

Câmara Municipal de Santo Tirso
Praça 25 de Abril
4780-373 - SANTO TIRSO

S/ referência

Data

N/ referência

Data

S026071-202604-DAIA.DAP
DAIA.DAPP.00036.2026

Assunto: Projeto: Construção de acesso rodoviário, pedonal e ciclável - Ligação à Estação Ferroviária de Lordelo (EnqAIA1921)
Verificação da aplicabilidade do regime jurídico de AIA

Na sequência do pedido remetido a esta Agência para emissão de pronúncia sobre a aplicabilidade do regime jurídico de avaliação de impacte ambiental (AIA) ao projeto em apreço, procedeu-se à análise da documentação disponibilizada.

Neste sentido, e ao abrigo do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, esta Agência emite parecer nos termos em anexo.

Importa referir que as imagens do *Google Earth*, datadas de agosto de 2025, parecem indiciar o início de intervenções associadas ao projeto. Neste contexto, recorda-se que a avaliação de impacte ambiental constitui um instrumento prévio e vinculativo do licenciamento ou autorização dos projetos a ela sujeitos. Assim, e nos termos do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, a apreciação prévia prevista no artigo 3.º deve ser desencadeada pelo proponente previamente ao licenciamento ou autorização e, por maioria de razão, antes do início de qualquer intervenção destinada à concretização do projeto.

Nesse sentido, solicita-se a V. Ex.^a a que, em processos futuros e sem exceção, garanta a verificação da aplicabilidade do regime jurídico da AIA antes da prática de qualquer ato de licenciamento ou de autorização e, necessariamente, antes do início de qualquer intervenção relativa à concretização de projetos potencialmente abrangidos pelo quadro legal acima referido.

Esta Agência reitera a sua disponibilidade para prestar os esclarecimentos que se revelem necessários para contribuir para uma correta e atempada instrução dos procedimentos necessários ao abrigo do regime jurídico de AIA.

Com os melhores cumprimentos,

A Diretora do Departamento de Avaliação Ambiental da APA, I.P.,



Maria do Carmo Figueira

(No uso das competências delegadas pelo n.º 1 do Despacho n.º 1042/2025, publicado no Diário da República, 2.ª série n.º 16, de 23 de janeiro)

Anexos: o mencionado

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

Identificação	
Designação do Projeto	Construção de acesso rodoviário, pedonal e ciclável - Ligação à Estação Ferroviária de Lordelo
Tipologia de Projeto	Anexo II, n.º 10, alínea e) do Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação
Localização (freguesia e concelho)	Concelho de Santo Tirso, freguesia de Vila Nova do Campo Concelho de Guimarães, freguesia de Lordelo
Afetação de áreas sensíveis (alínea a) do artigo 2.º do DL 151-B/2013)	Não são afetadas áreas sensíveis definidas nos termos do disposto na alínea a) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro
Proponente	Câmara Municipal de Santo Tirso
Entidade licenciadora	Câmara Municipal de Santo Tirso
Autoridade de AIA	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.

Parecer	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 propostas na documentação apresentada pelo proponente, bem como as constantes do presente parecer, devendo as mesmas ser incluídas na licença ou autorização a emitir pela entidade licenciadora ou competente para a autorização do projeto.
----------------	--

Data de emissão	29 de abril de 2026
------------------------	---------------------

Breve descrição do projeto
<p>O projeto consiste na construção de um novo acesso sobre o Rio Vizela, com o objetivo de ligar a freguesia de Vila Nova do Campo, em Santo Tirso, à Estação Ferroviária de Lordelo, entre a Via Intermunicipal, em Santo Tirso, e a Rua da Ponte, em Guimarães.</p> <p>O novo acesso à Estação Ferroviária de Lordelo terá uma extensão total de cerca de 500 m e uma largura livre de 9 m de faixa de rodagem. A área de intervenção, na Via Intermunicipal (VIM), onde se propõe articular o novo acesso, consiste num entroncamento com a EM 644, bastante movimentado e com bastante sinistralidade. A integração do acesso na freguesia de Lordelo, far-se-á numa rotunda existente.</p> <p>O projeto inclui: passeios e travessias elevadas e uma ciclovia com dois sentidos, prevendo-se que as zonas de atravessamento das vias de circulação automóvel sejam elevadas em conjunto com as passadeiras</p>

pedonais, com vista a reforçar a prioridade pedonal e ciclável, uma obra de arte a construir sobre o rio Vizela com 35,5 m entre eixos de encontros e 15,80 m de largura e infraestruturas de drenagem de águas pluviais, ITUR, iluminação pública e sinalética vertical e horizontal, estendendo-se estes elementos a toda a zona de intervenção. Preconiza ainda arranjos paisagísticos.

Relativamente à nova ponte, preconiza uma solução de fundações indiretas constituída por estacas de $\varnothing 1000$ com um comprimento de 10 m. O sistema de fundações desenvolve-se sob os maciços de encontros previstos. Os encontros serão executados em betão armado e realizados *in situ*. A plataforma de acesso para a construção da obra de arte será em aterro.

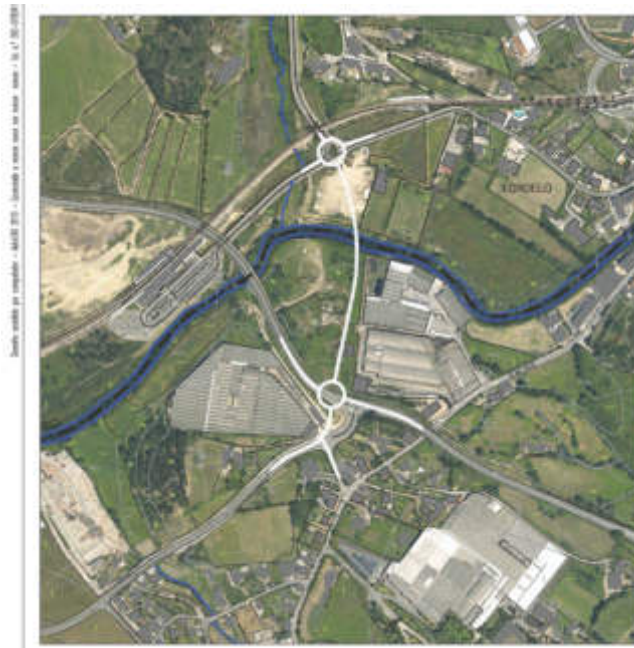


Figura 1 – Planta de localização da intervenção

Foram identificadas as tipologias de REN afetadas pelo projeto. No Município de Guimarães: 192,59 m² de leitos dos cursos de água, 196,08 m² de zonas ameaçadas pelas cheias e 2517,78 m² de áreas de infiltração máxima. No Município de Santo Tirso serão afetados 147,96 m² de leitos dos cursos de água e 2103,30 m² de áreas de máxima infiltração. Relativamente à superfície da REN a impermeabilizar, no Município de Guimarães está prevista a impermeabilização de 1514,29 m² de áreas de infiltração máxima, enquanto no Município de Santo Tirso serão impermeabilizados 1011,54 m² da mesma tipologia.

O volume de terras envolvido na movimentação do terreno corresponde, no Município de Guimarães, a 6410 m³ de aterro e 1066 m³ de escavação, ambos em áreas de infiltração máxima. No Município de Santo Tirso correspondem a 5231 m³ de aterro e 503 m³ de escavação, também em áreas de infiltração máxima.

Na área de intervenção está prevista a execução de redes de drenagem de águas pluviais, ITUR e redes de iluminação pública. A sinalização vertical e horizontal será aplicada conforme previsto no projeto de sinalização.

O projeto será desenvolvido em duas fases.



Figura 2 – Planta Geral de Implantação do Projeto (Fase 1 + Fase 2)

Foram identificadas zonas a arborizar com espécies arbóreas e arbustivas, estando previstas para estes os espaços verdes/ajardinados espécies bem-adaptadas às condições edafo-climáticas locais, com vista à redução dos encargos com a manutenção do espaço exterior.

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 iii) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação.

Para o efeito, o proponente submeteu o documento “Anexo IV – Elementos a fornecer pelo proponente”, tendo ainda sido solicitada informação adicional de forma a permitir uma adequada perceção do projeto e dos respetivos impactes.

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, a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento do Norte (CCDRN) e o Património Cultural, I.P. (PC).

Na análise efetuada foi verificada a incidência do projeto nas várias plantas dos Planos Diretores Municipais (PDM) de Santo Tirso e de Guimarães, apesar dos elementos disponibilizados pelo proponente não fazerem qualquer tipo de análise ao ordenamento do território, designadamente à conformidade do projeto com os Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) em vigor, nem ao uso do solo.

Atentos à Planta de Ordenamento do PDM de Santo Tirso, o desenvolvimento deste projeto incidirá, maioritariamente, em “Espaço Industrial + Estrutura Ecológica” e Espaço Agrícola + Estrutura Ecológica”, ocupando, ainda, uma área menor de “Espaço Habitacional Tipo III + Estrutura Ecológica”.

Na Planta de Condicionantes – Riscos do PDM, identifica-se a afetação de Áreas Inundáveis – Limite de cheia com período de retorno de 100 anos (n.º 7 do artigo 40.º da Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro).

No que se refere à área de intervenção no concelho de Guimarães, vigora o PDM de Guimarães, destacando-se as seguintes condicionantes “Recursos Hídricos - Domínio Hídrico: Leitões e margens dos cursos de água e Zonas Inundáveis”, “Recursos Ecológicos: Reserva Ecológica Nacional (REN)”, “Recursos Agrícolas e Florestais: Reserva Agrícola Nacional (RAN)”. Quanto à Planta de Ordenamento do PDM de Guimarães, o projeto incidirá em “Solo Rural – Espaços Agrícolas” e “Estrutura Ecológica Municipal – nível I”.

No que se refere à ocupação de áreas da Reserva Ecológica Nacional (REN), verifica-se a afetação de solos classificados como REN, nas tipologias “Leitões dos Cursos de Água”, “Zonas Ameaçadas pelas Cheias” e “Áreas de Infiltração Máxima”, podendo o projeto ser viabilizado mediante o reconhecimento de relevante interesse público (RRIP) para utilização de solo REN, ao abrigo do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, a sua atual redação.

Refira-se que a Câmara Municipal de Santo Tirso já submeteu junto da CCDRN o processo de Reconhecimento de Relevante Interesse Público, o qual se encontra em fase de conclusão.

Analisado o projeto, destaca-se o atravessamento do rio Vizela, o qual será efetuado através de uma ponte a construir, constituída por um tabuleiro assente em dois encontros em aterro, implantados nas respetivas margens, mas em área identificada como inundável.

É de referir que os elementos remetidos pelo proponente não fazem qualquer referência aos impactos provocados pela colocação de aterro em zona inundável e muito menos contemplam qualquer medida de minimização associada a essa afetação.

Neste contexto, considera-se que o projeto não poderá contemplar a execução da via em aterro na zona inundável, devendo ser adotada uma solução de viaduto na área inundável, ou, em alternativa, ser devidamente demonstrado que a solução a adotar não agrava as condições de escoamento e espraio dos caudais de cheia.

Importa também ter em conta que o troço correspondente à ligação entre a rotunda norte do projeto e o rio Vizela se encontra inserido em área classificada como Reserva Agrícola Nacional (RAN). A documentação apresentada não quantifica a ocupação de uso do solo por culturas agrícolas, pelo que não existe informação sobre as áreas de culturas afetadas pelo projeto. Também não é quantificado o impacto sobre áreas integradas na RAN e a inexistência de informação georreferenciada não possibilita a verificação, delimitação e validação de áreas eventualmente abrangidas por esta condicionante. A documentação apresentada apenas refere que a ocupação de solo agrícola não prejudicará a atividade agrícola do terreno, nem a livre circulação das águas.

A interferência com solos agrícolas e solos integrados na RAN terá então um impacto negativo não quantificado, face à inexistência de informação que permita a verificação das áreas afetadas.

Contudo, importa salientar que o regime jurídico da RAN, definido pelo Decreto-Lei n.º 73/2009, de 31 de março, determina, no n.º 1 do seu artigo 20.º, que nas áreas da RAN só podem ser desenvolvidas atividades agrícolas, constituindo-se as mesmas como áreas *non aedificandi*, numa ótica de uso sustentado e de gestão eficaz do espaço rural. O artigo 22.º do mesmo diploma exceciona desta norma um conjunto de utilizações para outros fins, entre os quais se encontram as obras de construção, requalificação ou beneficiação de infraestruturas públicas rodoviárias, como é o presente caso.

Sem prejuízo, atendendo ao imposto pelo n.º 1 do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 73/2009, de 31 de março, as utilizações não agrícolas carecem de pedido de parecer prévio vinculativo da Entidade Regional da Reserva Agrícola Nacional do Norte (ERRAN-N).

Os impactos expectáveis sobre os solos ocorrem essencialmente durante a fase de construção pelas atividades/ações da instalação do estaleiro, limpeza do terreno, escavação e movimento de terras na área de implantação das infraestruturas, podendo ocorrer processos de erosão e compactação dos

solos/alterações da drenagem natural. Na fase de exploração do projeto, o principal impacto diz respeito à presença de novas áreas impermeabilizadas e a possibilidade de ocorrência de contaminação accidental dos solos, nomeadamente, decorrente da circulação rodoviária. No entanto, consideram-se estes impactos de magnitude reduzida e pouco significativos, podem ser minimizáveis.

A zona de desenvolvimento do projeto, corresponde a um território de uso misto. Não estão identificados recetores sensíveis próximos da ponte, apesar de se perceber que existem armazéns ou áreas industriais na envolvente. Não foi realizada qualquer avaliação da qualidade do ar para caracterização da qualidade do ar na situação de referência, não tendo sido identificados, os impactos gerados pela emissão de poluentes atmosféricos.

A estrutura da ponte será executada com recurso a elementos estruturais pré-fabricados. A execução das fundações será realizada em obra. Deste modo, entende-se previsível existirem impactos na qualidade do ar relacionados com a execução das fundações, que poderão originar poeiras. Também são esperados impactos relacionados com a utilização de máquinas /equipamentos, assim como a circulação de veículos utilizados na obra, que irão gerar poluentes como partículas em suspensão (PM₁₀), gases de combustão provenientes dos veículos, nomeadamente o monóxido de carbono (CO), óxidos de azoto (NO_x), dióxido de enxofre (SO₂), entre outros.

Preveem-se impactos ao nível da qualidade do ar e do ambiente sonoro, associados às perturbações relacionadas com as atividades na fase de obra, mas também com o acréscimo de tráfego rodoviário resultante da utilização da nova via na fase de exploração. No entanto, face ao reduzido número de recetores sensíveis na envolvente próxima, consideram-se estes impactos pouco significativos e minimizáveis.

Por outro lado, durante a fase de exploração da infraestruturas, importa salientar os impactos positivos associados quer à utilização da ciclovias, promovendo meios de transporte mais sustentáveis e diminuindo a emissão de gases de efeito estufa, quer à melhoria das acessibilidades, com maior fluidez de trânsito.

Refira-se ainda que, embora a documentação apresentada não inclua a caracterização da situação de referência, nem a avaliação de impactos ao nível do património cultural, da consulta do Atlas do Património Classificado e em Vias de Classificação e SIG associado, verifica-se que a área de incidência do projeto não se localiza em área abrangida por imóveis classificados ou em vias de classificação e respetivas áreas de proteção. Ainda da consulta do Sistema de Informação Endovélico e SIG associado, também não se registam sítios arqueológicos na área de incidência do projeto, encontrando-se o arqueossítio mais próximo a cerca de 772 m (São Martinho do Campo – Inscrição /Romano (CNS:2823), localizada na freguesia de Vila Nova do Campo, concelho de Santo Tirso).

Assim, não se perspetiva que o projeto induza impactos significativos sobre o património cultura, seja na fase de construção, seja na fase de exploração. Todavia, no que concerne ao potencial arqueológico e dado que o projeto se localiza em território com sensibilidade, cuja ocupação humana remonta à Proto-história e à Época Romana e Medieval, as ações previstas para fase de obra podem ser passíveis de gerar impactos negativos, diretos e indiretos, sobre elementos de interesse patrimonial inéditos, que possam estar ocultos pela vegetação ou pelo subsolo. Estes impactos podem ocorrer na fase de preparação do terreno, envolvendo a desmatagem e remoção da camada vegetal, assim como revolvimentos no solo e no subsolo.

Salienta-se que, dada a natureza dos vestígios arqueológicos, nem sempre são de fácil deteção, pelo que a área de projeto deve ser objeto de trabalhos de caracterização (prospeção) e de avaliação prévia, de modo a garantir a salvaguarda do património cultural, nomeadamente de vestígios arqueológicos incógnitos.

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 impactos negativos significativos no ambiente, desde que implementadas as medidas enunciadas na documentação apresentada pelo proponente, bem como as medidas a seguir elencadas.

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, pelo que o mesmo não carece de ser sujeito a procedimento de AIA.

Condições para licenciamento ou autorização do projeto

Previamente ao licenciamento ou autorização do projeto

1. No atravessamento do rio Vizela, adotar uma solução de viaduto na área inundável em detrimento da execução da via em aterro. Em alternativa, terá de ser apresentada à autoridade de AIA documentação que demonstre que a solução a adotar não agrava as condições de escoamento e espraiamento dos caudais de cheia.

Previamente ao início da execução da obra

2. Apresentar um Pedido de Autorização para a Realização de Trabalhos Arqueológicos (PATA), 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 de trabalhos de prospeção e acompanhamento arqueológico da obra.
3. Efetuar a prospeção arqueológica sistemática das áreas de implantação das componentes do projeto. 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 a Carta de Localização do Projeto e das ocorrências de interesse cultural (caso aplicável) 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.
5. Realizar ações de formação e de sensibilização ambiental para os trabalhadores e encarregados envolvidos na execução das obras, relativamente às ações suscetíveis de causar impactes ambientais e às medidas de minimização a implementar, designadamente normas e cuidados a ter no decurso dos trabalhos. Neste contexto, deve também ser apresentado o PAAO.

Estas ações devem ser realizadas sempre que há entrada de novos funcionários e/ou subempreiteiros na obra, nomeadamente desde a fase prévia até ao final da empreitada, incluindo nas ações de requalificação ambiental / paisagística das zonas intervencionadas.

Fase de execução da obra

6. Implementar um Plano Ambiental de Acompanhamento de Obra (PAAO).
7. Informar a equipa de acompanhamento arqueológico com uma antecedência não inferior a oito dias, de quaisquer trabalhos que impliquem impactes no solo e no subsolo (incluindo na fase de desmatação), de modo a garantir o cumprimento destas disposições.
8. Garantir o acompanhamento arqueológico integral, permanente e presencial, de todas as operações que impliquem movimentação dos solos (desmatações, remoção e revolvimento do solo, decapagens superficiais, preparação e regularização do terreno, escavações no solo e subsolo, terraplenagens, depósitos e empréstimos de terras) quer estas sejam feitas em fase de construção, quer nas fases preparatórias, como a instalação de estaleiros, e áreas a afetar pelos trabalhos de construção e, mesmo, na fase final, durante as operações de desmonte de pargas e de recuperação paisagística. 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.
9. Garantir que, no âmbito do acompanhamento arqueológico das ações previstas realizar, relativas à nova ponte sobre o rio Vizela, sejam acauteladas as questões relacionadas com a arqueologia fluvial e

com a geoarqueologia do local e do rio, nomeadamente com uma sistematização da informação que, por um lado, se encontre em meios húmidos associada ao rio e aos terraços, e, por outro, que possa haver nas sondagens geológicas já realizadas e durante a construção das fundações da obra de arte.

10. Efetuar a prospeção arqueológica sistemática das áreas de incidência do projeto no solo livre de vegetação após a desmatação. Caso venham a ser detetados vestígios arqueológicos inéditos, a obra deverá ser suspensa de imediato no local e o achado ser comunicado à tutela do património arqueológico para esta que defina as adequadas medidas de minimização a aplicar. Os resultados obtidos no decurso da prospeção poderão determinar a adoção de medidas de minimização complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras).
11. Determinar que os resultados obtidos no decurso do acompanhamento arqueológico poderão implicar a adoção de medidas de minimização específicas/complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras), as quais serão apresentadas à tutela do Património Cultural e, só após a sua aprovação, ser implementadas.
12. Conservar *in situ*, em função do seu valor patrimonial, as estruturas arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra, de acordo com parecer prévio da Tutela, assegurando que não se degrade o seu estado de conservação para o futuro. Sempre que se venham a identificar ocorrências patrimoniais que justifiquem a sua salvaguarda, a planta de condicionamentos deverá ser atualizada.
13. Colocar os achados móveis em depósito credenciado pelo organismo de Tutela do Património Cultural.
14. Garantir que, caso se verifique a necessidade de levar a depósito terras sobrantes, ou se venha a revelar necessário recorrer a terras de empréstimo para a execução das obras, estes sejam efetuados em locais legalmente autorizados. A seleção dessas zonas de depósito e de empréstimo deve excluir as zonas de proteção do património.
15. Reaproveitar os solos de aptidão agrícola para ocupações de solo compatíveis com a sua aptidão na movimentação de terras.
16. Evitar qualquer tipo de intervenção nas áreas de Reserva Agrícola Nacional, que conduza à alteração da sua qualidade ou perda de aptidão agrícola.
17. Garantir que os trabalhos em causa não diminuam ou inutilizem o potencial agrícola das áreas agrícolas.
18. Limitar as ações pontuais de desmatação, limpeza e decapagem dos solos, às zonas estritamente indispensáveis para a execução da obra.
19. Garantir que, durante o armazenamento temporário de terras, seja efetuada a sua proteção com coberturas impermeáveis. As pilhas de terras devem ter uma altura que garanta a sua estabilidade.
20. Assegurar o correto cumprimento das normas de segurança e sinalização de obras na via pública, tendo em consideração a segurança e a minimização das perturbações na atividade das populações.
21. Assegurar que os caminhos ou acessos nas imediações da área do projeto não fiquem obstruídos ou em más condições, possibilitando a sua normal utilização por parte da população local.
22. 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.
23. Adotar velocidades moderadas, de forma a minimizar a emissão de poeiras, sempre que existir travessia de zonas habitadas.
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 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.
26. Garantir que a saída de veículos das zonas de estaleiros e das frentes de obra para a via pública seja obrigatoriamente ser feita de forma a evitar a sua afetação por arrastamento de terras e lamas pelos rodados dos veículos.
27. Proceder à limpeza regular da via pública sempre que foram vertidos materiais de construção ou materiais residuais da obra.
28. Entregar, à tutela do Património, o relatório com os resultados finais, no prazo máximo de um ano a partir da data da conclusão dos trabalhos arqueológicos, de acordo com Regulamento de Trabalhos Arqueológicos (RTA).

Fase de exploração

29. Adotar, nas ações de manutenção das infraestruturas do projeto, as medidas previstas para a fase prévia à execução da obra e para a fase de execução da obra que se afigurem aplicáveis à ação em causa, ao local em que se desenvolve e aos impactes gerados.
30. Fornecer aos empreiteiros e subempreiteiros, sempre que se desenvolvam ações de manutenção ou outros trabalhos, a Carta de Condicionantes atualizada com a implantação de todos os elementos patrimoniais identificados até à data.
31. 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).