

**Aplicabilidade do regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental
Decisão da Autoridade de AIA**

Identificação	
Designação do Projeto	Nova Ponte Rodoviária de Alvre
Tipologia de Projeto	Anexo II, ponto 10, alínea e) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual
Localização (freguesia e concelho)	Concelho de Paredes, Freguesia de Aguiar de Sousa
Afetação de áreas sensíveis (alínea a) do artigo 2.º do DL 151-B/2013)	Paisagem Protegida de Âmbito Regional Parque das Serras do Porto, classificada pelo Aviso n.º 2682/2017, de 15 de março, ao abrigo do disposto no Decreto-Lei n.º 142/2008, de 24 de julho que estabelece o regime jurídico da conservação da natureza e biodiversidade, e que a 25 de julho de 2019, foi integrada na Rede Nacional de Áreas Protegidas
Proponente	Câmara Municipal de Paredes
Entidade licenciadora	Câmara Municipal de Paredes
Autoridade de AIA	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.

Decisão	Projeto não suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente, pelo que se entende que não deve ser sujeito a procedimento de avaliação de impacte ambiental. Devem, no entanto, ser acauteladas as medidas constantes da presente decisão, devendo as mesmas ser incluídas na licença ou autorização a emitir pela entidade licenciadora ou competente para a autorização do projeto.
----------------	---

Data de emissão	14 de julho de 2025
------------------------	---------------------

Breve descrição do projeto
<p>O presente projeto prevê a construção de uma nova ponte rodoviária sobre o rio Sousa, estabelecendo a ligação entre a EN319-2, na rotunda de acesso à A41, situada na margem norte do rio, e a EM610 (Rua Central de Alvre), na localidade de Alvre, freguesia de Sobreira, concelho de Paredes.</p> <p>A nova ponte será implantada a jusante da atual travessia que liga a Alvre, com o objetivo de resolver os problemas de circulação automóvel decorrentes da estreiteza da ponte existente na EM610. Adicionalmente, a necessidade desta nova travessia justifica-se pelo galgamento da ponte atual durante períodos de elevada pluviosidade.</p> <p>Esta intervenção insere-se num processo estruturante de melhoria das condições de segurança, conforto e fluidez do tráfego rodoviário, contribuindo também para os objetivos estratégicos definidos para a zona sul</p>

do concelho. Enquadra-se ainda numa estratégia mais ampla de valorização da biodiversidade, contemplação da paisagem e promoção de pontos de interesse para estadia.

Foram definidos três eixos rodoviários, sendo o principal o Eixo 1, com uma extensão de 204,87 m, incluindo a ponte com 106 m entre encontros. A diretriz apresenta dois alinhamentos retos e duas curvas circulares simples, com raios de 35 m na ligação à M610 e 130 m na curva principal sobre a ponte, em conformidade com a Norma de Traçado para uma velocidade base de 50 km/h. O término localiza-se na rotunda da N319-2.

O Eixo 2 liga a EM610, a norte, à rua a sul, permitindo a futura ligação ao parque de campismo de Aguiar de Sousa. Tem uma extensão de 172,80 m, composta por vários alinhamentos retos e curvas circulares simples, com raios entre 30 m e 50 m.

O Eixo 3 corresponde ao reperfilamento da rua sul onde termina o Eixo 2, assegurando a sua integração geométrica com a via existente. Apresenta uma extensão de 42,97 m, composta por uma única curva circular simples com raio de 58,97 m.

Em perfil longitudinal, foram definidas rasantes com trainéis e concordâncias verticais côncavas e convexas. A cota mínima do Eixo 1 foi fixada acima da cota máxima de cheia (cerca de 72 m), sendo de 72,316 m ao km 0+042,27. A ponte, com 106 m de extensão entre encontros, localiza-se numa curva de raio 130 m, com um trainel constante de 3%. A inclinação máxima é de 7,43% na ligação à M610 e a mínima de 1,96% na ligação à rotunda da N319-2.

As características topográficas, as cotas da rasante, a extensão da obra para evitar a zona inundável, a ocupação atual da envolvente e exigências estéticas condicionaram o posicionamento dos eixos de apoio dos tabuleiros, o número de vãos e a forma da estrutura.

Face a estas condicionantes, o encontro E1 foi localizado ao km 0+081,50. A ponte desenvolve-se em quatro tramos com vãos de 22 m + 2x29 m + 26 m, totalizando 106 m entre eixos de encontros. Os encontros e pilares intermédios não interferem com o leito nem com as margens do curso de água.

O Eixo 2 apresenta uma rasante ascendente desde a M610 até à rua sul, com um trainel principal de 13% numa extensão de cerca de 80 m. Nos extremos, liga aos Eixos 1 e 3, com concordâncias verticais.

O Eixo 3 possui dois trainéis extremos ligados por uma concordância vertical côncava, com raio de 1476,88 m.

Quanto ao perfil transversal tipo, o Eixo 1 apresenta uma faixa de rodagem de 7 m (3,5 m por via), com bermas de 1,5 m de cada lado. Na ligação à M610, as vias afunilam para 3,0 m cada. Não existem passeios, exceto na ponte, onde se preveem passeios de serviço.

O Eixo 2 terá duas vias de 3,0 m cada, sem bermas, e um passeio do lado esquerdo com 1,5 m de largura.

O Eixo 3 terá apenas uma faixa de rodagem de 2,75 m, sem bermas nem passeios.

A pavimentação rodoviária será em betão betuminoso. O material do passeio do Eixo 2 será definido pela arquitetura paisagística e pelo dono da obra. Estima-se uma área pavimentada de 3441 m², passeios com 265 m² e lancis com 420 m de extensão (220 m correntes e 200 m de remate com talude).

O traçado da nova ponte abrange uma área de cerca de 3788 m². Prevê-se a desmatação de 1388 m², seguida da decapagem de 514 m³ de terra vegetal, dos quais 20% serão considerados impróprios e encaminhados para vazadouro. Os restantes 411 m³ serão reutilizados na modelação de taludes de aterro e escavação. Estima-se um volume total de aterro de 1796 m³. Os taludes, com inclinação de 2/3 (V/H), serão regularizados e revestidos com terra vegetal limpa. A área total dos taludes de aterro é de 427 m² e a de escavação de 65 m². A inclinação dos taludes será confirmada com o Estudo Geológico-Geotécnico.

O projeto inclui ainda a construção de um novo acesso ao futuro Parque de Campismo, atualmente em desenvolvimento, bem como a recuperação da ponte existente.

A construção da ponte e respetivos acessos não implica a eliminação de vias existentes.

Resumo do procedimento e fundamentação da decisão

Nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, foi solicitada pronúncia da APA, ao abrigo do artigo 3.º do referido diploma, sobre a aplicabilidade do regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) ao projeto em apreço.

O projeto corresponde à tipologia prevista no anexo II, ponto 10, alínea e) do referido diploma, a qual se reporta a “*Construção de estradas (...)*”, estando definido como limiar para sujeição obrigatória a procedimento de AIA uma extensão maior ou igual a 10 km de estrada.

Dado que o projeto não atinge o referido limiar, procedeu-se à sua análise com o objetivo de determinar se o mesmo era suscetível de provocar impactes significativos no ambiente, à luz do disposto no artigo 1.º, n.º 3, alínea b), subalínea ii) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação.

Para o efeito, o proponente submeteu documentação de acordo com o preconizado no anexo IV do referido diploma. Analisada a mesma, foi identificada a necessidade de informação adicional, a qual foi solicitada pela autoridade de AIA ao proponente e apresentada pelo mesmo.

Com base no conjunto de documentação apresentada, esta Agência procedeu à apreciação prévia do projeto, nos termos do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, consubstanciando o presente documento a decisão a emitir ao abrigo do n.º 6 do referido artigo.

Face ao tipo de intervenção prevista e às características da área atravessada, e para melhor suportar a sua pronúncia, esta Agência entendeu consultar, além dos seus serviços internos relevantes, diversas entidades com competências na área geográfica em causa, designadamente, a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDRN), o Instituto de Conservação da Natureza e Florestas (ICNF) e o Património Cultural, I.P. (PC).

Refira-se desde logo que, no desenvolvimento do projeto, foram estabelecidas diversas iniciativas de articulação entre o proponente e as entidades com responsabilidades específicas, como a CCDRN, a Entidade Regional da Reserva Agrícola Nacional (ERRAN), as Infraestruturas de Portugal I.P., entre outras. No decorrer da elaboração do projeto, foram avaliadas diversas alternativas, sendo a que agora é apresentada mereceu o parecer favorável das referidas entidades. Neste sentido, já não foram apresentadas alternativas de conceção no contexto do presente processo.

Da análise efetuada, destaca-se o facto da área de implantação da ponte se inserir na Paisagem Protegida de Âmbito Regional – Parque das Serras do Porto, área considerada sensível nos termos do regime jurídico de AIA.

De acordo com o Plano Diretor Municipal (PDM) de Paredes, o terreno em causa é classificado como solo rústico, qualificado como espaço agrícola de produção e subcategoria de espaço agrícola de produção. Apresenta áreas inundáveis e ameaçadas por cheias, na área do rio Sousa, com habitats de fauna e flora a preservar, e está incluído tanto na estrutura ecológica fundamental como na complementar. Encontra-se ainda inserido na Unidade Operativa de Planeamento e Gestão Estratégica (UOPG-EG07) – Parque das Serras do Porto.

A ponte está identificada como parte da rede rodoviária prevista na Planta de Ordenamento I – Classificação e Qualificação do Solo. Na Planta de Condicionantes, observam-se servidões e restrições de utilidade

pública, nomeadamente Reserva Ecológica Nacional (REN), Reserva Agrícola Nacional (RAN) e Paisagem Protegida.

A ocupação de áreas da REN ocorre nas tipologias Zonas Ameaçadas pelas Cheias (ZAC) e Áreas de Máxima Infiltração (AMI), sendo que os encontros da nova ponte se situam fora das zonas ZAC. Apesar das restrições previstas no artigo 20.º do Regime Jurídico da REN, considera-se que a intervenção não compromete significativamente as funções ecológicas das áreas ocupadas.

Não se prevê que a melhoria do acesso que constitui a nova ponte e o acesso ao parque de campismo, assim como este, possa condicionar o atual uso do solo, excetuando a área aproximada de 3787,84 m² ocupada pelo projeto.

Também não se perspetiva a ocorrência de impactes cumulativos ao nível do ordenamento do território, uma vez que o projeto assegura o cumprimento das estratégias do PDM de Paredes, ao efetivar a rede rodoviária prevista. Refira-se que a necessidade desta nova ligação decorre da insuficiência da atual ponte sobre a EM610, construída em leito de cheia e com largura inadequada para a passagem simultânea de dois veículos, tornando-se intransitável em períodos de cheia. A nova ponte permitirá a ligação entre a EM610 e a EN319, reduzindo distâncias e tempos de deslocação, aproveitando a proximidade à A41 e promovendo sinergias com a Paisagem Protegida. A população local poderá utilizar a nova ponte em situações de cheias, contrariamente ao que se tem verificado até agora, quando ocorrem cheias mais intensas.

Com a Ponte, a área é dotada de uma infraestrutura que garante boas acessibilidades, uma área que será objeto de requalificação tendo presente as características biofísicas da área envolvente, potenciando um espaço com capacidade para atrair novos investimentos com consequências positivas ao nível do emprego, da economia local e regional, a médio e longo prazo e não só durante a construção.

Na fase de exploração, os impactes do projeto ao nível do território e da socioeconomia são como tal positivos, permanentes e significativos a muito significativos.

Já na fase de construção, as ações necessárias à concretização da Ponte Rodoviária de Alvre, nomeadamente, a desmatção, desaterro, funcionamento e circulação de maquinaria pesada, a movimentação de terras, a pavimentação de arruamentos bem como o estaleiro implicam algum transtorno na área envolvente. Estas ações irão originar impactes como o aumento da compactação do solo e da impermeabilização, da emissão de ruído e da emissão de poeiras. Estes impactes, embora negativos, são maioritariamente temporários, pouco significativos e de abrangência local.

A escavação decorrerá parcialmente em rocha, sendo previsível um difícil desmonte, que será realizado com um ripper D9, a martelo pneumático e com eventual apoio de explosivos. Dependente da solução de desmonte podem ser necessárias medidas distintas de minimização dos impactes ao nível da qualidade do ar, do ambiente sonoro e das vibrações.

Assim, tendo em consideração as áreas ocupadas, as características do projeto e os instrumentos de gestão do território em vigor, conclui-se, que em termos de ordenamento do território, o impacte é positivo, permanente e significativo, não se prevendo impactes negativos.

Ao nível do uso do solo, esperam-se impactes negativos, temporários e pouco significativos na fase de construção. Na fase de exploração esperam-se impactes positivos permanentes e significativos, devido à melhoria dos acessos já referida.

Importa também considerar os potenciais impactes ao nível dos recursos hídricos. A ponte situa-se a uma altura máxima da ordem dos 11 metros acima do nível médio das águas do rio Sousa, cerca de 6 m acima da cota média da ponte existente.

Para a execução das fundações dos pilares próximos do rio, prevê-se a necessidade de recurso a enscadeiras, face ao nível freático registado.

A ponte é dotada dos equipamentos normalmente considerados, tais como drenagem de águas pluviais, guarda-corpos, perfis de segurança, juntas de dilatação, aparelhos de apoio, etc. Os passeios serão rematados no interior por lancis de betão armado. Sobre a parte superior dos lancis, são dispostos os guarda-corpos e as guardas de segurança.

No “Volume II – Drenagem – Memória Descritiva e Justificativa” é referido que a ponte existente está construída em zona de cheia e possui um perfil transversal com largura insuficiente para o cruzamento de dois veículos. O projeto será efetivamente uma mais-valia para a população, permitindo que seja feita a passagem de dois veículos, em simultâneo, em sentidos opostos e uma vez que se pretende elevar a altura da mesma, prevenindo a inundação da mesma e consequentemente o seu corte.

Considera-se que a obra de arte não irá prejudicar a zona inundável do Rio Sousa, nem colocar em causa as condições de funcionalidade da corrente daquele curso de águas públicas. As referidas intervenções não prejudicam e/ou impedem o exercício de servidão marginal, a que se refere o artigo 21.º da Lei n.º 54/2005, de 15 de novembro (Lei da Água). Entende-se, pois, que a execução do projeto não deverá colocar em causa a integridade biofísica/hidromorfológica do leito e margens, de 10 metros de largura, e da zona inundável do troço do Rio Sousa em questão.

Nas fases de construção e exploração, prevê-se que os impactes no domínio hídrico (leito e margens, de 10 metros de largura, do referido curso de águas públicas) e no leito de cheia centenária do Rio Sousa sejam pouco significativos e minimizáveis através do cumprimento/implementação das condições/medidas de expressas. Sem prejuízo, prevê-se que as ações para concretização deste projeto suscitem, entre outros, a redução da área de recarga por impermeabilização das vias de acesso e das construções a efetivar futuramente, bem como a alteração da drenagem, ainda que de fora localizada.

De referir ainda os potenciais impactes do projeto sobre o património cultural. A documentação apresentada tinha importantes lacunas a este nível, não sendo feita a caracterização da situação de referência deste fator ambiental, nem a avaliação de impactes e eventuais propostas de medidas de minimização.

Além da ausência de pesquisa documental da área de projeto salienta-se igualmente a ausência de prospeção arqueológica, o que constitui uma importante lacuna de conhecimento. Verifica-se igualmente a ausência de informação geográfica do projeto em formato vetorial, nomeadamente em formato *shapefile*, que permita a verificação da área de projeto nas bases de dados de património classificado e em vias de classificação e na base de dados de sítios arqueológicos.

O projeto é passível de gerar impactes negativos, diretos e indiretos, sobre ocorrências de interesse patrimonial, na fase de preparação do terreno, envolvendo a desmatagem e remoção da camada vegetal, bem como revolvimentos no solo e no subsolo. No entanto, os elementos apresentados pelo proponente relativos à descrição do ambiente afetado, são insuficientes no que concerne a este fator ambiental (património arqueológico, arquitetónico e etnográfico), carecendo a boa avaliação do projeto do desenvolvimento de trabalhos de caracterização.

Neste sentido, considera-se que devem ser desenvolvidos trabalhos arqueológicos, tanto de pesquisa documental como de prospeção arqueológica sistemática, que permitam caracterizar devidamente as áreas de incidência de projeto. Mediante os resultados destes trabalhos pode ser necessário proceder a eventuais ajustes ao projeto. Estes trabalhos devem ser desenvolvidos em fase prévia a qualquer intervenção no terreno, devendo as medidas de minimização integrar um Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra.

Perante a possibilidade de ocorrência de impactes sobre eventuais vestígios arqueológicos considera-se ser necessária a adoção de medidas específicas para a fase prévia e a fase de construção, bem como a fase de exploração, de modo a garantir a salvaguarda de património arqueológico que não tenha sido detetado.

Face ao exposto, tendo em consideração a análise desenvolvida e dadas as características do projeto e do local onde se desenvolve, considera-se que o mesmo não é suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente, desde que implementadas as medidas enunciadas na documentação apresentada pelo proponente bem como as medidas a seguir elencadas.

No entanto, tendo em conta que o projeto se desenvolve em área inserida na “Paisagem Protegida Regional Parque das Serras do Porto”, classificada pelo Aviso n.º 2682/2017, de 15 de março, ao abrigo do disposto no Decreto-Lei n.º 142/2008, de 24 de julho que estabelece o regime jurídico da conservação da natureza e biodiversidade, e que a 25 de julho de 2019, foi integrada na Rede Nacional de Áreas Protegidas, recomenda-se a consulta ao Instituto de Conservação da Natureza e Florestas (ICNF), uma vez que aqu ele instituto não de pronunciou no âmbito do presente procedimento.

Assim, entende-se não ser aplicável ao projeto o disposto no artigo 1.º, n.º 3, alínea b), subalínea iii) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, na sua atual redação.

Condições para licenciamento ou autorização do projeto

Medidas para o projeto

1. Afastar os pilares da nova ponte o máximo possível do limite do leito/crista do talude marginal do Rio Sousa, preferencialmente até 5,00 metros daquele limite, assegurando a estabilidade/integridade biofísica do leito e margens do rio e não pondo em causa o livre e exercício da servidão marginal associada aos recursos hídricos, em cumprimento do disposto na Lei n.º 54/2005).

Medidas prévias ao início da fase de construção

2. Apresentar um PATA (pedido de autorização para a realização de trabalhos arqueológicos), nos termos estipulados no Decreto-Lei n.º 164/2014 de 4 de novembro, que publica o Regulamento de Trabalhos Arqueológicos, autorizado pela tutela para a execução da caracterização da situação de referência, a realizar nos termos da Circular “Termos de Referência para o Património Arqueológico no Fator Ambiental Património Cultural em Avaliação de Impacte Ambiental”, publicada pela DGPC em 29 de março de 2023. Instalar o estaleiro fora de qualquer área da REN.
3. Efetuar a prospeção arqueológica sistemática das zonas de estaleiro, manchas de empréstimo e depósito de terras, serventias e caminhos de acesso à obra caso as mesmas se encontrem fora das áreas prospetadas na fase anterior, e de todas as áreas de incidência do projeto que apresentavam reduzida visibilidade, de forma a colmatar as lacunas de conhecimento. Os resultados obtidos no decurso desta prospeção poderão determinar a adoção de medidas de minimização complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras).
4. Incluir Figura de Localização do Projeto e das ocorrências de interesse cultural sobre extrato da Carta Militar de Portugal, no Caderno de Encargos da Obra, com efeito de interdição de afetação, demolição, remoção ou atravessamento das mesmas, de modo a garantir a sua salvaguarda. Este condicionamento deverá aplicar-se às fases subsequentes.

Medidas para a fase de construção

5. Não descarregar os efluentes do tipo doméstico nas linhas de água sem prévio tratamento.
6. Não armazenar os resíduos de construção e demolições em áreas da REN e remover esses mesmo resíduos para locais licenciados para o efeito.
7. Localizar os locais de empréstimo de solos e de deposição de sobrantes fora de áreas da REN.

8. Realizar as ações de limpeza e recuperação da ponte existente de modo a não se reduzir a secção de vazão do rio, nem resultar situação que prejudique a servidão marginal associada aos recursos hídricos (artigo 21.º da Lei n. 54/2005), não sendo permitidas alterações topográficas do leito e das margens do rio, nomeadamente a deposição de materiais.
9. Limpar o leito e margens tendo em conta a conservação e manutenção do canal hidráulico do rio existente, não pondo em causa a integridade biofísica/hidromorfológica e vegetações ripícola, com manutenção e reforço a vegetação autóctone ribeirinha em presença.
10. Realizar obras de reforço e estabilização dos terrenos marginais e a plantação de vegetação arbórea e arbustiva característica da galeria ripícola, caso necessário, apenas numa faixa marginal mínima de 5,00 metros do limite do leito/crista do talude marginal do Rio Sousa.
11. Avisar a equipa de acompanhamento arqueológico acerca do início dos trabalhos, com uma antecedência mínima de 8 dias, de modo a garantir o cumprimento destas disposições.
12. Garantir o acompanhamento arqueológico integral, permanente e presencial, de todas as operações que impliquem movimentação dos solos – incluindo a abertura de valas para instalação de cabos elétricos (desmatações, remoção e revolvimento do solo, decapagens superficiais, preparação e regularização do terreno, escavações no solo e subsolo, terraplenagens, depósitos e empréstimos de inertes) quer estas sejam feitas em fase de construção, quer nas fases preparatórias, como a instalação de estaleiros, abertura/alargamento de acessos e áreas a afetar pelos trabalhos de construção e, mesmo, na fase final, durante as operações de desmonte de pargas e de recuperação paisagística.
13. Contar na equipa com arqueólogo com valência, experiência e a credenciação necessária para assumir a direção dos trabalhos arqueológicos no domínio da arqueologia náutica e subaquática, caso estejam previstas ações em meio misto terrestre e fluvial.
14. Acompanhar de forma continuada e efetiva, pelo que se houver mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo terá de se garantir o acompanhamento de todas as frentes.
15. Efetuar, após a desmatção, a prospeção arqueológica sistemática das áreas de incidência direta de todas as componentes de obra. As ocorrências arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra devem, tanto quanto possível, e em função do valor do seu valor patrimonial, ser conservadas *in situ* (mesmo que de forma passiva), no caso de estruturas, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação atual ou salvaguardadas pelo registo.
16. Determinar, se necessária, a adoção de medidas de minimização específicas/complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras), de acordo com os resultados obtidos no decurso do acompanhamento arqueológico, as quais serão apresentadas à tutela do Património Cultural e, só após a sua aprovação, é que serão implementadas.
17. Conservar *in situ* as estruturas arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra, em função do seu valor patrimonial, de acordo com parecer prévio da Tutela, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação para o futuro.
18. Colocar os achados móveis em depósito credenciado pelo organismo de Tutela do Património Cultural.
19. Atualizar a planta de condicionamentos, sempre que se venham a identificar ocorrências patrimoniais que justifiquem a sua salvaguarda.
20. Recorrer a terras de empréstimo para a execução das obras, caso haja necessidade de levar a depósito terras sobrantes, ou se venha a revelar necessário, sendo que estes deverão ser efetuados em locais legalmente autorizados. A seleção dessas zonas de depósito e de empréstimo deve excluir as Zonas de proteção do património.

21. Garantir a limpeza regular dos acessos e da área afeta à obra, de forma a evitar a acumulação e ressuspensão de poeiras, quer por ação do vento, quer por ação da circulação de veículos e de equipamentos de obra.
22. Escolher os percursos mais adequados para proceder ao transporte de equipamentos e materiais de/para o estaleiro, das terras de empréstimo e/ou materiais excedentários a levar para destino adequado, minimizando a passagem no interior dos aglomerados populacionais e junto a recetores sensíveis.
23. Adotar velocidades moderadas, de forma a minimizar a emissão de poeiras.
24. Assegurar o transporte de materiais de natureza pulverulenta ou do tipo particulado em veículos adequados, com a carga coberta, de forma a impedir a dispersão de poeiras.
25. Proceder à manutenção e revisão periódica de todas as máquinas e veículos afetos à obra, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar a minimização das emissões gasosas.
26. Proceder à aspersão regular e controlada de água, sobretudo durante os períodos secos e ventosos, nas zonas de trabalhos e nos acessos utilizados pelos diversos veículos, onde poderá ocorrer a produção, acumulação e ressuspensão de poeiras.
27. Evitar obrigatoriamente a afetação da via pública, pela saída de veículos para a via pública por arrastamento de terras e lamas pelos rodados dos veículos.

Medidas para a fase de exploração

28. Fornecer aos empreiteiros e subempreiteiros, sempre que se desenvolvam ações de manutenção ou outros trabalhos, a Carta de Condicionantes atualizada.
29. Efetuar o acompanhamento arqueológico sempre que ocorram trabalhos de manutenção que envolvam alterações que obriguem a revolvimentos do subsolo, circulação de maquinaria e pessoal afeto, nomeadamente em áreas anteriormente não afetadas pela construção das infraestruturas (e que não foram alvo de intervenção).
30. Comunicar à tutela do Património Cultural o (eventual) aparecimento de vestígios arqueológicos, de modo imediato, no sentido de serem acionados os mecanismos de avaliação do seu interesse cultural. Esta comunicação é da responsabilidade do dono de obra.