

IP8 (A26) – Ligação entre Sines e a A2 - Lanço IP8 entre Roncão e Grândola - Aumento da Capacidade - Trecho 2 – Entre o PK 26+850 e o PK 48+304

AIA n.º 3737

Apreciação da exposição apresentada pelo proponente em sede de audiência prévia

1. INTRODUÇÃO

No âmbito do procedimento Avaliação de Impacte Ambiental (AIA nº3737), relativo ao projeto da “IP8 (A26) – Ligação entre Sines e a A2 - Lanço IP8 entre Roncão e Grândola - Aumento da Capacidade - Trecho 2 – Entre o PK 26+850 e o PK 48+304”, a Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. (APA), na qualidade de autoridade de AIA, ao abrigo do disposto no artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, e nos termos do artigo 121.º e seguintes do Código do Procedimento Administrativo, promoveu um período de audiência prévia sobre a proposta de Decisão de Impacte Ambiental (DIA) Favorável condicionada emitida sobre o presente procedimento de AIA, datada de 26/05/2025.

Nessa sede a Infraestruturas de Portugal, S.A. (I.P.), na qualidade de proponente, submeteu a 09/06/2025 na plataforma eletrónica SILiAmb (PL20240614005339), o documento intitulado “Pronúncia em sede de audiência prévia à proposta de Declaração de Impacte Ambiental”, no qual analisa a proposta de DIA elencando as questões que considera deverem ser revistas ou eliminadas.

Face ao teor da documentação apresentada, considerou a APA necessária a consulta das entidades com competência nas matérias em causa, de forma a melhor suportar a sua análise. Para tal, foram consultados, além dos seus serviços internos, as restantes entidades que participaram na Comissão de Avaliação (CA), designadamente o Património Cultural, I.P. (PC), a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo, I.P. (CCDR Alentejo), o Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, I.P. (ICNF), o Laboratório Nacional de Energia e Geologia, I.P. (LNEG), a Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP), o Centro de Ecologia Aplicada Prof. Baeta Neves/Instituto Superior de Agronomia (CEABN/ISA), e a antiga Administração Regional de Saúde do Alentejo (ARS Alentejo).

A análise da pronúncia à proposta de decisão encontra-se consubstanciada no presente documento.

2. ANÁLISE DA EXPOSIÇÃO APRESENTADA PELO PROPONENTE

No presente capítulo são analisadas as alegações apresentadas pelo proponente para cada uma das disposições da proposta de DIA abordadas na exposição apresentada em sede de audiência prévia.

2.1. Condicionantes

“1. Obtenção de Declaração de Imprescindível Utilidade Pública (DIUP) referente ao abate de sobreiros em área de povoamento para toda a área de intervenção, conforme prevê o n.º 2 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 169/2001 de 25 de maio, na sua atual redação.”

O proponente refere que esta condicionante corresponde a uma obrigação legal, que se encontra explicitamente definida na legislação em vigor que regula o abate de sobreiros em área de povoamento, sendo garantido que a IP terá de dar cumprimento à mesma independentemente de constar ou não da DIA. Face ao exposto, entende que contemplar uma condicionante na DIA referente a uma obrigação legal trata-se de uma redundância que não se justifica, pelo propõem eliminar a mesma da DIA.

Relativamente ao mencionado pelo proponente salienta-se que a alínea a) do n.º 3 do artigo 3º do Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de maio, na sua atual redação, refere: *“O corte ou arranque de sobreiros e azinheiras quando previstos no estudo de impacto ambiental de um projeto sujeito ao procedimento de avaliação de impacte ambiental ou de avaliação de incidências ambientais em fase de projeto de execução, ou no relatório de conformidade ambiental do projeto de execução, no caso de o projeto ser sujeito a estes procedimentos em fase de anteprojecto ou estudo prévio, e ter obtido, na declaração de impacte ambiental ou na decisão favorável sobre a conformidade ambiental do projeto de execução, parecer favorável do Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, I. P., ficando dispensado qualquer tipo de autorização ou comunicação prévia e devendo as respetivas medidas de compensação eventualmente aplicáveis constar da declaração de impacte ambiental ou da decisão favorável sobre a conformidade ambiental do projeto de execução;*

Neste sentido, face à norma acima citada e ao sentido favorável condicionado do parecer emitido pelo ICNF em sede do presente procedimento de AIA, o proponente ficaria dispensa de qualquer topo de autorização ou comunicação no âmbito do Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de maio. No entanto, analisado o caso concreto e havendo lugar a abate de sobreiros em área de povoamento, a mesma carece de obtenção de DIUP, a qual, por força da sua natureza, não é possível salvaguardar em sede de um procedimento de AIA.

Neste sentido, de forma a obstar à dispensa prevista na alínea a) do n.º 3 do artigo 3º do Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de maio, a DIA a emitir tem de ficar condicionada ao cumprimento dos requisitos que não foi possível salvaguardar em sede do procedimento de AIA, nomeadamente a obtenção da DIUP.

2.2. Elementos a apresentar previamente ao licenciamento

“Devem ser apresentados à autoridade de AIA, para apreciação e pronúncia, os seguintes elementos:

1. Layout final do projeto, revisto de forma a dar cumprimento às medidas de minimização n.º 1 a 7 da presente decisão.

O layout deve ser acompanhado de cartografia compatível com a fase de projeto de execução e de uma nota técnica ambiental relativa ao nó a prever para ligação do IP8/IC33 ao CM1136 (Estrada da Boavista). Esta nota deve incluir a caracterização do local, respetiva avaliação de impactes e, se aplicável, proposta de medidas de minimização adicionais, bem como o resultado da consulta aos proprietários dos terrenos afetados.

O layout deve ainda ser acompanhado dos limites do projeto, em formato SHAPEFILE – no sistema de coordenadas PT-TM06/ETRS89.”

O proponente refere que, tendo em conta os argumentos apresentados no âmbito das alegações sobre as medidas de minimização n.º 1 a 7, o layout do projeto não deve sofrer alterações, pelo que este elemento não se justifica, solicitando a eliminação do mesmo da DIA.

Tendo em consideração a análise efetuada no âmbito das medidas n.º 1 a 7, esta disposição foi eliminada na versão final da DIA.

2.3. Elementos a apresentar em sede de licenciamento

3. Autorização de corte/arranque de sobreiros/azinheiras, conforme prevê o n.º 1 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de maio.”

Atendendo a que a IP é, em simultâneo, proponente e entidade licenciadora, entende que não se justifica contemplar uma exigência na DIA a solicitar a entrega de uma autorização à própria IP. Por outro lado, sendo a autorização em causa emitida pelo próprio ICNF, entidade que integra a Comissão de Avaliação do procedimento de AIA em análise, sendo esta matéria da sua competência, afigura-se que mesmo o envio à Autoridade de AIA para conhecimento da autorização mencionada trata-se uma vez mais de uma redundância desnecessária.

Face ao exposto, solicita a eliminação deste elemento da DIA.

Analizados os argumentos do proponente, e tendo em conta o já referido no âmbito da Condicionante n.º 1 e os fundamentos patentes nas razões de facto e de direito da DIA, que se citam:

“Especificamente no que se refere ao levantamento e à caracterização dos sobreiros e azinheiras, verificam-se lapsos, com repercussões nos passos seguintes da aplicação da metodologia de delimitação de áreas de povoamento, uma vez que a informação disponibilizada apenas permite avaliar de forma qualitativa os impactes, não sendo possível avaliar quantitativamente o número de exemplares afetados, bem como a área de povoamento afetada pela implementação do projeto. Neste sentido, não é possível dar cumprimento ao disposto na alínea a) do n.º 3 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de maio, na sua atual redação, tendo em conta as incorreções detetadas no levantamento e caracterização dos sobreiros/azinheiras, bem como o facto de ser ainda necessário proceder a ajustes ao projeto de execução. Neste sentido, será posteriormente necessária a instrução do procedimento legal para obtenção de autorização para o corte e abate de sobreiros e azinheiras, de acordo com o disposto no referido diploma, sendo que o corte ou abate de exemplares em povoamento só poderá ser autorizado se o projeto for declarado como de imprescindível utilidade pública.”

de forma a obstar à dispensa prevista na alínea a) do n.º 3 do artigo 3º do Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de maio, a DIA a emitir tem de exigir o cumprimento dos requisitos que não foi possível salvaguardar em sede do procedimento de AIA, nomeadamente a autorização de corte/arranque de sobreiros/azinheiras.

2.4. Elementos a apresentar previamente ao início da execução da obra

“4. Revisão do levantamento das quercíneas a afetar tendo em conta o layout que vier a ser aprovado no contexto do Elemento n.º 1 desta decisão. O levantamento deve ser feito de acordo com a “Metodologia para a delimitação de áreas de povoamentos de sobreiro e/ou azinheira” aprovada pelo ICNF, e deve ser apresentado em informação cartográfica digital com a delimitação dos povoamentos atualizada.”

O proponente refere que, dado que o layout do projeto não irá sofrer alterações, não se afigura necessário realizar a revisão do levantamento das quercíneas. Ainda que fosse necessário

efetuar alguma revisão ao levantamento efetuado, o proponente não entende a justificação de ser requerida a sua apresentação à autoridade de AIA para apreciação e pronúncia, dado que esta informação irá necessariamente constar do processo a instruir na plataforma do ICNF existente para o efeito, cumprimento os requisitos definidos por aquele instituto para este tipo de processos.

Face ao exposto, o proponente solicita a eliminação desta disposição da DIA.

Tendo em conta o já referido no âmbito da apreciação do Elemento n.º 3, também a apresentação do Elemento n.º 4 se mantém necessário e pertinente no contexto da DIA.

“5. Projeto de Compensação pelo Abate e Afetação de Sobreiros e Azinheiras.”

O proponente refere que, pelos argumentos já expostos na análise do Elemento n.º 4, o Projeto de Compensação faz igualmente parte do processo que será instruído na plataforma do ICNF. Assim, o proponente solicita a eliminação desta disposição da DIA.

Tendo em conta o já referido no âmbito da apreciação do Elemento n.º 3 e do Elemento n.º 4, também a apresentação do Elemento n.º 5 se mantém necessário e pertinente no contexto da DIA.

“7. Planta Síntese de Condicionantes revista e atualizada considerando o layout final do projeto. Esta planta deve dar cumprimento às condições impostas na presente decisão e deve ser incluída no Caderno de Encargos da Obra, nomeadamente através do PAAO.”

O proponente solicita a eliminação desta disposição da DIA, porque entende que, não havendo lugar a alterações do *layout* do projeto, não se justifica a revisão da Planta Síntese de Condicionantes.

Face ao alegado, esclarece-se que a atualização desta planta não decorre apenas da necessidade de revisão do layout final do projeto, mas também do desenvolvimento de outros trabalhos, como os trabalhos arqueológicos.

Assim, esta disposição manteve-se na versão final da DIA, com a seguinte redação:

Planta Síntese de Condicionantes, revista e atualizada, em consequência da presente Decisão. Esta planta deve dar cumprimento às condições impostas na presente decisão e deve ser incluída no Caderno de Encargos da Obra, nomeadamente através do PAAO.

“8. Cronograma da Obra, o qual deve compreender o tempo necessário à boa execução das medidas incluídas nesta decisão.”

O proponente remete a responsabilidade do cumprimento desta matéria para a denominada «Entidade Executante», referindo ainda que há «diversas medidas da DIA que não se referem à fase de obra», pelo que solicita a revisão da mesma nos seguintes termos: *“Cronograma da Obra, o qual deve compreender o tempo necessário à boa execução das medidas da responsabilidade da entidade executante incluídas nesta decisão”*.

Tal como já foi reiteradamente exposto em vários procedimentos de AIA onde a IP tem suscitado questões desta natureza, esclarece-se que, para efeitos de cumprimento da DIA junto da Administração, o proponente é o único responsável pela adoção das condições preconizadas na mesma, cabendo-lhe a responsabilidade de demonstrar e zelar pelo seu cumprimento. Tal aplica-se, mesmo quando esta responsabilidade é depois subdelegada pelo proponente em entidades terceiras, como empreiteiros e subempreiteiros.

Assim, não há fundamento para o requerido pelo proponente, pelo que esta disposição se manteve na versão final da DIA. No entanto, a fase de apresentação deste elemento foi ajustada na fase final da DIA tendo passado a constar como elemento a apresentar previamente ao início da execução da obra (após a consignação).

“15. Resultados da prospeção arqueológica sistemática a realizar nos acessos à obra, áreas de implantação de estaleiros, locais de empréstimo e depósito de terras e das centrais de betuminosas. Estes resultados podem determinar a necessidade de alterações às referidas áreas.”

O proponente solicita a transição desta medida para a fase “Durante a fase de execução da obra”, justificando que previamente à consignação da empreitada não detem a informação desejada no que concerne à localização das áreas de infraestruturas de apoio à obra, e que algumas dessas áreas são mesmo selecionadas no decorrer da obra, como é o caso de áreas de empréstimo e depósito de terras.

Após estes esclarecimentos do proponente, considera-se que se trata de um elemento essencial para avaliação e análise da viabilidade ambiental deste projeto, pelo que estas áreas deveriam estar desde logo definidas pelo Projeto de Execução.

Ainda assim foi aceite a entrega diferida para uma fase prévia ao início da execução da obra, não sendo possível adiar mais a apresentação deste elemento, sob pena de tal inviabilizar a salvaguarda adequada dos valores patrimoniais eventualmente em causa.

Assim, não há fundamento para o requerido pelo proponente, pelo que esta disposição se manteve na versão final da DIA. No entanto, a fase de apresentação deste elemento foi ajustada na fase final da DIA tendo passado a constar como elemento a apresentar previamente ao início da execução da obra (após a consignação).

“16. Resultados das sondagens arqueológicas a executar na área da afetação do projeto com incidência no traçado da ocorrência patrimonial n.º 3, Via Salacia - Miróbriga (troço Santa Margarida da Serra – Miróbriga).”

O proponente solicita a alteração deste Elemento para uma Medida para a Fase de Execução da Obra com uma nova redação, passando a metodologia de sondagens para acompanhamento arqueológico. Fundamenta esta pretensão justificando que não há informação científica que ateste a coincidência da antiga via romana com o atual traçado, razão pela qual não foram previstas medidas de minimização adicionais, para além do acompanhamento arqueológico cuidado dos trabalhos de decapagem e escavação nos Ramos A+B do Nó do Roncão, com recurso a balde de limpeza, efetuando o registo e análise das unidades sedimentares arqueológicas existentes, por forma a serem despistadas eventuais pré-existências quanto à presença do troço da via romana Salacia-Miróbriga (troço Santa Margarida da Serra – Miróbriga). Esta metodologia configura a execução de sondagens arqueológicas mecânicas e não de acompanhamento arqueológico da obra.

De acordo com o EIA, a Via Romana - Elemento n.º 3 (Via Salacia – Miróbriga, troço Santa Margarida da Serra - Miróbriga) encontra-se localizada na área de impacte direto do projeto.

No Aditamento ao EIA foi referido que não existe fonte de informação que sustente a hipótese sugerida do troço de via Salacia – Miróbriga, troço Santa Margarida da Serra / Miróbriga ter sido destruído, no nó do Roncão (Ramo A+B), apresentando-se esta como uma ideia baseada na observação da atual estrada municipal, que poderá estar hipoteticamente sobre o traçado proposto para a antiga via romana (na realidade, não há informação científica que comprove a

coincidência da antiga via romana com o traçado da atual estrada), da topografia existente no terreno, da ausência de vestígios materiais da estrutura original da mencionada via e do nosso conhecimento das técnicas usadas atualmente na construção de estradas: desmatção, alargamento de via, escavação de plataforma e formação de aterros, considerando que esta interpretação deverá ser confirmada durante o acompanhamento arqueológico da empreitada, mencionando que estes impactes são nulos, porque já não devem existir vestígios conservados do antigo caminho romano.

Face ao acima exposto, a fase de apresentação deste elemento foi ajustada na fase final da DIA, tendo passado a constar como elemento a apresentar previamente ao início da execução da obra (após a consignação) e a redação foi revista nos seguintes termos:

Resultados das sondagens arqueológicas mecânicas a executar na área da afetação do projeto com incidência no traçado da ocorrência patrimonial n.º 3, Via romana Salacia - Miróbriga (troço Santa Margarida da Serra – Miróbriga), com recurso à seguinte metodologia: decapagem e escavação nos Ramos A+B do Nó do Roncão, com recurso a balde de limpeza, efetuando o registo e análise das unidades sedimentares arqueológicas existentes, por forma a serem despistadas eventuais pré-existências da via. Caso sejam detetados vestígios arqueológicos, o arqueólogo responsável deve comunicar de imediato à tutela do património arqueológico essa ocorrência, devendo igualmente propor as medidas de minimização a implementar sob a forma de um relatório preliminar.

2.5. Medidas de minimização para o projeto de execução

“1. Prever a existência de um nó, para efetuar a ligação do IP8/IC33 ao CM1136 (Estrada da Boavista).”

O proponente refere que, tendo em consideração a função da Rede Nacional de Estradas e os critérios funcionais a ela associados, os cruzamentos de IP deverão ser nós de ligação, de modo a garantir que estará assegurado, ao longo do seu traçado, o nível de serviço necessário com segurança e comodidade. Neste contexto, referem o enquadramento legal em vigor sobre ligações e acessos à estrada, o qual se encontra definido no Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, mais propriamente no seu artigo 50.º:

“Artigo 5.0º

- 1. São proibidos, a partir de propriedades públicas ou privadas bem como de vias municipais não classificadas, acessos diretos aos IP, IC e outras estradas vedadas.*
- 2. A título excecional, quando, por razões de natureza técnica, seja necessário, por inexistência de alternativas economicamente viáveis, estabelecer acesso direto aos IP, IC e outras estradas vedadas, o mesmo pode ser autorizado por despacho fundamentado do membro do Governo responsável pela área das infraestruturas rodoviárias, mediante parecer prévio do IMT, I. P.*
- 3. Nas estradas nacionais vedadas e com acessos condicionados, para além das ligações previstas nos respetivos projetos de execução, só são autorizadas novas ligações para melhorar a conexão entre estradas da rede rodoviária nacional, para potenciar a função das vias que se pretendem interligar ou o estabelecimento de acessos necessários ao desenvolvimento de projetos de interesse nacional, como tal reconhecidos pelo Governo.*
- 4. As ligações referidas no número anterior, assim como novas ligações a IP, IC e estradas vedadas, carecem da aprovação do IMT, I. P., suportada em estudos técnicos fundamentados.*

5. *Nas estradas não enquadradas nos n.os 1 e 2 apenas é permitido o licenciamento de um novo acesso a partir de propriedades públicas ou privadas, assim como de vias municipais não classificadas, se não existir já outro acesso ou este não se revelar adequado ao tráfego gerado e nas condições definidas no artigo 51.º.*”

O proponente refere que o projeto em apreço se enquadra no n.º 1 deste artigo, uma vez que se trata do futuro IP8. A via para a qual é pretendida ligação é uma via municipal não classificada. Os acessos ao IP8 terão de respeitar um conjunto de requisitos técnicos relacionados com as condições de visibilidade e de acessibilidade, devendo estar sinalizados e em condições de utilização que permitam a normal fluidez do tráfego em segurança. Importa salientar que os acessos legais atualmente existentes no IC33 serão todos mantidos e que para o futuro IP8, os acessos serão melhorados no âmbito do Projeto de Execução em apreço, uma vez que os acessos:

- a) serão todos desnivelados;
- b) dotados de vias de aceleração e de desaceleração;
- c) estarão devidamente sinalizados e;
- d) contribuirão para um melhor desempenho desta estrada, com ainda melhores condições de segurança rodoviária.

Tendo em consideração o exposto, o proponente refere que no contexto da presente intervenção de alargamento do IP8/IC33 se prevê a supressão de todos os acessos ilegais ao IP8/IC33. Salienta também que o perfil do IP8 assegurará condições de utilização mais seguras e com maior fluidez, num troço caracterizado pela circulação de muitas viaturas pesadas de transporte de mercadorias, objetivo que não seria alcançável com a manutenção de acessos rodoviários com baixa procura e com condições de segurança não compatíveis com as exigidas pela futura plataforma rodoviária.

Por último, o proponente refere que, não obstante o indicado, e num cenário de uma eventual alteração da classificação da via identificada como CM1136 (Estrada da Boavista), o proponente pode ponderar a execução de uma futura ligação ao IP8, no contexto de um Projeto de Execução distinto do atualmente em apreciação.

Tendo em consideração o exposto, o proponente solicita a supressão da referida medida da DIA.

Após estes esclarecimentos do proponente, esta medida passou a constar na versão final da DIA como condicionante e nos seguintes termos:

Execução de um Nó para ligação ao IP8, caso venha a ser alterada a classificação do CM1136.

“2. Prever a execução de um caminho paralelo ao IP8/IC33, no sentido Grândola-Sines a partir do nó de ligação à EN261-2, até ao reservatório da Botinha.”

O proponente refere que, no âmbito do Projeto de Execução em apreço, está prevista a reposição das vias existentes, afetadas pelo alargamento do IC33. Na zona identificada, paralela ao IC33, entre o nó de ligação à EN261-2 e a zona de Botinha, o alargamento a considerar no atual IP8/IC33 é materializado para este, ou seja, para o lado direito da via, no sentido crescente da quilometragem. Como tal, não é afetado qualquer caminho existente, acesso público ou privado existente a este reservatório, por via do alargamento previsto neste projeto. Importa salientar que a materialização do caminho solicitado tem diversas condicionantes associadas, designadamente:

- A ausência de espaço disponível para a materialização de uma via com traçado adequado, entre o nó com a EN261-2 e o Reservatório da Botinha;
- A interceção espécies arbóreas protegidas, conforme indicado na figura baixo



Ao abrigo do presente Projeto de Execução, a IP prevê melhorias nos caminhos existentes, de génese legal, que se encontrem dentro do Domínio Público Rodoviário. Ao longo do projeto entre o pk 35+900 e o 37+900 da secção corrente, no sentido Sines/Grândola, estão já previstas intervenções em caminho paralelo existente, cujo trajeto permite o acesso a zona próxima do reservatório. Preveem também diversas passagens agrícolas ao longo deste troço, que permitirão fazer o atravessamento do IP8, por via inferior, a partir do caminho paralelo mencionado. Desta forma, no entendimento da IP, o acesso ao referido reservatório estará garantido. Quanto aos restantes caminhos existentes, que se encontrem fora do DPR, e cujos titulares sejam privados ou estejam sob a alçada de Autarquias, a sua reabilitação ou requalificação funcional para facilitar o acesso ao referido reservatório, terá de ser acautelada pelos respetivos titulares desses caminhos.

Face ao exposto, o proponente solicita a supressão da referida medida da DIA.

Após estes esclarecimentos do proponente e tendo em consideração que o proponente refere não ser afetado qualquer caminho existente, acesso público ou privado existente ao reservatório, por via do alargamento previsto neste projeto e, que ao longo do projeto entre o pk 35+900 e o 37+900 da secção corrente, no sentido Sines/Grândola, estão já previstas intervenções em caminho paralelo existente, cujo trajeto permite o acesso a zona próxima do reservatório, esta medida foi eliminada na versão final da DIA.

“3. Prever acessos à atual Torre de Vigia de combate a incêndios, às várias antenas de comunicação existentes na Atalaia junto à via e aos depósitos de água de apoio a incêndios.”

O proponente refere que se prevê a materialização de um caminho de acesso para instalações de telemática a instalar nas imediações à designada Atalaia de Grândola (junto ao pk 39+700 da plena via do futuro IP8), onde já existem antenas de telecomunicações. Ao abrigo do presente Projeto de Execução, a materialização do referido sistema de telemática, e do respetivo caminho de acesso, permitirão, também, o acesso e estacionamento de viaturas da Proteção Civil no local. A concretização do caminho paralelo solicitado implicará a expropriação adicional de parcelas que, no entendimento da IP, são desnecessárias face ao que se encontra já previsto no Projeto de Execução em apreço. Por outro lado, referem que todos os caminhos existentes, e já utilizados para aceder à Atalaia de Grândola extravasam o Domínio Público Rodoviário e, consequentemente, não se encontram sobre a alçada da IP.

Como tal, quaisquer melhorias a efetuar em caminhos existentes, de génese legal, adjacentes ao IP8, e que não são afetados pelo aumento de capacidade do IC33, são da exclusiva competência dos seus titulares privados ou da Autarquia onde estes se inserem.

Tendo presente o exposto, o proponente solicita a supressão da referida medida da DIA.

Desta forma e uma vez que o proponente refere que se prevê a materialização de um caminho de acesso para instalações de telemática a instalar nas imediações à designada Atalaia de Grândola (junto ao pk 39+700 da plena via do futuro IP8), onde já existem antenas de telecomunicações e que a materialização do referido sistema de telemática, e do respetivo caminho de acesso, permitirão também o acesso e estacionamento de viaturas da Proteção Civil no local, esta medida foi eliminada na versão final da DIA.

“4. Adaptar as passagens agrícolas para a fauna, com implantação de passadiços secos de 0,5 m de largura em ambas as bermas, e adaptara P H47-01 para a passagem da fauna.”

O proponente refere que o projeto de execução contemplou já o requerido nesta medida, nomeadamente:

- As passagens agrícolas já dispõem de passadiços secos com a largura indicada, em ambas as bermas, conforme pode ser constatado pela consulta das respetivas peças desenhadas, referindo-se a título de exemplo, o desenho RVGR-PE-T2-P718-PD-R00, que integra o P07 – Obras de Arte do tipo Passagens Inferiores, Agrícolas e Hidráulicas Especiais;
- A passagem hidráulica PH47-01 já dispõe de passadiço de fauna. conforme pode ser constatado pela consulta das peças desenhadas RVGR-PE-T2-P2-PH-20-R02, que integram o P02 - Projeto de Drenagem.

Face ao exposto, o proponente não identifica a necessidade de revisão do projeto, dado que as medidas solicitadas já se encontram devidamente identificadas no EIA e incorporadas nas respetivas especialidades de projeto, de forma a assegurar a sua implementação em obra. Propõem a eliminação desta medida.

Embora se estranhe o entendimento do proponente quanto à pertinência desta disposição, uma vez que a mesma consta do EIA (FP19) apresentado pelo proponente, face ao referido esta medida foi eliminada na versão final da DIA.

“5. Implementar as escapatórias distanciadas entre si na ordem dos 700 m ou junto das entradas e saídas de passagens hidráulicas, estando as mesmas também projetadas para evitar a entrada de fauna pelas mesmas.”

O proponente refere que, à semelhança da medida anterior, também no que se refere ao requerido nesta medida o projeto de execução já contempla o solicitado, pelo que não identificam necessidade de o projeto de vedações ser revisto, propondo a eliminação desta medida.

Também à semelhança do referido anteriormente, estranha-se o entendimento do proponente quanto à pertinência desta disposição, uma vez que a mesma consta do EIA (FP22). Sem prejuízo, face ao referido esta medida foi eliminada na versão final da DIA.

“6. Prever, cerca do km 46+720, a colocação de um tubo enterrado que permita a passagem de uma tubagem de rega, em articulação com o proprietário do terreno.”

O proponente refere que a implementação desta medida é viável, pelo que será incluída uma tubagem DN200, conforme solicitado, sendo no decorrer da obra efetuada a devida articulação com o proprietário do terreno. No entanto, atendendo a que a salvaguarda da execução esta medida não carece de nenhuma alteração ao projeto de execução apresentado a avaliação, julgam que a mesma poderá ser eliminada da DIA.

Após estes esclarecimentos do proponente, esta medida foi transposta, na versão final da DIA, para a fase de execução da obra.

“7. Assegurar o dimensionamento adequado do sistema de drenagem, com vista à adaptação do mesmo às alterações climáticas projetadas para a área de estudo, designadamente o aumento de fenómenos extremos de precipitação e de forma a minimizar o impacte negativo sobre a escorrência superficial e o agravamento da possibilidade de inundação/erosão.”

O proponente refere que as indicações constantes desta medida fizeram já parte dos pressupostos do Projeto de Execução, conforme é indicado no Volume – P02 - Drenagem e propõe a eliminação desta medida da DIA.

Com base na informação transmitida pelo proponente, e atendendo à fase em que o projeto foi sujeito a AIA, considera-se ser possível acolher as alegações do proponente, atendendo a que os aspetos inerentes a esta medida já foram acautelados no projeto de execução.

Neste sentido, esta medida foi eliminada na versão final da DIA.

2.6. Medidas para a fase prévia à execução da obra

“9. Estabelecer, de forma atempada e com o conhecimento e envolvimento das autarquias/juntas de freguesia, um plano de comunicação que promova:

a) Divulgação o programa de execução das obras às populações interessadas, mediante divulgação em locais públicos, nomeadamente nas Juntas de Freguesia e nas Câmaras Municipais. A informação disponibilizada deve incluir o objetivo, a natureza, à localização da obra, as principais ações a realizar, respetiva calendarização e eventuais afetações à população, designadamente a afetação das acessibilidades.

b) O estabelecimento de canais de comunicação, de informação e de reclamações junto da população local com o objetivo de, por um lado prestar esclarecimentos sobre o objetivo da obra, as melhorias que vão ocorrer com a sua concretização e as perturbações decorrentes da fase de obra e como as mesmas vão ser minimizadas e por outro, receber e solucionar (sempre que possível) eventuais reclamações.

c) Aviso prévio da afetação de serviços, incluindo o início e o final da afetação procedendo-se, na maior brevidade possível, ao seu restabelecimento.

d) Estabelecimento atempado da regulação e desvios de trânsito necessários de molde a assegurar limiares de serviço compatíveis com o tráfego atual verificado nas rodovias classificadas na Rede Rodoviária Nacional.”

O proponente refere que, apesar do Plano de Comunicação ser definido na fase inicial da empreitada, que o cumprimento do definido no mesmo só é passível de ser demonstrado ao longo da obra.

Tendo em consideração que o objetivo desta medida é apenas a definição do plano de comunicação e não a sua demonstração, esta disposição foi mantida na versão final da DIA.

“12. Sinalizar e vedar permanentemente todas as ocorrências patrimoniais que venham a ser identificadas na Planta de Condicionantes no âmbito dos trabalhos de prospeção a realizar em fase prévia ao início da construção ou outras que venham a ser identificadas durante os trabalhos de repospeção (ou durante a fase de acompanhamento), situadas a menos de 50 m da frente de obra, de modo a evitar a passagem de maquinaria e pessoal afeto a obra, sendo estabelecida uma área de proteção com cerca de 10 metros em torno do limite da ocorrência. A sinalização e vedação devem ser realizadas com estacas e fita sinalizadora que devem ser regularmente repostas. Caso se verifique a existência de ocorrências patrimoniais a menos de 25 m, estas devem ser vedadas com recurso a painéis. Nas situações em que tal não seja possível por questões técnicas tal deve ser avaliado caso a caso pelo responsável técnico, no âmbito do Património Cultural, em obra.”

O alegado pelo proponente corresponde a um comentário sobre esta disposição da DIA, não se solicitando qualquer alteração ou ajuste à mesma. Considera o proponente que a sinalização e vedação de todas as ocorrências patrimoniais identificadas na Planta de Condicionantes, ou outras que venham a ser identificadas, será analisada pela equipa de arqueologia, de acordo com os respetivos trabalhos da empreitada, e distâncias efetivas entre os trabalhos de obra e os elementos patrimoniais, salvaguardando-se que estes trabalhos apenas serão realizados dentro de terrenos expropriados. Refere ainda o proponente que a Infraestruturas de Portugal não procede à vedação de qualquer elemento em terrenos dos quais não seja proprietária, sendo que todas as situações serão avaliadas pela equipa de arqueologia em obra, autorizada para esse efeito, avaliando-se cada situação caso a caso.

De facto, a sinalização ou vedação de ocorrências patrimoniais, como em outros casos de projetos lineares, poderá ser efetuada, em alternativa, no limite da área expropriada correspondente ao domínio público rodoviário.

Neste sentido, esta disposição foi mantida na versão final da DIA.

“13. Proceder à Cintagem prévia, com tinta indelével, dos sobreiros a abater, nos termos do n.º 2 do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 169/2001 de 25 de maio, na sua redação atual e comunicação ao ICNF, com a antecedência mínima de trinta dias úteis em relação à data de início do abate, para efeitos de verificação/fiscalização e apresentar a informação cartográfica, em formato shapefile, com a identificação destes exemplares.”

O proponente refere que a cintagem dos sobreiros terá de ser feita previamente à instrução do pedido de abate, conforme determinado pelo ICNF, e de acordo com os requisitos legais em vigor, sendo a identificação dos mesmos efetuada em ficheiro *shapefile*, informação que é igualmente incluída na instrução do pedido de abate, a realizar na plataforma RUBUS. Assim, além do solicitado nesta medida ser redundante, consideram não fazer sentido efetuar este procedimento (que é prévio à emissão da autorização de corte/arranque) em fase prévia à execução da obra, quando na presente proposta de DIA é igualmente solicitada a apresentação da autorização de corte/arranque de sobreiros/azinheiras em sede de licenciamento. Pelos motivos acima expostos, solicitam que a presente medida seja eliminada da DIA.

À semelhança do já referido anteriormente sobre outras disposições relacionadas com o cumprimento do Decreto-Lei n.º 169/2001 de 25 de maio, esta medida justifica-se e manteve-se na versão final da DIA.

“14. Sinalizar os exemplares de sobreiros/azinheiras, imediatamente adjacentes às áreas de construção, antes de dar início à mesma, para que estes não sejam afetados pela implementação do projeto, bem como delimitar uma área de proteção dos sobreiros existentes, pelo menos, o dobro da projeção da área da copa, no mínimo de 4 m de raio (árvores jovens), onde são interditas quaisquer ações que conduzam ao seu perecimento ou evidente depreciação (como sejam a remoção de terra vegetal ou mobilizações profundas do solo, etc.), que possam danificar as árvores, nomeadamente as raízes, pernadas, ramos e troncos. Esta sinalização deve ser mantida durante o período em que a obra decorre no local.”

O proponente refere que, a IP não pode ter intervenção em áreas que não são do Domínio Público Rodoviário (DPR), pelo que considera que não é exequível, nem tem enquadramento legal, a sinalização de exemplares de sobreiros/azinheiras em áreas imediatamente adjacentes à construção, que não integrem o DPR. Assim, o proponente propõe que seja revista a redação da presente medida, propondo para o efeito uma nova redação.

Após estes esclarecimentos do proponente, a redação desta medida foi revista tendo passado a constar na versão final da DIA nos seguintes termos:

Sinalizar os exemplares de sobreiros/azinheiras, nas áreas de Domínio Público Rodoviário, DPR, incluindo todos os exemplares arbóreos e arbustivos que não perturbem a execução da obra , antes de dar início à obra, para que estes não sejam afetados pela implementação do projeto, bem como delimitar uma área de proteção dos sobreiros existentes, pelo menos, o dobro da projeção da área da copa, no mínimo de 4 m de raio (árvores jovens), onde são interditas quaisquer ações que conduzam ao seu perecimento ou evidente depreciação (como sejam a remoção de terra vegetal ou mobilizações profundas do solo, etc.), que possam danificar as árvores, nomeadamente as raízes, pernadas, ramos e troncos. Esta sinalização deve ser mantida durante o período em que a obra decorre no local.

“15. Salvar todos os exemplares arbóreos e arbustivos que não perturbem a execução da obra, devendo os mesmos, quando próximos de áreas intervencionadas, ser devidamente sinalizados.”

O proponente refere que, conforme mencionado na análise da medida anterior não pode ter intervenção em áreas que não são do Domínio Público Rodoviário. Com a proposta de alteração efetuada para a medida anterior entendem estar devidamente salvaguardo o objetivo da presente medida, no que viável em termos legais à IP implementar. Assim, propõem a eliminação da presente medida da DIA.

Face ao exposto, esta disposição foi eliminada na versão final da DIA.

“17. Respeitar para a seleção de áreas de empréstimo para a execução das obras os seguintes aspetos:

a) Devem ser provenientes, sempre que possível, de locais próximos do local de aplicação, para minimizar o transporte.

b) Não devem ser provenientes de:

I. terrenos situados em linhas de água, leitos e margens de massas de água;

II. zonas ameaçadas por cheias, zonas de infiltração elevada, perímetros de proteção de captações de água;

III. áreas classificadas da RAN ou da REN;

IV. áreas classificadas para a conservação da natureza;

V. outras áreas onde as operações de movimentação das terras possam afetar espécies de flora e de fauna protegidas por lei, nomeadamente sobreiros e/ou azinheiras;

VI. locais sensíveis do ponto de vista geotécnico e locais sensíveis do ponto de vista paisagístico;

VII. áreas na proximidade de áreas urbanas e/ou turísticas;

VIII. zonas de proteção do património.”

O proponente refere que a necessidade de áreas de empréstimo vai surgindo ao longo da obra, não sendo possível demonstrar integralmente o cumprimento desta medida na fase em que ela se encontra na proposta de DIA. Assim, solicita que seja incluída nas medidas a cumprir na fase de execução da obra.

Conforme referido para o Elemento n.º 15, trata-se igualmente de informação essencial para avaliação e análise da viabilidade ambiental deste projeto, pelo que estas áreas deveriam estar desde logo definidas pelo Projeto de Execução. Esta medida estabelece um conjunto de critérios para a seleção dos locais de obtenção de terras de empréstimo, com o objetivo de evitar deslocções longas e proteger zonas com características especiais. Mesmo que as necessidades de áreas de empréstimo surjam ao longo da obra, consideramos importante que haja uma validação prévia das áreas que poderão vir a ser utilizadas. Assim, ao integrar esta medida na fase prévia à obra, aquando da apresentação do relatório de demonstração do cumprimento da DIA, relativo a essa fase, este deverá já identificar um conjunto de áreas de empréstimo a utilizar, caso tal necessidade se venha a verificar, permitindo a verificação do cumprimento da medida.

Face ao exposto, esta disposição foi mantida na versão final da DIA.

“18. Selecionar materiais de construção com:

a. menor impacto ambiental, nomeadamente, de baixo teor de carbono;

b. capacidade para suportar temperaturas mais elevadas, de forma a mitigar a deformação dos materiais.”

O proponente refere que o Projeto de Execução, bem como o Caderno de Encargos da IP, já definem as especificações dos materiais a incorporar na obra, assim como os requisitos legais de qualidade que os mesmos têm de respeitar, pelo que a presente medida já se encontra acautelada em fase de projeto, sendo no decorrer da obra objeto de validação específica material a material e propõe a eliminação da mesma.

Com base na informação transmitida pelo proponente, considera-se não ser possível acolher o solicitado, devendo a medida em causa constar da DIA, atendendo a que a demonstração dos aspetos em causa nesta medida só terá lugar em fase prévia à obra, nomeadamente através da apresentação do Caderno de Encargos, Mapas de Quantidades de Trabalho, ou outros relevantes para o efeito, como inclusive se tem verificado noutros projetos do proponente em causa.

Face ao exposto, esta disposição foi mantida na versão final da DIA.

“36. Garantir as acessibilidades e espaço de estacionamento privilegiado destinado aos organismos afetos ao socorro a envolver em situações de acidente/emergência. Em especial na fase de construção, tendo particular atenção ao eventual aumento do fluxo de trânsito provocado pela movimentação de veículos afetos às obras, os trabalhos a desenvolver não devem comprometer a operacionalidade das ações de proteção civil e socorro, devendo ser equacionadas alternativas que salvaguardem a passagem de veículos afetos ao socorro e emergência.”

O proponente refere que, conhecendo a dinâmica de uma obra em termos locais, não é exequível definir estacionamentos privilegiados e destinados aos organismos afetos ao socorro nas frentes de trabalho, dado que as mesmas diariamente sofrem alterações. De qualquer forma, os acessos às frentes de trabalho dos meios de socorro são sempre garantidos, pelo que o proponente propõe uma nova redação desta medida.

Face ao exposto, a redação desta disposição foi ajustada na versão final da DIA, tendo passado a constar com a seguinte redação:

Garantir as acessibilidades aos organismos afetos ao socorro a envolver em situações de acidente/emergência. Em especial na fase de construção, tendo particular atenção ao eventual aumento do fluxo de trânsito provocado pela movimentação de veículos afetos às obras, os trabalhos a desenvolver não devem comprometer a operacionalidade das ações de proteção civil e socorro, devendo ser equacionadas alternativas que salvaguardem a passagem de veículos afetos ao socorro e emergência.

“51. Garantir que as operações de construção mais ruidosas, que se desenrolem na proximidade de edifícios de habitação, apenas tenham lugar nos dias úteis, das 08:00h às 20:00h, não se considerando admissível qualquer extensão do horário de trabalho e das operações de construção, nem a possibilidade de invocar circunstâncias excecionais para pedido de Licença Especial de Ruído (LER), nos termos do Regulamento Geral de Ruído, com exceção da betonagem de obras de arte e muros de suporte.”

O proponente refere que, em termos de rentabilidade de obra, por vezes, existe a necessidade de se trabalhar aos feriados e sábados, principalmente quando os feriados ocorrem durante a semana. Se a empreitada não laborar nestas situações, as quebras nos rendimentos de trabalho poderão ser bastante significativas, a podendo mesmo comprometer os prazos definidos para execução da empreitada.

Sabendo que as Licenças Especiais de Ruído (LER) são emitidas pelas Câmaras Municipais, o proponente propõe uma redação alternativa para esta medida.

Após estes esclarecimentos do proponente considera-se que a fundamentação apresentada não invalida esta medida, pelo que a mesma foi mantida na versão final da DIA.

“52. Implementar medidas de minimização de ruído (barreiras acústicas) para proteção das edificações que se situam no Domínio Público Rodoviário, em que se confirma a sua ocupação.”

O proponente refere que tal como já referido no documento Pedido de Elementos Adicionais para Efeitos de Conformidade do EIA, as edificações com ocupação, situadas no Domínio Público Rodoviário, constituem-se como edificações em regime de ocupação indevida de propriedades da IP Património. De facto, as edificações em apreço tinham sido já adquiridas entre 1975 e 1982, por expropriação amigável, pela então JAE – Junta Autónoma das Estradas, no âmbito da construção da “Variante à EN120 – Grândola – Vila Nova de Milfontes” tendo passado desde 2015 a ser propriedade da IP Património, entidade que tem como atribuição, entre outras, gerir

e proceder à exploração do património e empreendimentos imobiliários dentro do grupo IP, pelo que, e de acordo com esta entidade, no âmbito do projeto não deverá ser contemplada a colocação de barreiras acústicas nesses imóveis, mas sim prever a sua demolição (com processo de desocupação caso aplicável). Assim propõem a eliminação desta medida da DIA.

Face ao exposto, a redação desta disposição foi ajustada na versão final da DIA, tendo passado a constar com a seguinte redação:

Implementar medidas de minimização de ruído (barreiras acústicas) para proteção das edificações que se situam no Domínio Público Rodoviário, se não se proceder à sua demolição e se se vier a confirmar a sua ocupação.

“53. Assegurar, em articulação com o município de Santiago de Cacém, que os atuais residentes dos aglomerados de Roncão e de Cruz de João Mendes, que venham a permanecer no local, estão salvaguardados no que respeita ao cumprimento do Critério de Exposição.”

O proponente refere que no âmbito do EIA os impactes sobre o ambiente sonoro dos aglomerados de Roncão e de Cruz de João Mendes foram devidamente avaliados, e preconizadas as medidas de minimização de ruído necessárias para garantir o cumprimento do Critério de Exposição Máxima, salvaguardando-se assim a exposição dos seus residentes a níveis de ruído ambiente acima dos limites legislados. Neste contexto, há ainda a salientar que, no estudo acústico efetuado para resposta ao Pedido de Elementos Adicionais para Efeitos de Conformidade do EIA foram ainda considerados novos pontos recetores, R23 a R25, na localidade de Roncão e R26 a R28 na localidade de Cruz de João Mendes, constatando-se que os recetores em causa se encontrarão em situação de cumprimento da legislação no ano intermédio de projeto.

Assim o proponente considera a medida desnecessária propondo a sua eliminação.

Após estes esclarecimentos do proponente considera-se que a fundamentação apresentada não invalida esta medida, pelo que a mesma foi mantida na versão final da DIA.

“74. Interditar a descarga de águas resultantes de lavagens de betoneiras, autobetoneiras e outros equipamentos, diretamente no solo, nas linhas de água ou na rede de drenagem pluvial, devendo ser preparada(s) área(s) dedicada(s) que garanta(m) a sua contenção e encaminhamento a destino final.”

O proponente refere que a separação e recolha das águas de lavagem de betoneiras, não é exequível em obra, dado que as betonagens ocorrem ao longo de toda a extensão da obra, e as betoneiras lavam logo após a realização desta atividade. A experiência da IP, em inúmeras empreitadas, considera que a realização de bacias de lavagem das betoneiras, com um sistema de filtragem, tem sido eficaz. Além disso a IP desconhece a existência de algum sistema prático, e de rápida implementação que permita recolher todas as águas mencionadas, em toda a extensão da empreitada. Importa ainda mencionar que para o transporte a destino final do volume de água associado ao processo, os meios necessários aumentam as emissões de GEE resultante do consumo de combustíveis fósseis.

Face ao exposto, o proponente propõe a alteração desta medida para uma nova redação, que no seu entender permite de forma exequível atingir os objetivos de proteção ambiental associados à presente medida.

Embora se estranhe o entendimento do proponente quanto à pertinência desta disposição, uma vez que a mesma consta do EIA (FC12) apresentado pelo proponente, face ao referido a redação desta medida foi revista na versão final da DIA, tendo passado a constar nos seguintes termos:

Garantir que as betoneiras apenas podem efetuar a lavagem em locais dotados de bacias de decantação. As águas decantadas nas bacias de decantação devem ser reutilizadas (ex.: reutilização na produção de betão), mesmo que exista a possibilidade de descarga na rede de águas residuais. Os sólidos decantados devem ser removidos periodicamente, devendo ser enviados para destinos autorizados juntamente com os restantes resíduos de construção e demolição (resíduos inertes de betão ou mistura de betão com outros inertes).

“75. Implementar sistemas de drenagem que permitam o desvio das águas pluviais dos locais de construção (através da construção de valetas, drenos ou instalação de caleiras), de forma a minimizar a sua eventual contaminação.”

O proponente refere que, o Projeto de Execução contempla já o dimensionamento de um sistema de drenagem, pelo que é redutor, e não exequível, dada a dinâmica da obra, a construção de um sistema de drenagem exclusivo para a empreitada, que pode ter de ser alterado todos os dias, com os inerentes consumos de recursos naturais, e produção de resíduos. Propõem assim, a eliminação desta medida.

Embora se estranhe o entendimento do proponente quanto à pertinência desta disposição, uma vez que a mesma consta do EIA (FC13) apresentado pelo proponente, face ao referido esta medida foi eliminada na versão final da DIA.

2.7. Programas de Monitorização

Programa de Monitorização do Ambiente Sonoro

“Programa de Monitorização do Ambiente Sonoro

b. A monitorização trimestral, na fase construção, na eventualidade de serem realizadas atividades de construção em período do entardecer e noturno. A entrega dos correspondentes relatórios deve ocorrer no prazo de 1 mês após a sua elaboração, de forma a poderem ser eficazes na eventualidade de ser necessária alguma atuação ao nível da minimização.”

O proponente refere que de acordo com as “Notas Técnicas para Relatórios de Monitorização de Ruído Fase de Obra e Fase de Exploração” (APA, 2009): “(...) Estão, em princípio, dispensadas de realizar medições de ruído as obras onde, por força da aplicação dos artigos 14.º e 15.º do RGR, não exista obrigação de cumprimento de valores limite de ruído. Para as obras que, pelo contrário, estiverem sujeitas, por força da Licença Especial de Ruído (LER), ao cumprimento de valores limite, são aplicáveis às medições de ruído os procedimentos definidos na Norma Portuguesa 1730. (...)”.

Assim sendo, e tendo ainda em consideração as restrições enunciadas na MM51, para as quais propõem uma redação alternativa, solicitam a eliminação deste ponto do programa de monitorização.

Após estes esclarecimentos do proponente, e uma vez que a medida de minimização n.º 51 se mantém pertinente, constando da versão final da DIA, considera-se que também não existe qualquer fundamento para a eliminação desta disposição, pelo que a mesma se manteve na versão final da referida decisão.

“c. A contagem simultânea do tráfego e a respetiva classificação, em função das categorias que permitem a aplicação dos métodos de cálculo do CNOSSOS. A verificação do estado do pavimento e da velocidade de circulação.”

O proponente refere que, em relação a este ponto considera-se que a frase “A verificação do estado do pavimento (...)”, deve ser substituída por “A verificação do estado do pavimento, através de inspeção visual (...)”, de forma a clarificar a forma como se vai avaliar o estado do pavimento.

Face aos esclarecimentos apresentados pelo proponente, a redação desta alínea foi reformulada, tendo passado a constar na versão final da DIA, com a seguinte redação:

A contagem simultânea do tráfego e a respetiva classificação, em função das categorias que permitem a aplicação dos métodos de cálculo do CNOSSOS. A verificação do estado do pavimento, através de inspeção visual, e da velocidade de circulação.

“e. Considerar neste programa, para a fase de exploração, caso se venham a concretizar, os recetores relativos aos empreendimentos: Hotel Rural Vale de Moinhos, em processo de licenciamento, cujos edifícios mais próximos da via ficarão na proximidade do projeto; e, uma propriedade na Várzea das Barradas que tem um projeto aprovado e em construção de Casas de Campo (Turismo em Espaço Rural), os quais foram mencionados no âmbito da consulta pública efetuada, de forma a avaliar a necessidade de prever medidas adicionais de minimização de ruído.”

O proponente refere que, no que respeita aos novos locais a considerar para efeitos de monitorização, há a referir que o primeiro, o Hotel Rural Vale de Moinhos, se encontra ainda em processo de licenciamento pelo que as questões de ruído devem ser acauteladas no âmbito daquele processo, cabendo ao promotor do projeto a responsabilidade pelas medidas de minimização necessárias ao cumprimento da legislação de ruído. Acresce referir que, atendendo à proximidade do mesmo face à via existente, que o seu licenciamento carece de parecer da IP, assim como se existir a necessidade de efetuar algum acesso à EN261-2, o mesmo carece de licenciamento da IP. De realçar que, até ao momento, não foi registado na IP qualquer pedido de parecer ou pedido de licenciamento para o Hotel Rural em apreço. A propriedade Várzea das Barradas, por outro lado, dista mais de 300 m do IP8, não se prevendo assim que venham a ocorrer situações de incumprimento do ruído devido à exploração desta via. Face ao exposto, solicitam a eliminação deste ponto.

Após estes esclarecimentos do proponente considera-se que a fundamentação apresentada não invalida esta alínea, pelo que foi mantida a monitorização nos recetores mencionados na versão final da DIA.

2.8. Planos e Projetos

“Plano de Compensação pelo abate e afetação de sobreiros e azinheiras

Este plano aplica-se para toda a área de intervenção, nos termos do Decreto-Lei n.º 169/2001 de 25 de maio, na sua atual redação, sendo que:

- a) Em povoamento, em função da área afetada é aplicado um fator mínimo de 1,25, de acordo com o artigo 8.º Decreto-Lei n.º 169/2001 de 25 de maio, na sua atual redação;*
- b) Dos sobreiros e azinheiras isolados, do número de exemplares abatidos e afetados multiplicado por um fator de 2”*

Apesar do exposto pelo proponente, importa referir que a DIA não se destina exclusivamente a referenciar os requisitos da legislação em vigor, mas deve definir medidas consistentes e que minimizem e/ou compensem os impactes que se preveem ocorrer pela implementação do projeto, independentemente da natureza dos proponentes. Neste sentido, não merece acolhimento o referido pelo proponente, pelo que esta medida foi mantida na versão final da DIA.

3. CONCLUSÕES

Na sequência da apreciação da exposição apresentada pelo proponente em sede de audiência prévia sobre a proposta de DIA, e conforme fundamentação acima expressa, afigurou-se pertinente acomodar na versão final da referida decisão, as seguintes alterações (de acordo com a numeração da proposta de DIA):

- Alteração da redação e/ou da fase de cumprimento dos Elementos n.º 7, 8, 15 e 16 e das Medidas de Minimização n.º 6, 14, 36, 52 e 74, bem como do Programa de Monitorização do Ambiente Sonoro (alínea c);
- Eliminação do Elemento n.º 1 e das Medidas de Minimização n.º 2, 3, 4, 5, 7, 15 e 75.

Apesar do exposto pelo proponente, não se identificaram fundamentos para eliminação ou alteração das restantes disposições da DIA referidas pelo proponente.