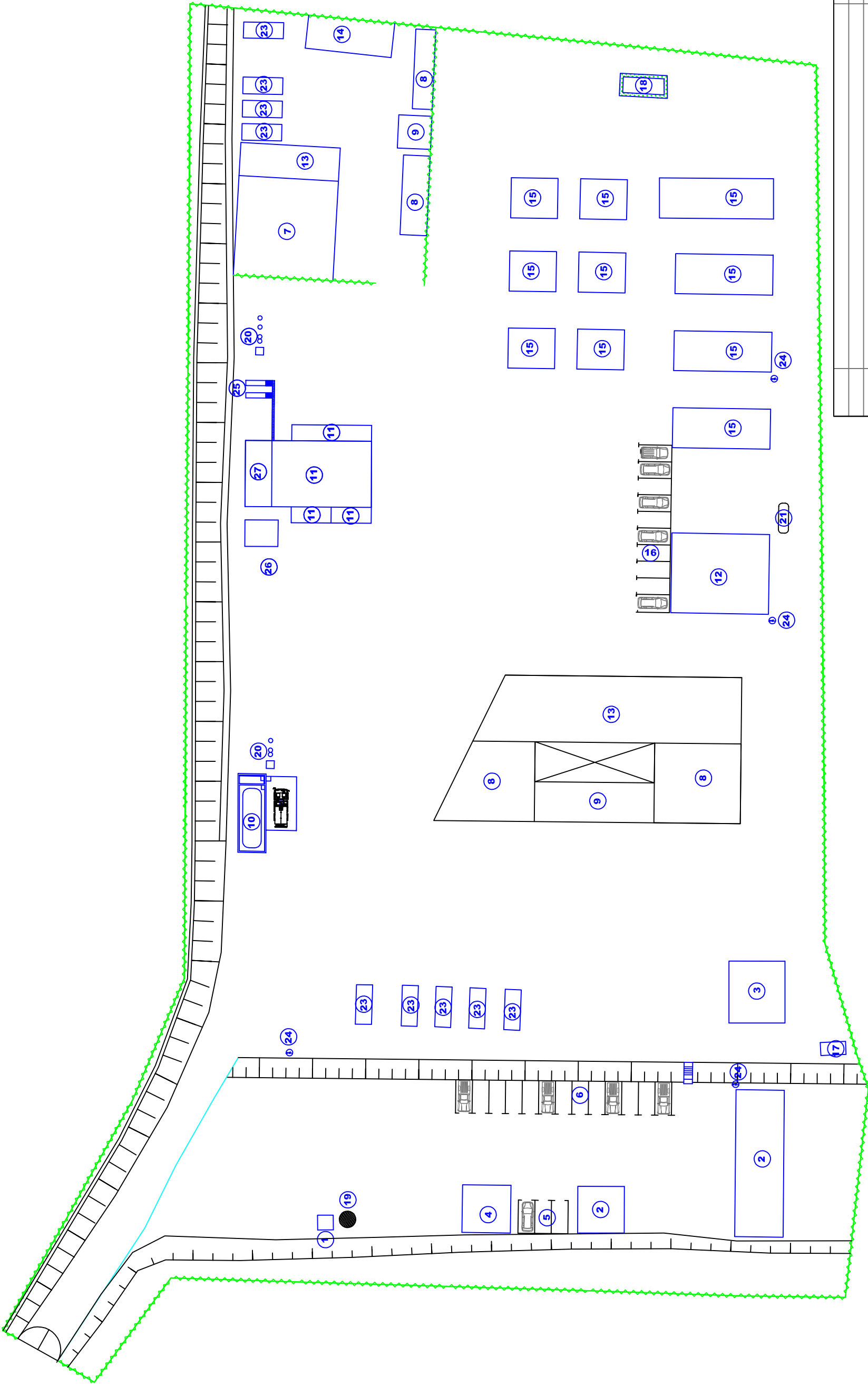




- 1 - Portaria
2 - Escritório MAEC
3 - Laboratório
4 - Escritório de Fiscalização
5 - Estacionamento da Fiscalização
6 - Estacionamento MAEC e Visitantes
7 - Stock Cofragens e Zona de Montagem
8 - Armazéns de Ferro
9 - Oficina de Ferro
10 - Posto Abastecimento de combustível
11 - Oficina
12 - Cantina

LEGENDA

- 13 - Parque de Materiais
14 - Parque de Máquinas
15 - Dormitórios
16 - Estacionamento
17 - Gerador
18 - Fossa Séptica
19 - Furo de Captação de Água
20 - Separador de Hidrocarbonetos
21 - Separador de Gorduras
22 - Vedação
23 - Contentores Ferramentaria

- 24 - Postes de Iluminação
25 - Fossa de lavagem
26 - Área de deposição de resíduos não perigosos
27 - Parque de resíduos perigosos



CIRCUITO HIDRÁULICO DE SÃO PEDRO - BALEIZÃO

ESTALEIRO
PLANTA GERAL

ÍNDICE	ALTERAÇÃO	DATA	

PROJ.	DES.	VERIF.	APROV.	PROJ. N°	REL. N°	ESCALAS	1/600	DATA:	04-2014
	Carlos S.								

PLANO DE ACESSIBILIDADES

Empreitada de Construção do Circuito Hidráulico S. Pedro – Baleizão do
Empreendimento de Fins Múltiplos do Alqueva



EDIA – Empresa de Desenvolvimento e Infraestruturas do Alqueva, S.A.

ELABORADO	VERIFICADO	APROVADO
 TÉCNICO DE AMBIENTE	 DIRETOR TÉCNICO DA EMPREITADA	 DONO DE OBRA / FISCALIZAÇÃO

ÍNDICE

1 - ENQUADRAMENTO	3
2 - PLANO DE ACESSIBILIDADES	3
3 - CARACTERIZAÇÃO INICIAL DOS ACESSOS	5
4 - REQUISITOS AMBIENTAIS	23
5 - PATRIMÓNIO HISTÓRICO-CULTURAL	26
6 - ANEXOS	26
7 - REVISÕES	27

1 - ENQUADRAMENTO

O presente documento pretende justificar e descrever o Plano de Acessibilidades da Empreitada de Construção do Circuito Hidráulico São Pedro – Baleizão do Empreendimento de Fins Múltiplos de Alqueva.

As acessibilidades propostas visam garantir a mobilidade dos equipamentos afetos à obra, preservando a segurança e a fluidez do tráfego, com sentidos de circulação perfeitamente definidos. Visam igualmente a proteção das condições ambientais, nomeadamente os aspetos socioeconómicos e ecológicos da área de implantação do projeto e sua envolvente.

2 - PLANO DE ACESSIBILIDADES

A MonteAdriano, Engenharia e Construção, S.A., no sentido da prevenção e da melhoria do seu desempenho ambiental, pretende estabelecer o presente Plano de Acessibilidades, de modo a mitigar o maior número de impactes negativos associados à circulação de veículos afetos à obra.

As acessibilidades referentes à empreitada, visam garantir:

- Os acessos necessários para a execução do Circuito Hidráulico São Pedro - Baleizão, referente à rede primária do Empreendimento de Fins Múltiplos do Alqueva, e todos os trabalhos inerentes às mesmas (escavação, aterro, transporte de terras a depósito definitivo ou mancha de empréstimo, betão armado, etc.);
- O acesso ao estaleiro de apoio à empreitada e respetivas instalações administrativo-sociais.

As acessibilidades resumem-se, essencialmente, a dois caminhos pré-existentz que fazem a ligação entre a rede viária principal (IP8, troço entre Beja e a derivação para Baleizão) e as principais áreas a interencionar.

Um dos acessos trata-se de um Caminho Municipal (Estrada das Apolinárias), de utilização pública, que provém da rotunda da Zona Industrial de Beja e segue no sentido da Amendoeira (ver **Figura 2.1**). Trata-se

de um acesso rural revestido com *tout-venant* que garante a acessibilidade a propriedades rurais que pontuam esta área. Tendo em conta a sua natureza, bem como o seu dimensionamento, este será utilizado como sendo o principal acesso ao estaleiro de apoio e às principais infraestruturas a construir, sendo obrigatória a sua utilização pelos veículos pesados e equipamentos que se deslocam para a área afeta à empreitada. Refira-se que é o acesso mais linear para quem provém e para quem se dirige à cidade de Beja (principal perímetro urbano da região).

O segundo acesso trata-se de um caminho privado em terra batida, que provém do IP8 (troço entre a rotunda da Zona Industrial e o entroncamento para Baleizão) e serve o Monte da Magra (ver **Figura 2.1**). Refira-se que o mesmo já é utilizado por veículos de obra, no âmbito dos trabalhos da rede secundária, e servirá pontualmente para aceder ao estaleiro, sendo somente utilizado por viaturas ligeiras, por forma a minimizar a perturbação da propriedade privada. Será o acesso mais curto para quem provém de Baleizão ou de Serpa.

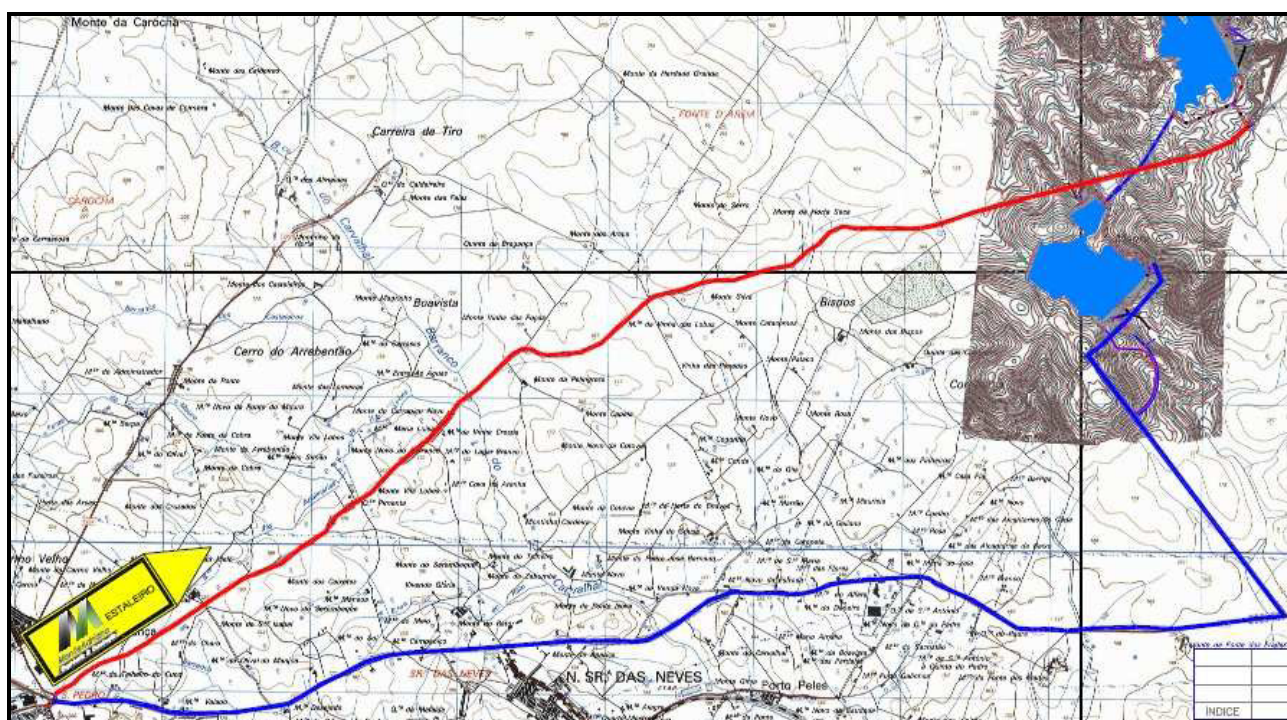


Figura 2.1 – Principais acessos às áreas de intervenção: Caminho Municipal (acesso público) identificado a vermelho e o acesso privado (com interdição de circulação de veículos pesados e equipamentos) identificado a azul.

Para a progressão dos trabalhos, numa fase posterior, serão estabelecidos os novos caminhos dentro da área expropriada, conforme previsto pelo projeto, obedecendo sempre ao preconizado no SGA da empreitada.

Apresentar-se-á no **Anexo 1**, planta com as acessibilidades previstas para a execução dos trabalhos na empreitada.

3 - CARACTERIZAÇÃO INICIAL DOS ACESSOS

Esta caracterização tem como objetivo registar e descrever o estado atual dos caminhos / acessos ao estaleiro / principais infraestruturas a construir da “Empreitada de Construção do Circuito Hidráulico São Pedro – Baleizão”. Para o efeito foram identificados os principais acessos, já referidos anteriormente, e efetuado o registo fotográfico para memória futura.

De modo a situar os locais registados e as respetivas fotografias justificativas, foi adotada uma marcação do tipo PK X+XXX, tendo-se considerado como ponto PK 0+000, o ponto de intersecção com a rede viária principal (Itinerário Principal 8 – IP8).

A atribuição dos PK é crescente no sentido do IP8 até às áreas afetas à empreitada.

Caminho Municipal (desde a rotunda da Zona Industrial de Beja – Estrada das Apolinárias)

Através das **Figuras 3.1 a 3.64**, verifica-se que este troço encontra-se de uma forma geral em bom estado de circulação com a exceção dos pontos identificados / ilustrados como tal. O troço utilizado tem uma extensão de cerca de 9,2 km. A perspetiva / orientação do registo fotográfico é sempre no sentido da origem (Sudoeste / Oeste, dependendo dos locais ilustrados), ou seja, sentido obras – IP8.

Os registos efetuados de patologias da via (ou problemas da sua conservação) anotam principalmente:

- a presença de assentamentos pontuais junto das bermas;
- depressões / irregularidades do acesso, junto a bermas, bifurcações ou zonas de passagem transversal de escorrências pluviais (zonas baixas).



Figura 3.1 e 3.2 – Registo fotográfico dos PK 0+000 (junto à ligação do Parque Industrial de Beja e da respetiva rotunda de ligação ao IP8) e 0+200 do Caminho Municipal.



Figura 3.3 e 3.4 – Registo fotográfico dos PK 0+400 e 0+600 do Caminho Municipal.



Figura 3.5 e 3.6 – Registo fotográfico dos PK 0+800 e 1+000 do Caminho Municipal.



Figura 3.7 e 3.8 – Registo fotográfico dos PK 1+200 e 1+400 do Caminho Municipal.

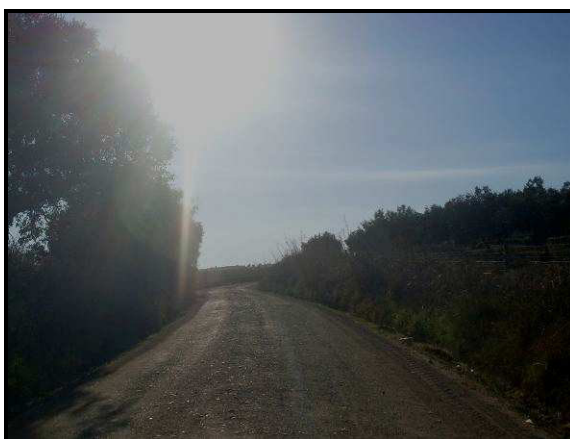


Figura 3.9 e 3.10 – Registo fotográfico dos PK 1+600 e 1+800 do Caminho Municipal.

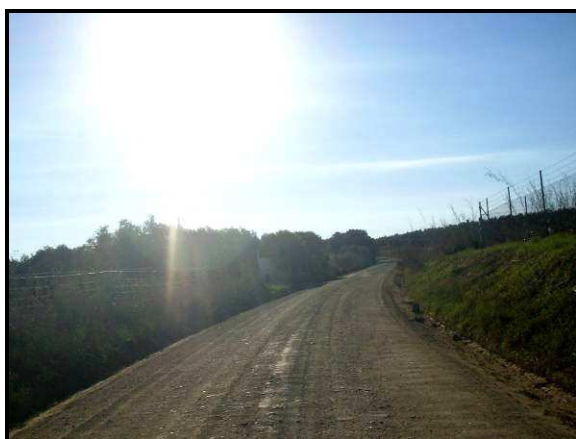


Figura 3.11 e 3.12 – Registo fotográfico dos PK 2+000 e 2+200 do Caminho Municipal.



Figura 3.13 e 3.14 – Registo fotográfico dos PK 2+400 e 2+600 do Caminho Municipal.



Figura 3.15 e 3.16 – Registo fotográfico dos PK 2+800 e 3+000 do Caminho Municipal.



Figura 3.17 e 3.18 – Sensivelmente ao PK 3+100, junto da berma direita (sentido obra – IP8) verifica-se um ligeiro assentamento na ligação à serventia de uma propriedade privada.



Figura 3.19 e 3.20 – Registo fotográfico dos PK 3+200 e 3+400 do Caminho Municipal.



Figura 3.21 e 3.22 – Registo fotográfico dos PK 3+600 e 3+800 do Caminho Municipal.



Figura 3.23 e 3.24 – Sensivelmente ao PK 3+700, junto da berma direita (sentido obra – IP8) verificam-se algumas irregularidades / depressões na faixa de circulação e correspondente degradação, frente à serventia de uma propriedade privada.



Figura 3.25, 3.26, 3.27 e 3.28 – Sensivelmente ao PK 3+900, numa zona de bifurcação / derivação para um caminho secundário, verificam-se algumas irregularidades no acesso e correspondente degradação.



Figura 3.29 e 3.30 – Registo fotográfico dos PK 4+000 e 4+200 do Caminho Municipal.



Figura 3.31 e 3.32 – Registo fotográfico dos PK 4+400 e 4+600 do Caminho Municipal.



Figura 3.33 e 3.34 – Registo fotográfico dos PK 4+800 e 5+000 do Caminho Municipal.



Figura 3.35 e 3.36 – Registo fotográfico dos PK 5+200 e 5+400 do Caminho Municipal.



Figura 3.37 e 3.38 – Registo fotográfico dos PK 5+600 e 5+800 do Caminho Municipal.



Figura 3.39 e 3.40 – Registo fotográfico dos PK 6+000 e 6+200 do Caminho Municipal.



Figura 3.41 e 3.42 – Registo fotográfico dos PK 6+400 e 6+600 do Caminho Municipal.



Figura 3.43 e 3.44 – Registo fotográfico dos PK 6+800 e 7+000 do Caminho Municipal.



Figura 3.45 e 3.46 – Registo fotográfico dos PK 7+200 e 7+400 do Caminho Municipal.



Figura 3.47 e 3.48 – Registo fotográfico dos PK 7+600 e 7+800 do Caminho Municipal.



Figura 3.49 e 3.50 – Sensivelmente ao PK 7+950, numa zona baixa da via é perceptível a sua maior degradação (depressões), eventualmente por representar um ponto de drenagem superficial de escorrências pluviais.



Figura 3.51 e 3.52 – Registo fotográfico dos PK 8+000 e 8+200 do Caminho Municipal.



Figura 3.53 e 3.54 – Sensivelmente ao PK 8+050, encontra-se o acesso ao estaleiro da apoio à empreitada.



Figura 3.55 e 3.56 – Registo fotográfico dos PK 8+400 e 8+600 do Caminho Municipal.



Figura 3.57 e 3.58 – Sensivelmente ao PK 8+450, numa zona baixa da via é perceptível a sua maior degradação (depressões), sendo a zona onde ocorrerá a intersecção com a galeria de interligação entre as futuras barragens da Amendoeira e Magra.



Figura 3.59 e 3.60 – Registo fotográfico dos PK 8+800 e 9+000 do Caminho Municipal.



Figura 3.61, 3.62, 3.63 e 3.64 – Registo fotográfico do PK 9+200, zona final prevista de utilização por meios afetos à empreitada (respetivamente, perspetiva SO: CM em direção ao estaleiro e IP8; perspetiva NE: CM no sentido contrário; perspetiva NO: futuro caminho de acesso à barragem da Amendoeira; perspetiva SE: acesso privado).

Acesso Privado (Monte da Magra)

Através das **Figuras 3.65 a 3.100**, verifica-se que este troço encontra-se de uma forma geral em mau estado de conservação, conforme ilustraremos. O acesso é diretamente afetado pelas intervenções no âmbito da Rede Secundária do Circuito Hidráulico São Pedro – Baleizão, uma vez que existe a interseção de valas com o caminho e deposição de terras provenientes da escavação das valas ao longo de grande parte da sua extensão. Como tal, este acesso privado é utilizado pelos meios afetos a esta empreitada, verificando-se mesmo a circulação de veículos pesados e equipamentos / máquinas. A perspetiva / orientação do registo fotográfico é sempre no sentido da origem (Noroeste / Nordeste, dependendo dos locais ilustrados).

Os registos efetuados anotam principalmente:

- a presença de irregularidades, depressões e desgaste do caminho de terra;
- frações revestidas com brita, eventualmente para disfarçar depressões já muito acentuadas e colocadas por pessoal de obra (Rede Secundária);

- interseção com valas e cordões de terra correspondentes, bem como um desvio de obra (PK 1+600 – 1+650).



Figura 3.65 – Corredor correspondente à zona inicial do acesso privado (portão de entrada da propriedade / orientação SE), encontrando-se em plano de fundo o IP8.



Figura 3.66, 3.67, 3.68 e 3.69 – Registo fotográfico do PK 0+050, onde se verifica a 1.ª interseção da Rede Secundária do CHSPB, sendo perceptível o mau estado de conservação do caminho.



Figura 3.70 e 3.71 – Registo fotográfico dos PK 0+200 ao 0+250 do Acesso Privado, onde é visível a colocação de brita para consolidação do mesmo.



Figura 3.72 e 3.73 – Registo fotográfico dos PK 0+400 e 0+600 do Acesso Privado.



Figura 3.74 e 3.75 – Sensivelmente ao PK 0+600, verifica-se a 2.ª interseção da Rede Secundária do CHSPB, passando o acesso a ter, paralelamente à sua progressão (pela direita no sentido IP8 – Monte da Magra), vala aberta e respetivo cordão de terras depositado.



Figura 3.76 e 3.77 – Registo fotográfico do PK 0+800 do Acesso Privado, com a deposição das terras da Rede Secundária.



Figura 3.78 e 3.79 – Registo fotográfico do PK 1+000 do Acesso Privado, com a deposição das terras da Rede Secundária.



Figura 3.80 e 3.81 – Sensivelmente ao PK 1+050, verifica-se a 3.ª interseção da Rede Secundária do CHSPB.



Figura 3.82 e 3.83 – Registo fotográfico do PK 1+200 do Acesso Privado, com a deposição das terras da Rede Secundária.



Figura 3.84 e 3.85 – Registo fotográfico do PK 1+400 do Acesso Privado, com a deposição das terras da Rede Secundária.



Figura 3.86, 3.87, 3.88 e 3.89 – Registo fotográfico do PK 1+600 ao 1+650, onde se verifica a interseção final da Rede Secundária do CHSPB, sendo o acesso restabelecido por um curto desvio.



Figura 3.90 e 3.91 – Registo fotográfico dos PK 1+800 e 2+000 do Acesso Privado.



Figura 3.92 – Sensivelmente ao PK 2+150 do Acesso Privado encontra-se o Monte da Magra.



Figura 3.93 e 3.94 – Registo fotográfico dos PK 2+200 e 2+400 do Acesso Privado.



Figura 3.95 e 3.96 – Registo fotográfico dos PK 2+600 (junto ao futuro corpo do aterro da barragem da Magra) e 2+800 (junto à entrada no estaleiro de apoio à empreitada) do Acesso Privado.



Figura 3.97 e 3.98 – Registo fotográfico dos PK 3+000 (após passarmos pelas plataformas de estaleiro) e 3+200 (entrando já no acesso definitivo à barragem da Magra).



Figura 3.99 e 3.100 – Registo fotográfico dos PK 3+400 (acesso definitivo à barragem da Magra) e 3+500 (intersecção com o Caminho Municipal / acesso principal referido anteriormente).

4 - REQUISITOS AMBIENTAIS

De seguida enumeram-se os requisitos de ambiente a respeitar para implementação do presente plano:

- A circulação de veículos e maquinaria pesada deverá obedecer a trajetos preferenciais, definidos previamente no Plano de Acessibilidades, aproveitando ao máximo os caminhos já existentes, de forma a minimizar áreas intervencionadas pela obra e os recetores sensíveis, estando restringida a circulação fora destes corredores. Os acessos existentes só serão alargados nos casos estritamente necessários e previamente autorizados pelo Dono de Obra.

- Previamente à utilização dos diferentes acessos será apresentado ao Dono de Obra uma memória descritiva com a caracterização do seu estado de conservação.
- Caso seja necessário a abertura de novos acessos, o traçado adaptar-se-á ao terreno natural, evitando o rasgo de taludes pronunciados e com inclinações acentuadas. A remoção do coberto vegetal será reduzida ao mínimo indispensável. Os trilhos serão assinalados, devendo ser proibida a circulação fora dessas áreas.

No tocante ao património cultural, caso haja necessidade de abertura de novos acessos, serão garantidas as condições necessárias à não afetação de elementos patrimoniais.

- Durante a construção/beneficiação de acessos à obra, e sempre que se registem operações de movimentação de solos, proceder-se-á ao seu acompanhamento arqueológico. Caso se revele necessária a implementação de medidas de salvaguarda ou minimização sobre afetações decorrentes deste tipo de trabalhos, não poderão ser imputados ao Dono da Obra quaisquer encargos adicionais.
- Os acessos temporários em áreas de montado serão feitos pelos caminhos florestais já existentes, evitando o abate de sobreiros e/ou azinheiras.
- Será imperativo o cumprimento das normas de segurança e sinalização de obras na via pública, cumprindo o disposto no Regulamento de Sinalização Temporária de Obras e Obstáculos na Via Pública e tendo em consideração a segurança e a minimização das perturbações na normal atividade das populações.
- Avisar com antecedência as autarquias, juntas de freguesia e a população interessada, das eventuais alterações na circulação rodoviária, nomeadamente, aquando do atravessamento de vias de comunicação.
- Facultar alternativas válidas ao maior número possível de atravessamentos condicionados por motivos de obra.
- Durante a fase de construção, serão garantidas as normais condições de acessibilidade à população local, nomeadamente ao nível de limpeza, desobstrução das vias e manutenção adequada dos acessos.
- Sempre que os acessos às propriedades forem interrompidos será comunicado aos proprietários e assegurada a criação de acessos alternativos. Os acessos a criar serão acordados com os proprietários garantindo, no mínimo, os atuais níveis de acessibilidade. Estas interrupções limitar-se-ão ao mínimo período de tempo possível.

- Sempre que se preveja a necessidade de efetuar desvios de tráfego, os respetivos planos de alteração serão submetidos à aprovação do Dono da Obra, previamente ao pedido de autorização à entidade competente.
- Para minimizar os impactes decorrentes do trânsito dos veículos pesados afetos à obra, serão estudados os itinerários que provoquem a menor perturbação possível. Este aspeto será particularmente relevante no transporte de terras e locais de origem e de destino dos materiais de escavação.
- Não é permitido o atravessamento dos núcleos urbanos pelos veículos pesados afetos à obra. Na eventualidade de não existirem acessos alternativos, as viaturas pesadas, com cargas devidamente cobertas, poderão passar pelas localidades, sendo que esse trajeto, previamente aprovado pelo Dono da Obra, será o mais curto e efetuado à menor velocidade possível. Esta alteração tem que obrigatoriamente ser reportada no Plano de Acessibilidades.
- O atravessamento de máquinas em leito de cheia será, preferencialmente, efetuado através de estruturas já existentes para o efeito, de forma a afetar o mínimo possível a vegetação ripícola e o próprio leito de cheia. Caso se preveja intercalar linhas de água, para estabelecimento de acessos à obra, as mesmas serão estabelecidas por passagem hidráulica, ainda que a afetação ocorra por um curto período.
- Recorrer a motoniveladora para limpar as poeiras depositadas nas pistas de circulação, e caso se verifique que esta medida não apresenta resultados satisfatórios, assegurar a rega controlada da área afeta à obra nas vias não pavimentadas e todas as áreas passíveis de gerarem emissões difusas de partículas, sempre que necessário e especialmente em dias secos e ventosos, bem como reduzir a velocidade dos veículos neste tipo de vias. Este requisito poderá não ser cumprido, na sua totalidade ou parcialmente, caso se verifiquem situações excecionais de carência de água, como por exemplo em anos de seca.

Na fase final da obra, deve ainda ter-se em atenção os seguintes requisitos:

- Caso sejam construídas novas vias de acesso à obra, exclusivamente para esse efeito, irá efetuar-se a recuperação do terreno de acordo com as orientações apresentadas no SGA (Linhas Orientadoras para a Recuperação Biofísica das Áreas Afetadas pela Empreitada).

- As vias de comunicação (incluindo caminhos agrícolas e florestais) danificadas em virtude do desgaste induzido pela circulação de viaturas afetas à Empreitada, serão reabilitadas logo após a fase de construção e com a maior brevidade possível.
- No caso dos caminhos que não puderem ser restabelecidos, será assinalada a sua interrupção, bem como indicado o acesso alternativo.

5 - PATRIMÓNIO HISTÓRICO-CULTURAL

Devido à extensão das principais acessibilidades considerou-se necessário desenvolver um plano de acessos mais pormenorizado de modo a permitir uma avaliação do potencial patrimonial da área. No **Anexo 2** remete-se o Plano de Acessibilidades respeitante à salvaguarda do Património.

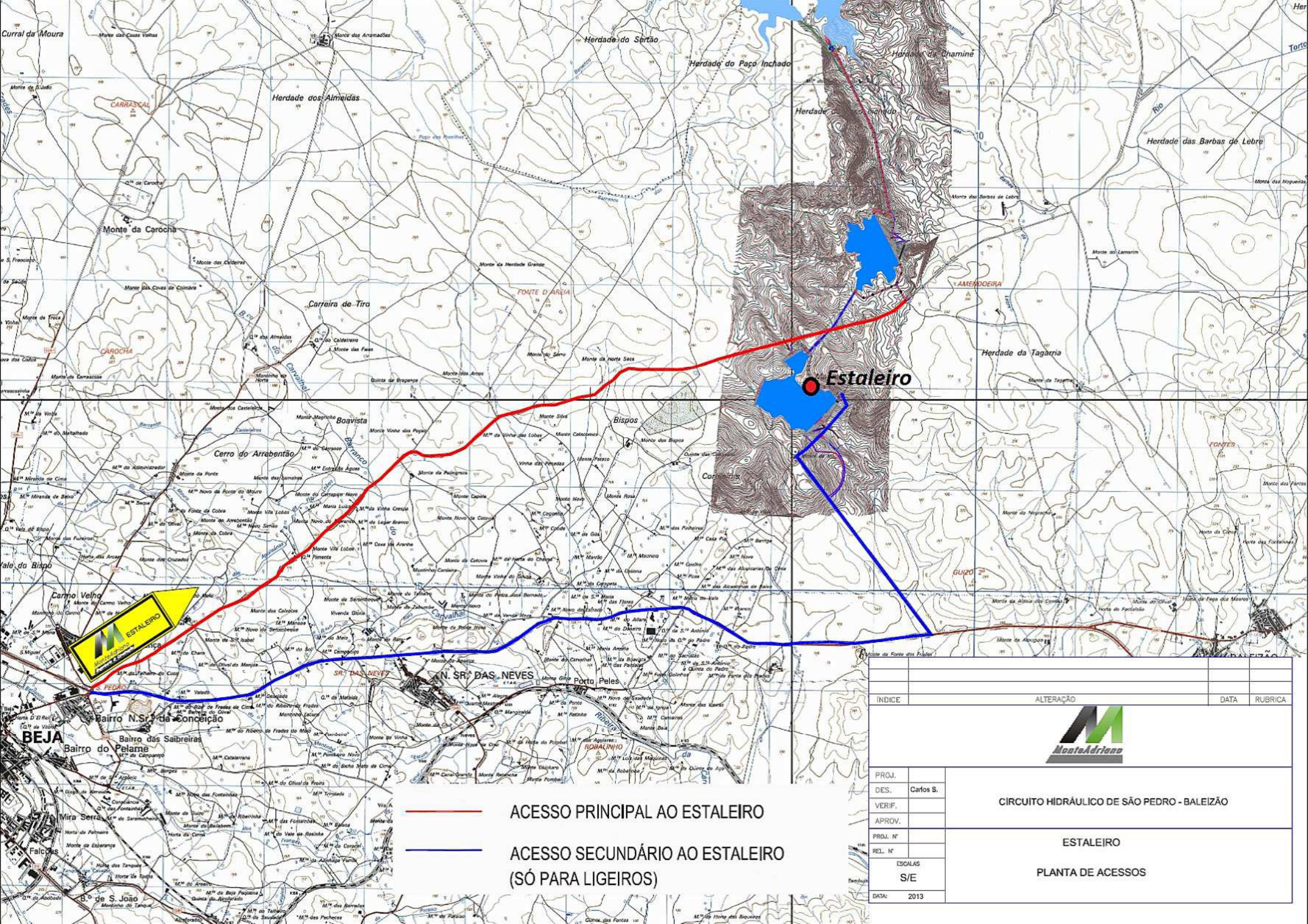
6 - ANEXOS

Anexo 1 – Planta de Acessibilidades Geral

Anexo 2 – Plano de Acessibilidades do Património

7 - REVISÕES

Revisão	Data	Alterações	Elaborado (Sigla)	Verificado (Sigla)
0	11-11-2013	Versão original	CF	CB



ACESSO PRINCIPAL AO ESTALEIRO

ACESSO SECUNDÁRIO AO ESTALEIRO
(SÓ PARA LIGEIROS)

ÍNDICE		ALTERAÇÃO	DATA	RUBRICA
				
PROJ.	DES.	CIRCUITO HIDRÁULICO DE SÃO PEDRO - BALEIZÃO		
VERIF.	APROV.	ESTALEIRO		
PROD. N°	REL. N°	PLANTA DE ACESSOS		
ESCALAS				
S/E				
DATA:		2013		

TRABALHOS DE ARQUEOLOGIA

PLANO DE ACESSIBILIDADES

Acompanhamento Arqueológico da Empreitada de Construção do
Circuito Hidráulico S. Pedro – Baleizão do Empreendimento de Fins
Múltiplos do Alqueva



EDIA – Empresa de Desenvolvimento e Infraestruturas do Alqueva, S.A.

ELABORADO	VERIFICADO	APROVADO
ARQUEÓLOGO	DIRETOR TÉCNICO DA EMPREITADA	DONO DE OBRA / FISCALIZAÇÃO

ÍNDICE

1 - INTRODUÇÃO	3
2 - DESCRIÇÃO DAS ACESSIBILIDADES DEFENIDAS	5
2.1. ACESSO 1 (CAMINHO PRIVADO AO MONTE DA MAGRA)	5
2.2. ACESSO 2 (CAMINHO MUNICIPAL: RUA DAS APOLINÁRIAS)	5
3 - VALORES PATRIMONIAIS IDENTIFICADOS	5
3.1. ACESSO 1 (CAMINHO PRIVADO AO MONTE DA MAGRA)	5
3.2. ACESSO 2 (CAMINHO MUNICIPAL: RUA DAS APOLINÁRIAS)	7
4 - MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO PROPOSTAS	8
5 - CONCLUSÕES/PARECER TÉCNICO	8
6 - BIBLIOGRAFIA	10
6.1. CARTOGRAFIA	10
6.2. DOCUMENTOS	10
6.3. SITES	10
7 - ANEXOS	10
8 - REVISÕES	11

1 - INTRODUÇÃO

Como resultado do processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) do projeto do Circuito Hidráulico de São Pedro – Baleizão (Rede Primária), foi definida a necessidade de implementar o acompanhamento arqueológico das frentes de movimentação de terras, dando cumprimento a respetiva DIA de projeto, para a salvaguarda do património cultural e arqueológico. A equipa de arqueologia, bem como o agora proposto Plano de Acessibilidades, respeitarão e darão cumprimento as minimizações definidas em EIA, bem como o estipulado na legislação vigente aplicável, nomeadamente:

- a) DL nº 270/99, de 15 de Julho: Regulamento dos trabalhos arqueológicos;
- b) DL nº 287/00, de 10 de Novembro: Alteração ao Regulamento dos trabalhos arqueológicos;
- c) Lei nº 107/01, de 8 de Setembro: Lei de Bases do Património Cultural
- d) DL 96/2007: Lei orgânica do IGESPAR, IP.;
- e) Portaria 373/2007 de 30 de Março: Estrutura nuclear das Direcções Regionais da Cultura.

A entidade promotora deste projeto é a EDIA, estando os trabalhos de construção a cargo da empresa MonteAdriano. Os trabalhos de acompanhamento arqueológico, ao nível contratual, estão a cargo da empresa Ecovisão, sob coordenação do Dr. Luís Castro, arqueólogo signatário do PATA e do presente Plano de Acessibilidades.

O Circuito Hidráulico de São Pedro – Baleizão, localiza-se no distrito de Beja, concelho de Beja, freguesias de N.ª S.ª das Neves e Baleizão (ver **Figura 1.1 e Anexo I**). O projeto em causa, tem origem na albufeira de São Pedro. Segue-se um sistema elevatório que permite que a água captada em São Pedro seja distribuída até às albufeiras da Amendoeira e da Magra, possibilitando a rega de 6.034 ha através da ramificação da rede secundária. A rede de rega, que fará a adução de água aos blocos de rega, possui uma extensão de cerca de 63 km. A rede viária será melhorada e complementada com a beneficiação de caminhos já existentes e a criação de novos caminhos de acesso, numa extensão total de cerca de 19 km. Na rede de drenagem, serão intervencionados alguns troços de linhas de água numa extensão total de aproximadamente 21 km. Este Plano de Acessibilidades, apenas dirá respeito a rede primária, não estando a rede secundária abrangida pelo presente procedimento (ver **Figura 1.1 e Anexo I**). A área abrangida é

2 - DESCRIÇÃO DAS ACESSIBILIDADES DEFENIDAS

2.1. ACESSO 1 (CAMINHO PRIVADO AO MONTE DA MAGRA)

O caminho de acesso a obra inicia-se no IP8, tendo uma extensão de 3.000 metros até ao estaleiro de obra e um global de 3.400 metros até a intersecção com a estrada das apolinárias. Este traçado preexistente não apresenta pavimento, estando todo ele em terra batida (ver **Anexo I e II**). Após percorrer o primeiro alinhamento do caminho, aos 2.150 m, encontra-se o Monte da Magra, onde o caminho inflete para nordeste, para dar acesso à zona da barragem da Magra, bem como ao estaleiro de obra.

2.2. ACESSO 2 (CAMINHO MUNICIPAL: RUA DAS APOLINÁRIAS)

O caminho de acesso a obra inicia-se no IP8, tendo uma extensão de 9.200 metros até ao futuro acesso a barragem da Amendoeira (ver **Anexo I e II**). Este traçado, decalca um caminho preexistente e não apresenta pavimento, estando todo ele em terra batida ou com camadas de *tout venant* (ver **Anexo I e II**). Após percorrer o primeiro alinhamento do caminho municipal, aos 8.100 m, encontra-se a direita o acesso privado ao Monte da Magra.

3 - VALORES PATRIMONIAIS IDENTIFICADOS

3.1. ACESSO 1 (CAMINHO PRIVADO AO MONTE DA MAGRA)

Nº. Inventário EIA	Designação	Categoria Tipologia Cronologia	Valor Patrimonial	Coordenadas (M/P)	Distância em relação ao caminho	Medida de Minimização aplicável
78	Magra 4	Arqueológico/ Achado isolado/ Pré-histórico	Reduzido	232508/1199799	60 m do caminho	N/A
79	Magra 3	Arqueológico/ Casal Rustico/ Romano	Médio	232112/119679	70 m do caminho.	Sinalização/vedação com rede Azul
80	Poço 1 da Magra	Etnográfico/Poço/ Contemporâneo	Reduzido	232246/119594	20 m do caminho.	Sinalização/vedação com rede Azul

Nº. Inventário EIA	Designação	Categoria Tipologia Cronologia	Valor Patrimonial	Coordenadas (M/P)	Distância em relação ao caminho	Medida de Minimização aplicável
81	Magra 2	Arqueológico/ Casal Rustico/ Romano	Médio	232303/119574	80 m do caminho.	N/A
82	Magra 5	Arqueológico/ Estrutura/Ind eterminado	Médio	232689/119202	15 m do caminho	Sinalização/vedação com rede Azul
83	Poço 2 da Magra	Etnográfico/P oço/ Contemporân eo	Reduzido	232704/119115	200 m do caminho	N/A
109	Barranco de D. Pedro	Etnográfico/E strutura hidráulica/Ind eterminado	Reduzido	233065/118705	300 m do caminho	N/A
110	Magra 6	Arqueológico/ Achado Isolado/pré- história	Reduzido	232608/118430	110 m do caminho	N/A
111	Poço 3 da Magra	Etnográfico/P oço/Contemp orâneo	Reduzido	232861/118288	45 m do caminho	N/A
112	Bebedouro da Magra	Etnográfico/B ebedouro/Co ntemporâneo	Reduzido	232852/118236	80 m do caminho	N/A
113	Fonte dos Frades 11	Arqueológico/ Casal Rustico/Roma no	Médio	232591/118281	115 m do caminho	N/A
114	Fonte dos Frades 10	Arqueológico/ Habitat/Mode rno	Médio	232790/117952	250 m do caminho	N/A
115	Magra 7	Arqueológico/ Mancha de Ocupação/Ro mano	Médio	233084/118316	115 m do caminho	N/A
116	Barragem do Muro da Prega	Arqueológico/ Barragem/Ro mano	Elevado	233164/118216	145 m do caminho	N/A

3.2. ACESSO 2 (CAMINHO MUNICIPAL: RUA DAS APOLINÁRIAS)

Nº. Inventário EIA	Designação	Categoria Tipologia Cronologia	Valor Patrimonial	Coordenadas (M/P)	Distância em relação ao caminho	Medida de Minimização aplicável
91	Monte Silva 1	Arqueológico/ Romano/ Pré- histórico	Médio	229653,48/12009 6,95	110 m do caminho	N/A
92	Monte Silva	Etnográfico/C asal Rustico/ Contemporân eo	Reduzido	229536,40/11998 5,01	70 m do caminho	N/A
96	Poço do Monte da Vinha das Poças	Etnográfico/P oço / Contemporân eo	Reduzido	228358,94/11943 9,83	40 m do caminho	N/A
97	Poço do Monte da Pelingreza	Etnográfico/P oço / Contemporân eo	Reduzido	228148,97/11934 2,76	80 m do caminho	N/A
98	Monte de Entre ás Águas 1	Arqueológico/ Achado isolado/Roma no/ Visigótico	Médio	227773,20/11927 3,25	100 m do caminho	N/A
99	Monte de Entre ás Águas	Etnográfico/P oço / Contemporân eo	Reduzido	227773,20/11927 3,25	130 m do caminho	N/A
129	Monte dos Arcos	Arqueológico e Etnográfico/C asal Rustico e/ou Villa/Romano /Contemporâ neo	Médio	229011,29/11990 ,91	230 m do caminho	N/A
261	Monte dos Arcos 3	Arqueológico/ Mancha de Ocupação	N/A	N/A	N/A	N/A
262	Monte da Silva 2	Etnográfico/P oço / Contemporân eo	Reduzido	N/A	N/A	N/A

4 - MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO PROPOSTAS

Como medida genérica aplicável a todos os imóveis, edifícios com valor histórico/patrimonial e sítios arqueológicos que, pela sua localização, possam ser afetados pelo uso dos dois acessos definidos a obra, serão protegidos mediante a colocação de vedações /sinalização apropriada (Rede Azul). Os locais propostos nos subcapítulos 3.1 e 3.2 serão salvaguardados, através de colocação de rede de sinalização azul, bem como os já definidos em SGA.

Ao abrigo do atual plano de acessibilidades, os locais meritórios de sinalização/vedação são: Id 79 (Magra 3), Id 80 (poço 1 da Magra) e Id 82 (Magra 5).

5 - CONCLUSÕES/PARECER TÉCNICO

A MonteAdriano, Engenharia e Construção, S.A., no sentido da prevenção e da melhoria do seu desempenho ambiental, pretende estabelecer o presente Plano de Acessibilidades, de modo a mitigar o maior número de impactes negativos associados à circulação de veículos afetos à obra, no âmbito patrimonial.

As acessibilidades referentes à empreitada visam garantir:

- Os acessos necessários para a execução do Circuito Hidráulico São Pedro - Baleizão, referente à rede primária do Empreendimento de Fins Múltiplos do Alqueva, e todos os trabalhos inerentes às mesmas (escavação, aterro, transporte de terras a depósito definitivo ou mancha de empréstimo, betão armado, etc.);
- O acesso ao estaleiro de apoio à empreitada e respetivas instalações administrativo-sociais.

As acessibilidades resumem-se, essencialmente, a dois caminhos pré-existentes que fazem a ligação entre a rede viária principal (IP8, troço entre Beja e a derivação para Baleizão) e as principais áreas a interencionar.

Um dos acessos trata-se de um Caminho Municipal (Rua das Apolinárias), de utilização pública, que provém da rotunda da Zona Industrial de Beja e segue no sentido da Amendoeira (ver **Figura 5.1**). Trata-se de um acesso rural revestido com *tout-venant* que garante a acessibilidade a propriedades rurais que pontuam

esta área. Tendo em conta a sua natureza, bem como o seu dimensionamento, este será utilizado como sendo o principal acesso ao estaleiro de apoio e às principais infraestruturas a construir, sendo obrigatória a sua utilização pelos veículos pesados e equipamentos que se deslocam para a área afeta à empreitada. Refira-se que é o acesso mais linear para quem provém e para quem se dirige à cidade de Beja (principal perímetro urbano da região).

O segundo acesso trata-se de um caminho privado em terra batida, que provém do IP8 e serve o Monte da Magra (ver **Figura 5.1**). Refira-se que o mesmo já é utilizado por veículos de obra, no âmbito dos trabalhos da rede secundária, e servirá pontualmente para aceder ao estaleiro, sendo somente utilizado por viaturas ligeiras, por forma a minimizar a perturbação da propriedade privada. Será o acesso mais curto para quem provém de Baleizão.

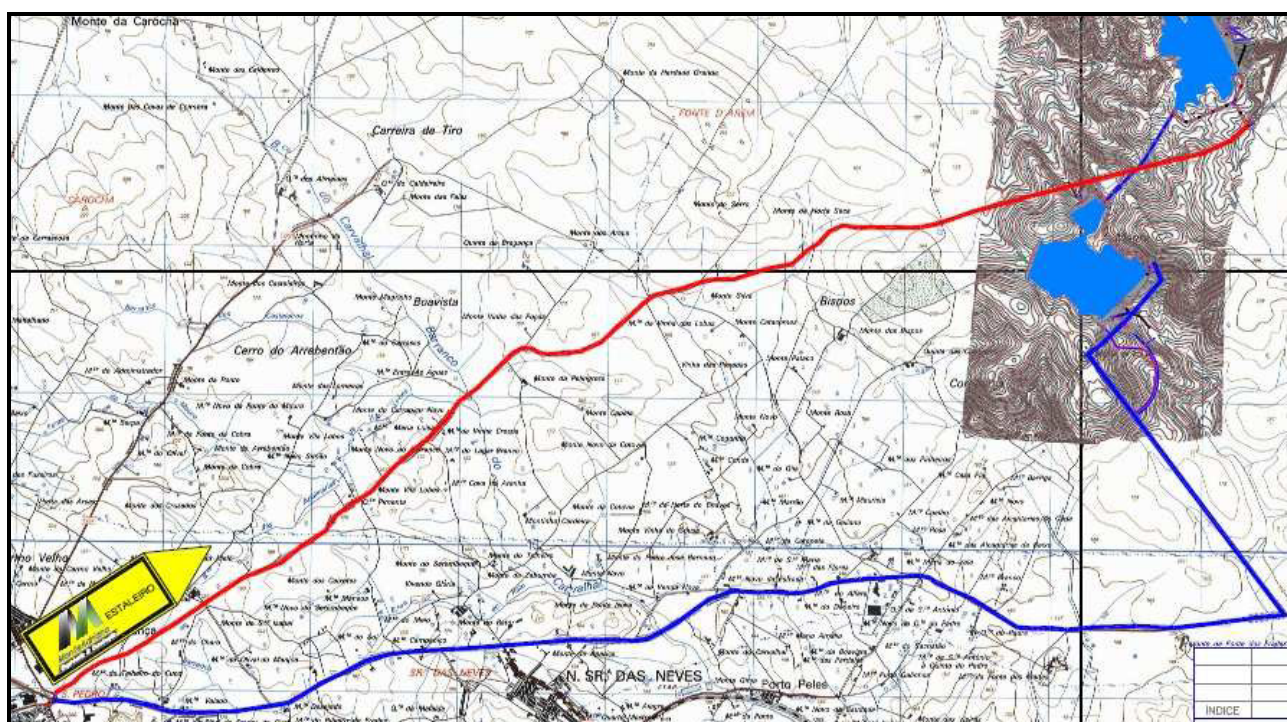


Figura 5.1 – Principais acessos às áreas de intervenção: Caminho Municipal (acesso público) identificado a vermelho e o acesso privado (com interdição de circulação de veículos pesados e equipamentos) identificado a azul.

Para a progressão dos trabalhos, numa fase posterior, serão estabelecidos novos caminhos dentro da área expropriada, conforme previsto pelo projeto, obedecendo sempre ao preconizado no SGA da empreitada. Neste ponto ressaltamos a existência do sítio Id 279 (Monte da Chaminé 2), que também será alvo de sinalização/vedação, tal como previsto no Sistema de Gestão Ambiental.

Em suma, para a área de influência dos dois caminhos definidos, foram identificados quatro locais com sensibilidade patrimonial. São estes: Id 79 (Magra 3), Id 80 (poço 1 da Magra), Id 82 (Magra 5). Para uma fase de utilização do corredor de obra, também de encontra antevista a sinalização/vedação do Id 279 (Monte da Chaminé 2) (ver **Anexo I**).

6 - BIBLIOGRAFIA

6.1. CARTOGRAFIA

Base de Projeto

Carta Militar de Portugal nº. 510, 511, 521 e 522

6.2. DOCUMENTOS

Estudo de Impacte Ambiental do Circuito Hidráulico de São Pedro-Baleizão e Respetivo Bloco de Rega;

Estudo de Impacte Ambiental do Circuito Hidráulico de S. Matias e sua Adenda.

6.3. SITES

<http://www.igespar.pt/en/patrimonio/pesquisa/>

<http://arqueologia.igespar.pt/>

http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/Default.aspx

7 - ANEXOS

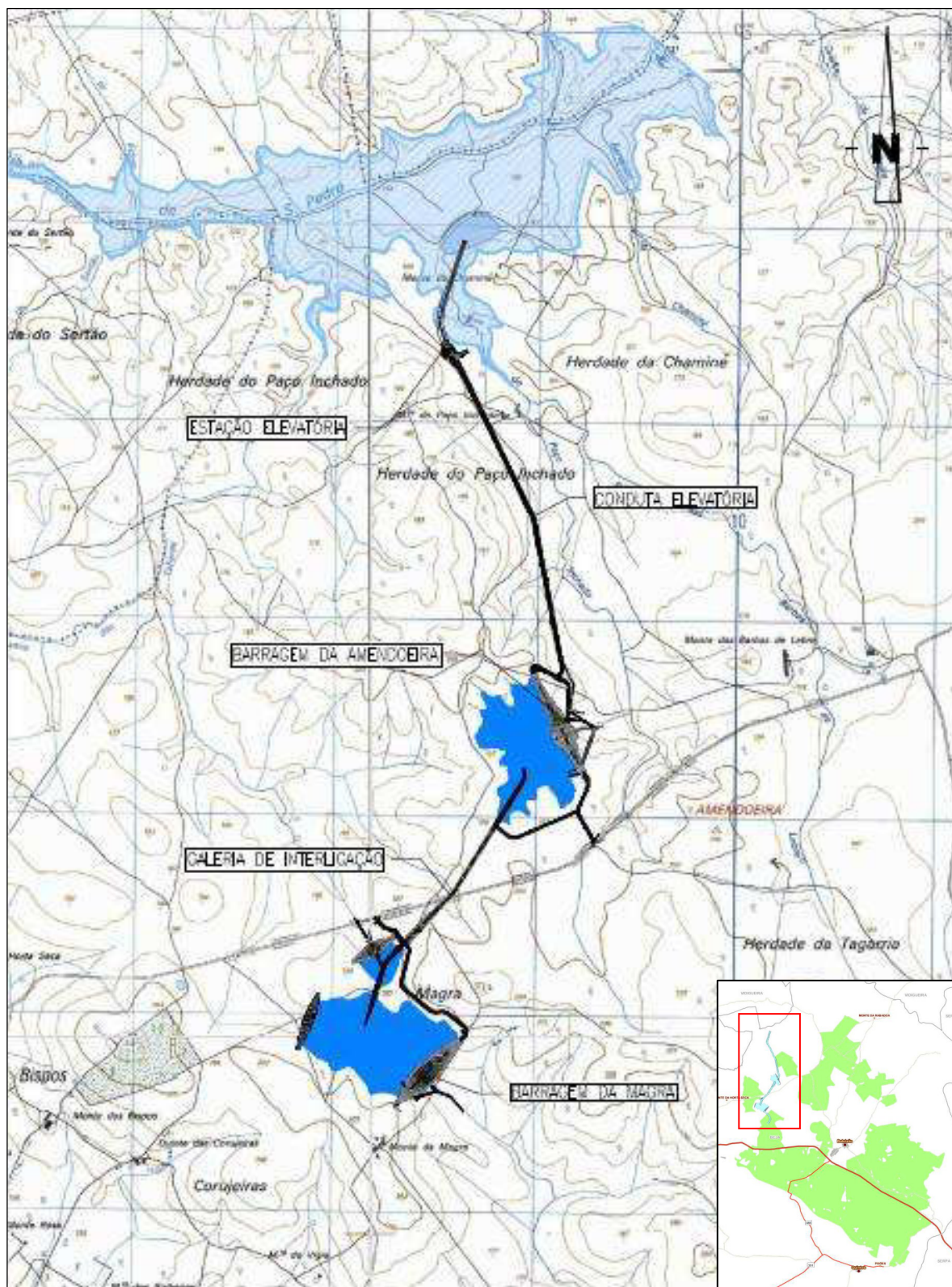
Anexo 1 – Registo Cartográfico

Anexo 2 – Registo Fotográfico

8 - REVISÕES

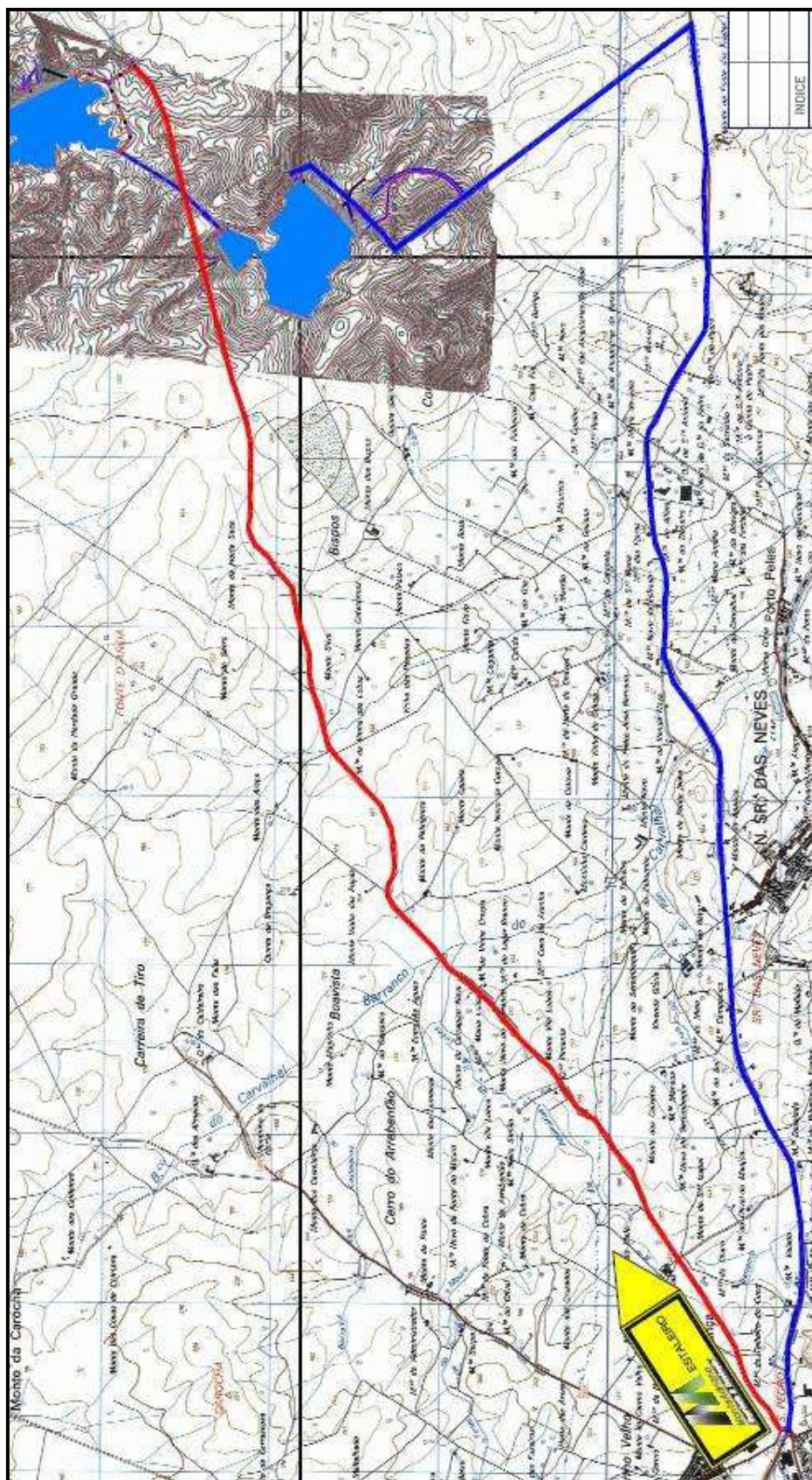
Revisão	Data	Alterações	Elaborado (Sigla)	Verificado (Sigla)
0	03-12-2013		LFC	CB

ANEXO 1 – REGISTO CARTOGRÁFICO

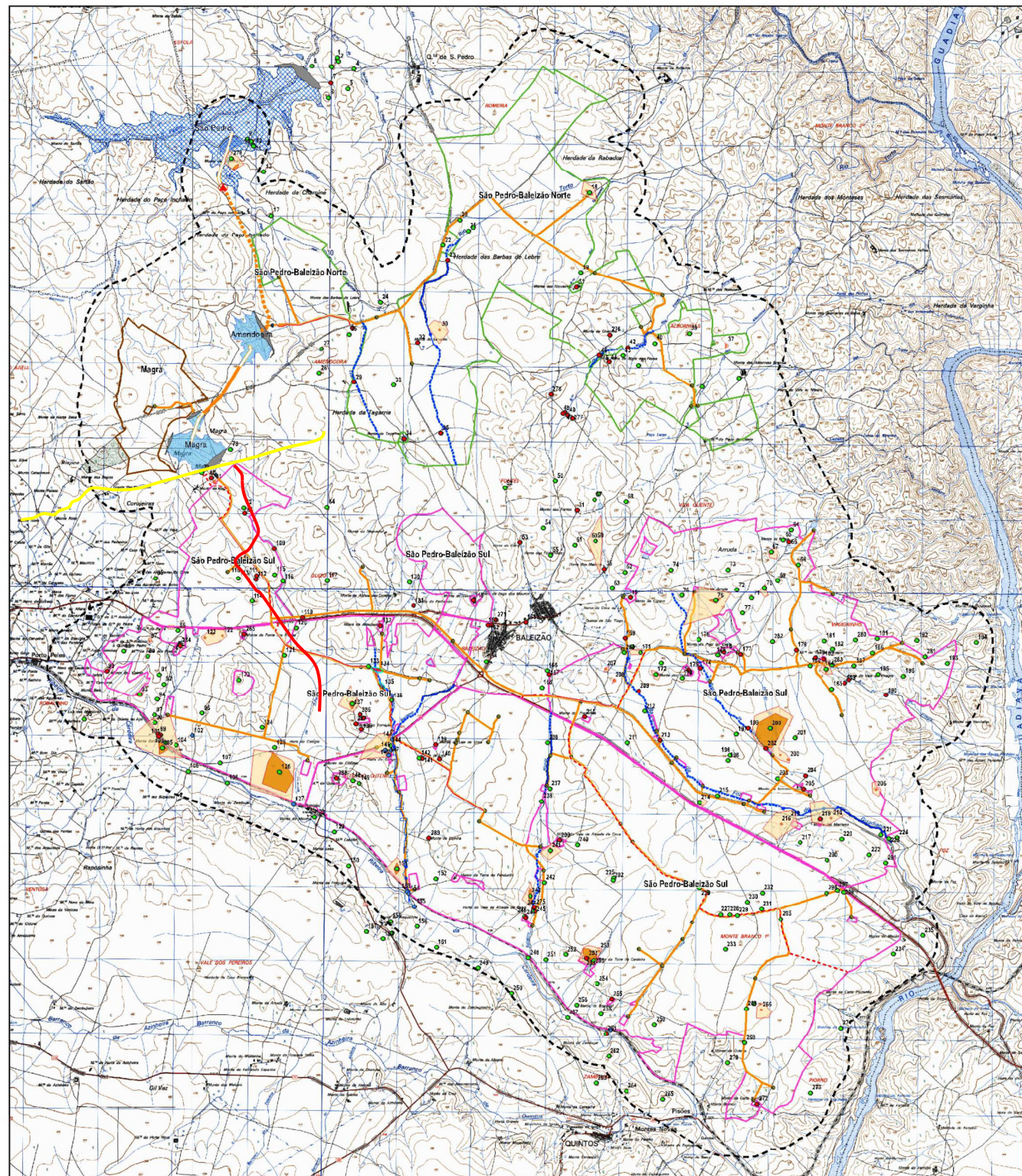


Legenda: Projeção da área de projeto em CMP 511 e 522

Escala 1/25000



Legenda: Projeção da Estrada
das Apolinárias (Vermelho) e
Caminho da Magra (Azul)
Escala 1/25000



LEGENDA:

Ocorrências Patrimoniais

- Arqueológicas
- Etnográficas
- Arqueológicas
- Arqueológicas/Etnográficas

Infra-estruturas Pontuais

- Estação Elevatória Primária
- Estação de Filagem
- Hidrantes

Sistema Adutor

- Conduta Elevatória da Rede Primária
- Galeria de Interação da Rede Primária
- Canal de Transmissão de Água da Rede Primária
- Condutas da Rede Secundária
- Barragem/Portas

Albufeiras

- Albufeiras Projectadas
- Outras Albufeiras do EFMA

Rede de Drenagem

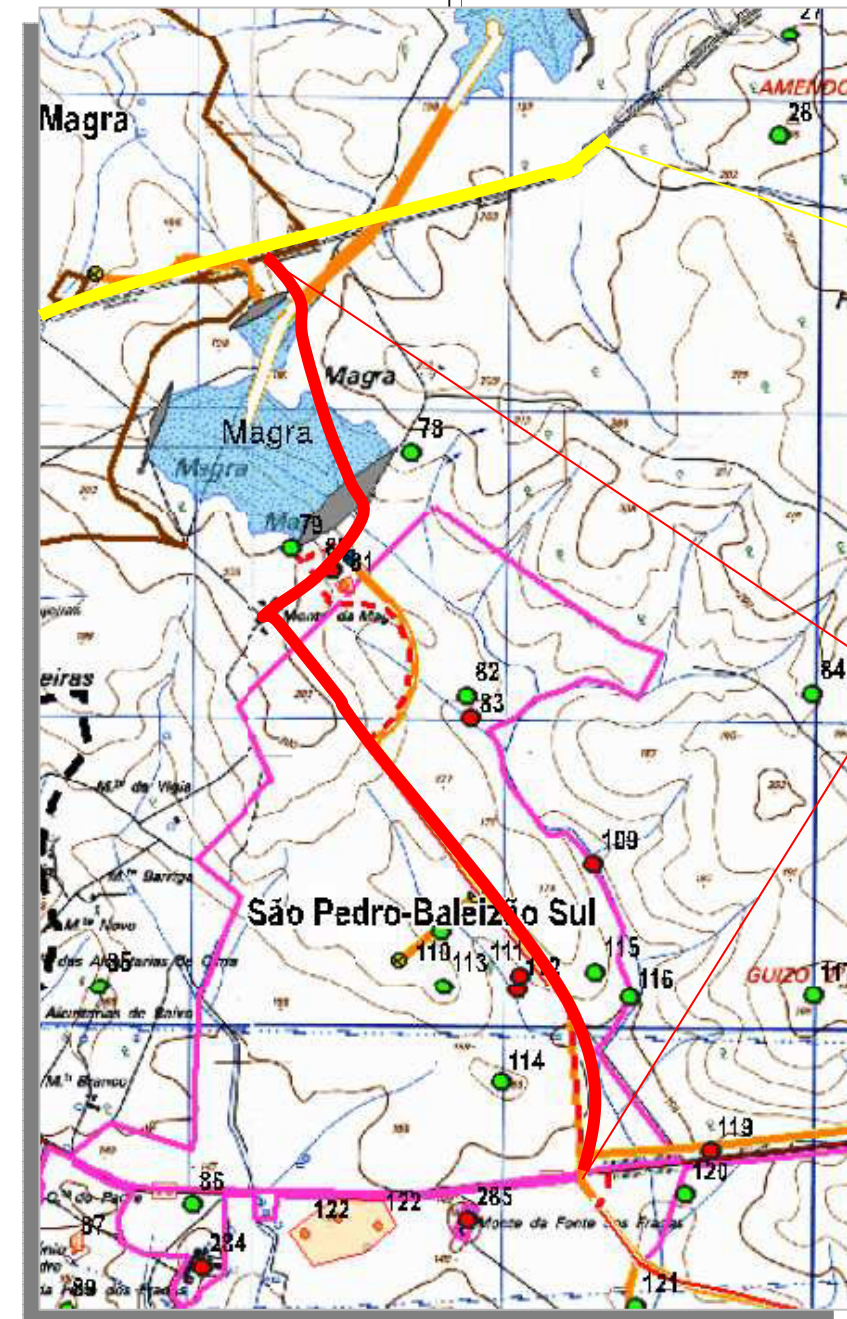
- Limpeza
- Limpeza Manual
- Limpeza com Correção Pontual
- Reperilamento

Rede Viária

- Caminhos a Beneficiar
- Caminhos a Construir

Blocos de Rega

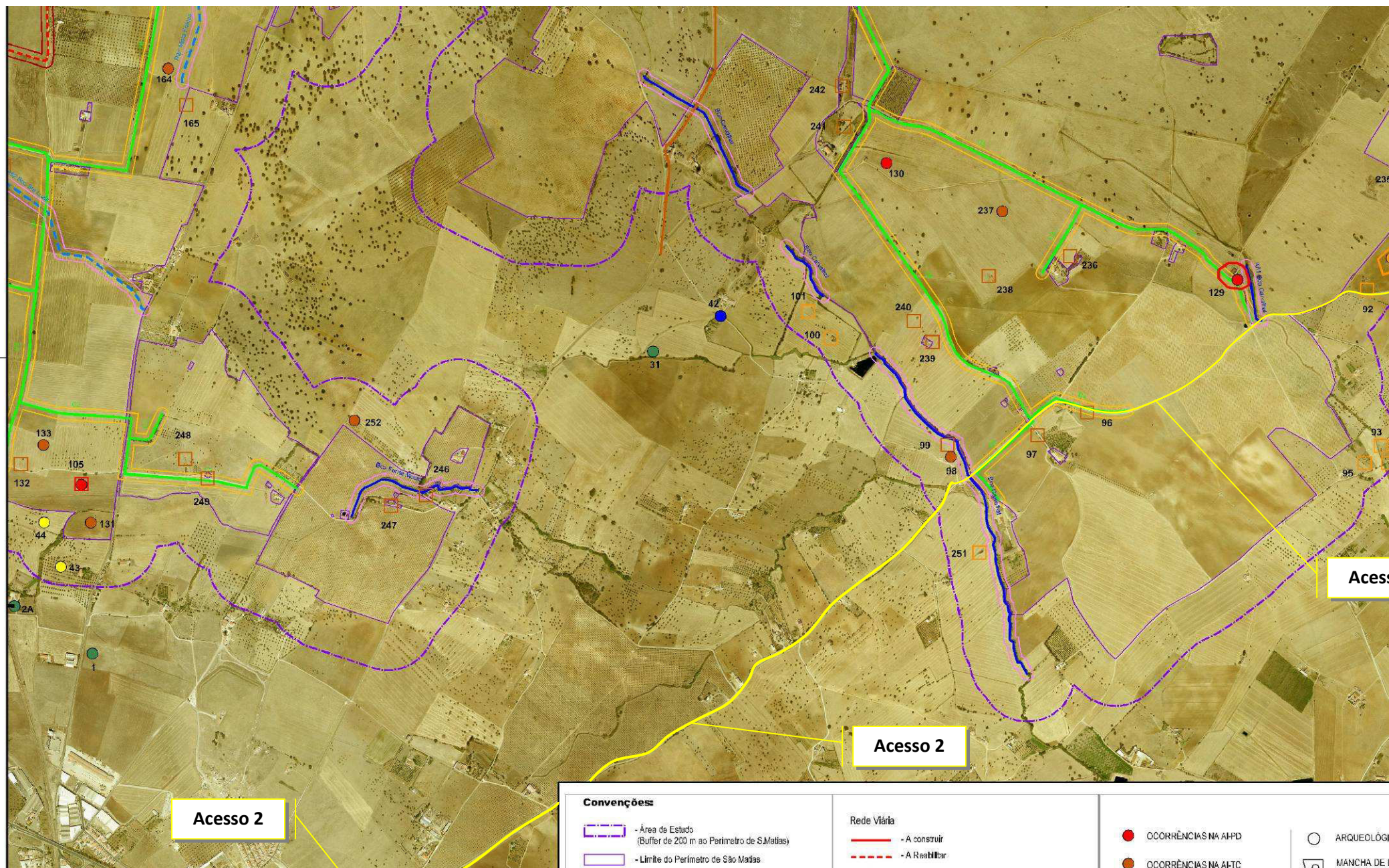
- Magra
- São Pedro-Baleizão Norte
- São Pedro-Baleizão Sul



Acesso 2

Acesso 1

Projeto	Empresa de Desenvolvimento e Infra-estruturas de Alqueva, S. A.
Antecedente	ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DO CIRCUITO HIDRÁULICO DE SÃO PEDRO-BALEIZÃO E RESPECTIVO BLOCO DE REGA
Tipo de Rega	RELATÓRIO
Auto	21
Escala	1:25.000
Carta de Ocorrências Patrimoniais	DEZEMBRO 2010



ANEXO 2 – REGISTO FOTOGRÁFICO

ACESSO 1**(CAMINHO PRIVADO DO MONTE DA MAGRA)**



1 - Corredor correspondente à zona inicial do acesso privado (portão de entrada da propriedade / orientação SE), encontrando-se em plano de fundo o IP8. (Caminho Privado ao Monte da Magra)



2 - Corredor correspondente ao Pk 0+300 (Caminho Privado ao Monte da Magra)



3 - Corredor correspondente ao Pk 0+600 (Caminho Privado ao Monte da Magra)



4 - Corredor correspondente ao Pk 1+200 (Caminho Privado ao Monte da Magra)



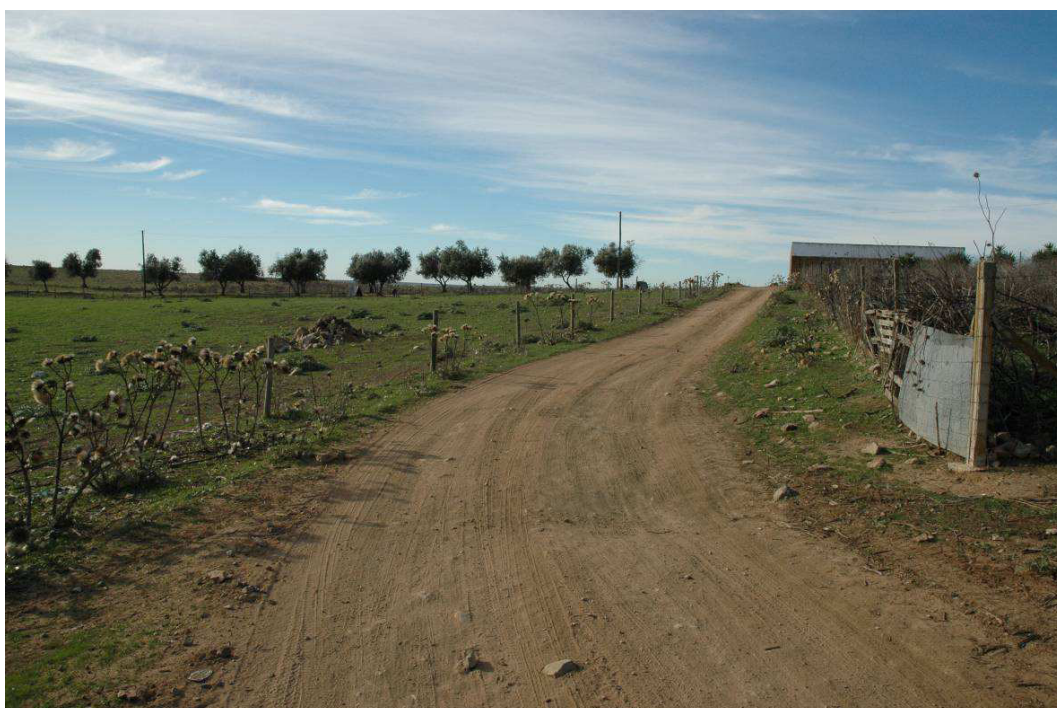
5 - Corredor correspondente ao Pk 1+400 (Caminho Privado ao Monte da Magra)



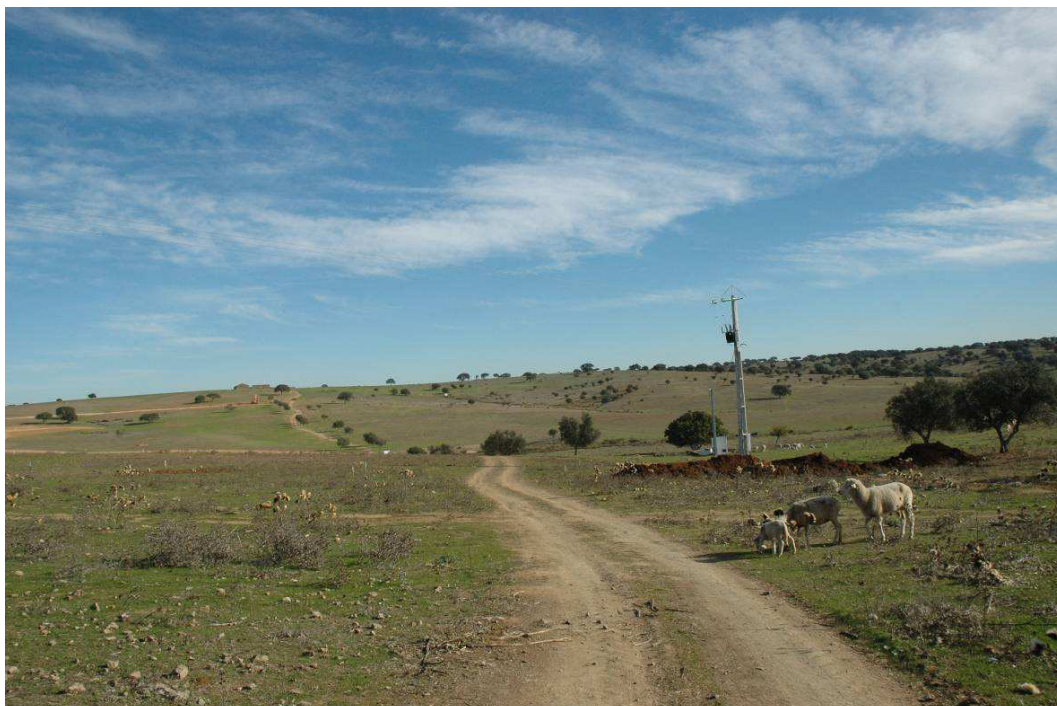
6 - Corredor correspondente ao Pk 1+700 (Caminho Privado ao Monte da Magra)



7 - Corredor correspondente ao Pk 2+150 (Caminho Privado ao Monte da Magra)



8 - Corredor correspondente ao Pk 2+250 (Caminho Privado ao Monte da Magra)



9 - Corredor correspondente ao Pk 2+400 (Caminho Privado ao Monte da Magra)



10 - Corredor correspondente ao Pk 2+550 (Caminho Privado ao Monte da Magra)



11 - Corredor correspondente ao Pk 3+000, já junto ao estaleiro de obra (Caminho Privado ao Monte da Magra)



12 - Corredor correspondente ao Pk 3+400, já junto a estrada das Apolinárias (Caminho Privado ao Monte da Magra)

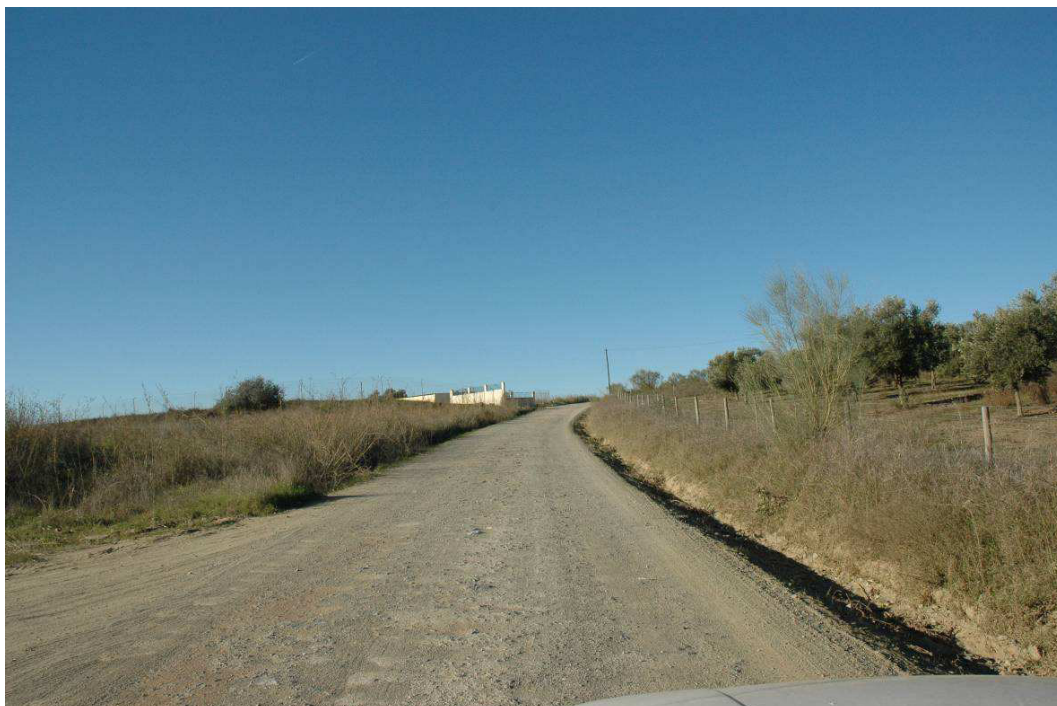
ACESSO 2
(ESTRADA DAS APOLINÁRIAS)



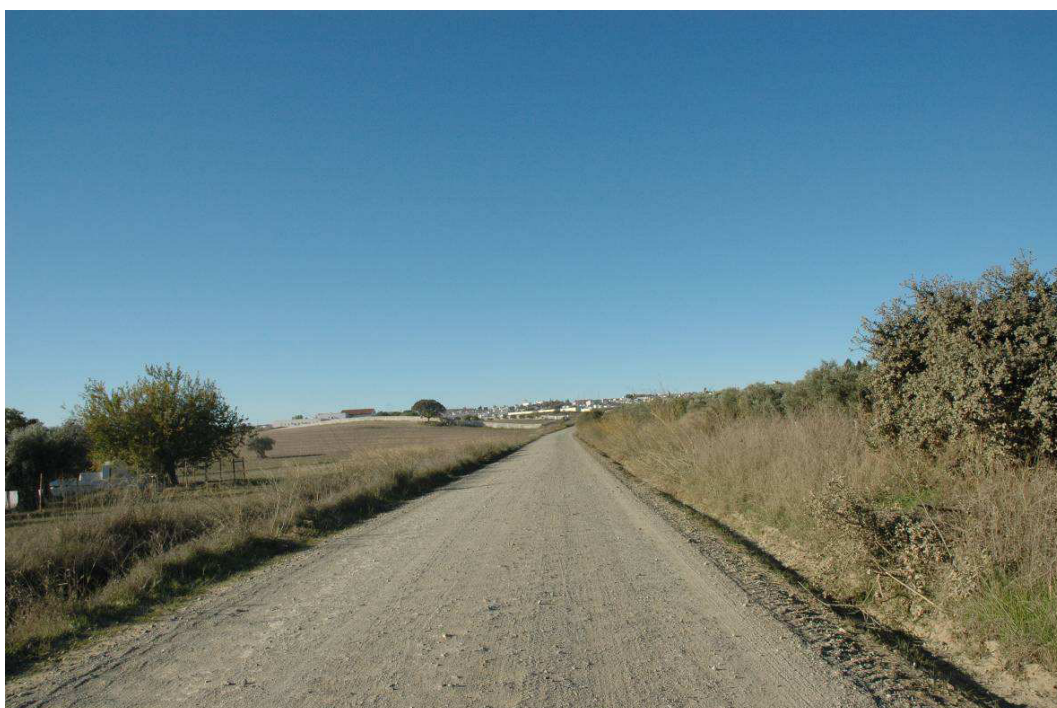
13 - Pk 0+000 junto ao IP8 (Estrada das Apolinárias)



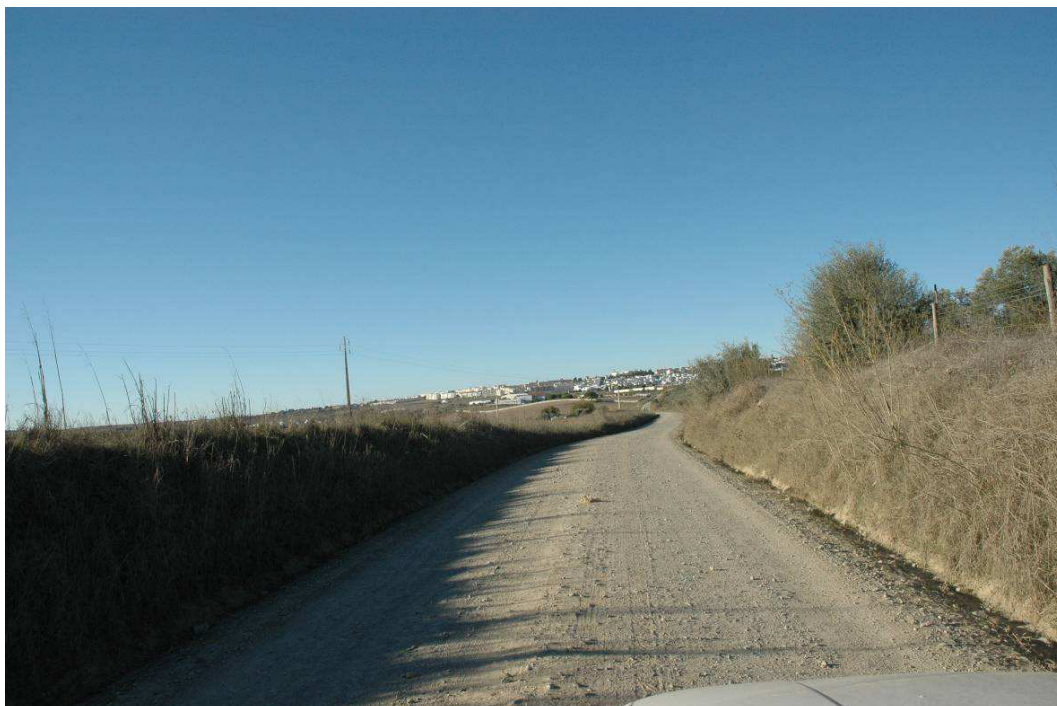
14 - Corredor correspondente ao Pk 0+400 (Estrada das Apolinárias)



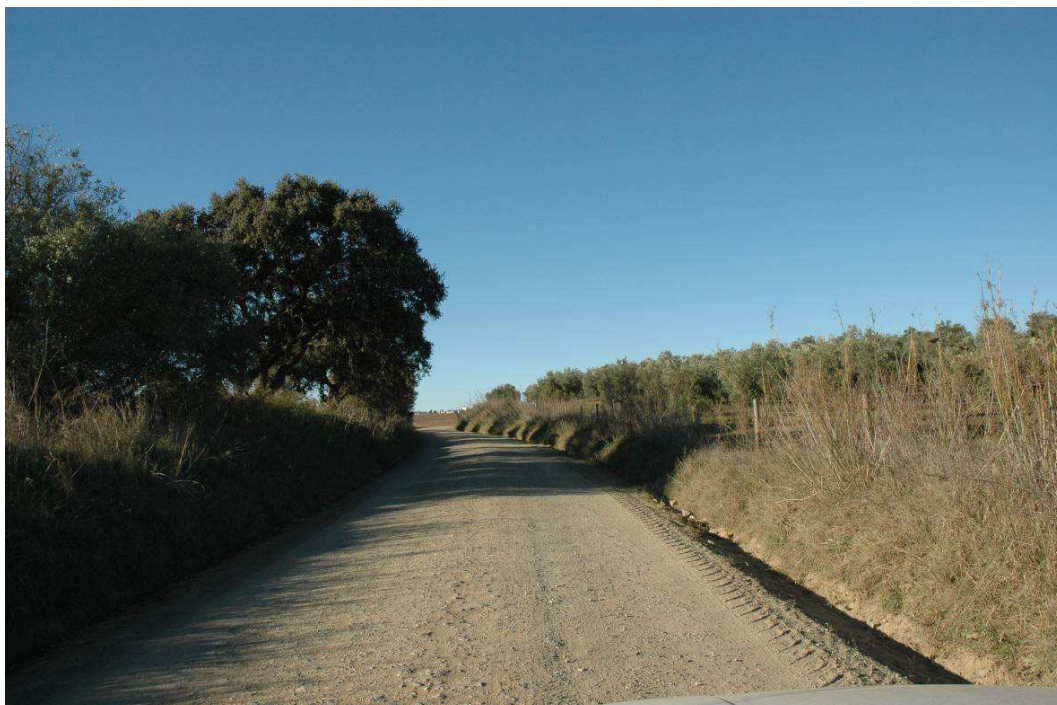
15 - Corredor correspondente ao Pk 0+800 (Estrada das Apolinárias)



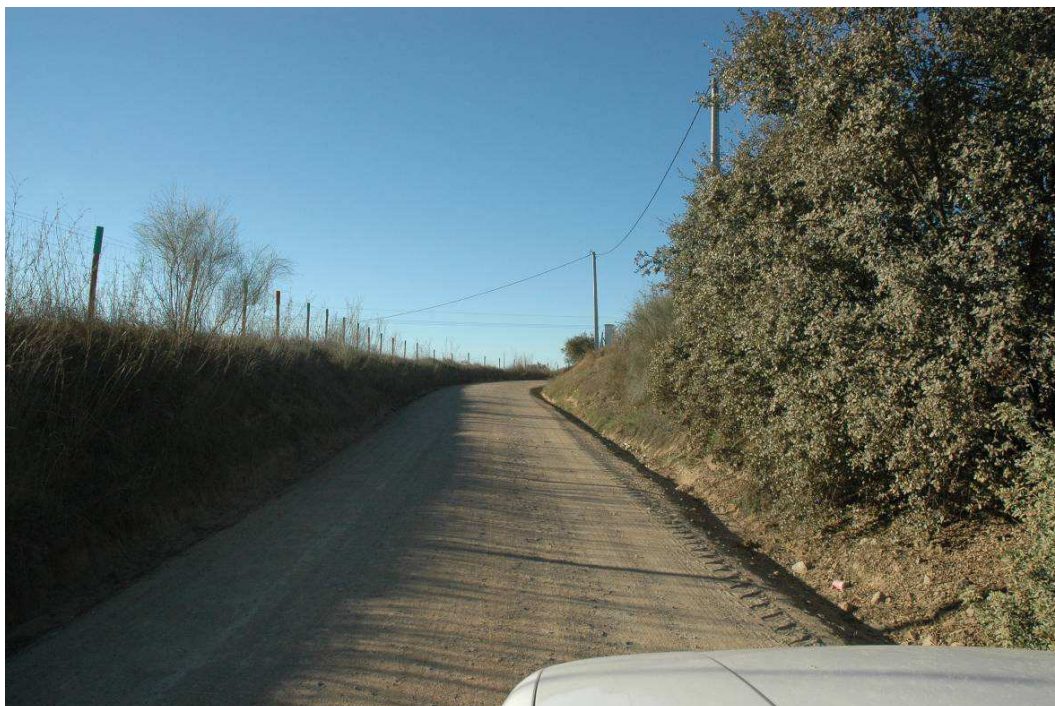
16 - Corredor correspondente ao Pk 1+200 (Estrada das Apolinárias)



17 - Corredor correspondente ao Pk 1+600 (Estrada das Apolinárias)



18 - Corredor correspondente ao Pk 2+000 (Estrada das Apolinárias)



19 - Corredor correspondente ao Pk 2+400 (Estrada das Apolinárias)



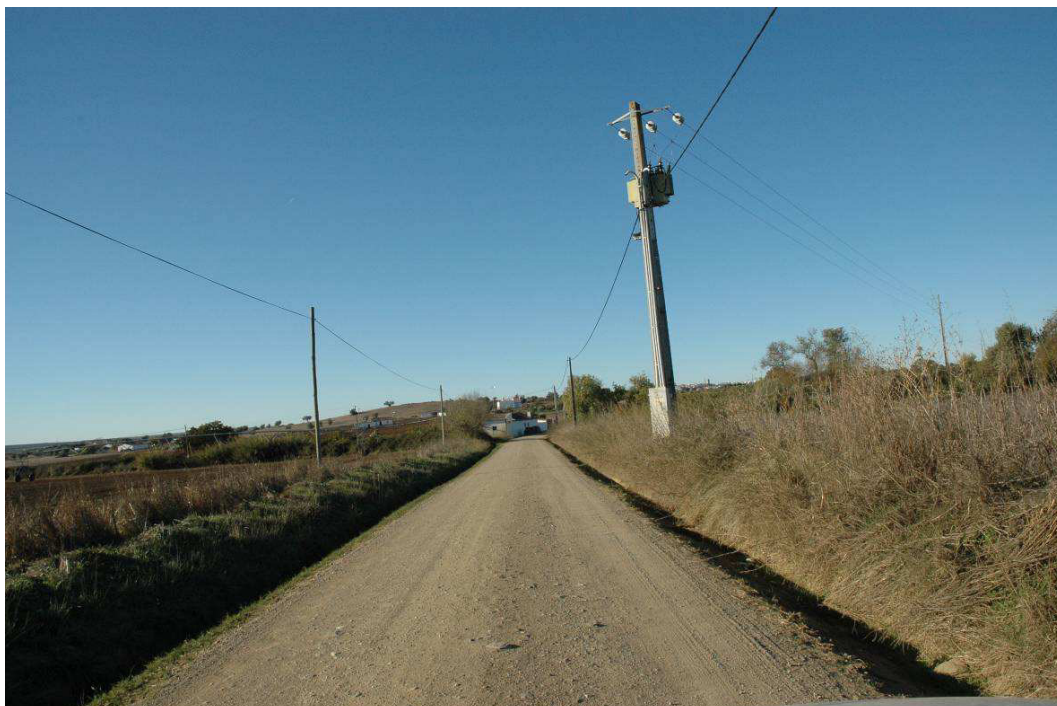
20 - Corredor correspondente ao Pk 2+800 (Estrada das Apolinárias)



21 - Corredor correspondente ao Pk 3+200 (Estrada das Apolinárias)



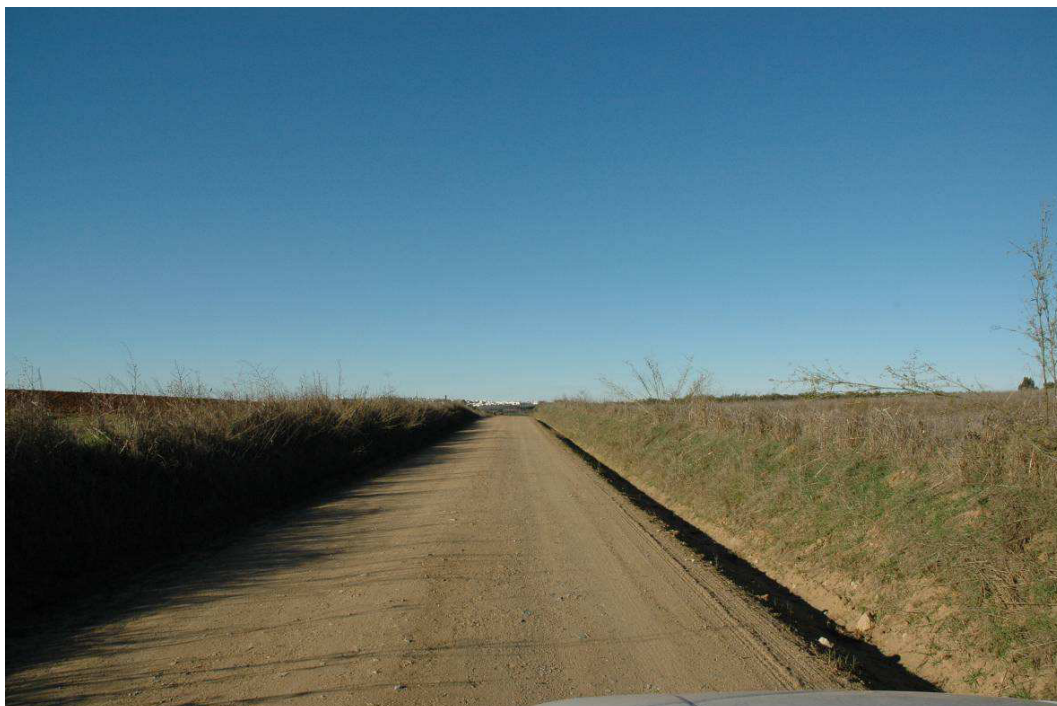
22 - Corredor correspondente ao Pk 3+600 (Estrada das Apolinárias)



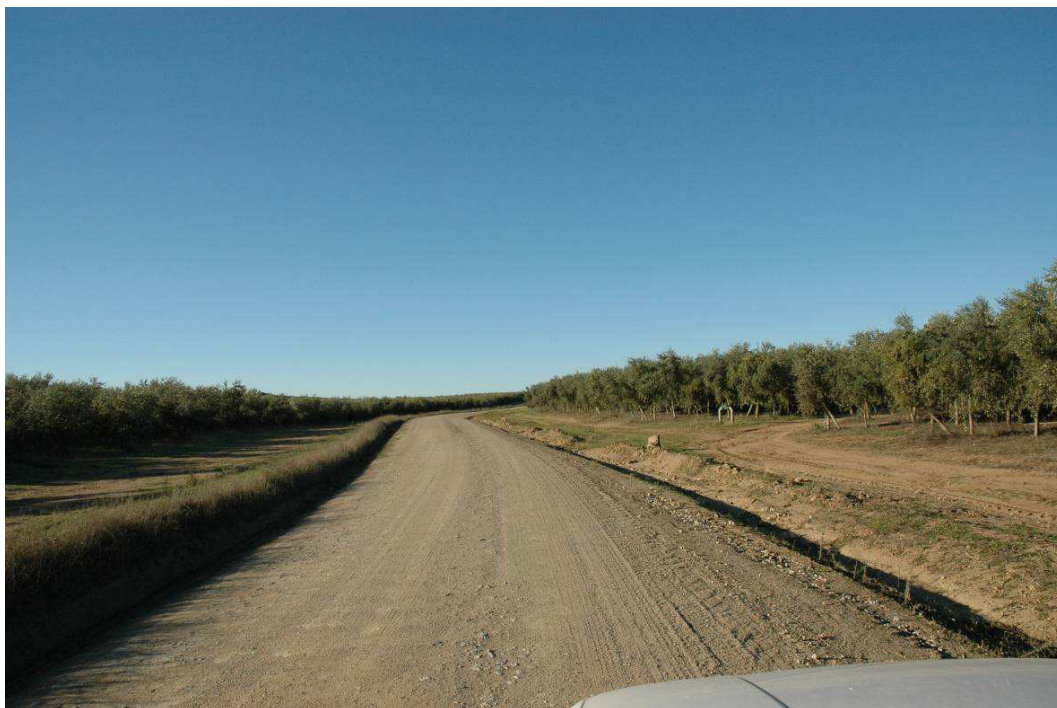
23 - Corredor correspondente ao Pk 4+000 (Estrada das Apolinárias)



24 - Corredor correspondente ao Pk 4+400 (Estrada das Apolinárias)



25 - Corredor correspondente ao Pk 4+800 (Estrada das Apolinárias)



26 - Corredor correspondente ao Pk 5+200 (Estrada das Apolinárias)



27 - Corredor correspondente ao Pk 5+600 (Estrada das Apolinárias)



28 - Corredor correspondente ao Pk 6+000 (Estrada das Apolinárias)



29 - Corredor correspondente ao Pk 6+400 (Estrada das Apolinárias)



30 - Corredor correspondente ao Pk 6+800 (Estrada das Apolinárias)



31 - Corredor correspondente ao Pk 7+200 (Estrada das Apolinárias)



32 - Corredor correspondente ao Pk 7+600 (Estrada das Apolinárias)



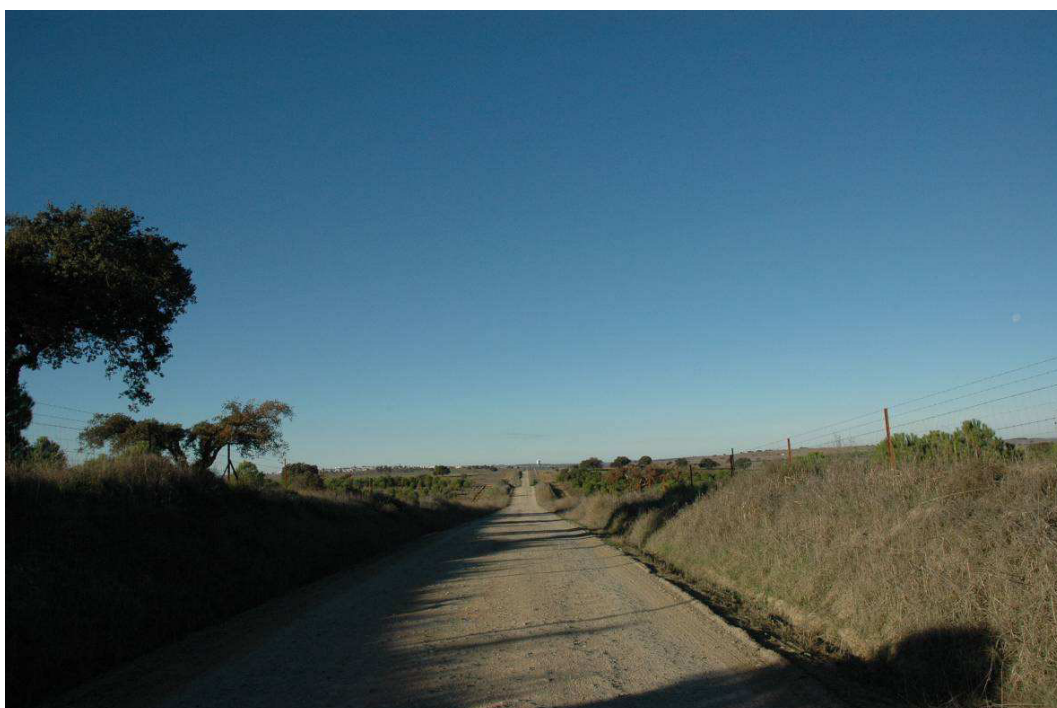
33 - Corredor correspondente ao Pk 8+000 (Estrada das Apolinárias)



34 - Corredor correspondente ao Pk 8+100, onde é visível o acesso privada a Herdade da Magra, bem como ao estaleiro de obra (Estrada das Apolinárias)



35 - Corredor correspondente ao Pk 8+400 (Estrada das Apolinárias)



36 - Corredor correspondente ao Pk 8+800 (Estrada das Apolinárias)

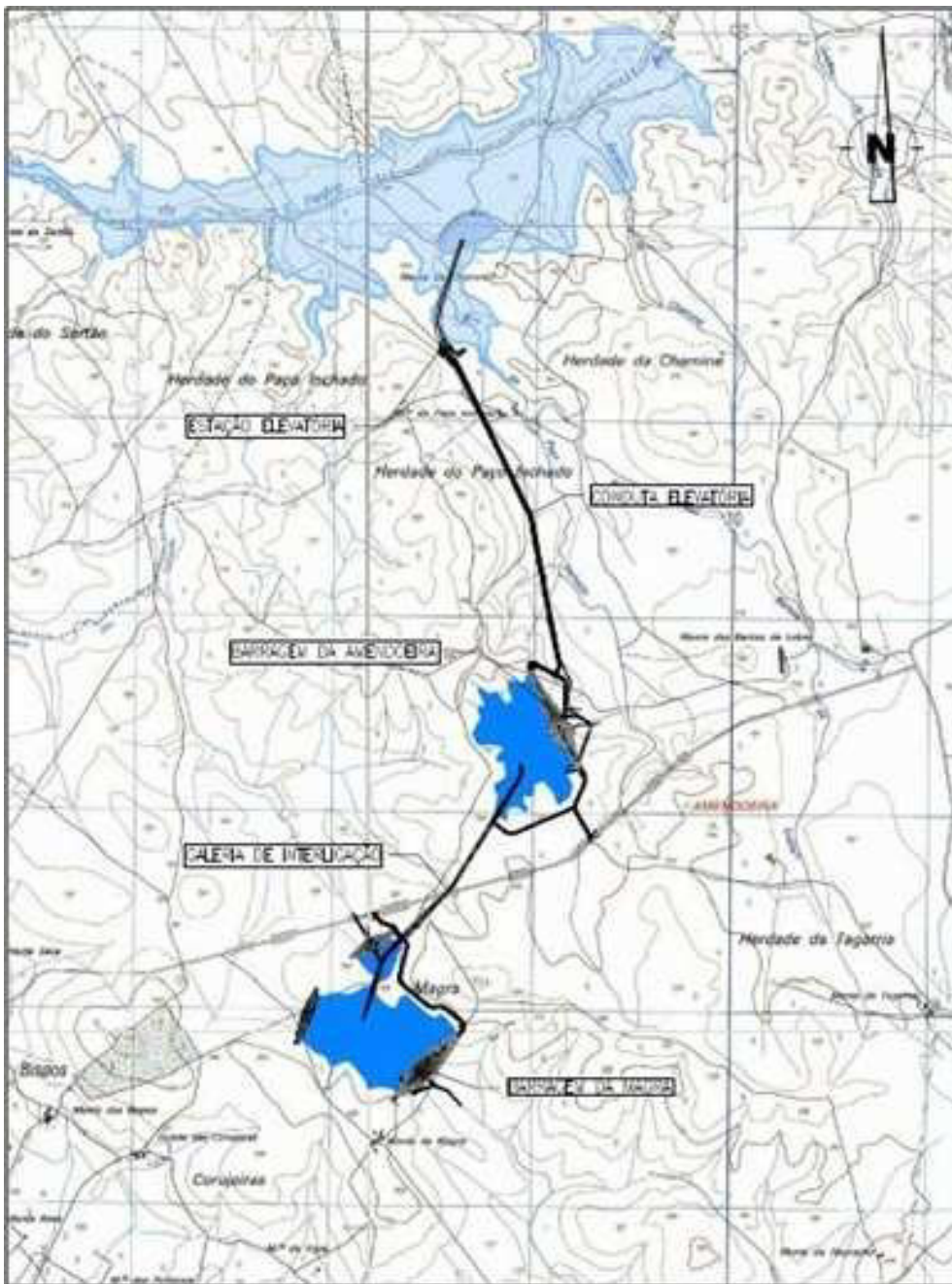


37 - Corredor correspondente ao Pk 9+000 (Estrada das Apolinárias)

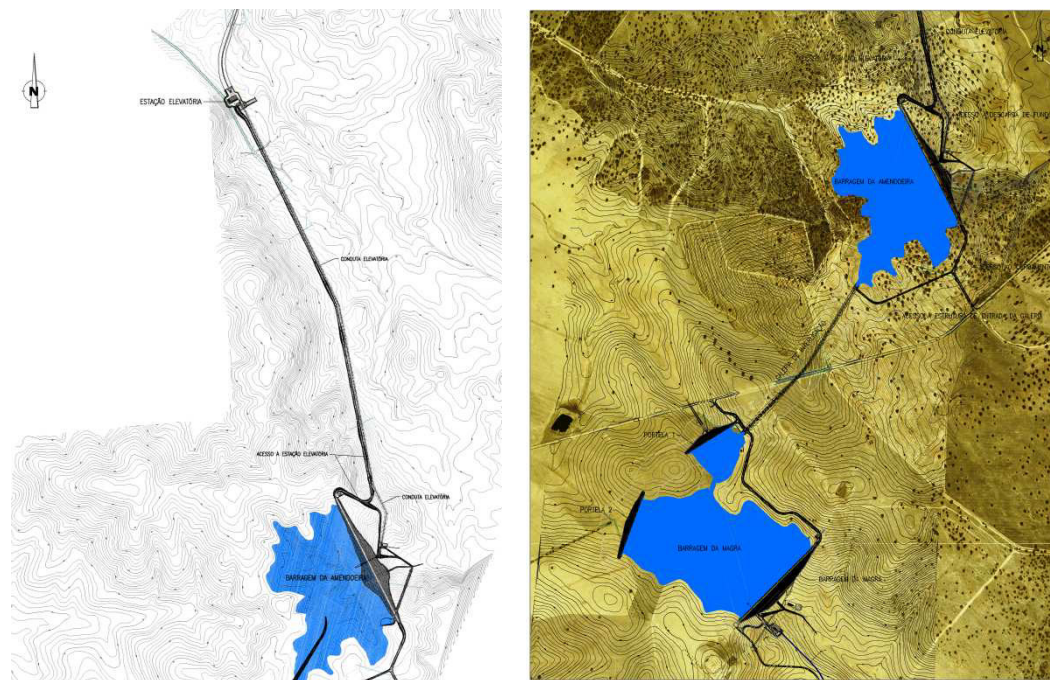


38 - Corredor final correspondente ao Pk 9+200, com futuro acesso á barragem da Amendoeira (Estrada das Apolinárias)

LOCALIZAÇÃO DA EMPREITADA



CONSTRUÇÃO DO CIRCUITO HIDRÁULICO DE S. PEDRO – BALEIZÃO, DO EMPREENDIMENTO DE FINS MÚLTIPLOS DO ALQUEVA



RESPONSÁVEIS

ENTIDADE EXECUTANTE: MonteAdriano, Engenharia e Construção, S.A.

DONO DE OBRA: EDIA, Empresa de Desenvolvimento e Infraestruturas do Alqueva, S.A.

PERIODO DE EXECUÇÃO DA EMPREITADA

A Empreitada teve início no dia 23 de Setembro de 2013, prevendo-se a respectiva conclusão no prazo de 17 meses.

DESCRIÇÃO DA EMPREITADA

A presente empreitada é relativa à execução de trabalhos de duas barragens em aterro, rede primária de adução, incluindo um pequeno troço em canal.

As principais infra-estruturas a construir são as seguintes:

1. Barragem da Magra e Barragem da Amendoeira;
2. Canal de Adução, Estação Elevatória de São Pedro, Conduta Elevatória, Galeria de interligação e Conduta Adutora da Magra;
3. Caminhos de serviço.

Estaleiro da MonteAdriano, Engenharia e Construção, S.A.:

Monte da Magra – N.º Sr.ª das Neves – Beja

CONTACTOS ÚTEIS

Entidade	Contacto
Número Nacional de Emergência	112
GNR	284 310 770
Bombeiros	284 311 660

POTENCIAIS RISCOS E CONSTRANGIMENTOS/SINALIZAÇÃO PREVENTIVA

Perigo e/ou Risco	Precaução	Sinalização
Atropelamento e acidentes de viação	Circular com precaução	
Perigos vários (exemplo: queda em altura, choques frontais)	A rede delimita a zona de trabalhos da obra protegendo-o dos diversos perigos em obra.	
Atropelamento, quedas, contorções, queda de objetos	Fale com o vigilante antes de entrar no estaleiro	
Acidentes de viação, atropelamento	Respeitar os limites de velocidade	
Atropelamento, quedas, acidentes de viação; uso de explosivos	Respeitar os sinais e não ultrapassar as barreiras em caso de corte da via	
Perigos vários	Circular com precaução	
Indicações		
Siga as indicações para chegar ao estaleiro		

Os riscos referidos são aplicáveis a toda a empreitada.

Ambiente na Construção

Estimados Colegas,

A construção civil é uma actividade à qual estão associados impactos ambientais que apesar de muitas vezes serem temporários, durante a execução da obra perturbam toda a sua área envolvente.

Com adopção de algumas medidas e boas práticas essa perturbação poderá ser minimizada.

Muitas dessas acções são integradas com as medidas de prevenção e permitem não só garantir a segurança em obra como reduzir os efeitos negativos a terceiros decorrentes da sua execução.

Uma vez que a adopção destas medidas depende em grande parte da cooperação de todos os trabalhadores em obra, tentaremos incutir um espírito colaborativo, cooperante e norteado pelo respeito pelas comunidades locais, bem como pela preservação / conservação do património cultural e ecológico.

Contamos com a vossa ajuda.

Obrigado.



POLÍTICA DA QUALIDADE AMBIENTE E SEGURANÇA



A MonteAdriano, Engenharia e Construção, SA é uma empresa de renome nacional e internacional, com elevada reputação nos mercados onde actua, nomeadamente Portugal, Angola, Roménia, Cabo Verde e Marrocos, Brasil Moçambique e S. Tomé e Príncipe, mantendo sempre uma atitude Pró-Activa, Eficiente e de Rigor.

Assim, e numa vertente de Melhoria Contínua no que respeita ao seu Sistema Integrado de Gestão da Qualidade, Ambiente e Segurança e Saúde do Trabalho (SIGQAS), segundo os referenciais NP EN ISO 9001:2008, NP EN ISO 14001:2004 e OHSAS 18001:2007, a organização tem por base os seguintes objectivos:

→ Satisfação dos Clientes mediante o cumprimento dos prazos contratuais e garantia da qualidade do produto fornecido e do serviço prestado, assegurando a máxima eficiência dos processos produtivos;

→ Satisfação dos Accionistas através da justa remuneração do capital investido;

→ Prevenção, Redução e Monitorização da Poluição de modo a minimizar os seus potenciais impactos e riscos, dando especial relevo aos gerados pelas empreitadas/centros de produção;

→ Adopção de Postura Preventiva no que respeita à Segurança, Higiene e Saúde do Trabalho, dando especial relevo aos riscos significativos de cada empreitada / unidade de trabalho;

→ Cumprimento da Legislação e Regulamentação Aplicável nomeadamente a relacionada com a actividade desenvolvida pela empresa e com os requisitos de ambiente e de segurança e saúde do trabalho;

→ Melhoria das Condições de Trabalho, investindo em infra-estruturas e equipamentos, prevenindo lesões, ferimentos e danos para a saúde, de modo a obter o bem estar, desempenho e consequente incremento da produtividade dos colaboradores;

→ Competitividade e Rentabilidade conseguida através da aposta em novas oportunidades de negócio, da optimização de recursos e da formação e qualificação dos seus colaboradores;

Para a prossecução dos seus objectivos a empresa conta com o envolvimento de todos os seus colaboradores.



Formação de Acolhimento Ambiental / Patrimonial

Ambiente na Construção



Empreitada de Construção do Circuito Hidráulico São Pedro - Baleizão

Entidade Executante: MonteAdriano, Engenharia e Construção, S.A.

Dono da Obra: EDIA, S.A.



Medidas Ambientais a adoptar pelos Trabalhadores

Equipamentos

- Garantir que é cumprido o **Plano de Manutenção** de todos os equipamentos em obra;
- Sempre que se justifique, proceder à sua limpeza, nomeadamente dos rodados, antes de saírem para a via pública;
- Evitar a utilização de acessos que não previstos pelo **Plano de Acessibilidades**;
- Evitar a carburação e gastos desnecessários de recursos energéticos (ex.: combustíveis fósseis).

Ruído

- Numa obra existem sempre trabalhos que produzem ruído. No entanto, há pequenas acções que podem ser adoptadas para reduzir o ruído, por exemplo, não deixar equipamento ou geradores a funcionar desnecessariamente;
- Proceder às actividades mais ruidosas entre as 08h e 20h durante os dias úteis (excluem-se feriados, sábados e domingos).

Paisagem / Fauna e Flora

- O estaleiro de obra deve estar vedado, evitando o impacte e a intrusão visual. Se detectar zonas onde a vedação está danificada chamar a atenção dos responsáveis do estaleiro;
- Privilegiar o estacionamento de todos os equipamentos / veículos e armazenamento dos materiais no interior do estaleiro da obra;
- Evitar a afectação de árvores (e toda a flora, vegetação e habitats), que não as imprescindíveis para a prossecução das actividades. Especial atenção às árvores legalmente protegidas. Os sobreiros e azinheiras deverão estar cintados previamente ao seu abate;
- Operações de movimentações de terras e desmatização / desarborização deverão privilegiar o período de Agosto a Fevereiro, protegendo a época de nidificação / criação da fauna local.

Medidas Ambientais a adoptar pelos Trabalhadores

Solo / Recursos Hídricos

Não permitir a descarga de poluentes (óleo, gasóleo, betão, produtos químicos, entre outros) no meio natural (solo / linhas de água);

- Interdição de utilização / circulação em terrenos fora das áreas definidas em projecto, de forma a preservar a propriedade privada, o património, áreas agrícolas e habitats nas áreas envolventes às frentes de trabalho;
- Interdição da utilização do meio hídrico, designadamente passagens pelo leito, destruição da galeria ripícola, entre outras acções que impliquem afectação.

Resíduos

- Colocar todos os resíduos nos contentores disponibilizados para o efeito. Para além dos **ecopontos** presentes no Estaleiro, existem contentores para deposição selectiva de resíduos, bem como locais de deposição de RSU's indiferenciados nas principais frentes de trabalho;
- Chamar a atenção dos responsáveis da obra, sempre que os contentores se encontrem cheios para se proceder à sua **recolha**;
- Não deixar lixo disperso na obra, fora dos contentores existentes.

Qualidade do Ar

- São proibidas por lei as queimas a céu aberto;
- As áreas da obra onde poderão ocorrer a produção de poeiras deverá ser regada, caso exista disponibilidade de água nos recursos hídricos;
- Garantir a cobertura dos materiais pulverulentos transportados em veículos pesados (de acordo com o Código da Estrada);
- Circulação a velocidades reduzidas em acessos não pavimentados.

Aspectos Sócio-Económicos

- Ter em atenção as actividades desenvolvidas nas zonas envolventes à obra e reduzir ao mínimo a sua afectação;
- Caso se registem reclamações, reportar de imediato à Direcção de Obra e ao Técnico de Ambiente.

Medidas Ambientais a adoptar pelos Trabalhadores

Património

- Respeite as protecções e sinalizações (rede azul) que envolvem os elementos patrimoniais e/ou arqueológicos, existentes em obra;
- Não atravessar as áreas assinaladas com veículos de obra;
- Todas as directrizes definidas pela equipa de acompanhamento arqueológico, para os trabalhos de movimentação de terras, terão de ser respeitadas, evitando-se assim danos e possíveis sancionamentos;
- Toda e qualquer actividade de movimentação de terras, terá de ser acompanhada pela equipa de arqueologia, solicitando-se para o efeito, a devida comunicação prévia, para os trabalhos não planeados;
- Toda e qualquer actividade estranha a obra, que possa provocar danos no património, deverá ser comunicada imediatamente à equipa de arqueologia, que tomará as devidas diligências.

O QUE FAZER EM SITUAÇÕES DE EMERGÊNCIA AMBIENTAL

Derrame no Solo

 Deve alertar de imediato o Encarregado de Frente e/ou Encarregado Geral, que por sua vez deverá comunicar o derrame ao Director de Emergência Ambiental. A contenção do derrame deve ser efectuada através de materiais absorventes existentes o mais rapidamente possível. No final deverá ser recolhida toda a porção de solo / absorvente contaminado, com auxílio de uma pá, e depositá-la num contentor identificado em obra para o efeito.

Ocorrência de Incêndio

 Deve abandonar imediatamente o local onde se encontra e comunicar ao Director de Emergência Ambiental assim como ao Responsável de Segurança e Saúde no Trabalho.

Inundações e Ruptura de Infra-Estruturas

 Deve alertar de imediato o Encarregado de Frente e/ou Encarregado Geral que por sua vez deverá comunicar o sucedido ao Director de Emergência Ambiental para este efectuar o corte de abastecimento de gás e desligar os Equipamentos

CONSTRUÇÃO DO CIRCUITO HIDRÁULICO DE S. PEDRO – BALEIZÃO, DO EMPREENDIMENTO DE FINS MÚLTIPLOS DO ALQUEVA

INFORMAÇÃO À POPULAÇÃO

Exmos. Senhores,

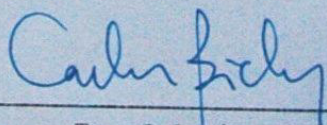
A empresa MonteAdriano, Engenharia e Construção, S.A. está presentemente a executar a **“Empreitada de Construção do Circuito Hidráulico de São Pedro – Baleizão, do Empreendimento de Fins Múltiplos do Alqueva”**.

Serve a presente comunicação para alertar toda a população de que com o decorrer dos trabalhos haverá certamente emissão de poeiras, vibrações, ruído e também a ocupação ocasional de acessos e outras vias.

Como tal, recomenda-se especial atenção e cuidado por parte dos habitantes para que se mantenham afastados deste tipo de trabalhos.

Por tal facto, apresentamos as nossas maiores desculpas garantindo que faremos o melhor para diminuir os efeitos mais danosos.

Apelamos à vossa compreensão e agradecemos desde já pela atenção dispensada.



Eng.º Carlos Bicha
(Direção Técnica da Empreitada)