

**MOPTH**

**INSTITUTO DAS ESTRADAS DE  
PORTUGAL**

**SCUTVIAS - AUTOESTRADAS DA  
BEIRA INTERIOR S.A.**

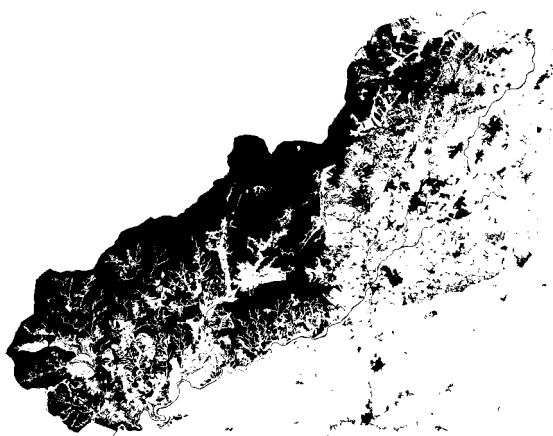
**IP2 – TEIXOSO / ALCARIA  
Ligação à Covilhã**



**PROJECTO DE EXECUÇÃO**

**RELATÓRIO DE CONFORMIDADE  
AMBIENTAL**

**SUMÁRIO EXECUTIVO**



**Janeiro de 2003**

## I) INTRODUÇÃO

O presente documento elaborado pela empresa IMPACTE - Ambiente e Desenvolvimento, Lda, constitui um resumo das informações, constantes do Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução do lanço do Itinerário Principal nº2 (IP2) – Teixoso / Alcaria, Ligação à Covilhã elaborado pelas empresas COBA e ENGVIA para a SCUTVIAS – Auto-estradas da Beira Interior S.A. com sede na Praça de Alvalade nº 6 – 7º Andar, 1700-036 Lisboa.

A SCUTVIAS é a concessionária responsável pela concepção, exploração e manutenção dos lanços de auto-estrada e conjuntos viários associados na Beira Interior, com a extensão total de cerca de 176 km e dos quais o lanço do IP2 entre o Teixoso e Alcaria com a Ligação à Covilhã, agora projectada faz parte integrante. O projecto rodoviário da Ligação à Covilhã, localiza-se no concelho da Covilhã e atravessa as freguesias de freguesias de Ferro, Boidobra, S. Pedro e Conceição.

A Ligação com 4, 222 km tem início no Nó do IP2 e termina numa rotunda na Estrada Nacional N 18.

Este Documento de Divulgação Pública inclui uma descrição sumária do projecto, dos

estudos complementares realizados e das medidas minimizadoras de impacte ambiental recomendadas constantes no RECAPE a cujos volumes se deverá recorrer sempre que se pretenda aprofundar qualquer dos referidos temas.

O principal objectivo do Relatório de Conformidade Ambiental a que se refere este Sumário foi o de dar cumprimento ao estabelecido no nº 1 do Artº 28 do Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio, no sentido de verificar a conformidade ambiental do Projecto de Execução do IP2 Teixoso / Alcaria, Ligação à Covilhã com o Parecer da Comissão de Avaliação do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) relativo ao Estudo Prévio e respectiva Declaração de Impacte Ambiental (DIA), emitidos Fevereiro de 2002.

Neste contexto apresenta-se a seguir o resumo deste Relatório considerando-se para além desta introdução as seguintes secções:

- Antecedentes;
- Conformidade Ambiental;
- Monitorização.

## II) ANTECEDENTES

O lanço do IP2 Teixoso / Alcaria tinha já sido objecto de Estudo Prévio e EIA, os quais, contemplando quatro alternativas de traçado

(1, 2, 3 e 4), de que, de forma devidamente justificada, apenas duas se retiveram como viáveis, a 3 e a 4, foram, ainda em fase de submissão ao procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), patenteados pela ex. JAE (actual IEP) no Concurso Público Internacional para a Concessão em causa.

A proposta apresentada a Concurso pelo Consórcio SCUTVIAS e que veio a merecer adjudicação, optava pela referida alternativa 3 com algumas alterações.

Entretanto elaborou-se um novo EIA relativo a novo Estudo Prévio que deu entrada na ex. Direcção Geral do Ambiente, actual Instituto do Ambiente, em 15 de Novembro de 1999, por forma a dar cumprimento à legislação sobre Avaliação de Impacte Ambiental (AIA). O Estudo Prévio a que se refere o EIA 1999, apenas representava em relação ao Estudo Prévio de 1996 a selecção de uma das soluções então apresentadas, a Solução 3, a introdução de algumas modificações da respectiva origem e quilometragem e a introdução de novas medidas de minimização de impacte ambiental, de maneira a reduzir os impactes ambientais a níveis aceitáveis na Cova da Beira.

Em relação a este projecto a Comissão de Avaliação (CA) em Abril de 2000 entendeu propor a emissão de parecer desfavorável ao projecto relativo ao Estudo Prévio e respectivo

EIA do Lanço do IP2 entre Teixoso e Alcaria, tendo em atenção aspectos relacionados com a desarticulação territorial/sectorial, tais como:

- A incompatibilidade com um instrumento de gestão territorial (PDM da Covilhã);
- A interferência com o Projecto de Aproveitamento Hidroagrícola da Cova da Beira;

Neste contexto e dando seguimento às preocupações da CA e ao despacho de Sua Ex<sup>a</sup> o Secretário de Estado do Ambiente o proponente procedeu á reformulação e apresentação de novas propostas de alteração ao Estudo Prévio do lanço do IP2 – Teixoso / Alcaria. A reanálise e redefinição do traçado, que se apresentou ao nível de PE/Geometria do Traçado procurou ter em consideração o exposto no parecer técnico da CA e o despacho de Sua Ex<sup>a</sup> o Secretário de Estado do Ambiente, bem como o relatório de Consulta do Público, com destaque para o parecer remetido pelo Instituto com competências no desenvolvimento do aproveitamento hidroagrícola da Cova da Beira (IHERA).

As principais alterações introduzidas em relação ao traçado do Estudo Prévio, tiveram por objectivo responder às questões constantes no Parecer da Comissão de Avaliação do Estudo de Impacte Ambiental (fase de Estudo

Prévio), após a consulta pública realizada em Abril de 2000, conforme se indica a seguir:

- Eliminação do Nó central e respectiva Ligação à Covilhã;
- Alteração do traçado na zona da Quinta da França, com ripagem para Nascente;
- Deslocação para Norte do Nó da Covilhã Sul, sendo a localização fora da área a beneficiar pelo Aproveitamento Hidroagrícola da Cova da Beira;
- Introdução de galerias técnicas destinadas ao atravessamento do IP 2 pelas condutas de regadio, por forma a compatibilizar o novo traçado com o Projecto Hidroagrícola;
- Deslocação da área de Serviço para Sul, cerca do km 19+000.

Posteriormente, após ter sido reconhecida a necessidade de, devido a solicitações de diversas entidades, se proceder à consideração de algumas alterações e ao estudo de novas alternativas em relação às soluções anteriormente estudadas, no sentido de ser possível melhor fundamentar a decisão política de escolha do traçado a adoptar para a ligação à Covilhã foi desenvolvido um estudo preliminar e, posteriormente um estudo prévio que foi submetido a procedimento de AIA. O Estudo Prévio a que se refere o EIA elaborado

em 2001, apresentava três soluções para a ligação entre o IP2 e a Variante à EN18 nas proximidades da Covilhã, nomeadamente as soluções A e B resultantes do referido Estudo Preliminar de Março de 2001, e a C correspondente à solução apresentada no anterior Estudo Prévio de 1999, com adaptações do traçado em perfil longitudinal e das ligações à rede viária local.

O Estudo Prévio de 2001 da Ligação à Covilhã foi submetido a procedimento de AIA de acordo com o DL nº 69/2000, de 3 de Maio e Portaria 330/2001, de 2 de Abril tendo a CA elaborado a respectiva DIA que emitia parecer desfavorável às soluções B e C.

Foi neste contexto e, encontrando-se aprovado o corredor da solução A que proponente desenvolveu o PE da solução A condicionado ao cumprimento das medidas minimizadoras propostas na DIA

### **III) CONFORMIDADE AMBIENTAL**

Nesta secção começa-se por descrever, de forma sumária as características do projecto de execução da Ligação à Covilhã, cuja localização e enquadramento regional se apresenta na Figura 1.

Esta Ligação tem origem no Nó do IP2 e termina na rotunda da EN 18.

A Ligação à Covilhã, com 4222 m de extensão, desenvolve-se na direcção geral ESE / WNW, e estabelece a ligação entre o IP2 e a EN 18 (Variante da Covilhã), através do Nó da Covilhã Norte e da Rotunda na EN 18.

A ligação desenvolve-se a partir do ramo bidireccional do Nó da Covilhã Norte, transpõe o IP2 em passagem inferior (PI3A) ao km 0+169. Em seguida, a ligação transpõe o rio Zêzere ao km 0+520 através de uma ponte com 200 m e desenvolve-se no sentido poente em direcção à ribeira de Corges, onde a atravessa ao km 2+750, também através de uma ponte com 299 m.



Zona de atravessamento da rib<sup>a</sup> de Corges

Ao km 1+800, aproveitando o restabelecimento do CM 1027 através de uma passagem inferior (PI3B), está previsto a

construção de um meio nó (Nó de Ferro), com a configuração de meio diamante (dois ramos) associado a duas rotundas, a fim de assegurar a ligação do IP2 à rede local (CM 1027 e EM 506).

Na figura 2 apresenta-se o Esboço Corográfico do traçado da Ligação à Covilhã.

Relativamente aos restabelecimentos preconizados é de referir que ao nível do PE, as vias interferidas ao longo da auto-estrada são restabelecidas com o recurso a obras de arte correntes

Previram-se também alguns desnivelamentos através de duas passagens inferiores agrícolas para restabelecimento de serventias a parcelas ao longo do traçado. A área envolvente do corredor do traçado do ligação em estudo possui uma ocupação predominantemente agrícola e florestal. Assim, está previsto a construção do Restabelecimento 8.1 do CM 1027 que transpõe a Ligação à Covilhã ao km 1+800 através de uma passagem inferior (PI3B). Servirá, não só para manter o fluxo de tráfego nesse caminho, mas também para articular o tráfego de saída e entrada, vindo do IP2, através da Ligação à Covilhã e de duas rotundas que farão a ligação com os ramos do Nó de Ferro.

A Ligação à Covilhã, mesmo junto à rotunda com a EN 18, transpõe um C.R., que se vai restabelecer através do Restabelecimento 8.2, desviando um pouco o traçado do caminho existente de modo a poder transpor a ligação através de uma passagem inferior (PI3C) ao km 4+141.

O perfil transversal tipo da Ligação à Covilhã na zona coincidente com o ramo bidireccional do Nó da Covilhã Norte é constituído por:

- Separador em “New Jersey” com 0.60 m de largura;
- Duas bermas interiores com 1.00 m de largura cada, com inclinação transversal e pavimento idênticos à faixa de rodagem adjacente;
- Duas faixas de rodagem com 7.00 m de largura cada uma, quando tiverem duas vias e 4.00 m quando prevista apenas uma via. Na faixa de rodagem no início da quilometragem à largura da via foi acrescida uma sobrelargura devido ao parâmetro do raio da curva circular utilizado;
- Duas bermas exteriores com 2.50 m de largura pavimentada e 0.50 m não pavimentados.

Passando a Ponte sobre o rio Zêzere o perfil transversal tipo da ligação deixa de estar abrangido pelo perfil transversal tipo do ramo

bidireccional do Nó da Covilhã Norte e passa a ser constituído por duas faixas de rodagem com 3.75 m cada uma.

Quando for necessário a introdução de uma via de lentos, à faixa de rodagem normal é acrescentada uma faixa adicional com 3.50 m de largura do lado da via de lentos:

- Duas bermas exteriores com 2.50 m de largura pavimentada e 0.75 m não pavimentados. Na zona da via de lentos essa berma terá 1.00 m pavimentado e 0.50 m de largura não pavimentada.

Por forma a dar conformidade ao estabelecido na Declaração de Impacte Ambiental foram elaborados e apresentados novos estudos complementares que constam do RECAPE.

Assim, em termos de projectos complementares elaborados no sentido da conformidade ambiental da ligação em causa, referem-se o Plano de Integração Paisagística (PIP) e o Projecto do Ruído (PR).

Relativamente a medidas redutoras que minimizam os impactes ambientais ao nível do projecto referem-se as seguintes:

1. Restabelecimento através de obras de arte de alguns caminhos e vias intersectadas;
2. Utilização e adopção de sistemas de drenagem eficazes nos taludes de escavação e aterro;
3. Revestimento vegetal atempado dos taludes;
4. Decapagem dos solos em quantidade suficiente que permita a sua reutilização no tratamento paisagístico do sublanço;
5. Reforço de taludes de escavação através da implantação de mascarar/espórões drenantes, nos locais assinalados no Estudo Geológico e Geotécnico;
6. Restabelecimento das linhas de água atravessadas e Passagens Hidráulicas devidamente dimensionadas;

Por outro lado, considerando os efeitos ambientais negativos em determinados factores ambientais como por exemplo a geomorfologia, os solos, o uso e ocupação do solo, os recursos hídricos, a vegetação e outros que se enquadram em domínios de natureza social e económica foram propostas medidas minimizadoras adicionais. Destas medidas salientam-se as seguintes:

Indemnização justa e atempada dos locais a expropriar; Evitar o atravessamento dos

povoados (por ex. povoação do Covelo) por tráfego pesado associado às obras; Implementar as barreiras acústicas previstas para os locais próximos do km 3+000;



Povoação do Covelo na baixa da ribeira de Corges

Avisar atempadamente a população quando houver necessidade de utilizar explosivos; Privilegiar a contratação de mão de obra local; Não localizar os estaleiros em locais que devem ser preservados do ponto de vista ambiental e não extrair materiais em solos classificados pela legislação de Reserva Agrícola e Ecológica Nacional (RAN, REN, solos do Projecto Hidroagrícola da Cova da Beira); Garantir os restabelecimentos existentes; Recuperar todas as vias afectadas pelas obras; salvaguardar as linhas de água do rio Zêzere e ribeira de Corges e repor a situação actual; Não efectuar vazadouros em locais condicionados do ponto de vista ambiental e solicitar as respectivas autorizações às entidades competentes; Implementar, logo que a monitorização da qualidade das águas o determine, as bacias de decantação previstas no sistema de drenagem

ao km 0+650 dos dois lados da ligação na margem direita do rio Zêzere e dos dois lados da ligação ao km 3+200 na margem direita da ribeira de Corges; Solicitar ao IPA o acompanhamento dos trabalhos de construção, e efectuar uma prospecção prévia do traçado antes de dar início às obras.

Ao nível do relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução é ainda apresentado um capítulo com as medidas minimizadoras que devem ser implantadas na fase de construção da obra e informações adicionais por forma a ajustar e configurar, do ponto de vista ambiental, as alterações que se efectuaram na fase de Projecto de Execução com as recomendações expressas na respectiva DIA.



Campos cultivados junto ao Covelo

#### **IV) MONITORIZAÇÃO**

Neste Capítulo do Relatório de Conformidade Ambiental a que se refere este sumário executivo são apresentados devidamente pormenorizados os programas de

monitorização previstos nas fases de construção e exploração do empreendimento. Estes programas são referentes à Qualidade das Águas Superficiais e Subterrâneas, à Qualidade de Ar, ao Ruído e à Circulação Rodoviária. Para cada um dos Descritores, os planos de monitorização definem os parâmetros a determinar ou medir, os locais e as oportunidades das colheitas ou medições e a respectiva periodicidade, os cenários a considerar e os dados e relatórios a fornecer.

Para a fase de construção está previsto um plano de gestão e acompanhamento ambiental da obra que tem como principal objectivo fazer um controlo da implementação das medidas de redução dos efeitos negativos determinados nos estudos ambientais, reformulando e propondo novas medidas e/ou medidas adicionais sempre que se justifique.

Para a fase de exploração da auto-estrada é proposto um plano de monitorização que permite avaliar a eficácia das medidas sugeridas nos estudos e controlar os efeitos negativos que a ligação e o IP2 provocarão no ambiente durante a sua exploração.

No Quadro 1 seguinte apresentam-se algumas das medidas minimizadoras de impacte ambiental propostas para a Ligação à Covilhã.



**QUADRO 1**  
**CONCESSÃO SCUT DA BEIRA INTERIOR**  
**IP2 – TEIXOSO / ALCARIA**  
**LIGAÇÃO À COVILHÃ**  
**MEDIDAS MINIMIZADORAS DE IMPACTE AMBIENTAL**

FACTOR DO AMBIENTE	ALGUMAS MEDIDAS DE REDUÇÃO DOS PRINCIPAIS EFEITOS AMBIENTAIS NEGATIVOS
<b>GEOLOGIA</b>	<p><b>Fase de Construção</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dar cumprimento às medidas propostas no Estudo Geológico e Geotécnico;</li> <li>• Onde necessário adoptar medidas de contenção de taludes ;</li> </ul>
<b>GEOMORFOLOGIA</b>	<p><b>Fase de Construção</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimizar o intervalo de tempo entre a preparação do terreno e a construção;</li> <li>• Definir um corredor, o mais estreito possível, para a elaboração dos trabalhos;</li> <li>• Não efectuar depósito de terras em zonas ambientalmente condicionadas e sem a autorização prévia das autoridades competentes;</li> </ul> <p><b>Fase de Exploração</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recuperação e integração paisagística posterior das áreas afectadas</li> </ul>
<b>SOLOS</b>	<p><b>Fase de Construção</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Escolha criteriosa de locais de depósito de materiais sobranes e solicitação prévia da sua autorização às entidades competentes;</li> <li>• Utilização na recuperação de áreas degradadas;</li> <li>• Escolha cuidada dos locais para instalação dos estaleiros, de materiais de empréstimo e de depósito que não deverão situar-se em áreas do Domínio Público Hídrico, RAN e REN, solos do projecto Hidroagrícola da Cova da Beira nem noutras áreas de aptidão agrícola ou de outro modo protegidas;</li> <li>• Prevenir a potencial contaminação do solo, não permitindo a descarga directa de poluentes como sejam betumes, óleos, lubrificantes, combustíveis, produtos químicos e outros materiais residuais da obra</li> <li>• Evitar a circulação desnecessária de veículos ou máquinas pesadas nas zonas adjacentes ao traçado.</li> <li>• Recuperação dos solos, após a construção; adopção de medidas de decompactação e arejamento dos mesmos e/ou eventual cobertura com terra arável.</li> <li>• Salvaguarda e recuperação das manchas aluvionares da ribeira de Corges e rio Zêzere e posterior reutilização, por exemplo, no recobrimento dos taludes para efectuar plantações; indemnização justa e atempada aos proprietários.</li> <li>• Restabelecimento do coberto vegetal nos taludes e áreas laterais da estrada.</li> </ul>
<b>RECURSOS HÍDRICOS</b>	<p><b>Fase de Construção</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilização de sistemas de drenagem eficazes nos taludes de escavação que intersectem níveis freáticos, tipo “máscara” drenante, ou esporão drenante.</li> <li>• Garantir sempre os caudais reservados para jusante das linhas de água sujeitas a intervenção;</li> <li>• Limitar as áreas de desmatação nas proximidades de linhas de água; Proceder à limpeza e desobstrução imediata das linhas de água, caso se tenha verificado a sua obstrução parcial ou total resultante do arraste de terras</li> <li>• Implementação adequada do sistema de drenagem transversal e longitudinal</li> </ul> <p><b>Fase de Exploração</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementação do Plano de Monitorização Proposto para a Fase de Exploração.</li> </ul>
	<p><b>Fase de Construção</b></p>

<b>QUALIDADE DO AR</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evitar a localização de estaleiros ou outras infra-estruturas de apoio à obra próximo de habitações e equipamentos sociais (povoação do Covelo).</li> <li>• Humedecer os locais onde poderá ocorrer a geração de poeiras.</li> <li>• Cobrir os montes de detritos, a fim de evitar o arraste pelo vento, particularmente quando estes se encontrem próximo a habitações.</li> <li>• Manter limpos os acessos às obras e aos estaleiros, bem como os pneus de máquinas e veículos associados às obras.</li> </ul> <p><b>Fase de Exploração</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementar o Plano de Monitorização</li> </ul>
<b>RUIDO</b>	<p><b>Fase de Construção</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementação dos estaleiros em áreas afastadas das zonas habitacionais e outros locais sensíveis.</li> <li>• Restringir as áreas de intervenção e de movimentação de máquinas e veículos ao estritamente necessário nas proximidades de zonas habitadas e outros locais sensíveis.</li> <li>• Implementar as barreiras acústicas junto à povoação do Covelo;</li> <li>• Instalar barreiras temporárias nos estaleiros, onde possa ocorrer ruído mais intenso e próximo de unidades sensíveis. Sempre que seja necessário recorrer a fogo para desmonte de terra, a população vizinha será avisada.</li> </ul> <p><b>Fase de Exploração</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementação do Plano de Monitorização;</li> </ul>
<b>FAUNA E FLORA</b>	<p><b>Fase de Construção e Exploração</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Protecção e conservação de espécies de acordo com o referido no descritor recursos biológicos (Fauna e Flora) do Relatório de Conformidade Ambiental.</li> <li>• Reduzir ao mínimo o arranque ou corte raso de elementos arbóreos e arbustivos de interesse existentes na área afectada à obra;</li> <li>• Executar medidas de prevenção de incêndios sobre as futuras estruturas vegetais marginais à via, em especial nas zonas de vegetação natural e evitar a criação de descontinuidades nessas formações</li> <li>• Assegurar a integração e a recuperação florística da área afectada à obra em conformidade com o Projecto de Integração Paisagística</li> </ul>
<b>GESTÃO DE RESÍDUOS</b>	<p><b>Fase de Construção</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dar cumprimento à legislação em vigor relativamente à <b>Gestão de Resíduos</b> (designadamente Decreto-Lei nº 239/97, de 9 de Setembro; Portaria nº 15/96, de 23 de Janeiro; Portaria nº 818/97, de 5 de Setembro; <b>Resíduos Sólidos</b>: Decreto-Lei nº 488/85, de 25 de Novembro; <b>Óleos Usados</b>. Decreto-Lei nº 88/91, de 23 de Fevereiro; Portaria nº 240/92, de 25 de Março; <b>Entulhos</b>: Decreto-Lei nº 117/94, de 3 de Maio).</li> <li>• Assumir a responsabilidade pela gestão de todo o tipo de materiais residuais produzidos na área afectada à obra (entulhos, lamas, betumes, óleos, lubrificantes, combustíveis, produtos químicos, resíduos sólidos e outros materiais residuais da obra) através da definição e da implementação de um plano integrado de gestão de resíduos.</li> </ul>
<b>PATRIMÓNIO ARQUEOLÓGICO</b>	<p><b>Fase de construção</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prospecção prévia do corredor, dos locais de estaleiros e instalação de equipamentos de obra;</li> <li>• Acompanhamento da obra por um arqueólogo.</li> </ul>
<b>SÓCIOECONOMIA</b>	<p><b>Fase de construção</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Expropriação e indemnização aos proprietários       <ul style="list-style-type: none"> <li>• Privilegiar a mão de obra local na contratação para trabalhos na obra.</li> <li>• Sinalização correcta dos trabalhos.</li> <li>• Planear um plano de percursos de transporte de materiais que perturbe o menos possível os núcleos rurais existentes</li> </ul> </li> </ul>

<b>SÓCIOECONOMIA</b>	<p>menos possível os núcleos rurais existentes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• assegurar a acessibilidade da população às áreas adjacentes à obra;</li> <li>• assegurar as acessibilidades aos prédios rústicos, agrícolas e florestais e aos estabelecimentos e serviços localizados nos núcleos populacionais (quintas e povoado do Covelo) existentes na envolvente da obra;</li> <li>• divulgar, com a necessária antecedência e clareza, os desvios de trânsito, as perturbações na circulação rodoviária e pedonal;</li> <li>• conferir especial atenção à circulação de todos os veículos pesados de apoio à obra na via pública, visando a definição de percursos alternativos e a redução da sua circulação, bem como a programação e a articulação dos sentidos de circulação das saídas com a circulação em geral;</li> <li>• elaborar um planeamento e gestão do tráfego de veículos pesados e outras máquinas ligadas às obras no sentido da sua restrição nos períodos mais críticos, designadamente no período nocturno (ex: transporte de vigas pré-fabricadas);</li> <li>• os estaleiros deverão ser devidamente sinalizados com painéis de identificação da obra e das entidades nela envolvidos;.</li> </ul>
<b>PAISAGEM</b>	<p><b>Fase de construção e exploração</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementação correcta e cuidada das medidas referidas no Plano de Integração Paisagística;.</li> </ul>
<b>ANÁLISE DE RISCO</b>	<p><b>Fase de Exploração</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaboração e implementação de um Plano de Emergência em situações de acidentes na via;</li> </ul>