

Declaração de Impacte Ambiental (DIA)

Designação do Projeto:	Loja do Continente Bom Dia - Novo Acesso Av. Dr. Manuel Freire da Câmara
Fase em que se encontra o Projeto	Projeto de Execução
Tipologia de Projeto	Alínea b) do ponto 10, área sensível, do Anexo II do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual.
Enquadramento no regime jurídico de AIA	alínea b) i), nº 3, Artigo 1º
Localização (freguesia e concelho)	União das freguesias de Caldas da Rainha – Nossa Senhora do Pópulo, Coto e São Gregório/Caldas da Rainha
Identificação das áreas sensíveis (alínea a) do artigo 2º do DL 151-B/2013, de 31 de outubro)	Zona de Proteção do Bem Imóvel “Hospital e Parque Termal das Caldas da Rainha” em vias de classificação.
Proponente	Prime Unit - Imobiliária e Construção, Lda.
Entidade licenciadora	Direção Geral das Atividades Económicas
Autoridade de AIA	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

	DESCRIÇÃO DO PROJECTO
Descrição sumária do projeto	<p>O projeto sujeito a AIA tem como objetivo a criação de um novo acesso (de tipologia pedonal e veículos) com 538 metros, a partir da Avenida Dr. Manuel Freire da Câmara, ao Conjunto Comercial (CC) recentemente criado nas Caldas da Rainha.</p> <p>Segundo o EIA, o novo acesso consubstancia um aditamento/alteração ao projeto do CC (hipermercado e lojas satélite), localizado na Rua Fernando Ponte e Sousa, numa parcela com 12.077 m² que, após cedências (1.639,70 m²), possui 10.437,30 m².</p> <p>O projeto tem como objetivo geral a criação de um acesso mais direto ao CC, com benefícios a nível e gestão de tráfego e melhoria das acessibilidades viárias e pedonais. A necessidade de criação desta nova via prende-se com a dotação de acessos adequados e uma melhor gestão do trânsito viário, com a criação de uma nova via destinada a trânsito viário e pedonal.</p> <p>De acordo com o EIA, atentas a localização e as características do CC, o projeto não foi sujeito a AIA, tendo já ocorrido a sua execução e inauguração, encontrando-se o mesmo em funcionamento. Segundo o EIA, embora apenas o acesso obrigue à realização de AIA, a avaliação incide sobre todo o projeto, isto é, sobre a área do CC (10.437,30 m²) e do acesso (538,00 m²), num total de 10.975,30 m².</p> <p>O projeto inicial do CC englobou a demolição do edifício existente (antigas instalações da fábrica da SECLA) e as obras de construção para o uso de comércio a retalho (supermercado e lojas satélite). Além do edifício, o projeto incluiu a criação de acessos ao supermercado, nas tipologias de pedonal, estacionamento de veículos</p>

	<p>ligeiros e pesados, requalificação de arruamentos, assim como ligações às infraestruturas existentes. Os espaços exteriores integraram arranjos paisagísticos de enquadramento dos acessos, estacionamento e do edifício.</p> <p>O novo acesso de tipologia pedonal e de veículos dispõe de 538 m² e localiza-se parcialmente em Zona de Proteção do Bem Imóvel “Hospital e Parque Termal das Caldas da Rainha” em vias de classificação e estabelece a ligação entre duas vias rodoviárias.</p> <p>O EIA refere que o projeto se desenvolve numa primeira fase (Fase 1), que corresponde ao projeto do CC e intervenções envolventes (já implementados no terreno), e numa segunda fase (Fase 2) que corresponde ao novo acesso (em projeto de execução). Refere ainda que está previsto um conjunto de intervenções nos espaços exteriores ao edificado, com arranjos paisagísticos que possibilitem a sua utilização coletiva e a introdução de vegetação que, além de funções ecológicas e climáticas, pretende enfatizar a relação física e visual com o Parque D. Carlos I.</p> <p>O abastecimento de água e a drenagem de águas residuais são efetuados ambos através de infraestruturas existentes. A drenagem das águas pluviais faz-se ao nível a cobertura do edifício e caleiras e coletores exteriores. A recolha e tratamento dos resíduos sólidos urbanos são efetuados pela Valorsul. A energia elétrica é fornecida através da rede pública.</p>
--	---

<p>Síntese do procedimento</p>	<p><u>Procedimentos utilizados</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Em 6 de novembro de 2019 deu entrada no Sistema de Integrado de Licenciamento de Ambiente - Plataforma de Licenciamento Único Ambiental, o EIA relativo ao projeto Loja do Continente Bom Dia - Acesso Av. Manuel Dr. Manuel Freire da Câmara, com o número de processo LUA: PL20191004001419; • Início da análise de conformidade do EIA a 21 de novembro de 2019, data da constituição da CA. • Análise global do EIA, de forma a deliberar acerca da sua conformidade; • A CA considerou necessário solicitar elementos adicionais ao proponente, com suspensão do prazo do procedimento. <p>O pedido de elementos foi solicitado ao proponente via Plataforma LUA, no âmbito do processo de licenciamento único ambiental, em 13 de dezembro de 2019, tendo sido concedido um prazo máximo de 45 dias úteis para resposta.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Em 16 de janeiro de 2020 foi solicitada a prorrogação do prazo para entrega dos elementos adicionais ao EIA. Posteriormente, em 3 de março de 2020, foi efetuado um segundo pedido de prorrogação do prazo, o qual foi concedido, sendo o prazo prorrogado até 16 de maio de 2020. • Entre 13 de março de 2020 (Decreto-Lei n.º 10-A/2020, de 6 de abril) e 4 de maio de 2020 (Decreto-Lei n.º 20/2020, de 1 de maio), os prazos associados à AIA foram suspensos, face ao contexto de pandemia devido à doença COVID-19; • Em 11 de maio de 2020, os elementos anteriormente mencionados foram apresentados na Plataforma LUA, sob a forma de um Aditamento ao EIA, incluindo a reformulação do Resumo Não Técnico; • Seguidamente, procedeu-se à apreciação do conteúdo do Aditamento ao EIA. • Em 27 de maio de 2020, foi Declarada a Conformidade ao EIA. • A fase de consulta pública decorreu entre 1 de junho de 2020 e 14 julho de 2020. • Atendendo ao contexto de calamidade devido à pandemia de doença COVID-19, os representantes da CA não visitaram o local. • Por fim, procedeu-se à análise técnica do EIA, integração das análises
---------------------------------------	--

	sectoriais específicas, dos pareceres das entidades externas e dos resultados da Consulta Pública, para elaboração do Parecer da Comissão de Avaliação.
<p>Síntese dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas</p>	<p>Nos termos do n.º 10 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual, a Autoridade de AIA solicitou parecer a entidades externas, detentoras de conhecimento relevante, face à tipologia do projeto, designadamente, a Câmara Municipal das Caldas da Rainha, a qual não se pronunciou.</p>
<p>Síntese do resultado da consulta pública</p>	<p>Considerando que o Projeto se enquadra na alínea f) do n.º 7, caso geral, do Anexo II, do RJAIA, aprovado pelo Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual, a Consulta Pública (CP) decorreu durante 30 dias úteis, tendo o seu início no dia 1 de junho de 2020 e o seu termo no dia 14 de julho de 2020. Refira-se que, no âmbito do processo de CP, não foram recebidas participações.</p>
<p>Informação das entidades legalmente competentes sobre a conformidade do projeto com os instrumentos de gestão territorial e/ou do espaço marinho, as servidões e restrições de utilidade pública e de outros instrumentos relevantes</p>	<p>Plano Regional de Ordenamento do Território da Oeste e Vale do Tejo</p> <p>No âmbito do Ordenamento do Território, a avaliação realizada incide especialmente sobre a compatibilidade do projeto (acesso viário) com as diretrizes/orientações do Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo (PROTOVT) e a conformidade com os normativos/regras aplicáveis do Plano Diretor Municipal de Caldas da Rainha (PDMCR).</p> <p>Ainda que o PROTOVT não seja diretamente aplicável e vinculativo dos particulares não deixa de se afirmar como um documento orientador da estratégia de desenvolvimento da região do Oeste e Vale do Tejo.</p> <p>Considerando a localização, natureza, tipologia, dimensão e características do projeto em avaliação, entende-se que a sua viabilização não coloca em causa os objetivos e orientações estratégicas do PROTOVT.</p> <p>Plano Diretor Municipal das Caldas da Rainha</p> <p>Nos termos do Plano Diretor Municipal das Caldas da Rainha, verifica-se:</p> <ul style="list-style-type: none"> • que a apreciação realizada não incide especificamente sobre o empreendimento comercial subjacente ao projeto do novo acesso em avaliação, cabendo à Câmara Municipal das Caldas da Rainha, como entidade licenciadora da obra, assegurar que o estabelecimento cumpre as disposições legais aplicáveis. Sublinhe-se que a autarquia aprovou a obra de construção do empreendimento comercial e emitiu os competentes alvarás de licença de construção e de utilização que se assumem como válidos e eficazes. Neste pressuposto e assumindo a legalidade do licenciamento ocorrido, que teve subjacente um acesso viário (que se propõe modificar/alterar), procedeu-se à respetiva análise face ao PDM. • que segundo o n.º 1 do artigo 76º alusivo às UOPG <i>“As unidades operativas de planeamento e gestão (UOPG) correspondem às áreas em que se prevê a necessidade de outros planos municipais de ordenamento do território, de modo a se consagrarem efetivamente os objetivos do Plano.”</i> O n.º 2 refere que <i>“As UOPG têm os objetivos de classificação e identificação de zonas do território municipal com características homogêneas, em função das suas características especiais de ocupação e uso do solo atuais e da necessidade</i>

	<p><i>de se adotarem processos específicos para a sua transformação ou preservação, bem como para a valorização da qualidade de vida e do correto ordenamento do espaço.</i></p> <p>O n.º 2, alínea a), do artigo 77º indica que a <i>UOPG 1 - Cidade de Caldas da Rainha</i> está sujeita a Plano de Urbanização. Contudo, o n.º 1 do artigo 78º dispõe do seguinte regime supletivo: “<i>Nas UOPG acima identificadas, até à entrada em vigor dos planos municipais de ordenamento respetivas, a ocupação, uso e transformação do solo estão sujeitos às regras previstas no presente Regulamento,...</i>”.</p> <ul style="list-style-type: none"> • assim, nos termos do artigo 14º o <i>Espaço urbano de nível 1</i> divide-se em duas categorias, uma das quais “<i>Área urbana consolidada</i>” onde se insere parte do acesso em avaliação e é regulada pelo artigo 16º. Segundo este, trata-se de uma área onde são admitidos vários usos, não sendo expressamente indicadas as infraestruturas como uso permitido ou interdito. A restante área a afetar ao novo acesso é regulada pelo artigo 15º atinente ao “<i>Centro Histórico</i>” que, de igual modo, não interdita ou permite expressamente a localização de infraestruturas. Refere-se no n.º 7 deste artigo que “<i>O centro histórico será objeto de planos de pormenor</i>”. Assim, considera-se que a ausência de plano de pormenor não inviabiliza as ações/intervenções que sejam conformes com o articulado aplicável do regulamento do PDM. Uma vez que o articulado do regulamento aplicável não menciona expressamente as infraestruturas, importa atender ao artigo 12º de epígrafe - “<i>Espaços verdes e de utilização coletiva, infraestruturas viárias e equipamentos de utilização coletiva e áreas de cedência</i>” em “<i>Espaço urbano</i>” que alude a infraestruturas viárias nos seguintes termos: “<i>Nas operações de loteamento urbano e obras de urbanização, o dimensionamento das parcelas destinadas a espaços verdes e a equipamentos de utilização coletiva, infraestruturas viárias e das áreas de cedência para o domínio público municipal é o previsto na Portaria n.º 1136/2001, de 25 de setembro</i>” (sublinhe-se que a aludida portaria foi revogada pela Portaria 216-B/2008, de 03/03). • Relativamente à proteção a rodovias e atendendo que o acesso viário irá estabelecer ligação à EN115, aplicam-se os diplomas aplicáveis, nomeadamente os mencionados na alínea r) do Anexo I do Regulamento do PDM. • que ao nível da proteção a património edificado aplicam-se as disposições relativas à Zona de Proteção do Bem Imóvel “<i>Hospital e Parque Termal das Caldas da Rainha</i>” em vias de classificação. <p>Face ao exposto, considera-se que o projeto em avaliação (acesso viário) não colide com as disposições aplicáveis em matéria de uso.</p> <p>Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública</p> <ul style="list-style-type: none"> • Não são abrangidos solos da RAN (cf. Planta de condicionantes do PDM). • A pretensão não abrange áreas da REN, conforme carta de delimitação do município das Caldas da Rainha, aprovada pela RCM n.º 158/2003, de 6 de outubro, com suas alterações posteriores.
--	--

<p>Razões de facto e de direito que justificam a decisão</p>	<p>Atento o projeto da Loja do Continente Bom Dia – Novo Acesso Av. Dr. Manuel Freire da Câmara, e tendo por base o conteúdo do parecer final da Comissão de Avaliação, os pareceres das entidades públicas consultadas e os resultados da Consulta Pública, verificou-se, após a apreciação dos potenciais efeitos decorrentes do projeto, que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. No fator ambiental <u>Geologia e Geomorfologia</u>, verificou-se que os principais impactes do projeto em análise, um acesso de tipologia pedonal e de veículos que estabelecerá a ligação entre duas vias rodoviárias, decorrerão das intervenções geotécnicas e da alteração das características do meio geológico na fase construtiva, nomeadamente da transformação da morfologia do terreno (escavação e aterro) e da gestão de materiais resultantes da movimentação de terras. Face à análise efetuada, os impactes são negativos,
---	---

	<p>diretos, locais, permanentes, irreversíveis, reduzidos e de baixa significância.</p> <p>2. No fator ambiental <u>Recursos Hídricos</u>, (águas superficiais e subterrâneas), considera-se que o projeto não prevê qualquer alteração dos sistemas de abastecimento de água ou de drenagem das águas residuais urbanas ou ainda da drenagem das águas pluviais, os quais se encontram integrados nos sistemas públicos. Por outro lado, e tendo em conta a tipologia do projeto, considera-se, ainda, que o mesmo não prejudica diretamente o domínio hídrico pelo que o impacto será praticamente nulo.</p> <p>Relativamente às captações subterrâneas, verifica-se a inexistência de captações, públicas ou privadas, na área de implantação do projeto, pelo que se entende que o projeto não induz impactes negativos significativos nos recursos hídricos subterrâneos.</p> <p>3. Para o fator ambiental <u>Qualidade do Ar</u> considera-se que na fase de construção, as emissões gasosas advêm principalmente da utilização de maquinaria e veículos na obra, assim como poeiras e partículas em suspensão (PM₁₀ e PM_{2,5}) resultantes das operações de escavação, movimentação de terras e outros materiais. Dada a existência de recetores sensíveis próximos das áreas de intervenção é necessária a introdução de medidas de minimização para que os impactes negativos e temporários, resultantes principalmente da emissão de partículas em suspensão, sejam pouco significativos.</p> <p>Relativamente à fase de exploração, as emissões gasosas irão resultar das atividades de funcionamento do conjunto comercial, constando de operações como aquecimento e climatização, mas também a emissão de poluentes atmosféricos que resultam da circulação automóvel (funcionários, clientes e transportadoras).</p> <p>Face ao número reduzido de veículos em circulação nas diversas artérias dentro do domínio de estudo e tendo em conta as boas condições de transporte e dispersão em toda a região, não será de esperar um contributo significativo da atividade rodoviária para a degradação da qualidade do ar local, no exterior.</p> <p>4. Relativamente ao fator ambiental <u>Ruído</u>, verificou-se, face ao estudo acústico apensado ao EIA, que na fase de exploração, ocorrerá uma reduzida contribuição do projeto para os níveis de ruído ambiente da Av. D. Manuel Freire da Câmara e da Rua General Amílcar Mota, onde se prevê um futuro incumprimento dos valores limite de exposição correspondentes ao indicador L_{den} para zonas não classificadas [>63 dB(A)], mas o cumprimento dos valores limite de exposição para zonas mistas [≤ 65 dB(A)] e um acréscimo significativo de níveis sonoros nos recetores sensíveis adjacentes, nomeadamente a noroeste da escola e a sul/sudoeste do edifício de habitação, sem que o mesmo implique incumprimento dos valores limite de exposição nem viole a Regra de Boa Pática (RBP).</p> <p>Atento o exposto, considera-se que os impactes do projeto serão negativos e pouco significativos nestes locais, tendo em conta a expectável classificação da zona como zona mista devido aos usos e aos níveis sonoros existentes e previstos.</p> <p>Já no que respeita à Rua Fernando Ponte e Sousa, o projeto terá impactes positivos e pouco significativos.</p> <p>A nova via de acesso à Loja Continente Caldas da Rainha implicará a redistribuição do tráfego de acesso à mesma, originando impactes negativos pouco significativos na Av. D. Manuel Freire da Câmara e na Rua General Amílcar Mota e, por outro lado, impactes positivos pouco significativos na Rua Fernando Ponte e Sousa. Contudo, face aos acréscimos de níveis sonoros previstos para os recetores sensíveis mais próximos (habitação e escola com logradouros), considera-se necessário validar os resultados das previsões e verificar a necessidade de medidas de minimização não consideradas no EIA, cuja avaliação (com base em campanha de monitorização dos níveis sonoros) deverá ser realizada após a entrada em funcionamento do projeto (novo acesso).</p> <p>5. No que respeita ao fator <u>Património Cultural</u>, verificou-se que foram identificados vários elementos patrimoniais, no corredor de 400 m que constitui o novo acesso à Loja do Continente Bom Dia, designadamente:</p> <p>i. O edifício do Museu de José Malhoa, Imóvel de Interesse Público</p>
--	---

	<p>(Decreto n.º 5/2002, DR, 1.ª série-B, n.º 42 de 19 de fevereiro de 2002), construído em 1940, que se localiza 120 metros a Nordeste do acesso. De referir que este edifício se encontra integrado na Zona Geral de Proteção do Hospital e Parque Termal das Caldas da Rainha;</p> <p>ii. O edifício do antigo Grande Hotel Lisbonense, atual Sana Silver Coast Hotel, edifício do século XIX que foi reconstruído em 2011, também foi identificado no presente estudo, localizando-se 154 metros a N-NE da área afetada pelo projeto;</p> <p>iii. Pórtico com parte da fachada da antiga fábrica de cerâmica SECLA, que se situa 20 metros a Oeste do acesso, onde é de salientar que esta fachada foi conservada no âmbito do projeto de construção da Loja Continente Bom Dia, que ocupou as antigas instalações dessa fábrica, que se encontravam devolutas e onde se encontram a decorrer trabalhos de restauro de uma pintura de Hansi Stael, a responsável pelo setor artístico da empresa nos anos 50;</p> <p>iv. O Parque D. Carlos I, projetado no século XVIII, cujo limite mais próximo se situa do lado contrário da Av. Dr. Manuel Freire da Câmara, 10 metros a Nordeste da área afetada pelo projeto;</p> <p>v. O edifício da Escola Básica do 1.º Ciclo do Parque, que constitui o elemento patrimonial mais próximo, «com o muro que o delimita a Noroeste a corresponder ao limite Sudeste do acesso», onde EIA indica que neste local específico encontra-se prevista «a construção de um passeio lateral, cujos trabalhos poderão afetar este elemento», pelo que preconiza «sinalizar o muro da escola durante a execução da obra».</p> <p>Atendo o exposto, o EIA referiu que não foram detetados <i>quaisquer vestígios arqueológicos ou históricos, com valor patrimonial</i>, na área de incidência do projeto, <i>mas foram assinalados vários elementos patrimoniais na respetiva zona envolvente</i>.</p> <p>Do ponto de vista da <u>avaliação de impactes e medidas de minimização</u>, o EIA salientou que o edifício da Escola Básica do 1.º Ciclo do Parque, corresponde a «um edifício do início do século XX, do projeto-tipo Adões Bermudes», com o «muro que o delimita a Noroeste a corresponder ao limite Sudeste do acesso». Preconiza, devido à grande proximidade com a área afetada pelo projeto, que <i>devem ser tomadas medidas para prevenir eventuais danos materiais no muro que delimita a escola, que devem passar pela sua sinalização durante a execução da obra</i>. Para além desta, o EIA preconizou que os trabalhos de execução da obra, designadamente os trabalhos de terraplanagem, deverão ser alvo de acompanhamento arqueológico, com o objetivo de salvaguardar eventuais realidades arqueológicas, pelo que deverão ainda ser adotadas as medidas de minimização preconizadas na DIA.</p> <p>6. No fator <u>Socioeconomia</u>, ocorrerão, durante a fase de construção do acesso à Loja comercial, os seguintes impactes: a) afetação da qualidade de vida da população; b) criação de postos de trabalho; e c) afetação do tráfego e circulação pedonal. Em termos gerais, na fase de construção, com o funcionamento do conjunto comercial, irá haver criação de postos de trabalho, o que constitui um impacte que será direto, local, positivo, significativo, e de magnitude moderada.</p> <p>7. No fator ambiental <u>Saúde Humana</u>, considera-se que o projeto apresenta impactes negativos sobre a saúde da população, mas estes caracterizam-se como pouco significativos, tendo em conta as determinantes da qualidade ambiental com efeitos na saúde humana, avaliadas no processo de avaliação de impactes deste projeto.</p>
--	--

Decisão
Favorável

Medidas de minimização / potenciação / compensação

Fase prévia ao licenciamento

1. Antes do início da obra deverá ser apresentado e discutido, por todos os intervenientes, o acompanhamento ambiental da obra, nomeadamente na sua vertente de Arqueologia.
2. Antes do início da obra deverá ser sinalizado o muro que delimita o edifício à Escola Básica 1.º Ciclo do Parque face à obra.

Fase de construção

3. Adequação dos processos de fundação da via e estabilização das valas à natureza do terreno a escavar, de modo a evitar instabilidade de terrenos.
4. Sempre que possível, utilizar os materiais provenientes das escavações como material de aterro, de modo a minimizar o volume de terras sobrantes e o recurso a manchas de empréstimo
5. Após a finalização da obra deverão ser restabelecidas as condições naturais do terreno na área de implantação do estaleiro e parques de materiais.
6. Localizar o estaleiro da obra, bem como as eventuais áreas de depósito temporário de terras e materiais em locais afastados de linhas de água e de zonas sensíveis, e por forma a não ser necessário o corte de vegetação arbórea;
7. Garantir a drenagem das áreas afetas ao projeto (elementos de projeto e áreas de apoio à obra), se necessário, com sistemas de drenagem das águas pluviais, a fim de manter as condições de escoamento existentes antes do início da obra;
8. Os trabalhos de limpeza e movimentação geral de terras deverão ser programados de forma a minimizar o período de tempo em que os solos ficam descobertos; estes trabalhos deverão decorrer, preferencialmente, no período seco;
9. Limitar a circulação de maquinaria às áreas estritamente necessárias;
10. A área do estaleiro não deverá ser impermeabilizada, com exceção dos locais de manuseamento e armazenamento de substâncias contaminadas;
11. Realizar as operações de manutenção em obra, em área devidamente preparada para o efeito, nomeadamente em área impermeabilizada;
12. Acondicionar e armazenar em locais adequados dos estaleiros, dotados de bacias de retenção as substâncias poluentes como tintas, óleos, combustíveis e outros produtos agressivos para o ambiente e suscetíveis de risco de derrame;
13. No caso de ocorrer, acidentalmente, um derrame fora das zonas destinadas ao armazenamento de substâncias poluentes, deverá ser imediatamente aplicada uma camada de material absorvente e proceder-se à remoção dos solos contaminados para o local adequado ao seu armazenamento temporário no estaleiro e serem encaminhados como resíduos perigosos;
14. Não deverão ser efetuadas operações de manutenção e lavagem de máquinas e viaturas. Caso seja imprescindível, deverão ser criadas condições no estaleiro que assegurem a não contaminação dos solos;
15. Na construção de bermas e valetas, deverão ser sempre que possível evitados materiais impermeabilizantes, de modo a não alterar de forma significativa a permeabilidade existente;
16. A lavagem das caleiras das autobetoneiras só pode ser realizada em áreas próprias, permitindo que os resíduos de lavagem sejam devidamente acondicionados. Durante a obra o adjudicatário deve garantir a inexistência de escorrências, pelos terrenos limítrofes, das águas resultantes das lavagens das caleiras das autobetoneiras;
17. Deverá proceder-se à limpeza regular dos acessos e da área afeta à obra, de forma a evitar a acumulação e ressuspensão de poeiras.
18. Efetuar uma aspersão regular e controlada de água, nos períodos mais secos, nas zonas de trabalhos e nos acessos utilizados pelos diversos veículos.
19. Limitação da utilização de sinais sonoros pelos veículos afetos à obra, sem prejuízo das regras de segurança.
20. Na fase de construção deverá ser efetuado o acompanhamento arqueológico integral de todas as operações que impliquem movimentações de terras (desmatações, escavações, terraplenagens, depósito e empréstimo de inertes), desde a fase preparatória da obra, como a instalação do estaleiro, abertura de caminhos e desmatação; o acompanhamento deverá ser continuado e efetivo pelo que se houver mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo terá de se garantir o acompanhamento de todas as frentes.
21. Após a desmatação deverá ser efetuada a prospeção arqueológica sistemática das áreas de incidência do projeto.
22. As ocorrências arqueológicas que vierem a ser reconhecidas no decurso das prospeções e do acompanhamento arqueológico da obra deverão, tanto quanto possível e em função do valor do seu valor patrimonial, ser conservadas *in situ*, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação atual, ou serem salvaguardadas pelo registo.

23. Os resultados obtidos nestes trabalhos arqueológicos poderão assim determinar a adoção de medidas de minimização específicas como o registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras.
24. Os achados móveis efetuados no decurso destas medidas deverão ser colocados em depósito credenciado pela DGPC.

Planos de monitorização

RUÍDO

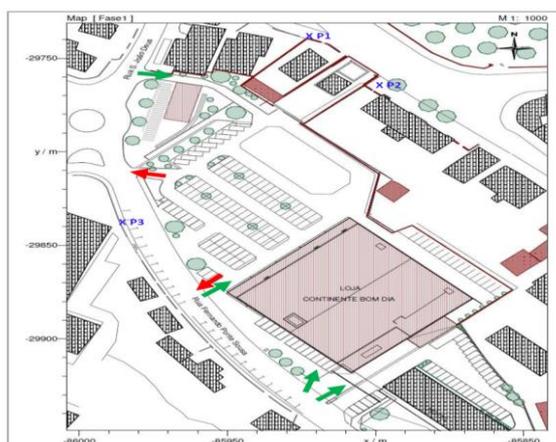
A fundamentação para a concretização do presente Plano de Monitorização tem por base a constatação dos acréscimos de níveis sonoros previstos para os recetores sensíveis mais próximos (habitação e escola com logradouros), por forma a validar os resultados das previsões e verificar a necessidade de eventuais medidas de minimização não consideradas na avaliação de impactes.

1. Objetivos da monitorização

Validar os dados das previsões e verificar a necessidade de medidas de minimização não consideradas no EIA.

2. Locais de amostragem

- i. Locais P1 e P2 considerados no EIA, conforme figura seguinte:



Localização dos pontos de amostragem de ruído (Fonte: EIA)

- ii. Logradouros da habitação, localizada a norte, e da escola, localizada a sul, ambos adjacentes à nova via.

3. Frequência mínima de amostragem

Uma campanha. A necessidade de mais campanhas será definida em função dos resultados da primeira monitorização.

4. Métodos de amostragem e critérios de avaliação do desempenho:

Os critérios legais aplicáveis às infraestruturas de transporte são os constantes do n.º 1 do artigo 19.º do RGR, tendo em atenção a classificação de zonas definida pela autarquia.

Deverá ser seguida a normalização, a legislação e as diretrizes aplicáveis, nomeadamente as seguintes diretrizes da Agência Portuguesa do Ambiente:

- i. "Guia prático para medições de ruído ambiente - no contexto do Regulamento Geral do Ruído tendo em conta a NP ISO 1996" (outubro de 2011); e

ii. “Notas técnicas para relatórios de monitorização de Ruído” (novembro de 2009).

5. Datas de entrega dos relatórios de medição

Os relatórios devem ser apresentados até 30 dias após a conclusão dos ensaios.

6. Avaliação dos resultados obtidos

Em caso de desconformidade dos níveis sonoros com os valores limite constantes do RGR, deverão ser propostas as medidas corretivas conducentes à sua mitigação, acompanhadas de relatório de previsão da sua eficácia.

Os resultados obtidos poderão ainda determinar a alteração dos locais de ensaio e da periodicidade da monitorização.

Entidade de verificação da DIA	Autoridade de AIA
---------------------------------------	-------------------

Validade da DIA	Nos termos do ponto 2 do artigo 23º do Decreto-Lei n.º Decreto-Lei n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro que altera e republica o Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro, a DIA caduca se, decorridos quatro anos a contar da presente data, o proponente não der início à execução do projeto excetuando-se os casos previstos no n.º 5 do mesmo artigo.
------------------------	--