



A.

MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Gabinete da Ministra do Ambiente e do Ordenamento do Território

DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Identificação			
Designação do Projecto:	A1 – Sublanço Carvalhos/Santo Ovídio, Alargamento e Beneficiação para 2x3 Vias		
Tipologia de Projectos:	Anexo II, n.º 13	Fase em que se encontra o Projecto:	Projecto de Execução
Localização:	Concelho de Vila Nova de Gaia, freguesias de Mafamude, Pedroso e Vilar de Andorinho		
Proponente:	BRISA – Auto-Estradas de Portugal, SA		
Entidade licenciadora:	InIR – Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias, IP		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente	Data: 2 de Novembro de 2009	

Decisão	Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Favorável Condicionada
---------	--

Condicionantes:	<p>1) Estaleiro e outras infra-estruturas de apoio à obra</p> <p>1.1) A localização do estaleiro e de outras infra-estruturas de apoio à obra (parques de material, centrais de britagem, de betuminoso, áreas de depósito temporário, etc.) deverão ser criteriosamente escolhidas tendo em atenção as condicionantes definidas no Desenho N7.A-180-00-12, e deverão ser previamente aprovadas pela entidade licenciadora.</p> <p>1.2) A localização do estaleiro e dessas infra-estruturas de apoio à obra deverá ser interdita em áreas:</p> <ul style="list-style-type: none">• Urbanas;• Sujeitas a regime de protecção e, consequentemente, com condicionamentos de uso, nomeadamente Reserva Agrícola Nacional (RAN), Reserva Ecológica Nacional (REN), Domínio Público Hídrico (DPH) ou que constituam leitos de cheia;• Definidas como perímetros de protecção de captações ou zonas de protecção de águas subterrâneas;• Com estatuto de protecção no âmbito da conservação da natureza, ou onde possam ser afectadas espécies de flora e de fauna protegidas por lei, nomeadamente sobreiros e/ou azinheiras;• Definidas como áreas de protecção do património cultural;• Com ocupação agrícola;• Que constituam locais sensíveis do ponto de vista geológico ou paisagístico. <p>1.3) O estaleiro deverá ser vedado e os seus acessos devidamente sinalizados, para além de ser dotado de condições técnicas adequadas para o armazenamento dos diversos tipos de resíduos, enquanto aguardam encaminhamento para armazenamento temporário, tratamento ou eliminação em operadores devidamente licenciados/autorizados para o efeito.</p> <p>1.4) Todas as operações a realizar no estaleiro que envolvam o manuseamento de óleos, lubrificantes ou outras substâncias passíveis de provocar a contaminação das águas superficiais ou subterrâneas e dos solos, deverão ser realizadas em locais especialmente adaptados para o efeito, na salvaguarda dos valores ambientais e da saúde humana e em conformidade com as especificações técnicas da BRISA, SA.</p>
-----------------	---



A.

MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Gabinete da Ministra do Ambiente e do Ordenamento do Território

Deste modo, o estaleiro deverá comportar uma área própria para armazenamento de líquidos e resíduos líquidos, devendo os depósitos respectivos ser dotados de bacias de retenção com capacidade adequada.

1.5) A saída de veículos das zonas de estaleiros e das frentes de obra para a via pública pavimentada deverá ser feita de forma a evitar a sua afectação por arrastamento de terras e lamas pelos rodados dos veículos, devendo, sempre que possível, ser instalados dispositivos de lavagem dos rodados e adoptados procedimentos adequados para a utilização e manutenção desses dispositivos.

1.6) Após a desocupação dos locais afectos ao estaleiro e a outras infra-estruturas de apoio à obra, no caso de áreas não infra-estruturadas, deverá proceder-se à recuperação para o seu estado anterior, se necessário com recurso a medidas de descompactação e arejamento dos solos e/ou cobertura com terra vegetal e plantação de espécies adaptadas às condições edafo-climáticas prevalentes na região.

2) Acessos

2.1) Efectuar um Plano de Acessos utilizando como princípios na sua definição a necessidade de privilegiar o uso de caminhos já existentes, bem como, no caso de abertura de novos acessos, a necessidade de reduzir ao mínimo a largura da via, a dimensão dos taludes, o corte de vegetação e as movimentações de terras.

2.2) Os caminhos preferenciais de circulação das máquinas e equipamentos afectos à obra deverão evitar, sempre que possível, a passagem no interior dos aglomerados populacionais e junto a receptores sensíveis (por exemplo, instalações de prestação de cuidados de saúde e escolas), devendo nesses casos ser adoptadas velocidades moderadas compatíveis com esses usos.

2.3) O Plano deverá assegurar o correcto cumprimento das normas de segurança e sinalização de obras na via pública, tendo em consideração a segurança e a minimização das perturbações na actividade das populações.

2.4) O Plano deverá estabelecer os procedimentos que assegurem a desobstrução e as boas condições dos caminhos ou acessos nas imediações da obra, possibilitando a sua normal utilização por parte da população local, bem como a sua limpeza regular.

2.5) O Plano deverá definir os necessários desvios de tráfego a realizar, bem como os procedimentos que garantam a submissão prévia dos planos de alteração à entidade competente, para autorização.

2.6) O Plano deverá estabelecer os procedimentos que garantam a desactivação dos eventuais acessos abertos que não tenham utilidade posterior, bem como a recuperação das áreas afectadas.

2.7) O Plano deverá assegurar que todas as vias locais utilizadas serão recuperadas e repostas em condições adequadas à circulação, após a conclusão da obra.

3) Ambiente sonoro

3.1) Adoptar e executar soluções de reforço do isolamento sonoro das fachadas para os seguintes receptores:

- Receptores até ao nível do 2º piso, nas seguintes localizações:

- km 294+325;
- km 294+750;
- km 295+925;
- km 296+025.

- Receptores a nível superior ao 2º piso, nas seguintes situações:

- Situação S1 – km 292+325 (3.º Piso e 4.º Piso);
- Situação S8 – km 295+250 (3.º Piso a 8.º Piso);
- Situação S8 – km 296+550 (3.º Piso);
- Situação S11 – km 296+800 (4.º Piso e 5.º Piso);
- Situação S11 – km 296+850 (3.º Piso a 5º Piso).



P.

MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Gabinete da Ministra do Ambiente e do Ordenamento do Território

4) Gestão de resíduos

4.1) Elaborar o Plano de Prevenção e Gestão de resíduos de construção e demolição (RCD), em consonância com os princípios da responsabilidade pela gestão e da regulação da gestão de resíduos, consignados na legislação em vigor, atendendo ainda aos seguintes aspectos principais:

- As metodologias e práticas que minimizem a produção e perigosidade dos RCD e que maximizem a sua valorização;
- Os métodos a utilizar que facilitem a aplicação dos princípios da prevenção e redução e da hierarquização das operações de gestão de resíduos;
- A definição das condições técnicas adequadas para as operações de recolha, triagem, armazenagem e transporte dos resíduos, em salvaguarda dos valores ambientais e da saúde;
- A definição dos procedimentos que assegurem o encaminhamento dos resíduos para destino final adequado.

4.2) O Plano deverá atender, em especial, à gestão dos resíduos perigosos e dos fluxos específicos de resíduos.

4.3) Os solos e rochas não contaminados provenientes de operações de escavação, deverão, sempre que tecnicamente adequado, ser reutilizados na obra (ou em outra desde que sujeita a licenciamento ou comunicação prévia). Os eventuais quantitativos sobranes que não possam ser reutilizados, constituem resíduos, e deverão ser encaminhados para destino final adequado.

4.4) Os resíduos originados nas frentes de obra deverão ser colocados em contentores apropriados, de modo a poderem ser removidos para o estaleiro em condições adequadas.

4.5) O Plano deverá ainda contemplar os requisitos e os procedimentos que assegurem a correcta gestão dos resíduos gerados na fase de exploração, atendendo às vertentes anteriormente mencionadas.

5) Plano de Emergência Ambiental

5.1) Elaborar um Plano de Emergência Ambiental visando estabelecer as formas de prevenção e de actuação em caso de situação de emergência ambiental, contemplando, pelo menos, os casos de contaminação devido a derrames de óleos, lubrificantes, combustíveis ou outras substâncias poluentes e de incêndio, quer na fase de construção quer na fase de exploração.

5.2) O Plano deverá definir a organização, responsabilidades e atribuição de funções, estabelecer as medidas a tomar em caso de acidente e definir o tipo de coordenação com serviços/entidades internos e externos.

5.3) O Plano deverá ainda identificar todas as operações da obra que envolvam potenciais riscos de acidente e as medidas de segurança a adoptar, incluindo, a respectiva sinalização e, se necessário, a obrigação de vedação dos locais, de modo a evitar a presença de pessoas não afectas à obra e assegurar a protecção da população.

6) Articulação com a Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia

6.1) Equacionar com a Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia a definição das soluções a adoptar que dêem resposta adequada às propostas emanadas daquele município durante a consulta pública (ver parecer da Câmara Municipal incluído no Relatório da Consulta Pública), e que se sintetizam no quadro seguinte:

Locais	Propostas
Passagens Inferiores (PI)	Todos os arruamentos intersectados ou alterados deverão ser restabelecidos com um perfil transversal tipo de 1,5+7,0+1,5 e uma altura útil mínima de 5,0 m.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Gabinete da Ministra do Ambiente e do Ordenamento do Território

	Rua da Quinta Amarela – Muro M3?	O muro deverá garantir um perfil de arruamento de 1,5+6,0+1,5, sendo possível vir a considerar a não existência de passeio do lado do muro.
	Restabelecimento 1A	Deverá ser garantido um perfil de 6,0 m para a faixa de rodagem, devendo ser dotado de passeio de pelo menos um dos lados para salvaguardar o percurso pedonal, face à existência da escola e igreja nos limites do arruamento.
	Lavadouro e respectiva mina	Salvaguardar o abastecimento de água àquelas estruturas, com traçado Poente/Nascente, proveniente da serra de Canelas, bem como a preservação do óculo existente junto à PI 437, lado Sul/Nascente da Rua Venda de Baixo.
	Furo/Poço de abastecimento público	Repor aquela infra-estrutura localizada no arruamento a Poente da A1 ao km 293+400.
	Unidades industriais Sunviauto e Irmãos Vieira	Garantir a compatibilidade do projecto com a acessibilidade àquelas duas unidades industriais.
	Restabelecimento 4	Contemplar a execução da rotunda e respectiva ligação entre a Rua da Serpente e a Rua Capitão Salgueiro Maia, garantindo um perfil de 1,5+7,0+1,5.
	Restabelecimento 4A	Relativamente ao caminho paralelo, contemplar a Solução B, dando continuidade ao arruamento já existente.
	Rua de Laborim – Muro M17?	Garantir que irá ser mantido o perfil actualmente existente 0,9+6,5+1,5.

Elementos a entregar previamente ao licenciamento	Realização de um estudo, para aprovação pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte, que demonstre a possibilidade de articulação do projecto com os objectivos preconizados nos Planos e Programas de Melhoria de Qualidade do Ar (PPAr).
--	---

Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto:

A) Medidas de Minimização

Fase Prévia à Construção

A1) Elaborar um Relatório detalhado com a identificação de todas as situações e com indicação das medidas específicas a adoptar para cada uma delas, a apresentar à CCDR-N para validação, antes do início das obras, demonstrativo de que o processo indemnizatório não foi indutor de condições de exclusão social e que irá permitir condições dignas de habitação e vivência, no caso particular da afectação directa (demolição) da habitação ao km 259+300, mas também no que respeita à ocupação de áreas agrícolas, nos casos em que estiverem associadas a uma agricultura que complementa o rendimento das pessoas que as exploram.

A2) Elaborar um Relatório com a identificação dos edifícios susceptíveis de sofrer danos directa ou indirectamente relacionados com a obra, procedendo a uma vistoria prévia, com adequado registo fotográfico e localização em planta, para sustentar uma consequente monitorização eficaz e regular dos edifícios, para além de servir de referência face a eventuais reclamações.

A3) Definir um dispositivo a estabelecer para o atendimento de reclamações, sugestões e pedidos de informação sobre o projecto, o qual deverá estar operacional antes do início da obra e prolongar-se até ao final da mesma.

A4) Dotar esse dispositivo das condições que garantam a divulgação atempada, junto da população, dos locais a intervir e da respectiva calendarização dos trabalhos, em particular dos caminhos alternativos e desvios provisórios a estabelecer em função das intervenções nas passagens inferiores (PI), bem como da eventual afectação de serviços, com a devida antecedência e com a informação necessária (período e duração da afectação).

A5) Disponibilizar à Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia e às juntas de freguesia de Mafamude, Pedroso e Vilar de Andorinho informação sobre o projecto e sua localização, intervenções previstas, em particular sobre os caminhos



P.

MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Gabinete da Ministra do Ambiente e do Ordenamento do Território

alternativos e desvios provisórios a estabelecer em função das intervenções nas passagens inferiores (PI), duração dos trabalhos e calendarização prevista para a sua execução.

A6) Colocar sinalização temporária adequada, indicando todas as restrições e cuidados a observar pelos condutores que circulam no sublanço Carvalhos/Santo Ovídio, designadamente no que se refere a velocidades máximas permitidas e vias de circulação a utilizar.

A7) Efectuar acções de formação e sensibilização ambiental dirigidas às equipas da empreitada, no sentido de melhorar o conhecimento sobre os impactes ambientais do projecto e otimizar a relação entre o desempenho dos trabalhadores afectos à obra e os impactes resultantes da sua actividade. As acções de formação e sensibilização deverão englobar, pelo menos, os seguintes temas:

- Conhecimento, protecção e preservação dos valores ambientais e sociais existentes, bem como das áreas envolventes e respectivos usos;
- Impactes ambientais associados às principais actividades a desenvolver na obra e respectivas boas práticas ambientais a adoptar;
- Regras e procedimentos a assegurar na gestão dos resíduos da obra;
- Plano de Emergência Ambiental: comportamentos preventivos e procedimentos a adoptar em caso de acidente.

Fase de Construção

A8) As medidas de minimização específicas para a fase de construção deverão ser incluídas no caderno de encargos e nos contratos de adjudicação que venham a ser produzidos pelo proponente, para efeitos da construção do projecto.

Geologia e Geomorfologia

A9) Proceder ao controlo permanente e detalhado das condições geológico-geotécnicas, em conformidade com o documento PE1.3 – Geologia e Geotecnia, em particular no que se refere à inclinação e protecção dos taludes de aterro e escavação, bem como à sua drenagem.

A10) Na eventualidade de se recorrer a explosivos nas acções de desmonte das escavações, deverão ser utilizadas cargas adequadas, de forma a respeitar os limites de vibrações estabelecidas na legislação e a garantir a segurança de pessoas e bens, uma vez que se trata de uma zona fortemente urbanizada. O planeamento da utilização de explosivos (caso seja necessário) deve atender às características geológicas do maciço e às condições de segurança de escavação e zonas adjacentes, no sentido de evitar bruscas modificações no estado de tensão dos materiais, assim como sismicidade induzida.

A11) Relativamente aos taludes de escavação, adoptar inclinações de 1:2 (v:h) para os taludes com altura inferior a 3,0 m e de 1:1,5 (v:h) para taludes de altura superior, garantindo, durante a fase de construção, a sua drenagem constante e eficiente, através de órgãos de drenagem definitivos e/ou provisórios e construção de "caminhos preferenciais" para as águas.

A12) Proceder ao revestimento dos taludes de escavação com 0,15 a 0,20 m de espessura de terra vegetal, imediatamente após a abertura das escavações, por forma a garantir a estabilidade dos taludes e evitar o seu ravinamento devido à acção das águas da chuva.

A13) Dar cumprimento às condições estabelecidas no documento PE1.3 – Geologia e Geotecnia, no que respeita à fundação dos aterros, e executar adequadamente os sistemas drenantes propostos para a base dos aterros nos seguintes locais:

- km 294+370 e 294+490, no sentido Norte/Sul;
- km 294+375 e 294+580, no sentido Sul/Norte;
- km 295+375 e 295+950, no sentido Sul/Norte;
- km 295+410 e 296+010, no sentido Norte/Sul;
- km 296+100 e 296+420, no sentido Norte/Sul;
- km 296+160 e 296+410, no sentido Sul/Norte.

A14) No alargamento de aterros existentes proceder a um correcto endentamento, em conformidade com o estabelecido no documento PE1.3 – Geologia e Geotecnia.

A15) Relativamente aos taludes de aterro, adoptar inclinações de 1:2 (v:h) para os taludes com altura inferior a 3,0 m e de 1:1,5 (v:h) para taludes de altura superior.

A16) Proceder ao revestimento dos taludes de aterro com 0,15 a 0,20 m de espessura de terra vegetal e com espécies vegetais adequadas, logo após a conclusão dos aterros, por forma a evitar a degradação da sua superfície



P.

MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Gabinete da Ministra do Ambiente e do Ordenamento do Território

sob acção das chuvas.

A17) Na construção dos aterros reutilizar, sempre que os mesmos apresentem características adequadas, os solos e rochas não contaminados provenientes das operações de escavação, sendo que os eventuais quantitativos sobrantes que não possam ser reutilizados, constituem resíduos, e deverão ser encaminhados para destino final adequado.

A18) Relativamente aos materiais a reutilizar em aterro, adoptar como metodologia geral as indicações do documento PE1.3 – Geologia e Geotecnia, sendo que os solos provenientes das formações metamórficas deverão ser alvo de uma avaliação rigorosa antes de serem aplicados, de forma a eliminar os materiais com excesso de finos.

A19) Privilegiar, como locais de empréstimo de materiais, as pedreiras presentemente em exploração.

A20) Como medidas de protecção dos taludes, quer no caso de aterro, quer no caso de escavação, adoptar criteriosamente o revestimento vegetal estabelecido no Projecto de Integração Paisagística (PE8 – Paisagismo).

Solos

A21) Restringir as actividades associadas à obra e à área de intervenção propriamente dita, prevenindo afectações desnecessárias, especialmente nas áreas com usos habitacionais.

A22) Proceder à desmatação e decapagem das áreas estritamente necessárias e durante o menor tempo possível.

A23) Remover a terra vegetal obtida por decapagem dos terrenos e proceder ao seu armazenamento em pargas, para posterior reutilização.

A24) Iniciar os trabalhos de escavação e aterro logo que os solos estejam limpos, evitando a repetição de acções sobre as mesmas áreas.

Recursos Hídricos

A25) Realizar os trabalhos de escavação garantindo sempre adequadas condições de escoamento.

A26) Recorrer a dispositivos adequados de protecção sempre que se verifique inevitável o atravessamento de linhas de água/escoamento nos caminhos de acesso, dispositivos estes que deverão ser retirados no final dos trabalhos, procedendo-se à recuperação das áreas afectadas.

A27) Efectuar o revestimento adequado dos taludes e das zonas laterais da via com vegetação ou enrocamento tão cedo quanto possível, em conformidade com o estabelecido no Projecto de Integração Paisagístico (PE8 – Paisagismo), por forma a evitar a erosão do solo e impedir o assoreamento e degradação dos órgãos de drenagem.

A28) Acautelar os perímetros de protecção de captações que possam ser afectadas, sendo que, se tal se vier a verificar, deverão ser definidas e executadas as necessárias medidas compensatórias.

Qualidade do Ar

A29) Assegurar, em conformidade com a legislação em vigor, o transporte de materiais de natureza pulverulenta ou do tipo particulado em veículos adequados, com a carga coberta, de forma a impedir a dispersão de poeiras.

A30) Garantir que todos os equipamentos, máquinas e veículos afectos à obra dotados de motor de combustão se encontram em boas condições de funcionamento, de modo a limitar a emissão indesejável de poluentes atmosféricos.

A31) Proceder à aspersão regular e controlada de água, sobretudo durante os períodos secos e ventosos, nas zonas de trabalhos e nos acessos utilizados pelos diversos veículos onde poderá ocorrer a produção, acumulação e ressuspensão de poeiras.

A32) Proceder à cobertura, sempre que possível, dos inertes e depósitos de terras, com o objectivo de evitar o seu arraste pelo vento, particularmente quando estes se encontrem próximos de locais habitados.

Ambiente Sonoro

A33) Definir um procedimento que garanta a presença em obra unicamente de maquinaria e equipamentos que apresentem homologação acústica nos termos da legislação aplicável e que se encontrem em bom estado de conservação/manutenção.

A34) Definir um programa de trabalhos que garanta que as operações mais ruidosas que se efectuem na proximidade de habitações se restringem ao período diurno e nos dias úteis, de acordo com a legislação em vigor.

A35) Tal como previsto no PE, adoptar o pavimento drenante, por forma a conferir absorção de ruído na fonte, e implementar as 15 barreiras acústicas projectadas, de acordo com as características técnicas constantes do documento Aditamento ao EIA (Quadro 4 – Barreiras Acústicas, Anexo IV).

A36) Integrar elementos transparentes na barreira acústica absorvente B13, com 5 m de altura, que se desenvolve entre os km 296+360 e o km 0+000 do ramo A do Nó de Santo Ovídio, no sentido N/S, e na barreira acústica absorvente B12, com 4 m de altura, entre os km 296+320 e 296+640 no sentido S/N, desde que tal não prejudique a



AF

MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Gabinete da Ministra do Ambiente e do Ordenamento do Território

eficácia das mesmas.

Socioeconomia

A37) Proceder à sinalização adequada e esclarecedora dos acessos às zonas de obra, garantindo a sua limpeza, estado de conservação e visibilidade quer durante o dia, quer durante a noite.

A38) Sempre que possível deverá ser dada preferência à população local nos empregos associados à obra, por forma a potenciar uma maior aceitação da população local e, de algum modo, compensar a incomodidade associada a esta fase.

A39) Definir os procedimentos necessários que garantam o restabelecimento atempado de todas as infra-estruturas interferidas ou acidentalmente afectadas durante as obras.

A40) Garantir o acesso a todas as propriedades sempre que, durante a construção, os acessos existentes sejam interrompidos.

A41) Assegurar os percursos alternativos projectados que garantem as ligações locais temporariamente afectadas pela obra, dotando-os de sinalização adequada de acordo com as disposições legais em vigor (Decreto Regulamentar n.º22-A/98, de 1 de Outubro, com as alterações introduzidas pelo Decreto Regulamentar n.º41/2002, de 20 de Agosto), por forma a evitar acidentes.

A42) A circulação de veículos afectos à obra deverá ser limitada às vias necessárias para acesso aos locais de obra, privilegiando-se o recurso à actual via, nomeadamente na faixa de alargamento e bermas, previamente assinaladas para o efeito e em adequadas condições de segurança.

Ordenamento do Território

A43) Construir acessos provisórios, se necessário, por forma a minimizar a afectação da mobilidade da população (quer rodoviária, quer pedonal) e da acessibilidade a áreas residenciais adjacentes à obra.

Património

A44) Antes do início da obra, deverá ser definido o cronograma dos trabalhos arqueológicos a executar, tendo em conta a articulação e a especificidade das tarefas de obra, procurando a interacção e contacto permanente do arqueólogo com as entidades responsáveis pela obra e entidades tutelares do património, nomeadamente o IGESPAR, IP.

A45) Proceder ao acompanhamento arqueológico inerente aos trabalhos que impliquem intervenções de desmatização e intrusão no subsolo associada à preparação do terreno para construção da infra-estrutura viária, bem como ao estabelecimento de áreas de circulação e acessos de obra (escavação, terraplenagem e movimentação de solos) e nos locais de implantação do estaleiro e outras infra-estruturas de apoio à obra. O acompanhamento arqueológico deverá ser efectuado por um arqueólogo, por frente de trabalho, quando as acções inerentes à implementação do projecto não sejam sequenciais mas sim simultâneas.

A46) A eventual identificação de contextos arqueológicos durante a fase de acompanhamento arqueológico será imediatamente comunicada ao IGESPAR, IP.

A47) A utilização de áreas para trabalhos complementares à execução do projecto, que não tenham sido consideradas no EIA, deverão ser previamente objecto de prospecção arqueológica sistemática, procurando avaliar o potencial patrimonial da área e identificar eventuais situações impactantes.

A48) Proceder à trasladação do elemento directamente afectado Alminha (n.º 4), localizado a cerca de 10 m da PI436 e adjacente ao talude do km 293+200, para um local a acordar com a entidade cultural responsável (Junta de Freguesia de Pedroso), trabalho que deverá ser devidamente acompanhado pelo arqueólogo responsável pelo acompanhamento arqueológico.

A49) Proceder à sinalização dos elementos n.º 6 (Solar) e n.º 9 (Espigueiro), que ficarão muito próximos das zonas intervencionadas, não sendo contudo afectados, e sensibilizar o pessoal afecto à obra para a necessidade de prevenir a afectação destes elementos.

A50) Relativamente aos restantes sítios, e caso se justifique, proceder à delimitação física de um perímetro de segurança durante a obra, por forma a minimizar a afectação desses elementos.

Paisagem

A51) Dar cumprimento integral ao Projecto de Integração Paisagística (PE8 – Paisagismo).

A52) Garantir, em conformidade com o Projecto de Integração Paisagística (PE8 – Paisagismo), a plantação de cortinas arbóreo/arbustivas, nas situações em que existe maior proximidade entre a auto-estrada e as habitações, ou



A.

MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Gabinete da Ministra do Ambiente e do Ordenamento do Território

entre a auto-estrada e outras estradas, em particular nos seguintes locais:

- km 293+055 a 293+300, km 293+600 a 293+900 (edifícios a nascente e a poente da AE);
- km 294+000 a 294+100 (edifícios a poente);
- km 294+350 a 294+600 (edifícios de ambos os lados da A1);
- km 295+000 a 295+350 (edifícios de ambos os lados da A1) e
- km 296+200 a 296+650 (habitações e pavilhões industriais de ambos os lados da AE).

A53) Garantir, em conformidade com o Projecto de Integração Paisagística (PE8 – Paisagismo), as plantações nos taludes de encontro das obras de arte correntes (passagens inferiores), com o objectivo de proporcionar um melhor enquadramento das mesmas, nomeadamente junto à PI 436 (apenas a nascente, dado que a poente existe um muro – Muro M2), PI 438, PI 439 e PI 440.

A54) Garantir, em conformidade com o Projecto de Integração Paisagística (PE8 – Paisagismo), o enquadramento adequado das barreiras acústicas, através das plantações projectadas para as faces voltadas aos receptores.

Gestão de Resíduos

A55) Supervisionar a gestão de resíduos em obra, designadamente o cumprimento das disposições legais em matéria de identificação dos resíduos, triagem, armazenagem, transporte e encaminhamento para destino adequado.

Fase Final da Execução da Obra

A56) Desactivar a área afecta aos trabalhos para a execução da obra, com a desmontagem dos estaleiros e de outras infra-estruturas de apoio, remover todos os equipamentos, maquinaria de apoio, depósitos de materiais e proceder à recuperação paisagística destes locais.

A57) Proceder à recuperação de caminhos e vias utilizados como acesso aos locais em obra, assim como dos pavimentos e passeios público que tenham eventualmente sido afectados, em conformidade com o Plano de Acessos..

A58) Assegurar que todos os elementos hidráulicos de drenagem que possam ter sido afectados pelas obras se encontram desobstruídos e em boas condições de limpeza e funcionamento.

A59) Proceder à escarificação dos terrenos nas zonas mais compactadas, de modo a repor as condições de infiltração anteriormente existentes.

A60) Assegurar que todas as infra-estruturas, equipamentos e/ou serviços existentes que tenham sido afectados no decurso se encontram repostos ou substituídos.

A61) Proceder à recuperação paisagística dos locais de empréstimo de terras, se aplicável.

Fase de Exploração

Geologia e Geotecnia

A62) Proceder à inspecção periódica dos taludes com o intuito de identificar sinais de instabilidade dos maciços terrosos ou rochosos, para avaliar o seu estado de conservação e a necessidade de efectuar intervenções correctivas.

A63) Proceder à inspecção da evolução dos aterros, especialmente em áreas mais sensíveis, nomeadamente quando os terrenos de fundação sejam constituídos por formações não consolidadas, com fraca capacidade de carga.

A64) Proceder ao controlo de deformações, movimentos ou outros aspectos nas obras de contenção, que indiquem fragilidade estrutural, defeitos construtivos ou deslocamento dos maciços de fundação.

Recursos Hídricos

A65) Proceder a vistorias periódicas aos sistemas de drenagem dos taludes da plataforma com o objectivo de avaliar o seu estado de conservação e funcionamento, de forma a proceder a reparações e/ou limpezas necessárias que permitam a drenagem eficaz de todas as águas.

A66) Proceder à identificação de locais de erosão acentuada ou diferencial dos taludes que evidenciem a necessidade de manutenção dos sistemas de drenagem, ou mesmo o seu reforço ou redefinição;

A67) Proceder a inspecções periódicas às passagens hidráulicas (PH) para avaliar o seu estado de conservação e funcionamento da secção de vazão, de modo a assegurar o escoamento dos caudais cheia centenária.

Paisagem

A68) Proceder às operações de conservação e manutenção do revestimento vegetal, quer no que respeita às plantações quer às sementeiras, em conformidade com as disposições do Projecto de Integração Paisagística (PE8 –



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Gabinete da Ministra do Ambiente e do Ordenamento do Território

Paisagismo).

Gestão de Resíduos

A69) Dar cumprimento aos requisitos e procedimentos que assegurem a correcta gestão dos resíduos gerados na fase de exploração, em conformidade com o Plano.

B) Programas de Monitorização

B1) Programa de Monitorização da Qualidade do Ar

Objectivo

Controlo da evolução das concentrações de poluentes na atmosfera na envolvente do Sublanço Carvalhos/Santo Ovídio, da A1.

Parâmetros a Monitorizar

- Monóxido de Carbono (NO)
- Dióxido de Carbono (NO₂)
- Partículas em suspensão (PM₁₀)

Paralelamente deverão ser efectuadas medições dos parâmetros meteorológicos locais, nomeadamente a velocidade do vento, direcção do vento, quantidade de precipitação e humidade relativa.

Locais de Amostragem

Ponto de medição a cerca de 50 m da plataforma da via no sentido Norte/Sul, próximo do lugar de Serpente, aproximadamente ao km 295+340.

Frequência da Amostragem

Deverá ser realizada uma campanha no ano de início de exploração do sublanço com 2x3 vias, composta por medições a efectuar no semestre húmido e no semestre seco, para estabelecer um quadro de referência e avaliar as estimativas em relação às concentrações de poluentes e aos volumes de tráfego associados.

Posteriormente, as campanhas (compostas por medições a efectuar no semestre húmido e no semestre seco) serão realizadas com uma frequência de 5 em 5 anos, para aferir possíveis desvios relativamente às previsões efectuadas. Não obstante, caso se verifique a ultrapassagem de qualquer valor-limite das concentrações no quadro legal vigente, as campanhas deverão passar a ter frequência anual.

Relatórios de Monitorização

Os relatórios de monitorização deverão obedecer, com as necessárias adaptações e especificidades, à estrutura e conteúdo indicados no Anexo V da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril.

A sua periodicidade deverá ser idêntica à das campanhas realizadas e deverão ser entregues à Autoridade de AIA até ao final do segundo mês após a realização da campanha.

A necessidade de revisão do programa de monitorização deverá ser avaliada em cada relatório de monitorização, em função dos resultados obtidos e das conclusões extraídas.

B2) Programa de Monitorização do Ruído

Objectivo

Controlo da evolução dos níveis sonoros na envolvente do Sublanço Carvalhos/Santo Ovídio, da A1.

Parâmetros a Monitorizar

- Período diurno: L_d
- Período de entardecer: L_e
- Período nocturno: L_n
- Período diurno-entardecer-nocturno: L_{den}

Paralelamente deverão também ser registados, para além dos volumes de tráfego, os parâmetros meteorológicos com influência na propagação do ruído, nomeadamente a velocidade do vento, direcção do vento, temperatura e humidade do ar.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Gabinete da Ministra do Ambiente e do Ordenamento do Território

Locais de Amostragem

Os locais a monitorizar são os que se encontram definidos no quadro seguinte, sendo que as medições acústicas deverão ter lugar junto dos receptores mais sensíveis.

Quadro: Locais de monitorização dos níveis sonoros

Situação	Localização (km)	Ponto de Medição
S1	292+200 a 292+900, Sentido S/N	P1
S2	292+900 a 293+400, Sentido S/N	P2
S3	293+150 a 293+900, Sentido N/S	P3
S4	293+600 a 293+800, Sentido S/N	P4
S5	293+900 a 294+100, Sentido S/N	P5
S6	293+950 a 294+500, Sentido N/S	P6
S7	294+250 a 294+700, Sentido S/N	P7
S8	294+750 a 295+650, Sentido S/N	P8
		P9
S9	295+050 a 296+000, Sentido N/S	P10
S10	295+650 a 296+625, Sentido S/N]	P11
		P12
S11	296+100 a 297+000, Sentido N/S	P13

Frequência da Amostragem

Deverá ser realizada uma campanha no ano de início de exploração do sublanço com 2x3 vias, para estabelecer um quadro de referência e avaliar as estimativas em relação aos níveis sonoros estabelecidos e aos volumes de tráfego associados.

Posteriormente, as campanhas serão realizadas com uma frequência de 5 em 5 anos, para aferir possíveis desvios relativamente às previsões efectuadas. Não obstante, caso se verifique a ultrapassagem de qualquer valor-limite dos níveis sonoros no quadro legal vigente, as campanhas deverão passar a ter frequência anual.

Relatórios de Monitorização

Os relatórios de monitorização deverão obedecer, com as necessárias adaptações e especificidades, à estrutura e conteúdo indicados no Anexo V da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril.

A sua periodicidade deverá ser idêntica à das campanhas realizadas e deverão ser entregues à Autoridade de AIA até ao final do segundo mês após a realização da campanha.

A necessidade de revisão do programa de monitorização deverá ser avaliada em cada relatório de monitorização, em função dos resultados obtidos e das conclusões extraídas.

Validade da DIA: 2 de Novembro de 2011

Entidade de verificação da DIA: INIR – Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias, IP

Assinatura:

A Ministra do Ambiente e do Ordenamento do Território

Dulce Álvaro Pássaro



ANEXO

<p>Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:</p>	<p><u>Prazos processuais:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Início do procedimento de AIA: 06/04/2009 (Ofício com a referência S/2009/1787, de 02/04/2009, do INIR – Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias, IP)• Nomeação da CA: 17/04/2009 (Ofício Circular da APA nº 18Q/09/GAIA)• Suspensão dos prazos: 13/05/2009 a 19/06/2009 (elementos adicionais)• Conformidade do EIA: 06/07/2009• Consulta Pública: 13/07/2009 a 11/08/2009 (22 dias úteis)• Final do procedimento de AIA: 02/11/2009 (120 dias úteis) <p><u>Procedimentos seguidos:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Análise global do EIA por forma a avaliar a sua conformidade, tendo em consideração as disposições do Artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, na sua actual redacção, e do Anexo II da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril.• Solicitação de informação complementar (consubstanciada em dois Aditamentos ao EIA), no sentido de serem clarificadas algumas questões de pormenor sobre o próprio projecto, designadamente sobre o tráfego, mas também sobre os factores ambientais "Recursos Hídricos", "Ruído" e "Ordenamento do Território", para além da reformulação do Resumo Não Técnico.• Análise sectorial do EIA, complementada com a consulta dos instrumentos de gestão territorial em vigor para a área em estudo. Na avaliação da conformidade e análise técnica do EIA, as apreciações técnicas específicas foram asseguradas pelas entidades que integram a CA, no âmbito das respectivas competências e segundo a seguinte distribuição:<ul style="list-style-type: none">○ APA: Clima, Paisagem, Gestão de Resíduos, Identificação de Riscos e Consulta Pública;○ ARH-N: Recursos Hídricos;○ IGESPAR: Património;○ CCDR-N: Qualidade do Ar, Sistemas Ecológicos, Socioeconomia e Usos do Solo e Ordenamento do Território;○ LNEG: Geologia e Geomorfologia;○ LNEC: Ambiente Sonoro.• Realização de uma visita de reconhecimento ao traçado da infra-estrutura em análise, no dia 22/07/2009, em colaboração com a Brisa, SA e a equipa que realizou o EIA.• Realização da Consulta Pública e análise dos seus resultados.• Realização de quatro reuniões de trabalho (cujas actas fazem parte do respectivo processo na APA), visando a verificação da conformidade do EIA, bem como a integração no Parecer da CA das diferentes análises sectoriais e específicas e dos resultados da Consulta Pública, para além da discussão das seguintes temáticas principais; objectivos do projecto, caracterização da situação existente, identificação e avaliação dos impactes e definição de medidas de minimização.• Definição de uma estrutura do Parecer da CA tendo em conta os pontos referidos anteriormente, demonstrativa das várias etapas do processo de avaliação, com ênfase na avaliação dos impactes e na definição de medidas de minimização e orientada para o apoio à tomada de decisão.• Elaboração do Parecer da CA.• Elaboração da proposta de DIA por parte da Autoridade de AIA e submissão à tutela.
---	---



A.

MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Gabinete da Ministra do Ambiente e do Ordenamento do Território

	<ul style="list-style-type: none">Análise da proposta de DIA e emissão da DIA. <p><u>Resumo dos pareceres das entidades externas consultadas:</u></p> <p>(Não aplicável)</p>
<p>Resumo do resultado da consulta pública:</p>	<p>Dado que o projecto se integra no Anexo II do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, na sua actual redacção, a consulta pública, nos termos do seu artigo 14.º, n.º 2, decorreu durante 22 dias úteis, de 13 de Julho a 11 de Agosto de 2009.</p> <p>A ANACOM referiu que a zona em causa não está, presentemente, sujeita a qualquer condicionalismo decorrente da existência de ligações hertzianas ou centros radioelétricos com servidão radioelétrica associada, já constituída ou em processo de constituição, não colocando por essa razão qualquer objecção ao projecto.</p> <p>A Junta de Freguesia de Mafamude solicitou que as barreiras acústicas a construir nas zonas onde as habitações ficam próximas da infra-estrutura rodoviária sejam de material transparente, nomeadamente na área da Rua de Laborim de Baixo, entre os km 296+450 e 296+600. Esta questão foi devidamente acautelada no Parecer da CA e na DIA.</p> <p>O Departamento Municipal de Vias, Máquinas e Viaturas da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, referiu que o proponente não teve em consideração as observações/preocupações demonstradas pela autarquia, realçando a não adopção da proposta relativa ao restabelecimento 4 e apresentando uma proposta (designada de Solução B) para o caminho paralelo, dando continuidade ao arruamento já existente. A exposição apresenta em anexo uma carta da Direcção Municipal de Obras e Equipamentos Municipais, datada de 2007, onde se refere um conjunto de propostas (incluindo as anteriormente referidas) tendo como objectivo a melhoria da rede viária envolvente e a segurança da circulação, incluindo a pedonal. Estas propostas encontram-se igualmente acauteladas no Parecer da CA e na DIA.</p>
<p>Razões de facto e de direito que justificam a decisão:</p>	<p>A emissão da presente DIA é fundamentada no teor do Parecer final da Comissão de Avaliação (CA) e na respectiva proposta da Autoridade de AIA, destacando-se de seguida os principais aspectos:</p> <p>A A1 - Auto-estrada do Norte faz parte integrante da rede rodoviária fundamental, definida no Plano Rodoviário Nacional (PRN 2000), que compreende os itinerários principais, vias de comunicação de maior interesse nacional, que servem de base de apoio a toda a rede rodoviária nacional e que asseguram a ligação entre os centros urbanos com influência supradistrital e destes com os principais portos, aeroportos e fronteiras.</p> <p>A A1 - Auto-estrada do Norte integra o Itinerário Principal n.º 1 (IP1), estabelecendo a ligação entre Valença e Castro Marim (e privilegiando a ligação entre Lisboa e o Porto), estando ainda integrado, segundo a lista IV do Decreto-Lei n.º 222/98, na designada rede nacional de auto-estradas. Em conformidade com o Acordo Europeu sobre Grandes Estradas de Tráfego Internacional, a A1 está classificada como E01, constituindo uma Estrada Europeia de Referência.</p> <p>O Sublanço Carvalhos/Santo Ovidio da A1, em exploração desde Junho de 1963, constituiu um importante eixo de ligação à cidade do Porto a partir do IP1, tendo vindo a sofrer um considerável incremento nos volumes de tráfego, facto que determinou a sua reclassificação no âmbito do PRN, e justifica a necessidade do respectivo alargamento e beneficiação para 2x3 vias, no seguimento do já ocorrido nos sublanços anteriores da A1 - Estarreja/Feira (em alargamento), Feira/IC24 e IC24/Carvalhos.</p> <p>De facto, os volumes de tráfego em termos de valor médio diário anual (TMDA) ultrapassam os 35000 veículos, apontados na alínea a) do n.º 1 da Base XXVII do Decreto-Lei n.º 294/97, de 24 de Outubro (Bases da Concessão e Exploração de Auto-estradas pela BRISA, SA), determinando, nestas condições, a necessidade de construção de mais uma via em cada sentido de circulação nas auto-estradas.</p> <p>Da análise específica elaborada, retira-se que os principais impactes positivos do</p>



Handwritten mark resembling a stylized 'P' or 'A'.

MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Gabinete da Ministra do Ambiente e do Ordenamento do Território

projecto se farão sentir na fase de exploração, ao nível socioeconómico local e regional, traduzindo os próprios objectivos do projecto, encontrando-se fundamentalmente associados à melhoria do actual nível de serviço, através do alargamento da plataforma da estrada para 2x3 vias e da beneficiação das características técnicas da infra-estrutura rodoviária, o que permitirá o aumento da segurança dos utilizadores, a redução do congestionamento do tráfego e a diminuição dos tempos e custos médios de percurso. Estes impactes positivos poderão ainda reflectir-se numa escala supra-regional, se considerado o ponto de vista das deslocações de média e longa distância.

Na fase de construção (duração de cerca de 18 meses), os impactes negativos identificados, ao nível dos factores geologia e geomorfologia, recursos hídricos, sistemas ecológicos, património, paisagem e gestão de resíduos, não se prevêem globalmente significativos, face fundamentalmente às características técnicas e tipologia do projecto. Relativamente aos factores qualidade do ar e ambiente sonoro, os impactes negativos identificados, ainda que temporários, apresentam já alguma significado, considerando-se, contudo, que os principais efeitos negativos poderão ser eficazmente minimizados se utilizadas regras de boas práticas nas actividades de construção e desde que sejam adoptadas medidas de minimização adequadas durante a obra.

Ainda na fase de construção, e relativamente aos factores uso do solo e ordenamento do território, os principais impactes negativos reportam-se fundamentalmente à afectação de áreas urbanas, em particular com ocupação habitacional, e à diminuição do actual corredor não urbano, bem como ao alargamento da faixa de servidão *non aedificandi*, a qual irá afectar espaços que poderiam ter capacidade construtiva caso a ampliação não tivesse lugar. Estes impactes, que se estenderão à fase de exploração, são irreversíveis e não minimizáveis, considerando-se, contudo, que os mesmos apresentam uma significância moderada uma vez que a faixa directamente afectada é relativamente estreita.

Também no que diz respeito ao factor socioeconomia foi identificado um conjunto relevante de impactes negativos, que se traduzirão na incomodidade e perturbação geral do modo de vida das populações, em particular na população residente na faixa imediatamente envolvente ao sublanço, na perturbação dos tráfegos, quer na A1 quer nas vias locais interferidas e naquelas que constituirão desvios provisórios, na degradação das condições físicas dos edifícios na proximidade da obra, na afectação directa (demolição) de uma edificação ao km 259+300 e na ocupação de áreas agrícolas, em particular se essas áreas estiverem associadas a uma agricultura que complementa o rendimento das pessoas que as exploram, considerando-se que, na globalidade, apresentam um carácter significativo. Neste sentido, foi definido um conjunto relevante de medidas a adoptar durante a fase de construção, por forma a atenuar a magnitude e o significado da maioria dos impactes.

Na fase de exploração merece particular relevo a incidência dos impactes negativos no que diz respeito aos factores qualidade do ar (degradação qualitativa) e ao ambiente sonoro (degradação dos níveis de ruído ambiente). De salientar, que em matéria de qualidade do ar e de ambiente sonoro, a situação actual apresenta contornos especiais e delicados, verificando-se já a violação de alguns valores-limite legislados, o que se traduz em risco para a saúde das populações. Embora se reconheça que os fluxos rodoviários se perspectivam crescentes com ou sem o alargamento da infra-estrutura rodoviária, o facto do projecto disponibilizar maior capacidade para acomodar esses volumes de tráfego, constitui um contributo inequívoco para agravar a situação.

Deste modo, e especificamente no que respeita à qualidade do ar, verifica-se que as medidas que poderão contribuir para a minimização (ou, no mínimo, contenção) dos impactes negativos são apenas enquadráveis no âmbito de políticas e de planos sectoriais, cuja implementação efectiva ultrapassa os limites do mandato do proponente do projecto. Neste sentido, preconiza-se na presente DIA a realização de um estudo, para aprovação pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte, que demonstre a possibilidade de articulação do projecto com os objectivos preconizados nos Planos e Programas de Melhoria de Qualidade do Ar (PPAr).

No que diz respeito ao ambiente sonoro, o projecto contempla a redução de ruído na fonte com a adopção de pavimento drenante, bem como a interposição de barreiras



A.

MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Gabinete da Ministra do Ambiente e do Ordenamento do Território

acústicas no meio de transmissão. Não obstante, foram identificadas situações para as quais estas soluções não serão suficientes, havendo necessidade, nesses casos, de se recorrer a soluções correctivas adicionais nos receptores.

Relativamente aos riscos do projecto, verifica-se que o cenário mais crítico, que pode assumir uma gravidade elevada, mas que se perspectiva com baixa probabilidade de ocorrência, tem a ver com a ocorrência de acidentes envolvendo o derrame de substâncias tóxicas em áreas urbanas, com possibilidade de afectação de pessoas e bens. Entende-se que esta questão extravasa o próprio procedimento de AIA, devendo ser tratada no âmbito das competências próprias da entidade licenciadora ou competente para autorização.

Na globalidade considera-se que o conjunto de condicionamentos, medidas de minimização e programas de monitorização estabelecidos poderão contribuir para a minimização dos principais impactes negativos identificados, admitindo-se que os impactes residuais não serão de molde a inviabilizar o projecto. Importa contudo referir que, relativamente à qualidade do ar, e tal como anteriormente mencionado, qualquer intervenção eficaz tendo em vista conter ou minimizar a degradação qualitativa da qualidade do ar apenas poderá ser obtida num quadro de mais abrangente, nomeadamente através de planos sectoriais de mobilidade/acessibilidade ou de qualidade do ar ao nível da própria Área Metropolitana do Porto, cuja aplicação efectiva ultrapassa os limites do projecto bem como o próprio mandato do proponente..

Os resultados da Consulta Pública mostraram uma reduzida participação, sendo contudo de salientar o facto de não ter havido objecções ao projecto. Relativamente aos contributos recebidos merece destaque o conjunto de propostas apresentado pela Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, no sentido da melhoria da rede viária envolvente e a segurança da circulação, as quais se encontram devidamente acauteladas no Parecer da CA e na DIA.

Face ao exposto, e ponderados os factores em presença, resulta que o Projecto de Execução da "A1 – Sublanço Carvalhos/Santo Ovidio, Alargamento e Beneficiação para 2x3 Vias" poderá ser aprovado, desde que cumpridas as condições constantes da presente DIA.