



**MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

HDR
Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL (DIA)

Projecto

“IC27 Entre Alcoutim e Albernoa”

Estudo Prévio

1- Tendo por base o parecer técnico da Comissão de Avaliação (CA) e a proposta da Autoridade de AIA relativo ao procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do projecto “IC27 entre Alcoutim e Albernoa”, que decorreu em fase de estudo prévio, emito declaração de impacte ambiental (DIA) favorável ao seguinte traçado: Sol. Base + Alt. C + Sol. Base + Alt. G + Ligação FG + Alt. F Ligação FH + Alt. H + Alt. I + Alt. H + Sol. Base até ao fim do traçado, condicionada:

- a) À construção de um Nó de ligação à EN 123 e do Nó 1H, na Solução H;
- b) À apresentação dos estudos e elementos, bem como ao cumprimento das condicionantes, medidas de minimização e planos de monitorização em anexo à presente Declaração de Impacte Ambiental;
- c) Ao cumprimento do Decreto-Lei n.º 93/90, de 19 de Março, que aprova o regime da Reserva Ecológica Nacional (REN), na sua redacção actual;
- d) Ao cumprimento do Decreto-Lei n.º 196/89, de 14 de Junho, que aprova o regime jurídico da Reserva Agrícola Nacional (RAN), na sua redacção actual;
- e) À compatibilização com a disciplina respeitante ao ordenamento do território constante dos instrumentos de gestão territorial em vigor, designadamente os Planos Directores Municipais dos concelhos de Alcoutim, Mértola e Beja descritos no Parecer Final da Comissão de Avaliação.



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

2- As medidas de minimização devem ser incluídas no Caderno de Encargos da Obra e nos contratos de adjudicação que venham a ser efectuados pelo proponente, para efeitos de construção do projecto.

II

3- Os aspectos analisados no âmbito da Consulta Pública, foram contemplados no respectivo Relatório e adequadamente incorporadas no Parecer da CA.

4- Os relatórios de monitorização devem dar cumprimento à legislação em vigor, nomeadamente à Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril e devem ser entregues à Autoridade de AIA.

11 de Abril de 2006

O Secretário de Estado do Ambiente

(Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa)

No uso da delegação de competências, despacho n.º 16162/2005
(2.ª série), publicado no Diário da República de 25/07/2005

Anexo: Estudos e Condicionantes, Medidas de Minimização, Planos de Monitorização.



HDR
Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

**MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

Anexo à DIA

Projecto

“IC27 Entre Alcoutim e Albernoa”

Estudo Prévio

I - PROJECTO DE EXECUÇÃO – ESTUDOS E CONDICIONANTES

Deve ter-se em atenção a delimitação das parcelas, para que o traçado definitivo se aproxime o mais possível dos limites destas, de modo a evitar ao máximo o seu seccionamento.

A implantação do Nó 1H, da Alternativa H, deve ser revisto, caso seja possível, nomeadamente o ramo poente, para evitar a sobreposição com uma área de olival.

O traçado da Solução Base ao km 23+750 deve ser revisto de modo a evitar a sobreposição parcial com o limite do perímetro de expansão da Zona Industrial de Mértola.

Na Alt. H deve ser executada uma passagem inferior próximo do km 3+000 de forma a permitir a passagem para o ovil e para a barragem existente. Nesta zona, se possível, o traçado deve ser desviado do ovil.

Deve ser apresentada em RECAPE a delimitação do perímetro das captações de abastecimento público na proximidade do traçado, a ser efectuada a fim de que não sejam afectadas pela maquinaria.

Na fase de construção deve ser prestada atenção na implantação da rede ao nível do solo, de modo a que quando existirem problemas de erosão se evite a formação de pequenas depressões ao nível da base da rede e consequente permeabilidade à passagem dos animais.

Devem ser integrados sistemas de drenagem dimensionados adequadamente para os taludes de aterro e escavação existentes ao longo do traçado capazes de captar e conduzir as águas do escoamento superficial, procurando diminuir as velocidades de escoamento e por conseguinte atenuar o poder erosivo (através da utilização de dissipadores de energia, colocação de pedras de dimensões adequadas e colocadas a jusante das PH's).

Os pilares dos viadutos não devem ser colocados no leito menor do curso de água, nem nas suas margens;

Na Alternativa H as escorrências provenientes da via devem ser tratadas, tendo em conta os usos existentes e não devem ser conduzidas para as albufeiras existentes.

As pH's além de dimensionadas para o período de retorno de 100 anos devem apresentar secção única;

As pH's devem garantir a continuidade da linha de água a montante e a jusante em termos de funcionamento hidráulico e as margens devem ser recuperadas e instalada a vegetação característica da galeria ripícola;



HDR
Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Deve, em fase de elaboração do Projecto de Execução, existir uma articulação forte da equipa responsável com os técnicos do ICN/PNVG.

Deve, em fase de Projecto de Execução ser confirmada a presença do *habitat* Charcos Temporários Mediterrânicos e das espécies que não foi possível confirmar na zona de estudo, sendo que esta abrange a sua área de distribuição. Estas espécies necessitam de amostragens mais exaustivas, durante diferentes épocas do ano, com o fim de abranger todo o ciclo biológico da planta e para que não fiquem dúvidas sobre a sua presença. Sugerem-se como períodos de amostragem para *Narcissus serotinus* L. os meses de Outubro e Novembro; para *Narcissus jonquilla* L., os meses de Fevereiro, Março e Abril; enquanto que as amostragens dirigidas a *Elatine macropoda* Guss. e *Isoetes setaceum* Lam. devendo ser levadas a cabo em Março, Abril, Maio e Junho.

Deve ser apresentada no RECAPE uma cartografia detalhada da vegetação à escala 1:5000, devidamente confirmada no terreno e, para as manchas com valor conservacionista devem ser apresentadas medidas que garantam a sua não afectação significativa.

Deve ser assegurada uma correcta implantação das PH, por forma a manter o escoamento existente, prevenindo a acumulação de água junto aos taludes, de forma a evitar a sua erosão. Desta forma, deve procurar-se que a saída das PH não se situe a uma cota mais elevada do que a linha de água existente, estando munida de dissipadores de energia quando necessário.

A adaptação das pH's para a fauna deve ser efectuada sem comprometer o seu funcionamento hidráulico, devendo ser prevista a diferenciação do leito menor do curso de água;

As PHs adaptadas devem ter uma secção preferencialmente rectangular, com uma dimensão suficientemente grande de modo a construir plataformas ou enrocamentos para permitir a passagem de fauna não aquática pelo túnel, mas também para garantir o fluxo normal de água.

As dimensões das passagens para fauna devem ter em conta o tipo de animais que as podem vir a utilizar. Segundo Pagès e Rivas (1999)¹, o desenho mais frequente apresenta 4 a 5 metros de largura, sendo que aproximadamente 1/3 desta largura é ocupada pela plataforma.

De referir que para a Alternativa G existe actualmente uma passagem para fauna situada na zona de passagem C, na qual devem ser implementadas as medidas correctivas necessárias, nomeadamente a recuperação das plataformas existentes e a instalação de vedações adequadas.

Todas as Passagens Agrícolas Superiores (PAS) e Passagens Agrícolas Inferiores (PAI), devem ser analisadas no sentido da sua possível adaptação para a fauna em geral, para o que será necessário a contemplação das seguintes adaptações:

Pavimento em terra ou outro material que não implique a sua impermeabilização;

Serem ladeadas nas suas entradas com vegetação natural da zona (de forma a reduzir o receio dos animais no atravessamento);

Serem criados e mantidos corredores com vegetação natural da zona, de forma a encaminhar os animais para as passagens.

¹ Pagès, R. & V. Rivas (1999) Manual on preventing and remedying the impact of roads on fauna. Generalitat de Catalunya, Departament de Medi Ambient, Barcelona.



Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

As Passagens Inferiores, Superiores e Hidráulicas (principais e secundárias) e respectiva necessidade de adaptação, que deve ser considerada para passagem de fauna, são apresentadas no quadro abaixo:

Tipo de Passagem	Km	Adaptação
PI	25+490	Não
PS	26+300	Sim
PI	28+960	Sim
PS	29+935	Sim
PI	34+740	Sim
PS	37+770	Não
PI	39+095	Não
PS	41+615	Não
PH principal	28+830	Sim
PH principal	30+000	Sim
PH principal	31+515	Sim
PH principal	33+960	Sim
PH principal	34+340	Sim
PH principal	34+415	Sim
PH principal	34+630	Sim
PH secundária	entre 35 e 35+500	Sim
PH principal	35+765	Sim
PH principal	41+935	Não

A adaptação das PS deve consistir no aumento da largura do tabuleiro para idealmente 18 metros (caso não seja possível do ponto de vista técnico deve ser alterada a PS Tipo IV – caminhos rurais para PS Tipo I – estradas nacionais, a qual tem uma largura de tabuleiro de 11,4m), devendo ser garantida a continuidade de vegetação natural nas franjas laterais (evitando luminosidade do trânsito e constituindo um corredor de vegetação dos dois lados do IC27).

Para adaptação das PI, a vedação deve acompanhar a entrada da passagem (pág. VI-135 do EIA), fazendo um verdadeiro encaminhamento da fauna, com implantação de vegetação (em funil). A passagem deve ter materiais naturais, solo em terra e permitir a passagem a seco. As dimensões a adoptar para as passagens inferiores adaptadas são as referentes às Estradas Municipais (Tipo II). A altura não deve ser inferior a 2,5 metros.

Para adaptação das PH, deve ser construído um passadiço seco no seu interior (zona lateral sobrelevada em todo o comprimento) de forma a permitir a passagem mesmo quando se acumule água. Devem ser colocadas vedações nas entradas para encaminhamento da fauna (estas sugestões são aliás levantadas no EIA). Propõe-se também que sejam alterados os diâmetros das PHs (quer principais quer secundárias) para 3 metros.

Devem ser implementada as passagens para mamíferos nos seguintes troços: Solução Base - entre o km 32+250 e 32+750; Alternativa C - entre os km 1+500 e o 3+000 e os km 3+500 e 4+500. Estas passagens devem ser do tipo PI, adaptadas de acordo com o indicado.

Devem ser implementada passagens para veados para zonas de ocorrência desta espécie na proximidade da Ribeira do Vascão (de acordo com as especificações do EIA – largura de 12 metros



HDR
Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

**MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

e altura de 4 metros –página VI 139). A localização desta passagem deve ser articulada com o PNVG.

No corredor seleccionado devem ser implementadas passagens para anfíbios identificadas no EIA (figuras VI.8.4) como A, B, C e F. Estas passagens devem ser do tipo bidireccional e devem ser instaladas vedações para encaminhamento de anfíbios.

O corredor referido anteriormente deve ser todo vedado com uma malha gradual, de forma a evitar o mais possível, o risco de atropelamento de mamíferos (em particular o Gato-bravo e o Lince-Ibérico).

Relativamente ao troço da Solução Base compreendido entre o km 19+500 e o km 22+000 e entre o km 26+000 e o km 36+000, devem ser adoptadas redes de malha gradual e enterrada no solo com as seguintes características: a malhagem ao nível do solo deve ter dimensões máximas de 5x5cm, a altura da rede deve ser igual ou superior a 2,5 metros. Por outro lado o topo da vedação com uma extensão de cerca de 50 cm de rebordo deve ter uma chapa metálica revirada para o exterior com um ângulo de cerca de 45°.

As vedações devem ser implantadas imediatamente por cima das passagens destinadas ou adaptadas para a fauna (PH's, PI's e PAI's), de forma a conduzi-la directamente para essas passagens.

Em fase de Projecto de Execução devem ser apontados locais para a implantação de escapatórias (saídas direccionais/one way out). Estas consistem na colocação de pequenas portas de abertura de um só sentido, em zonas onde a vedação faça uma inflexão para o exterior da berma e da faixa de rodagem. Permite-se assim que animais que venham porventura a entrar na via de rodagem possam ser restituídos para fora desta, para o seu habitat.

Entre os km 19+000 e 22+000 e entre os km 26+000 e 36+000 da solução base devem ser colocadas rampas de fuga no interior da vedação e junto às bermas da estrada (estruturas em material natural que permitem a saída de animais em caso de passarem a vedação e ficarem encurralados na via). As rampas não devem estar distanciadas entre si mais do que 500m.

No que diz respeito aos pontos de passagem denominadas como C, D, E e F recomenda-se a utilização de passagens mistas que funcionam como passagens hidráulicas e corredores para fauna. Este tipo de estruturas permite o condicionamento da água de um dos lados - favorecendo a passagem de anfíbios – e a manutenção de uma plataforma seca que estimula a sua utilização por parte de répteis, pequenos mamíferos, coelhos, lebres e carnívoros.

Os taludes, aterros e áreas intervencionadas devem ser povoados com flora autóctone da região, nomeadamente utilizando plantas (árvores e arbustos) removidos das áreas destruídas. Estas situações devem ser levantadas na fase de execução e incluídas no plano de obra.

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

A prospecção arqueológica sistemática do corredor seleccionado, deve ser realizada na fase anterior ao Projecto de Execução, para que seja possível adequar o traçado de forma a minimizar efectivamente possíveis afectações no património arqueológico. Deve merecer particular atenção as áreas assinaladas no EIA como de maior potencial arqueológico.

Na Ocorrência patrimonial 12 e 13 (Herdade dos Sapo II e Herdade dos Sapo I) devem ser realizadas sondagens arqueológicas de diagnóstico prévias à definição do traçado que permitam a



HDR
Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

**MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

definição das áreas arqueológicas. Face aos resultados obtidos o traçado deverá ser adaptado através da sua ripagem caso necessário.

Na Ocorrência Patrimonial Ceta devem ser efectuadas sondagens arqueológicas de diagnóstico prévias à definição do traçado, que permitam a definição das áreas arqueológicas. Face aos resultados obtidos o traçado deverá ser adaptado através da sua ripagem caso necessário.

Na Horta das Canas (via romana) devem realizar-se sondagens arqueológicas de caracterização assegurando o princípio da conservação pelo registo de acordo com nº 1 do artº 75 da lei nº 107/01 de 8 de Setembro.

O Plano de Recuperação/Integração Paisagística (PRP) deve contemplar a reabilitação/integração das zonas sujeitas à instalação de estaleiros, depósito de materiais sobrantes, acessos às diferentes frentes de obra e estaleiros; zonas de talvegue, zonas de aterro e escavações, nos nós, nas área de REN, restabelecimentos e de obras de arte. As estruturas verdes de enquadramento devem obedecer a uma concepção de forma a induzir a um impacte positivo na paisagem em questão, traduzindo-se o mesmo num aumento da diversidade biológica e paisagística e da funcionalidade dos ecossistemas presentes;

As espécies arbóreas e arbustivas a utilizar nos Planos de Plantação do PRP devem ser preferencialmente características da região ou seja, a vegetação a utilizar deve estar de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 565/99 de 21 de Dezembro, que regulamenta a introdução de espécies não indígenas da flora e da fauna. Em função das áreas de montado destruídas, devem ser plantadas novas áreas de sobreiros e azinheiras, de acordo com a legislação em vigor.

O PRP deve ter como suporte o levantamento topográfico actual e suficientemente detalhado e abrangente;

O PRP deve ter as medidas específicas de contenção para os diferentes tipos de intervenção ao nível dos depósitos de materiais sobrantes de forma a não comprometer linhas de água, e a não criar taludes insustentáveis, que comprometam a posterior estabilização biológica;

O PRP deve ter medidas específicas para a localização de estaleiros no que se refere à delimitação das zonas a afectar, caminhos de obra localização e plano das zonas de extracção e de depósito de materiais;

O PRP deve contemplar para além das peças desenhadas, memória descritiva e justificativa, Caderno Técnico de Encargos - Condições Técnicas Especiais, medições, mapa de quantidades e orçamentos dos trabalhos a executar. Deverá ainda ser apresentado um cronograma com o faseamento de obra e a calendarização das operações de manutenção/conservação a realizar durante o período de garantia;

Deve ter a localização de ocorrência de processos de demolição/desactivação e remoção de construções presentes no terreno a afectar à obra; restabelecimentos de caminhos rurais, com descrição da constituição do pavimento e sua implantação planimétrica e altimétrica e o processo a adoptar para recuperação das zonas de talvegue;

O PRP deve ter a quantificação preliminar dos trabalhos que devem ser executados após a conclusão das empreitadas, tendo por base a fotografia aérea;

O PRP deve especificar o destino dos materiais sobrantes;



Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

**MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

O PRP que acompanha o Projecto de Execução, deve integrar as medidas de minimização apresentadas nos restantes descritores ambientais.

Na eventualidade do traçado vir a destruir, nalguns pontos, o actual arvoredo marginal à EN122 (principalmente eucaliptos), deve ser estudada a possibilidade de, pelo menos de um dos lados (de preferência o que possua maior valor), seja possível garantir a sua continuidade, desenvolvendo-se o eixo do traçado a partir daí, uma vez que a paisagem e o conforto dos utentes da estrada ficam a ganhar.

Devem ser consideradas as recomendações efectuadas no parecer da Comissão de Avaliação (CA) e os aspectos analisados no âmbito da Consulta Pública, que foram contemplados no respectivo Relatório e adequadamente incorporadas no Parecer da CA.

II - MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO

Estaleiros e Áreas de Trabalho

Os estaleiros da obra, bem como as vias de acesso à obra, devem localizar-se em locais afastados das zonas sensíveis, como sejam as zonas habitadas, as linhas de água, os solos agrícolas protegidos (RAN) ou solos cultivados, em áreas de sobreiros e azinheiras ou outra vegetação arbórea com interesse botânico e paisagístico, em áreas de domínio hídrico (leitões e margens de linhas de água; em zonas que apresentem condições favoráveis à recarga de aquíferos ou noutras área de risco de cheia e infiltração máxima (REN).

Eventuais parques de materiais e depósitos de material vegetal também devem ser localizados fora das áreas referidas anteriormente.

Os estaleiros devem estar preparados para o adequado encaminhamento das águas residuais e pluviais.

No estaleiro deve ser implementado um local para o armazenamento adequado dos diversos tipos de resíduos, enquanto aguardam encaminhamento para posterior valorização/eliminação em instalações licenciadas.

As acções de limpeza das máquinas e o enchimento dos camiões com materiais poluentes devem ocorrer em locais impermeabilizados onde seja possível efectuar a sua recolha e armazenagem.

As áreas de estaleiro devem ser vedadas com barreiras de protecção e devem ser colocadas placas avisadoras das regras de segurança a observar assim como a calendarização das obras.

Deve existir um controlo rigoroso na manutenção e/ou reparação de veículos e máquinas de trabalho, de modo a evitar derrames de óleos e combustíveis no solo, devendo assegurar-se que aquelas operações se realizam em locais apropriados para o efeito, devidamente apetrechados e impermeabilizados, na área do estaleiro.

Deve ser garantida a recolha de substâncias provenientes das operações de manutenção e/ou reparação dos veículos e equipamentos afectos à obra, nomeadamente, dos óleos usados, o seu transporte para destino final adequado.

Deve ser previsto um sistema de drenagem provisório dos efluentes resultantes das actividades das obras para fossas apropriadas.



Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Os estaleiros da obra devem estar dotados de extintores apropriados e verificados.

Após o seu desmantelamento deve-se proceder ao revolvimento das terras ocupadas para respectiva descompactação e arejamento do solo, após a qual deve ser objecto de um estudo de recuperação e integração paisagística.

As áreas de estaleiro e depósito devem ser claramente sinalizados e demarcados com tapumes, evitando sempre a dispersão de materiais, equipamentos e viaturas do corredor de trabalho e daquelas zonas.

Prospecção arqueológica após a desmatção das áreas de estaleiros, áreas de empréstimo, acessos e outras áreas funcionais da obra que não tenham sido prospectadas nesta fase de avaliação.

Desmatção e Movimentação de Terras

As operações de desmatção devem ser correctamente planeadas e realizadas, de forma a evitar a permanência de resíduos no solo e possibilitar a sua valorização e comercialização, sempre que possível, e economicamente viável.

O material proveniente das escavações deve ser utilizado, sempre que possível, no prolongamento dos aterros e na integração paisagística da via, revestindo as áreas a semear e a plantar, devendo as terras vegetais de boa qualidade ser separadas das restantes, tendo em vista a sua posterior utilização.

As terras sem características de utilização devem ser conduzidas a locais de deposição devidamente licenciados para o efeito; a deposição nas pedreiras desactivadas existentes nas proximidades, em areiros abandonados ou na cobertura de aterros sanitários podem constituir soluções a considerar.

A execução dos trabalhos que envolva movimentação de terras deve ser executada fora da época das chuvas.

Acessos e Circulação de veículos

A abertura de acessos à obra deve ser feita de forma a evitar a afectação das margens das linhas de água.

O plano geral de acessos a utilizar na obra, deve privilegiar o uso de caminhos existentes. A definição dos caminhos a usar e/ou criar deve ter em atenção a sensibilidade da região, devendo-se incluir restrições nas áreas afectadas.

Restringir os trajectos a utilizar pelos veículos afectos à obra, evitando o máximo possível o atravessamento de zonas edificadas;

Deve efectuar-se uma selecção criteriosa dos percursos de transporte de material, evitando, sempre que possível, a passagem por zonas habitacionais, zonas com ocupação agrícola significativa ou zonas sensíveis do ponto de vista da conservação.

Na fase de construção, deve assegurar-se que a circulação de veículos e materiais afectos à obra, não impeça a circulação e acessos aos montes agrícolas, habitações e caminhos locais, garantindo sempre todas as actuais ligações.



HDR
Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

A mobilidade e segurança dos animais em pastagens deve ser assegurada, compartimentando as áreas em que se deslocam máquinas e viaturas, para evitar a intromissão mútua e acidentes involuntários. Nesta fase, devem ser previstas as intervenções com alternativas seguras à circulação de pessoas, veículos e animais, estabelecendo as etapas de trabalho que se entenderem suficientes para acautelar a acessibilidade local dos usos do território.

Devem ser tomadas medidas para reduzir a formação de poeiras e lamas nos pavimentos e áreas pedonais, na fase de construção, em especial quando existem habitações nas proximidades, pela aspersão regular dos percursos de obra e pela limpeza e lavagem de rodados na transição para áreas pavimentadas.

Nos percursos em terra batida devem ser mantidas as condições de circulação para pessoas, animais e pequenas viaturas, procedendo-se a reparações ou reposição de materiais espremidos para a berma, sempre que os rodados se tornam profundos ou se verifica acumulação de água ou lamas, de modo a garantir em permanência a circulação e acesso locais.

Deve proceder-se à reposição de vegetação típica da região, através de plantações e sementeiras nos taludes, nos nós e em todas as áreas afectadas pela obra, a constar no projecto de integração paisagística a ser desenvolvido durante a fase de projecto de execução.

No final da obra, deve-se proceder à reconstituição de vedações e compartimentações afectadas durante a construção, assegurar o restabelecimento de ligações aos principais caminhos interrompidos e reintegrar na paisagem as zonas afectadas por estaleiro, circulação e depósitos de materiais.

Resíduos

Deve ser evitada a deposição temporária de resíduos produzidos na obra, assegurando, desde o início da mesma, as metodologias mais indicadas à sua gestão, ou seja, as condições e equipamentos de recolha selectiva, armazenamento, transporte e destino final mais adequado aos diferentes tipos de resíduos.

O volume de terras sem as características necessárias para os referidos fins deve ser conduzido a locais de deposição devidamente licenciados para o efeito; a deposição nas pedreiras desactivadas existentes nas proximidades, em areeiros abandonados ou na cobertura de aterros sanitários poderão constituir soluções a considerar.

Os resíduos de embalagens que não se integrem nos equiparados a RSU, serão da responsabilidade do produtor, que se encarregará da sua recolha selectiva e valorização; no entanto, poderão ser estabelecidos contratos ou acordos voluntários para que os municípios se encarreguem desse encargo.

Devem ser definidas operações de transporte de todo o tipo de resíduos produzidos na área afecta à obra, para os destinos finais adequados à reciclagem, valorização, tratamento ou eliminação, tendo em conta o normativo a que fica sujeito o transporte de resíduos no território nacional.

O transporte e destino final de todos os resíduos produzidos deve ser efectuado por empresas licenciadas para o efeito.

Após o término da fase de construção, deve ser assegurada a remoção de todo o tipo de materiais residuais produzidos na área afecta à obra, evitando que esta seja utilizada por terceiros para a deposição inadequada de resíduos.



Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

**MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Deve ser assegurada a remoção a vazadouro de todos os entulhos de obra, impedindo a sua acumulação ou depósito em áreas marginais.

Os resíduos de construção equiparáveis a resíduos industriais banais (RIB), devido à sua composição, devem ser retirados do circuito normal, assegurando um destino final adequado, consoante a sua natureza; as fracções passíveis de serem recicladas, devem ser remetidas para indústrias recicladoras licenciadas para o efeito.

Os óleos usados provenientes de veículos, maquinaria e equipamento necessário à construção da infra-estrutura, devem ser armazenados em condições apropriadas e recolhidos por empresas licenciadas para o efeito.

Devem ser definidas as operações de armazenagem em locais apropriados e específicos para todos os tipos de resíduos produzidos na área afectada à obra, bem como implementado um parque de armazenagem de resíduos, impermeabilizado e com sistema de drenagem independente em locais de armazenagem de óleos, lubrificantes, solventes, combustíveis, produtos químicos e outros materiais residuais, susceptíveis de serem acidentalmente derramados.

Uma vez que os resíduos equiparados a urbanos, produzidos nas instalações logísticas do empreendimento, serão da responsabilidade dos municípios, devem ser estabelecidos contactos com as Câmaras Municipais de Alcoutim, Mértola e Beja.

Deve proceder-se atempadamente à limpeza da via pública sempre que nela sejam acidentalmente depositados materiais de construção ou elementos residuais da obra.

Recursos Hídricos

Deve ser assegurada a constituição de leitos com margens estabilizadas por vegetação, de modo a garantir um adequado amortecimento e controlo do sistema de drenagem das linhas de água transpostas, assegurando assim uma drenagem eficaz nos aterros e escavações para redução de fenómenos de erosão e conseqüente melhoria na implantação do coberto vegetal.

A intersecção das linhas de água deve ser restabelecidas na totalidade, o mais rapidamente possível, com secções adequadas que permitam a drenagem hídrica.

Deve proceder-se, quando e se necessário, à escarificação ou outra operação mais adequada, dos terrenos nas zonas mais compactadas de forma a que sejam garantidas as condições de infiltração e de recarga dos aquíferos de modo a não diminuir a capacidade de armazenamento que já de si é reduzida.

Após da realização dos trabalhos de execução dos viadutos, deve proceder-se a trabalhos de recuperação do perfil das ribeiras afectadas procurando manter as características das linhas de água relativas à largura, declive e profundidade do leito, bem como a estabilização das margens.

Durante a fase de obra devem ser implementadas medidas que minimizem o arrastamento do material sólido para os cursos de água, com destaque para as albufeiras e represas existentes.

Todas as construções efectuadas em linhas de água, devem ser realizadas no mais curto espaço de tempo, de modo a evitar-se a deposição de materiais nos seus leitos.

A abertura de acessos à obra deve ser feita de forma a evitar a afectação das margens das linhas de água;



HDR
Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

**MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

Os trabalhos de maquinaria devem ser efectuados de modo que seja evitado o derramamento de óleos, combustíveis e lubrificantes nas linhas de água em particular nas que apresentem caudais mais significativos.

Os locais de empréstimo e depósito de materiais não devem ser localizados junto das linhas de água de modo a evitar a afectação da sua qualidade e respectivos usos.

Em caso de acidente, quando se verificar uma descarga acidental de materiais poluentes para o meio aquático ou para o próprio solo, devem ser avisados imediatamente as entidades responsáveis.

As margens das linhas de água devem ser recuperadas e instalada vegetação característica da galeria ripícola existente, tendo em conta a sua estrutura e respectiva diversidade.

Após a conclusão dos trabalhos, deve-se proceder à limpeza das linhas de água de forma a anular a sua obstrução total ou parcial de modo a que a drenagem se efectue de modo adequado.

Caso se verifiquem alterações significativas na produtividade dos poços e captações existentes, devem desenvolver-se acções que garantam a continuidade da disponibilização dos recursos hídricos afectados.

Devem ser estabelecidos programas de limpeza periódicos dos órgãos de drenagem, particularmente nos primeiros anos de exploração da via, sobretudo nas zonas de aterro, de maneira a diminuir os efeitos negativos do eventual assoreamento das passagens hidráulicas.

Solos

Deve ser efectuada a desmatação e limpeza apenas do corredor e secção necessários para a implantação da rodovia, evitando a degradação e alteração de solos em áreas desnecessárias.

Deve ser efectuada a decapagem da terra arável dos solos e seu armazenamento em pargas para posterior reutilização no revestimento dos taludes e dos nós;

Deve ser definido um corredor de trabalho, o mais estreito possível, a fim de evitar danos nos terrenos circundantes à via.

Antes dos trabalhos de movimentação de terras, deve ser feita a decapagem da terra viva que será armazenada em pargas, de altura não superior a 2 m, devendo estas ser revestidas à base de leguminosas e gramíneas, para posterior reutilização na cobertura de taludes.

Deve ser evitado o recurso a áreas virgens para obtenção dos materiais a utilizar na constituição dos aterros.

Planeamento e Gestão do Território

A desmatação e limpeza devem ser restringidas apenas ao corredor e secção necessários para a implantação da estrada, evitando a degradação e alteração de solos em áreas desnecessárias.

Nas interferências com áreas incluídas na REN, recomenda-se a integração dessas áreas através de um correcto revestimento vegetal, com espécies autóctones adequadas à região. O projecto de integração paisagística, em fase de Execução, deve contemplar esta recomendação.

Qualidade do Ar



Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

**MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Deve ser expressamente proibida a queima de resíduos a céu aberto. O planeamento da construção deve ter em conta as épocas de desenvolvimento das diversas culturas exploradas na região, de forma a interferir o menos possível com as suas eficiências de produtividade.

Deve ser delineado e implementado um programa eficaz de aspersão de água, tendo em vista o humedecimento das estradas de terra batida ao longo das faixas de construção e nos locais de obra, principalmente se os trabalhos forem desenvolvidos durante a época seca, com o objectivo de reduzir significativamente a emissão de poeiras. Poderá também ser estudada a hipótese de utilização de um polímero químico ("soil-cement"), que aumenta o grau de agregação das partículas pulverulentas do solo.

Devem ser estabelecidos limites de velocidade de circulação dos veículos em zona de obra, tendo em consideração que as emissões de poeiras aumentam linearmente com a velocidade.

No caso de ser necessária a instalação de centrais betuminosas ou de betão, estas devem ser objecto de processo de licenciamento, providas de dispositivos de redução de emissões de poluentes e localizadas o mais afastado possível de zonas habitadas e cultivadas, tendo em linha de conta os ventos dominantes na dispersão dos poluentes.

O transporte de materiais pulverulento deve ser efectuado em veículos de caixa fechada ou com cobertura, de forma a evitar ou reduzir as emissões de material particulado ao longo do seu trajecto.

Deve ser efectuada uma inspecção regular das condições de funcionamento dos equipamentos, de forma a minimizar as emissões decorrentes da sua operação.

Deve efectuar-se uma selecção criteriosa dos percursos de transporte de material, evitando, sempre que possível, a passagem por zonas habitacionais ou com ocupação agrícola significativa.

Caso se verifiquem elevadas emissões de poeiras resultantes dos trabalhos de construção, preconiza-se a aspersão com água nos trajectos seleccionados para o respectivo transporte.

O equipamento de perfuração a utilizar, sempre que se recorra a explosivos, deve estar equipado com sistema de captação de poeiras.

Deve efectuar-se o endentamento com captação e drenagem de eventuais exurgências de água, após uma eventual intersecção do nível freático, dado que os aquíferos do tipo fissural se desenvolvem em função do grau de fracturação.

Fauna e Flora

As acções de terraplenagem devem ser limitadas a determinados períodos do ano, de Julho a Dezembro, de forma a salvaguardar a flora e a fauna.

Devido à proximidade das áreas de nidificação/abrigo de espécies como Águia de Bonelli, Abetarda, Tartaranhão-caçador, Cegonha-preta, Bufo-real e quirópteros, as frentes de obra devem evitar os respectivos períodos de reprodução.

A planificação da obra deve ser feita de modo a não serem afectados habitats de grande interesse conservacionista (como montados, charcos temporários, galerias ripícolas) previamente identificados ou que se venham a identificar, posteriormente.



Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Deve ser delimitada com rigor a área expropriada, de modo a evitar o pisoteio e a destruição desnecessária do coberto vegetal e do solo.

Devem ser realizadas sessões de sensibilização ambiental direccionadas à equipa envolvida na construção.

Deve ser feito o acompanhamento sistemático por técnicos competentes da frente da obra, durante as fases de desmatção e terraplenagem da camada superficial do terreno, de forma a obstar à degradação ou destruição de elementos importantes do património natural e da conservação da natureza, bem como detectar outros que venham eventualmente a aparecer.

Nas operações de limpeza, de desmatção e de decapagem dos terrenos, deve existir uma correcta planificação dos trabalhos a efectuar, das terras a movimentar e do destino a dar aos materiais retirados, a fim de reduzir a superfície alterada.

Deve proceder-se à utilização apenas dos locais previamente seleccionados para depósitos temporários de terras, de forma a evitar o incremento da destruição dos habitats existentes. Sugere-se a escolha de zonas degradadas com baixa riqueza florística, como sejam as pedreiras, estaleiros de outras obras e terrenos de parques industriais não ocupados.

Os trabalhos de terraplenagem devem obedecer a um plano prévio. Nesse plano devem ser tidas em conta as árvores de interesse botânico e/ou cénico ou de grandes dimensões que podem ser poupadas, e que devem ser por isso devidamente assinaladas.

Deve ser evitada a destruição de azinheiras, alfarrobeiras e em geral árvores autóctones, ainda que de dimensões reduzidas.

Deve proceder-se a regas nos troços em construção, de forma a reduzir as poeiras e minimizar os efeitos sobre a vegetação.

As acções de terraplanagem devem ser limitadas a determinados períodos do ano, o que permite defender a vegetação no período de floração e produção de semente, considerando-se como período mais aconselhável de Setembro a Novembro, intermédio de Maio a Agosto e desaconselhável de Dezembro a Abril.

Deve ser efectuado o povoamento dos taludes e das áreas intervencionadas com flora autóctone da região, nomeadamente utilizando plantas das etapas sucessionais das comunidades climáticas.

Sempre que possível, deve ser efectuada a transplantação de árvores e de arbustos removidos das áreas destruídas, com o intuito de evitar a perda de diversidade genética.

As acções de terraplanagem devem ser limitadas a determinados períodos do ano - O fim do Verão e o Outono devem ser as alturas mais aconselháveis para a execução da maioria das obras, já que permitem defender a maior parte da fauna ameaçada no período de acasalamento e/ou nidificação com o mínimo de perturbação para as comunidades de aves invernantes. Em todo o caso, deve evitar-se, sempre que possível, intervencionar os habitats classificados durante a época de reprodução que, para a maioria das espécies, decorre de Fevereiro a Agosto.

Propõe-se a naturalização das PH's com a aplicação de vegetação para o encaminhamento da linha de água e a colocação de substrato natural sob a plataforma existente, de modo a proporcionar a passagem de mamíferos, como por exemplo o Gato-bravo.

Património



Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Deve ser preconizada a vedação durante a execução da empreitada, a fim de evitar a passagem de pessoal e maquinaria afecta à obra, dos seguintes elementos patrimoniais:

- Monte Agrícola (n.º 8);
- Monte Milhouro (n.º 20);
- Monte Trafeira (n.º 24);
- Nora e Tanque (n.º 26).

Deve ser efectuada a prospecção arqueológica após a desmatção das áreas de estaleiros, áreas de empréstimo, acessos e outras áreas funcionais da obra que não tenham sido prospectadas nesta fase de avaliação.

Deve ser efectuada o acompanhamento arqueológico integral da obra nomeadamente das acções mobilizadoras do solo e escavação do subsolo. Este acompanhamento arqueológico deve ser efectuada por um arqueólogo, por frente de trabalho, quando as acções inerentes à implementação do projecto não sejam sequenciais mas sim simultâneas.

Paisagem

Toda a vegetação arbustiva e arbórea existente nas áreas não atingidas por movimentos de terras deve ser convenientemente protegida.

As operações de desmatção devem ser restringidas às áreas estritamente necessárias, evitando o abate de espécies não afectadas directamente.

Deve ser implementado o perfil em forma de "Pescoço de Cavalo", incluindo o boleamento das cristas dos taludes, pois constituem uma opção que se enquadra nas formas naturais do terreno.

Deve efectuar-se a reposição da vegetação autóctone de todas as áreas afectadas, por plantação ou sementeira, logo que possível, sem prejuízo de introdução de outras espécies tradicionais e de elevado valor ecológico e paisagístico, já reconhecidas na área do Parque Natural.

Sócio Economia

Deve proceder-se à correcta sinalização dos locais afectados pela obra, para evitar dificuldades de circulação e minimização de risco inerentes ao trânsito de viaturas da obra no meio social;

Deve proceder-se à colocação de sinalização de alerta e de vedações nas situações de risco (p. ex. fossos, escavações, entre outros);

Deve ser elaborado e respeitado um plano de circulação para os veículos afectos à obra, visando minimizar a interferência com áreas urbanas, de lazer e de culto das populações e para o qual devem ser consultadas as Autarquias e outras entidades oficiais competentes;

Deve ser montado um sistema de encaminhamento e resposta de queixas e reclamações, de modo a permitir aferir o grau de incomodidade percebido pela população residente e equacionar a necessidade de implementação de novas medidas;

A "afecção de serviços" (luz, água, gás) deve ser comunicada à população com devida antecedência e com informação (período e duração da afecção, etc.) que permita aos utentes aumentar a percepção de controle e gerir a situação de incomodidade no seu quotidiano;



HDRM
Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

A realização de determinadas actividades de obra geradoras de grande desconforto (por exemplo utilização de explosivos) deve ser comunicada à população com a devida antecedência e com informação (período e duração da afectação, etc.) que permita aos utentes aumentar a percepção de controle e gerir a situação de incomodidade no seu quotidiano;

Devem ser reparados, atempadamente, os danos, verificados em decorrência das actividades associadas à obra, em habitações e outras edificações (trata-se, normalmente, de danos devido a vibrações e deslocações de terrenos);

Deve ser evitada a deposição de lixos e entulhos na proximidade de áreas urbanas, de lazer e de culto para as populações;

Antes da entrada em funcionamento da estrada, devem estar adequadamente restabelecidas as ligações interceptadas, minimizando o efeito barreira e o transtorno causado aos utentes das mesmas;

Antes da entrada em funcionamento da estrada, devem estar recuperados os acessos temporários, bem como estradas e caminhos danificados em decorrência das obras.

Todas as infra-estruturas afectadas, devem ser repostas em especial as vias existentes que podem não suportar a circulação dos veículos pesados afectos à obra.

Desmonte com Recurso a Explosivos

Quanto à utilização de explosivos, na eventualidade do desmonte poder afectar terceiros, deve proceder-se a uma cuidadosa limpeza de pedras soltas na área de influência da zona de choque provocada.

Complementarmente, a referida área deve ser coberta com pneus velhos, por exemplo, ou rede de capoeira pois constituem meios eficazes de protecção para prevenir a ocorrência de "fly-rocks".

Deve ser dado cumprimento às normas de segurança relativas ao uso e armazenagem de explosivos.

III- PLANOS DE MONITORIZAÇÃO

Recursos Hídricos

Antes da Fase de Construção

Deve ser efectuado um diagnóstico da situação actual atendendo à localização das linhas de água existentes, que deve ocorrer antes da fase de construção e que deve incidir nos seguintes aspectos:

- Qualidade da Água (com realização de uma campanha de amostragem);
- Condições técnicas de operacionalidade para cada captação a efectuar;
- Definição da formação aquífera (se possível);
- Características hidrogeológicas da formação aquífera (se possível na envolvente);
- Profundidade da captação;
- Utilizações da água;
- Tipo de solos.

Fase de Construção



HDRM
Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

**MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

Devem ser descritas as principais ocorrências a nível superficial com a inserção da via em aterro e/ou escavação na envolvente da área a ser intervencionada.

Deve ser analisada a qualidade da água nas proximidades da nova via (devido às escorrências da estrada contendo poluentes originados pelo tráfego automóvel). Tal facto justifica-se devido à possibilidade de contaminação da água, durante a fase de construção, no caso de ocorrerem acidentes que envolvam descargas e derrames de óleos, lubrificantes e produtos betuminosos na área afectada à obra que se reflectam na fase de exploração através das escorrências provenientes da plataforma rodoviária.

Fase de Exploração

Locais de Amostragem

De acordo com a análise ao projecto rodoviário e com base no que foi anteriormente exposto, refere-se a totalidade dos locais que devem ser alvo de monitorização, são:

- Ribeira de Vascão:
próximo do km 6+200 – Solução Base;
- Ribeira de Carreiras:
próximo do km 4+750 – Alternativa C;
- Ribeira de Oeiras:
próximo do km 25+100 – Solução Base;
- Ribeira de Cobres:
próximo do km 11+550 – Alternativa H.

Parâmetros a Monitorizar

Os parâmetros ao nível da qualidade da água devem ser os seguintes:

pH;
Temperatura;
Hidrocarbonetos dissolvidos ou emulsionados;
Metais Pesados (Cádmio, Chumbo, Crómio, Níquel, Cobre; Mercúrio e Zinco nas fracções total).
Antraceno;
Naftaleno.

Relativamente aos metais pesados estes devem ser objecto de monitorização trimestral no período anterior à fase de construção, durante a obra e imediatamente após o início de exploração do empreendimento, de forma a justificar adequadamente a correlação das concentrações destes compostos com o empreendimento em causa.

Os parâmetros antraceno e naftaleno devem ser monitorizados uma vez que são substâncias associadas ao transporte rodoviário (motores a gasolina e gasóleo) e para as quais foram definidos Planos de Redução de Poluição, através da Portaria n.º 50/2005, de 20 de Janeiro, dado tratarem-se de substâncias classificadas como perigosas para os meios aquáticos, de acordo com a Directiva 76/464/CEE, de 4 de Maio de 1976.

Considera-se ainda que também deverá ser efectuada a monitorização da qualidade da água subterrânea nas captações de abastecimento público na proximidade do traçado.



Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

**MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

Os resultados da avaliação destes parâmetros serão comparados com os valores estabelecidos pelo decreto-lei n.º 236/98, de 1 de Agosto, sendo necessária a colheita da amostra ser acompanhada pela medição do caudal associado.

Deve ser efectuada uma campanha de amostragem, antes da fase de construção (aproximadamente um mês antes do início da obra), para que se possa realizar uma caracterização da situação de referência.

Considera-se que este plano deve ser detalhado em fase de projecto de execução. Este plano poderá ser revisto na sequência, quer dos resultados da monitorização, quer de estudos a desenvolver, bem como de legislação específica nesta área que imponham novas metodologias e critérios.

O Relatório Técnico deve ser entregue à Autoridade de AIA.

Ambiente Sonoro

O plano de monitorização do ruído deve ser efectuada com base nas especificações técnicas indicadas pelo Instituto do Ambiente (www.iamambiente.pt).

O plano deve contemplar campanhas de medição antes da fase de construção e durante a fase de exploração nos locais indicados pelo EIA.

Com o início da fase de construção, deve ser elaborado um relatório dando conta dos níveis sonoros devido à actividade de construção (fontes fixas e móveis), que definirá, conjuntamente com cronograma da obra, a periodicidade das restantes campanhas e respectivos relatórios até ao fim da construção, em princípio, com periodicidade trimestral.

Para o ano antes do início da fase de exploração deve ser elaborado um relatório dando conta dos níveis sonoros existentes nas situações analisadas e referidas no EIA.

Com o início da fase de exploração, deve ser elaborado um relatório dando conta dos níveis sonoros nas situações caracterizadas antes do início da fase de exploração, que definirá, conjuntamente com as perspectivas de tráfego, a periodicidade das restantes campanhas e respectivos relatórios, em princípio de 3 em 3 anos.

O primeiro relatório após o início da fase de exploração servirá também para verificação da necessidade de medidas de minimização, as quais devem ser definidas em relatório específico.


Este relatório deve dar cumprimento ao disposto na Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, e ainda prever a realização de campanhas, sempre que se verifiquem alterações significativas dos factores que determinam a emissão e propagação de ruído, nomeadamente, aumentos do volume de tráfego, ou de percentagem de veículos pesados, de velocidade, alteração do tipo de pavimento, et., ou reclamações;

Fauna e Flora

Face ao elevado interesse ecológico da área e à previsão de impactes significativos, considera-se essencial a realização de um Plano de Monitorização, que deve ser apresentado em fase de Projecto de Execução / RECAPE, de forma pormenorizada, nomeadamente em termos de metodologias, técnicas e períodos de trabalho (explicitando segundo as fases de pré-construção, construção e exploração).

Este Plano deve contemplar os seguintes itens, em todo o traçado seleccionado:




Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

**MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente**

monitorização da fauna;
monitorização específica do Gato-bravo;
monitorização da avifauna;
monitorização de atropelamentos;
monitorização das passagens (p.e. utilização de câmaras fotográficas);
monitorização da rede de vedação;
monitorização da flora e habitats;
monitorização da recuperação paisagística;
monitorização da ictiofauna.

Os resultados das monitorizações podem sugerir alteração nas medidas de minimização.

A monitorização específica do Gato-bravo deve ser iniciada previamente à fase de construção, deve prever a captura e o seguimento por telemetria de um número de gatos considerado suficiente e devem incidir no troço onde são desenvolvidas as medidas de minimização específicas para a espécie. Esta monitorização deve ser efectuada em colaboração com o ICN/PNVG, independentemente de os relatórios serem entregues à Autoridade de AIA.

Recomenda-se que a monitorização seja efectuada por entidades que já desenvolveram trabalhos com este felídeo, na área.

A vedação deve ser alvo de manutenção a longo prazo, de forma a permitir a eficácia da barreira e minimização da mortalidade.

Entre outros aspectos, deve ser avaliado o efeito das medidas de minimização na diminuição do impacte por atropelamento.