação do estudo.

O parecer final da CA contemplou uma hierarquização dos impactes e uma análise comparativa dos impactes dos diferentes traçados, tendo por base a análise feita por descritor e os resultados da consulta do público. Assim, a Comissão de Avaliação considerou que os descritores determinantes para apoiar uma tomada de decisão seriam os seguintes:

- Ocupação Actual do Solo e Actividade Agrícola / Condicionantes legais;
- Sócio economia;

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – ÉVORA (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 8/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

- Hidrogeologia (Aquífero de Évora);

- Sistemas Ecológicos

Relativamente aos três primeiros descritores foram identificados impactes negativos muito significativos para a Solução 2 e Alternativa C e, no que dizia respeito ao descritor Sistemas Ecológicos, foram identificadas espécies de aves pertencentes ao Anexo I da Directiva 79/409/CEE em todas as alternativas do traçado, sendo que para a Solução 1, Alternativa A e Alternativa B os impactes eram negativos, muito significativos e não minimizáveis.

Concluiu-se igualmente que a afectação do descritor Património Cultural (Arqueologia) pela Solução 2 e Alternativa C não permitia seleccionar nenhuma das soluções e alternativas de traçado apresentadas no EIA, tendo a Comissão de Avaliação (CA) proposto a emissão de parecer desfavorável.

Por estes motivos, o proponente decidiu proceder à reformulação do Estudo Prévio, a fim de serem estudados novos traçados que minimizassem os impactes anteriormente identificados, de modo a sujeitar o projecto a novo procedimentos de Avaliação de Impacte Ambiental. Deste modo, a PROJECTOPE apresentou dois novos traçados que permitem articular as antigas Soluções 1 e 2 em diferentes pontos.

Deste modo, e dando cumprimento à legislação em vigor à data sobre procedimento de AIA, nomeadamente o Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com as rectificações introduzidas pela Declaração de Rectificação n.º 7-D/2000, de 2 de Junho, o ex-Instituto de Estradas de Portugal (actualmente EP – Estradas de Portugal, SA) na qualidade de entidade licenciadora e de proponente, apresentou a 22 de Abril de 2004 ao Instituto do Ambiente (actualmente Agência Portuguesa do Ambiente – APA) para procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental, o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) relativo ao projecto do “IP2 – Variante Nascente de Évora”, em fase de Estudo Prévio.

Atendendo às suas características, o referido projecto em fase de Estudo Prévio, encontrava-se abrangido pelo Anexo I do Decreto-lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, encontrando-se, como tal, sujeito a procedimento de AIA ao abrigo do n.º 2 do Artigo 1º do mesmo diploma.

Atendendo a que o novo Estudo de Impacte Ambiental apresentado contemplava os traçados já avaliados em 2001, os quais mereceram parecer desfavorável, e para além de duas hipóteses de

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 9/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

ligação, foi decidido prosseguir com o procedimento de AIA, uma vez que grande parte dos traçados já tinham sido avaliados no anterior procedimento, pelo que se manteve o parecer já emitido sobre estes traçados (Solução 1 e 2, Alternativa A, B e C), procedendo-se à actualização da apreciação para as duas hipóteses de ligação que foram apresentadas no EIA de 2004.

A Autoridade de AIA, ao abrigo do artigo 9º do referido Decreto-Lei, nomeou a respectiva Comissão de Avaliação constituída por representantes do ex-Instituto do Ambiente (IA), da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo (CCDR Alentejo), do Instituto da Água (INAG), do ex-Instituto da Conservação da Natureza (ICN) e do ex-Instituto Português de Arqueologia (IPA).

Ainda em Julho de 2004, a CA suspendeu o prazo do procedimento de AIA, de acordo com o ponto 3 do Artigo 13º do Decreto-Lei n.º 69/2000, uma vez que após apreciação técnica da documentação recebida e ao abrigo do ponto 4 do Artigo 13º do referido Decreto-Lei, considerou indispensável a apresentação de elementos adicionais, assim como a reformulação do Resumo Não técnico (RNT), com o objectivo de permitir uma melhor compreensão e clarificação do EIA.

Na sequência da entrega dos elementos adicionais solicitados em Julho de 2004 pelo proponente, a CA concluiu pela Conformidade do EIA em 21 de Julho de 2004 e em cumprimento do preceituado no artigo 14º do Decreto-Lei nº69/2000, de 3 de Maio, o ex-Instituto do Ambiente promoveu a Consulta Pública do Projecto “*IP2 – Variante Nascente de Évora*”, a qual decorreu durante 45 dias úteis, com início a 9 de Agosto de 2004 e final a 11 de Outubro de 2004.

De acordo com as soluções de traçado apresentadas e como resultado do procedimento de AIA, foi emitida a 11 de Janeiro de 2005, a respectiva Declaração de Impacte Ambiental (ver DIA apresentada no Anexo 1 do Volume III – Anexos Técnicos), dando parecer favorável ao traçado da Solução 2.2.

Em Janeiro de 2007 a Estradas de Portugal E.P.E. solicita a prorrogação do prazo de validade da DIA, tendo esta sido prorrogada por dois anos, a partir de 11/01/2007, por Sua Excelência o Secretário de Estado do Ambiente, através de despacho datado de 13/05/2007.

As razões invocadas para este pedido de prorrogação foram as seguintes:

“O concurso para a elaboração do respectivo Projecto de Execução foi lançado em Maio de 2005, tendo o processo de adjudicação do trabalho sofrido atrasos por motivos não imputáveis à EP.

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 10/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

Com efeito, em Agosto do presente ano foi instaurado no Tribunal Administrativo e Fiscal (TAF) de Almada, por um concorrente ao concurso, um processo de contencioso pré-contratual, através do qual foi pedida a nulidade da Audiência Prévia realizada, assim como do Relatório de Avaliação dos Concorrentes e das Propostas. O TAF de Almada declarou-se incompetente em razão do território para apreciar a questão e remeteu oficiosamente o processo para o TAF de Lisboa. Neste momento, a EP aguarda a decisão judicial.”

Posteriormente, em Janeiro de 2009, a Estradas de Portugal, SA solicita novamente a prorrogação do prazo de validade da DIA, pelo prazo de um ano.

As razões invocadas para este novo pedido prenderam-se com a integração deste projecto na Subconcessão do Baixo Alentejo, através do lançamento do Concurso Público Internacional em formato de Parceria Público–Privada (Resolução de Conselho de Ministros n.º 181/2007, de 29 de Novembro).

Por deliberação do Conselho de Administração da EP, SA., foi decidido anular o procedimento de concurso do Projecto de Execução do IP2 ao abrigo da alínea b) do n.º 1 do artigo 56º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho, com fundamento em circunstâncias supervenientes de manifesto interesse público, cabendo aos subconcessionários, neste caso a Subconcessão do Baixo Alentejo, o desenvolvimento dos projectos dos troços que são integrados nas respectivas subconcessões, cuja adjudicação foi assinada a 31 de Janeiro de 2009.

Assim, e de acordo com o despacho exarado pelo Secretário de Estado do Ambiente a 30 de Dezembro de 2009, a DIA foi prorrogada por mais dois anos, com efeitos a partir de 11-01-2009, encontrando-se esta válida até ao dia 11 de Janeiro de 2011.

De acordo com a Alteração da DIA emitida pelo Secretário de estado do Ambiente a 9 de Dezembro de 2008 (Anexo 1 do Volume III – Anexos Técnicos), a verificação da conformidade do Projecto de Execução com a DIA foi remetida à entidade licenciadora (EP, Estradas de Portugal, S.A.).

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 11/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

3 DESCRIÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS DO PROJECTO

3.1 Descrição Geral

Com uma extensão de cerca de 23,2 km, o Lanço E inicia-se no ramo A+B do Nó de Évora Nascente da A6, num ponto imediatamente após a praça de portagem. O traçado prolonga o alinhamento recto da saída da praça de portagem, corrigindo o actual entroncamento com a EN18 (BRISA), impondo a definição de uma solução desnivelada – Nó de Vale de Figueiras (km 0+588), mobilizando a rectificação em planta e perfil da actual EN18 nesta zona.

Após o Nó de Vale de Figueiras, o traçado em perfil desenvolve-se através de uma recta até à intersecção com a via ferroviária – Linha de Évora, da responsabilidade da REFER ao km 1+731 nas proximidades de Sousa da Sé, onde será efectuada uma obra de arte (PSCF-01.01).

Imediatamente a seguir, ao km 1+852,7 o traçado intersecta a futura linha ferroviária do Eixo Sines – Badajoz (em fase de projecto), pelo que está prevista a execução de uma obra de arte (PSCF-01.02) como forma de compatibilizar estas duas infra-estruturas lineares. Acresce ainda referir que este Eixo irá ser incluído no Projecto da Linha de Alta Velocidade.

Sensivelmente ao km 2+539,6, a futura linha de alta velocidade do Eixo Lisboa – Madrid intersecta o traçado do Lanço E, pelo que o seu atravessamento irá ser realizado através de um viaduto.

O traçado prossegue com cotas superiores às do terreno natural com a finalidade de permitir o atravessamento da Ribeira do Freixo. A travessia desta ribeira será efectuada por meio de um viaduto que se localiza a montante de uma barragem existente na confluência entre a ribeira do Freixo e o rio Degebe. A orientação do alinhamento inicial mantém-se, evitando-se a intersecção de um número significativo de linhas de água afluentes do rio Degebe e no atravessamento em secções adequadas. No atravessamento da Ribeira do Freixo, o viaduto foi deslocado 80 metros para Este por forma a minorar o comprimento deste, minimizando-se as interferências a montante e a jusante.

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 12/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

Por forma a garantir as acessibilidades entre os Montes da Galvoeira, Galvoeirinha e Fonte Boa do Degebe, está prevista a implantação ao km 3+958 de uma obra de arte, nomeadamente de uma passagem superior.

No entroncamento com a EN254, ao km 4+742, será implantada uma ligação desnivelada, o Nó da Fonte Boa do Degebe, com uma configuração em diamante na qual as zonas de viragem à esquerda serão efectuadas por duas rotundas.

Logo após o Nó da Fonte Boa do Degebe, o traçado toma uma direcção próxima de Sudoeste através da introdução de uma curva à direita.

Ao km 5+601 o traçado intercepta superiormente um caminho existente mobilizando para o efeito uma passagem superior. Para a transposição do rio Degebe, ao km 8+000, será implantado um viaduto (Viaduto sobre o rio Degebe).

Logo após a travessia do rio Degebe, o traçado atravessa uma linha de água encaixada, estando previsto para a sua transposição a construção de um viaduto (Viaduto da Sr.^a do Carmo) ao km 8+600.

A partir deste ponto, a directriz inflecte para a esquerda, tomando uma orientação Norte-Sul, o qual interrompe um caminho rural perto do Monte do Vale Melhorado, o qual é restabelecido ao km 9+463 através de uma passagem superior, e um segundo caminho rural, igualmente reposto ao km 10+655 mediante uma passagem superior.

Uma vez que entre o km 9+200 e o km 10+600 o traçado decorre em escavação, o qual atinge alturas próximas dos 25 metros, previram-se banquetas de 5 metros no contacto entre o solo e a rocha.

Próximo do km 11+614, o traçado transpõe superiormente o Ramal de Reguengos do Caminho de Ferro, através de uma passagem superior do Caminho de Ferro (PSCF-11.01)

O Nó do Monte de Pinheiros será implantado ao km 12+196 com uma configuração do tipo trompette, o qual promoverá a ligação à EN18 com a actual Estrada Nacional e que permitirá a conexão com o futuro IC33, actualmente em fase de projecto.

A partir do Nó do Monte dos Pinheiros e até ao final, o traçado desenvolve-se na dependência directa da EN18, apresentando diferenças em relação ao projecto de estudo prévio. Assim, e relativamente ao traçado de estudo prévio, o qual aproveitava parte da EN18 e fazia a sua

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – ÉVORA (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 13/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

duplicação, o traçado agora apresentado desenvolve-se paralelamente a Sul da EN18, com um afastamento de cerca de 50 metros de forma a não interferir com construções e redes de serviços públicos existentes. Esta opção prendeu-se sobretudo com o facto de a EDIA – Empresa de Desenvolvimento e Infra-estruturas do Alqueva, SA estar presentemente a desenvolver obras do lado norte da via, o que poderia inviabilizar a implantação do traçado deste lado da estrada nacional.

O traçado actual da EN18 servirá como caminho paralelo ao longo destes quilómetros em que a auto-estrada se desenvolve paralela a esta, não havendo necessidade de executar uma estrada paralela, tal como previsto em fase de estudo prévio.

Para o restabelecimento da EM 521, a qual estabelece a ligação para Torre de Coelheiros, está prevista a construção de uma passagem inferior situada ao km 16+095.

Para o acesso ao Monte do Falcão e Monte da Raposeira irá ser construída ao km 17+590 uma passagem inferior.

O posto experimental de agricultura, o qual está localizado ao km 19+600, terá acesso directo através de uma passagem superior que cruzará a plena via ao km 19+808.

Na parte final do lanço, o traçado encaixa na EN256 antes do actual Nó do Ramal, o qual estabelece a articulação entre a auto-estrada e a rede viária existente, nomeadamente a EN18 e a EN256.

A conexão entre a auto-estrada e a estrada existente materializa-se da seguinte forma:

- As vias interiores da auto-estrada são as que mantêm a continuidade com a estrada existente;
- As vias exteriores da auto-estrada conectam-se com os ramais de entrada e saída do Nó de Ramal;
- Realiza-se a transição de largura do separador num comprimento aproximado de 152 metros.

Ao km 22+359, a conexão com a estrada existente termina, sendo que a partir deste ponto e até ao final do lanço, após o Nó do Ramal ao km 23+208 realizam-se trabalhos de acondicionamento da estrada existente, principalmente através de pavimentação e sinalização.

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – ÉVORA (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 14/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

O Nó do Ramal mantém a sua disposição actual sem modificações geométricas, excepto no ramal de conexão do IP2 no sentido Norte e Este com a EN-256, no qual se alargarão as vias de aceleração e desaceleração por apresentarem um comprimento muito reduzido.

3.2 Características Geométricas

As características geométricas do traçado adoptadas para o presente lanço satisfazem a velocidade base de projecto de 120 km/hora, sendo a inclinação máxima de 3%.

Para a secção corrente, foi definido um perfil transversal tipo de 2x2 vias, apresentando uma largura de 27 metros, englobando duas faixas de rodagem com 7,5 metros de largura, com duas vias de 3,75 metros cada, um separador central relvado de 4 metros de largura, duas bermas direitas com 3 metros de largura e duas bermas esquerdas com 1 metro de largura, ambas pavimentadas.

O Lanço E – IP2 Évora (A6/IP7) / S. Manços prevê a criação de três nós de ligação à rede viária, nomeadamente o Nó de Vale Figueiras, o Nó de Fonte Boa do Degebe e o Nó do Monte de Pinheiros. No final do lanço encontra-se um nó existente, o Nó do Ramal, o qual permite a conexão entre o IP2 e a EN 256.

O Nó de Vale Figueiras, situado ao km 0+588, estabelece a ligação do IP 2 à rede viária existente. Este nó apresenta uma configuração em diamante, em que as viragens à esquerda são substituídas por duas rotundas. Este nó é complementado pela rectificação da EN 18, passando desta forma a servir igualmente o tráfego proveniente da A6 e com destino a esta.

O Nó de Fonte Boa do Degebe, situado ao km 4+742, apresenta uma configuração idêntica ao Nó de Vale Figueiras, promovendo a ligação do IP 2 à EN 254, a qual serve as povoações de Fonte Boa do Degebe e a Vila do Redondo.

Por último, o Nó do Monte de Pinheiros situado ao km 12+196, estabelece a ligação do IP 2 à EN 18, cerca do km 271 desta estrada nacional, e serve como principal ligação à cidade de Évora para o tráfego proveniente de nascente. Está também previsto que este nó realize a conexão com o IC 33, actualmente em fase de projecto e que foi tido em consideração na configuração e desenho do nó.

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 15/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

Quanto a obras de arte correntes, no presente lanço estão incluídos sete (7) passagens superiores (PS), três (3) passagens superiores ao caminho de ferro (PSCF), três (3) passagens inferiores (PI) e duas (2) passagens agrícolas (PA).

No que se refere a obras de arte especiais, está previsto a construção de três (3) viadutos designadamente:

- Viaduto da Ribeira do Freixo (VI-02.01), localizado entre os kms 2+749,900 e 2+893,900 com uma extensão de 144 metros;
- Viaduto sobre o Rio Degebe (VI-08.01), localizado entre os kms 7+981,287 e 8+111,287, com uma extensão de 130 metros;
- Viaduto da Ribeira de Nossa Senhora do Carmo (VI-08.02), localizado entre os kms 8+506,769 e 8+593,765 com uma extensão de 87 metros.

Os restabelecimentos e as suas características dependem da classificação das vias a repor, sendo que foram adoptados cinco perfis transversais tipo para os diferentes restabelecimentos interferidos pela construção do Lanço E.

3.3 Restabelecimentos

Ao longo do presente lanço, várias estradas e caminhos são intersectadas, havendo a necessidade de restabelecer as circulações existentes.

Assim, estão previstos 28 restabelecimentos que repõem a circulação local, interrompida pelos traçados da plena via, através de passagens superiores e inferiores e ainda de caminhos paralelos para garantia de acesso às propriedades marginais. Dos 28 restabelecimentos previstos, 8 deles fazem parte integrante dos três nós que se incluem no lanço

No Quadro 3.1 e no Quadro 3.2 apresenta-se o resumo dos restabelecimentos referentes ao Lanço E.

  	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – ÉVORA (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 16/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

QUADRO 3.1
Restabelecimentos

DESIGNAÇÃO	VIA RESTABELECIDADA	OBRA DE ARTE	EXTENSÃO (m)	km	PERFIL TRANSVERSAL
REST-00.01	Caminho Rural	-	274,42	0+083	TIPO IV
REST-00.02	Caminho Rural	-	135,27	0+452	TIPO IV
REST-00.03	Caminho Paralelo	-	60,37	0+606	TIPO IV
REST-04.01	Caminho Rural	PS-04.01	374,92	3+958	TIPO IV
REST-05.01	EM 254	PS-05.01	399,27	5+601	TIPO II
REST-09.01	Caminho Rural	PS-09.01	97,10	9+532	TIPO IV
REST-10.01	Caminho Rural	PI-10.01	257,10	10+655	TIPO IV
REST-11.01	Caminho Rural	-	775,32	11+653	TIPO IV
REST-12.01	IP2	-	839,13	12+873	TIPO I
REST-12.02	Caminho Rural	-	195,06	12+731	TIPO IV
REST-12.03	Caminho Rural	-	61,86	12+844	TIPO IV
REST-12.04	Caminho Rural	-	1215,03	12+936	TIPO IV
REST-16.01	Caminho Paralelo	-	237,65	16+113	TIPO V
Não precisa Eixo	Estrada Municipal	PI-16.01	50,00	16+095	TIPO III
REST-17.01	Caminho Rural	-	102,76	17+534	TIPO IV
REST-17.02	Caminho Rural	PA-17.01	68,00	17+589	TIPO IV
REST-19.01	Caminho Rural	PS-09.01	329,49	19+809	TIPO IV
REST-20.01	Caminho Rural	PA-20.01	110,24	20+869	TIPO IV
REST-21.01	Caminho Rural	-	1338,38	20+867	TIPO IV
REST-21.02	Caminho Rural	-	1049,58	21+403	TIPO IV

Fonte: Projecto de Execução - Memória dos Restabelecimentos e Serventias Rurais, Maio 2010

QUADRO 3.2
Restabelecimentos incluídos nos Nós de Ligação

DESIGNAÇÃO	VIA RESTABELECIDADA	OBRA DE ARTE	EXTENSÃO (m)	km	PERFIL TRANSVERSAL
RAMO E Nó de Vale Figueiras	EN18	--	299,04	0+588	Tipo I

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 17/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

LIGAÇÃO F Nó de Vale Figueiras	EN18	PS-01-01	90,00	0+588	2,0+3,5+0,5+0,6 +0,5+3,5+2,0
RAMO G Nó de Vale Figueiras	EN18	--	759,01	0+588	TIPO I
RAMO E Nó da Fonte Boa do Degebe	EN 254	--	253,47	4+742	TIPO II
RAMO F Nó da Fonte Boa do Degebe	EN 254	PS-04.02	78,00	4+742	2,0+3,5+0,5+0,6 +0,5+3,5+2,0
RAMO G Nó da Fonte Boa do Degebe	EN 254	--	200,73	4+742	TIPO II
RAMO E Nó do Monte de Pinheiros	IP2	--	89,19	12+455	TIPO I
RAMO F Nó do Monte de Pinheiros	IP2	--	120,23	12+455	TIPO I

Fonte: Projecto de Execução - Memória dos Restabelecimentos e Serventias Rurais, Maio 2010

3.4 Drenagem

Ao longo do traçado são atravessadas diversas linhas de água, sendo as mesmas restabelecidas através de passagens hidráulicas (PH). Está prevista a construção de 51 passagens hidráulicas novas, sendo que três (3) estão situadas no Nó de Fonte Boa do Degebe, três (3) no Nó do Monte de Pinheiros e quatro (4) nos restabelecimentos 04.01 e 21.02. Existem passagens hidráulicas que comportam também a função de passagem de fauna.

3.5 Movimentação de Terras

O volume de material necessário para construir os aterros será de 2 614 599,34 m³ no total, sendo que as escavações fornecerão 2 136 385,36 m³. Devido a esta diferença, verifica-se que o balanço global resulta num défice de terras na ordem de **478 213,97 m³**. O défice de terras compreende a necessidade de procura de zonas de empréstimo.

3.6 Tráfego

De acordo com os dados de tráfego fornecidos, o Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) previsto para os anos 2011, 2016, 2021, 2026, 2031 e 2038 é o apresentado no Quadro 3.3.

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 18/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

QUADRO 3.3

Valores de Tráfego Médio Diário Anual (TMDA)

	2011	2016	2021	2026	2031	2038
LIGEIROS	34 544	45 273	52 210	59 588	65 142	73 854
PESADOS	3 205	4 076	5 702	5 702	6 266	7 148
TOTAL	37 749	49 349	57 912	65 290	71 408	81 002

Fonte: BAFO / SPER - Sociedade Portuguesa para a Construção e Exploração Rodoviária, S.A.

3.7 Estaleiros Previstos e Acessos de Obra

Está prevista a instalação de um estaleiro de apoio de obra na proximidade directa do Lanço E, o qual se localiza no Bairro da Caeira, na freguesia de Nossa Senhora da Saúde do concelho de Évora, o qual ocupará uma área total de cerca de 1 ha.

Os acessos a realizar entre o estaleiro e a frente de obra são a actual plataforma do IP2 e outros caminhos existentes na directa proximidade do Lanço E.

Na fase de construção, a selecção de eventuais novos locais de estaleiro, locais de empréstimo e depósito de materiais deverá ser realizada com base no Desenho 882-E-92129-E-A apresentado no RECAPE.

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – ÉVORA (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 19/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

4 CONFORMIDADE COM A DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Este capítulo tem por objectivo apresentar uma síntese da demonstração da Conformidade Ambiental do Projecto de Execução do Lanço E – IP2 Évora (A6/IP7) / S. Manços com o definido na DIA e no Anexo à DIA.

No âmbito do trâmite de Avaliação de Impacte Ambiental, referente ao Estudo de Impacte Ambiental do IP2 – Variante Nascente de Évora, em fase de Estudo Prévio, é emitida a Declaração de Impacte Ambiental favorável ao traçado da Solução 2.2, da qual faz parte integrante o Lanço E – IP2 – Évora (A6 / IP7) / São Manços, objecto de análise do presente estudo.

Conforme referido, obteve-se parecer favorável ao traçado da Solução 2.2, condicionado ao seguinte:

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 á 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.”*

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – ÉVORA (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 20/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

O parecer favorável é, na sequência, condicionado ao cumprimento das condições e termos, constantes na DIA, tendo sido, por conseguinte, definido um traçado em Projecto de Execução, objectivando atender às condições impostas na DIA, assim como minimizar os impactes ambientais no decorrer dos estudos ambientais.

No que respeita ao **ponto 1** da Declaração de Impacte Ambiental refere-se que se procedeu à avaliação dos impactes e implicações inerentes ao desenvolvimento do traçado entre os km 13+500 e 20+200, condicionado à concordância com a EN18.

Desta forma, considerou-se que, dadas as características e natureza do IP2, o efeito barreira criado com a sobreposição das duas vias rodoviárias referidas, implicaria a projecção de uma estrada paralela ao longo de quase cerca de seis quilómetros, de forma a restabelecer os acessos às propriedades e montes, a nascente e poente da via.

Considera-se, no seguimento, o traçado agora preconizado ambientalmente mais favorável em oposição ao aproveitamento da EN18. Se por um lado reduz o efeito barreira previsto, nomeadamente ao nível da fragmentação do território por outro, vem minimizar os impactes resultantes de uma maior ocupação do solo, designadamente, ocupado por olival.

O traçado actual da EN18 servirá assim como caminho paralelo ao longo destes quilómetros do desenvolvimento do IP2, não havendo necessidade de executar um novo restabelecimento.

Teve-se ainda em consideração, na análise efectuada, a garantia da continuidade das passagens hidráulicas adaptadas para a fauna e, o nível de acessibilidades e restabelecimentos, de forma a ser minimizado o efeito de dupla barreira.

Os **pontos 2 e 3** referem-se ao seguimento do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental, fase subsequente à elaboração do presente RECAPE.

Seguidamente, procede-se a uma síntese da análise das alterações efectuadas no Projecto Rodoviário, tecnicamente exequíveis e sua conformidade com as medidas de minimização expressas na DIA. No seguimento, efectuou-se uma análise das alterações ocorridas no traçado desde a fase de Estudo Prévio até à actual fase de Projecto de Execução, acompanhada da respectiva justificação técnica.

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – ÉVORA (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 21/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

O traçado do Lanço E em fase de projecto de execução compreendeu diversas alterações em relação ao estudo prévio, nomeadamente:

- **Ripagem do traçado para Este, sensivelmente entre o km 1+800 e o km 3+900, em cerca de 85 m;**

Esta ripagem deve-se ao facto do traçado, nesta zona, se desenvolver a cotas superiores às do terreno natural, com a finalidade de permitir o atravessamento sobre a ribeira do Freixo através de um viaduto ao km 2+800.

- **Ligeira ripagem para Oeste do km 5+100 ao km 6+400;**

Esta ripagem, para Oeste, deve-se à reformulação prevista para Nó da Fonte Boa do Degebe, tomando uma direcção próxima de Sudoeste através de introdução de uma curva à direita.

- **Ripagem para SW a partir do km 12+200**

Esta ripagem é evidenciada com maior intensidade até ao km 14+000 e no final do traçado, do km 18+800 até ao final do Lanço.

Com esta alteração, posicionou-se o traçado em estudo a Sul da EN18, com um afastamento médio de 50 m, visando colmatar o inconveniente de, caso a plataforma desta estrada nacional fosse aproveitada para integrar o IP2, ser necessário construir uma estrada paralela que repusesse os acessos marginais actualmente existentes. Desta forma, a EN18 mantém-se em funcionamento autonomamente ao IP2, assumindo função de caminho paralelo obviando o efeito barreira induzido pela implementação do projecto rodoviário e consequente interrupção nas acessibilidades marginais. Esta alteração prendeu-se com o facto da EDIA estar a desenvolver obras do lado norte da EN, o que poderia inviabilizar a implantação do traçado deste lado da EN.

- **Reformulação do Nó de Vale de Figueiras**

Este Nó, situado ao km 0+588 vem estabelecer a ligação do IP2 à rede viária a partir de uma geometria tipo diamante, à semelhança do preconizado no Estudo Prévio. De forma a corrigir o alinhamento de saída da praça de portagem e o actual entroncamento com a EN18, impõe-se a definição de uma solução desnivelada, mobilizando a rectificação em

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – ÉVORA (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 22/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

planta e perfil da actual EN18, nesta zona. Desta forma, o Nó sofre uma deslocação para Norte, efectiva-se uma reconfiguração dos Ramos respectivos e a implantação de duas rotundas.

- **Reformulação do Nó da Fonte Boa do Degebe**

Este Nó, situado ao km 4+741, com uma configuração idêntica ao anterior (geometria tipo diamante), promove a ligação do IP2 à EN254, que serve nomeadamente as povoações de Fonte Boa do Degebe e a Vila Redondo. A reformulação prevista para este Nó incide sobre no seu deslocamento para Norte e a reconfiguração da curvatura circular dos Ramos respectivos, preconizando-se inclusive a implementação de duas rotundas.

- **Reformulação do Nó do Monte dos Pinheiros**

Este Nó, localizado ao km 12+400, apresenta uma configuração geometria tipo trompette, promovendo desta forma a ligação da EN18 actual, ao mesmo tempo que promove a conexão com o futuro IC33, actualmente em fase de Projecto. As alterações efectuadas verificam-se com a sua deslocação para Norte e uma reconfiguração dos Ramos respectivos, por forma a permitir a ripagem do traçado do Lanço E para Sul da EN18, alteração esta já identificada anteriormente.

De referir ainda, que a reformulação deste Nó teve igualmente como premissa permitira conexão com o futuro IC33, actualmente em fase de projecto.

- **Restabelecimentos**

A localização dos restabelecimentos foi efectuada com base nos já previstos no Estudo Prévio, tendo-se alterado em algumas situações as características dos mesmos, de modo à sua adequação à rasante dimensionada. Foi, por conseguinte, efectuada a reconfiguração dos Restabelecimentos associados aos Nós de Ligação e dos restabelecimentos 00.02, Rest. 00.03, Rest. 11.01, Rest. 12.01, Rest. 12.02, Rest.1 2.03 e Rest. 04.01. Com base em cartografia mais pormenorizada, afigurou-se necessário a implantação de restabelecimentos adicionais face ao previsto em Estudo Prévio, por forma a repor as acessibilidades interrompidas.

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 23/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

Foram ainda preconizados caminhos paralelos para possibilitar o acesso a todos os campos e propriedades interceptados pelo traçado pelo traçado, através de passagens superiores e passagens inferiores eliminando-se desta forma, o efeito barreira associado à via.

- **Passagens Hidráulicas**

Face ao Estudo prévio e no respeitante às obras de arte correntes considerou-se, no Projecto de Execução, a redefinição das passagens hidráulicas, para assegurar o restabelecimento das linhas de águas, adoptando-se, para o respectivo dimensionamento, os caudais correspondentes à cheia centenária de modo a criarem-se boas condições de inspecção e manutenção durante a sua vida útil. Em relação às PH definidas na fase de Estudo Prévio, conforme sugerido na DIA, procedeu-se ao alargamento das PH 15.02 e 17.02, traduzindo-se numa alteração positiva. Para além destas, efectuou-se ainda a optimização outras PH, nomeadamente, a PH13.01, que passou de 1,5 m de diâmetro para 3×1,5 e da PH 17.01 que passou de 1,2 m de diâmetro para 2×2.

- **Obras de Arte Especiais**

No traçado do Estudo Prévio estavam previstos três viadutos: o Viaduto sobre a ribeira do Freixo, ao km 2+800, o Viaduto sobre o rio Degebe, ao km 8+050 e o Viaduto da Senhora do Carmo, ao km 8+600.

Das alterações preconizadas no traçado agora apresentado, refere-se o aumento do Viaduto sobre a Ribeira do Freixo, de forma a dar cumprimento à medida a.7) da DIA.

Relativamente aos Viaduto sobre o rio Degebe, ao km 8+050 e o Viaduto da Senhora do Carmo, ao km 8+600, as alterações verificadas ocorrem ao nível da sua ligeira redução. No entanto, e em resultado da análise de modelação que foi efectuada ao troço em causa, os mesmos não afectam o nível de cheia e a mancha de inundação. A implantação dos pilares do viaduto não vem alterar as condições de escoamento naturais, uma vez que se encontram posicionados fora do leito principal do rio Degebe e da ribeira Senhora do Carmo.

- **Terraplenagens**

  	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 24/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

No que diz respeito à análise decorrente das alterações efectuadas relativamente ao traçado do Estudo Prévio, salienta-se apenas a diminuição dos taludes de escavação em algumas zonas, nomeadamente do km 6+455 / km 7+100 em que os taludes apresentavam uma altura máxima de 23 m, passando a verificar-se uma altura máxima de 8,30 m entre o km 6+230 e km 6+780, no traçado agora apresentado, traduzindo-se numa alteração considerada positiva, ao nível do factor ambiental geologia e geomorfologia.

No Quadro 4.1 apresenta-se o resumo da conformidade ambiental do projecto de Execução, através da indicação dos documentos em que se pode verificar o cumprimento dos estudos e condicionantes impostas na DIA, bem como a adopção das medidas de minimização constantes em anexo àquele documento.

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 25/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

QUADRO 4.1

Quadro Resumo da Verificação da Conformidade do PE com as Medidas da DIA

MEDIDAS DA DIA		LOCAL DE VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE
a) Fase de Projecto de Execução		
a.1	<i>Deve ser efectuada uma análise mais detalhada do parâmetro meteorológico nevoeiro, podendo prever-se sinalização específica na via para este meteoro.</i>	Respondido no ponto 6.4.1.1, do Volume II - Relatório Técnico
a.2	<i>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 sentido preferencial de escoamento da linha de água.</i> <i>O PE deve contemplar que todas as linhas de água terão de ser devidamente restabelecidas devendo-se evitar o desvio e canalização das mesmas.</i>	Respondido no Anexo 4 – Recursos Hídricos do Volume III – Anexos Técnicos
a.3	<i>Os viadutos devem abranger a totalidade da área inundável a 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 50 m de extensão. Os pilares dos viadutos e as PH devem estar orientadas de acordo com o sentido preferencial de escoamento.</i> <i>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.</i> <i>Levantamento das condições de escoamento das estruturas existentes a jusante dos locais de descarga.</i>	Respondido no Anexo 4 – Recursos Hídricos do Volume III – Anexos Técnicos
a.4	<i>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.</i>	Esta medida foi tida em consideração no Anexo 5 – Projecto de Protecção Sonora (Volume III – Anexos Técnicos, parte constituinte do presente RECAPE

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 26/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

QUADRO 4.1

Quadro Resumo da Verificação da Conformidade do PE com as Medidas da DIA (Cont.)

MEDIDAS DA DIA		LOCAL DE VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE
a.5	<i>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:</i> <i>o 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;</i> <i>o 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;</i> <i>o 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).</i>	Anexo 5 – Projecto de Protecção Sonora (Volume III – Anexos Técnicos, parte integrante do presente RECAPE
a.6	<i>A vedação de rede de malhagem progressiva prevista nas medidas de minimização não deve ter arame farpado no topo.</i>	Esta medida foi analisada no Anexo 6 – Componente Ecológica (Volume III – Anexos Técnicos, parte integrante do presente RECAPE

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 27/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

QUADRO 4.1

Quadro Resumo da Verificação da Conformidade do PE com as Medidas da DIA (Cont.)

MEDIDAS DA DIA		LOCAL DE VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE
a.7	<i>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:</i> <i>o 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;</i> <i>o 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 contornos 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 devem ter uma inclinação pouco acentuada, de modo a facilitar a passagem da mamofauna;</i> <i>o 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 a 3 km;</i> <i>o Salientam-se seguidamente as obras de arte, cujas dimensões não necessitam de sofrer alterações, mas que, por se considerarem zonas adequadas à passagem da 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:</i> <i>o Viaduto sobre a ribª do Freixo; Viaduto sobre o rio Degebe; Viaduto da Sra. do Carmo;</i> <i>o Efectuar adaptações nas PH's (com secção igual ou superior a 15 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:</i> <i>km 4+032 (PH 4-1) e apresentando uma secção de 2,5×2,5m;</i> <i>km 15+829 (PH 15-2) com uma secção de 2×2m;</i> <i>km 17+305 (PH 17-2) e apresentando uma secção de 1,5×1,5m;</i> <i>km 20+759 (PH 20-2) e apresentando uma secção de 3×3m;</i> <i>km 21+834 (PH 21-2) e apresentando uma secção de 2,5×2,5m."</i>	Esta medida foi tida em consideração aquando do desenvolvimento do Projecto de execução e é analisada no Anexo 5 – Componente Ecológica (Volume III – Anexos Técnicos, parte constituinte do presente RECAPE.

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 28/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

QUADRO 4.1

Quadro Resumo da Verificação da Conformidade do PE com as Medidas da DIA (Cont.)

MEDIDAS DA DIA		LOCAL DE VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE
a.8	<i>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.</i>	Esta medida foi tida em consideração aquando do desenvolvimento do Projecto de execução e é analisada no Anexo 5 – Componente Ecológica (Volume III – Anexos Técnicos, parte constituinte do presente RECAPE
a.9	<i>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.</i>	Esta medida encontra-se respondida no Projecto de Integração Paisagística (PIP), Volume IT882-E-30001-E-A, peça autónoma que acompanha o Projecto de Execução (PE).
a.10	<i>Deve proceder-se à revisão dos restabelecimentos previstos a fim de assegurar que os acessos às propriedades marginais sejam, na sua totalidade, garantidos</i>	No Subcapítulo 4.9 – Componente Social do presente Relatório Técnico é feito uma análise aos caminhos restabelecidos
a.11	<i>Deve ser estudada a melhor forma de evitar o seccionamento das propriedades agrícolas, aproximando o traçado do limite das parcelas.</i>	Esta medida foi tida em consideração aquando do desenvolvimento do Projecto de execução e é analisada no Subcapítulo 4.9 – Componente Social do presente Relatório Técnico
a.12	<i>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.</i>	Anexo 7 – Património, do Volume III – Anexos Técnicos, parte constituinte do presente RECAPE
a.13	<i>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.</i>	Anexo 7 – Património, do Volume III – Anexos Técnicos, parte constituinte do presente RECAPE.
a.14	<i>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.</i>	Anexo 7 – Património, do Volume III – Anexos Técnicos, parte constituinte do presente RECAPE

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 29/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

QUADRO 4.1

Quadro Resumo da Verificação da Conformidade do PE com as Medidas da DIA (Cont.)

MEDIDAS DA DIA		LOCAL DE VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE
a.15	<i>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 à sua delimitação e caracterização. Face aos resultados obtidos devem ser tomadas as medidas de minimização adequadas</i> <i>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.</i>	Anexo 7 – Património, do Volume III – Anexos Técnicos, parte constituinte do presente RECAPE
b) Fase de Prévia de Construção		
b.1	<i>Na escolha do local de implantação dos estaleiros, depósitos e empréstimos de materiais, devem ser evitados:</i> <i>o áreas classificadas como Reserva Agrícola Nacional e Reserva Ecológica Nacional;</i> <i>o solos agrícolas, especialmente os de melhor potencial produtivo e áreas onde foram realizados investimentos agrícolas ou onde exista arvoredo significativo;</i> <i>o 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;</i> <i>o o Sistema Aquífero Gnaisso-Migmatítico de Évora e a área envolvente do Açude de Fonte Boa;</i> <i>o os aglomerados habitacionais e edificações dispersas, devendo localizar-se o mais afastado possível destas áreas;</i> <i>o áreas sensíveis do ponto de vista ecológico, identificadas no Desenho VNEV-EP-EA-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 eucalipto ou da EN18.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
b.2	<i>A localização dos estaleiros, sempre que necessário, deverá coincidir, preferencialmente com plataformas já existentes que estejam impermeabilizadas e que tenham sido abandonadas.</i>	A localização do estaleiro já se encontra definida (ver Desenho 882-E-92129-E-A, do Volume V – Peças Desenhadas) e aprovada pela entidade competente, nomeadamente a Câmara Municipal de Évora (ver Anexo 2 – Entidades Consultadas, do Volume III – Anexos Técnicos). Apresentam-se ainda, no referido desenho, as condicionantes à Localização de Estaleiros, Manchas de Empréstimo e Depósitos de Materiais.

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 30/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

QUADRO 4.1

Quadro Resumo da Verificação da Conformidade do PE com as Medidas da DIA (Cont.)

MEDIDAS DA DIA		LOCAL DE VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE
b.3	<i>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.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
b.4	<i>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</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
b.5	<i>Caso os estaleiros venham a ficar situados próximo de zonas de 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.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
b.6	<i>Deve informar-se previamente as populações interessadas sobre os objectivos e as características dos trabalhos previstos, bem como os prazos para a sua conclusão.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
b.7	<i>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.</i>	Esta medida encontra-se respondida no de Desenho 882-E-92129-E-A - Carta de Condicionantes à Localização de Estaleiros, Manchas de Empréstimo e Depósitos de Materiais, apresentado no Volume V – Peças Desenhadas. Refere-se que a localização do estaleiro já se encontra definida, tendo a mesma sido aprovada pela entidade competente, CM de Évora (Ver Anexo 2 – entidades consultadas, do Volume III – Anexos Técnicos).
c) Fase de Construção		
c.1	<i>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, intervir em áreas virgens. Esta medida deve ser concretizada e localizada no RECAPE.</i>	Cláusulas Ambientais (Anexo 1) e Gestão Ambiental (Anexo 2), constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 31/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

QUADRO 4.1

Quadro Resumo da Verificação da Conformidade do PE com as Medidas da DIA (Cont.)

MEDIDAS DA DIA		LOCAL DE VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE
c.2	<i>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.</i>	Cláusulas Ambientais (Anexo 1) e Gestão Ambiental (Anexo 2), constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
c.3	<i>Deve atender-se aos seguintes aspectos, do modo a garantir-se a adequada protecção aos sistemas aquíferos existentes, principalmente do sistema aquífero de Évora:</i> <i>os materiais a depositar, nos aterros devem ser limpos e isentos de substâncias perigosas. Preferencialmente, devem ser aplicados apenas materiais inertes autóctones;</i> <i>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;</i> <i>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;</i> <i>não se deve proceder ao despejo de resíduos de qualquer natureza em linhas de água;</i> <i>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;</i> <i>de forma a possibilitar a infiltração das águas pluviais no subsolo, dever-se-á construir, na medida do possível, os aterros com materiais permeáveis.</i> <i>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.</i>	Cláusulas Ambientais (Anexo 1) e Gestão Ambiental (Anexo 2), constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
c.4	<i>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.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
c.5	<i>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.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 32/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

QUADRO 4.1

Quadro Resumo da Verificação da Conformidade do PE com as Medidas da DIA (Cont.)

MEDIDAS DA DIA		LOCAL DE VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE
c.6	<i>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.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
c.7	<i>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.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
c.8	<i>Evitar, no decorrer da obra, quaisquer estragos fora da área de implantação da estrada, especialmente sobre culturas permanentes ou vegetação arbórea</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
c.9	<i>Deve efectuar-se o transplante das espécies arbóreas mais notáveis da zona a movimentar, antes do início da desmatção e limpeza do terreno, para locais apropriados.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
c.10	<i>As áreas de terreno a escavar ou a aterrar, bem como a 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.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
c.11	<i>Em caso de acidente, onde se verifique uma descarga accidental 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.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
c.12	<i>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.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 33/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

QUADRO 4.1

Quadro Resumo da Verificação da Conformidade do PE com as Medidas da DIA (Cont.)

MEDIDAS DA DIA		LOCAL DE VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE
c.13	<i>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.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
c.14	<i>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 (<i>Fraxinus angustifolia</i>), os choupos (<i>Populus sp.</i>) e os salgueiros presentes (<i>Salix sp.</i>).</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
c.15	<i>Deve ser impedido o fogueamento na proximidade das árvores, bem como o empilhamento de materiais contra os troncos das árvores.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
c.16	<i>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.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
c.17	<i>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 sobre e de azinho.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
c.18	<i>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 de áreas com ocupação humana, de modo a minimizar a percepção do ruído gerado.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
c.19	<i>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).</i>	Cláusulas Ambientais (Anexo 1) e Gestão Ambiental (Anexo 2), constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
c.20	<i>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.</i>	Cláusulas Ambientais (Anexo 1) e Gestão Ambiental (Anexo 2), constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 34/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

QUADRO 4.1

Quadro Resumo da Verificação da Conformidade do PE com as Medidas da DIA (Cont.)

MEDIDAS DA DIA		LOCAL DE VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE
c.21	<i>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:</i> - o <i>Recolha dos óleos usados para recipientes através de bombas específicas para o efeito, evitando derrames;</i> - o <i>Armazenagem em contentor com 2 litros de capacidade, devidamente estanque e selado, com uma taxa de enchimento inferior a 98%;</i> - o <i>Colocação do contentor numa bacia de recepção estanque que permita responder a eventuais situações de falha no sistema de transporte e recolha.</i>	• Cláusulas Ambientais (Anexo 1) e Gestão Ambiental (Anexo 2), constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
c.22	<i>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.</i>	• Cláusulas Ambientais (Anexo 1) e Gestão Ambiental (Anexo 2), constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
c.23	<i>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.</i>	• Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
c.24	<i>Deve ser efectuada a vedação dos locais de interesse patrimonial n.º 33 e 38 durante a fase de obra</i>	• Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
c.25	<i>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.</i>	• Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
c.26	<i>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.</i>	• Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 35/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

QUADRO 4.1

Quadro Resumo da Verificação da Conformidade do PE com as Medidas da DIA (Cont.)

MEDIDAS DA DIA		LOCAL DE VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE
c.27	<i>Deve ser efectuada uma sensibilização de todos os trabalhadores para estas medidas.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
c.28	<i>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</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
c.29	<i>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</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
c.30	<i>A desmatção 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</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
c.31	<i>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.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
d) Fase de Conclusão da Obra		
d.1	<i>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.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
d.2	<i>Deve ser efectuada a recuperação paisagística da área afecta ao estaleiro.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 36/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

QUADRO 4.1

Quadro Resumo da Verificação da Conformidade do PE com as Medidas da DIA (Cont.)

MEDIDAS DA DIA		LOCAL DE VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE
d.3	<i>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.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
d.4	<i>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.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
d.5	<i>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.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
d.6	<i>Deve efectuar-se a reconstrução 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.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
d.7	<i>No final da obra deve proceder-se à recuperação das vias utilizadas de forma a repor as condições iniciais, bem com reparar eventuais danos verificados no decurso das actividades associadas à obra, em habitações ou outras edificações.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
d.8	<i>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.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
e) Fase de Exploração		
d.9	<i>É importante cuidar e observar as estruturas 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</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 37/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

QUADRO 4.1

Quadro Resumo da Verificação da Conformidade do PE com as Medidas da DIA (Cont.)

MEDIDAS DA DIA		LOCAL DE VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE
d.10	<i>No caso de se verificar um acidente na via com um veículo que transporte matérias perigosas nomeadamente, uma descarga accidental 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, dada poder tratar-se duma situação de risco</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
d.11	<i>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</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
d.12	<i>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</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
d.13	<i>Deve efectuar-se a manutenção de faixas sem vegetação, paralelas ao traçado de modo a reduzir o risco de incêndio</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
d.14	<i>Deve ser sempre assegurada a manutenção e limpeza periódica das passagens hidráulicas, para que estas nunca se encontrem obstruídas</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
d.15	<i>Deve ser assegurada a manutenção periódica das vedações, de modo a que estas se mantenham em boas condições de conservação</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
Medidas de Carácter Localizado		
e.1	<i>Na construção de viadutos, especialmente sobre áreas aluvionares, os acessos provisórios a abrir devem ter a menor extensão possível.</i>	Esta medida foi tida em consideração Anexo 4 – Recursos Hídricos, no capítulo 5, que diz respeito às medidas de minimização adicionais, e nas Cláusulas Ambientais a Integrar no Caderno de Encargos da Obra – Anexo 1 do Volume IV

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 38/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

QUADRO 4.1

Quadro Resumo da Verificação da Conformidade do PE com as Medidas da DIA (Cont.)

MEDIDAS DA DIA		LOCAL DE VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE
e.2	<i>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.</i>	Esta medida foi tida em consideração Anexo 4 – Recursos Hídricos , no capítulo 5, que diz respeito às medidas de minimização adicionais, e nas Cláusulas Ambientais a Integrar no Caderno de Encargos da Obra – Anexo 1 do Volume IV
e.3	<i>No alargamento da actual EN18, 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 da construção deve ter-se um especial cuidado, com as movimentações das viaturas afectas à obra.</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
e.4	<i>Sugere-se a plantação de uma cortina de vegetação com árvores como choupos (<i>Populus alba</i> e <i>Populus nigra</i>), amieiros (<i>Alnus glutinosa</i>), freixos (<i>Fraxinus angustifolia</i>) e salgueiros (<i>Salix</i> 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)</i>	Contemplado no Capítulo 5 do Presente Relatório e nas Cláusulas Ambientais (Anexo 1) constantes no Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais
e.5	<i>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 continues 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</i>	Esta medida foi tida em consideração Anexo 4 – Recursos Hídricos, no capítulo 5, que diz respeito às medidas de minimização adicionais, e nas Cláusulas Ambientais a Integrar no Caderno de Encargos da Obra – Anexo 1 do Volume IV

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 39/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

Finalmente, foi ainda desenvolvido o Projecto de Protecção Sonora, o qual concretiza de que forma se processa a protecção sonora dos locais onde são excedidos os valores limite de ruído, apresentando como solução a implantação de barreiras acústicas e o respectivo dimensionamento e de piso com características de absorção sonora. Neste projecto foram seguidas todas as recomendações da DIA.

O RECAPE inclui ainda um volume independente, Volume IV – Acompanhamento e Monitorização Ambientais, onde se apresenta o Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (PPGRCD), a Gestão Ambiental, nos quais são definidos os procedimentos de gestão ambiental a ter em consideração ao longo da fase de construção, e também as Cláusulas Ambientais a Integrar no Caderno de Encargos, por forma a serem respeitadas pelo empreiteiro e assim minimizar alguns impactes ambientais previstos.

São ainda apresentados, os programas de monitorização a adoptar nas fases de pré-construção, construção e exploração do presente empreendimento, nomeadamente Qualidade do Ar, Recursos Hídricos, Ruído, e Sistemas Ecológicos.

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 40/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente Sumário Executivo sintetiza as principais alterações introduzidas no Projecto de Execução do Lanço E – IP2 Évora (A6/IP7) / S. Manços face ao Estudo Prévio além de demonstrar a sua compatibilidade com a respectiva Declaração de Impacte Ambiental (DIA), Parecer da Comissão de Avaliação e Relatório de Consulta Pública.

Desta forma, durante a elaboração do Projecto de Execução, o qual foi acompanhado pelo presente RECAPE, e no sentido de serem cumpridos os termos e condições fixadas na DIA, houve a necessidade de realizar novos estudos. Estes estudos resultaram na introdução de ligeiras alterações ao traçado, e na introdução de várias medidas tendentes a minimizar de forma significativa, os impactes identificados na fase de Estudo Prévio.

De igual forma, procedeu-se à reanálise de impactes para os factores ambientais, nomeadamente Geologia e Geomorfologia, Qualidade do Ar, Recursos Hídricos, Reserva Agrícola Nacional e Reserva Ecológica Nacional, Ocupação do Solo, Ambiente Sonoro, Componente Ecológica, Componente Social, Planeamento e Gestão do Território, Património e Paisagem.

Foram ainda delineados o Acompanhamento e Monitorização Ambientais, que contemplam os Programas de Monitorização da Qualidade do Ar, Recursos Hídricos, Ruído e Sistemas Ecológicos, os quais têm como objectivos principais salvaguardar as situações de risco, avaliar a eficácia das medidas propostas e permitir assegurar que as medidas preconizadas e implementadas garantam a minimização efectiva dos impactes identificados.

O RECAPE apresenta um conjunto de cláusulas ambientais que irão ser integradas no Caderno de Encargos da Obra, de forma a serem respeitadas pelo empreiteiro e assim minimizar alguns impactes ambientais previstos. Foi ainda elaborado um desenho, carta de condicionantes à localização de estaleiros, manchas de empréstimo e depósitos de materiais, onde foram cartografadas as condicionantes legais e/ou áreas sensíveis identificadas na envolvente ao traçado, relativamente às quais deverá haver um especial cuidado no decurso da obra.

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 41/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

Pelo exposto, considera-se que os estudos complementares realizados, e as alterações introduzidas durante esta fase ao projecto, conjuntamente com as medidas propostas para as diversas fases de obra, nomeadamente o Projecto de Integração Paisagística, o Acompanhamento e Monitorização Ambientais e as Clausulas Ambientais a integrar no Caderno de Encargos da Obra, ajustam-se e evidenciam a conformidade do Projecto de Execução do Lanço E – IP2 Évora (A6/IP7) / S. Manços com as condições estabelecidas na DIA.

Alfragide, Maio de 2010

	ENCARGO: Subconcessão da Auto-Estrada do Baixo Alentejo Projecto de Execução Lanço E - IP 2 – Évora (A6/IP7) / S. MANÇOS RECAPE	IT882-E-92200-E-A FOLHA: 42/49
	TÍTULO: VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO	

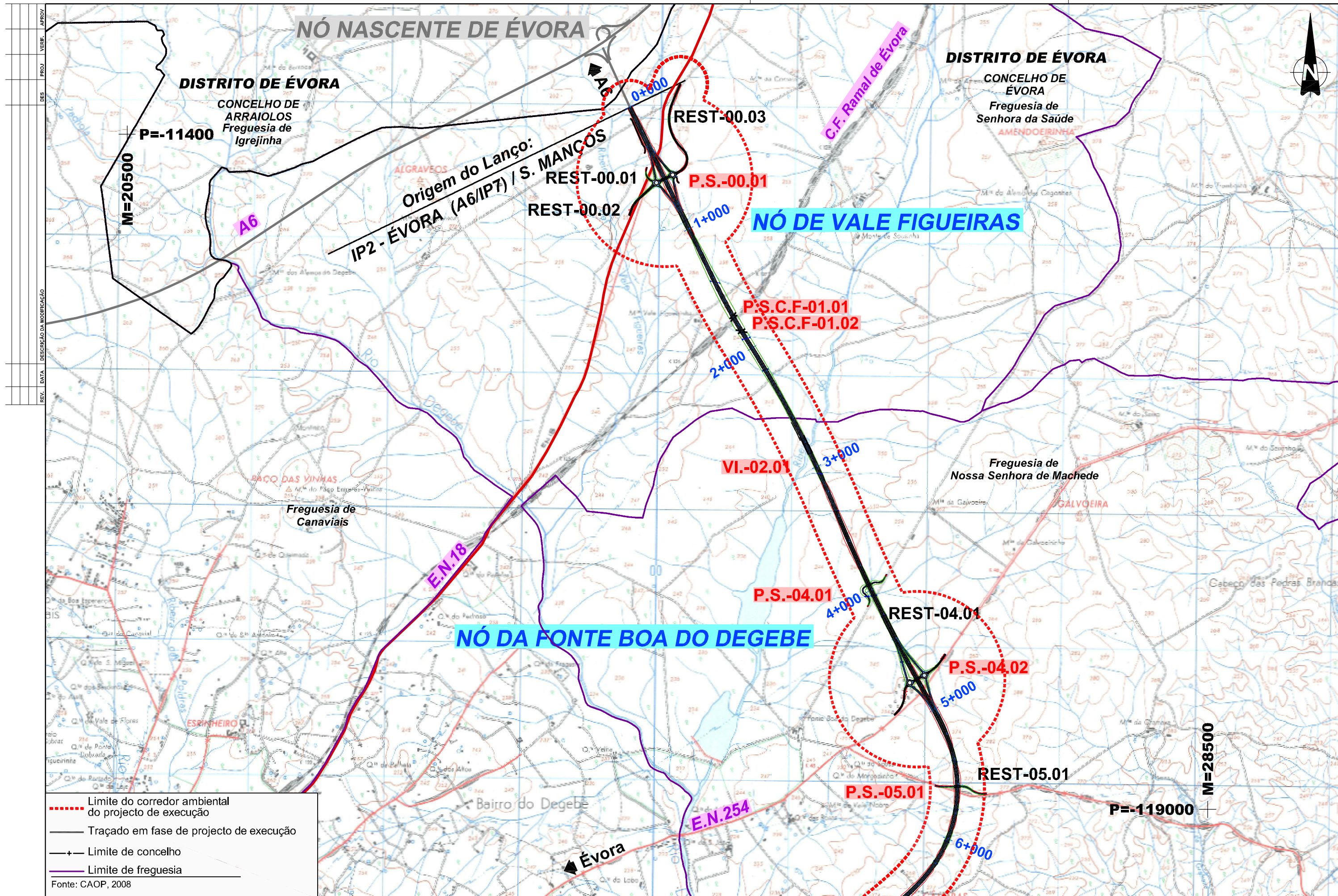
ANEXOS – PEÇAS DESENHADAS

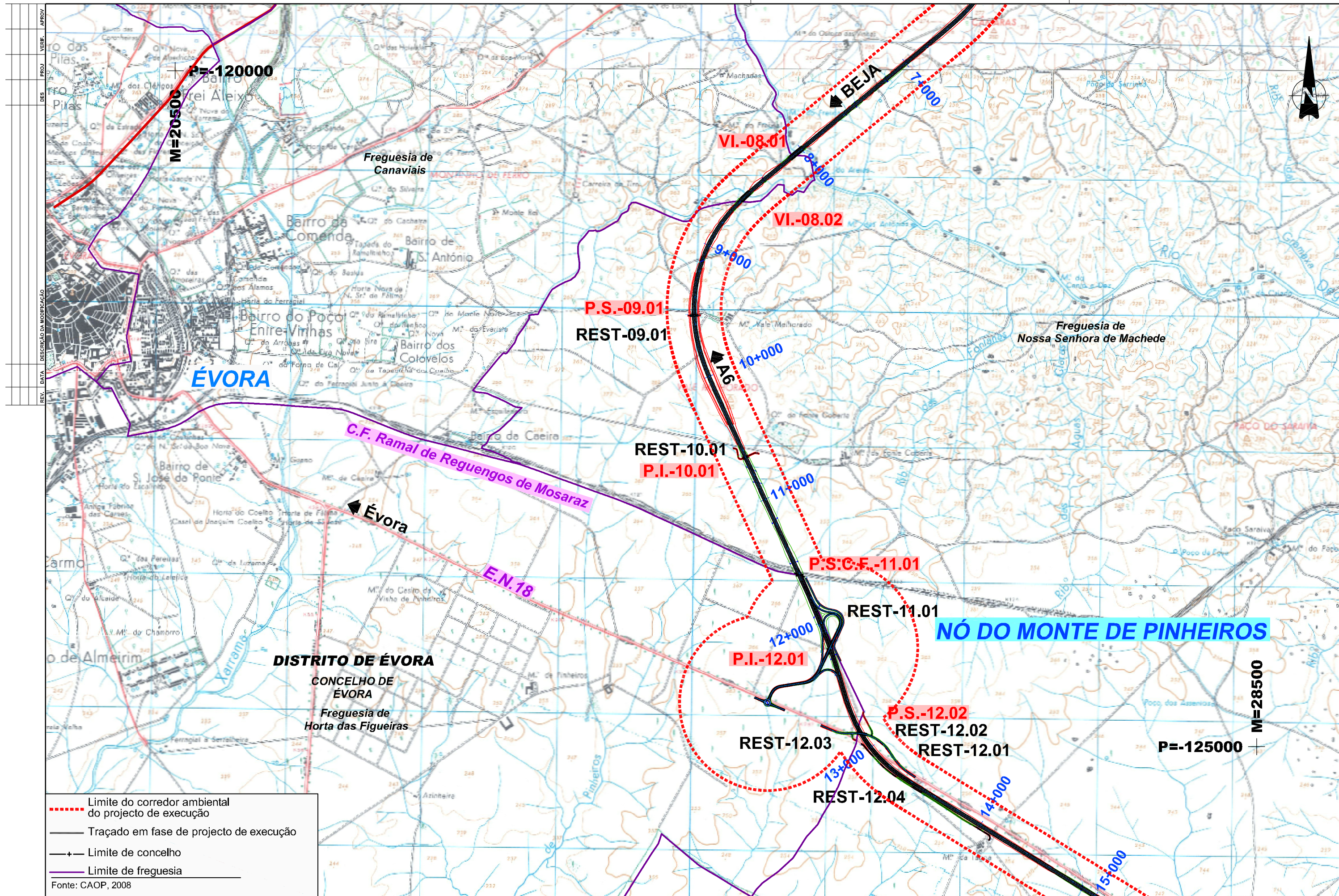
Desenho 882-E-92101-E-A - Enquadramento Geográfico no Âmbito do Projecto sem escala

Desenho 882-E-92102-E-A - Esboço Corográfico escala 1: 25 000

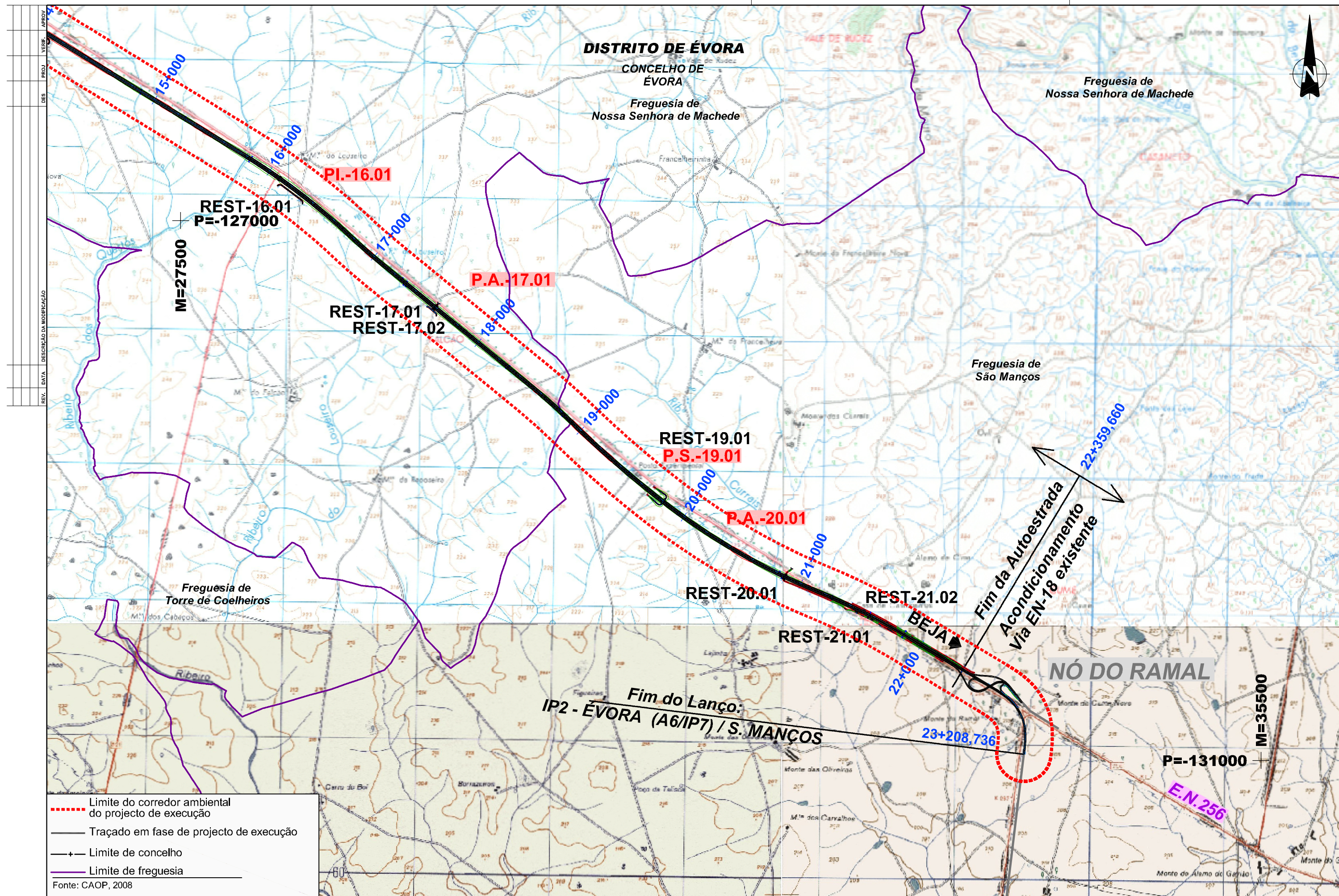
Desenho 882-E-92131-E/- - Síntese Ambiental escala 1: 25 000





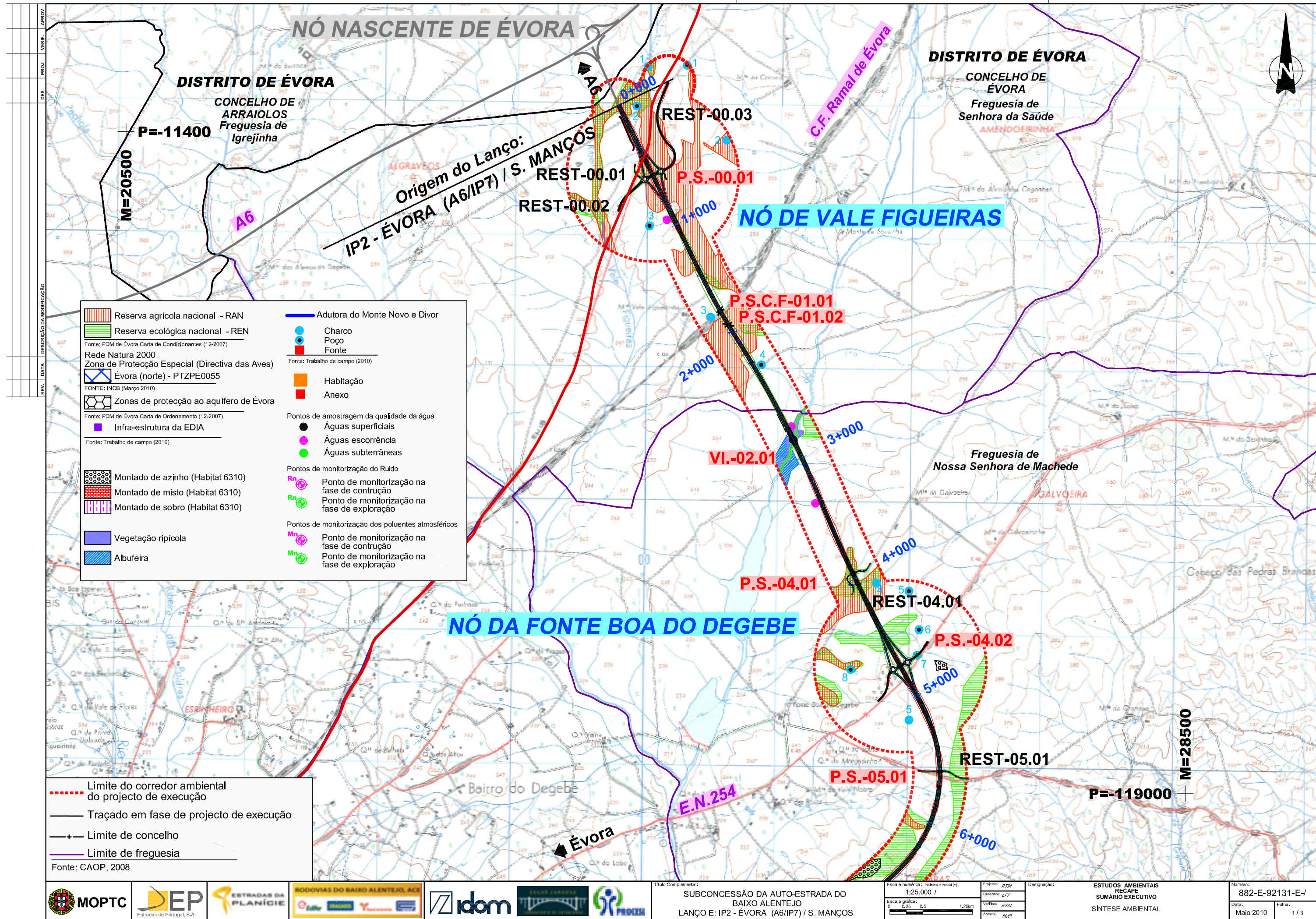


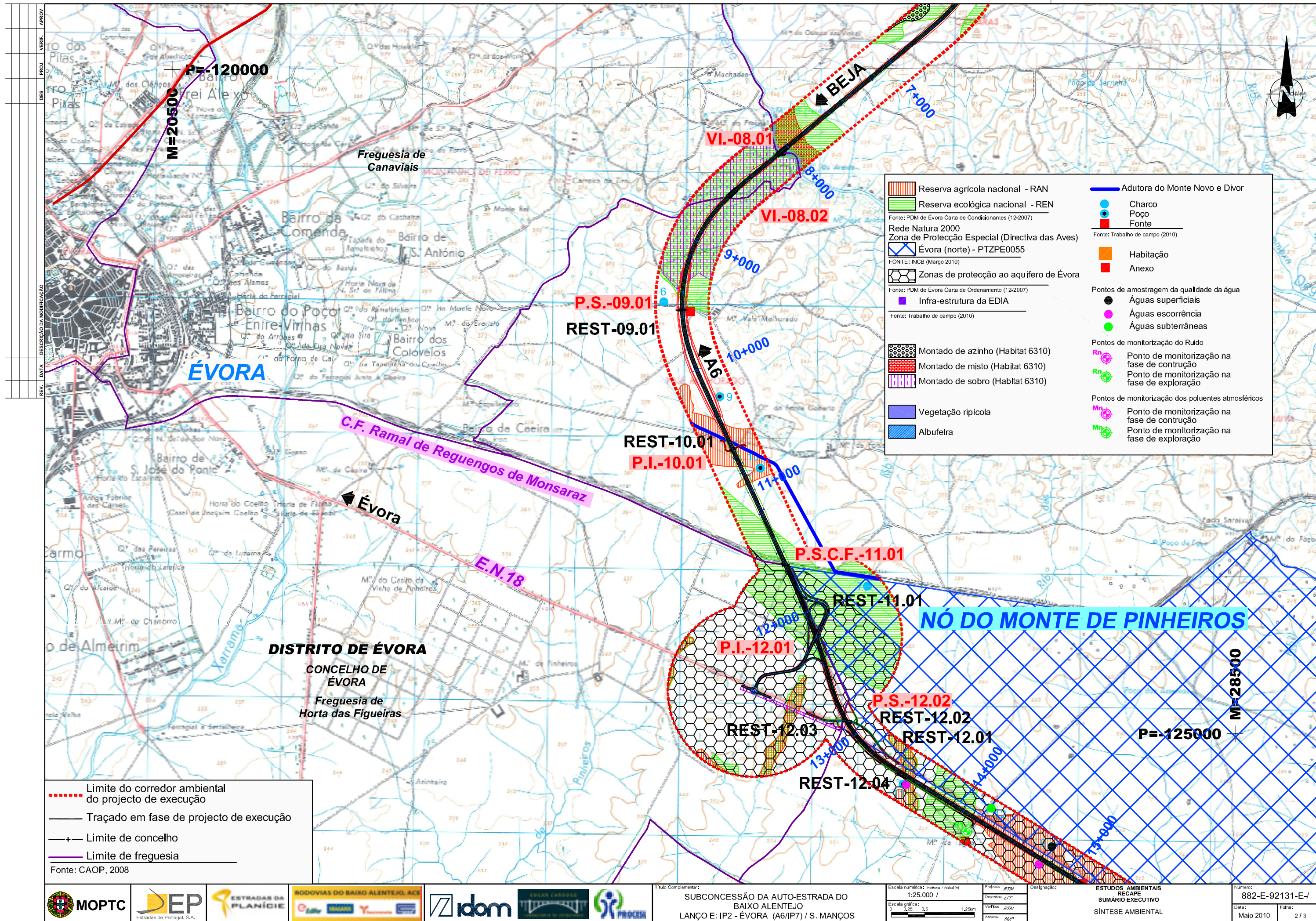
----- Limite do corredor ambiental do projecto de execução
—— Traçado em fase de projecto de execução
——+—— Limite de concelho
—— Limite de freguesia
Fonte: CAOP, 2008



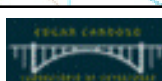
----- Limite do corredor ambiental do projecto de execução
—— Traçado em fase de projecto de execução
—+— Limite de concelho
—— Limite de freguesia
Fonte: CAOP, 2008

Nota: Em desenho de formato diferente de A1, atender à escala gráfica.





----- Limite do corredor ambiental do projecto de execução
— Traçado em fase de projecto de execução
—+— Limite de concelho
— Limite de freguesia
Fonte: CAOP, 2008



Título Complementar:
SUBCONCESSÃO DA AUTO-ESTRADA DO
BAIXO ALENTEJO
LANÇO E: IP2 - ÉVORA (A6/IP7) / S. MANÇOS

Escala numérica: 1:25.000 /
Escala gráfica: 0, 0,25, 0,5, 1,25km

Projecto: RTM
Desenho: LFF
Verificação: RTM
Aprovação: MLP

Designação:
ESTUDOS AMBIENTAIS
RECAPE
SUMÁRIO EXECUTIVO
SÍNTESE AMBIENTAL

Número: 882-E-92131-E-/
Data: Maio 2010
Folha: 2 / 3

Nota: Em desenho de formato diferente de A1, atender à escala gráfica.

