MINISTÉRIO DAS CIDADES, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E AMBIENTE
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

"IP4 – E82: ACESSO E PONTE INTERNACIONAL DE QUINTANILHA"
(Projecto de Execução)

1. Tendo por base a proposta da Autoridade de AIA relativa ao procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) do projecto "IP4 – E82: ACESSO E PONTE INTERNACIONAL DE QUINTANILHA", em fase de Projecto de Execução, emito **parecer favorável condicionado** ao cumprimentos das medidas de minimização e planos de monitorização, indicados no anexo à presente DIA.

2. As questões colocadas no decurso da Consulta Pública foram contempladas no respectivo relatório e adequadamente incorporadas no parecer da Comissão de Avaliação (CA).

3. Os relatórios de monitorização devem ser apresentados à Autoridade de AIA, conforme previsto no Art.º 29 do Decreto Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio.

Lisboa, 8 de Março de 2004.

O Secretário de Estado do Ambiente

José Eduardo Martins

Anexo: **Medidas de Minimização e Planos de Monitorização.**

SECRETÁRIO DE ESTADO DO AMBIENTE
José Edgar Martins

ANEXO

I - MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO

Restrições à instalação de estaleiros, locais de empréstimo e depósitos de terras e outras infra estruturas necessárias à obra

Fase de obra:

1. Antes do início das obras deve ser apresentada a caracterização dos locais a utilizar para os estaleiros, parqueamento das viaturas, área de depósito e empréstimo. A faixa ocupada pela obra, estaleiros e afins, deve ser reduzida ao mínimo, localizando-se em zonas afastadas de locais sensíveis, tais como o Parque Natural de Montesinho, linhas de água, fora das zonas das várzeas da ribeira da Caravela e do rio Maçãs, da povoação de Quintanilha (aglomerado mais próximo do traçado em estudo) vegetação mais sensível (galeria ripícola, azinhais e carvalhais), de Matos e de Lameiros. Se possível, os estaleiros devem ser implantados em zonas já intervencionadas, nomeadamente, no local que foi utilizado para a construção do anterior troço do IP4 – Bragança / Quintanilha.
2. As manchas de empréstimo devem localizar-se, sempre que possível, nas pedreiras da região, nomeadamente, nas escombreiras da Mina de Santo Adrião (material pétreo), na pedreira do Paço (inertes graníticos), na zona de Bragança as pedreiras do Vale de Bogalhos em Mós, ou da Esteva em Forte, evitando-se assim, intervencionar áreas virgens.
3. Os estaleiros devem ser equipados com meios de combate a fogos florestais, de forma a eliminar eventuais focos de incêndio resultantes das actividades relacionadas com a construção.
4. Deve ser assegurada a conservação e a limpeza regular dos acessos à área afecta à obra, bem como a lavagem regular dos rodados da maquinaria e dos veículos pesados de apoio à obra, antes da entrada na via pública. Deve ter-se um cuidado especial nos trabalhos em estaleiros e com a maquinaria, de forma a evitar o derramamento de óleos, combustíveis e mais poluentes nas linhas de água.
5. A execução de acções poluentes deve ser restrita aos locais dos próprios estaleiros. Assim, determinadas acções como a limpeza das máquinas e utilização de combustíveis, devem ser realizadas em locais impermeabilizados e onde seja possível proceder à sua recolha e armazenamento.

Fase de Conclusão da Obra:

6. Após a desactivação das áreas de estaleiros deve proceder-se à recuperação das áreas por eles ocupadas bem como outras obras associadas à obra tais como vias de acesso provisório, incluindo a remoção e limpeza das áreas afectadas pela obra, o revolvimento de terras compactadas e o repovoamento vegetal com espécies autóctones adequadas ao biótopo, com especial cuidado, nas proximidades das linhas de água;

Geomorfologia, Geologia e Hidrogeologia

Fase de Obra:

7. Os taludes a executar devem ter em conta a natureza dos materiais (fracturação e alteração), de forma a garantir a sua estabilidade, devendo as inclinações dos mesmos permitir a fácil integração na envolvente. As obras de aterro e escavação devem ser acompanhadas por um geotécnico.

SECRETÁRIO DE ESTADO DO AMBIENTE
José Edgardo Martins

8. Aquando da abertura dos caboucos para implantação dos apoios do Viaduto 2 deve proceder-se a uma observação pormenorizada dos níveis expostos de modo a reavaliar-se as condições de fundação, de acordo com o referido no Relatório Geológico e Geotécnico.

9. Deve ser garantida a manutenção de boas condições de drenagem nos aterros e escavações.

10. No que se refere aos taludes de escavação, e tendo em consideração a descompressão superficial do maciço, bem como o seu enquadramento visual, recomenda-se que estes sejam boleados superiormente.

11. Preconiza-se a aspersão com água dos materiais a movimentar durante o período seco, de modo a evitar a emissão de poeiras.

12. Deve proceder-se ao mais rápido revestimento vegetal dos taludes de modo a minimizar potenciais efeitos erosivos decorrentes da sua falta de cobertura, bem como à instalação dum sistema de drenagem eficaz de acordo com o preconizado no projecto de drenagem que acompanha o projecto rodoviário.

Solos e Actividade Agrícola

Fase da obra:

13. A desmatação deve ser efectuada exclusivamente nas áreas sujeitas a terraplenagens, devendo-se limitar a destruição do coberto vegetal à faixa de ocupação da plataforma e dos taludes.

14. Os trabalhos de terraplanagem devem ser iniciados logo que os solos se encontrem limpos evitando a repetição de acções sobre as mesmas áreas e comunidades.

15. As áreas de terreno a escavar ou a aterrar, bem como as zonas de empréstimo, devem ser previamente decapadas para obtenção de terra viva, sempre que se verifique a existência deste horizonte e armazenar para futura utilização no revestimento dos taludes aquando da execução do Projecto de Integração Paisagística. Esta decapagem deve ter lugar ao serem iniciados os trabalhos de movimentação de terras e deve incidir numa espessura variável de acordo com o caderno de encargos. A terra viva proveniente da decapagem deve ser utilizada no recobrimento dos taludes e áreas adjacentes à estrada.

16. Deve ser evitado o alargamento do caminho rural que ladeia a várzea da ribeira da Caravela, sobre a respectiva várzea ou a destruição da galeria ripícola, decorrente da sua utilização.

17. Deve ser atribuída especial atenção à recuperação da vegetação nos taludes a Sul da estrada, bem como das áreas de encosta adjacente, de forma a evitar fenómenos de erosão acentuada, com destruição de Aluviossolos.

18. Nas zonas de escavação e nas zonas de aterro com alturas inferiores a cerca de 5 m deve proceder-se à decapagem da terra vegetal para posterior utilização no revestimento dos taludes e ilhéus do nó criados. Os solos resultantes da decapagem devem ser levados a depósito provisório.

19. Durante a construção do viaduto, deve ser utilizada unicamente a faixa expropriada, quer para acesso ou circulação, quer ainda para depósito temporário de materiais.

20. Deve ser evitado o derramamento de óleos lubrificantes, combustíveis e outras substâncias tóxicas sobre o solo, e/ou sobre as linhas de água; Em caso de acidente, onde se verifique uma descarga acidental de materiais poluentes para o meio aquático ou para o próprio solo, devem ser avisadas imediatamente as entidades responsáveis.

SECRETÁRIO DE ESTADO DO AMBIENTE
José Eduardo Martins

21. Deve igualmente proceder-se à aspersão hídrica da vegetação, de forma a reduzir a deposição de poeiras e materiais diversos levantados pela deslocação de maquinaria e de outros trabalhos resultantes da construção, bem como de modo a evitar o aparecimento de focos de incêndio.

22. Durante a fase de construção na época seca, deve ser dada especial atenção a medidas de redução da emissão de poeiras, na zona do km 3+900 da via em estudo, bem como no caminho rural a sul da mesma que ladeia a várzea da ribeira da Caravela, dada a parcela agrícola presente.

Fase de Conclusão da Obra:

23. Após a conclusão dos trabalhos, as áreas de solos de boa aptidão agrícola, temporariamente utilizadas, bem como as áreas adjacentes às linhas de água e PH's, devem ser limpas dos materiais da obra, mobilizadas, anulando-se para esta últimas potenciais situações de obstrução de modo a que a drenagem se efectue naturalmente, de forma a recuperarem mais rapidamente as suas características naturais.

24. Após a conclusão dos trabalhos dos viadutos, devem ser removidos todos os materiais estranhos, o solo deve ser regularizado, escarificado ou gradado de forma a acelerar a sua recuperação e a potenciar o aparecimento da vegetação.

25. Deve ser dada especial atenção à recuperação da vegetação nos taludes a Sul da estrada, bem como das áreas de encosta adjacente, de forma a evitar fenómenos de erosão acentuada, com destruição de Aluviossolos.

Fase de Exploração:

26. No caso de se verificar um acidente na via com um veículo que transporte matérias perigosas, nomeadamente, uma descarga acidental de materiais poluentes para o meio aquático ou para o próprio solo, devem ser tomadas as medidas adequadas, devendo ser avisadas de imediato as entidades responsáveis, dado poder tratar-se de uma situação de risco.

Recursos Hídricos. Qualidade da Água

Fase de Obra:

27. Deve ser feito o restabelecimento de todas as linhas de água afectadas, particularmente a referente ao Viaduto 2 no menor período de tempo possível, e posterior limpeza regular, de forma a evitar a sua obstrução pela deposição de materiais nos seus leitos, particularmente na ribeira da Caravela, seus afluentes e no rio Maçãs, de acordo com as indicações feitas no "Guia de Requalificação e Limpeza de Linhas de Água" do INAG. Os trabalhos de construção destas obras de arte devem ser efectuados sempre que possível, durante o período seco e no mais curto intervalo de tempo.

28. Os pilares da ponte de Quintanilha devem estar de acordo com a direcção do leito de cheia do rio Maçãs.

29. É essencial o controle rigoroso da utilização e deposição dos materiais de construção, aplicando-se todos os esforços de forma a evitar descargas acidentais. Deve evitar-se o derramamento de óleos lubrificantes, combustíveis e outras substâncias tóxicas sobre os solos ou nas linhas de água. Em caso de acidente, onde se verifique uma descarga acidental de materiais poluentes para o meio aquático ou para o próprio solo, devem ser avisadas imediatamente as entidades responsáveis.

30. Devem ser cuidadas e observadas as estruturas de controlo da erosão e de correcção torrencial que vierem a ser construídas, de forma a garantir as suas boas condições de funcionalidade.

31. Devem ser mantidas em boas condições todos os revestimentos vegetais que vierem a ser executados como forma de protecção contra a erosão, como por exemplo, nas espaldas dos taludes de escavação ou de aterro (revestimento vegetal desses terrenos com um tipo de vegetação adaptado às características da região, construção de estruturas dissipadoras de

SECRETÁRIO DE ESTADO DO AMBIENTE
José Eduardo Martins

energia). Desta forma, garantem-se velocidades de saída não susceptíveis de provocar fenómenos de erosão nos solos adjacentes.

32. Deve ser sempre assegurada a manutenção e limpeza periódica das linhas de água, bem como das PH para que nunca fiquem obstruídas, assim como dos sumidouros da Ponte Internacional de Quintanilha.

33. Deve ser implementado um Programa de Monitorização de modo a avaliar se as medidas de minimização propostas são suficientes ou se será necessário propor medidas adicionais.

Qualidade do Ar

Fase de Obra:

34. Deve assegurar-se a conservação e a limpeza regular dos acessos à área afecta à obra, bem como a lavagem regular dos rodados da maquinaria e dos veículos pesados de apoio à obra, antes da entrada na via pública.

35. 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 distanciado possível das áreas já referidas.

36. Deve ser delineado e colocado em prática um programa eficaz de humedecimento do pavimento de terra batida, ao longo das faixas de construção, nos locais da obra, principalmente se os trabalhos forem desenvolvidos durante a época seca. Esta acção visa a redução significativa do levantamento de poeiras, geradas pela movimentação da maquinaria necessária à construção do projecto, especialmente penalizadora na zona a Sul do km 3+900 da via em estudo, onde se observou uma parcela agrícola, bem como ao longo do caminho rural a Sul da mesma, o qual ladeia a várzea da ribeira da Caravela.

Fase de Conclusão da Obra:

37. Após a conclusão dos trabalhos, as áreas de solos de boa aptidão agrícola, temporariamente utilizadas, bem como as áreas adjacentes às linhas de água e PH's, devem ser limpas dos materiais da obra, mobilizadas, anulando-se para esta últimas potenciais situações de obstrução de modo a que a drenagem se efectue naturalmente, de forma a recuperarem mais rapidamente as suas características naturais.

Ambiente Sonoro

Fase de Construção:

38. Deve proceder-se à escolha de itinerários para os veículos afectos à obra, de modo a evitar a sua circulação próximo ou através de áreas com ocupação sensível ao ruído, particularmente Quintanilha.

Sistemas Ecológicos

Antes da Fase de Obra:

39. Deve preservar-se o maior número possível de árvores, sobretudo no que se refere às espécies correspondentes à vegetação autóctone das galerias ripícolas como o amieiro (*Alnus glutinosa*), o ulmeiro (*Ulmus* sp.) e os salgueiros presentes (*Salix* sp.). Devem ser igualmente protegidos os exemplares de azinheira (*Q. rotundifolia*) de acordo com o Decreto Lei n.º 169/2001 de 25/05/01.

40. Os exemplares arbóreos que pela proximidade aos locais da obra fiquem sujeitos a ser indevidamente afectados, devem ser protegidos recorrendo-se para isso à sua vedação e/ou sinalização. A este respeito deverá dar-se especial relevo aos exemplares arbóreos existentes nas zonas ripícolas e nos Matos.

SECRETÁRIO DE ESTADO DO AMBIENTE
José Eduardo Martins

41. Devem ser sensibilizados todos os trabalhadores para as medidas enunciadas no presente capítulo, dado o elevado valor conservacionista da área em estudo, devendo ser dada especial atenção, no decurso da obra, aos habitats identificados como sendo mais sensíveis.

42. A recuperação da galeria rípicola da ribeira de caravela e naturalização de toda a zona envolvente na zona onde esta cruza a IP4 (no troço já construído), deve ser efectuada, afim de minimizar efectivamente o efeito barreira desta via.

43. Deve ser dada especial atenção às obras realizadas junto do rio Maçãs e da ribeira de Caravela, afim de evitar a deposição/largada, acidental ou não, de materiais que podem afectar consideravelmente estes dois ecossistemas particularmente sensíveis.

44. Dada a importância florística do biótopo Ripícola, e a importância que este apresenta como corredor ecológico deve evitar-se a todo o custo o desvio ou afectação das linhas de água, concretamente a ribeira da Caravela e o rio Maçãs, bem como a destruição da galeria ripícola que lhe está associada.

45. Após a conclusão da obra, deve proceder-se à correcta Integração Paisagística da via, e em particular, da área envolvente ao Viaduto 2 e Ponte Internacional de Quintanilha, de acordo com o previsto no projecto específico.

46. Deve evitar-se danos desnecessários nas árvores, designadamente cortes e perfurações (por pregos, grampos, etc.) e pancadas. Deve igualmente ser impedido o fogueamento na proximidade das árvores, bem como o empilhamento de materiais contra os troncos. As árvores adjacentes ao traçado que não tenham de ser abatidas devem ser protegidas com estruturas de protecção. A este respeito deve dar-se especial relevo aos exemplares arbóreos existentes nas zonas ripícolas e aos Matos.

47. Deve proceder-se à aspersão hídrica da vegetação, em especial na época seca (Primavera/Verão), de forma a reduzir a deposição de poeiras e materiais diversos levantados pela deslocação de maquinaria e de outros trabalhos resultantes da construção, bem como de modo a evitar o aparecimento de focos de incêndio.

48. Deve efectuar-se a manutenção das bermas através de corte da vegetação, de modo a reduzir o risco de incêndio. O tipo de vegetação deve ser herbácea e rasteira de forma a retardar qualquer tipo de incêndio. Estas devem ser verificadas periodicamente de modo a que não existam substâncias combustíveis que possam facilitar um incêndio, em especial nos períodos mais quentes do ano.

49. Deve proceder-se à manutenção de uma barreira de vegetação que impeça que o lixo potencialmente largado a partir da estrada venha a afectar a galeria ripícola próxima.

50. Sempre que possível, deve efectuar-se a limpeza de vegetação na zona de implantação do projecto e nas áreas adjacentes, fora do período de reprodução dos vertebrados que nela criam, especialmente no que se refere à avifauna, aconselhando-se o período de Julho a Fevereiro para esse efeito.

51. A PI4 e respectivos acessos devem apresentar, na medida do possível, um pavimento inerte permeável o mais próximo do preexistente no caminho que se pretende restabelecer de modo a potenciar a passagem da fauna.

52. Durante a construção do viaduto, deve ser utilizada unicamente a faixa expropriada, quer para acesso ou circulação, quer ainda para depósito temporário de materiais.

53. Deve procurar-se reduzir ao mínimo o impacte sobre a zona circundante à área ocupada pela futura via, durante esta fase, tendo especial atenção às áreas de atravessamento de linhas de água, às áreas Ripícolas, aos Lameiros e aos Matos. Deste modo deve-se alterar o menos possível a região circundante, limitando a perturbação apenas aos locais em que tal é estritamente necessário (acessos, estaleiros, zonas de empréstimo ou de depósito de terras).

SECRETÁRIO DE ESTADO DO AMBIENTE
José Eduardo Martins

54. Deve evitar-se o desvio, regularização ou interrupção de qualquer linha de água, uma vez que todas as linhas de água, mesmo as temporárias, por se localizarem nas zonas de menor cota relativamente à morfologia do terreno constituem faixas ao longo das quais os animais tendem a deslocar-se.

55. Nos locais de passagem hidráulica e passagens inferiores, as vedações paralelas à via devem ser colocadas com ângulo inferior a 180° para permitir o encaminhamento dos animais para as passagens. Esta medida também é útil na diminuição de acidentes com animais domésticos.

56. As galerias ripícolas da ribeira da Caravela e do rio Maçãs não devem ser afectadas durante a fase de construção. Deve proceder-se à plantação de espécies da galeria ripícola (árvores e arbustos) na envolvente à ribeira da Caravela, na zona de atravessamento desta linha de água através do Viaduto 1 (já construído no âmbito do anterior troço do IP4 – Bragança / Quintanilha), dado ter-se verificado no local que esta não tinha sido convenientemente recuperada no âmbito da construção do troço anterior, e uma vez que se reconhece a sua importância como corredor ecológico preferencial na área de intervenção, através da plantação de vegetação autóctone. Assim, torna-se possível não afugentar as espécies mais sensíveis.

Património Cultural

Fase de Obra:

57. Deve proceder-se ao acompanhamento arqueológico de todos os trabalhos de construção da via (escavações, terraplanagens, abertura de caminhos de acesso, construção de estaleiros, empréstimo e depósito de solos, entre outros) que possam afectar o património arqueológico enterrado uma vez que foram encontradas grandes dificuldades de visibilidade em ambas as margens, devidas à presença de mato e erva, muito densos, que impediram a detecção de vestígios arqueológicos de superfície. Especial cuidado deve ser dado na proximidade do traçado ao castro/povoado entre o km 3+875 e km 3+975, onde é possível que se venham a identificar materiais arqueológicos provenientes de escorrências, assim como nas áreas potencialmente ligadas à actividade agrícola do povoado de San Martin del Pedroso.

58. Deve ser efectuada a vedação dos imóveis, com rede sinalizadora, evitando assim que a obra interfira com os mesmos, zelando o arqueólogo responsável durante o acompanhamento da obra pela sua manutenção. Estes elementos deverão ser integrados de acordo com o projecto de integração paisagística que acompanha o presente projecto.

59. A área do castro propriamente dita e acessos confinantes, devem ser interditados ao depósito e empréstimo de terras e ao trânsito de maquinaria e pessoal afectos à obra.

Paisagem

Fase de Obra e imediatamente após a sua conclusão:

60. Nas áreas de terreno a escavar ou a aterrar, sempre que estejam presentes solos agrícolas de qualidade deve proceder-se à decapagem da camada superficial do solo e armazená-lo em pargas para futura utilização no revestimento dos taludes aquando da execução do Projecto de Integração Paisagística. Esta decapagem deve ter lugar ao serem iniciados os trabalhos de movimentação de terras e deve incidir numa espessura variável de acordo com a profundidade do horizonte.

61. Deve proceder-se à implementação do Projecto de Integração Paisagística que acompanha o presente EIA, de modo a proceder ao enquadramento deste elemento.

62. A desmatação deve ser feita, exclusivamente, nas áreas sujeitas a terraplenagens, sendo absolutamente necessário limitar a destruição do coberto vegetal, à faixa de ocupação da plataforma e taludes.

SECRETÁRIO DE ESTADO DO AMBIENTE
José Eduardo Martins

63. Os exemplares arbóreos que pela proximidade aos locais da obra fiquem sujeitos a danos, devem ser protegidos recorrendo-se para isso à sua vedação e/ou sinalização.

64. Deve proceder-se à recuperação e restabelecimento, no mais curto espaço de tempo, das linhas de água afectadas, evitando o seu desvio, regularização ou interrupção, em especial do rio Maçãs, da ribeira da Caravela, e seus afluentes.

65. Deve proceder-se à modelação do terreno na envolvente à ribeira da Caravela, de modo a remover as terras sobrantes que resultaram da construção do viaduto sobre esta ribeira quando foi construído o IP4, bem como se deve proceder à plantação de espécies arbóreas e arbustivas autóctones na área envolvente ao mesmo.

66. Deve proceder-se à reconstituição da floresta afectada, aquando da construção do IP4 com espécies a seleccionar incluídas na flora espontânea da região, de modo a assegurar a diversidade ecológica. Esta reconstituição deve obedecer ao Projecto de Integração Paisagística.

67. Deve ser rapidamente implementado o revestimento vegetal dos taludes com espécies edaficamente adaptadas e de crescimento rápido (mas nunca exóticas), com o objectivo de diminuir o seu impacte visual na envolvente e minimizar a erosão dos taludes, conforme o definido no Projecto de Integração Paisagística, parte integrante deste EIA.

Fase de Conclusão da Obra:

68. Deve ser assegurado que, todas as obras minimizadoras ou correctoras dos impactes estejam concluídas antes da abertura da via ao tráfego nomeadamente o Projecto de Integração Paisagística, de modo a minimizar o impacte visual da via na paisagem e a proceder ao enquadramento dos elementos patrimoniais que se prevê que venham a sofrer uma descaracterização paisagística.

Fase de Exploração:

69. Deve efectuar-se a manutenção dos taludes, através de corte manual ou mecânico da vegetação, de modo a reduzir o risco de incêndio, verificando-se periodicamente as bermas e taludes de modo a que não existam substâncias combustíveis. A manutenção das bermas deve ser feita através de corte da vegetação, de modo a reduzir o risco de incêndio. O tipo de vegetação deve ser herbácea e rasteira de forma a retardar qualquer tipo de incêndio. Este cuidado deve ser acentuado nos períodos mais quentes do ano.

Planeamento e Gestão do Território

Fase de Obra:

70. Não deve ser permitida a ocupação de solos de elevada aptidão agrícola incluídos na RAN (várzeas de ribeira da Caravela e rio Maçãs), com estruturas de apoio à obra, nomeadamente instalação de estaleiros, abertura de acessos ou depósitos de materiais de construção. Nas zonas onde for essencial proceder a trabalhos de movimentação de terras estes devem ser executados numa faixa o mais estreita possível.

71. As serventias rurais de acesso habitual às parcelas agrícolas não devem servir como caminhos de acesso à obra, privilegiando-se para este efeito a frente de trabalho de implementação da própria via.

72. Os caminhos rurais que tenham de ser interferidos durante a fase de obra devem ser restabelecidos no mais curto espaço de tempo, devendo ser dada especial atenção ao caminho rural que ladeia a várzea da ribeira da Caravela.

73. Deve ser dada especial atenção às zonas de construção onde exista uma interferência directa e/ou indirecta com a rede viária existente no sentido de minimizar as situações de conflito.

SECRETÁRIO DE ESTADO DO AMBIENTE
José Eduardo Martins

74. As áreas afectadas pela construção desta via devem ser devidamente assinaladas na actual rede viária com painéis informativos e criadas condições que reduzam as situações de perigo.

75. Caso seja necessário criar percursos alternativos com o objectivo de desviar o tráfego das áreas em construção, estes devem ser divulgados, quer através dos meios de comunicação social (condicionamentos à circulação - datas e locais), quer no local, e devidamente sinalizados, devendo ser mantidas as boas condições de circulação.

76. Após a conclusão dos trabalhos dos viadutos, devem ser removidos todos os materiais estranhos, o solo deve ser regularizado, escarificado ou gradado de forma a acelerar a sua recuperação e a potenciar o aparecimento da vegetação, de acordo com o Projecto de Integração Paisagista.

Fase de exploração:

77. A ocupação do solo nas imediações da via deve merecer especial atenção, por parte do município envolvido, no sentido de evitar a excessiva proximidade e os conflitos de uso, sendo que aquando da revisão do PDM, o município deve proceder ao controlo do uso do solo na área adjacente à via, de modo a não permitir conflitos de uso.

78. Deve ser estabelecido um Plano de Emergência por parte do Proponente e entidades envolvidas na Protecção Civil, com definição das tarefas a executar nas situações acidentais que envolvem veículos de transporte de substâncias tóxicas e/ou perigosas.

Gestão de Resíduos

79. A gestão de resíduos provenientes dos estaleiros e frentes de obra deve ser da responsabilidade do empreiteiro.

80. Os resíduos gerados no estaleiro equiparáveis a resíduos sólidos urbanos (RSU) devem ser depositados em contentores especificamente destinados para o efeito e a sua recolha deve ser assegurada pelo município da área de localização do estaleiro principal.

81. Os resíduos de construção equiparáveis a resíduos industriais banais (RIB), dada a sua composição, devem ser retirados da corrente normal e assegurado o 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 de reciclagem licenciadas para o efeito.

82. Para além das medidas estabelecidas na Portaria n.º 1028/92, de 5 de Novembro, relativamente às normas de segurança e identificação em sede de transporte de óleos usados refere-se ainda que, nas operações de recolha e substituição dos óleos usados, deve-se ter em conta os seguintes procedimentos:

- Recolha dos óleos usados para recipientes através de bombas específicas para o efeito, evitando derrames;
- Armazenagem em contentor 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.

83. Os resíduos perigosos como as tintas, colas e resinas, devem ter um destino adequado, sendo recolhidas separadamente e assegurando as indústrias de reciclagem licenciadas como o seu destino final.

SECRETÁRIO DE ESTADO DO AMBIENTE
José Eduardo Martins

Componente Social

Fase de Obra:

84. As áreas afectadas pela construção desta via devem ser devidamente assinaladas na actual rede viária, com painéis informativos e criadas condições que reduzam as situações de perigo.

85. Caso seja necessário criar percursos alternativos com o objectivo de desviar o tráfego das áreas em construção, devem estes ser divulgados, quer através dos meios de comunicação social (condicionamentos à circulação - datas e locais), quer no local, e devidamente sinalizados, devendo ser mantidas as boas condições de circulação.

86. O efeito de barreira deve ser minimizado, restabelecendo rapidamente as vias interceptadas procurando manter livres os caminhos e estradas de passagem habitual, necessários ao normal decorrer das actividades da população local.

87. No final da obra deve proceder-se à recuperação de todas as vias utilizadas de forma a repor as condições anteriores à mesma.

SECRETÁRIO DE ESTADO DO AMBIENTE

José Eduardo Martins

II – PLANOS DE MONITORIZAÇÃO

Recursos Hídricos:

O plano de monitorização para os recursos hídricos deve reger-se pelas seguintes exigências, para além das propostas:

1. Para além dos parâmetros para as águas superficiais na fase de construção devem constar o zinco, cobre, chumbo, cádmio, crómio, níquel, ferro, óleo e gorduras.
2. Para além dos parâmetros para as águas superficiais na fase de exploração devem constar óleo e gorduras.
3. Para colmatar a ausência de monitorização das águas subterrâneas propõe-se o seguinte esquema:
   - Parâmetros: condutividade, Ph, temperatura, sólidos suspensos totais, zinco, cobre, chumbo, cádmio, crómio, níquel, ferro, hidrocarbonetos aromáticos polinucleares, óleos e gorduras e NHE / Caudal.
   - Parâmetros quantitativos: mensal;
   - Parâmetros qualitativos: trimestral / semestral antes do início da obra;
   - Localizações: sentido do fluxo subterrâneo, fiada de pontos a montante e a jusante da estrada (em termos de fluxo subterrâneo).