

CONCESSÃO DOURO LITORAL

A41 – PICOTO (IC2)/NÓ DA ERMIDA (IC25)

TRECHO 3.2 – CAMPO / NÓ A41/A42

(entre o km 0+000 e o km 1+090)

RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAL DO PROJECTO DE EXECUÇÃO

VOLUME 1 - SUMÁRIO EXECUTIVO

ÍNDICE

1 - INTRODUÇÃO	1
2 - ANTECEDENTES DO PROJECTO.....	6
3 - CARACTERIZAÇÃO GERAL DO PROJECTO.....	9
4 - CONFORMIDADE COM A DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL	10
5 - ESTUDOS COMPLEMENTARES. MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO	12
6 - PLANO GERAL DE MONITORIZAÇÃO	14
7 - CONSIDERAÇÕES GERAIS	14

CONCESSÃO DOURO LITORAL

A41 – PICOTO (IC2)/NÓ DA ERMIDA (IC25)

TRECHO 3.2 – CAMPO / NÓ A41/A42

(entre o km 0+000 e o km 1+090)

RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAL DO PROJECTO DE EXECUÇÃO

VOLUME 1 - SUMÁRIO EXECUTIVO

1 - INTRODUÇÃO

O presente documento constitui o **Sumário Executivo** desenvolvido no âmbito do Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) do **km 0+000 ao km 1+090 do Trecho 3.2 – Campo / Nó A41/A42** do Lanço da **A41 – Picoto (IC2) / Nó da Ermida (IC25)**, inserida no conjunto de auto-estradas designado por **Concessão Douro Litoral**

O proponente deste projecto é a **AEDL – Auto-Estradas do Douro Litoral, S.A.**, enquanto concessionária à qual foi atribuída a responsabilidade da concepção, projecto, construção, aumento do número de vias, financiamento, conservação e exploração, entre outros, do Lanço **Picoto (IC2) / Nó da Ermida (IC25)** da Auto-estrada **A41/IC24**, integrado na **Concessão Douro Litoral**, obra pública em regime de portagem com cobrança aos utilizadores.

A entidade licenciadora do presente projecto é o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC), na sua qualidade de concedente e entidade licenciadora, representado pelo InIR – Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I.P..

A elaboração do RECAPE foi adjudicada à **COBA, Consultores de Engenharia e Ambiente** pelo agrupamento Douro Litoral, Construtores ACE (DLACE-ACE), responsável pela Concepção, Projecto e Construção deste empreendimento, tendo decorrido entre **Janeiro e Maio de 2008**.

O troço inicial do **Trecho 3.2 – Campo / Nó A41/A42 da A41/IC24**, objecto do presente RECAPE tem uma extensão aproximada de **1 090 m** e desenvolve-se com uma orientação dominante Sul/Norte, iniciando-se na continuidade ao Trecho 3.1 da A41/IC24 entre Aguiar de Sousa e Campo, após o Nó de Campo.

O troço em análise insere-se nos concelhos de **Paredes** (freguesia de **Gandra**) e **Valongo** (freguesia de **Sobrado**), no distrito do Porto. Na **Figura 1.1** apresenta-se a Planta de Localização do Empreendimento e na **Figura 1.2** o Esboço Corográfico do **Trecho 3.2 – Campo / Nó A41/A42 da A41/IC24**.

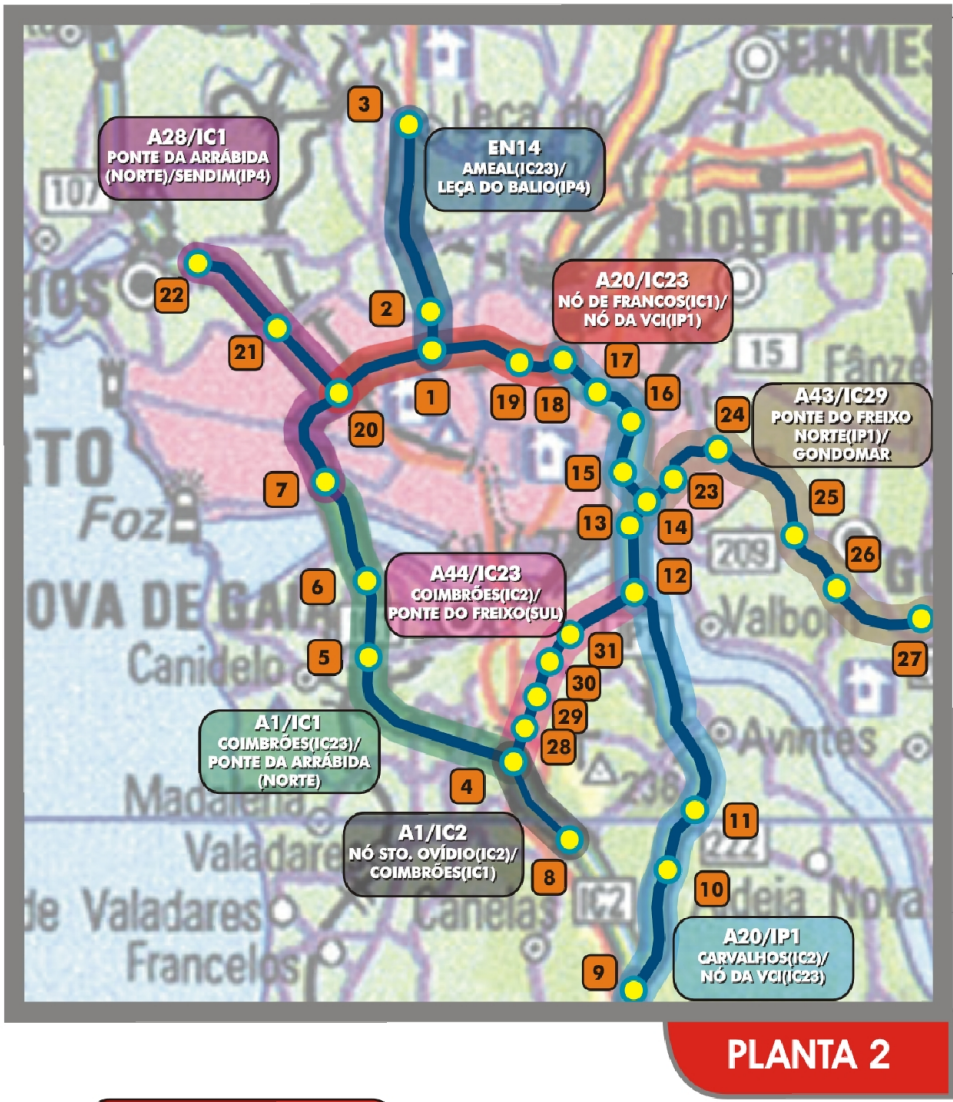
O principal objectivo do RECAPE de que faz parte integrante o presente Sumário Executivo, foi o de verificar a conformidade ambiental do Projecto de Execução do **km 0+000 ao km 1+090 do Trecho 3.2 – Campo/ Nó A41/A42** do lanço Picoto (IC2) / Nó da Ermida (IC25) da A41, com a Declaração de Impacte Ambiental (DIA), emitida em Julho de 2003, no âmbito do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do projecto “*IC24 – Campo (A4)/Argoncilhe (IC2) e IC29 – Gondomar/Aguiar de Sousa (IC24)*”, realizado em fase de Estudo Prévio.

A elaboração do RECAPE teve em consideração a legislação actualmente em vigor, relativamente ao novo regime de Avaliação de Impacte Ambiental (Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro) e a sua estrutura é a contemplada na Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril.

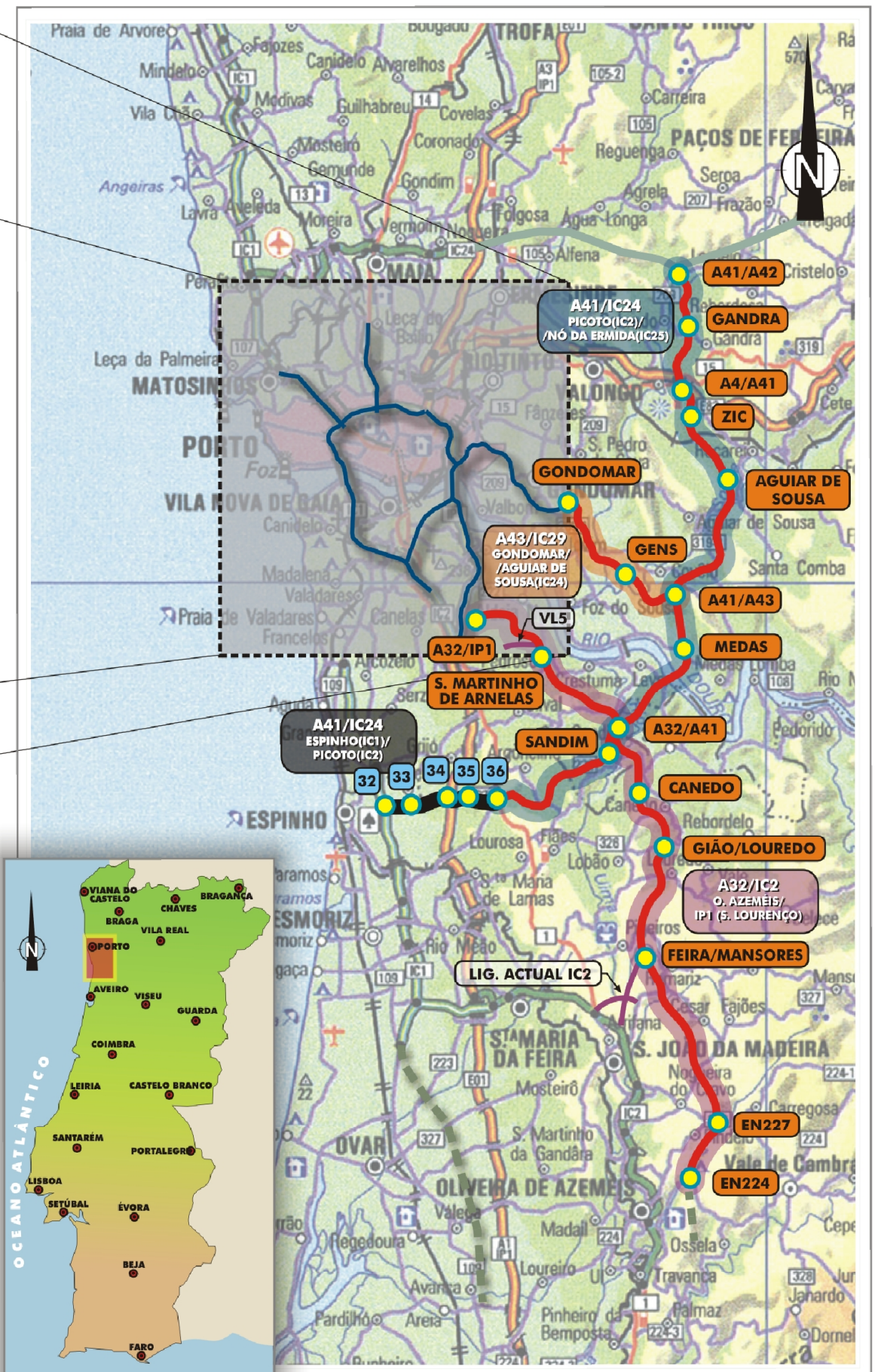
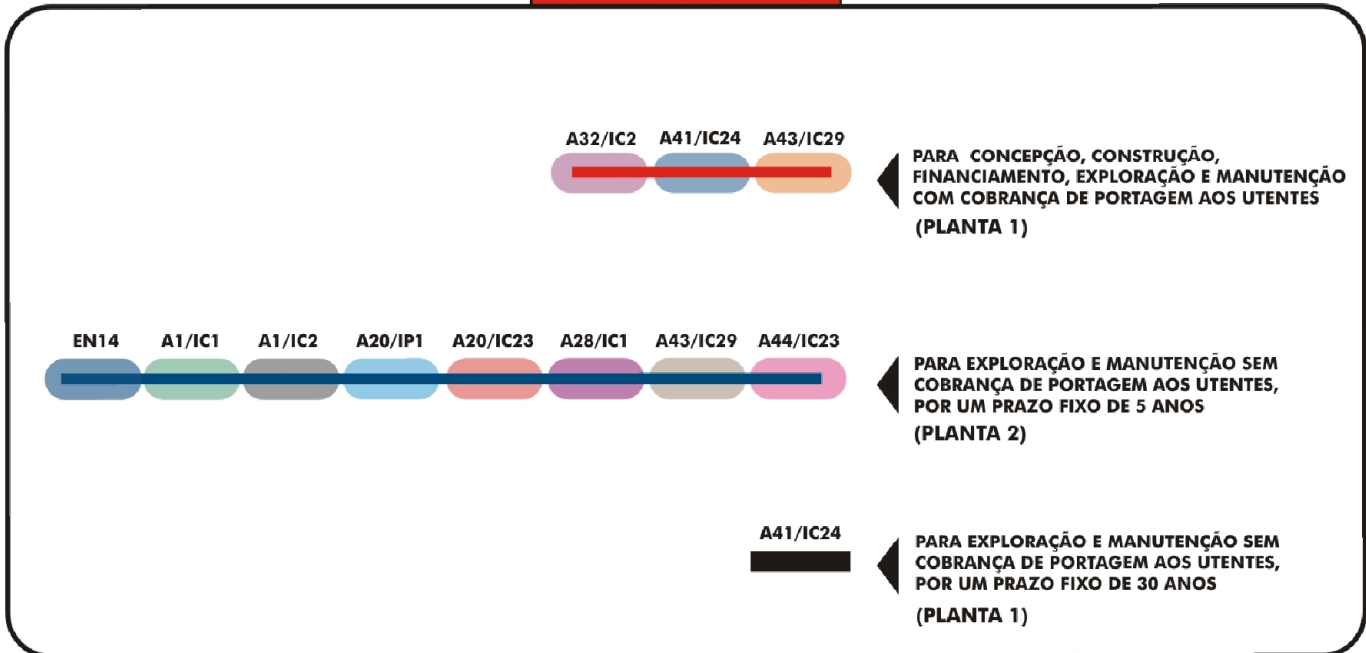
- PLANTA 1

32 ESPINHO (A29)
33 GUETIM
34 A1
35 NOGUEIRA
36 PICOTO
- PLANTA 2

1 VIA NORTE
2 EN12 (AMEAL)
3 LEÇA DO BALIO (IP4)
4 COIMBRÕES
5 DEVESAS
6 PONTE DA ARRÁBIDA SUL (AFURADA)
7 PONTE DA ARRÁBIDA NORTE
8 SANTO OVIDIO
9 CARVALHOS (IC2)
10 SÃO LOURENÇO
11 GAIA (AV. REPÚBLICA)
12 PONTE DO FREIXO SUL
13 PONTE DO FREIXO NORTE
14 CAMPANHÁ
15 SÃO ROQUE
16 MERCADO ABASTECEDOR
17 ANTAS
18 VCI (IC23)
19 PARANHOS
20 FRANCOS
21 NÓ COM A EN12
22 SENDIM (IP4)
23 FALCÃO
24 AREIAS
25 CARREGAIS
26 RAMALDE
27 GONDOMAR
28 BAROSA
29 GERVIDE 1
30 GERVIDE 2
31 MAFAMUDE



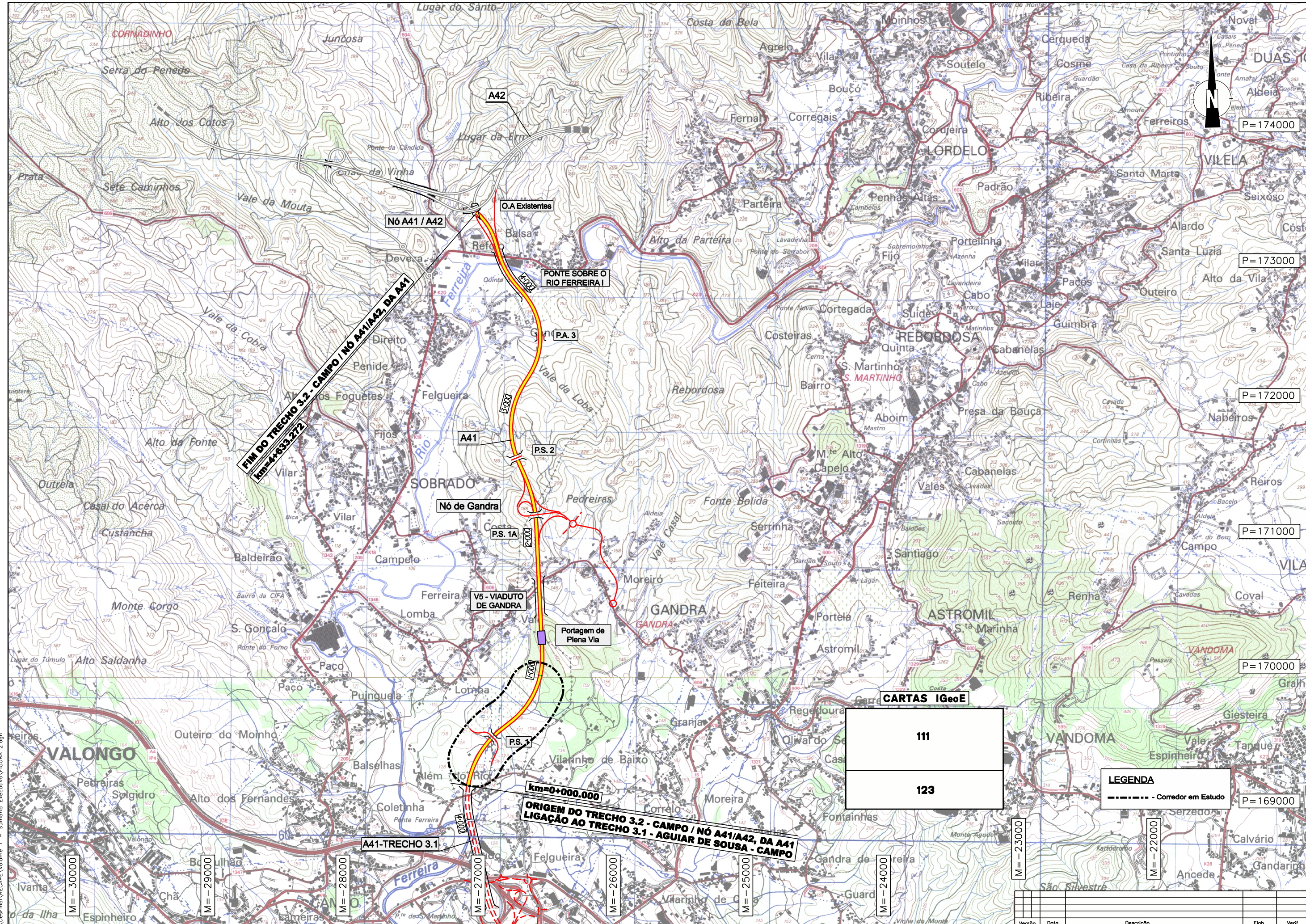
LEGENDA



PLANTA 1

C:\pdf\print-normal_250 DPI.plt
29/05/2008 14:36:15
E:\PE\MA\Amb\Desfina\RECAPE\Volume 1 - Sumário Executivo\FIGURA 1.dgn

C:\pdf\print-norma_250_DP.plt
29/05/2008 14:37:30
E:\PE\MA\Amb\Definial\RECAPE Volume 1 - Sumário Executivo\FIGURA 2.dgn



De acordo com o exposto no Anexo IV da referida portaria, o Sumário Executivo destina-se à divulgação junto do público e visa resumir as principais informações que constam dos restantes tomos do RECAPE, pelo que deve contemplar os seguintes capítulos:

- Introdução;
- Antecedentes do Projecto;
- Caracterização Geral do Projecto;
- Conformidade com a DIA;
- Estudos Complementares;
- Plano Geral de Monitorização;
- Conclusões.

O Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) do km 0+000 ao km 1+090 do Trecho 3.2 – Campo / Nó A41/A42 da A41/IC24, é composto pelos seguintes Volumes:

- Volume 1 – Sumário Executivo
- Volume 2 – Relatório Base
- Volume 3 – Plano Geral de Monitorização
- Volume 4 – Gestão Ambiental da Obra
- Volume 5 – Estudos Complementares
- Volume 6 – Anexos Técnicos

Na sequência do Parecer da Comissão de Avaliação (CA), relativo ao Estudo de Impacte Ambiental realizado na fase de Estudo Prévio, e também da respectiva DIA, foi ainda realizado o projecto de execução de medidas de minimização relativo à Integração Paisagística e ao Ambiente Sonoro (Capítulo 2 do Volume 5 – Estudos Complementares).

2 - ANTECEDENTES DO PROJECTO

Dando cumprimento à legislação sobre procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), o então Instituto de Estradas de Portugal (IEP), na qualidade de proponente, apresentou ao Instituto do Ambiente (IA), o Estudo de Impacte Ambiental (EIA), em fase de Estudo Prévio, do projecto “*IC24 – Campo (A4) / Argoncilhe (IC2) e IC29 – Gondomar / Aguiar de Sousa (IC24)*”.

No âmbito desse Estudo Prévio, integrou-se a denominada “Alteração ao Nó de Campo”, anteriormente abrangida pelo projecto do lanço do IC24, entre o Nó de Campo até ao Nó de Ermida (também designado “Nó de Valongo”), e anteriormente aprovada pelo Ministério do Ambiente em 7 de Agosto de 1997, em fase de Estudo Prévio do projecto “*IC24 – Lanço EN 105 (Alfena) / IP4 (Nó de Valongo), Variante à EN 207 entre o IC24 e a EN 106*”. Esta situação surgiu pelo facto de se ter verificado que o corredor destinado na zona de Campo afectava uma urbanização recente, tendo-se estudado uma nova hipótese de traçado integrada no EIA do “*IC24 – Campo (A4) / Argoncilhe (IC2) e IC29 – Gondomar / Aguiar de Sousa (IC24)*”. O traçado entre o **km 0+000 ao km 1+090 do Trecho 3.2 – Campo / Nó A41/A42** corresponde, genericamente, ao traçado da denominada “Alteração ao Nó de Campo”.

O Estudo Prévio objecto do procedimento de AIA integrava dois lanços viários distintos (o **IC24**, entre Campo (A4) e Argoncilhe (IC2) e o **IC29** entre Gondomar e Aguiar de Sousa (IC24)), para os quais se estudaram várias soluções alternativas de traçado, incluindo um nó de ligação entre estes dois itinerários, bem como a denominada “Alteração ao Nó de Campo”, anteriormente abrangida pelo projecto do lanço do IC24, entre o Nó de Campo até ao Nó de Ermida, em fase de Estudo Prévio.

O EIA foi submetido a procedimento de AIA, que decorreu entre Novembro de 2002 e Julho de 2003, tendo a Consulta Pública decorrido durante 45 dias úteis, com início a 18 de Fevereiro de 2003 e fim no dia 22 de Abril de 2003.

Durante o período da Consulta Pública foram recebidos 37 pareceres e 11 abaixo assinados, subscritos por 267 cidadãos.

Da análise dos pareceres recebidos, verificou-se não haver oposição ao projecto na sua globalidade, sendo que na **zona de interesse para o trecho em análise** no presente RECAPE – **km 0+000 ao km 1+090 do Trecho 3.2 – Campo / Nó A41/A42 da A41/IC24**, não foram recebidas sugestões que pudessem subsidiar a actual fase de Projecto de Execução.

De acordo com as soluções de traçado então apresentadas, a DIA, emitida na sequência do procedimento de AIA que decorreu em fase de Estudo Prévio, considerou para o IC24 a Combinação 12 do EIA como a combinação a desenvolver na fase seguinte do processo.

Para o desenvolvimento dos estudos na fase Projecto de Execução, a Concessionária AEDL optou pela subdivisão das Auto-estradas A41 e A43 em trechos:

Auto-estrada A41/IC24

➤ **Trecho 1** – Argoncilhe / Nó A32/A41

- Trecho 1.1 – Argoncilhe / Sanguedo – com uma extensão de cerca de 3,6 km, correspondente à extensão inicial da A41 que não é influenciado pela futura ligação à A32 e inclui o Nó de Argoncilhe e a portagem de plena via;
- Trecho 1.2 – Sanguedo / Nó A32/A41 – com uma extensão de cerca de 5,9 km, que inclui o Nó de Sandim, o Viaduto sobre a EN222, a Ponte sobre o rio Uíma e exclui a zona de influência do Nó A32/A41, o qual será estudado no âmbito do projecto da A32/IC2 – Oliveira de Azeméis / IP1 (S. Lourenço);

➤ **Trecho 2** – Nó A32/A41 / Aguiar de Sousa – com uma extensão de cerca de 14,8 km, que inclui os Nós de Medas, da A41/A43 e de Aguiar de Sousa, a Área de Serviço de Paredes, o CAM de Medas, a Ponte sobre o rio Douro, o Túnel do Covelo, o Viaduto do Covelo, a Ponte sobre o rio Sousa e a Ponte sobre a ribeira do Bustelo;

- **Trecho 3** – Aguiar de Sousa / No A41/A42
 - o Trecho 3.1 – Aguiar de Sousa / Campo – com uma extensão de cerca de 4,3 km, que inclui os Nós da ZIC, da A4/A41 e de Campo, o Viaduto sobre o Caminho de Ferro e o V4.1 - Viaduto sobre a A4 e o V4.2 – Viaduto sobre o Vale do rio Ferreira;
 - o Trecho 3.2 – Campo / Nó A41/A42 – com uma extensão de 4,6 km, que inclui os Nós da Gandra e da A41/A42, o Viaduto da Gandra e a Ponte sobre o rio Ferreira.

Auto-estrada A43/IC29

- **Gondomar / Aguiar de Sousa** – com uma extensão de cerca de 8,1 km, que inclui o Nó de Gondomar, o Nó de Gens, a Área de Serviço de Gondomar, a ponte sobre o rio Ferreira e a ponte sobre o rio Sousa.

Esta situação teve em atenção as diferentes características técnicas das auto-estradas A43 e A41 e, conseqüentemente, dos respectivos impactes, bem como as estratégias distintas para o desenvolvimento dos respectivos Projecto de Execução, tendo em consideração a extensão e consequente volume de obra associado.

De acordo com o Ponto 2 da DIA e porque o EIA foi executado com base no Estudo Prévio, deverá ser elaborado um Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE), de acordo com a legislação em vigor.

Neste contexto foram realizados cinco RECAPE's distintos (lanço da A43 e Trechos 1.1, 1.2, 2 e 3.1 do lanço da A41), analisando-se separadamente, desta forma, a conformidade ambiental de cada um dos Projectos de Execução.

Relativamente ao **Trecho 3.2** da A41, com desenvolvimento entre o Nó de Campo e a SCUT do Grande Porto, registam-se duas situações diferenciadas, no que toca à avaliação ambiental da solução agora em estudo e que se traduzem por:

Entre o **km 0+000 e o km 1+090**, o traçado deste trecho foi sujeito a procedimento de AIA, no âmbito do EIA relativo ao Estudo Prévio do projecto “*IC24 – Campo (A4) / Argoncilhe (IC2) e IC29 – Gondomar / Aguiar de Sousa (IC24)*”, uma vez que este integrou a denominada “Alteração ao Nó de Campo”, anteriormente abrangido pelo projecto do lanço IC24, entre o Nó de Campo e o Nó de Ermida, anteriormente aprovado pelo Ministério do Ambiente (7 de Agosto de 1997).

- Entre o km 1+090 e o final do Trecho 3.2, pelo facto da respectiva aprovação ambiental ser anterior ao Decreto-Lei nº 69/00, de 3 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei nº197/05, de 8 de Novembro, será desenvolvido o necessário Estudo de Medidas de Minimização de Impacte Ambiental, a submeter ao InIR.

3 - CARACTERIZAÇÃO GERAL DO PROJECTO

O **Trecho 3.2 – Aguiar de Sousa / Campo da A41/IC24, entre o km 0+000 e o km 1+090**, objecto do presente RECAPE tem uma extensão aproximada de 1090 m e desenvolve-se com uma orientação dominante Sul/Norte, iniciando-se na continuidade ao Trecho 3.1 da A41/IC24 entre Aguiar de Sousa e Campo.

No que se refere ao perfil transversal tipo, o mesmo apresenta 2x2 vias e tem uma largura total de 27,00 m sendo constituído por:

- Duas faixas de rodagem com 7,50 m, cada uma delas com duas vias de tráfego com 3,75 m cada;
- Duas bermas direitas, com 3,00 m de largura cada;
- Duas bermas esquerdas, com 1,00 m de largura cada;
- Um separador central com 4,00 m de largura, com guarda rígida do tipo New-Jersey.

Entre o km 0+000 e o km 1+090 do Trecho 3.2, será restabelecido 1 caminho rural, ao km 0+409, através de uma Passagem Superior à auto-estrada (PS 1).

Relativamente ao restabelecimento de linhas de água, o Projecto de Drenagem prevê a implantação de cerca de 3 passagens hidráulicas neste troço.

No que se refere à movimentação de terras, e tendo em consideração os volumes globais de escavação e aterro, constata-se que este troço do Trecho 3.2 apresenta um défice de terras pouco significativo. Contudo, esta análise deverá ser feita no cômputo geral da construção do trecho 3.2 e, pelo que não se considera no presente estudo a necessidade de recorrer a áreas de empréstimo de materiais.

Para a construção deste troço do Trecho 3.2, assumindo que a mesma decorrerá em simultâneo com a construção da restante extensão do traçado, estima-se um período de cerca de 26 meses, prevendo-se o seu início em Fevereiro de 2009.

Prevê-se que o Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) para o ano 2011 corresponda a cerca de 10058 veículos, sendo que para o ano horizonte do projecto (2031), o mesmo corresponderá a cerca de 22967 veículos.

4 - CONFORMIDADE COM A DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

De acordo com o exposto anteriormente e tendo por base o parecer técnico da comissão de avaliação relativo ao procedimento de AIA do Projecto “*IC24 – Campo (A4) / Argoncilhe (IC2) e IC29 – Gondomar / Aguiar de Sousa (IC24)*”, em fase de Estudo Prévio, o parecer favorável emitido ficou condicionado ao cumprimento dos termos e condições constantes na DIA, ou seja, a aprovação do projecto foi condicionada à integração, no Projecto de Execução, de redefinições de projecto e medidas de minimização que correspondessem às recomendações apresentadas.

Durante a elaboração do Projecto de Execução e com o objectivo de demonstrar a conformidade ambiental do mesmo, as várias equipas de trabalho envolvidas (concessionária, projectistas e equipa ambiental), procederam a uma análise detalhada do traçado, visando identificar a

existência de pequenas condicionantes locais, com o objectivo de introduzir no projecto soluções que minimizassem os impactes negativos esperados, na sequência da construção e exploração da nova via.

O Projecto de Execução foi então objecto de alguns ajustamentos, relativamente ao Estudo Prévio, tendo como objectivo, por um lado, minimizar os impactes ambientais e, por outro, assegurar as condições estabelecidas na DIA.

A quilometragem do Projecto de Execução desenvolve-se em sentido contrário à do Estudo Prévio, sendo que o lanço da A41/IC24 em que se integra o trecho objecto do presente RECAPE, tem o seu início em Picoto e o final em Ermida. Assim sendo, estabeleceu-se, preliminarmente, a correspondência quilométrica entre os traçados do Estudo Prévio e do Projecto de Execução para o troço entre o km 0+000 e o km 1+090 do Trecho 3.2 – Campo / A41/A42 (**Quadro 4.1**).

Quadro 4.1 – Correspondência Quilométrica entre a Solução do Estudo Prévio e o Trecho 3.2 do Projecto de Execução da A41/IC24 - Picoto (IC2) / Nó da Ermida (IC25)

Trecho 3.2 – Projecto de Execução		Estudo Prévio (Alteração ao Nó de Campo)	
Início	0+000	Final	1+200
Final	1+090	Início	0+000

Relativamente à solução do Estudo Prévio (denominada “Alteração ao Nó de Campo”) projectada para ligação do Lanço Campo / Ermida à A41/IC24, a solução do Projecto de Execução afigura-se relativamente mais curta (cerca de 100 m), o que se prende com o afastamento do traçado para Nascente. No Anexo IV do **Volume 6** do RECAPE (Anexos Técnicos), apresenta-se a comparação à escala de projecto das duas soluções.

A solução agora apresentada para o **km 0+000 ao km 1+090** do Trecho 3.2 – Campo / Nó A41/A42, consistiu na optimização da solução aprovada em fase de Estudo Prévio (solução aprovada em sede de AIA), contemplando, globalmente, algumas alterações, as quais se descrevem e justificam seguidamente:

- Adaptação do traçado em planta e perfil longitudinal, de acordo com a nova cartografia, efectuada para o projecto de execução (restituição à escala 1:2000).
- Relocalização do actual Restabelecimento 1, ao km 0+409, na proximidade de Além do Rio e Lomba, o qual se situava ao km 0+800 do Estudo Prévio (actual km 0+325), no sentido de evitar uma maior afectação de edificações nesse local.
- Supressão do restabelecimento existente ao km 0+300 do estudo Prévio (actual km 0+800). Este restabelecimento servia caminhos rurais na envolvente da via que passarão a ser servidos pela rede de serventias agora projectada, nomeadamente pelas serventias rurais 1 (a Poente da via) e 2 (a Nascente).

Aliada aos ajustamentos possíveis de traçado que melhor se adaptam à orografia dentro do corredor aprovado no Estudo Prévio, a elaboração do Projecto de Execução reflecte, globalmente, uma aferição bastante cuidada dos aspectos anteriormente citados.

Por outro lado, as questões levantadas em sede de **Consulta Pública**, bem como as conclusões do parecer da CA e as medidas constantes em anexo à DIA, foram devidamente analisadas e ponderadas.

5 - ESTUDOS COMPLEMENTARES. MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO

Com o objectivo de dar cumprimento às recomendações preconizadas na DIA, foram efectuados estudos e projectos específicos para algumas áreas temáticas que permitiram uma análise mais detalhada dos impactes nesta fase de projecto, bem como o cumprimento e verificação das medidas preconizadas na DIA e a incorporação de outras medidas de minimização, tal como referido ao longo do **Volume 2** (Relatório Base) do RECAPE.

Assim, no cumprimento da DIA, e tendo em consideração a representatividade do presente troço do Trecho 3.2 (entre o km 0+000 e o km 1+090) foram efectuados os seguintes projectos e estudos complementares, os quais constam do **Volume 5** do RECAPE:

Ambiente Sonoro

O estudo realizado envolveu a caracterização da envolvente do projecto, nomeadamente através de medições “in situ” e, ainda, pela identificação de todos os locais com ocupação sensível na proximidade do projecto. No sentido de avaliar o efectivo impacte do projecto no ambiente sonoro local, procedeu-se à previsão dos níveis sonoros nos receptores considerados sensíveis, a partir da qual foram preconizadas as medidas de minimização necessárias, tendo-se realizado o respectivo Projecto de Medidas de Minimização do Ruído.

Para o cumprimento dos limites regulamentares definidos para os locais em avaliação que ainda não foram classificados como “zonas mistas” ou “zonas sensíveis”, não se verificou necessário a adopção de qualquer protecção acústica.

Fauna e Flora

Definiram-se as condicionantes que influenciam a magnitude dos impactes gerados pelo efeito de barreira provocado pela construção do km 0+000 ao km 1+090 do Trecho 3.2 da A41/IC24, que determinam a permeabilidade do projecto à fauna e a importância desta permeabilidade para a conservação das espécies.

Foram ainda realizados estudos específicos para alguns aspectos ambientais, os quais mereceram uma análise mais aprofundada nesta fase de Projecto de Execução, visando dar resposta a algumas das medidas preconizadas em anexo à DIA. Encontram-se neste caso os **Recursos Hídricos** e o **Património**, com a execução de prospecção sistemática do corredor de 400 m na envolvente do traçado agora projectado.

Por último, refira-se que foram definidas medidas de minimização específicas para a fase de construção do presente empreendimento, de forma a serem devidamente contempladas pelo empreiteiro. Estas medidas foram agrupadas de acordo com os períodos de trabalho previstos e

com algumas situações particulares, no sentido de facilitar a sua aplicação e constam do **Volume 4** do RECAPE (Gestão Ambiental da Obra).

6 - PLANO GERAL DE MONITORIZAÇÃO

Atendendo às medidas de monitorização preconizadas nos estudos ambientais anteriores e aprovadas pela CA, bem como às medidas de monitorização propostas adicionalmente pela CA, foi identificado como aspecto ambiental a monitorizar, o Ambiente Sonoro.

Apresenta-se, assim, no Volume 3 do RECAPE, o Plano Geral de Monitorização, que contempla, para a fase de exploração, a monitorização do Ambiente Sonoro como anteriormente referido.

O programa de monitorização definido assegura o cumprimento do disposto na Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, tendo sido definidos os parâmetros a monitorizar, os locais e frequência de amostragem e a periodicidade dos relatórios, entre outros aspectos.

7 - CONSIDERAÇÕES GERAIS

O presente documento sintetiza as principais características do Projecto de Execução do Trecho 3.2 – Campo / Nó A41/A42 entre o **km 0+000 e o km 0+090** da A41/IC24, além de demonstrar a sua compatibilidade com o Parecer da Comissão de Avaliação do EIA e a conformidade com a respectiva Declaração de Impacte Ambiental (DIA).

Durante a elaboração do Projecto de Execução, o qual foi acompanhado pelo presente RECAPE, houve a preocupação de realizar novos estudos, no sentido de serem cumpridos os termos e condições fixadas no Parecer da Comissão de Avaliação e respectiva DIA, que tiveram como resultado a introdução de ligeiras alterações de traçado, bem como a introdução de várias medidas tendentes a minimizar os impactes identificados na anterior fase de Estudo Prévio.

Adicionalmente foram ainda propostas uma série de medidas de minimização para as diferentes fases dos trabalhos de construção. Também são propostas directrizes para a elaboração do Plano de Gestão Ambiental da Obra, tendo como objectivo garantir a concretização dos pressupostos ambientais estabelecidos no EIA do Estudo Prévio, na DIA e no RECAPE, durante a fase de construção.

Foi ainda delineado o Plano Geral de Monitorização, contemplando o Programa de Monitorização do Ambiente Sonoro, os qual tem como objectivo principal salvaguardar situações de risco, avaliar a eficácia das medidas propostas e permitir assegurar que as medidas preconizadas e implementadas garantem a minimização efectiva dos impactes identificados.

Resumidamente, julga-se que os estudos complementares realizados, bem como as alterações introduzidas nesta fase de projecto, conjuntamente com as medidas propostas para a fase de construção e de exploração, os Projectos de Integração Paisagística e de Medidas de Minimização do Ruído, a implementação do Acompanhamento e Gestão Ambiental da Obra e do Plano Geral de Monitorização, demonstram a conformidade do Projecto de Execução com as condições estabelecidas na DIA.