SPA 327/330 – Município de Jardinópolis (DR.08 – Ribeirão Preto)

Avaliação Ambiental e Social do Projeto – Rodovia Dr. Arthur Costacurta

SPA 327/330 – Trecho km 0+000 ao km 5+300

Características do Projeto

O trecho rodoviário da SPA 327/330 possui 5,30 quilômetros de extensão interliga a SP 330 ao município de Jardinópolis, o qual se localiza na Divisão Regional DR.08 – Ribeirão Preto. A rodovia está inserida nos limites do município de Jardinópolis em área urbanizada e semi-urbanizada e com cultura predominante de cana-de-açúcar.

<table>
<tr><td>
</td><td>
</td></tr>
<tr><td>Foto 47.2.3-1: Vista geral do início do trecho.</td><td>Foto 7.2.3-2: Placa de identificação da rodovia – SPA 327/330 – Dr. Arthur Costacurta.</td></tr>
<tr><td> </td><td> </td></tr>
<tr><td>Foto 7.2.3-3: Vista geral do início do trecho, próximo à SP 330.</td><td>Foto 7.2.3-4: Vista geral do início do trecho.</td></tr>
</table>

Intervenções Previstas

- Duplicação do trecho do km 0+000 ao km 5+300
- Adequação dos dispositivos existentes no km 1+800 e 4+500
- Pavimentação da via marginal no km 3+600
- Restauração do pavimento do trecho duplicado no trecho compreendido entre os kms 4+500 e 5+300.

Estrutura Existente

Faixa de Domínio (m): 50,00

Largura da Plataforma (m): 15,00

Largura da Pista de Rolamento (m): 7,00

Largura do Acostamento (m): 2,50

Velocidade Diretriz: Variável - Máxima 60 - 80 km/h

VDM (médio): 2.898

Caracterização Ambiental da Área de Influência do Projeto

O trecho beneficiado da rodovia SPA 327/330 está inserido no município de Jardinópolis.

De acordo com o Mapa de Relevo do Brasil (IBGE), a área se localiza no Depósito Sedimentar Quaternário do Rio Pará denominada Planalto do Rio Paraná.

A Unidade de Gerenciamento de Recursos Hídricos incidente nesta área é a UGRHI 4 – Pardo. Não foram verificados cursos d´água com volume significativo, mas foi detectada uma travessia que deverá ser ampliada, estando, portanto, passível de outorga do DAEE para intervenção.

No trecho percorrido observou-se a presença de uma linha de trem e de linha de transmissão de energia elétrica (*área non aedificandi*).

Ao longo do trecho foram verificados estabelecimento comerciais, bem como galpões de indústrias e empresas de diversos ramos de atividade.

A seguir são apresentados registros fotográficos do trecho em questão.

Foto 7.2.3-7: Vista geral do trecho com detalhe para linha de transmissão de energia sobre a rodovia.

Foto 7.2.3-8: Vista geral do trecho e de linha férrea sob rodovia.

Foto 7.2.3-9: Empresas nas imediações do local do empreendimento.

Foto 7.2.3-10: Empresas nas imediações do local do empreendimento.

Foto 7.2.3-11: Empresas nas imediações do local do empreendimento.

Foto 7.2.3-12: Empresas nas imediações do local do empreendimento.

Conforme solicitação da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB), foi protocolado um Estudo Ambiental Simplificado (EAS) em 2012, para a solicitação da Licença Prévia. Até o presente momento, encontra-se em análise a solicitação da Licença de Instalação, e após sua emissão, as obras serão iniciadas.

- ✓ *Interferências com Recursos Hídricos*

Como citando anteriormente, o trecho em tela não intercepta cursos d´água de volume significativo ou áreas que caracterizem recursos hídricos passíveis de solicitação de outorga junto ao DAEE. Há somente a presença de um lago em propriedade lindeira à rodovia.

Foto 7.2.3-13: Vista geral de Área de Preservação Permanente localizada em propriedade lindeira à rodovia.

Foto 7.2.3-14: Vista parcial do lago formado pelo barramento do curso d'água.

- ✓ *Interferências com Vegetação*

De acordo com o Mapa de Biomas do Brasil (IBGE, 2004), o trecho se localiza em área do bioma Cerrado Segundo o Mapa de Distribuição Regional da Vegetação Natural (IBGE, 2004), o trecho se localiza em Área de Tensão Ecológica e em região de atividades agrárias.

Não foi verificada a presença de formações florestais ao longo do trecho constante no projeto. Além disso, verificou-se a presença de pastagem e cultivo de cana-de-açúcar no entorno da rodovia.

Haverá necessidade de supressão de exemplares arbóreos nativos isolados na faixa de domínio para a realização das obras propostas.

Foto 7.2.3-15: Vista geral da rodovia e indivíduos arbóreos isolados localizados em talude de corte.

Foto 7.2.3-16: Indivíduo arbóreo localizado próximo à ponte sobre linha férrea.

Foto 7.2.3-17: Exemplares arbóreos isolados a serem suprimidos para a execução das obras.

Foto 7.2.3-18: Exemplar arbóreo isolado a ser suprimido.

- ✓ *Interferências com Habitats Naturais*

Como citado anteriormente, ao longo do trecho foi identificada somente uma área de Preservação Permanente, caracterizada por um lago e vegetação do entorno caracterizada por campo antrópico. Foi verificado no dia da vistoria a ocorrência de atropelamento de anfíbio nas imediações da APP, e, portanto, é de extrema importância que sejam tomadas medidas de mitigação de impactos diretos e indiretos sobre a fauna, durante o período de obras e durante a operação da rodovia, assim como proposto na primeira AISA.

Foto 7.2.3-19: Espécime de anfíbio atropelado próximo à Área de Preservação Permanente.

Após consulta aos órgãos ambientais competentes, foi verificado que o empreendimento não se localiza inserido, bem como não se situa em áreas circundantes de Unidades de Conservação de âmbito Federal, Estadual ou Municipal.

- ✓ *Interferências com Áreas de Risco Geológico-Geomorfológico*

O trecho em questão possui relevo pouco acentuado, onde são ausentes grandes declives e aclives. Foi verificada a presença de alguns taludes com o solo exposto. Haverá movimentação de terra para a execução de cortes em taludes, e, portanto, devem ser tomadas medidas para a mitigação dos impactos com erosões e assoreamento.

Foto 7.2.3-20: Talude existente no trecho em questão, o qual apresenta solo exposto, sem proteção vegetal do solo.

Foto 7.2.3-21: Talude de corte com cobertura vegetal, o qual sofrerá intervenções para a execução do empreendimento.

- ✓ *Interferências com a Qualidade Visual da Paisagem*

Não foram constatadas áreas de interferência com a qualidade visual da paisagem.

✓ *Interferências com Patrimônio Cultural Físico*

Não se aplica ao empreendimento em questão por não haver licenciamento ambiental da obra.

Medidas Mitigadoras dos Impactos Ambientais

Apesar de tratar-se da parte social, as medidas mitigadoras seguem os mesmos parâmetros adotados para o meio ambiente, a fim de evitar que os impactos ambientais gerados pela obra ocasionem a intervenção indevida de propriedades lindeiras. Deve-se seguir as normas e legislação vigente, a especificação técnica ET-DE-S00/001 – Controle Ambiental de Obras Rodoviárias, do DER, e as medidas propostas na primeira AISA, publicada em 23/01/2013 (página 222), tais como:

- Programas educativos, como sinalização destinada a orientar os motoristas que usam as rodovias;
- Implantação de placas, faixas, pontos de apoio, entre outros, para divulgação das obras para junto à população;
- Adoção de medidas para diminuição da velocidade, ao entardecer e à noite, como sinalização e redutores de velocidade em trechos onde ocorram fragmentos florestais, matas ciliares, residências e pontos comerciais a fim de evitar a ocorrências de acidentes;
- Monitoramento da fauna durante a operação da rodovia, identificando pontos críticos relativos ao atropelamento de animais, quando necessário, a fim de evitar/diminuir a ocorrência de atropelamentos e possíveis acidentes de trânsito que venham a ser ocasionados;
- Programar, dentro do possível, a realização de terraplenagens para períodos de estiagem ou de menores precipitações, evitando o desenvolvimento de processos erosivos e consequente carreamento de sedimentos para áreas de terceiros;
- Implantar os dispositivos de drenagem previstos para proteção dos cortes e aterros (valetas, sarjetas, descidas d'água), juntamente com o andamento dos serviços de terraplenagem e para proteção dos canais naturais de drenagem durante as obras, podendo-se utilizar sacarias para contenção de sedimentos em pequenas bacias de contenção, que deverão ser limpas e removidas após a etapa de obras, ou RIP-RAP caso seja interessante manter o dispositivo;
- Verificar durante as chuvas a adequação dos dispositivos de drenagem implantados a fim de evitar a formações de processos erosivos à jusante, em propriedades adjacentes;
- Elaborar um plano desapropriatório para identificação, cadastramento, contato e apoio à população afetada, acompanhamento do pagamento, e demais atividades necessárias;
- Manter um canal aberto com a população para possíveis reclamações e críticas, como por exemplo, a Ouvidoria, sites e blogs na internet, consultas da população junto à construtora e Diretoria Regional do DER responsável pela fiscalização das obras.

Caracterização Social da Área de Influência do Projeto

Identificação dos Impactos Sociais do Projeto

Para a execução das obras foram identificados os seguintes impactos sociais:

✓ *Interferências com Instituições Vulneráveis*

Não ocorrem neste trecho hospitais, centros de saúde ou centros culturais nas proximidades da rodovia. A mesma situação para locais de culto ou outras instituições religiosas que possuam importância para a identidade regional.

✓ *Interferências com População Residente*

No projeto de pavimentação das rodovias, os trabalhos concentram-se na faixa de domínio existente. Entretanto, em determinadas situações de grandes taludes de corte ou aterros, em dispositivos de interseção e em melhorias de curvas horizontais e verticais, ocorrem intervenções fora desta faixa de domínio, havendo necessidade de se efetuar desapropriações. Para o projeto em questão estão previstas 02 (duas) desapropriações, sendo estas amigáveis, tendo seus proprietários já assinado as Anuências para realização das obras antes mesmo do recebimento dos valores decorrentes das desapropriações, conforme informação cedida pela Diretoria de Planejamento do DER/SP.

✓ *Interferências com Povos Indígenas*

Não foram identificadas Terras Indígenas na área de influência do projeto.

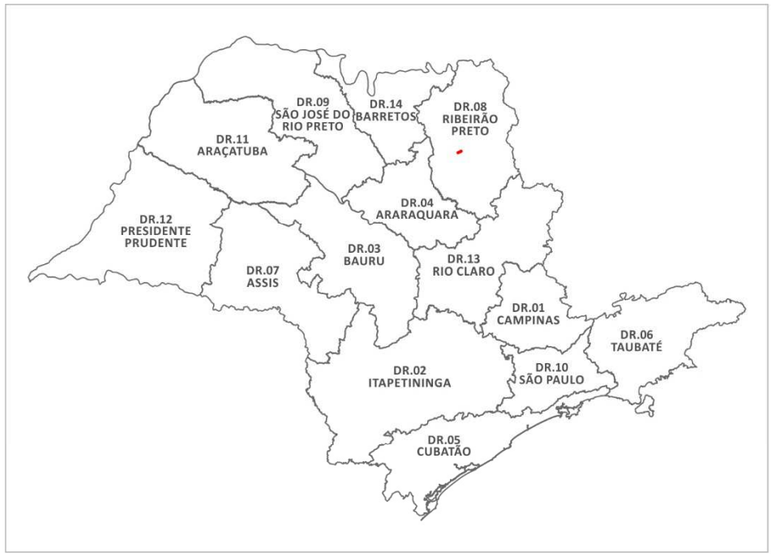
Medidas Mitigadoras dos Impactos Sociais

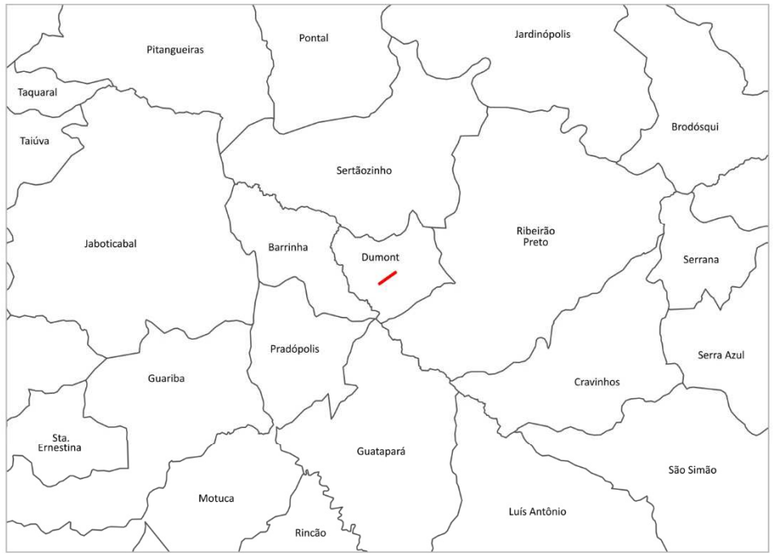
Apesar de tratar-se da parte social, as medidas mitigadoras seguem os mesmos parâmetros adotados para o meio ambiente, a fim de evitar que os impactos ambientais gerados pela obra ocasionem a intervenção indevida de propriedades lindeiras. Deve-se seguir as normas e legislação vigente, a especificação técnica ET-DE-S00/001 – Controle Ambiental de Obras Rodoviárias, do DER, e as medidas propostas na primeira AISA, publicada em 23/01/2013 (página 222), tais como:

- Programas educativos, como sinalização destinada a orientar os motoristas que usam as rodovias;
- Implantação de placas, faixas, pontos de apoio, entre outros, para divulgação das obras para junto à população;
- Adoção de medidas para diminuição da velocidade, ao entardecer e à noite, como sinalização e redutores de velocidade em trechos onde ocorram fragmentos florestais, matas ciliares, residências e pontos comerciais a fim de evitar a ocorrências de acidentes;
- Monitoramento da fauna durante a operação da rodovia, identificando pontos críticos relativos ao atropelamento de animais, quando necessário, a fim de evitar/diminuir a ocorrência de atropelamentos e possíveis acidentes de trânsito que venham a ser ocasionados;
- Programar, dentro do possível, a realização de terraplenagens para períodos de estiagem ou de menores precipitações, evitando o desenvolvimento de processos erosivos e consequente carreamento de sedimentos para áreas de terceiros;
- Implantar os dispositivos de drenagem previstos para proteção dos cortes e aterros (valetas, sarjetas, descidas d'água), juntamente com o andamento dos serviços de terraplenagem e para

proteção dos canais naturais de drenagem durante as obras, podendo-se utilizar sacarias para contenção de sedimentos em pequenas bacias de contenção, que deverão ser limpas e removidas após a etapa de obras, ou RIP-RAP caso seja interessante manter o dispositivo;

- Verificar durante as chuvas a adequação dos dispositivos de drenagem implantados a fim de evitar a formações de processos erosivos à jusante, em propriedades adjacentes;
- Elaborar um plano desapropriatório para identificação, cadastramento, contato e apoio à população afetada, acompanhamento do pagamento, e demais atividades necessárias;
- Manter um canal aberto com a população para possíveis reclamações e críticas, como por exemplo, a Ouvidoria, sites e blogs na internet, consultas da população junto à construtora e Diretoria Regional do DER responsável pela fiscalização das obras.





SPA 327/330 – Município de Jardinópolis (DR.08 – Ribeirão Preto)

O trecho rodoviário da SPA-327/330 possui 5,30 quilômetros de extensão interliga a SP 330 ao município de Jardinópolis, o qual se localiza na Divisão Regional DR 08 – Ribeirão Preto. A rodovia está inserida nos limites do município de Jardinópolis em área urbanizada e semi-urbanizada e com cultura predominante de cana-de-açúcar.

Intervenções Previstas

- Duplicação do trecho do km 0+000 ao km 5+300
- Adequação dos dispositivos existentes no km 1+800 e 4+500
- Pavimentação da via marginal no km 3+600
- Restauração do pavimento do trecho duplicado no trecho compreendido entre os kms 4+500 e 5+300.

Estrutura Existente

Faixa de Domínio (m): 50,00
Largura da Plataforma (m): 15,00
Largura da Pista de Rolamento (m): 7,00
Largura do Acostamento (m): 2,50
Velocidade Diretriz: Variável - Máxima 60 - 80 km/h

SPA 127/563 – Município de Ouro Verde (DR.12 – Presidente Prudente)

Avaliação Ambiental e Social do Projeto – Acesso Eng.° Byron de Azevedo Nogueira

SPA 127/563 – Trecho km 0+000 ao km 6+170

Características do Projeto

O trecho da SPA 127/563 previsto para a realização das obras compreende 6,17 km de extensão e se encontra inserido no município de Ouro Verde, na Divisão Regional DR.12 – Presidente Prudente.

Foto 7.2.4-1: Vista geral do início do trecho – sentido Dracena	Foto 7.2.2-2: Vista geral do início do trecho – sentido Ouro Verde

Intervenções Previstas

- Recuperação e melhorias do trecho;
- Pavimentação dos acostamentos.

Estrutura Existente

Largura da Plataforma (m): 7,00

Largura do Acostamento (m): 2,50

Velocidade Diretriz: Variável – Máxima: 60 km/h

VDM (médio): 2.239

O trecho beneficiado da rodovia de acesso SPA 127/563 localiza-se inserido no município de Ouro Verde, na Divisão Regional DR.12 – Presidente Prudente.

De acordo com o Mapa de Relevo do Brasil (IBGE), a área se localiza no Depósito Sedimentar Quaternário do Rio Pará denominada Planalto do Rio Paraná.

O trecho em estudo da SPA 127/563, compreendido entre o km 0+000 ao km 6+170 está inserido na UGRHI 21 – Peixe, e apresenta limites com as UGRHIs dos rios: Médio Paranapanema (UGRHI 17), Aguapeí (UGRHI 20) e Peixe (UGRHI 21). O trecho desenvolve-se em greide contínuo e intercepta apenas um curso d'água intermitente, o afluente do Ribeirão São Bento.

Nas áreas de influência do empreendimento, notou-se efeito antrópico em grande parte do trecho, visto que o traçado percorre áreas de pastagens e cultivos de cana-de-açúcar, evidenciando-se assim a descaracterização da vegetação natural que conta com uma baixa diversidade vegetal nas suas imediações formada por espécies gramíneas, arbustos, espécies arbóreas isoladas nativas e exóticas. Abaixo são apresentados registros fotográficos do trecho em questão.

Foto 7.2.4-3: Vista geral do trecho – estaca 15.

Foto 7.2.4-4: Vista geral do trecho – estaca 100

Foto 7.2.4-5: Vista geral de propriedade adjacente à rodovia – estaca 100, lado direito.

Foto 7.2.4-6: Vista geral de propriedade adjacente à rodovia – estaca 281, lado direito.

O trecho em questão apresenta significativo tráfego de veículos que se utilizam desta rota para o município vizinho de Dracena, principal centro urbano de prestação de serviços, indústrias e comércio,

além de ser o único acesso pavimentado às SP 563 e SP 294, que interligam o município às demais regiões do estado.

Identificação dos Impactos Ambientais do Projeto

- ✓ *Interferências com Recursos Hídricos*

Como citando anteriormente, o trecho intercepta um curso d'água intermitente, não identificado durante as vistorias, devido ao intenso uso do solo ocasionado pelas atividades agrícolas e pecuárias, descaracterizando o canal de drenagem do curso d'água, além de tratar-se de um curso d'água efêmero, que só apresenta fluxo de água após fortes chuvas. Não serão realizadas intervenções na travessia existente, não sendo necessária a obtenção de outorga junto ao DAEE, apenas a obtenção da autorização de intervenção na APP do curso d'água.

Foto 7.2.4-7: Intervenção em curso d'água intermitente – estaca 243+10,0

- ✓ *Interferências com Vegetação*

De acordo com o Mapa de Biomas do Brasil (IBGE, 2004), o trecho se localiza inserido em área do Bioma Mata Atlântica. A região encontra-se altamente degrada pelas atividades antrópicas.

Ao longo da área de estudo não se verificam formações florestais nativas. A vegetação existente consiste em exemplares arbóreos isolados nativos e exóticos, e o uso do solo é voltado para atividades agrícolas destinadas principalmente a produção de cana-de-açúcar e pastagens. Sendo assim não foram identificadas interferências em ambientes que requeiram a supressão de vegetação nativa (fragmentos florestais).

Com relação às licenças/documentos ambientais necessários para execução do empreendimento vale destacar que o mesmo se beneficia do que estabelece a Resolução SMA 81/1998, que nos limites da faixa de domínio de rodovias, a supressão de exemplares arbóreos exóticos não depende de licenciamento ambiental, estando dispensado do processo de obtenção das licenças Prévia, de Instalação e de Operação.

Após levantamento em campo dos indivíduos arbóreos isolados e sobreposição do projeto geométrico, pavimentação, terraplenagem e drenagem, haverá supressão de 03 (três) árvores nativas isoladas e, intervenção em 01 (uma) área de preservação permanente.

Foto 7.2.4-8: Exemplar de aroeira-preta a ser suprimido – estaca 57+10,0

Foto 7.2.4-9: Exemplar de farinha-seca a ser suprimido – estaca 141+10,0

Foto 7.2.4-10: Exemplar de aroeira-preta a ser suprimido – estaca 215+5,0

- ✓ *1Interferências com Habitats Naturais*

Como citado anteriormente, ao longo do trecho não foi possível identificar nenhum curso d´água, devido ao alto grau de degradação da vegetação local. No entanto, conforme a Foto 7.2.4-7, segundo o levantamento do IBGE (1970), há a presença de 01 (um) curso d'água intermitente. Segundo a Lei 12.651/12 (Novo Código Florestal Brasileiro), cursos d'água intermitente geram Área de Preservação Permanente. Portanto, para a execução das obras, haverá intervenção nesta APP.

Foto 7.2.4-11: Travessia do curso d'água intermitente – estaca 143+10,0

Após consulta aos órgãos ambientais competentes, foi verificado que o empreendimento não se localiza inserido, bem como não se situa em áreas circundantes de Unidades de Conservação de âmbito Federal, Estadual ou Municipal.

- ✓ *Interferências com Áreas de Risco Geológico-Geomorfológico*

O trecho em questão possui relevo pouco acentuado, onde são ausentes grandes declives e aclives. Não haverá grande movimentação de terra para a execução do empreendimento, uma vez que trata-se de restauração do pavimento, recapeamento do acesso e pavimentação dos acostamentos, concluindo que não há áreas de risco geológico e geomorfológico. Foi localizado apenas um trecho onde a rodovia encontra-se "encaixada", entre taludes de corte em ambos os lados, no trecho das estacas 189 a 200, onde não ocorrerá intervenções, uma vez que a plataforma existente comporta as obras, não sendo necessário seu alargamento.

Foto 7.2.4-12: Vista geral de trecho – estaca 100

Foto 7.2.4-13: Vista geral do trecho – estaca 285

Foto 7.2.4-14: Vista geral do trecho – estaca 254	Foto 7.2.4-15: Vista geral dos taludes de corte na rodovia – estaca 195

- ✓ *Interferências com a Qualidade Visual da Paisagem*

Não foram constatadas áreas de interferência com a qualidade visual da paisagem.

- ✓ *Interferências com Patrimônio Cultural Físico*

Não se aplica ao empreendimento em questão por não haver licenciamento ambiental da obra.

Medidas Mitigadoras dos Impactos Ambientais

A fim de garantir a qualidade ambiental e a mitigação dos impactos gerados durante a execução das obras, a construtora deverá seguir as normas e padrões estabelecidos pela legislação ambiental brasileira, além da especificação técnica ET-DE-S00/001 – Controle Ambiental de Obras Rodoviárias, do DER, e as medidas propostas na primeira AISA, publicada em 23/01/2013 (página 222), tais como:

- Adoção de medidas para diminuição da velocidade, ao entardecer e à noite, como sinalização e redutores de velocidade em trechos onde ocorram fragmentos florestais e matas ciliares;
- Programas educativos, como sinalização destinada a orientar os motoristas que usam as rodovias;
- Monitoramento da fauna durante a operação da rodovia, identificando pontos críticos relativos ao atropelamento da fauna, quando necessário;
- Implantação de passagens de fauna subterrâneas e de cercas direcionadoras, quando necessário;
- Adoção de medidas de manutenção e conserva contínua para possibilitar a utilização, pelos animais silvestres e domésticos, das travessias de gado existentes em algumas rodovias;
- Programar, dentro do possível, a realização de terraplenagens para períodos de estiagem ou de menores precipitações;
- Verificar durante as chuvas a adequação dos dispositivos de drenagem implantados;

- Executar o recobrimento vegetal da superfície dos taludes logo após a conclusão da terraplenagem, controlando o desenvolvimento da vegetação de proteção e avaliando a necessidade de repasse;
- Realizar o cadastramento das áreas de apoio junto ao Órgão Ambiental;
- Realizar o licenciamento das unidades industriais junto ao Órgão Ambiental;
- Manter os documentos legais cabíveis (cadastros, autorizações, licenças, outorgas, entre outros) no local das obras (canteiros de obras);
- Implantar medidas de proteção ao meio ambiente nas frentes de obras e áreas de apoio, tais como: recipientes para deposição de resíduos, cacimbas com manta geotêxtil para lavagem de caminhões betoneira, caixa de separação de água-óleo em locais de depósito de óleos e derivados e estacionamento de caminhões espargidores e oficinas, entre outros.

Apesar de não haver a supressão de exemplares arbóreos nativos, não necessitando, portanto, da obtenção de Autorização de Supressão junto ao Órgão Ambiental, é necessário seguir as normas referentes à atividade de supressão, no que concerne à metodologia de corte e armazenamento do material lenhoso.

Caracterização Social da Área de Influência do Projeto

As obras da rodovia SPA 127/563 estão localizadas na área rural do município de Ouro Verde. Não será realizada nenhuma intervenção significativa que resulte em necessidade de desapropriação e/ou realocação de pessoas, por tratar-se de uma obra de restauração de pavimento, recape de dispositivos e pavimentação de acostamentos.

Identificação dos Impactos Sociais do Projeto

Para a execução das obras foram identificados os seguintes impactos sociais:

- ✓ *Interferências com Instituições Vulneráveis*

Não ocorrem neste trecho hospitais, centros de saúde ou centros culturais nas proximidades da rodovia. A mesma situação para locais de culto ou outras instituições religiosas que possuam importância para a identidade regional.

- ✓ *Interferências com População Residente*

Ao longo da rodovia é possível observar principalmente a presença de propriedades rurais voltadas para o cultivo de cana-de-açúcar, e criação de gado. Algumas sedes dessas propriedades encontram-se próximas à rodovia, não havendo no entanto, necessidade de realocação das mesmas.

Não ocorrerão desapropriações, tampouco será necessária a realocação de pessoas e/ou atividades comerciais/prestação de serviços.

Não foram identificados acampamentos de caráter provisório de qualquer natureza (movimentos sociais, indígenas, moradores de rua ou outros).

✓ *Interferências com Povos Indígenas*

Não foram identificadas Terras Indígenas na área de influência do projeto.

Medidas Mitigadoras dos Impactos Sociais

Apesar de tratar-se da parte social, as medidas mitigadoras seguem os mesmos parâmetros adotados para o meio ambiente, a fim de evitar que os impactos ambientais gerados pela obra ocasionem a intervenção indevida de propriedades lindeiras. Deve-se seguir as normas e legislação vigente, a especificação técnica ET-DE-S00/001 – Controle Ambiental de Obras Rodoviárias, do DER, e as medidas propostas na primeira AISA, publicada em 23/01/2013 (página 222), tais como:

- Programas educativos, como sinalização destinada a orientar os motoristas que usam as rodovias;
- Implantação de placas, faixas, pontos de apoio, entre outros, para divulgação das obras para junto à população;
- Adoção de medidas para diminuição da velocidade, ao entardecer e à noite, como sinalização e redutores de velocidade em trechos onde ocorram fragmentos florestais, matas ciliares, residências e pontos comerciais a fim de evitar a ocorrências de acidentes;
- Monitoramento da fauna durante a operação da rodovia, identificando pontos críticos relativos ao atropelamento de animais, quando necessário, a fim de evitar/diminuir a ocorrência de atropelamentos e possíveis acidentes de trânsito que venham a ser ocasionados;
- Programar, dentro do possível, a realização de terraplenagens para períodos de estiagem ou de menores precipitações, evitando o desenvolvimento de processos erosivos e consequente carreamento de sedimentos para áreas de terceiros;
- Implantar os dispositivos de drenagem previstos para proteção dos cortes e aterros (valetas, sarjetas, descidas d'água), juntamente com o andamento dos serviços de terraplenagem e para proteção dos canais naturais de drenagem durante as obras, podendo-se utilizar sacarias para contenção de sedimentos em pequenas bacias de contenção, que deverão ser limpas e removidas após a etapa de obras, ou RIP-RAP caso seja interessante manter o dispositivo;
- Verificar durante as chuvas a adequação dos dispositivos de drenagem implantados a fim de evitar a formações de processos erosivos à jusante, em propriedades adjacentes;

- Manter um canal aberto com a população para possíveis reclamações e críticas, como por exemplo, a Ouvidoria, sites e blogs na internet, consultas da população junto à construtora e Diretoria Regional do DER responsável pela fiscalização das obras.

INSERIR MAPA DE LOCALIZAÇÃO DA SPA 127/563

(Walkiria)