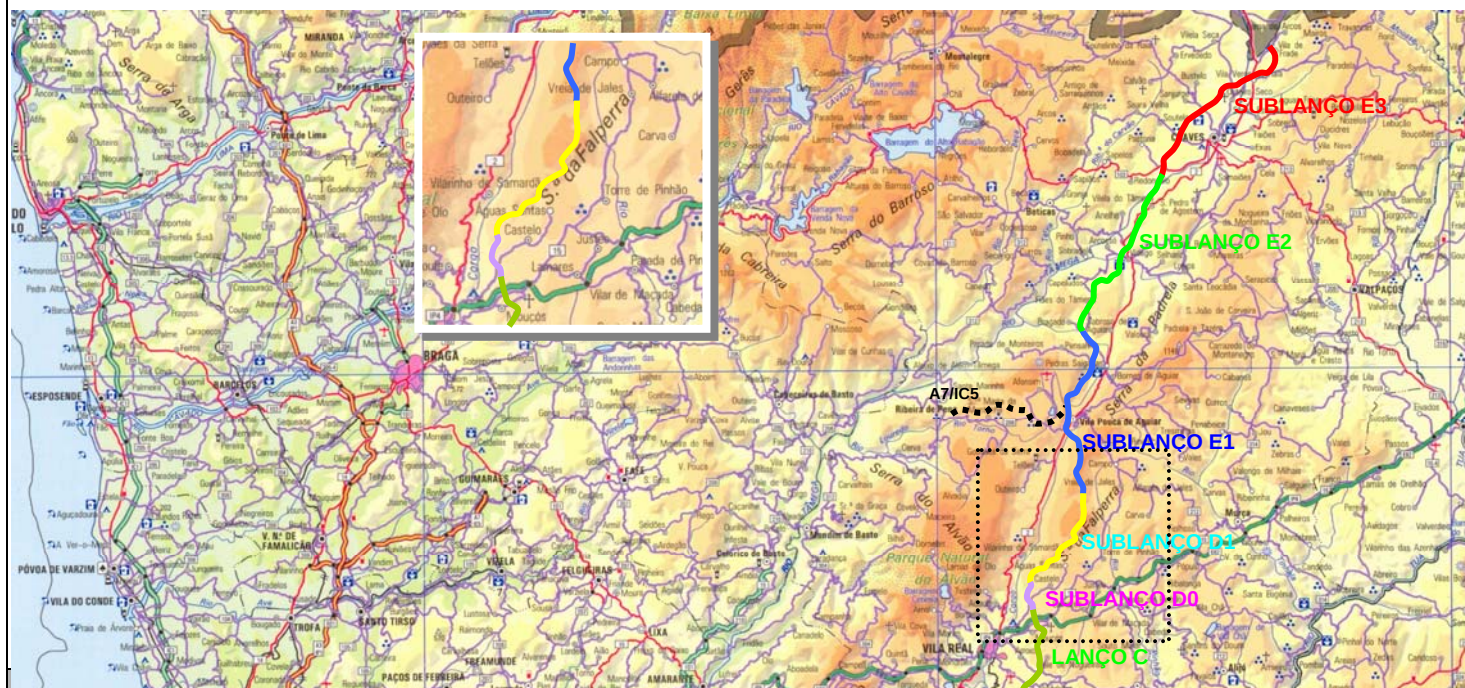


IP3 - SCUT INTERIOR NORTE

SUB-LANÇO D1 : FORTUNHO - FALPERRA

Projecto de Execução



PE 23 – RECAPE

23.1 – SUMÁRIO EXECUTIVO

Lanço: D1		Obra: IA	Id. Obra: Geral	Id. Doc: ME 201	Indice: 0A	Estatuto: NST	
		Fase: PE	Nº IEP: 23.1	Conceptor: DT	Emissor: AGP		
Indice	Data	Modificação	ORIGEM		Verificado por	Aprovado por	
			Projectista	Engenheiro			
0A	29/06/04	Primeira Emissão			CT	RC	

SCUT INTERIOR NORTE

IP3 – LANÇO CHAVES (FRONTEIRA) / VILA REAL (IP4)

Sublanço D1: Fortunho / Falperra

PROJECTO DE EXECUÇÃO

RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAL DO PROJECTO DE EXECUÇÃO (RECAPE)

VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO (ME 201)

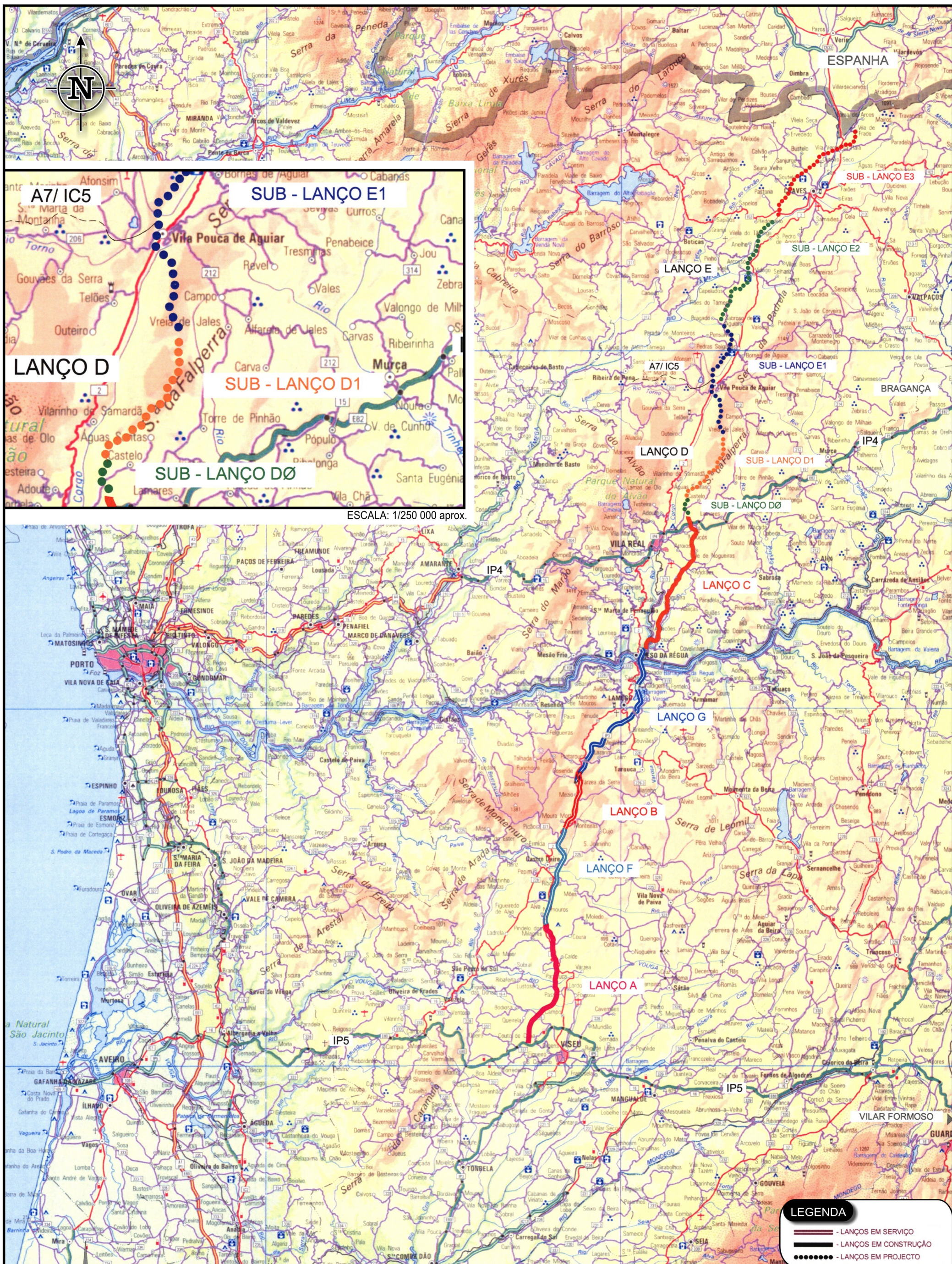
1. INTRODUÇÃO

O presente documento constitui o **Sumário Executivo** do Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) relativo ao Sublanço D1: Fortunho / Falperra do Lanço Chaves (fronteira) / Vila Real (IP4) do Itinerário Principal n.º 3 (IP3).

O Lanço do IP3 – Chaves (fronteira) / Vila Real (IP4) – onde se insere o sublanço em estudo –, desenvolve-se entre a fronteira de Espanha, a Norte de Chaves, e Vila Real, estando integrado na Concessão SCUT Interior Norte que estabelece a ligação entre Chaves (fronteira) e Viseu.

Na **FIG. 1** é apresentada a planta de localização do projecto, integrando os vários lanços e sublanços desta Concessão.

O IP3, concessionado através do Decreto-Lei n.º 323-G/2000, de 19 de Dezembro, está integrado com a classificação de Itinerário Principal no Plano Rodoviário Nacional 2000 (PRN 2000), definido pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho, alterado pela Lei n.º 98/99, de 26 de Julho e Decreto-Lei n.º 182/03, de 16 de Agosto.



ESCALA: 1/500 000 aprox.

O sublanço em estudo desenvolve-se a Norte de Vila Real, dando continuidade ao sublanço anterior do IP3, Sublanço D0: IP4 / Fortunho, que se encontra em fase de Projecto de Execução. A Norte interliga-se com o Sublanço E1: Falperra / Pedras Salgadas, actualmente em Projecto Base.

Na **FIG. 2** é apresentado o esboço corográfico do Sublanço D1: Fortunho / Falperra.

Ao longo do seu desenvolvimento atravessa as freguesias de Telões e Vreia de Jales (concelho de Vila Pouca de Aguiar), Torre do Pinhão (concelho de Sabrosa), Vilarinho de Samardã e São Tomé do Castelo (concelho de Vila Real), apresentando uma extensão de 11 152 metros.

Tem início na Serra da Falperra, nas proximidades da povoação de Quintã, e termina junto à povoação de Fortunho. O seu desenvolvimento é feito predominantemente com uma orientação Norte – Sul.

O actual projecto de execução inclui ainda um troço de 2 831 metros relativo à *Ligação à EN2* que liga o IP3, através do Nó de Fortunho, à Estrada Nacional n.º 2 (EN2), a Norte de Benagouro, a seguir à Ponte da Borralheira, atravessando no seu percurso territórios das freguesias de Vilarinho de Samardã e São Tomé do Castelo, ambas pertencentes ao concelho de Vila Real.

O proponente do projecto é a NORSCUT – Concessionária de Auto-Estradas, S.A. O projecto é licenciado por despacho do Ministério das Obras Públicas e Transportes e Habitação (MOPHT).

O principal objectivo do Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE), a que se refere este Sumário Executivo, foi o de verificar a conformidade ambiental do Projecto de Execução com o Parecer da Comissão de Avaliação relativo ao Estudo de Impacte Ambiental da fase de Estudo Prévio e respectiva Declaração de Impacte Ambiental (DIA).

O RECAPE foi desenvolvido nos termos da legislação em vigor, correspondente ao regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental aprovado pelo Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio e a sua estrutura corresponde à definida na Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril.

A sua realização esteve a cargo da AGRI-PRO AMBIENTE Consultores S.A., tendo decorrido no período compreendido entre os meses de Março e Junho de 2004.

O RECAPE é composto pelos seguintes volumes: Volume I – Sumário Executivo; Volume II – Relatório Técnico; Volume III – Anexos; Volume IV – Cláusulas Ambientais a Integrar no Caderno de Encargos da Obra; e Volume V – Plano Geral de Monitorização.

Tem ainda associado o projecto de execução de medidas de minimização relativo à Integração Paisagística (*PE 8 – Projecto de Integração Paisagística*), apresentado em volume separado.

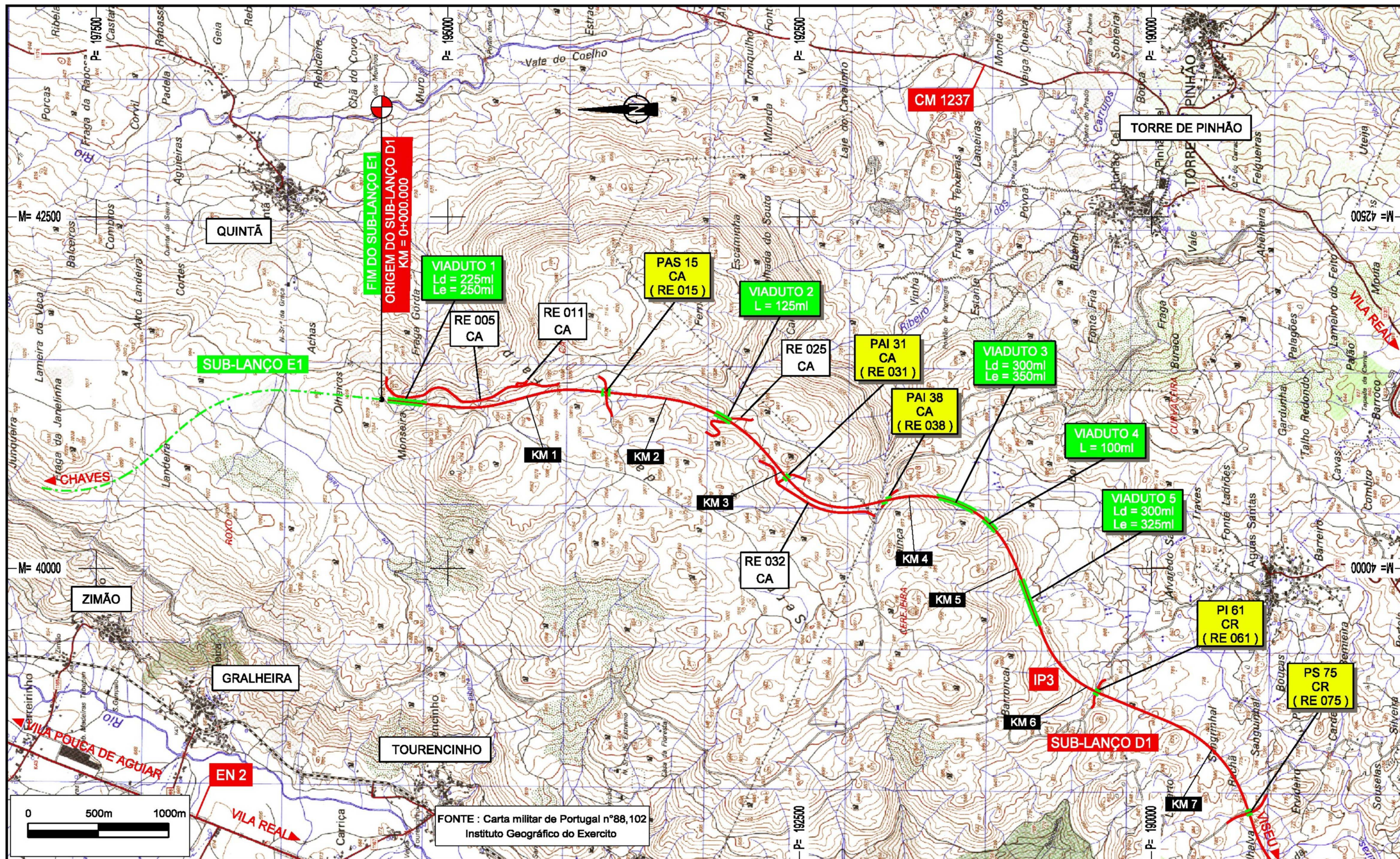


FIG. 2
(1 / 2)

Esboço Corográfico

O presente Sumário Executivo destina-se à publicitação junto do público, resumindo as principais informações que constam dos restantes volumes de RECAPE, considerando as seguintes secções:

- Introdução;
- Antecedentes do Projecto;
- Conformidade Ambiental com a DIA;
- Medidas de Minimização;
- Planos de Monitorização Ambiental;
- Conclusões.

2. ANTECEDENTES DO PROJECTO

O projecto foi sujeito, em fase de Estudo Prévio, a Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) no âmbito do Estudo de Impacte Ambiental “IP3 – Lanço Chaves (fronteira) / Vila Real (IP4)”, datado de Novembro de 2001.

Esse processo de AIA teve início em Janeiro de 2002 e terminou a 30 de Agosto de 2002 com a emissão do Parecer da Comissão de Avaliação e da Declaração de Impacte Ambiental (DIA).

O Ministério das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente (MCOTA), através da DIA, emitiu **parecer favorável** ao traçado correspondente à **Solução 1.2 para o Lanço 1, à Solução 4 (2.1P + 2.2P + 2.2T + 2.3N') para o Lanço 2 e ao Lanço 3**, condicionado ao cumprimento das medidas anexas à DIA, para desenvolvimento do respectivo Projecto de Execução.

O sublanço D1, Fortunho / Falperra, em avaliação neste Relatório, corresponde ao troço da parte Sul do Lanço 2 do Estudo Prévio (mais concretamente à Solução 2.3N'), apresentando uma extensão de aproximadamente 11,150 km. Integra ainda um troço de cerca 2,8 km situado próximo da extremidade Sul relativo à Ligação à EN2.

Com o objectivo de minimizar os impactes negativos, a Comissão de Avaliação condicionou a aprovação do traçado seleccionado para desenvolvimento na fase de Projecto de Execução, ao cumprimento de um conjunto de medidas e recomendações que se analisam seguidamente.

3. CONFORMIDADE COM A DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL DO PROJECTO

A aprovação do traçado escolhido pela Comissão de Avaliação para desenvolvimento no Projecto de Execução, corresponde no presente Sublanço do IP3, à Alternativa 2.3 N' do Lanço 2 do Estudo Prévio por ser a solução que apresenta menores impactes ambientais negativos.

A sua aprovação foi contudo condicionada à integração no Projecto de Execução das medidas de minimização apresentadas em anexo na Declaração de Impacte Ambiental (DIA).

No Projecto de Execução foi ainda uma preocupação das várias equipas de trabalho envolvidas (proponente, projectistas e equipa ambiental), a análise mais detalhada do traçado, introduzindo-se no próprio projecto soluções que permitiram minimizar à partida alguns impactes da nova via.

Para essa análise contribuiu não só a DIA e o Parecer da Comissão de Avaliação, mas também as preocupações manifestadas na Consulta Pública. No seu desenvolvimento foram feitos trabalhos de campo detalhados, contactos e reuniões com entidades responsáveis.

O Projecto de Execução sofreu assim ligeiros ajustamentos relativamente ao Estudo Prévio, tendo como objectivo minimizar os impactes ambientais e contribuir para assegurar as condições estabelecidas na DIA.

As principais alterações verificam-se na zona de Fortunho, onde se procedeu ao ajustamento do traçado para Oeste e a uma reformulação da geometria geral do Nó de Fortunho, e na Ligação à EN2, com a adopção de um traçado mais favorável, sobretudo nas proximidades da povoação de Benagouro, no final da ligação.

⇒ Alterações e Ajustamento do Traçado na Zona de Fortunho

No Projecto de Execução houve a preocupação de analisar mais detalhadamente o traçado em relação à existência de condicionantes locais, introduzindo-se no projecto alterações, designadamente alguns ajustamentos de traçado, que permitiram minimizar os impactes.

Assim, de modo a criar um traçado com melhores condições de segurança e permitir que na zona de Fortunho o projecto se desenvolvesse mais afastado da povoação, minimizando os impactes sobretudo acústicos e visuais, o traçado foi na sua globalidade deslocado para Oeste.

No sentido de minimizar os impactes da via nas proximidades da povoação de Fortunho, o projecto prevê ainda a construção de uma barreira natural entre cerca do km 10+400 e o final do sublanço, localizada do lado Este da via. Esta barreira apresenta cerca de 6 m de altura até ao km 10+600 e 7,5 m a partir deste quilómetro até ao final do sublanço e taludes de inclinação de 3:2 (H:V).

A localização da barreira não terá implicações a nível da ocupação do solo, uma vez que será utilizado um espaço que iria ser sempre expropriado para a construção da auto-estrada.

Para além disso, a sua inserção na base de uma pequena encosta à frente de Fortunho (a Poente), entre a Plena Via e o troço de via relativo à Ligação a Fortunho, permite que funcione como uma barreira em termos visuais para as habitações na proximidade em relação à auto-estrada. O Projecto de Integração Paisagística prevê o seu enquadramento adequado na paisagem através de taludes adequados e revestidos com espécies devidamente adaptadas ao local.

Dado que o projecto prevê como balanço final um excesso de terras, a implantação desta barreira natural, construída em aterro, terá igualmente um efeito positivo a nível dos volumes de terras, pois permite minimizar este tipo de impacte.

Refira-se, ainda, que esta barreira natural, complementada por uma barreira acústica artificial com 2,5 m de altura entre o km 11+000 e o final do traçado, permite reduzir os níveis de ruído junto à povoação de Fortunho para valores dentro dos limites para zonas sensíveis (abaixo dos 55 dBA, no período diurno, e dos 45 dBA, no período nocturno).

⇒ **Reformulação do Nó de Fortunho**

O nó de ligação situado nas proximidades da povoação de Fortunho foi reformulado relativamente ao apresentado no Estudo Prévio, no sentido de melhorar as acessibilidades e reduzir impactes.

A geometria do nó deixa de ser de tipo trompette e passa a ser de tipo semi-trevo a Oeste e diamante a Este do IP3, apresentando agora uma ligação à povoação de Fortunho, que não estava prevista na fase de Estudo Prévio.

O nó foi deslocado aproximadamente 30 metros para Oeste, de modo a afastar-se da povoação de Fortunho, reduzindo o impacte visual e acústico em relação à população na proximidade. A nova configuração do nó, com duas rotundas de ambos os lados do IP3, permitiu também o restabelecimento da antiga via férrea entre Vila Pouca de Aguiar e Vila Real.

As alterações que ocorreram permitiram criar melhores condições de segurança e contribuíram inclusive para a redução do volume de terraplenagens num dos ramos de aceleração do nó.

⇒ Ajustamentos do Traçado na Ligação à EN 2

Uma outra alteração assumida no projecto corresponde ao ajustamento do traçado na Ligação à EN2, que teve em conta quer a minimização dos impactes da via nas proximidades das povoações de Fortunho e Benagouro quer a procura de condições de maior segurança para os utilizadores da via.

As alterações introduzidas no projecto, melhorando as características geométricas, permitem que o traçado apresente uma menor sinuosidade e maior segurança para os utilizadores da via.

Estas alterações conduziram a que a extensão da Ligação à EN2 fosse reduzida em aproximadamente 1 000 m em relação ao traçado do Estudo Prévio, diminuindo o volume das terraplenagens.

Na zona de Benagouro o traçado foi também ajustado em relação ao Estudo Prévio, sendo deslocado mais para Norte no sentido de minimizar os impactes sobre a povoação. Evitou-se desta forma a afectação directa de habitações e de um sítio de interesse patrimonial, minimizando também os impactes sonoros e visuais em relação à povoação de Benagouro.

4. MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO

Nesta fase de projecto foi também uma preocupação a análise mais detalhada do traçado relativamente à existência de condicionantes locais com o desenvolvimento de medidas de minimização integradas no próprio projecto ou a implementar em obra e que dão cumprimento ao estabelecido na DIA.

No Relatório Técnico do RECAPE foram assim analisadas e discutidas as várias medidas de minimização propostas na DIA que foram contempladas e/ou ajustadas em função dos estudos desenvolvidos no Projecto de Execução e dos reconhecimentos de campo realizados.

Como medidas de minimização importantes já integradas no projecto referem-se as que se relacionam com o atravessamento do Sítio Alvão / Marão da Rede Natura 2000, a drenagem das águas de escorrência da plataforma da auto-estrada, com a integração paisagística da via e com a minimização das perturbações acústicas nos locais habitados na envolvente (Fortunho e Benagouro).

O atravessamento do Sítio Alvão / Marão da Rede Natura 2000 foi alvo de uma análise cuidadosa conjuntamente com responsáveis do Parque Natural do Alvão / Marão, no sentido de minimizar as interferências do projecto com o habitat natural. Desta forma, o projecto para além de contemplar uma série de medidas preventivas e correctivas nas áreas temporariamente afectadas durante a obra, introduz algumas alterações no sentido de melhorar a permeabilidade da auto-estrada para a fauna e de evitar o atropelamento de animais na estrada, bem como preservar a vegetação autóctone existente.

Na execução do Projecto de Drenagem preconizaram-se valas de tratamento para as águas de escorrência da via, a jusante de todos os pontos de descargas previstos na zona do Sítio Alvão / Marão, e evitou-se que as águas de escorrência da via fossem descarregadas para terrenos agrícolas. Essas águas foram canalizadas para linhas de água existentes próximas.

Importa referir que o próprio projecto da ponte do rio Corgo e dos viadutos teve em conta os condicionalismos da zona, evitando a localização de pilares no leito e margens das linhas de água, com cuidado especial para o atravessamento do rio Corgo, tendo-se neste caso preconizado um distanciamento entre eixos dos pilares com cerca do dobro da distância prevista para os restantes viadutos previstos no projecto.

No que diz respeito às captações e nascentes de água ao longo do sublanço em estudo, incluindo da Ligação à EN2, foi feita uma análise pormenorizada das infraestruturas existentes numa faixa com cerca de 200 m para cada lado da via, tendo sido avaliados os efeitos decorrente da implantação da via, sendo igualmente apresentadas soluções que permitem minimizar as afectações previstas.

No âmbito deste projecto de implantação da auto-estrada foi também desenvolvido um Projecto de Integração Paisagística com o objectivo geral de assegurar o enquadramento da via na paisagem atravessada, minimizando desta forma os impactes visuais e aumentar a capacidade de absorção da zona atravessada, mas que incidiu também em medidas específicas relacionadas com aspectos ecológicos, nomeadamente na criação de um coberto vegetal mais denso na envolvente de zonas de passagem de fauna.

Na zona de Fortunho o projecto considerou, para além dos ajustamentos de traçado e da mudança da configuração do Nó de Fortunho com vantagens a nível acessibilidades e de redução de impactes, a introdução de uma barreira natural no sentido de atenuar os impactes visuais e acústicos sobre a povoação de Fortunho.

Em termos do ambiente sonoro foi preconizada a construção de uma barreira acústica entre o km 11+000 e o final do sublanço, do lado Este da via, complementando a barreira natural estabelecida a partir do km 10+400 de plena via e a aplicação de piso drenante a partir do km 9+800 também até ao fim do sublanço, para além de um conjunto de recomendações que devem ser aplicadas durante os trabalhos de construção da via.

Do ponto de vista do património foi feita a prospecção sistemática ao longo da faixa directamente afectada pela solução de traçado aprovada, numa largura de 400 m, tendo em vista a eventual necessidade de adoptar medidas de minimização durante a fase de construção do sublanço.

Foi feito um levantamento exaustivo direccionado para o património nas suas manifestações arqueológicas e arquitectónicas, de forma a fazer um registo rigoroso de todo o tipo de valores patrimoniais afectados pelo projecto, no sentido de preconizar as medidas de minimização adequadas, de acordo com indicação da DIA.

Foram igualmente realizadas sondagens arqueológicas nos Sítios n.º 2 – *Via Romana de Sainça* (km 4+600) e 10 – *Estação de arte rupestre – Carvalhalva* (km 7+850), de acordo com o preconizado no estudo de prospecção realizado nesta fase.

Para a fase de construção, em termos globais, foram definidas medidas de minimização específicas que deverão constituir obrigação do Empreiteiro. As medidas relativas à fase de construção foram divididas de acordo com alguns períodos de trabalho da obra e com algumas situações que merecem um cuidado especial, no sentido de facilitar a sua compreensão e aplicação.

Para a implantação do estaleiro são identificadas as áreas mais favoráveis, de modo a minimizar os impactes da sua instalação e funcionamento.

Relativamente aos acessos a utilizar durante a obra, sempre que possível serão utilizados caminhos já existentes e, na sua impossibilidade, a faixa de circulação será demarcada de modo a que haja o mínimo de destruição da vegetação autóctone, prevendo-se a reconstituição e restabelecimento utilizando espécies da flora local. Os caminhos actuais eventualmente afectados serão repostos no final da obra.

Na fase de exploração foram apresentadas as medidas com vista ao controlo de alguns aspectos ambientais que se apresentam de forma mais detalhada no ponto seguinte e que asseguram a continuidade da avaliação dos impactes da nova via rodoviária.

5. PLANOS DE MONITORIZAÇÃO AMBIENTAL

Tendo em conta as avaliações feitas nos vários estudos realizados no âmbito do presente Projecto de Execução, serão implementados os programas de monitorização relativos aos seguintes factores:

- **Recursos Hídricos** – Na fase de construção prevê-se o acompanhamento regular das várias frente de obra com o intuito de controlar as interferências sobre as principais linhas de água e sobre os pontos de água identificados.

Na fase de exploração será dada sequência ao plano no sentido de verificar o comportamento das passagens hidráulicas introduzidas e de avaliar a variação dos níveis freáticos e de produtividade nos pontos de água mais susceptíveis de sofrerem influências devido à implementação da via.

- **Qualidade da Água** – Na fase de construção prevê-se o acompanhamento regular dos impactes da obra sobre a qualidade da água nas principais linhas de água interceptadas e em pontos de água próximos do traçado.

Na fase de exploração, a avaliação do impacte da auto-estrada incidirá sobre as linhas de água receptores das águas de escorrência, valas de tratamento preconizadas no Sítio da Rede Natura 2000 e pontos de água com maior probabilidade de serem afectados pelas descargas das águas capturadas no pavimento da via.

- **Qualidade do Ar** – Propõe-se a concretização de medições reais durante a fase de exploração, com vista a validar as concentrações de poluentes no ar atmosférico estimadas através da aplicação de um programa informático e tomarem-se as devidas medidas caso ocorram situações de degradação da qualidade do ar.
- **Ambiente Sonoro** – Na fase de construção e de exploração preconiza-se a avaliação e controlo dos níveis sonoros junto dos locais identificados como mais sensíveis.
- **Sistemas Ecológicos** – Na fase de construção será feito o acompanhamento das operações de desmatção, com particular incidência para os locais de maior sensibilidade ecológica.

Durante a fase de exploração será implementado um plano geral de monitorização que focará os aspectos ecológicos que se consideram mais relevantes para o sublanço em estudo, designadamente o estado de desenvolvimento e manutenção dos corredores ecológicos, passagens para fauna e vedações, bem como a contagem e caracterização das espécies vítimas de atropelamento.

Para além do referido plano, será aplicado um plano de monitorização específico na área inserida no Sítio Alvão / Marão direccionado para o lobo (e outros carnívoros), que integrará um estudo mais vasto, que tem como objectivo avaliar os impactes do IP3 e IC5 nas comunidades de lobo (e doutros carnívoros) e será desenvolvido pelo Centro de Biologia Ambiental da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa.

As orientações referidas para cada um dos programas de monitorização, tiveram em consideração as recomendações e medidas preconizadas na DIA.

Os programas elaborados asseguram o cumprimento do disposto na Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, tendo para cada um destes descritores sido definidos os parâmetros a monitorizar, os locais e frequência de amostragem, as técnicas e métodos de análise e a periodicidade dos relatórios.

6. CONCLUSÕES

O presente Sumário Executivo pretendeu sintetizar as principais alterações introduzidas no Projecto de Execução do Sublanço D1: Fortunho / Falperra do Lanço Chaves (fronteira) / Vila Real (IP4) do Itinerário Principal n.º 3 (IP3), e demonstrar a sua conformidade com a Declaração de Impacte Ambiental (DIA) e respectivo Parecer da Comissão de Avaliação do Estudo de Impacte Ambiental da fase de Estudo Prévio.

Durante esta fase de projecto foram elaborados novos estudos no sentido de ser dado cumprimento aos termos e condições fixadas na DIA, e introduzidas alterações ao traçado, tendo-se dessa forma minimizado muitos dos impactes identificados na fase de Estudo Prévio.

O RECAPE propôs uma série de medidas de minimização que constituirão obrigação do empreiteiro, e que têm como principal objectivo garantir a aplicação durante a fase de construção dos pressupostos ambientais estabelecidos no EIA do Estudo Prévio e na DIA.

Foram também propostos para a fase de exploração, Planos de Monitorização Ambiental em relação aos Recursos Hídricos, Qualidade da Água, Qualidade do Ar, Ambiente Sonoro e Sistemas Ecológicos, que pretendem salvaguardar situações de risco, avaliar a eficácia das medidas propostas, e assegurar que as medidas preconizadas e postas em prática são eficazes e permitem reduzir os impactes identificados.

Em síntese, julga-se que as alterações e os estudos realizados nesta fase de projecto, as medidas de minimização de impacte propostas para a fase de construção e de exploração, os Projectos de Integração Paisagística e de Protecção Sonora, a implementação da Gestão Ambiental da Obra e o Plano de Monitorização Ambiental, demonstram a conformidade do Projecto de Execução com as condições estabelecidas na DIA.

SCUT INTERIOR NORTE

IP3 – LANÇO CHAVES (FRONTEIRA) / VILA REAL (IP4)

Sublanço D1: Fortunho / Falperra

PROJECTO DE EXECUÇÃO

RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAL DO PROJECTO DE EXECUÇÃO (RECAPE)

ÍNDICE GERAL DO PROJECTO

PE 0 – Topografia

PE 1 – Terraplenagens

1.1 – Geometria do Traçado

1.2 – Geologia e Geotecnia

1.3 – Terraplenagens Gerais

PE 2 – Drenagem

PE 3 – Nós de Ligação

3.1 – Nó de Fortunho

3.2 – Ligação à EN2

PE 4 – Restabelecimentos

PE 5 – Pavimentação

PE 6 – Dispositivos de Segurança

PE 7 – Vedações

PE 8 – Projecto de Integração Paisagística

PE 16 – Obras Acessórias

16.1 – Muros de Suporte

PE 23 – Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução

SCUT INTERIOR NORTE

IP3 – LANÇO CHAVES (FRONTEIRA) / VILA REAL (IP4)

Sublanço D1: Fortunho / Falperra

PROJECTO DE EXECUÇÃO

RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAL DO PROJECTO DE EXECUÇÃO (RECAPE)

ÍNDICE

Volume I – Sumário Executivo

Volume II – Relatório Técnico

Volume III – Anexos

Volume IV – Cláusulas Ambientais a Integrar no Caderno de Encargos da Obra

Volume V – Plano Geral de Monitorização

Lisboa, Junho de 2004

Visto,

Eng. Rui Coelho
Chefe de Projecto

Eng. Carlos M. Trindade
Coordenação

SCUT INTERIOR NORTE

IP3 – LANÇO CHAVES (FRONTEIRA) / VILA REAL (IP4)

Sublanço D1: Fortunho / Falperra

PROJECTO DE EXECUÇÃO

RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAL DO PROJECTO DE EXECUÇÃO (RECAPE)

ÍNDICE DE PORMENOR

1.	INTRODUÇÃO	1
2.	ANTECEDENTES DO PROJECTO	6
3.	CONFORMIDADE COM A DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL DO PROJECTO	7
4.	MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO	10
5.	PLANOS DE MONITORIZAÇÃO AMBIENTAL	12
6.	CONCLUSÕES	14