



DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

“AUTO-ESTRADA A11/IC 14 ESPOSENDE-BARCELOS-BRAGA SUBLANÇO EN 205 - BARCELOS” (Estudo Prévio do Projecto)

Tendo por base o parecer final do processo de Avaliação de Impacte Ambiental do projecto, em fase de estudo prévio, “Auto-Estrada A11/IC 14 Esposende-Barcelos-Braga Sublanço EN 205 – Barcelos”, **emito parecer favorável** à Solução C do referido projecto, **condicionado** à possibilidade de passagem em túnel ou através de outros métodos construtivos, entre o km 6+000 e o km 7+000 (travessia do Monte da Franqueira), por forma a evitar a destruição do património cultural aí existente, e ao cumprimento das medidas propostas no Estudo de Impacte Ambiental e aceites pela Comissão de Avaliação, bem como às descritas no Parecer da Comissão de Avaliação. A avaliação dos eventuais impactes decorrentes da construção do referido túnel deverá ser analisada em fase de projecto de execução.

A apreciação da conformidade do projecto de execução “Auto-Estrada A11/IC 14 Esposende-Barcelos-Braga Sublanço EN 205 – Barcelos” com esta Declaração de Impacte Ambiental (DIA) deve ser efectuada pela Autoridade de AIA (Instituto do Ambiente), nos termos do artigo 28º do Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio.

As medidas mitigadoras a adoptar, listadas em anexo a esta DIA, serão especificadas no Projecto de Execução e, conseqüentemente, objecto de implementação.

Lisboa, 28 de Maio de 2002.

O Ministro das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente


ISALTINO MORAIS
Ministro das Cidades,
Ordenamento do Território e
Ambiente

Anexo: Medidas de Minimização



**PROGRAMAS, PLANOS E MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO PROPOSTOS NO EIA
E ACEITES PELA CA**

Fase de Projecto de Execução (PE) e Prévia da Construção

1. Deve ser prevista a redução ao mínimo da descarga directa, sobre solos agrícolas, das águas de drenagem da plataforma da estrada e viadutos;
2. Deve ser efectuada a prospecção arqueológica sistemática do traçado seleccionado, com especial atenção para as zonas onde foram detectados vestígios arqueológicos durante os trabalhos de campo realizados;
3. Deve ser efectuada a prospecção prévia e o acompanhamento arqueológico da abertura de acessos, estaleiros e zonas de empréstimos de terras;
4. Deve ser dedicada especial atenção à delimitação das parcelas, no sentido de evitar, na medida do possível, cortes nas propriedades e o seu seccionamento;
5. Deve ser privilegiado o recurso a pedreiras em actividade, para evitar intervencionar áreas virgens sempre que seja necessário suprir o eventual déficite de materiais para aterro;
6. A instalação de estaleiros e caminhos de acesso à rodovia deve pontos de captação;
7. A localização dos estaleiros deve preferencialmente, coincidir com as plataformas já existentes que estejam impermeabilizadas e que tenham sido abandonadas;
8. Deve ser efectuada uma escolha de locais, o mais distanciado possível das zonas habitadas e cultivadas, para instalar estaleiros, parquear viaturas e depositar temporariamente excedentes;
9. O planeamento de construção deve ter em conta as épocas de desenvolvimento das diversas culturas praticadas na região, de modo a não interferir com a eficiência de produtividade desta.



Fase de Construção

10. Os materiais excedentes devem ser conduzidos preferencialmente para pedreiras da região, favorecendo a recuperação paisagística dessas pedreiras.;
11. Os depósitos temporários de terras não devem ser colocados em linhas de água;
12. Na construção dos aterros devem ser utilizados materiais correspondentes a solos areno-siltosos, a misturas solo/enrocamento e a enrocamentos. Na parte superior dos aterros devem ser colocados os materiais de melhor qualidade e quimicamente menos sensíveis à água;
13. A reutilização dos materiais autóctones, provenientes das escavações, deve contribuir para a minimização de impactes negativos decorrentes da execução deste traçado. Desta forma, os materiais provenientes do desmonte de rochas granitóides devem ser aplicados em aterros de enrocamento e de solo-enrocamento, enquanto os materiais com xistosidade devem ser aplicados no corpo dos aterros;
14. Devem ser adoptadas as técnicas de colocação e de compactação adequadas tendo em vista a estabilidade e os assentamentos dos aterros;
15. Os solos de cobertura do local de implantação do traçado devem ser armazenados para posterior reutilização no revestimento de taludes;
16. O revestimento dos taludes deve ser efectuado com terra e espécies vegetais adequadas, no mais curto intervalo de tempo, se possível logo após as operações de terraplanagem, de forma a evitar o ravinamento de taludes em materiais não rochosos;
17. Os taludes a executar, nomeadamente, em formações cristalinas, devem ter em conta a natureza dos materiais, sua fracturação e alteração, de forma a garantir a sua estabilidade;
18. Deve proceder-se ao saneamento cuidado de cunhas, blocos de rocha e de massas rochosas, com o objectivo de reduzir a possibilidade de queda de blocos ou de desagregações ao longo dos taludes de escavação. Quando se verificar que continua a existir a possibilidade de vir a ocorrer a queda de blocos ou de desagregações de rocha, deve proceder-se ao revestimento dos taludes com redes metálicas;



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E AMBIENTE
Gabinete do Ministro

ISALTINA MORAIS
Ministra das Cidades,
Ordenamento do Território e
Ambiente

19. A movimentação de terras deve ser efectuada, preferencialmente, em períodos secos, de modo a alcançar a estabilização progressiva dos terrenos afectados. Caso se verifiquem elevadas emissões de poeiras resultantes dessa movimentação preconiza-se a aspersão com água;
20. Deve delinear-se e colocar-se em prática um programa eficaz de humedecer o pavimento de terra batida, ao longo das faixas de construção, nos locais das obras e principalmente se os trabalhos forem desenvolvidos durante a época seca;
21. O equipamento de perfuração a utilizar, sempre que se recorra a explosivos, deve estar equipado com sistema de captação de poeiras;
22. Não se deve proceder ao despejo de resíduos de qualquer natureza em linhas de água;
23. Deve efectuar-se o endentamento com captação e drenagem de eventuais exurgências de água, após uma eventual intersecção do nível freático;
24. De forma a possibilitar a infiltração das águas pluviais no subsolo, os aterros devem ser construídos com materiais permeáveis;
25. Devem ser evitados os solos de melhor potencial produtivo, especialmente os classificados na RAN na escolha do local de implantação dos estaleiros e dos locais de empréstimo e depósito de terras;
26. Deve ser evitada a circulação de maquinaria e pessoal, fora da área de trabalho nas áreas da RAN;
27. A desmatação deve ser reduzida ao mínimo estritamente necessário à construção da obra;
28. Sempre que ocorra a intersecção das linhas de água, estas devem ser restabelecidas na totalidade o mais rapidamente possível, com secções adequadas que permitam a drenagem hídrica;
29. Deve proporcionar-se a manutenção de boas condições de drenagem nos aterros e escavações;
30. Para os locais em que o nível da água surge próximo da cota da rasante, para além, de outros locais dependentes das escavações a efectuar, devem ser adoptadas medidas que minimizem a erosão interna dos



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E AMBIENTE
Gabinete do Ministro

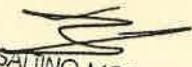
TSALTINO MORAIS
Ministro das Cidades,
Ordenamento do Território e
Ambiente

taludes e promovam a sua drenagem, pelo que devem ser colocadas soluções do tipo de colocação de órgãos profundos de drenagem longitudinal da plataforma nesses locais;

31. Deve ser implementada a inclusão de esporões e prismas drenantes nos locais onde o nível freático for identificado próximo da rasante da plataforma da via rodoviária;
32. Deve ser controlado o nível de água dos poços e furos existentes na envolvente dos locais do traçado, devendo ser contactadas as autoridades competentes no caso de diminuição dos níveis estáticos;
33. No caso dos poços que sejam directa e irreversivelmente afectados pelo traçado, deve considerar-se de imediato a construção de outros na envolvente, caso se mantenha a necessidade de os utilizar, de modo a não prejudicar os seus utilizadores;
34. Devem ser adoptadas medidas que evitem a concentração de resíduos sólidos e líquidos sobre a superfície do terreno;
35. Deve ter-se um cuidado especial nos trabalhos em estaleiros e com a maquinaria, de forma a evitar o derramamento de óleos, combustíveis e outros poluentes nas linhas de água;
36. Determinadas acções como a limpeza das máquinas e o enchimento dos camiões com combustíveis e outros materiais, devem ser realizadas em locais impermeabilizados e onde seja possível fazer a sua recolha e armazenagem;
37. A recolha dos óleos e outros produtos, deve ser realizada de acordo com as normas nacionais;
38. Deve existir uma área destinada ao sistema de tratamento de águas residuais, com separação da matéria em suspensão e hidrocarbonetos,
39. Deve existir uma área destinada ao sistema de recolha de óleos usados pela maquinaria, nunca devendo estes ser descarregados directamente em linhas de água ou no solo, de modo a não contaminar o sistema hidrogeológico. Os óleos devem ser removidos e encaminhados para o destino final adequado, conforme a legislação em vigor;
40. Os locais de empréstimo de materiais não devem situar-se junto das linhas de água de modo a minimizar a afectação da sua qualidade e respectivos usos;



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E AMBIENTE
Gabinete do Ministro


ISALTINO MORAIS
Ministro das Cidades,
Ordenamento do Território e
Ambiente

41. Em caso de acidente, com uma descarga accidental de materiais poluentes para o meio aquático ou para o próprio solo, devem ser avisados imediatamente as entidades responsáveis;
42. No caso de ser necessária a instalação de equipamentos que produzam poluição atmosférica, nomeadamente, centrais betuminosas e centrais de betão, estas devem ser providas de dispositivos de redução de emissão de poluentes e colocadas também o mais distanciadas possível das áreas habitacionais, e das áreas cultivadas;
43. A via deve ser vedada com rede de malhagem progressiva, colocada sobre o solo ou ligeiramente enterrada;
44. As áreas de terreno a escavar ou a aterrar, bem como as zonas de empréstimo, devem ser previamente decapadas para obtenção de terra viva. Esta decapagem deve ter lugar ao serem iniciados os trabalhos de movimentação de terra e deve incidir numa espessura variável de acordo com as características do terreno;
45. A decapagem e o armazenamento de terra viva, devem ser feitas segundo normas a definir respectivamente nos Projectos de Geotecnia e de Integração Paisagística;
46. A terra viva proveniente da decapagem deve ser utilizada no recobrimento dos taludes e áreas adjacentes à estrada, sendo de prever, em caso de excesso, a sua utilização na melhoria de outros solos agrícolas;
47. Deve preservar-se e efectuar a reconstituição das margens das linhas de água, na fase de construção e sua recuperação quando afectadas;
48. Os taludes devem ter, sempre que geotecnicamente possível, inclinações não superiores a 1:1,5 (V:H), por forma a permitir uma mais fácil integração paisagística;
49. Deve proceder-se à plantação de uma cortina arbóreo-arbustiva nos taludes e faixa lateral com espécies de crescimento rápido para protecção das habitações, minimizando a barreira visual provocada pela construção da via;
50. Deve proceder-se à rápida implementação do revestimento vegetal dos taludes resultantes da inserção da via na paisagem, com o objectivo de diminuir o seu impacte visual na envolvente e minimizar a sua erosão;



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E AMBIENTE
Gabinete do Ministro

ISAÍAS MORAIS
Ministro das Cidades,
Ordenamento do Território e
Ambiente

51. Deve proceder-se à reconstituição da floresta afectada, aquando da construção da via, com espécies a seleccionar prioritariamente da flora espontânea da região;
52. Devem ser divulgados, nos meios de comunicação social local, os condicionamentos à circulação durante a fase de construção da obra (datas e local). Deve também proceder-se à sinalização adequada das obras e eventuais desvios a realizar;
53. Deve ser cumprida a legislação em vigor em matéria de gestão de resíduos, nomeadamente:
- Responsabilização por parte do empreiteiro pela gestão de resíduos provenientes dos estaleiros e frentes de obra. Deve também ser efectuado a elaboração e implementação de um Plano Integrado de Gestão de Resíduos, no qual se proceda à identificação e classificação dos resíduos em conformidade com o Catálogo Europeu de Resíduos (CER-Portaria n.º 817/97, de 5 de Setembro), estabelecendo objectivos e tendo em consideração a calendarização e faseamento da obra;
- Os resíduos gerados no estaleiro equiparáveis a resíduos sólidos urbanos (RSU) devem ser depositados em contentores especificamente destinados para o efeito (com 1100 litros de capacidade);
- Os resíduos de construção equiparáveis a resíduos industriais banais (RIB), dada a sua composição, devem ser retirados da corrente normal e assegurado um destino final adequado, consoante a sua natureza. As fracções passíveis de serem recicladas (paletes de madeira, cofragens, elementos de ferro, entre outros) devem ser enviadas para as indústrias recicladoras licenciadas para o efeito;
54. Para além das medidas estabelecidas na Portaria n.º 1028/98, de 5 de Novembro, relativamente às normas de segurança e identificação em sede de transporte de óleos usados, nas operações de recolha e substituição dos óleos usados, deve-se ter em conta:
- Recolha dos óleos usados para recipientes através de bombas específicas para o efeito, evitando derrames;
- Armazenagem em contentor com 200 litros de capacidade, devidamente estanque e selado, com uma taxa de enchimento inferior a 98%;
- Colocação do contentor numa bacia de recepção estanque que permita responder a eventuais situações de falha no sistema de transporte e recolha;
55. Os resíduos perigosos como as tintas, colas e resinas, devem ter um destino adequado sendo recolhidas separadamente e assegurando as indústrias recicladoras licenciadas como o seu destino final.



Fase de Conclusão da Obra

56. Após a conclusão dos trabalhos, as áreas de solos de boa aptidão agrícola, temporariamente utilizadas, devem ser limpas dos materiais da obra e efectuada uma escarificação ou gradagem, por forma a recuperarem mais rapidamente as suas características naturais;
57. Deve ser assegurado que, antes da abertura da via ao tráfego, todas as obras minimizadoras ou correctoras dos impactes estejam concluídas;
58. Após remoção dos entulhos e de outras infra-estruturas de apoio à obra, deve proceder-se a uma escarificação do solo seguida de uma sementeira semelhante à preconizada para os taludes da via na zona adjacente ao local de intervenção ou outra considerada adequada, de acordo com projecto de recuperação paisagística específico a realizar;
59. Devem manter-se livres os caminhos e estradas de passagem habitual, mantendo os atravessamentos necessários ao decorrer normal das actividades da população local e restabelecer rapidamente as ligações interceptadas, minimizando o efeito de barreira;
60. As vias utilizadas devem ser repostas em condições idênticas às iniciais;
61. Deve ser Implementado um adequado plano de sinalização ao longo da via de modo a alertar os utentes para as situações de maior risco, aumentando assim a segurança rodoviária.

Fase de Exploração

62. Deve manter o corredor verde nas áreas em que ele já existe e implementar a criação de novas barreiras florestadas nas zonas envolventes (nos locais em que a situação existente o permita). Esta acção deve ser efectuada principalmente junto dos locais mais próximos dos focos habitados;
63. Deve evitar-se o encosto à via de espaços de urbanização ou outros que provoquem conflito de uso;
64. A ocupação do solo nas imediações da via deve merecer especial atenção por parte dos municípios envolvidos, no sentido de evitar a excessiva proximidade, bem como o crescimento desordenado e os conflitos de uso;



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E AMBIENTE
Gabinete do Ministro

ISALTINO MORAIS
Ministro das Cidades,
Ordenamento do Território e
Ambiente

65. Deve ser efectuada a implementação dos planos de monitorização da qualidade da água subterrânea e superficial e qualidade do ar de acordo com os programas de monitorização previstos no EIA;
66. Deve implementar-se medidas de controle da erosão dos taludes, mantendo em boas condições todos os revestimentos vegetais que vierem a ser executados como forma de protecção contra a erosão, nomeadamente nas espaldas dos taludes de escavação ou de aterro;
67. De forma a evitar zonas de acumulação de água deve proceder à limpeza, ou seja à estabilização dos taludes vegetados, das linhas de água nas proximidades a montante das passagens hidráulicas a fim de impedir a sua obstrução;
68. Deve estabelecer-se um plano de emergência por parte da entidade exploradora da rodovia e das entidades envolvidas na protecção civil, com definição das tarefas a executar nas situações resultantes de acidentes envolvendo veículos que transportam substâncias tóxicas e/ou perigosas;
69. Devem manter-se em boas condições todos os revestimentos vegetais que vierem a ser executados como forma de protecção contra a erosão. Tais medidas devem passar pelo revestimento vegetal desses terrenos com um tipo de vegetação adaptado às características da região, pela construção de valetas de recolha de escorrências superficiais, caixas de recepção e de decantação, e de estruturas dissipadoras de energia, como por exemplo a colocação de pedras a jusante das passagens hidráulicas. Desta forma garantem-se velocidades de saída não susceptíveis de provocar fenómenos de erosão nos solos adjacentes;
70. Deve ser garantido o bom funcionamento do sistema de recolha e de tratamento de águas residuais a ser construído nas áreas de serviço da Auto-Estrada, e que terá de estar operacional quando se iniciar a fase de exploração do empreendimento. Nestas zonas, devem conceber-se de forma adequada os sistemas de recolha e destino final não só das águas residuais domésticas, como também de outros produtos resultantes da sua actividade (areias, óleos e gorduras), e ainda dos resíduos sólidos;
71. Deve ser efectuada o controlo regular do tráfego médio diário.
72. Deve proceder-se à cobertura vegetal precoce dos taludes, junto aos encontros do viaduto, através de hidrossementeira e uma cuidadosa intervenção na drenagem dos taludes e encostas adjacentes, interpondo valetas nas de maior extensão;



73. Deve reduzir-se ao mínimo da área a ocupar pela Área de Serviço,
74. Deve ser dada especial atenção à concepção dos projectos de drenagem dos terrenos, nos locais onde a via seja implantada em aterro, em extensão considerável, sobre solos de várzea.

**MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO e PLANOS DE MONITORIZAÇÃO PROPOSTOS PELA
CA POR DESCRITOR AMBIENTAL**

Recursos Hídricos e Qualidade da Água

1. Deve ser efectuada a realização de uma simulação para as reais condições do Projecto de Execução (PE), ou seja, nos pontos de descarga efectivos, de modo a verificar a necessidade, ou não, de se proceder ao tratamento das águas oriundas da via. Em função dos resultados obtidos, serão ou não dimensionadas as medidas de minimização específicas.
2. No PE devem ser indicadas as zonas específicas de descarga directa, sobre solos agrícolas, das águas de drenagem da plataforma da estrada.
3. No PE devem ser identificadas e localizadas todas as captações existentes na área do estudo.
4. O plano de Monitorização deve considerar as captações existentes locais onde se Deve instalar piezómetros. Para as águas superficiais a recolha deve ser feita a montante e a jusante da descarga, para além de ser necessário recolher-se amostras das águas de escorrência antes da descarga e diluição no meio.
5. A primeira campanha deve de ser feita antes da fase de construção e não no ano anterior ao de início da exploração. A drenagem a apresentar no PE deve ter em conta a necessidade de implantação de um tratamento primário.

Qualidade do Ar

6. Devem ser incluídas no plano de monitorização (PM) a análise das partículas (PM10), de modo a dar



MINISTÉRIO DAS CIDADES, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E AMBIENTE
Gabinete do Ministro


ISALTINO MORAIS
Ministro das Cidades,
Ordenamento do Território e
Ambiente

cumprimento à legislação comunitária em vigor, aquando da exploração do presente projecto.

7. Deve ser realizada uma campanha de medições antes do início da obra, em termos de poluentes mais críticos de modo a permitir o conhecimento da situação de referência em termos de qualidade do ar.
8. No ano de início da exploração Deve ser realizada uma nova campanha de medições que servirá de base à validação do modelo.
9. Deve proceder-se a uma nova simulação das concentrações dos poluentes, recorrendo ao modelo utilizado no EIA ou a outro similar, e aos valores de tráfego registados para o mesmo período da campanha, de modo a validar os resultados apresentados no EIA.
10. O plano de monitorização deve contemplar (para além do disposto na Portaria nº 330/2001, de 2 de Abril) a ocorrência de duas situações distintas: a situação de cumprimento dos valores limite e a situação de violação dos mesmos.
11. No caso da situação de ocorrência de violação dos valores limite (registados nas campanhas e/ou estimados pelo modelo), o plano deve apresentar uma lista de potenciais acções que visem a minimização do impacte, bem como considerar a realização de novas campanhas, após a adopção destas medidas, até que a situação de incumprimento cesse.
12. Após cada campanha devem ser efectuadas novas estimativas das concentrações para o ano horizonte de modo, proceder-se à sua análise à luz dos valores limite legalmente definidos.
13. A frequência de campanhas deve manter-se, até que deixe de ser registada e/ou estimada a violação dos valores limite para os parâmetros em análise, nos locais considerados como críticos. Nesta situação a frequência de campanhas passará para o cenário de cumprimento dos valores limite.
14. As campanhas propostas para a fase de exploração devem compreender dois períodos de medições (um no verão e outro no inverno), que devem permitir um conhecimento das concentrações dos poluentes considerados como críticos nos vários locais identificados como potencialmente sensíveis.

Ambiente Sonoro

15. As medidas a definir, em fase de PE devem dar cumprimento aos limites de ruído ambiente exterior



regulamentados pelo Decreto-Lei n.º 292/2000 de 14 de Novembro.

Ocupação actual do solo

16. Em PE devem ser propostas medidas especificamente para a salvaguarda das zonas urbanas consolidadas e das zonas urbanizáveis.

Património Arqueológico

17. Deve ser efectuada uma prospecção arqueológica sistemática ao longo do corredor previamente ao PE de modo a permitir definir com maior grau de certeza os seus pontos inicial e terminal.
18. Deve ser encetadas medidas complementares de protecção para uma mais fiável caracterização e delimitação das prováveis estações arqueológicas, uma vez que o EIA considera que os vestígios arqueológicos "...sofrerão um impacte negativo ainda indeterminado por insuficiência de dados na caracterização destes vestígios".
19. Deve ser realizada a prospecção prévia e acompanhamento arqueológico da abertura de acessos, estaleiros e zonas de empréstimos de terras.
20. No local de interesse patrimonial nº 2 deve ser efectuada a realização de sondagens prévias à obra, antecedidas ou substituídas por métodos de avaliação não intrusivos, bem como acompanhamento das desmatações por um arqueólogo;
21. Este tratamento deve ser dado aos sítios nºs 15, 25 e 27, por forma a não considerar de maior ou menor importância uns sítios por comparação a outros, visto serem todos pormenorizadamente desconhecidos.
22. No local de interesse patrimonial nº 1 os empreiteiros devem ser alertados da localização dos vestígios e qualquer remoção de terras, nas imediações, deve ser acompanhada por um arqueólogo.
23. Nos locais de interesse patrimonial nº 22 e 29: devem os mesmos serem removidos para outro local anteriormente à desmatção. -as gravuras ("fossettes") devem ser preservadas in loco, recorrendo-se à ripagem da via.



24. As praças de portagem, o local de implantação definitivo da área de serviço, as zonas de estaleiro e os locais de acesso à obra, uma vez conhecidas as suas localizações, devem ser alvo de prospecção arqueológica sistemática.
25. No âmbito da prospecção arqueológica sistemática a realizar (num corredor com 200 m para cada lado do eixo da via), sempre que exista a possibilidade de afectação de qualquer vestígio arqueológico, a adopção de medidas de minimização intrusivas (como sondagens / escavações arqueológicas) apenas devem ser tomadas quando for manifestamente impossível afastar o traçado dessas ocorrências arqueológicas.
26. Deve ser realizado o acompanhamento arqueológico de todos os trabalhos de desmatção, bem como de todos os restantes trabalhos directamente associados ao projecto que impliquem afectação do subsolo.

Património Classificado

27. A passagem pelo Monte da Franqueira deve ser efectuada em túnel.
28. O atravessamento na Casa de Pereiró e na Casa do Cruzeiro, deve ter em consideração a preservação da sua envolvente paisagística.

Ordenamento do Território e Condicionantes

29. A via deve ser afastada de equipamentos sensíveis, conforme definido no Decreto-Lei n.º 292/2000, de 14 de Novembro, em fase de geometria do traçado, ou ainda a optimização da rasante de forma a minimizar a dispersão sonora nas zonas em escavação constituindo barreiras.
30. Devem ser implementadas medidas que reduzam os efeitos expectáveis pela contaminação dos solos, com destaque para a recolha e tratamento dos efluentes líquidos provenientes da via.