

Deve existir um acompanhamento ambiental da obra que garanta a implementação das medidas de minimização dos impactes negativos;

Dada a existência de algumas lacunas no levantamento de informação referente à situação de referência, o proponente deve responsabilizar-se pelas consequências da eventual descoberta de outros valores naturais não detectados no estudo de incidências ambientais que impliquem alterações às condições de exploração do parque eólico, que podem ir até ao seu encerramento;

Deve ser realizada a prospeccção arqueológica das áreas de esteleiro, de depósito e de empréstimo de terras;

As ocorrências detectadas em todas as áreas estudadas devem ser integradas numa carta de condicionantes, permitindo deste modo compatibilizar a execução do projecto com a conservação dos sítios arqueológicos identificados;

Os aerogeradores ou postes eléctricos cuja localização possa afectar, directa ou indirectamente, as ocorrências arqueológicas identificadas devem ser afastados para um local nunca inferior a 50 m das mesmas;

Deve ser garantida a sinalização/vedação de todas as ocorrências que possam vir a ser afectadas pelas obras de construção do parque eólico e da linha, nomeadamente com a abertura de acessos, desmatamentos e circulação de máquinas;

Deve ainda ser previsto o acompanhamento arqueológico de todas as acções relacionadas com o projecto que impliquem revolvimento de solos;

As medidas de minimização a implementar durante a fase de obra devem estar devidamente previstas no caderno de encargos;

Obtenção, junto da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro, de licença de utilização do domínio hídrico, nos termos do Decreto-Lei n.º 46/92, de 22 de Fevereiro, para a construção de uma fossa estanque para servir o edifício de comando;

Assim, desde que cumpridas as medidas anteriormente referidas, considera-se estarem reunidas as condições para o reconhecimento do interesse público e consequente autorização de utilização dos solos classificados como REN. Nestes termos, determina-se que nos termos e para os efeitos do disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 93/90, de 19 de Março, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 213/92, de 12 de Outubro, e tendo presente a delegação de competências prevista no despacho do Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional n.º 16 162/2005, de 5 de Julho, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 141, de 25 de Julho de 2005, seja reconhecido o interesse público da construção do parque eólico de Fornelo do Monte, na freguesia de Fornelo do Monte, concelho de Vouzela, com os condicionamentos supra-referidos, o que a não acontecer determina a obrigatoriedade da interessada repor os terrenos no estado em que se encontravam à data imediatamente anterior à da emissão deste despacho, reservando-se ainda o direito de revogação futura do presente acto.

23 de Agosto de 2005. — O Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades, *João Manuel Machado Ferrão*. — Pelo Ministro da Economia e da Inovação, *António José de Castro Guerra*, Secretário de Estado Adjunto, da Indústria e da Inovação.

MINISTÉRIOS DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL E DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES.

Despacho conjunto n.º 758/2005. — A Auto-Estradas do Atlântico, S. A., pretende promover as obras necessárias ao alargamento e beneficiação para 2x3 vias do sublanço CRIL-Loures da A 8 — auto-estrada do Oeste, utilizando para o efeito terrenos afectos à Reserva Ecológica Nacional, por força da delimitação constante da Resolução do Conselho de Ministros n.º 153/2000, de 11 de Novembro.

Considerando que a A 8, enquanto itinerário complementar n.º 1 (IC 1), se insere na Rede Nacional Complementar, que integra, no âmbito do Plano Rodoviário Nacional 2000 (PRN 2000), os itinerários que estabelecem as ligações de maior interesse regional, bem como as principais vias envolventes de acesso nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto;

Considerando que a A 8 promove a ligação rodoviária entre o norte e o sul do País e que o volume de tráfego utilizador do sublanço

CRIL-Loures em termos de valor médio anual supera já os 35 000 veículos;

Considerando que o projecto de alargamento e beneficiação da A 8, sublanço CRIL-Loures, foi sujeito a avaliação de impacte ambiental, tendo sido emitida declaração de impacte ambiental favorável, condicionada à elaboração dos estudos e ao cumprimento das medidas e planos de monitorização propostos no estudo de impacte ambiental, que se anexam e se consideram parte integrante deste despacho;

Considerando que a disciplina constante do Regulamento do Plano Director Municipal de Loures, ratificado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 149/2001, de 13 de Setembro, publicada no *Diário da República*, 1.ª série-B, n.º 233, de 8 de Outubro de 2001, não obsta à concretização do projecto;

Considerando o parecer emitido pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo;

Assim, desde que cumpridas as medidas anteriormente referidas, considera-se estarem reunidas as condições para o reconhecimento do interesse público e consequente autorização de utilização dos solos classificados como REN.

Determina-se:

Nos termos e para os efeitos do disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 93/90, de 19 de Março, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 213/92, de 12 de Outubro, e tendo presente a delegação de competências prevista no despacho, do Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, n.º 16 162/2005, de 5 de Julho, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 141, de 25 de Julho de 2005, é reconhecido o interesse público das obras de alargamento e beneficiação para 2x3 vias do sublanço CRIL-Loures da A 8 auto-estrada do Oeste.

18 de Agosto de 2005. — O Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades, *João Manuel Machado Ferrão*. — Pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, *Paulo Jorge Oliveira Ribeiro de Campos*, Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações.

ANEXO

I — Estudos e condicionantes ao projecto de execução

As condicionantes a seguir discriminadas devem ser verificadas pela autoridade de avaliação de impacte ambiental (AIA) — Instituto do Ambiente — antes do licenciamento a efectuar pela entidade competente para a autorização:

1 — A extensão da barreira acústica 8 deverá ser revista por forma a proteger de forma efectiva o receptor identificado por P 13, localizado aproximadamente ao quilómetro 3+800.

2 — O campo de futebol do Clube Desportivo de Frielas, localizado aproximadamente ao quilómetro 4+400, e o parque urbano de Loures, localizado entre o quilómetro 5 e o quilómetro 6, deverão ser também objecto de protecção acústica. Neste sentido, deverão ser apresentados um estudo de medidas de minimização de ruído e o respectivo projecto que garantam o cumprimento do Regulamento Legal de Poluição Sonora (RLPS), nos receptores referidos.

As condicionantes a seguir discriminadas devem ser verificadas pela entidade competente para a autorização — Instituto das Estradas de Portugal —, em sede de licenciamento:

3 — A autorização do projecto de execução carece de parecer prévio favorável do Instituto da Água (INAG)/Projecto de Controlo de Cheias da Região de Lisboa, no que respeita à articulação do projecto rodoviário com o projecto de regularização fluvial e controlo de cheias do rio de Loures, devendo o proponente dar conhecimento à autoridade de AIA do conteúdo do parecer emitido por esse Instituto.

4 — A articulação referida na condição anterior deverá contemplar os seguintes aspectos:

Reanálise do projecto da obra de arte sobre rio de Loures com o projecto de regularização fluvial e controlo de cheias do rio de Loures, de modo a deixar livre a secção de vazão e não introduzir quaisquer perturbações no funcionamento hidráulico;

Reanálise do projecto de drenagem da A 8 na zona da Vala Real, que se encontra coberta a partir da saída da A 8 em Frielas (sentido Loures-Lisboa), tendo em vista a melhoria do escoamento superficial;

Reanálise do projecto de drenagem da A 8 na zona adjacente à Quinta da Serra, de forma a evitar situações que provoquem condicionamentos significativos no escoamento da rede de drenagem natural afluente a esta zona;

Verificação da altimetria do aqueduto que descarrega na vala da Estação de Tratamento de Águas Residuais (ETAR) de

Frielas e a eventual correcção do mesmo ou da vala a jusante (junto à nova rotunda da EN 250);

Se houver necessidade de intervir áreas exteriores à actual plataforma da via, haverá que respeitar todos os preceitos legais aplicáveis, devendo o proponente obter as necessárias autorizações para ocupação não agrícola de solos da Reserva Agrícola Nacional (RAN) e para corte ou arranque dos sobreiros existentes na margem esquerda do rio de Loures, no sentido Lisboa-Loures, e encetar o procedimento necessário à ocupação de áreas integradas na Reserva Ecológica Nacional (REN).

Outras condicionantes:

5 — A protecção sonora dos receptores identificados como susceptíveis de requerer medidas de minimização deverá ser efectiva logo desde o início da exploração, devendo as barreiras acústicas ser implementadas de acordo com o previsto no estudo de impacto ambiental (EIA) — aditamento, Setembro de 2003, designadamente nos seguintes locais:

- Do quilómetro 0+120 da via de aceleração ao quilómetro 0+010 do ramo A do nó da CRIL, sentido Loures-CRIL (barreira acústica n.º 1);
- Do quilómetro 1+770 ao quilómetro 1+930 da A 8, sentido Loures-CRIL (barreira acústica n.º 2);
- Do quilómetro 1+580 da A 8 ao quilómetro 0+073 do ramo B do nó da CRIL, sentido CRIL-Loures (barreira acústica n.º 3);
- Do quilómetro 1+850 ao quilómetro 1+950 da A 8, sentido CRIL-Loures (barreira acústica n.º 4);
- Do quilómetro 2+870 ao quilómetro 3+200 da A 8, sentido Loures-CRIL (barreira acústica n.º 5);
- Do quilómetro 3+300 da A 8 ao quilómetro 0+066 do ramo A do nó de Frielas, sentido Loures-CRIL (barreira acústica n.º 6);
- Do quilómetro 3+370 ao quilómetro 3+540 da A 8, sentido CRIL-Loures (barreira acústica n.º 7);
- Do quilómetro 0+270 ao quilómetro 0+420 do ramo B do nó de Frielas, sentido Loures-CRIL (barreira acústica n.º 8);
- Do quilómetro 4+500 ao quilómetro 4+720 da A 8, sentido Loures-CRIL (barreira acústica n.º 9);
- Do quilómetro 5+210 ao quilómetro 5+390 da A 8, sentido Loures-CRIL (barreira acústica n.º 10);
- Do quilómetro 5+750 ao quilómetro 6+065 da A 8, sentido Loures-CRIL (barreira acústica n.º 11);
- Do quilómetro 6+075 ao quilómetro 6+245 da A 8, sentido CRIL-Loures (barreira acústica n.º 12);
- Do quilómetro 0+020 ao quilómetro 0+265 do ramo B do nó de Loures, sentido CRIL-Loures (barreira acústica n.º 13);
- Do quilómetro 7+160 ao quilómetro 7+300 da A 8, sentido CRIL-Loures (barreira acústica n.º 14);
- Do quilómetro 0+325 do ramo C do nó de Loures ao quilómetro 7+750 da A 8, sentido CRIL-Loures (barreira acústica n.º 15).

6 — A extensão da protecção sonora do receptor P 13, a protecção sonora do campo de futebol do Clube Desportivo de Frielas, localizado aproximadamente ao quilómetro 4+400, e a protecção sonora do parque urbano de Loures, localizado entre o quilómetro 5 e o quilómetro 6, deverão ser efectivas logo desde o início da exploração, devendo as barreiras acústicas ser implementadas de acordo com o que vier a ser aprovado pelo Instituto do Ambiente, na sequência da verificação das condicionantes 1 e 2.

II — Medidas de minimização — fase de construção

As medidas a seguir discriminadas devem vir detalhadas e devidamente integradas no caderno de encargos e adaptadas à fase de projecto de execução.

Deverá ser implementado pelos empreiteiros da obra um plano de gestão ambiental. O seu cumprimento deverá ser rigorosamente fiscalizado pelo dono da obra

Estaleiros e outras unidades de apoio à obra,
áreas de depósito e empréstimo de materiais

7 — Os estaleiros, áreas de depósitos e outras estruturas temporárias associadas à construção da obra:

Poderão implantar-se nas localizações traduzidas graficamente no desenho n.º 8CL/EEC/413/00A/002 (vol. III, «Peças desenhadas») e descritas a p. 6/50 do aditamento ao EIA, de Setembro de 2003, à excepção das que coincidam com áreas de leito de cheia e ou zonas inundáveis;

Embora menos favorável, devido aos riscos de erosão que apresenta, a área ocupada por vegetação arbórea esparsa localizada cerca do quilómetro 4 a leste poderá igualmente ser utilizada para implantação destas estruturas temporárias;

Quando, comprovadamente, não seja possível quaisquer das localizações antes referidas, deverá ser dada prioridade a áreas, adjacentes à A 8, que não coincidam com locais onde existam elementos patrimoniais, linhas de água, áreas inundáveis e leitos de cheia, zonas de protecção das captações públicas e áreas de REN e RAN, devendo ainda localizar-se o mais afastado possível de zonas habitadas e cultivadas;

Neste último caso, poderão localizar-se, em áreas já antes utilizadas para esse fim ou em áreas descaracterizadas/degradadas, nomeadamente pedreiras abandonadas. Nestas situações, deverá o processo de licenciamento dos estaleiros ser acompanhado do projecto de recuperação paisagística das áreas, a sujeitar a apreciação das entidades competentes em razão da matéria e da localização.

8 — Os estaleiros, depósitos e outras estruturas temporárias de apoio à obra deverão ser licenciados antes da execução de qualquer trabalho. A licença será solicitada pelo empreiteiro à respectiva entidade licenciadora.

9 — Deverá ser efectuada a prospecção arqueológica das áreas de estaleiros, abertura de caminhos de obra e áreas de depósito e de aterros, bem como o acompanhamento arqueológico de todos os trabalhos que impliquem revolvimento de terras.

10 — Deverá existir um plano de controlo de estaleiro, com acessos restritos e gestão adequada de combustíveis, óleos, lubrificantes e resíduos. Deverão ainda ser colocados tapumes e vedações correctamente assinalados para protecção de trabalhadores e residentes, em especial nas áreas mais densamente povoadas.

11 — Deverá ser executado um sistema de saneamento que conduza as águas residuais provenientes das actividades do estaleiro para um sistema de tratamento de efluentes adequado e todas as actividades de obra passíveis de poluir o meio circundante só podem ser permitidas nos estaleiros e em locais próprios para esse fim.

12 — O empreiteiro deverá implementar um plano de recuperação da zona dos estaleiros, de modo a assegurar, após o desmantelamento dos estaleiros:

A remoção de todos os materiais produzidos e armazenados nas áreas afectas aos estaleiros e à própria obra;

O revolvimento das terras ocupadas para respectiva descompactação e arejamento do solo, após a qual deverá ser aplicada uma camada de terra arável, procedendo-se em seguida ao seu revestimento vegetal com espécies adequadas à região;

A reposição, nas devidas condições, do terreno, da vegetação, das infra-estruturas e das vedações afectadas no decurso da obra.

Caminhos e acessos às frentes de obra e estaleiros

13 — A circulação de maquinaria deverá ser condicionada nas margens e leitos de cheia, de modo a evitar a compactação dos solos e a afectação da taxa de infiltração e de recarga de aquíferos.

14 — Restringir os trajectos a utilizar pelos veículos afectos à obra, evitando o máximo possível o atravessamento de zonas urbanas.

15 — O transporte de materiais pulverulentos deverá ser efectuado em veículos de caixa fechada ou com cobertura, de forma a evitar ou reduzir as emissões de material particulado ao longo do seu trajecto.

16 — Deverá ser delineado e implementado um programa eficaz de aspersão de água, tendo em vista o humedecimento das estradas de terra batida ao longo das faixas de construção e nos locais de obra, principalmente se os trabalhos forem desenvolvidos durante a época seca, com o objectivo de reduzir significativamente a emissão de poeiras.

17 — Os veículos e maquinaria deverão ser regularmente sujeitos a uma limpeza de rodados, principalmente à saída dos estaleiros, de forma a evitar a degradação dos acessos à obra e o acréscimo de emissão de poeiras.

Geologia, geomorfologia e hidrogeologia

18 — Adopção de inclinações suaves para os taludes de escavação e de aterro, tanto quanto possível, cumprindo o estabelecido no respectivo estudo geológico e geotécnico referente à inclinação dos taludes, referindo-se assim a adopção para os taludes de escavação e aterro uma geometria limitada de 1/2 (V/H).

19 — Conforme previsto no presente projecto de execução, os novos aterros devem ser devidamente compactados, drenados e revestidos

a fim de se evitarem fenómenos erosivos relacionados com a dificuldade de estabilização de taludes, que levarão a possíveis situações de ruptura.

20 — Todos os taludes de escavação e aterro deverão apresentar as adequadas condições de drenagem superficial, drenagem longitudinal e transversal, a implementar logo após a sua construção.

21 — Recomenda-se ainda para os locais em que já existem actualmente exsurgências de água, para além de outros locais dependentes das escavações a efectuar, a adopção de medidas que minimizem a erosão interna dos taludes e promovam a sua drenagem. Conforme refere o estudo geológico e geotécnico, deverá ser adoptada por exemplo para os taludes de escavação a inclusão de esporões e prismas drenantes onde for detectada, em fase de obra, a exsurgência de água que possa provocar a instabilização dos taludes, nomeadamente entre o quilómetro 2+790 e o quilómetro 2+925 e entre o quilómetro 3+300 e o quilómetro 3+800 no ramo E do nó de Frielas e na rotunda norte do nó de Frielas. Esta medida deverá ser controlada pela fiscalização da obra.

22 — As valas de pé de talude ou valeiros que se situem sob os novos aterros deverão ser devidamente limpas e preenchidas com material de enrocamento com reduzida sensibilidade à água, de modo a assegurar o bom comportamento do aterro em situação de inundação.

23 — A preparação do terreno e a movimentação de terras deve ser executada, preferencialmente em período seco e de modo que as formações fiquem a descoberto o mínimo tempo possível.

24 — Deverá proceder-se à reutilização dos materiais provenientes da escavação que apresentem características geotécnicas adequadas, de acordo com o recomendado pelo estudo geológico geotécnico.

25 — Deverá ser efectuado o revestimento vegetal dos taludes de aterro e escavação, conforme previsto no projecto de integração paisagística (PE 8 — Paisagismo), logo após a sua armação, com espécies vegetais adequadas ao objectivo e às características dos locais, de forma a garantir as melhores condições de estabilidade dos taludes, acção que permite a potenciação da infiltração e aumento do poder autodepurador dos solos. Os solos de cobertura movimentados nas terraplenagens deverão ser armazenados para posterior reutilização no revestimento de taludes.

Solos e uso do solo

26 — Deve observar-se o restabelecimento do solo e renaturalização dos corredores de trabalho, procedendo-se à recuperação total de benfeitorias afectadas quando danificadas pelos trabalhos de construção e conservação.

27 — Deve reduzir-se o mais possível a faixa de trabalho, tentando também evitar-se a excessiva circulação de maquinaria.

28 — Deve proceder-se à escarificação dos terrenos nas zonas mais compactadas pela maquinaria afectada à obra, restabelecendo as áreas de infiltração.

29 — Os trabalhos deverão ser realizados de uma forma regular, consecutiva e breve, para reduzir ao máximo o tempo de exposição dos solos aos processos erosivos, sobretudo nos troços sobre as formações areno-argilosas, após as acções de desnatação, ficam particularmente sensíveis às acções de dispersão eólica e hídrica.

Recursos hídricos

30 — Garantir o funcionamento do sistema de drenagem e enxugo do aproveitamento hidroagrícola da Várzea de Loures.

31 — Efectuar a movimentação de terras em período seco.

32 — O prolongamento das actuais de passagens hidráulicas deve ser efectuado, sempre que possível, no período estival (Junho a Setembro), despendendo-se o mínimo tempo possível e tentando alterar o mínimo possível o curso natural da linha de água, promovendo-se imediatamente a sua regularização, conforme preconizado no projecto de drenagem. Pretende-se assim evitar a derivação de caudais e o surgimento de situações de dificuldade e obstrução ao normal escoamento, e consequentes inundações de terrenos adjacentes.

33 — No seguimento da anterior medida, refere-se ainda que todas as construções relativas a trabalhos de inserção da via sobre linhas de água principais ou a sua proximidade a valas de drenagem (por exemplo, no lado oeste, entre o quilómetro 5+060 e o quilómetro 5+175 e, no lado leste, entre o quilómetro 5+680 e o quilómetro 5+770 e entre o quilómetro 6+470 e o quilómetro 6+950) devem ser realizadas no mais curto espaço de tempo, adoptando-se todos os cuidados, de modo a evitar a deposição de materiais no seu leito.

34 — Junto do aproveitamento hidroagrícola da Várzea de Loures, aproximadamente entre o quilómetro 4+300 e o quilómetro 7+100, deverão existir cuidados adicionais de forma a evitar riscos de alteração

de escoamentos e de deposição de poeiras e sedimentos nas valas de drenagem e na rede de enxugo durante a fase de construção.

35 — Na fase de execução da obra, deverá existir um cuidado acrescido na zona da PH 2.3 (quilómetro 2+720), PH 3.1 (quilómetro 3+345) e PH 5.3 (quilómetro 5+520), com vista a evitar o desvio de eventuais escoamentos superficiais para as obras de arte PA 1, PI 4 e PA 2, respectivamente; neste sentido, deverá efectuar-se um adequado reperfilamento das valas de drenagem longitudinais existentes entre as PH e as obras de arte, conforme preconizado no projecto de execução — drenagem.

36 — Deverá ter-se em atenção as captações de água que foram analisadas no presente estudo de forma a protegê-las, dado que estas captações são utilizadas pelas populações para a rega das pequenas parcelas agrícolas. Assim, a eventual destruição (muito pouco provável, devido ao seu afastamento) dos poços de captação de água ou acções que ocasionem a perda de produtividade das mesmas, nomeadamente devido a escavações, ou eventual contaminação, revestem-se de especial importância. Se eventualmente for afectada alguma captação, deverá ser construída outra para substituição. Esta medida deverá ser especialmente controlada pela fiscalização da obra.

37 — Após a finalização dos trabalhos num determinado local, deverão ser limpas todas as linhas de água e órgãos de drenagem que possam ter resíduos resultantes da obra, com vista a evitar-se problemas de obstrução e alagamento das áreas envolventes. Esta medida deverá especialmente ser controlada pela fiscalização da obra.

38 — Em todas as operações com risco de derrame de poluentes nos estaleiros ou na própria obra (por exemplo, mudança de óleos usados das máquinas e equipamentos), deverão ser adoptados os cuidados e precauções necessários. As acções de limpeza das máquinas e o enchimento dos camiões com combustíveis e outros materiais devem ser realizadas em locais impermeabilizados, onde seja possível fazer a sua recolha e armazenagem. A armazenagem e a recolha dos óleos e outros produtos devem ser realizadas de acordo com a legislação nacional em vigor.

Qualidade do ar

39 — De um modo geral, devem ser cumpridas todas as disposições constantes da legislação em vigor sobre qualidade do ar, designadamente dos Decretos-Leis n.ºs 352/90, de 9 de Novembro, e 111/2002, de 16 de Abril, e da Portaria n.º 286/93, de 12 Março, em especial do artigo 25.º do primeiro diploma jurídico referido, o qual proíbe a realização de queimas a céu aberto de qualquer tipo de resíduos urbanos, industriais, tóxicos ou perigosos, bem como de todo o tipo de material designado correntemente por sucata. No caso de necessidade de instalação de equipamentos que produzam poluição atmosférica, nomeadamente centrais de betuminoso e de betão, estas devem ser providas de dispositivos de redução de emissão de poluentes, devendo estas distanciar-se o mais possível das áreas habitacionais e de áreas agrícolas.

Ruído

40 — Para minimização da incomodidade provocada pelo ruído resultante dos trabalhos previstos, considera-se essencial o cumprimento da regulamentação aplicável (artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 292/2000).

41 — Além desta interdição será aconselhável a escolha criteriosa de itinerários para os veículos afectos à obra, de modo a evitar a sua circulação junto ou através de áreas com ocupação sensível ao ruído, bem como da localização dos estaleiros de obra, em zonas suficientemente afastadas destas áreas.

42 — Caso os estaleiros venham a ficar situados próximo de zonas com ocupação sensível (áreas urbanas ou de lazer), será conveniente prever a instalação de barreiras acústicas e de envolventes atenuadoras em equipamentos mais ruidosos, visando reduzir a propagação do ruído e permitindo também a ocultação de equipamentos, o que tem normalmente efeitos positivos na reacção de tolerância por parte das populações aos impactes das obras.

43 — Especial cuidado deverá ser conferido a eventuais operações de perfuração e cravação de estacas, ou outras geradoras de estímulos sonoros particularmente intensos, pelo que a realização deste tipo de trabalhos deverá ser convenientemente programada e gerida tendo em conta a proximidade dos locais sensíveis e os horários de ocorrência.

44 — Como medida favorecendo a aceitação das condições de incomodidade resultantes da obra, deverá ser garantida a informação prévia das populações sobre os objectivos e as características dos trabalhos, bem como os prazos para a sua conclusão.

Componente ecológica

45 — Deverá ser efectuada a reposição do coberto vegetal nas zonas afectadas pelo alargamento da plataforma da auto-estrada, nomeadamente nos taludes da secção corrente, de encontro das pontes e das obras de arte, conforme previsto no projecto de integração paisagística.

Sócio-economia

46 — Antes do início das obras propriamente ditas, deverá ser colocada a adequada sinalização temporária, indicando todas as restrições e cuidados a observar pelos condutores que circulam no sublanço CRIL-Loures, uma vez que esta não será interrompida.

47 — Antes do início da obra, as populações deverão ser informadas sobre o projecto, os constrangimentos a que vão ser sujeitas, a duração das obras e ou de cada constrangimento/corte de vias ou de fornecimento de serviços essenciais, etc.

48 — Deverão ser tidos em conta e tomadas as medidas adequadas sempre que sejam afectados serviços essenciais, nomeadamente dos SMAS de Loures, SIMTEJO, EPAL e LISBOAGÁS.

49 — Manter as melhores relações e negociações com os proprietários e agricultores, assim como com a Associação de Beneficiários de Loures, na eventualidade de, durante a execução dos trabalhos, resultarem prejuízos nas propriedades ou nas culturas, cultivadas ou a instalar.

50 — Deverão ser salvaguardadas as infra-estruturas do Aproveitamento Hidroagrícola da Várzea de Loures, nomeadamente devendo ser reparadas se afectadas.

51 — Realizar atempadamente acordos para a eventual utilização, durante as obras, de caminhos particulares, os quais deverão, após as obras, ser recuperados se necessário.

52 — Os locais afectos à obra deverão estar correcta e devidamente sinalizados, de modo a evitar dificuldades de circulação nas vias adjacentes à obra e utilizadas pela população local.

53 — Durante a fase de obra, não deverão ser obstruídos quaisquer caminhos privados ou públicos. Caso seja necessário, deverão ser criados percursos alternativos que garantam as mesmas ligações. Estes percursos alternativos deverão ser devidamente sinalizados, de acordo com os procedimentos legais (Decreto Regulamentar n.º 22-A/98, de 1 de Outubro, alterado parcialmente pelo Decreto Regulamentar n.º 41/2002, de 20 de Agosto), por forma a evitar quaisquer acidentes.

Património

54 — Realização do acompanhamento arqueológico de todas as acções de desmatagem, trabalhos de escavação e aterro, bem como prospecção das áreas nas quais se irão implantar os futuros estaleiros de obra.

55 — As acções de acompanhamento arqueológico deverão ser realizadas por uma equipa composta por arqueólogos, devendo estas ser realizadas de forma contínua e de acordo com a calendarização das acções de obra.

56 — Recomenda-se o contacto directo entre a equipa de arqueólogos que irá acompanhar a obra e a equipa do Museu Municipal de Loures, dado o grande conhecimento do património regional, por parte desta última.

57 — Na área compreendida entre o quilómetro 5+200 e o quilómetro 6+000, e no caso de se verificarem escavações abaixo dos 3/4 m, estas deverão fazer-se a um ritmo mais lento de modo a que possíveis vestígios sejam mais facilmente detectados pela equipa que procede ao acompanhamento arqueológico.

58 — Na eventualidade do aparecimento de vestígios arqueológicos, entre o quilómetro 5+200 e o quilómetro 6+000, deverão ser efectuadas sondagens arqueológicas de averiguação e eventualmente escavação em área. Estas sondagens, a realizarem-se (em número e dimensões a determinar em fase de obra), deverão ter em linha de conta os princípios da arqueologia em meio húmido, dado que, abaixo dos 4 m, se encontram depósitos lodosos com um extraordinário potencial informativo em termos paleoambientais. Nessa circunstância, deverão ter lugar sondagens de sequências sedimentares, a realizar por equipa especializada em arqueobotânica, com vista à análise do conteúdo fossilífero. Este conteúdo constitui, na realidade, uma importante fonte de informação paleoecológica e arqueobotânica, que deverá fazer parte do registo arqueológico.

Paisagem

59 — O plano de recuperação paisagística deverá ser implementado imediatamente após a realização da armação dos taludes, de forma regular, consecutiva e por troços correspondentes à conclusão, de cada fase de modelação.

60 — Deverá ser feita a plantação de espécies arbóreo-arbustivas de folhagem permanente nas áreas laterais dos taludes para funcio-

narem como barreiras visuais, em particular, junto ao Parque da Cidade, de Loures e ao Campo do União Desportiva de Frielas e também como potenciadora da infiltração e da protecção dos taludes contra a erosão.

61 — As espécies vegetais utilizadas deverão ser resistentes à poluição atmosférica e, simultaneamente, deverão ser espécies com capacidade de acumulação dos metais pesados característicos das emissões de tráfego, contribuindo assim para a depuração da faixa de terreno situada ao longo da via.

62 — No revestimento dos taludes deverão ser reutilizadas as terras de qualidade provenientes da decapagem e da escavação.

63 — Conforme preconizado no projecto de paisagismo, este deve ser implementado sequencialmente, acompanhando a abertura de taludes, devendo a primeira sementeira ser realizada após os trabalhos de movimentos de terra e a respectiva modelação do terreno estarem concluídos, de forma a reduzir ao mínimo o período de tempo em que os solos ficam descobertos e sujeitos aos processos de erosão.

64 — Tal como previsto no projecto de integração paisagística (PE 8 — paisagismo), deverá ter-se em consideração os seguintes aspectos:

Plantação de cortinas arbóreo-arbustivas nas áreas laterais aos taludes com habitações próximas, cortinas essas formadas maioritariamente por espécies de folha persistente de crescimento médio/rápido que funcionarão como barreiras visuais, embora a médio prazo, ocultando a presença da via relativamente aos observadores mais próximos, nomeadamente entre o quilómetro 1+600 e o quilómetro 1+800, quilómetro 3+400 e quilómetro 3+500 e ao quilómetro 5+280;

Plantação de barreiras vegetais com o objectivo de minimizar o impacto visual para os utentes da A 8 devido à presença de estruturas construídas de reduzida qualidade arquitectónica, como é o caso dos edifícios industriais na envolvente do nó da CRIL (quilómetro 1+600 ao quilómetro 2+100), quilómetro 3+200 ao quilómetro 3+500 (UNIBETÃO, AVISILVA e Bairro da Queimada, a nascente da auto-estrada, e algumas habitações dispersas, a poente), quilómetro 3+900 ao quilómetro 4+100 (indústria — ANARBEL), na envolvente do nó de Frielas, quilómetro 5+200 ao quilómetro 5+300 (instalações industriais) e quilómetro 6+000 ao quilómetro 6+200 (parque de máquinas e instalações da Toyota);

Plantação de árvores e ou arbustos, nos casos em que existem estradas paralelas à auto-estrada, a distâncias relativamente curtas, como é o caso do troço entre o quilómetro 4+700 e o quilómetro 5+300, em que a EN 8 se desenvolve muito próximo da auto-estrada, sensivelmente à mesma cota, o que durante a noite poderia originar situações de encadeamento para os utentes das duas vias; ainda entre o quilómetro 6+150 e o quilómetro 6+300, a poente da auto-estrada, devido à existência de um caminho com um desenvolvimento muito próximo da auto-estrada;

Plantação nos taludes de encontro das pontes (ribeiras da Póvoa e da Mealhada e rio Loures) e obras de arte correntes, de forma a permitir um melhor enquadramento paisagístico destas obras de arte e reduzir o seu impacto visual;

Plantação na área interior dos nós, cuja superfície seja desmatada, e nas rotundas associadas ao nó de Frielas, de modo a criar espaços ajardinados no interior das rotundas;

Relativamente às linhas de água, deverão ser efectuadas plantações de espécies ribeirinhas nos taludes com linhas de água adjacentes, como é o caso dos troços entre o quilómetro 2+300 e o quilómetro 2+500 (poente), quilómetro 2+200 ao quilómetro 2+550 (nascente), quilómetro 4+550 ao quilómetro 5+050 (poente) e quilómetro 5+600 ao quilómetro 5+750 (poente), bem como junto às principais passagens hidráulicas (PH 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 5.1, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6 e 6.1).

Resíduos

65 — O empreiteiro deverá ser responsabilizado pela gestão dos resíduos gerados nos estaleiros e frentes de obra, procedendo à elaboração e implementação de um plano integrado de gestão de resíduos no qual se proceda à identificação e classificação dos mesmos (em conformidade com o CER), se estabeleçam objectivos e se afectem tarefas e meios, tendo em consideração a calendarização e faseamento da obra.

66 — Os óleos usados, provenientes de veículos, maquinaria e equipamento necessários à construção da infra-estrutura, deverão ser armazenados em condições apropriadas e recolhidos por empresas licenciadas para o efeito.

67 — Após o término da fase de construção, deverá ser assegurada a remoção de todo o tipo de materiais residuais produzidos na área afecta à obra, evitando que esta seja utilizada por terceiros para a deposição inadequada de resíduos.