AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE
Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto
Lote C1 – Ligação D/C1

Janeiro de 2009

EQUIPA DE TRABALHO

Elaboração:

- *Augusto Serrano*

Secretariado:

- *Paulo Santos*

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO

2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

5. FORMAS DE ESCLARECIMENTO E PARTICIPAÇÃO DOS INTERESSADOS

6. PROVENIÊNCIA DOS PARECERES RECEBIDOS

7. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

ANEXO I

- Órgãos de Imprensa e Entidades convidados a participar na Consulta Pública

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto - Lote C1 – Ligação D/C1

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento do preceituado no artigo 14º do Decreto - Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio alterado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, procedeu-se à Consulta Pública da "Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto - Lote C1 – Ligação D/C1".

2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

Considerando que o Projecto se integra na lista do anexo I do Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio alterado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, a Consulta Pública decorreu durante 38 dias úteis, desde o dia 16 de Novembro de 2008 a 16 de Janeiro de 2009.

3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA), incluindo o Resumo Não Técnico (RNT), foi disponibilizado para consulta nos seguintes locais:

- Agência Portuguesa do Ambiente (APA)
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo
- Câmaras Municipais de Alenquer, Vila Franca de Xira e Azambuja

O Resumo Não Técnico foi disponibilizado para consulta nas Juntas de Freguesia de Castanheira do Ribatejo, Carregado, Ota, Triana, Alcoentre, Aveiras de Cima, Azambuja e Vila Nova da Rainha.

4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

A publicitação do Estudo de Impacte Ambiental, incluindo o Resumo Não Técnico, foi feita por meio de:

- Afixação de Anúncios nas Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia acima referidas;

- Publicação de um anúncio, envio de RNT e de nota de imprensa para o seguinte jornal:

  - Correio da Manhã

- Envio de nota de imprensa e RNT para os jornais, revista e rádios que constam no Anexo I;

- Divulgação na Internet no site da Agência Portuguesa do Ambiente com anúncio e RNT;

- Envio de ofício circular e RNT às entidades constantes no Anexo I.

5. FORMAS DE ESCLARECIMENTO E PARTICIPAÇÃO DOS INTERESSADOS

No âmbito da Consulta Pública, a APA, tendo por objectivo promover um maior envolvimento das autarquias, entidades e cidadãos directamente interessadas e prestar esclarecimento relativamente ao processo de AIA, do projecto e respectivos impactes ambientais realizou uma Sessão de Esclarecimento dia 20 de Dezembro, pelas 10 horas, no Auditório Municipal Damião de Góis em Alenquer.

6. PROVENIÊNCIA DOS PARECERES RECEBIDOS

No âmbito da Consulta Pública foram recebidos cerca de **33 pareceres incluindo 1 abaixo-assinado** com a seguinte proveniência:

Administração
- Ministério da Defesa Nacional - Gabinete do Chefe de Estado-Maior da Força Aérea
- Turismo de Portugal, I.P.
- ANACOM – Autoridade Nacional de Comunicações
- Autoridade Florestal Nacional

Autarquias
- Câmara Municipal de Alenquer
- Assembleia Municipal de Alenquer
- Câmara Municipal de Vila Franca de Xira
- Câmara Municipal de Azambuja
- Junta de Freguesia do Carregado
- Assembleia de Freguesia do Carregado
- Junta de Freguesia de Ota
- Assembleia de Freguesia de Ota
- Junta de Freguesia de Triana
- Assembleia de Freguesia de Triana
- Junta de Freguesia de Castanheira do Ribatejo

Entidades
- ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.
- Socinval – Sociedade de Investimentos Imobiliários, S.A.
- Quinta dos Fidalgos – Promoção Imobiliária, S.A.
- CIMPOR – Indústria de Cimentos, S.A.
- Águas do Oeste, S.A.
- Brisa – Auto-Estradas de Portugal, S.A.
- Solvay Portugal, Produtos Químicos, S.A.
- Estradas de Portugal, S.A.
- REN – Rede Eléctrica Nacional, S.A.
- Sociadade Agrícola do Archino, Lda

Particulares
- 1 Abaixo-assinado com 157 subscritores residentes na freguesia de Ota
- 7 Pareceres individuais

7. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

O **Estado Maior da Força Aérea** refere que o Eixo 3 interfere com o normal funcionamento da actividade do CFMTFA na Ota, bem como com a segurança, matérias e valores existentes na unidade.

Refere que apesar dos restantes eixos se encontrarem abrangidos por servidões de unidades afectas à Força Aérea, não se prevê que interfiram no normal funcionamento das unidades afectas à Força Aérea.

Informa ainda que os obstáculos a implantar deverão ser sinalizados conforme as normas expressas no documento Circular de Informação Aeronáutica 10/2003, de 6 de Maio do INAC.

A **ANACOM** refere que a área do projecto não está presentemente sujeita a qualquer condicionalismo decorrente da existência de ligações hertzianas ou centros radioeléctricos com servidão radioeléctrica associada já constituída.

O **Turismo de Portugal, I.P.** verifica que não há afectação directa de empreendimentos turísticos e os que existem encontram-se a uma distância superior a 2 km. No entanto refere que existem duas pretensões de empreendimentos turísticos, os quais formalizaram candidaturas PIN, precisamente sob os Eixos 1 e 2.

O empreendimento que se localiza sob o Eixo 1, e que será eminentemente inviabilizado, denomina-se "Lusolândia", situa-se no concelho da Azambuja e possui terreno próprio e tem enquadramento territorial perante o PDM de Azambuja. O segundo empreendimento denomina-se "Discovery Park" e será totalmente inviabilizado pelo Eixo 2.

Salienta que o Resumo Não Técnico do EIA refere um empreendimento turístico em espaço rural denominado "Quinta do Carneiro", no entanto este não se encontra inventariado.

Face ao referido, considera o Eixo 3 como o mais favorável do ponto de vista do turismo.

A **Autoridade Florestal Nacional** (AFN) refere as disposições legais relativas ao corte e abate de sobreiros assim como ao corte prematuro de exemplares de eucalipto numa área superior a 1ha e de pinheiro bravo em áreas superiores a 2ha.

Salienta ainda que deverão ser respeitadas as disposições constantes no âmbito do Sistema Nacional de Defesa da Floresta contra Incêndios.

Dos vários eixos em avaliação, a AFN refere que não atravessam áreas submetidas a regime florestal, mas cruzam, em diferentes pontos, áreas florestais constituídas, essencialmente, por povoamento de sobreiros, eucaliptos e pinheiros.

Ponderadas todas as servidões e restrições florestais, a AFN mostra preferência para o Eixo 1, uma vez que afecta menos montado de sobreiro e azinheira, devendo no entanto ser dado cumprimentos às disposições legais referidas.

A **Assembleia Municipal de Alenquer**, em parecer aprovado por unanimidade, considera inaceitável o Eixo 3 uma vez que este implica notoriamente consequências negativas na vida das populações e das actividades económicas que serão afectadas por este traçado. Refere que os impactes são de grande amplitude para as povoações de Carregado, Obras Novas, Passinha, Passos e Aldeia.

No Carregado, Obras Novas e Passinha o Eixo 3 apresenta grande proximidade de uma escola, de zonas residenciais e de actividades económicas, inviabilizando ou tornando demasiadamente incómoda a utilização destes equipamentos e habitações, para além implicar uma barreira de 30m de altura dentro das povoações, afectando a paisagem.

Nos lugares de Passos e Aldeia, este eixo altera as condições de vida das populações e das suas actividades económicas, alterando também profundamente a paisagem.

No que diz respeito ao Eixo 2, considera que apresenta as mesmas consequências negativas na Vila do Carregado que o Eixo 3, pelo que também é inaceitável.

Em relação ao Eixo 1A, refere que passa junto da povoação de Casal Pinheiro, e que dentro do corredor fica a parte urbana da Quinta do Campo, edifícios de referência no património construído do concelho. Refere também que o espaço existente entre a povoação de Casal Pinheiro e a zona urbana da Quinta do Campo não permite instalar a LAV com um afastamento razoável destes dois lugares. Assim, considera que devido aos impactes negativos que apresenta na qualidade de vida das populações referidas e no património, é significativamente prejudicial para o concelho.

Conclui considerando o Eixo 1 como o que apresenta menores impactes negativos para o concelho de Alenquer, recomendando que em fase de projecto sejam adequadas medidas minimizadoras, para a construção e exploração, dos incómodos para as populações e actividades económicas.

A **Câmara Municipal de Alenquer**

A **Câmara Municipal de Azambuja** considera que o Eixo 1 é a pior opção uma vez que é extremamente lesivo da qualidade de vida da população de Vila Nova da Rainha, passando a cerca de 100m desta povoação.

Refere que a altura dos viadutos, no nó do Carregado e no Aglomerado da Fonte do Pinheiro, apresentam impactes negativos significativos na paisagem, em qualquer dos eixos.

Salienta que os Eixos 1 e 1A passam muito próximos da sede da freguesia de Vila Nova da Rainha, causando grandes constrangimentos ao quotidiano das populações e restringindo o crescimento do aglomerado para Norte.

Considera que os restabelecimentos de vias e caminhos municipais e as passagens hidráulicas deverão ser projectados tendo em conta futuros alargamentos destas vias e passagens.

A **Câmara Municipal de Vila Franca de Xira** considera que o Eixo 1A é o apresenta menores impactes do ponto de vista ambiental e social, desde que observadas as seguintes condicionantes.

Refere que uma vez que estão identificadas três construções junto ao aglomerado de Quintas, Castanheira do Ribatejo, que serão demolidas, considera que nesta zona o traçado deverá ser alterado de escavação para túnel, possibilitando assim a manutenção das construções existentes e diminuindo os impactes do ruído, vibrações e paisagem.

Apresenta ainda um conjunto de aspectos que considera dever ser salvaguardados:

- As barreiras acústicas junto das habitações deverão ser transparentes, por forma a diminuir o efeito barreira;
- Sempre que o traçado se aproximar de construções devem ser aplicadas mantas anti-vibratórias;
- As passagens hidráulicas devem ser de uma única secção, evitando problemas futuros de acumulação de inertes;
- O acesso às propriedades agrícolas deve ser sempre garantido, devendo evitar-se situações que conduzam a percursos mais longos de acesso às mesmas;
- Relativamente às habitações directamente afectadas em solo rural, as populações aí residentes deveriam ter condições, desde que possuam terrenos, de se fixarem em condições semelhantes às actuais;
- Todos os impactes decorrentes da obra devem ser previamente acautelados e criado um gabinete de acompanhamento permanente que deve ser o garante junto das

populações afectadas de que os seus direitos estão a ser devidamente salvaguardados.

Refere também que o EIA é omisso no que se refere à definição de um conjunto de medidas compensatórias da utilização do território concelhio, considerando que deverão ser encontrados modos de compensação dos municípios atravessados pela LAV.

A **Assembleia e a Junta de Freguesia de Ota** consideram o Eixo 3 inaceitável uma vez que um elevado número de habitantes da freguesia e atravessa a localidade de Paços.

A **Junta de Freguesia do Carregado** opta pelo Eixo 1, considerando que é o que apresenta menores impactes negativos na freguesia.

A **Assembleia de Freguesia do Carregado** manifesta total discordância com o projecto de Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto considerando que os custos, económicos e ambientais, são completamente injustificados e que os impactes positivos globais aparecem sobrevalorizados, como forma de justificar o projecto.

Considera que os Eixos 2 e 3 são de tal forma negativos que apenas existem para justificar a escolha pelos Eixos 1 e 1A.

Refere que o espaço de 100m existente entre a auto-estrada A1 e a escola básica integrada não permite garantir o cumprimento dos níveis de ruído.

Verifica que os Eixos 2 e 3 colidem com a zona industrial e o património histórico dos marcos da antiga estrada real. Refere também que o facto de todos os eixos passarem sobre o nó do Carregado entre as auto-estradas A1 e A10, obriga a aumentar a altura dos viadutos ferroviários, implicando maiores impactes na paisagem da lezíria do Tejo.

Conclui que dos eixos apresentados, o que considera globalmente menos desfavorável em termos de ruído para a freguesia é o Eixo 1.

A **Assembleia e a Junta de Freguesia de Triana** optam pelo Eixo 1A uma vez que se encontra mais afastado da área urbana. Consideram o Eixo 2 mais prejudicial para a freguesia uma vez que atravessa zona de várzea e campos agrícolas de grande valor. O Eixo 3 é em seu entender o mais desfavorável por atravessar zonas urbanas afectando a qualidade de vida das populações.

A **Junta de Freguesia de Castanheira do Ribatejo** manifesta preferência pelo Eixo 1A referindo que este foi considerado o que apresenta menores impactes ambientais e sociais no EIA.

Propõe que o atravessamento do aglomerado populacional de Quintas seja feito em túnel, permitindo assim manter as construções existentes e minorar os impactes no ruído, vibrações e paisagem.

Para além disso, considera que deverão ser tidos em conta os seguintes aspectos:

- Deverá ser efectuado um levantamento do número de poços e furos de captação de água e verificar se a construção da LAV afecta os lençóis freáticos;
- As construções existentes próximas à LAV deverão ser objecto de vistoria por forma a salvaguardar o valor das indemnizações em caso de danos provenientes da construção da LAV;
- Deverão existir medidas de minimização para o ruído e um controlo do campo magnético, por forma a que não sejam ultrapassados os limites legais;

- Deverá ser criado um regime excepcional relativamente à classificação dos terrenos que irão ser afectados pela LAV por forma a possibilitar a construção em áreas inferiores a 20000m2;
- O acesso às propriedades agrícolas deverá ser garantido, evitando percursos mais longos;
- As barreiras acústicas junto das habitações deverão ser transparentes de forma a diminuir o efeito barreira;
- Deverão se aplicadas medidas minimizadoras das vibrações junto das habitações;
- Deverá ser criado um gabinete de acomapnhamento da população que deve ser o garante junto das populações afectadas de que os seus direitos estão a ser devidamente salvaguardados.

A **Solvay Portugal, Produtos Químicos, S.A.** refere que qualquer dos Eixos em avaliação interfere com a conduta de água, que explora no âmbito da sua actividade industrial, sensivelmente ao Km 2+500.

Com o intuito de minimizar os efeitos negativos na actividade industrial a Solvay recomenda uma visita ao local antes do início da fase de construção.

A **Socinval – Sociedade de Investimentos Imobiliários, S.A.**, proprietária da **Quinta Nova da Portela**, hoje denominada Quinta das Hortênsias (Km 0+000), discorda do traçado proposto (todos os eixos) e refere que irá destruir as vinhas plantadas recentemente e dentro do programa VITIS. Salienta que o traçado está projectado entre duas habitações separadas entre 120 a 150m o que prejudica gravemente a qualidade de vida dos habitantes.

A **CIMPOR – Indústria de Cimentos, S.A.** considera que o Eixo 3 (km 9+000) irá inviabilizar totalmente a exploração da pedreira "Areeiro do Camarnal".

Salienta a importância desta pedreira para o centro de produção de cimento de Alhandra uma vez que será explorada uma massa mineral de areias especiais, com localização geográfica conveniente e características químicas e físicas muito favoráveis como matéria prima para o fabrico de cimento.

Para esta empresa apenas devem ser considerados os eixos que permitam a manutenção de toda a actividade económica associada ao centro de produção de Alhandra, nomeadamente o Eixo 1 e 2.

A **Águas do Oeste, S.A.** refere que os quatro eixos interceptam, em dois pontos (km 0+100 e 0+500), o subsistema de abastecimento de água de Arruda dos Vinhos / Sobral de Monte Agraço. O troço afectado, proveniente do reservatório de Castanheira do Ribatejo consiste numa conduta gravítica principal de aproximadamente 1100m de extensão. Salienta que este subsistema é fundamental no abastecimento de água aos municípios de Arruda dos Vinhos e de Sobral de Monte Agraço, abrangendo em ambos uma taxa de cobertura próxima dos 100%.

Os eixos 2 e 3 interferem com o sistema de saneamento do Carregado (km 5+300). O Troço afectado consiste num emissário gravítico que recolhe os efluentes dos lugares de Obras Novas e Casal da Telhada, com destino final a ETAR do Carregado.

Solicita cuidados especiais no traçado a desenvolver assim como na fase de construção, por forma a garantir o abastecimento de água das populações e o saneamento. Considera de extrema importância a articulação directa com os serviços técnicos da Águas do Oeste durante a fase de projecto.

A **REN, S.A.** refere que nos eixos em estudo encontram-se várias situações de potenciais interferências com as infra-estruturas da Rede Nacional de Transporte (RNT), nomeadamente com o traçado das seguintes linhas:

- Linha Alto de Mira - Ribatejo, a 400 kV
- Linha Fanhões - Ribatejo, a 400 kV
- Linha Batalha - Ribatejo, a 220 kV
- Linha Carregado – Rio Maior 1, a 220 kV
- Linha Carregado – Rio Maior 2, a 220 kV
- Linha Carregado – Rio Maior 3, a 220 kV
- Linha Carregado - Carriche, a 220 kV
- Linha Carregado – Sacavém, a 220 kV
- Linha Carregado - Santarém, a 220 kV

É sempre desejável que a compatibilização seja conseguida, no sentido de não causar modificações nas infra-estruturas da RNT. Esta recomendação é particularmente importante para qualquer das Linhas da REN, cuja indisponibilização é extremamente difícil, por razões de segurança e estabilidade da RNT, bem como muito onerosa para o promotor.
É importante ser mantida a segurança e a estabilidade dos apoios das linhas eléctricas da RNT.

A análise de interferências deverá ser feita, pelos serviços técnicos da REN, sobre o projecto de execução da infra-estrutura. Quando a solução de projecto implique modificações de linhas da RNT, com alteração da servidão, envolvendo a sobrepassagem ou colocação de apoios em novos proprietários, a viabilização das infra-estruturas em presença estará condicionada à obtenção das necessárias autorizações dos proprietários.

A **BRISA, S.A.** refere que qualquer dos eixos em avaliação intercepta a rede de auto-estradas concessionada a esta empresa, nomeadamente os sublanços Vila Franca de Xira/Carregado e Carregado/Aveiras de Cima da A1, o Nó A1/A10 e o Sublanço A1/Benavente da A10.

O projecto da LAV prevê o desenvolvimento em viaduto sobre as referidas auto-estradas, no entanto a BRISA considera que a modelação de vãos proposta para os viadutos não é aceitável. Segundo a BRISA, a implantação dos pilares tem que garantir o futuro alargamento da A1 e da A10, o que pela análise dos elementos do projecto, não está a ser garantido. Para além disso, o gabarit livre a garantir, quer na fase de construção, quer de exploração não pode ser inferior a 5,5m.

Verifica ainda que o desenvolvimento dos diversos corredores alternativos paralelamente e muito próximos das referidas auto-estradas põe em causa o futuro alargamento destas infra-estruturas rodoviárias. Considera que deverão ser avaliados os impactes cumulativos da LAV com as auto-estradas e adequar e implementar as medidas necessárias à compatibilização das duas infra-estruturas.

O eixo que vier a ser adoptado deverá contemplar as melhores soluções técnicas para minimização das eventuais interferências com as vias em serviço. Assim deverão ser consideradas as zonas *non aedificandi* das A1 e A10, bem como adequar e implementar as medidas necessárias à compatibilização dos diversos projectos. Todas as situações que possam carecer de cuidados técnicos específicos ou questões relacionadas com a gestão do tráfego nestas auto-estradas, a Brisa terá que se pronunciar oportunamente.

A **ANA, S.A.** refere que os eixos em avaliação não se encontram afectados por qualquer servidão aeronáutica civil. No entanto, ao abrigo da Servidão Aeronáutica Geral deverão ser contempladas as situações de balizagem aeronáutica dos elementos componentes e complementares da LAV que se enquadrem nas definições de obstáculo à navegação aérea.

Os projectos finais das infra-estruturas da LAV deverão ser remetidos à ANA, S.A. para efeito de emissão de parecer específico.

A **Estradas de Portugal, S.A.** refere que o projecto interfere com o Estudo Prévio em curso do IC2 – Carregado (A10)/Venda das Raparigas quer com as soluções preconizadas para o lanço do IC, quer com as propostas para a rede viária envolvente do mesmo Estudo Prévio e inseridas no Plano de Acção dos Municípios do Oeste.

Embora considere que será possível compatibilizar as duas infra-estruturas, constata que as situações que merecem maior atenção têm a ver com:

- A intercepção em viaduto, por todos os eixos propostos, da futura ligação entre a EN327 e a EN1 (entre o Carregado e Castanheira do Ribatejo);
- A intercepção em viaduto, por todos os eixos propostos, da futura ligação entre a EN3 (Vila Nova da Rainha) e o IC2 (Alenquer);
- A intercepção, por todos os eixos propostos, da futura ligação entre a EN1 (a Norte da Ota/Abrigada) e a EN366 (a Norte de Aveiras de Cima);
- A proximidade do Eixo 3 a alguns dos troços das soluções preconizadas para o IC2, designadamente à solução A na zona da Ota, para onde não foi possível encontrar alternativas de traçado.

Verifica que em diferentes pontos são interceptadas estradas da rede rodoviária nacional, considerando essencial que:

- No desenvolvimento do projecto seja garantida a compatibilização do Eixo que vier a ser aprovado com as infra-estruturas rodoviárias existentes e ligações associadas. É fundamental que as características geométricas das estradas existentes não sejam penalizadas pelas intersecções propostas, nem por eventuais obstáculos implantados na proximidade das mesmas, nomeadamente pilares, que possam reduzir as distâncias de visibilidade necessárias para garantir as condições de segurança rodoviária;
- Sejam preconizadas medidas de minimização, a incorporar no projecto de execução e a implementar durante a fase de construção da obra, destinadas a garantir a manutenção em serviço das estradas da rede nacional interferidas, com as indispensáveis condições de segurança, fluidez e comodidade para os utentes. Deverá dar-se especial atenção à zona do Carregado, dada a coexistência de diversas infra-estruturas num território que se caracteriza pela densidade urbana e industrial.

A EP, S.A. refere ainda que a consensualização de soluções técnicas e de procedimentos de minimização de impactes deverá estar salvaguardada na DIA e devidamente demonstrada em RECAPE.

A **Sociadade Agrícola do Archino, Lda**, é proprietária da Quinta do Archino, freguesia da Ota, concelho de Alenquer e da Quinta do Bunhal, freguesia e concelho de Azambuja, sendo as duas confinantes. Refere que os terrenos das quintas são atravessados pelos Eixos 1 e 2 (Eixo 1 entre os km 14+500 e 16+000; Eixo 2 entre os 12+500 e 15+000).

Relativamente ao Eixo 1 considera que é a que apresenta menores impactes negativos nas suas propriedades, uma vez que atravessa em viaduto uma zona declivosa de incultos e uma pequena mancha de eucaliptos. Já o Eixo 2 é altamente penalizante uma vez que atravessa a propriedade a meio, destrói montado de sobro (cerca de 15ha, não assinalados correctamente nas cartas e ortofotomapas), afecta a Zona de Caça Turística para além de atravessar uma zona húmida (Paúl do Archino).

O Eixo 2 afecta ainda (km 12+500) a recuperação prevista para turismo rural e de habitação da área urbana da Quinta do Bunhal, ficando esta dentro do corredor de 400m.

A **Quinta dos Fidalgos – Promoção Imobiliária, S.A.**, (km 1+500) refere que os Eixos 1 e 1A intersectam a propriedade e afectam de igual forma as possibilidades de desenvolvimento urbanístico da Quinta.

Considera o Eixo 1 o mais desfavorável e refere que o Eixo 1A implica a realização de escavações e aterros de altura superior a 15m em zonas classificadas de risco geotécnico.

Salienta os impactes ao nível do ruído e vibrações na Quinta pela passagem da LAV e refere que a Quinta dos Fidalgos, embora não seja classificada, de acordo com a Revisão do PDM de Vila Franca de Xira é um imóvel de interesse.

Considera que a mera colocação de barreiras acústicas não irá resolver o problema do ruído provocado pelo Eixo 1ª, uma vez que o atravessamento da propriedade farse-á em viaduto de altura significativa.

Refere ainda que está previsto a construção de um nó que permitirá o acesso aos campos agrícolas existentes a Poente (junto á localidade de Quintas) que será inviabilizado pela LAV, devendo ser acautelado o acesso á propriedade.

Apresenta um solução alternativa, que consiste num ajuste do Eixo 1ª na Quinta dos Fidalgos e áreas adjacentes, por forma a minimizar os impactes negativos identificados assim como obter uma optimização do perfil longitudinal. Salienta que esta solução alternativa é mais vantajosa que o Eixo 1ª, nomeadamente porque:

- Não se sobrepõe à Estação Elevatória da EPAL e nem à sua área de protecção;
- Proporciona uma melhor protecção e integração paisagística, uma vez que se encaixa entre duas colinas, facto que também contribui para a diminuição do ruído;
- Minimiza os custos relativos a escavações e aterros;
- Traduz um maior afastamento da LAV a zonas urbanizadas e ocupadas por logística;
- Proporciona um melhor aproveitamento das áreas urbanizáveis, classificadas em PDM;
- Preserva as construções existentes na envolvente imediata da Quinta dos Fidalgos.

157 residentes na Freguesia de Ota, em parecer abaixo-assinado, contestam o Eixo 3, considerando que prejudica muito a população do lugar de Paços, implicando a demolição de várias habitações. Consideram que existem outros traçados alternativos menos prejudiciais para a população referida.

João Maria Pinto Barreiros, co-proprietário da Quinta da Condessa, freguesia de Carregado (junto ao Nó do Carregado – ver anexo á exposição), com cerca de 196, ha refere que esta é directamente afectada por todos os eixos em avaliação.

Considera que os Eixos 2 e 3 são os que maiores impactes envolvem, pelo que a solução a adoptar só poderá passar pelos Eixos 1 ou 1A.

Salienta que os Eixos 2 e 3 apresentam enormes impactes negativos ao nível social, ambiental e urbanístico, atravessando relevantes centros empresariais e comerciais e núcleos urbanos densamente povoados, comprometendo diversos projectos de reconversão e requalificação urbana para a zona do Carregado, nomeadamente um Plano de Pormenor para a frente urbana.

Salienta a importância deste Plano de Pormenor, onde estão incluídos parte dos terrenos da Quinta da Condessa, para a Vila do Carregado, nomeadamente ao nível da reconversão urbana, dinâmica imobiliária, crescimento urbano equilibrado, valorização e qualificação da paisagem etc.

João Jacinto da Silva Costa e **Joaquim João Vicente**, residentes na **Vivenda Nova, Estrada da Pimenta-Quintas**, freguesia de Castanheira do Ribatejo, referem que o Eixo 1 é coincidente com a sua habitação e que o Eixo 1A está muito próximo desta, o que poderá causar impactes negativos significativos ao nível do ruído, vibrações e paisagem, implicando a diminuição da qualidade de vida. Assim, consideram que estes eixos não deverão ser adoptados, propondo os Eixos 2 e 3.

Domingos Salvador Silva Henriques proprietário de um imóvel localizado na zona urbana de **Casal dos Pardieiros (2+500 Eixo 1 e 1A**) refere que os Eixos 1 e 1A afectam directamente a sua habitação e terreno agrícola. Embora considere ambos os eixos extremamente prejudiciais, caso tenha que se optar por um destes eixos, parece-lhe que o Eixo 1A é mais viável uma vez que está mais afastado da zona urbana.

Salustiano Faustino Ferreira, residente no **Casal Mascote de Cima – Lugar de Quintas** (km 1+000) manifesta insatisfação em relação aos eixos propostos uma vez que qualquer um afecta a sua habitação, implicando a sua demolição. Solicita que nesta zona o traçado passe em túnel por forma a preservar a sua habitação.

Silvino G. Pompeu Santos faz uma apreciação do EIA e apresenta um conjunto de soluções alternativas ao projecto.

Relativamente ao Troço de Ligação D/C1, refere que atravessa duas zonas de características bem distintas, a baixa aluvial do Carregado e uma zona de pequeno mas extensivo relevo. Na primeira zona, as condições de drenagem são deficientes, favorecendo a ocorrência frequente de inundações. Este troço apresenta várias condicionantes, nomeadamente o atravessamento de RAN e REN em largas extensões, bem como a interferência com importantes infra-estruturas como auto-estradas, linhas de alta tensão e gasodutos. Considera particularmente significativa a interferência com as auto-estradas A1 e A10, obrigando a LAV a passar em viadutos de grande altura e em grande extensão sobre toda a baixa do Carregado. O troço apresenta ainda impactes negativos importantes como grandes escavações e aterros e demolição de vários edifícios de habitação.

Salienta que as propostas da RAVE apresentam deficiências significativas e custos elevados, deixando a eficiência do sistema aquém do desejado. Considera que o seu plano integrado apresenta soluções muito interessantes para o interesse público, tanto do ponto de vista dos custos e dos impactes ambientais, como da sua eficiência.

As principais soluções alternativas do plano integrado proposto são:

- Localização do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) na zona do Pinhal Novo, a Leste da auto-estrada A12 e a Norte da Linha do Alentejo;
- As linhas de Alta Velocidade Ferroviária Porto-Lisboa e Lisboa-Madrid entrarão conjuntamente em Lisboa (após entroncamento na zona do NAL, em Pinhal Novo) e a estação será em Chelas;
- A TTT será realizada através de uma ponte entre Chelas e o Barreiro, com três modos de transporte: ferrovia de alta velocidade, ferrovia convencional e rodovia.
- A ponte será realizada em duas fases, na primeira fase serão instalados os modos ferroviários e na segunda fase serão instaladas as vias rodoviárias, com a colocação de abas laterais.
- A amarração do lado de Lisboa far-se-ía com as linhas de AV e ferroviária convencional sobrepostas até à estação de Chelas; a ligação rodoviária principal até à Av. Santo Contestável será parte sobre o terreno, parte em túnel e parte em viaduto; a ligação rodoviária complementar através dum trevo para acesso local e à zona do Areeiro, este através de um túnel por baixo do bairro da Madredeus, seguido de um viaduto, no prolongamento da Av. Afonso Costa; Construção de um pequeno viaduto sobre a linha de cintura, de modo a estabelecer a ligação entre a Rua Salgueiro Maia, em Chelas e a Rua Miguel Oliveira, em Marvila, em substituição do viaduto existente.
- A amarração do lado do Barreiro irá utilizar um canal livre, a poente da actual estação do Lavradio, o que permite uma inserção fácil da ferrovia convencional na linha do Alentejo, bem como o prolongamento em frente, em viaduto, da ferrovia de alta velocidade e da rodovia.
- Prolongamento da ponte até à A12 e ao NAL no Pinhal Novo.

Pedro Miguel M. S. Aparício discorda do projecto de Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto, considerando que apresenta custos bastante elevados e que não está demonstrada a sua viabilidade económica.

A existir a ligação ferroviária de alta velocidade entre Lisboa e Porto, considera que deverá ser efectuada a ligação pela margem esquerda do Tejo, ente Lisboa e Muge, traçado que seguiria paralelamente à auto-estrada A13, desde a zona do novo aeroporto até Muge, passando para a margem Norte do Tejo e seguindo em direcção a Pontével, Casais da Lapa e Alcoentre. Esta solução permitiria reduzir as grandes movimentações de terras e a construção de túneis e viadutos com largas centenas de metros. Permitia minimizar os impactes negativos nas populações, fauna e flora da margem Norte do Tejo, já demasiado pressionadas.

Relativamente ao troço em avaliação considera que todos os eixos são bastante maus, colocando em causa o ambiente e a qualidade de vida da região, produzindo impactes negativos significativos nos concelhos e populações vizinhas à LAV. Os eixos invadem e cortam a meio zonas de grande sensibilidade ambiental bem preservadas, em particular o vale que liga a zona do Carregado a Alcoentre. Esta zona inclui a charneca da bacia terciária do Tejo, que em vários locais apresenta água à superfície durante parte considerável do ano. A sua alteração poderá trazer problemas severos a qualquer infra-estrutura implementada, principalmente nos eixos 1, 1A e 2, uma vez que passam em zonas de cotas mais baixas, arenosas e sensíveis.

Do ponto de vista ecológico, prevê que surjam grandes impactes na flora e fauna dos pauis do Alvarinho, Ameixoeira e do Archino, não havendo medidas mitigadoras capazes de compensar a destruição causada pela construção e exploração da LAV.

O facto dos eixos passarem por cima do nó do Carregado (A1/A10) traduz-se num problema acrescido, uma vez que a falha de um dos sistemas, auto-estrada ou LAV, coloca imediatamente em causa a operacionalidade do outro.

Salienta ainda a interferência com as Linhas de Alta tensão e com a rede de transporte de gás natural, sendo particularmente gravosa nos casos dos eixos 1, 1A e 2. Nos casos dos eixos 1 e 1A verifica também o impacte directo em sítios com valor arqueológico e arquitectónico.

Apresenta um conjunto de comentários às medidas de minimização propostas no EIA e um quadro com os impactes mais relevantes na fase de exploração. Conclui que todos os eixos propostos são maus e que contrariamente ao afirmado no EIA, o Eixo 3 é menos desfavorável, seguido do Eixo 2, Eixo 1A e finalmente o mais desfavorável o Eixo 1. Considera que o Eixo 3 poderia ser melhorado caso fosse em túnel desde o km 0+000 até ao km 7+500, eliminando-se assim os impactes nas populações, fauna e flora, bem como o cruzamento com as auto-estradas A1 e A10.

Os originais dos pareceres recebidos encontram-se arquivados no processo administrativo na Agência Portuguesa do Ambiente.

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA
Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto Lote C1 - Ligação D/C1

Agência Portuguesa do Ambiente

Janeiro de 2009

ANEXO I

Órgãos de Imprensa e Entidades convidadas a participar na Consulta Pública

LISTA DE ENTIDADES CONVIDADAS A PARTICIPAR NA CONSULTA PÚBLICA DO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

NOME	MORADA	LOCALIDADE
ANACOM - Autoridade Nacional de Comunicações	Av. José Malhoa, 12	1099-017 LISBOA
Associação Nacional de Municípios Portugueses - ANMP	Av. Elias Garcia, 7 – 1º	1000-146 LISBOA
Associação Nacional de Freguesias - ANAFRE	Rua António Pereira Carrilho, 5 – 3º	1000-046 LISBOA
Associação Nacional da de Conservação da Natureza - QUERCUS	Apartado 4333	1508 LISBOA CODEX
Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente - CPADA	Rua Ferreira Lapa, 25 – r/c	1150-155 LISBOA
Centro de Estudos da Avifauna Ibérica - CEAI	Rua do Raimundo, 119 Apartado 535	7002-506 ÉVORA
Departamento de Ciências e Engenharia do Ambiente / UNL	FCT / UNL – Quinta da Torre	2825 MONTE DA CAPARICA
Grupo de Estudos do Ordenamento do Território e Ambiente - GEOTA	Travessa Moinho de Vento, 17-c/v Dtª	1200 LISBOA
Liga para a Protecção da Natureza - LPN	Estrada do Calhariz de Benfica, 187	1500 LISBOA
REN - Redes Energéticas Nacionais, SA	Av. Estados Unidos da América, 55 - 20.º Apartado 5316	1749-061 LISBOA
Sociedade Portuguesa de Ecologia - SPECO	Faculdade de Ciências da Univ. de Lisboa Edifício C4 – 4.º Piso – Campo Grande	1749-016 LISBOA
Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves - SPEA	Av.ª da Liberdade, 105 – 2.º Esq.º	1250-140 LISBOA
Centro de Estudos de Planeamento e	Departamento de Ciências e Estudos do	2825 MONTE DA

NOME	MORADA	LOCALIDADE
Gestão do Ambiente – CEPGA	Ambiente Quinta da Torre	CAPARICA
Conselho Científico / IST	Av.ª Rovisco Pais	1000 LISBOA
INAC – Instituto Nacional de Aviação Civil	Rua B – Aeroporto de Lisboa	1700-008 LISBOA
Autoridade Nacional de Protecção Civil - ANPC	Av.ª do Forte em Carnaxide	2795-112 CARNAXIDE
Ministério da Defesa Nacional – Direcção-Geral de Infra-Estruturas	Av.ª Ilha da Madeira	1400-204 LISBOA
Ministério da Defesa Nacional – Força Aérea – Gabinete do Chefe do Estado-Maior	Av.ª da Força Aérea	2724-506 ALFRAGIDE
ANA – Aeroportos de Portugal, S.A	Rua D – Edifício 120 – Aeroporto de Lisboa	1700-008 LISBOA
CLC – Companhia Logística de Combustíveis, S.A	E.N. 366, Km 18	2050 AVEIRAS DE CIMA
EDP – Distribuição de Energia, S.A	Rua Camilo Castelo Branco, 43, 2º.	1050 – 044 LISBOA
EPAL – Empresa Pública das Águas de Lisboa	Av.ª da Liberdade, 24	1250-144 LISBOA
LISBOAGÁS GDL – Sociedade Distribuidora de Gás Natural de Lisboa, S.A	Rua Miguel Serrano, n.º 9 Miraflores	1495-173 ALGÉS
TRANSGÁS – Sociedade Portuguesa de Gás Natural, S.A	Rua Tomás da Fonseca, Torre C	1600-209 LISBOA
Associação de Proprietários do Barreiro	Av. Henrique Galvão, nº. 37	2830-308 BARREIRO.
Associação de Municípios da Região de Setúbal	Avenida Dr. Manuel de Arriaga, n.º 6 – 2.º esq.	2900-473 Setúbal
Associação de Comércio, Indústria e Serviços de Barreiro e Moita	R. Conselheiro Joaquim A Aguiar 212, 1º	2830-333 Barreiro
Grupo Flamingo – Associação de Defesa do Ambiente	Alameda 25 de Abril Nº. 11	2855-211 Corroios
Ordem dos Arquitectos	Travessa do carvalho, 23	1249-033 Lisboa
Ordem dos Engenheiros	Av. Sidónio Pais, n.º 4 E	1050-212 LISBOA
Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa	Rua Sá Nogueira, Pólo Universitário, alto da Ajuda	1349-055 Lisboa
Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial	Rua de Arroios, 96-3.º esq.	1150-056 LISBOA
Grupo de Amigos de Lisboa	Rua de Portugal Durão, 58	1600-187 LISBOA
Turismo de Portugal, I.P.	Rua Ivone Silva, Lote 6	1050-124 Lisboa
Quimiparque S.A.	Parque Empresarial do Barreiro Largo Alexandre Herculano C.P. 5001	2831 - 904 Barreiro
Metropolitano de Lisboa	Av. Barbosa du Bocage, n.º 5	1049-039 LISBOA
TRANSTEJO - Transportes do Tejo, SA	Rua da Cintura do Porto de Lisboa Terminal Fluvial do Cais do Sodré	1249-249 Lisboa
Parque EXPO 98, S.A.	Av. D. João II, Lote 1.07.2.1	1998-014 Lisboa
Lusoponte Concessionária para a Travessia do Tejo, S.A.	Edifício da Portagem Praça da Portagem Penas	2870 - 392 Montijo
Fertagus, Travessia do Tejo, Transportes, S.A.	Estação do Pragal Porta 23	2805-333 ALMADA
MTS - Metro, Transportes do Sul, SA	Av. 25 de Abril, nº 203 -Amora	2845-547 Seixal

LISTA DOS ORGÃOS DE IMPRENSA

NOME	MORADA	LOCALIDADE
Redacção do "Jornal de Notícias"	Rua Gonçalo Cristóvão, 195 – 219	4049-011 PORTO
Redacção da T.S.F. Rádio Jornal	Rua 3 da Matinha – Edifício Altejo – Piso 3 – Sala 301	1900 LISBOA
Redacção da Rádio Renascença	Rua Ivens, 14	1200-227 LISBOA
Redacção do Jornal Semanário Sol	Rua de São Nicolau, 120 – 5.º	1100-550 LISBOA
Redacção do Jornal "O Expresso"	Rua Duque de Palmela, 37-2º	1200 LISBOA
Redacção do "Diário de Notícias"	Av.ª da Liberdade, 266	1200 LISBOA
Redacção do Jornal "Correio da Manhã"	Av.ª João Crisóstomo, 72	1069-043 LISBOA
Redacção do "Jornal Público"	Rua Viriato, 13	1069-315 LISBOA
Redacção da Agência Lusa	Rua Dr. João Couto, Lote C - Apartado 4292	1507 LISBOA CODEX
Redacção da RTP	Avenida Marechal Gomes da Costa, 37	1849-030 LISBOA
Redacção da SIC	Estrada da Outurela	2795 LINDA-A-VELHA
Redacção da TVI	Rua Mário Castelhano, 40	2749-502 BARCARENA

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DO LOTE C1 DA LIGAÇÃO FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE LISBOA E PORTO

PARECER DA CÂMARA MUNICIPAL DE ALENQUER AO ESTUDO EM FASE DE DISCUSSÃO PÚBLICA

1. INTRODUÇÃO

Encontra-se em curso no Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, na Agência Portuguesa do Ambiente (APA) o procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do projecto mencionado acima, e adiante designado por RAVE – Lote C1, do qual faz parte a presente fase de Consulta Pública.

A fase de Consulta Pública, decorre nos termos do disposto no n.º 2 art. 14.º e nos art. 24.º e 26.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 03 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 08 de Janeiro foi iniciada no passado dia 19 de Novembro de 2008 e encontra-se em curso até ao próximo dia 16 de Janeiro de 2008, por um período de 38 dias úteis.

À CM de Alenquer foi enviado um exemplar do Estudo de Impacte Ambiental, incluindo Resumo Não Técnico, cabendo à CM de Alenquer:

1. Participar no processo de Consulta Pública, emitindo os comentários que entenda por pertinente, os quais são consubstanciados pela presente informação técnica; e
2. Empenhar-se na divulgação do processo, de forma a promover a participação pública.

A Resolução do Conselho de Ministros nº83/2004, de 26 de Junho, aprovou o desenvolvimento das infra-estruturas que integram a rede ferroviária de alta velocidade. Nestas infra-estruturas inclui-se a Linha Lisboa - Porto "*como linha especialmente construída para a alta velocidade, com estações intermédias em Leiria, Coimbra e Aveiro*". Foi ainda decidido pelo Governo que a ligação de alta velocidade entre Lisboa e Porto se destina apenas a passageiros.

A RAVE — Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A., tem vindo a promover a elaboração dos estudos prévios dos vários troços da rede aprovada e os respectivos estudos de impacte ambiental.

No caso do Troço Ligação D/C1 do lote C1 da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto, a RAVE adjudicou a elaboração do Estudo Prévio ao consórcio VIAPONTE/CENOR, que subcontratou à empresa ECOSSISTEMA a elaboração do respectivo EIA.

De referir desde já que, de forma a satisfazer a solicitação de empenho da Câmara na divulgação do procedimento de AIA do presente projecto, a Câmara Municipal:

1. Disponibilizou na página da Net informação acerca do período de discussão pública e das formas possíveis de participação da população em geral;

2. Efectuou anúncios na rádio local;
3. Efectuou reuniões de esclarecimentos sobre a matéria com as Juntas e as Assembleias de Freguesia; e
4. Efectuou reuniões de atendimento e esclarecimento de dúvidas à população.

Foram ainda cedidas pela Câmara Municipal as instalações do Auditório Damião de Góis para a realização de uma sessão de esclarecimento de pública relativa ao presente procedimento, sessão esta que foi promovida pela APA e pela RAVE.

A Presente informação encontra-se organizada da seguinte forma:

1. Descrição do Troço de Ligação D/C1 do Lote C1- Com a finalidade de forma sintética e objectiva transmitir à Câmara as principais caracteristicas de projecto, é efectuada uma breve caracterização dos eixos/ Corredores;
2. Análise da Proposta – Neste capítulo é efectuada uma descrição dos elementos que compõem o EIA, a qual é seguida pela análise crítica da qualidade do estudo (incluindo Resumo Não Técnico). Com base nos elementos constantes no Estudo, e informação suplementar do conhecimento da autarquia, é efectuada uma detecção e sistematização dos impactes, com identificação dos mesmos por eixo e descritor, e destacando-se as matérias que desde já se afiguram mais relevantes para uma conclusão, aferidas em função do território de Alenquer, e que se referem ao Ordenamento do Território e à Sócio – Economia; posteriormente, é efectuada a comparação ambiental dos eixos;

No final da informação pretende-se efectuar uma síntese conclusiva da mesma, apoiando a tomada de Decisão da Câmara.

Por fim sublinhar que:

1. Em Abril de 2008, foi fornecido pela Câmara Municipal de Alenquer um conjunto de informação relativa ao Concelho, designadamente o documento "Projectos Estruturantes", o qual estabelecia um conjunto de indicações de utilização do território municipal, designadamente a Área Industrial da Ota, a qual é profusamente mencionada no presente EIA;
2. Contudo, o desenvolvimento de estudos por parte da CM de Alenquer, designadamente no âmbito do Programa de Acção Territorial da Porta Norte de Lisboa, consubstanciados no relatório "Orientações ao PAT", de Agosto de 2008, reavaliam os elementos enviados em Abril, que se encontram por tal ultrapassados;
3. Assim, a análise do EIA partiu de um pressuposto de desenvolvimento do Concelho que se encontra datado;

4. A título de exemplo, enquadram-se nas linhas estratégicas do relatório de Agosto de 2008, dois Planos de Pormenor que foram já objecto de deliberação de inicio de procedimento por parte da Câmara Municipal – Plano de Pormenor do Carregado Este e Plano de Pormenor da Qta da Bemposta - , que, sendo ambos atravessados pelo corredor 3 da Linha em apreço, bem como, no caso do Carregado Este, igualmente atravessado pela alternativa 2, não foram ponderados no EIA em descritores como Ordenamento do Território, Usos do Solo ou Sócio Economia.

2. DESCRIÇÃO DO TROÇO *LIGAÇÃO D/C1 DO LOTE C1*

2.1. Enquadramento do Troço em análise na Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto

O troço *Ligação D/C1 do Lote C1* inscreve-se na Ligação Ferroviária de Alta Velocidade Lisboa-Porto, a qual foi dividida em lotes, cada um dos quais objecto de Estudo Prévio e respectivo EIA, e representados na figura 1 do presente parecer:

- Lote A: Aveiro — Vila Nova de Gaia;
- Lote B: Soure — Mealhada;
- Lote C1: Alenquer (Ota) — Pombal;
- Lote D: Lisboa — Alenquer (Ota);
- Lote E: Vila Nova de Gaia — Aeroporto Francisco de Sá Carneiro.

Figura 1 – Eixo Lisboa Porto – Divisão em Troços
Extraído da web page *www.rave.pt*

O troço *Ligação D/C1 do Lote C1*, consiste num troço de ligação entre o ***Lote C1 Alenquer – Pombal*** e o ***Lote D Lisboa – Alenquer***, melhor representados na figura 2.

A área abrangida pelo EIA da Ligação D/C1 atravessa três concelhos, Vila Franca de Xira, Alenquer e Azambuja. No Concelho de Alenquer, são atravessadas três freguesias: Carregado, Ota e Triana.

Alenquer	Azambuja	Vila Franca de Xira
Carregado	Alcoentre	Castanheira do Ribatejo
Ota	Aveiras de Cima	
Triana	Azambuja	
	Vila Nova da Rainha	

Quadro 1 – Concelhos e Freguesias afectados pelas alternativas

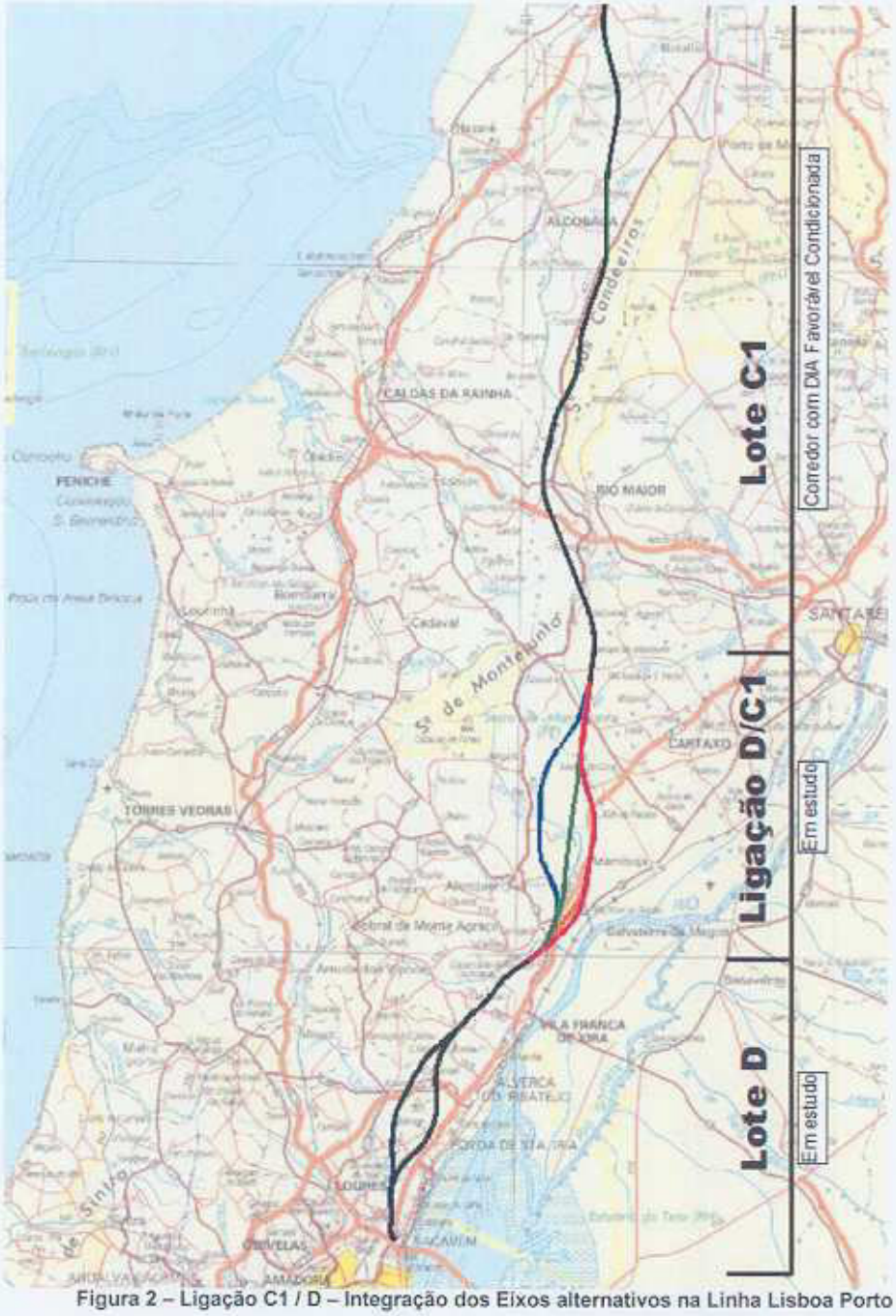


Figura 2 – Ligação C1 / D – Integração dos Eixos alternativos na Linha Lisboa Porto

Extraído do EIA da Ligação C1/D

2.2. Descrição dos Corredores / Eixos

No Estudo Prévio são propostos quatro eixos alternativos que podem ser descritos sumariamente da seguinte forma:

- O Eixo 1 implanta-se em grande parte a nascente da A1, cruzando esta via em dois pontos distintos: primeiro ao km 2+500 junto à Vala do Carregado e ao nó com a A10,

e depois ao km 14+500 a sudoeste de Aveiras de Cima. Este eixo passa a poente Vila Nova da Rainha, a cerca de 500 m de distância desta localidade.

- O Eixo 1A é uma variante localizada do Eixo 1, previsto de modo a que o traçado se desenvolva a poente da Quinta do Campo e da Quinta da Alegria, ao mesmo tempo que se afasta de Vila Nova da Rainha.
- O Eixo 2 desenvolve-se sempre a poente da A1, sendo quase paralelo a esta auto-estrada, entre o nó rodoviário da A1 com a A10 e a EN 3. O traçado deste eixo passa a nascente da Base Aérea da Ota.
- O Eixo 3 tem uma parte inicial coincidente com o Eixo 2, divergindo deste na zona de atravessamento da EN 3. A partir deste ponto, afasta-se para poente contornando assim a Base Aérea da Ota por oeste. Torna a inflectir para nascente, onde vai encontrar o Eixo 1 e o Eixo 2 (no ponto final comum a todas as alternativas). O traçado deste eixo afecta várias explorações de areias localizadas a sul da Base Aérea da Ota e a este de Camarnal.

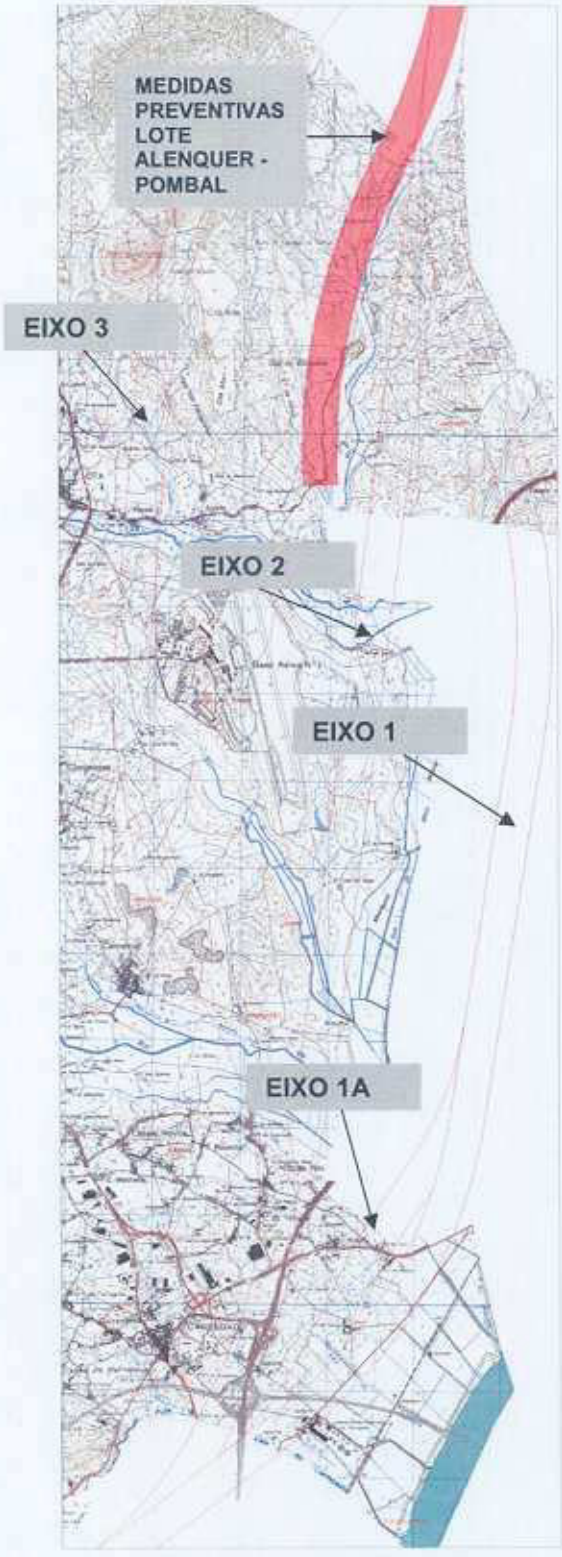
Sublinha-se que a área objecto de análise no procedimento de AIA engloba um corredor envolvente ao traçado preferencial, com uma largura máxima de 400 metros, com 200 metros para cada lado do eixo.

No entanto, para cada corredor/eixo encontra-se já definido uma directriz com viabilidade de execução da instalação da infra-estrutura com uma área de 80 m de largura, para as quais são ponderados os impactes directos (ex: demolições), sendo a restante área do corredor entendida como espaço indirecto (ex: ruído).

Os eixos encontram-se representados na figura 3, constando do quadro 2 uma síntese das principais características destes eixos. Em anexo, junta-se um quadro com uma pormenorização dos diversos viadutos que se pretendem executar nos diversos eixos.

Identificação	Extensão
Eixo 1	24.817 M
Eixo 1A	24.632 M
Eixo 2	23.725 M
Eixo 3	24.795 M

Quadro 2 – Extensão dos Eixos



2.3. Características Geométricas dos Traçados

De acordo com o EIA, a necessidade de se garantirem os **parâmetros geométricos** limites definidos para a velocidade de 300 km/h, esteve sempre presente nos ensaios efectuados, tendo-se conseguido praticamente em todas as situações, soluções que não violassem os limites impostos para esta velocidade base.

Os valores adoptados para os parâmetros geométricos visam assegurar o cumprimento da velocidade de projecto (300 km/h) em adequadas condições de segurança e o máximo conforto dos passageiros, bem como, acautelar o desgaste prematuro do material circulante ou da via.

Um factor que condicionou também grandemente os traçados foi a necessidade de se evitar que as curvas de concordância verticais coincidissem com as curvas de transição em planta.

Esta situação, embora não se possa considerar como obrigatória, é aconselhável pois melhora por um lado o conforto dos passageiros, e facilita por outro, os processos construtivos e de manutenção, ao evitar que se observem duas variações, em simultâneo, uma em planta e outra em perfil, associadas ainda à variação da escala.

Fig. 3 – Localização dos Eixos em estudo e da Área Objecto de Medidas Preventivas no Troço Alenquer – Pombal da LAVE Lisboa - Porto

A **secção transversal tipo em plena via** é constituida por duas vias com bitola (distância entre carris) de 1,435 m e um entre-eixo de 4,7 m. A plataforma, com uma largura de 14,0 m, inclui uma zona para a implantação dos postes de catenária e um espaço segurança localizado nos 0,90 m exteriores da plataforma.

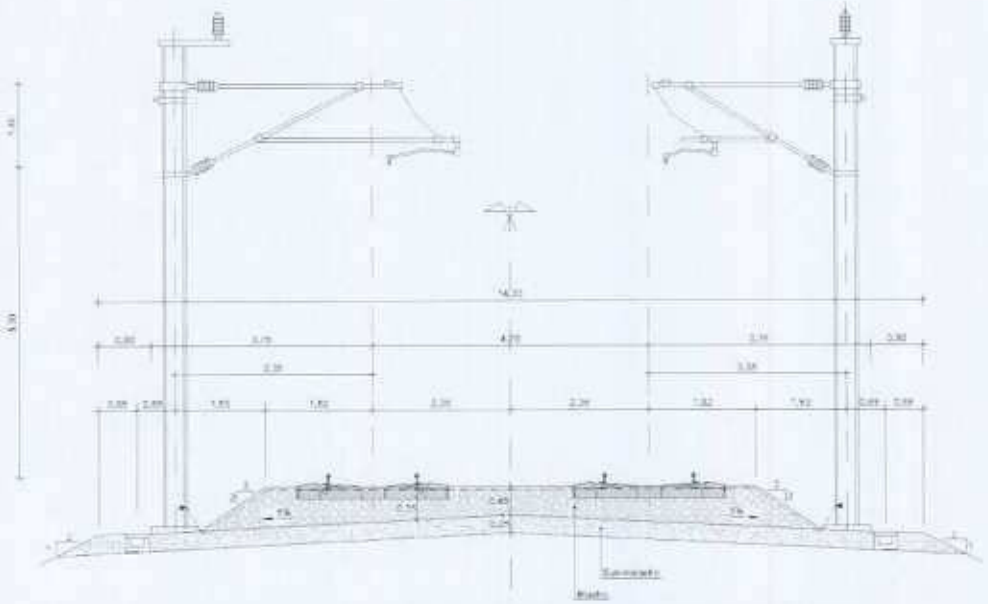


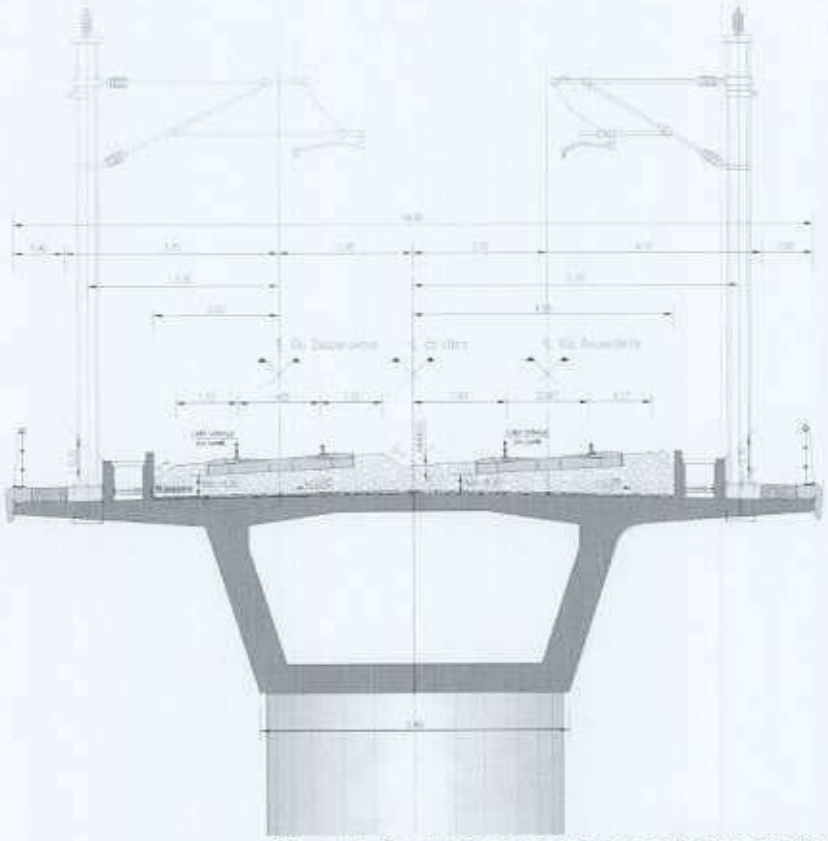
Figura 4 – Secção Transversal Tipo em Plena Via
Extraído do EIA da Ligação C1/D

A **secção transversal tipo em pontes e viadutos** assume as seguintes características:

- Posicionamento e largura do murete guarda-balastro, a 4.55 m do eixo do tabuleiro;
- Espaço necessário para postes de catenária;
- Passadiço de manutenção e inspecção com 0.90 m;
- Construção de uma guarda-corpos no final da área de segurança.

Em caso de pontes de grande extensão, há necessidade da instalação de postes de catenária. Os postes de catenária devem ser posicionados no limite da superstrutura, fora do espaço do passadiço lateral.

Poderão ainda ser instalados barreiras de protecção contra ruído, nos lados externos da superstrutura da ponte, caso seja necessário. Assim a largura total do tabuleiro será de 14 m.



. Figura 5 – Secção Transversal Tipo em Viaduto ou Ponte

Extraído do EIA da Ligação C1/D

2.4. Definição de áreas a expropriar

Para que a CM possa emitir o seu competente por forma a se pronunciar sobre o eixo mais favorável e menos impactante, para além dos impactes identificados nos pontos seguintes do parecer, convém abordar desde já a definição da metodologia a aplicar em matéria de expropriações, uma vez que, também esta tem impacte directo sobre a população.

Assim, de acordo com o EIA, a metodologia aplicada para o cálculo indicativo do valor total das indemnizações a suportar, em cada eixo e subeixo, com as expropriações das propriedades afectadas, tem por base a observação dos ortofotomapas à escala 1:5.000, sobre os quais foram georeferenciados os eixos em estudo com a poligonal de expropriação prevista, bem como as manchas dos PDM, com as respectivas classificações, o que permitiu a edição de polígonos de ocupação do solo.

Para efeito do cálculo dos valores de indemnização, o solo é classificado em:

- Solo apto para construção;

- Solo para outros fins.

Considera-se como **solo apto para construção**:

a) O que dispõe de acesso rodoviário e de rede de abastecimento de água, de energia eléctrica e de saneamento, com características adequadas para servir as edificações nele existentes ou a construir;

b) O que apenas dispõe de parte das infra-estruturas referidas na alínea anterior, mas se integra em núcleo urbano existente;

c) O que está destinado, de acordo com instrumento de gestão territorial, a adquirir as características descritas na alínea a);

d) O que, não estando abrangido pelo disposto nas alíneas anteriores, possui, todavia, alvará de loteamento ou licença de construção em vigor no momento da declaração de utilidade pública, desde que o processo respectivo se tenha iniciado antes da data da notificação a que se refere o n.º 5 do Artigo 10º da Lei n.º 168/99, de 18 de Setembro.

Considera-se como **solo para outros fins**, o que não se encontra em qualquer das situações anteriormente mencionadas, designadamente:

- Terreno Rústico Infra-estruturado;
- Solos de Horta/Quintal;
- Solos Agrícolas/Cultura Arvense;
- Solos Agrícolas/Regadio Superior; e
- Vinha.

Apresentam-se, seguidamente, os principais pressupostos à estimativa dos custos associados ao processo de expropriação:

- Foram definidos valores médios por classe de ocupação de solo, aplicados ao longo do traçado, com excepção dos casos classificados como singulares;
- No caso de afectação parcial de imóveis pela poligonal de expropriação foi considerada a área de expropriação total desse mesmo imóvel;
- Os limites de expropriação considerados na plena via foram de 7 m para além dos limites dos taludes, inclusive nos viadutos; nos restabelecimentos foi considerada uma faixa constante de 35 m, centrada nos respectivos eixos.

2.5. Outras Características

Em zonas urbanas ou com edificações dispersas onde se verifica um número considerável de intersecções, apenas algumas vias serão restabelecidas, mantendo-se funcional a rede viária existente, à custa, sempre que possível, da redefinição das circulações nas vias transversais existentes, bem como a caminhos paralelos que permitirão a ligação entre as vias restabelecidas e as não restabelecidas.

No que diz respeito à rede de caminhos rurais apenas alguns serão restabelecidos, prevendo-se a localização de pelo menos um restabelecimento por quilómetro de desenvolvimento da linha de alta velocidade. Este tipo de restabelecimentos interligará também com a rede de caminhos paralelos que assegurará as ligações com vias não restabelecidas e permitirá a acessibilidade a parcelas adjacentes à linha que possam ficar sem acessos directos em resultado da implantação da infra-estrutura ferroviária.

Ao longo de toda a via, mesmo quando não haja necessidade de prever acessos a parcelas marginais ou de dar continuidade a restabelecimentos, paralelamente à linha, existirá sempre ao longo de todo o traçado um caminho paralelo de um dos lados da linha destinado a assegurar as acessibilidades à via-férrea em caso de emergência ou para trabalhos de manutenção.

Uma vez que as principais linhas de água são atravessadas em viaduto, as passagens hidráulicas - circulares, rectangulares ou abobadadas - foram dimensionadas exclusivamente para linhas de água de pequena ou de média dimensão.

Está previsto o restabelecimento, através viaduto, das auto-estradas e de outras vias rodoviárias da rede nacional. As estradas e caminhos municipais e outras vias locais e urbanas também serão restabelecidas.

A linha de alta velocidade será inteiramente protegida por uma vedação. A duração dos trabalhos de construção do Lote C1 – Ligação D/C1 está estimada em quatro anos. O início da exploração da linha de alta velocidade está previsto para o ano de 2015, não estando definido o horizonte temporal para a sua desactivação.

A estimativa do valor do investimento varia entre 8,3 e 10,3 milhões de euros por quilómetro de via.

3. ANÁLISE DA PROPOSTA

O Estudo de Impacte Ambiental identifica um conjunto de aspectos relevantes que, de acordo com a RAVE, S.A., fundamentam a execução da Linha de Alta Velocidade de Lisboa Porto, designadamente:

1. Diminuição assinalável nos tempos de ligação Ferroviária entra as duas maiores cidades do País;
2. A diminuição de tráfego de passageiros na linha do Norte, permitindo o aumento da capacidade de transporte de mercadorias;
3. Diminuição da sinistralidade rodoviária, por via da prevista redução de tráfego rodoviário na ligação Lisboa – Porto;
4. Redução das emissões de gases com efeito de estufa, que contribuem para o fenómeno das alterações climáticas e consequente melhoria da qualidade do ar. Estes efeitos positivos devem-se, sobretudo, à transferência de passageiros do modo rodoviário e, em menor escala, do modo aéreo para o modo ferroviário, de acordo com o **Estudo de Mercado Relativo à Futura Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto**, elaborado em Agosto de 2005 pela VTM, Consultores

Da ponderação entre estes impactes, que, sublinhe-se não são directos em relação ao Troço C1 em Alenquer, mas aplicáveis à rede em conjunto, resulta as diversas vantagens que, do ponto de vista estratégico, fundamentam a execução da Linha de Alta Velocidade de Lisboa Porto.

Assim, e não obstante se reconhecer a bondade na execução do projecto, entende-se de toda a pertinência colocar um conjunto de comentários, que, no nosso entender visam:

1. Minorar a magnitude dos impactes à escala local; e
2. Melhorar a qualidade do EIA e, em última linha, do próprio projecto.

3.1. Descrição dos Elementos do EIA

Atendendo aos elementos que nos foram remetidos pela Agência Portuguesa do Ambiente, o EIA é constituído por Peças Escritas e por Peças Desenhadas, integrando o conjunto das Peças Escritas os seguintes documentos:

- Relatório;
- Anexos;
- Resumo Não Técnico (RNT).

De forma a clarificar a Câmara Municipal, apoiando e orientando a leitura do EIA, caso necessária, identificam-se de seguida os objectivos e o conteúdo para cada uma das peças escritas. Assim, o Relatório tem a seguinte organização:

Capitulos	Conteúdo
Introdução	Identificação do projecto, do proponente, de entidade licenciadora, da Autoridade de AIA, indicação da fase em que se encontra o projecto, identificação da equipa técnica responsável pela execução do EIA, enquadramento legal, objectivo, metodologia e estrutura do EIA
Objectivos e Justificação do Projecto	Objectivos e necessidade do projecto; Antecedentes do projecto; Conformidade com instrumentos de gestão territorial
Descrição do Projecto e Alternativas consideradas	Localização; Descrição dos eixos e das alternativas; Superstrutura; Electrificação; Instalações de apoio à exploração; Estação de Leiria; Obras de arte; Terraplenagens; Drenagem; Vedações; Estaleiros; Expropriações; Cenários de tráfego; Investimento; Projectos complementares e associados; Programação temporal
Caracterização da situação actual	A caracterização do ambiente potencialmente afectado apresenta-se organizada nas seguintes secções: - Clima - Geologia e Geomorfologia - Recursos Hídricos Subterrâneos - Solos e Uso Actual do Solo - Recursos Hídricos Superficiais - Ecologia - Paisagem - Qualidade do Ar - Ruído e Vibrações - Socioeconomia - Ordenamento do Território - Património Cultural, Arqueológico e Construído - Gestão de Resíduos
Evolução da Situação Actual sem projecto	Evolução previsível sem projecto, para os factores ambientais acima referidos
Identificação, Previsão e Avaliação de Impactes Ambientais	Para cada uma das secções (organizadas de modo idêntico à caracterização actual: Metodologia, Impactes na Fase de Construção, Impactes na Fase de Exploração, Síntese de Impactes, Impactes Cumulativos e Análise de Risco.
Medidas de Minimização e de Valorização de Impactes	As medidas encontram-se organizadas de acordo com as secções definidas para a caracterização da situação actual
Comparação Ambiental das Alternativas	Este capítulo apresenta uma secção metodológica introdutória seguida de uma secção de comparação ambiental das alternativas e de uma secção conclusiva.
Monitorização e Medidas de Gestão Ambiental	Este capítulo apresenta o conjunto de medidas que visam monitorizar as obras e a exploração da obra com vista ao cumprimento integral das medidas preconizadas no EIA

Quadro 3 – Conteúdo do Relatório Técnico do EIA

O RNT constitui um texto, redigido em linguagem simples, que deve permite ao leitor familiarizar-se com as principais questões relacionadas com a decisão relativa ao projecto.

De acordo com o projectista, a elaboração do RNT seguiu as recomendações publicadas pelo IPAMB em 1998 ("Critérios de Boa Prática para a Elaboração e Avaliação de Resumos Não Técnicos") e disponíveis no site da APA.

3.2. Acerca da Qualidade do Estudo de Impacte Ambiental

Atentos os elementos constantes no EIA sujeitos ora a procedimento de discussão pública, verifica-se que o Estudo contempla os elementos suficientes e necessários para poder ser efectuada a análise do projecto e dos respectivos estudos de impacte ambiental, no contexto da respectiva legislação de enquadramento.

Aliás, **considera-se mesmo que o EIA encontra-se por norma bem organizado e com informação técnica de suporte de muito boa qualidade e que nos permite avaliar os impactes com segurança.**

Contudo, e pelos factores que se sintetizam de seguida, o EIA peca na aproximação ao público em geral, ou seja, no Resumo Não Técnico, sobre o qual se considera que não oferece informação suficiente ao público para que este possa concluir e objectivar, quer acerca do projecto, quer acerca dos impactes ambientais.

2.2.1. Acerca do Resumo Não Técnico do EIA

O Resumo Não Técnico (RNT), nos termos do quadro legal do Regime Jurídico do Procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental, deve ter como principal objectivo efectuar uma síntese da informação do Estudo de Impacte, e organizá-la por forma a que o público, em sentido lato, possa percepcionar os principais impactes, positivos e negativos, de determinado projecto, bem como, respectivas medidas de minimização de impactes negativos.

Neste contexto, deve estar organizado de forma simples, eficaz e objectiva, para que o cidadão comum possa entende o que se encontra em causa.

Foi certamente com este intuito que a Autoridade de AIA, a Agência Portuguesa do Ambiente, distribuiu pelas diversas autarquias locais, o Resumo Não Técnico do EIA da LAVE Lisboa – Porto – Troço C1.

Contudo, analisado o RNT, constata-se que o mesmo não reúne condições favoráveis para a consulta, pelos seguintes factores:

a. Não se encontra identificada de forma clara para a população, os principais impactes sócio económicos do Troço em apreço, afigurando-se que este deveria ser um aspecto a melhorar significativamente; a título de exemplo, identificando-se construções sob a plataforma (por tal sujeitas a demolição), deveria constar, ao menos em anexo, de uma ficha com a identificação clara das mesmas;

b. Na óptica do público, e atendendo aos comentários que me foram transmitidos pessoalmente em atendimento sobre a matéria, o RNT não

ilustra de forma inequívoca os traçados ambientalmente preferenciais, destacando-se a este nível, uma clara dificuldade na leitura e compreensão da informação.

Mais ainda, sendo este um EIA que deve opinar sobre o(s) traçado(s) preferencial(is) para instalação desta infra estrutura, parece evidente que a forma de cartografar o eixo preferido deveria ser inequívoca e, por tal, sobre cartografia que identificasse objectivamente os locais.

c. **O quadro síntese de impactes constantes no RNT é omisso quanto aos descritores Qualidade do Ar e Recursos Hídricos (Subterrâneos e Superficiais).**

d. O RNT deveria esclarecer claramente a população sobre a matéria relativa ao estabelecimento de medidas preventivas. Não sendo esta uma matéria legal imputável ao EIA, é contudo este momento de discussão pública do Estudo, o melhor para elucidar a população acerca dos objectivos, vantagens e desvantagens da execução destas medidas, atendendo sobretudo ao facto do Concelho de Alenquer ter sido já fortemente sancionado pela aplicação de medidas preventivas relativas a um projecto que, para mais, não foi executado.

3.3. Identificação dos Impactes

A identificação de impactes constitui o primeiro momento da análise e consiste num levantamento preliminar de impactes resultando do cruzamento das acções de projecto (nas diferentes fases) com as variáveis consideradas no âmbito de cada factor ambiental.

No EIA em apreço foram consideram-se as fases de construção e de exploração. A fase de desactivação não se justifica ser considerada tendo em conta o horizonte do projecto e a ausência de previsão de uma eventual desactivação.

Sublinha-se desde já que esta opção se afigura correcta por não se prever a desactivação do projecto a médio ou mesmo longo prazo. Outra opção seria encerraria certamente uma apreciação demasiado subjectiva e sem qualquer rigor técnico. Tal não obsta a que, em fases sequentes, ou seja em projecto de execução e nos termos da Lei, porque à necessidade de se efectuar uma análise de maior rigor quanto à gestão de resíduos, deva ser efectuada uma análise detalhada dos resíduos expectáveis pelo eventual desmantelamento da infra estrutura.

De sublinhar mais uma vez que, para o corredor de 400m, foram considerados, de uma forma genérica, que a área sujeita a impacte directo pela construção da linha ferroviária de alta velocidade seria constituída por uma faixa de 80 m, centrada no eixo da directriz de cada traçado.

Por fim, sublinhar e informar a Câmara acerca da métrica que sistematiza e objectiva a informação. A classificação traduz-se, assim, num certo tipo de "medida" que permite estabelecer comparações relativas.

No EIA, foi efectuada uma análise, para cada um dos descritores definidos para a caracterização da situação actual, atendendo a cada um dos seguintes parâmetros:

- Natureza (positivo/negativo);
- Magnitude (elevada/média/reduzida);
- Incidência (directos/indirectos);
- Duração (permanentes/temporários);
- Ocorrência (certos/prováveis/incertos);
- Dimensão espacial (locais/regionais/nacionais e supra-nacionais);
- Reversibilidade (reversíveis/irreversíveis).

Desta análise resultou uma classificação global do **significado do impacte**, traduzida numa escala que varia do impacte negativo muito significativo ao impacte positivo muito significativo.

Com base nos elementos disponíveis no EIA, foi sistematizada a detecção dos impactes por descritor, acrescida de comentários decorrentes da percepção que a CM tem da matéria em função do local, sempre que aplicável.

3.3.1. Clima

De uma forma geral, as condições climatéricas afectam de um modo similar os três eixos propostos, não havendo ressalvas a fazer relativamente a este assunto à excepção dos aspectos microclimáticos.

De facto, conclui o Estudo que para qualquer uma das alternativas em questão possa existir um acréscimo de incidência de fenómenos de acumulação de ar frio em zonas de baixa decorrentes na envolvente imediata aos aterros que sejam necessários executar.

Da leitura do relatório conclui-se que na fase de exploração, são expectáveis impactes microclimáticos negativos, os quais irão ser imediatos, indirectos, locais, certos,

permanentes, não minimizáveis, variando de acordo com o dimensionamento dos aterros necessários para a intervenção da alternativa em questão.

Pelos microclimas causados pelos aterros serão afectadas essencialmente a ocupação humana e as culturas agrícolas sensíveis, devido ao desconforto climático criado.

O EIA conclui que o atravessamento das zonas baixas Aluvionares da Vala do Carregado, os rios Alenquer, Ota e Judeu e a ribeira Avarinho, por ser efectuado através de viaduto, não constitui alteração no microclima.

Após a leitura da análise realizada pelo E.I.A. verifica-se que a proposta que apresenta menor inconveniência e alterações a nível microclimático para a zona de intervenção é o Eixo 1 e 1a, uma vez que os aterros responsáveis pelo aumento de microclimas apresentam nestes uma menor extensão (50 m + 30 m). No que concerne à altura do aterro, na sua extensão de 50 m, que tem no seu ponto máximo de altura a 13 m, existe a criação de um impacte de média magnitude que incide sobre solo com ocupação de vinha, sendo que o significado do impacte permanente criado é pouco significativo.

3.3.2. Geologia e Geomorfologia

De acordo com o EIA, ocorrem impactes do projecto sobre a Geologia e a Geomoforlogia distintos consoante a fase, ou seja, as de construção e de exploração, sendo ainda distintos, consoante o eixo.

Na fase de construção pode-se identificar como principais impactes:

- O desmonte de formações geológicas, pela destruição directa do substrato geológico ou ainda, em resultado de impactes associados aos métodos de desmonte a utilizar
- A afectação de áreas com recursos geológicos de interesse económico, parte das quais afectas à extracção de inertes
- A alteração das características geológicas, pela construção de aterros e escavações, algumas das quais de dimensão substancial.

Estes impactes distribuem-se contudo de forma distinta pelos diferentes eixos em apreciação.

Os eixos 1/1A, por apresentarem volumes significativos de escavações no atravessamento da área a montante da AE1, no Concelho da Azambuja e a Norte do viaduto sobre a várzea o Rio Alenquer, nos quais se perfazem mais do dobro das escavações previstas para os eixos 2 e 3, tem obviamente impacte mais negativos, em função da maior movimentação de terras

Contuso, se se considerar a necessidade de empréstimo de terras para produção de aterros, então a alternativa 3 assume um impacte maior, com um volume de empréstimo ao qual se associa a um impacte de magnitude média.

A extracção de materiais necessários, será em todas as alternativas, retirado quer das escavações quer da exploração de inertes licenciados, aspecto que permite mitigar o impacte geológico criado. Os materiais que se irão obter de empréstimo são provenientes de solos de formação miocénicas ou rochas calcárias ou basaltos obtidos essencialmente nas freguesias de Meca e Abrigada.

Relativamente à afectação de recursos geológicos de interesse económico, verifica-se que o eixo 3 entre o seu km 9+000 a 9+280, atravessa a área afecta a uma actividade extractiva do Areeiro do Carmanal e interfere directamente com esta uma vez que o areeiro em questão se encontra licenciado e em exploração, sendo que totaliza uma área de afectação na ordem dos 5 ha, ou seja cerca de 55% da área total do areeiro; o eixo 3, afecta ainda, entre o km 8+700 e 9+350 uma zona classificada no PDM de Alenquer, identificada como área de exploração de massas minerais, sendo que passará a existir uma afectação directa e indirecta em cerca de 11,7ha, área que perfaz cerca de 23% do total da área classificada.

Verifica-se que não obstante não serem afectados valores geológicos e geomorfológicos de interesse conservacionista por qualquer um dos corredores o EIA identifica no Eixo 3, a proximidade do mesmo ao Monte Redondo, aspecto que afecta o enquadramento paisagístico ao mesmo.

Da análise, pode-se concluir sucintamente que, em matéria de geologia, os principais impactes decorrem:

1. Das escavações e aterros efectuados, os quais, ocorrendo em qualquer um dos eixos, sendo contudo mais significativo na alternativa 3, quanto ao volume dos aterros e quanto à necessidade de material de empréstimo (afectando principalmente o Concelho de Alenquer), e quanto à alternativa 1/1A, quanto às escavações (afectando principalmente o Concelho da Azambuja)
2. Da afectação de explorações de recursos geológicos existentes a Norte do Camarnal, bem como, de áreas previstas no actual Plano Director Municipal, sendo este impacte apenas detectável na alternativa 3.

3.3.3. Recursos Hídricos Superficiais e Subterrâneos

Recursos Hídricos Subterrâneos

Os impactes nas águas subterrâneas verificam-se sobretudo na fase de construção. Todos os impactes previstos são negativos, directos, localizados, reversíveis e pouco significativos.

Contudo, a maior parte dos impactes apresenta reduzida magnitude, são permanentes e certos.

Na qualidade da água, os principais impactes negativos da fase de construção são resultantes do arrastamento de partículas, hidrocarbonetos e metais pesados para o solo e a sua migração para os aquíferos existentes. Este processo poderá afectar não só a qualidade dos recursos hídricos subterrâneos como afectar a sua utilização por parte do homem, nomeadamente, no uso agrícola.

Estes impactes, embora negativos, serão pouco significativos, uma vez que a afectação da qualidade dos recursos hídricos será de forma reversível e temporária, sem perda de uso e evidente possibilidade de mitigação.

A alternativa em estudo com mais impactes é a Alternativa 2, por atravessar numa maior extensão de áreas sensíveis à poluição e por poder afectar um maior número de captações para a rega de áreas agrícolas.

Na fase de exploração os impactes serão muito pouco significativos, ou quase nulos, não se perspectivando alteração nos usos actuais ou futuros dos recursos.

Recursos Hídricos Superficiais

Na fase de construção os principais impactes negativos são resultantes do arrastamento de partículas, hidrocarbonetos e metais pesados para as linhas de água e pequenos açudes. Este processo poderá afectar não só a qualidade dos recursos hídricos superficiais, como a sua utilização por parte do homem, nomeadamente para consumo agrícola.

Estes impactes embora, negativos, serão pouco significativos e passíveis de minimização, temporários, de ocorrência incerta, locais e reversíveis.

As situações mais sensíveis envolvem os açudes existentes junto das Alternativas 2 e 3 e no atravessamento dos vales das principais linhas de água, designadamente, vala do Carregado, rio Alenquer e rio da Ota, que frequentemente são utilizados para a exploração agrícola.

Na fase de exploração os impactes serão muito pouco significativos, ou quase nulos, não se perspectivando alteração nos usos actuais dos recursos hídricos superficiais de toda a área de estudo.

Uma vez que na fase de exploração os impactes negativos e positivos serão muito pouco significativos ou quase nulos e que os impactes na fase de construção serão temporários e passíveis de minimização, não se considera que os impactes na qualidade dos recursos hídricos superficiais sejam diferenciadores das várias alternativas de traçado em estudo.

3.3.4. Solos e Uso Actual do Solo

Solos

A magnitude e significado dos impactes foram atribuídos em função da área total afectada por alternativa, da tipologia de solos e da forma de afectação, que se encontram expressas no valor final de impacte ponderado de cada alternativa.

Deste modo, a diferenciação das alternativas pode ser feita de forma directa através do valor final de impacte ponderado, que tem já em conta os aspectos atrás referidos e a incorporação de medidas de minimização da afectação de solos de maior valor agrícola, que ocorrem de um modo geral em zonas de vale ou topograficamente mais deprimidas.

Dada a extensão afectada ser importante em qualquer das alternativas (170-161 ha) e independentemente da importância relativa dos solos de valor agrícola corresponder entre 7 e 9 % do total dos solos afectados, classificam-se todas as alternativas com magnitude de impacte elevada, sendo os impactes considerados significativos. A Alternativa 3 é a mais favorável, já que apresenta um valor de impacte final ponderado mais reduzido.

Uso do Solo

Os impactes no uso do solo fazem-se sentir com o início da fase de construção sendo negativos e, de um modo geral, permanentes e irreversíveis, certos, directos e locais e não minimizáveis, com excepção de algumas zonas onde ocorrem viadutos.

A magnitude dos impactes varia de alternativa para alternativa em função da extensão da faixa afectada. O significado do impacte é função dos usos sensíveis presentes, como o urbano e os ligados às actividades económicas (essencialmente o agrícola de regadio e, mais pontualmente, a actividade industrial). Também os usos com interesse ecológico e/ou económico, como o montado e a floresta de protecção, são considerados como aspectos sensíveis na avaliação.

A Alternativa 3 embora apresente uma menor área global de afectação, é a que apresenta maior interferência com usos mais sensíveis ou com interesse económico, classificando-se o seu impacte negativo como significativo a muito significativo, sendo por isso a menos favorável.

3.3.5. Ecologia

Os impactes sofridos pela flora, vegetação e habitats, são tidos como negativos, de diferentes magnitudes, sendo que é na fase de construção que se verifica uma maior afectação destes recursos, na área de impactes directos.

Relativamente à flora, perspectiva-se um maior impacte na execução da alternativa 2, uma vez que esta interfere com espécies florísticas de interesse conservacionista (*Myosotys lusitanica, Euphobia transtagana e Leuzea longifolia*).

Todas as alternativas tem também impacte negativo sobre áreas de montado de sobro, de acordo com o EIA, destacando-se entre estas os impactes dos corredores 2 e 3.

Contudo, considera-se que neste aspecto o EIA encerra uma lacuna, pois nada refere quanto ao mecanismo de regeneração de sobro que se regista na área que envolve o Monte Redondo e entre este e a AE1, facto que igualmente condiciona o corredor 3.

Aliás, deste mecanismo decorre a hipótese de crescimento da área afecta ao montado de sobro, unindo as bolsas de sobrado ora existentes e que, pontuam já o corredor 3.

Na alternativa 2 verifica-se a afectação da galeria ripícola da Vala do Archino e na alternativa 3 verifica-se a afectação da galeria ripícola do rio Ota, impactes que serão em muito reduzidos devido ao facto de estas serem atravessadas por viaduto.

O corredor ecológico localizado entre o rio Tejo e a Serra de Montejunto sofre uma maior afectação se se considerar a alternativa 2 como eixo a implementar, isto na medida em que esta é aquela que se encontra mais próxima dos pauis do Archino e Alvarinho, sendo que por oposição temos a alternativa 3 como a mais viável para esta situação, na medida em que é aquela que se encontra mais distante dos pauis supracitados.

No que concerne à fauna, verifica-se que as diferentes espécies de aves, nomeadamente as que apresentam interesse conservacionista que se encontram associadas a habitats aquáticos (garça-vermelha, colhereiro, tartalhão-ruivodos pauis e diversas aves de rapina) são as mais afectadas dentro deste grande grupo. Relativamente à avifauna a alternativa 2 é a mais prejudicial, na medida em que é aquela que se encontra localizada mais próximo dos pauis do Alvarinho, Ameixoeira e Archino, e que por isso cria uma maior afectação nos habitats, perturbações sonoras e visuais e eventual mortalidade por atropelamento por parte do comboio.

Quando falamos de fauna na área de estudo surge-nos, o Corredor Ecológico Rio Tejo – Serra de Montejunto, o qual se localiza entre o ecossistema ribeirinho do rio Tejo e o ecossistema serrano da Serra de Montejunto, este compreende o Vale do Rio da Ota (definido no PROTAML como corredor ecológico integrado na Rede Ecológica Metropolitana), Vale do Archino e Ribeira da Ameixoeira. Este corredor irá sofrer afectações logo com o inicio da construção, a nível da destruição parcial de habitats, mortalidade por atropelamentos e perturbações de ordem visual e sonora, prolongando-se durante a exploração, onde o impacte sofrido será da responsabilidade do efeito barreira sobre as espécies terrestres.

De referia por último a aparente contradição constante no EIA entre a redacção de impactes neste descritor e a conclusão que se infere no mesmo descritor. Da redacção parece sobressair as alternativas 3 e 2 como as mais impactantes, contudo a alternativa 3 surge como a mais favorável no quadro de comparação ambiental das alternativas, decorrendo da equação efectuada quanto ao "Índice de Impacte Vegetacional".

3.3.7. Paisagem

O EIA assinala como formas mais significativas de relevo da área de estudo o Monte Redondo, em Alenquer e o Relevo Tabular de Alcoentre, no Concelho da Azambuja

Como aspectos visuais mais marcantes da paisagem em apreciação, foram evidenciados:

- A cumeada/encosta que define a margem direita do Vale do Rio Grande da Pipa, elemento físico que age aqui como limite visual;
- O ponto de vista que se localiza junto ao marco geodésico de Cadafais;
- Os elementos construídos com interesse: Quinta do Campo, a Casa de apoio ao aqueduto do Alviela, o Casal do Saramago, a Quinta do Carneiro, a Quinta do Archino, a Casa do Bunhal, o Casal no Vale Cepo, o Casal Freitas, a Quinta da Telhada, a Quinta da Bemposta, a Quinta do Casal do Vale e o Complexo da Base Área nº 2 e a Quinta da Ameixoeira;
- Algumas áreas com aspectos ligados à flora nomeadamente, galerias rupícolas, mancha de carvalhal e montados de sobro;
- Bacias visuais de cariz agrícola e florestal; e
- A área urbana / industrial do Carregado.

Relativamente à afectação da paisagem agrícola a alternativa 2 é a mais prejudicial, na medida em que é aquela que tem uma maior extensão de atravessamento superficial, com respectivo maior impacto tanto na fase de construção como na fase de exploração. Isto porque o atravessamento do solo agrícola pelas alternativas 1 e 1A é efectuado em viaduto. A alternativa 3 é a que tem menos impactes sobre a paisagem agrícola.

No que concerne ao atravessamento de áreas urbanas, as alternativas 2 e 3 são claramente as mais impactantes sobretudo pelo atravessamento do Carregado, ampliado, no caso da alternativa 3, pela vizualização a partir da Ota e Paços..

Quando se estabelece a relação eixos/património histórico e arquitectónico, verifica-se que as alternativas 1 e 1A, são as mais favoráveis na medida em que apresentam a menor área de intervenção e impacte sobre estes.

Em termos de visualização verifica-se que as alternativas 1, 1A, apresentam valores muito semelhantes quer relativamente à sua extensão e impacte, por oposição a estas temos a alternativa 3 a qual apresenta uma maior exposição visual e impacte que na fase de construção quer na fase de exploração.

Apesar de tal não ser constatado pelo estudo, considera-se que também a alternativa 2, pela visualização quer a partir do Carregado quer mesmo de Alenquer no atravessamento do Vale do Rio de Alenquer, assume também impactes incontornáveis na paisagem.

Em termos gerais e numa perspectiva síntese dos impactes relacionados com a paisagem conclui - se que a alternativa 3 é aquela que apresenta uma maior extensão de intrusão e impacte, quando considerados todos os parâmetros

3.3.8. Qualidade do Ar

A Qualidade do Ar de referência é pontuada pela ultrapassagem de alguns limiares desejáveis, em resultado da existência de fontes de emissão de GEE e gases acidificantes, especialmente a Central Termoeléctrica do Carregado, surgindo-nos ainda outras fontes de poluição lineares, das quais se destacam a A1, A10, EN1 e EN3, devido à intensidade de tráfego rodoviário que apresentam. TAL não obsta a que, como constam dos dados que são enviados regularmente à CM, a qualidade do ar se possa designar por "boa".

Prevê-se que os principais impactes negativos da fase de construção irão resultar da emissão e reemissão de partículas em suspensão, sendo que os mais afectados por este aspecto irão ser a habitações, os equipamentos (designadamente a Escola Básica Integrada do Carregado) e as zonas agrícolas instaladas a cerca de 100m metros quer da obra quer dos estaleiros.

De uma forma geral os impactos causados serão imediatos ao início da obra, irão ser directos e prováveis, no entanto de carácter e passíveis de minimização.

Relembram-se a este propósito que a melhoria da qualidade do ar, pela contribuição na redução do trânsito rodoviário é um dos propósitos da LAVE Lisboa Porto.

3.3.9. Ruído e Vibrações

As áreas atravessadas pelas diferentes alternativas apresentam uma fraca ocupação urbana, à excepção do atravessamento do Carregado nos troços 2 e 3, e de Ota / Paços, no troço 3.

As principais fontes de ruído que influenciam as áreas interessadas são as vias de tráfego rodoviário local, a A1, EN1 / IC2 e EN3.

Relativamente à transmissão de vibrações, as fontes a considerar são apenas o tráfego local e traduzem-se por valores bastante reduzidos.

Nas áreas atravessadas pelas quatro alternativas foram identificadas 23 situações potencialmente expostas a impacte e caracterizado o nível sonoro do ruído ambiente, durante os três períodos de referência. Relativamente aos valores obtidos concluiu-se que 86% das situações (20 locais) satisfazem os valores definidos para zonas não classificadas e apenas 13% (3 locais), no Carregado, excedem os valores máximos admissíveis.

Relativamente ao ruído, prevê-se que cerca de 30 edifícios fiquem expostos a níveis sonoros superiores a 63 dB(A) (indicador Lden), para a Alternativa 1, cerca de 35 edifícios para a Alternativa 1A, cerca de 60 para a Alternativa 2 e cerca de 110 edifícios para a Alternativa 3.

Relativamente às vibrações, os valores previstos para a maioria dos receptores são inferiores ou iguais a 85 dBV. À semelhança do que se verifica em relação ao ruído, no caso das vibrações o menor valor previsto ocorre na Alternativa 1, com cerca de 30 edifícios, e o maior na Alternativa 3, com cerca de 110 edifícios.

Os impactes gerados são negativos, directos, reversíveis, locais, temporários na fase de construção e permanentes na fase de exploração. Com a adopção de medidas de minimização adequadas considera-se que os impactes previstos serão pouco significativos em todas as alternativas.

3.3.10. Socioeconomia

Grande parte dos principais impactes sobre a sócio economia ocorre na **fase de construção**, parte dos quais são, por tal, temporários. Resultam das operações construtivas e dos incómodos daí resultantes, com efeitos em áreas habitadas, áreas empresariais e espaços agrícolas (ruído, poeiras, movimentação de máquinas e veículos). Resultam também da intercepção de numerosas infra-estruturas lineares (estradas e caminhos, gasoduto, rede eléctrica, telecomunicações, colectores, condutas e adutores).

Em geral, a compatibilização com as infra-estruturas é assegurada no Estudo Prévio e será reavaliada em fase de Projecto de Execução.

O caso específico da proximidade a estações de redução de pressão e de medida da Rede Nacional de Transporte de Gás Natural coloca, porém, especiais condicionamentos aos traçados das Alternativas 1, 1A e 2, devido à grande proximidade a que se situam destas estações, situações que deverão ser objecto de análise de risco aprofundada e medidas posteriores de compatibilização.

Outros impactes são permanentes, resultam da ocupação de transformação do espaço, e prolongam-se pela fase de exploração.

Os impactes negativos com importância mais elevada resultam da interferência com áreas habitadas. Nestas áreas, às perturbações causadas pelas operações construtivas junta-se a

demolição de edifícios, a transformação do espaço e os incómodos ambientais resultantes da grande proximidade da via, constituindo um conjunto de impactes que se exercem de forma sinérgica e atingem uma importância elevada.

Verifica-se que, nas Alternativas 1 e 1A, 6 edifícios de habitação ficam em zona de escavação/aterro ou sob viaduto, sendo o impacte mais significativo na periferia de Quintas, freguesia de Castanheira do Ribatejo.

Na Alternativa 2 este número sobre para 10, sendo os impactes mais significativos na periferia de Quintas e junto ao Carregado.

Na Alternativa 3 este número atinge as 15 habitações, sendo os impactes mais significativos na periferia de Quintas, junto ao Carregado e na zona de Obras Novas.

Na fase de exploração, a presença do canal ferroviário introduzirá um efeito de impacte visual que associado a outros impactes resultantes do funcionamento da via (ruído e vibrações) poderá reduzir a qualidade do espaço social, sobretudo em áreas urbanas, com repercussões na qualidade de vida e no valor da propriedade.

Estes impactes são particularmente relevantes na Alternativa 3, em que 111 edifícios, distribuídos por 7 lugares, ficam a menos de 100 metros do eixo do traçado. Na Alternativa 2 são 44 edifícios, repartidos por 4 lugares e, nas Alternativas 1 e 1A, são 16 edifícios repartidos por 4 lugares.

As figuras de seguida inscritas representam algumas das edificações que serão afectadas pela infra estrutura. Sublinha-se que aquelas que são sobrepassadas pela infra estrutura serão, obviamente, objecto de demolição.

Esta elencagem não pretende ser uma demonstração exaustiva de todas as situações afectadas, uma vez que este tipo de análise será mais indicada em fase de projecto de execução e não na fase actual de estudo prévio. Nesta fase, o objectivo é tão somente o de fundamentar a opção por determinada alternativa preferencial, neste caso a 1ª, em detrimento da 2 e da 3.

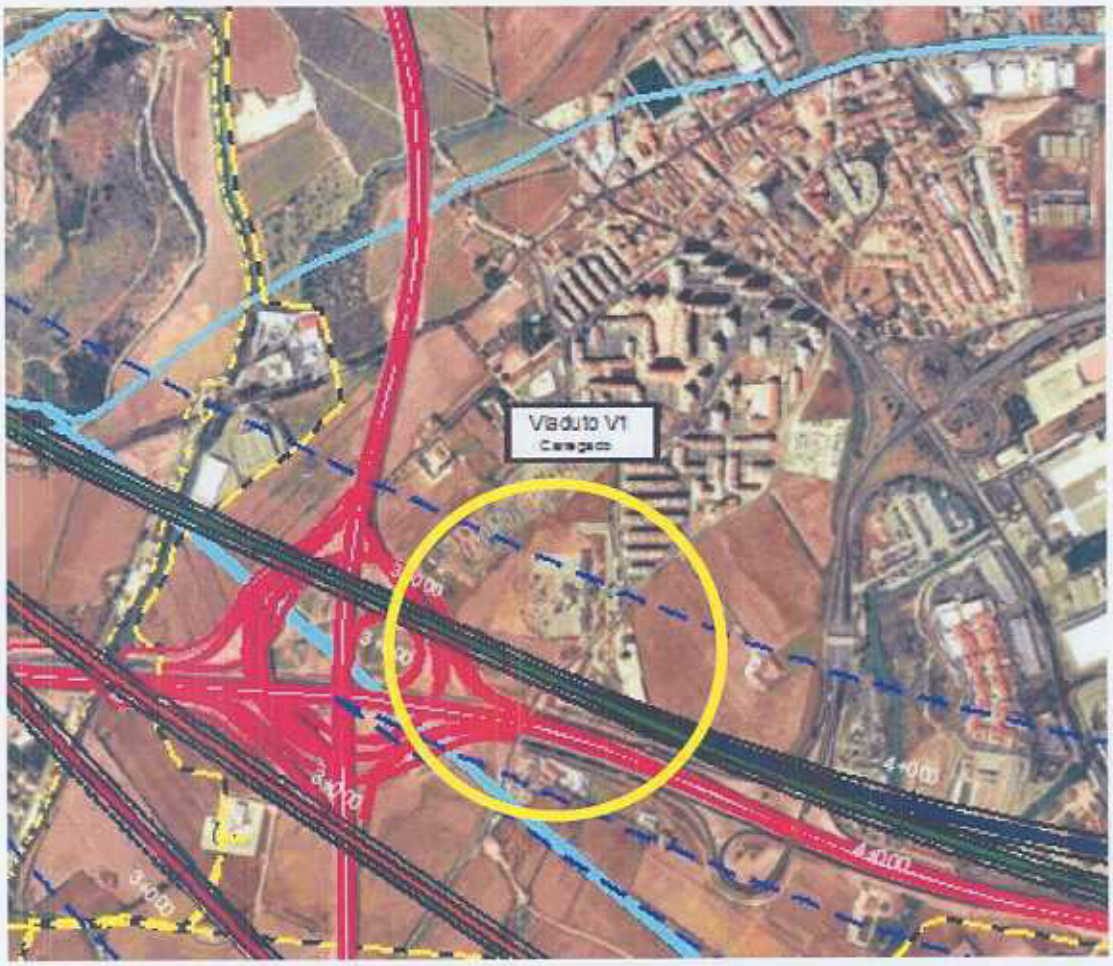


Fig 6 - Extracto Ortofotoplano – Alternativa 2 e 3 (km 3+200 e 3+500, Escola Básica Integrada do Carregado e Meirinha) – Adaptado do EIA

A afectação de áreas empresariais resulta, sobretudo de proximidade a edifícios e sobrepassagem de espaços exteriores em viaduto, e verifica-se junto à EN1, na Vala do Carregado e no Carregado. Os impactes mais significativos resultam da Alternativa 3 que, para além dos impactes anteriores, se desenvolve também em aterro/escavação num espaço empresarial, junto ao Carregado.

No que respeita aos espaços agrícolas interferidos pelo projecto, as áreas de regadio na lezíria do Tejo e nas várzeas dos rios de Alenquer e da Ota são os principais espaços em área e em valor económico, e são quase totalmente transpostas em viaduto, pelas diversas alternativas, o que constitui um importante efeito mitigador dos impactes.

Os principais impactes negativos resultam da Alternativa 2 que secciona em aterro/escavação a área de vinha da Quinta do Carneiro, exploração empresarial que produz vinhos de qualidade, com denominação de origem. Secciona também em aterro/escavação uma área com culturas temporárias, regada por pivot, a poente da Base Aérea da Ota.

Fig. 7 - Extracto Ortofotoplano – Alternativa 2 e Alternativa 3 (Km 4+000/4+200, Pista de Karting e Estacionamento do Campera) – Adaptado do EIA

Fig 8 - Extracto Ortofotoplano – Alternativa 2 e Alternativa 3 (km 4+400/4+900, edifícios industriais e de logística) – Adaptado do EIA

Fig 9 - Extracto Ortofotoplano – Alternativa 2 e Alternativa 3 (km 4+500/4+700, empresa Telcabo) – Adaptado do EIA

O seccionamento, em aterro/escavação, de espaços agrícolas de pequena propriedade, com predomínio da cultura de vinha, na faixa entre a Vala do Archino e Aveiras de Cima é um impacte que também assume significado e resulta das Alternativas 1, 1A e 2.

A Alternativa 3, na zona do Camarnal (Alenquer) secciona marginalmente uma área de extracção de areias. A mesma Alternativa 3, ao km 11+700/12+400 interfere marginalmente com o perímetro da Base Aérea da Ota.

Os impactes resultantes da transformação do espaço assumem forma definitiva na **fase de exploração**, na qual ocorrem novos impactes.

O efeito de barreira introduzido pelo novo canal ferroviário é mitigado pela reposição das estradas e caminhos interceptados e pela construção e caminhos paralelos, a determinarem projecto de execução. Nas áreas agrícolas, o efeito de seccionamento de parcelas obrigará, porém, a maiores tempos de deslocação.

Contudo, não é este efeito não é ultrapassável no atravessamento do Carregado, pois introduz mais um obstáculo na ligação da Vila ao Rio Tejo.

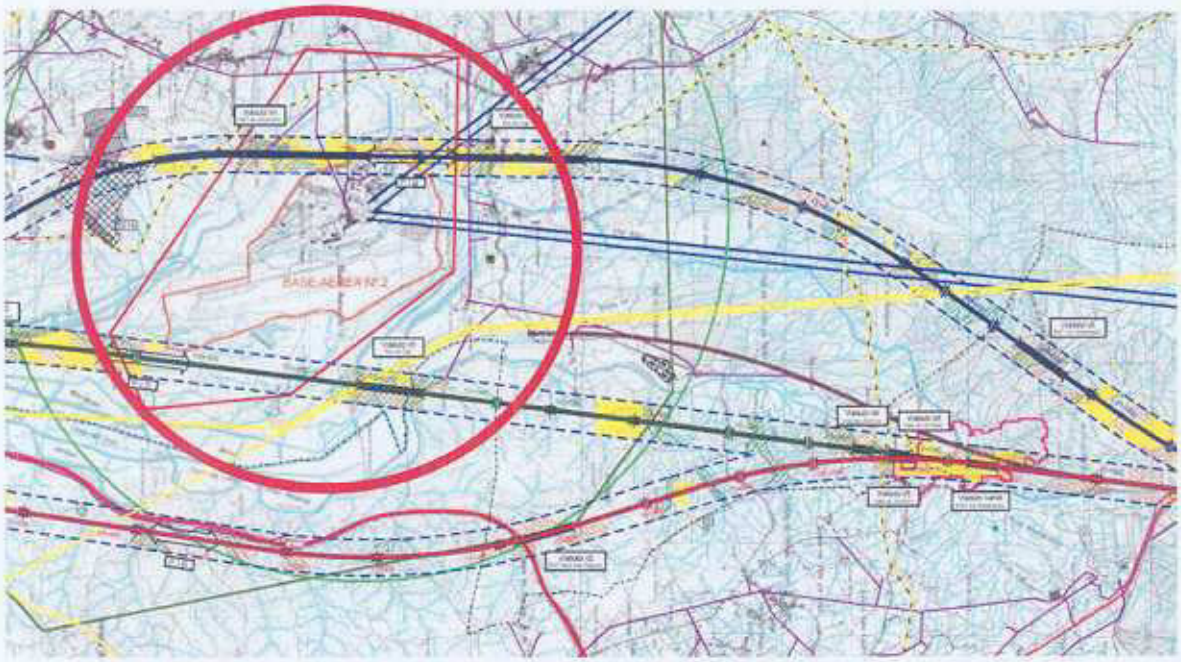


Fig. 10 - Extracto Ortofotoplano – Alternativa 3 (Km 11+700/12+400, Base Aérea da Ota) – Adaptado do EIA

3.3.11. Ordenamento do Território

O quadro seguinte, extraído do EIA, apresenta a relação existente entre as áreas das classes e categorias de espaços no Plano Director Municipal de Alenquer e as diferentes alternativas. Neste quadro, as áreas referidas incorporam o corredor de 80m e de 400m de largura, definidos para cada um dos eixos em questão. É no entanto de referir que nenhum dos PDM's contempla um espaço canal para a linha ferroviária de alta velocidade, pelo que, na sequência da emissão de DIA, ter-se-á de operar os mecanismos previstos no Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial.

De referir por último que, posteriormente à elaboração do EIA (Outubro de 2008), foi deliberado pela Câmara Municipal de Alenquer o inicio de elaboração de dois Planos de Pormenor interceptados pelos eixos e e/ou 3:

- O Plano de Pormenor do Carregado Este; e
- O Plano de Pormenor da Qta da Bemposta.

A Planta em anexo identifica as áreas de intervenção destes Planos. São de seguida elencados os objectivos pretendidos com estes dois Planos de Pormenor, objectivos estes que serão certamente dificultados de prosseguir em função do efeito barreira introduzido pela Linha de Alta Velocidade.

Categoria	Correspondência ao nível da ocupação e usos do território
Espaço Urbanizado	Corresponde a espaços no limite nascente do Carregado (km 3+500 das Alt. 2 e 3) e periferia nordeste (km 5+000 das Alt. 1A, 2 e 3). E também ao lugar de Paços, a nascente da Ota (km 13+200 da Alt.3).
Espaço Industrial	Espaço industrial e de logística na periferia nordeste do Carregado (km 4+500 das Alt 2 e 3).
Grandes Infra-Estruturas e Equipamentos	Corresponde à Base Aérea da Ota (km 12+000 da Alt 3).
Espaços de Indústria Extractiva	Espaços de extracção de inertes junto ao Camarnal (km 8+500/10+000 da Alt. 3).
Espaço Agrícola	É a principal categoria de espaço afectado por todas as alternativas. Corresponde, na maior parte, a extensas áreas com culturas de regadio na Lezíria do Tejo, e várzeas do rio Alenquer e rio da Ota. Mais para norte corresponde a espaços de mosaico agrícola, com vinha, culturas temporárias, espaços incultos e pequenas áreas florestais.
Espaço Agro-Florestal	Corresponde a algumas áreas de montado (km 8+000/9+500 da Alt.2) remanescentes na faixa nascente da Base Aérea da Ota. Nos espaços situados entre os km 9+500 e 11+500 da Alt. 2, o montado deu já lugar a culturas temporárias de regadio.
Espaço Florestal	A seguir ao espaço agrícola é a categoria mais interferida por todas as alternativas, sobretudo a Alt. 3. Corresponde áreas de floresta de produção (eucalipto e pinheiro bravo), por vezes de grande extensão.
Espaço Canal	Rede rodoviária, incluindo a A1, a A10 e a EN3.

Quadro 4 – PDM de Alenquer – Correspondência ao nível da ocupação e usos do território Extraído do EIA da Ligação D /C1

Plano de Pormenor do Carregado Este

O PP do Carregado Este visa o Reordenamento da Área Envolvente Área Industrial do Carregado na Envolvente à localidade da Torre e tem como objectivos prioritários:

- Assegurar as condições de atracção e fixação para empresas de distribuição;
- Aumentar a qualidade da área urbana;
- Dignificar as condições de vida da população residente;
- Afirmar a distinção de usos no território, clarificando a área de uso maioritariamente residencial correspondente à localidade da Torre, da área envolvente maioritariamente industrial;
- Melhorar a capacidade de atracção e as condições para fixação de empresas;
- Melhorar a imagem da área, entre outros, através de uma coerência do mobiliário urbano; e, muito particularmente

– Melhorar as condições de circulação automóvel, tráfego e circulação de peões.

A área de intervenção do Plano tem 138,13 hectares e caracteriza-se pela seguinte ocupação:

- Uso maioritariamente industrial / comercial, com algumas unidades de dimensão relevante, tal como é o caso do Outlet Campera (uso comercial), a Luis Simões (plataforma logística) ou a Matutano (Industria);
- Uso Urbano maioritariamente residencial, correspondente à localidade da Torre;
- Áreas expectantes dispersas pelo território, maioritariamente classificadas como industrial no actual plano director municipal de Alenquer.

O desenvolvimento de um Plano para esta área enquadra-se nas linhas estratégicas para o desenvolvimento e qualificação urbana do Carregado, em coerência com a estratégia territorial do município, designadamente com as orientações expressas no âmbito do Programa de Acção Territorial – Documento "Orientações à proposta" de Agosto de 2008 cuja elaboração encontra-se em curso, e do qual se extrai a planta seguinte.

Aliás, a requalificação urbana do Carregado, através de um programa de Regeneração Urbana do Carregado, que passa pela definição de um programa estratégico de valorização estratégica, e cujo desenvolvimento encontra-se em curso; este programa será no seu âmbito de avaliação semelhante àquele que foi recentemente concluído para a Vila de Alenquer.

Os principais eixos de intervenção no Carregado já levantados são:

1. Intervenção ao nível da mobilidade e acessibilidades, com análise de carga de vias e medidas de dispersão de tráfego;
2. Intervenção ao nível do mobiliário urbano, com vista à qualificação do espaço público;

Fig. 11 - Linhas Estratégicas de Desenvolvimento Urbano do Carregado

3. Intervenção ao nível da oferta de Serviços e Equipamentos;
4. Reorganização de trânsito em áreas praticamente complexas (de que é exemplo a presente área de intervenção);
5. Execução de Planos de Pormenor de detalhe de diversas áreas especificas da localidade (vede figura abaixo, que identifica áreas que, ou já se encontram a ser objecto de Plano, como é o caso do PP Carregado Este, ou tem caracteristicas que impulsionam a necessidade de elaboração de Plano); ou ainda
6. Incremento da qualidade visual do Carregado, no âmbito de uma estratégica de Marketing

Pelos factores acima descritos, conclui-se que o PP do Carregado Este constitui um elemento essencial que consubstanciará a alteração na realidade da localidade, com claro enquadramento nestas linhas estratégicas e orientativas para a vila.

Introdução do efeito barreira causado pelas alternativas 2 e 3, constituem um claro obstáculo à prossecução dos objectivos preconizados pelo Plano de Pormenor, bem como, uma barreira ao desenvolvimento dos objectivos de regeneração urbana do Carregado, traduzidos graficamente na planta seguinte.

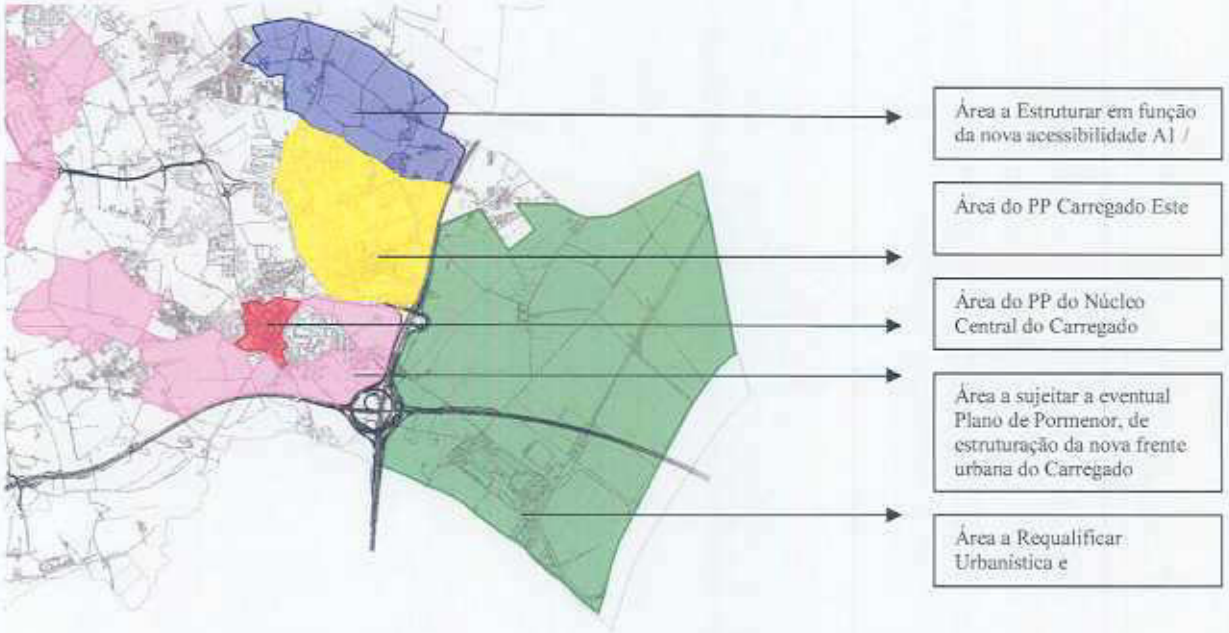


Fig 12 - Identificação de acções estruturantes de Regeneração Urbana na área do Carregado

Plano de Pormenor da Qta da Bemposta

A análise tendencial das variáveis demografia e economia apontam para um crescimento populacional contínuo e um forte incremento das actividades económicas no concelho de Alenquer, particularmente centrado no eixo de Alenquer - Carregado.

Este crescimento é influenciado pela posição geográfica do concelho e pela inserção deste pólo urbano no quadro privilegiado da rede rodoviária nacional e de acessibilidades à cidade de Lisboa.

Esta situação impulsiona a procura de solo urbano para o estabelecimento de novas ocupações assentes em elevados parâmetros de qualidade, sendo expectável que nas áreas envolventes a esta coroa urbana, já consolidada, se venham a fixar novos pólos habitacionais e de turismo-lazer, baseados em parâmetros de ocupação de baixa e muito baixa densidade. Tal é a situação da Quinta da Bemposta, ilustrada pela figura de seguida inscrita.

Estas novas procuras, desde que devidamente enquadradas, são fundamentais para a dinamização das áreas rurais complementares, combatendo os fenómenos de despovoamento e abandono que afectam o espaço rural, cenário particularmente sentido neste território pela restrição ao seu desenvolvimento decorrente da intenção de localização do NAL na Ota, que perdurou durante quase 10 anos.

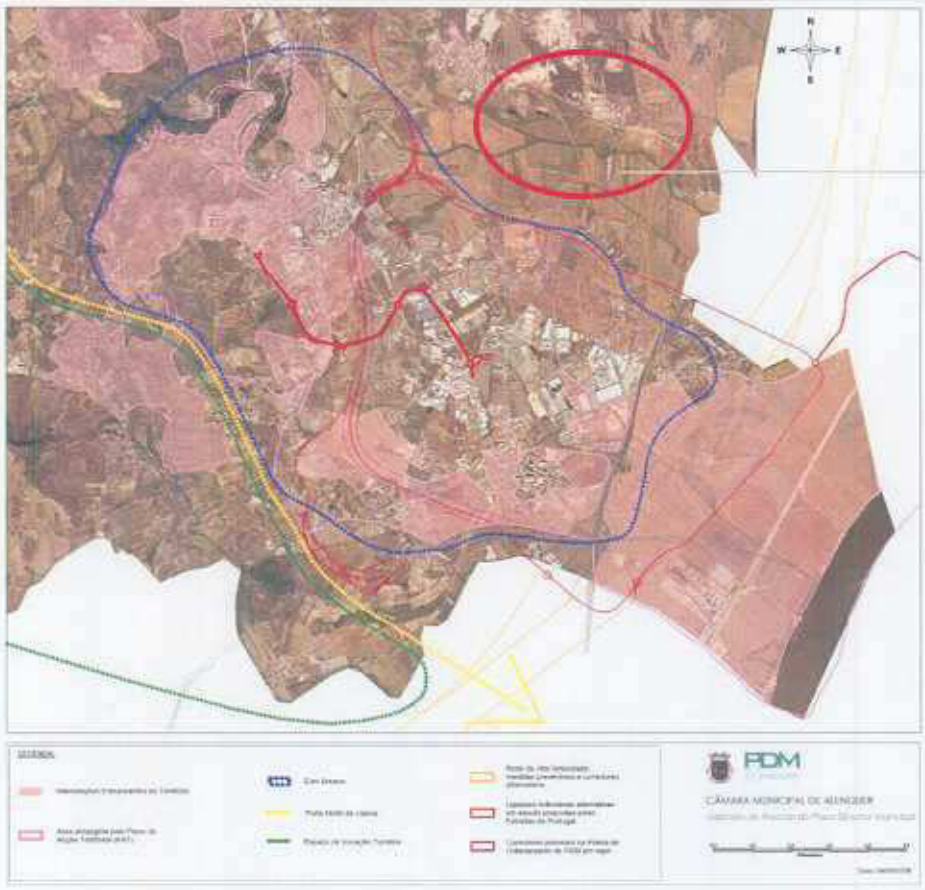


Fig 13 - Localização da área de intervenção do PP da Qta da Bemposta em relação ao Eixo Urbano de Carregado Alenquer

O novo quadro de referência, atento a esta realidade, aponta para a necessidade de revitalização económica e social das zonas rurais, com recurso à diversificação da economia e do emprego, que se pode operar através da melhoria das condições dos aglomerados rurais existentes e da introdução de novos usos que produzam valor acrescentado e contribuam para a correcção das assimetrias.

O PAT da Porta Norte de Lisboa, em elaboração, enquadra-se neste objectivo, tendo como missão promover a revitalização deste território, particularmente nas áreas mais afectadas pela medidas preventivas para instalação do NAL na Ota, onde se integra a área de intervenção do PP da Qta da Bemposta.

O turismo residencial, conectado com actividades específicas de lazer, enquadra-se no quadro dos potenciais novos usos para este território, sendo uma actividade preferencial para se desenvolver no concelho de Alenquer, mercê das excelentes condições que o concelho oferece.

É neste contexto que reside a oportunidade de elaboração de um plano de pormenor para este local, que adapte o modelo de ordenamento do território municipal às novas dinâmicas territoriais, procurando, desta forma, enquadrar o desenvolvimento turístico na "Quinta da Bemposta" e aproveitar as sinergias daí resultantes para se promover uma solução de remate urbano para o aglomerado do Camarnal, que permita colmatar o *deficit* de oferta residencial existente e dotar este espaço de áreas para localização de equipamentos colectivos, indispensáveis para a satisfação das necessidades quotidianas da população.

A introdução de efeito barreira pela sobrepassagem da área de intervenção pela Alternativa 3, conduz a uma dificuldade que, possivelmente inviabiliza a prossecução dos objectivos do Plano.

Ainda em matéria de Ordenamento do Território, verifica-se a sobrepassagem do eixo 1 sobre parte da rede proposta para acessos locais ao IC2, incluindo a Variante à EN3, conforme planta em anexo.

De seguida elencam-se as diversas servidões e restrições de utilidade pública interceptadas pelos corredores:

Domínio Público Hídrico

Nos corredores em estudo não existem classificadas quaisquer zonas adjacentes. Quaisquer dos eixos em estudo atravessam largas dezenas de cursos de água não navegáveis nem flutuáveis, sendo de destacar como mais importantes o rio Alenquer, rio Ota e Vala do Carregado.

Extracção de Massas Minerais

Ao km 9+000, a Alternativa 3 passa em área de pedreiras, sendo uma delas intersectada pelo eixo do corredor entre o km 9+000 e o km 9+130 (areeiros do Camarnal).

Reserva Agrícola Nacional (RAN)

A RAN tem uma expressão muito significativa e continua no primeiro terço dos corredores, essencialmente na lezíria do Tejo e várzeas dos rios de Alenquer e Ota, ocorrendo de forma mais fragmentada na restante extensão.

Relativamente à RAN, a alternativa 1A é a que afecta menos solo de Reserva no Concelho de Alenquer (127,84ha), sendo a alternativa 2 a que afecta maior área (229,97ha).

Sobreiro e azinheira

Verifica-se a ocorrência de várias manchas de montado ao longo dos corredores em estudo.

Povoamentos florestais percorridas por incêndios

As alternativas atravessam pequenas áreas percorridas por incêndios.

Reserva Ecológica Nacional

Considerando a REN discriminada, verifica-se que a maior parte das áreas de REN corresponde a "Áreas de Máxima Infiltração" e "Zonas Ameaçadas pelas Cheias" que, em grande medida, se sobrepõem, ocorrendo na Lezíria do Tejo, várzeas dos rios de Alenquer e Ota e outros cursos de água, como a ribeira do Judeu (Concelho de Azambuja).

As "Áreas com Risco de Erosão" têm pouca expressão e ocorrem sobretudo no troço inicial (até ao km 1+500/2+000), o mesmo acontecendo com as áreas de "Cabeceira de Linhas de Água" que ocorrem sobretudo no troço final.

Relativamente à REN e no Concelho de Alenquer, verifica-se que a alternativa 1A é a que afecta menos área de REN (144,97ha), seguida da alternativa 1 (158,75ha), alternativa 2 (239,46ha) e, por fim, da alternativa 3 (240,46ha).

Imóveis classificados

Nos corredores em estudo existem três imóveis classificados, todos no Concelho de Alenquer:

- Quinta do Campo, classificado como Imóvel de Interesse Público pelo Decreto n.º 5/2002, de 19 de Fevereiro. Situa-se a 97 m da Alternativa 1, ao km 4+500, e a 198 m da Alternativa 1A, ao km 4+300;

- Marco de Cruzamento na EN3, classificado como Imóvel de Interesse Público pelo Decreto n.º 32973 de 18-08-1943. Este sítio situa-se a 63 m do eixo da Alternativa 2, ao km 4+500, e a 26 m do eixo da Alternativa 3, ao km 4+500;

- Marco de Légua e Estrada Real, classificado como Imóvel de Interesse Público pelo Decreto n.º 32973 de 18-08-1943. Este sítio situa-se sob o eixo da Alternativa 3, ao km 6+700.

Estes imóveis dispõem de zona de protecção de 50 m, contados a partir respectivos limites externos.

Edifícios escolares

Cerca do km 3+250 dos corredores dos Eixos 2 e 3 verifica-se a sobrepassagem da Escola Básica Integrada do Carregado a meros 70 metros do eixo directriz dos corredores.

De referir que o estudo, certamente por lapso, refere no capítulo das servidões que a escola se encontra no limite dos corredores.

Defesa Nacional

Os corredores em estudo atravessam as áreas de servidão militar do Centro de Formação Militar e Técnica da Força Aérea da Ota (CFTMFA) / Base Militar da Força Aérea n.º 2, com servidão estabelecida pelo Decreto-Lei n.º 41.791, de 1958-08-08.

Abastecimento de água

As principais condutas de abastecimento de água interferidas pelos corredores em estudo são os Aquedutos do Alviela e Tejo, a Adutora de Castelo de Bode e condutas da Ota, Quinta do Campo, Alenquer e Carregado, todas da EPAL. Serão também interferidas condutas adutoras das Águas do Oeste, que, à data de elaboração do presente relatório, ainda não estão construídas.

Drenagem de águas residuais

As principais interferências com redes de esgotos correspondem à afectação de vários colectores de águas residuais domésticas pertencentes aos sistemas de saneamento das Águas de Alenquer e das Águas do Oeste.

Linhas eléctricas de alta tensão

Os corredores em estudo irão interferir com várias linhas eléctricas a 220 kV e com duas a 400 kV da RNT, e com várias linhas eléctricas da rede de alta e média tensão, concessionada à EDP.

Gasodutos e oleodutos

Os traçados da Ligação D/C1 interferem com os gasodutos de transporte de gás natural (GN) do 1º escalão (pressão de serviço superior a 20 bar e máxima de 84 bar) da REN - Gasodutos, e com gasodutos do 2º escalão (pressão de serviço igual ou inferior a 20 bar e superior a 4 bar) da LISBOAGÁS.

Rede rodoviária nacional

Os corredores em estudo intersectam várias rodovias. As principais vias intersectadas, integradas no PRN, são as seguintes:

- A1, intersectada pelos Eixos 1 e 1A;
- A10, intersectada por todos os eixos;
- EN1, intersectada por todos os eixos;
- EN3, intersectada por todos os eixos;

- EN366, intersectada por todos os eixos.

Com excepção da EN366, intersectada em Passagem Superior (PS) ou Passagem Inferior (PI), as restantes vias são intersectadas em viaduto.

De referir que não se encontra abordado no estudo a interferência dos corredores com os estudos que já se encontram em curso para o IC2 e a via alternativa à EN3.

Estradas e caminhos municipais

Os corredores em estudo intersectam vários caminhos municipais e caminhos rurais, todos restabelecidos por meio de PI ou PS.

Telecomunicações

Os corredores em estudo cruzam com alguns cabos aéreos e enterrados de infra-estruturas de comunicação da Portugal Telecom. O cruzamento é efectuado em viaduto ou aterro, não se prevendo qualquer interferência.

Verifica-se também proximidade a duas antenas de telecomunicações, das operadoras OPTIMUS E TMN, obrigando ao respectivo desvio.

3.3.12. Património Cultural, Arqueológico e Construído

Na análise que foi realizada verifica-se que foram afectadas a afectação de 15 ocorrências arqueológicas. Deste conjunto verificam-se que 7 destes locais se encontram sujeitos a impactes negativos directos são nomeadamente Casal da Canha (alternativa 3), Quinta de S. Julião (alternativa 3), Marco de Cruzamento na EN3 (alternativas 2 e 3), Monte dos Castelinhos1 (alternativa 2 e 3) e Monte dos Castelinhos 2 (alternativa 2 e 3), Quintas 1 (alternativas 2 e 3), Quinta Nova da Portela Alternativas 1, 1A, 2 e 3 e apenas um dos locais deste grupo apresenta um impacte negativo indirecto, designadamente o Casal da Telhada (alternativa 3), sendo que as restantes ocorrências apresentam uma incidência nula no que concerne a impactes.

De acordo com o EIA, as peças patrimoniais afectadas directamente apresentam um elevado valor, no entanto não se verificam motivos que justifiquem a inviabilização deste projecto, isto desde que sejam cumpridas todas as medidas mitigadoras preconizadas, isto uma vez que os impactes provocados durante a fase de construção são possíveis de minimizar e durante a fase de exploração são nulos.

Relativamente ao património Arquitectónico encontra-se apenas a ocorrência da Quinta do Campo. Das alternativas propostas, apenas a alternativa 1 interfere directamente com esta na medida em que se interpõem entre este conjunto e o rio, seccionando um dos seus eixos de ligação, nomeadamente as suas ligações físicas e as suas relações fenomenológicas estabelecidas pelo voltar do corpo nobre do conjunto naquela direcção.

3.3.13. Gestão de Resíduos

Como era de esperar uma obra desta dimensão irá ser responsável pela produção de uma grande quantidade de resíduos, os quais implicaram consumos naturais e energéticos, no que concerne ao transporte, tratamento ou valorização e disposição final. A gestão de resíduos provocados pela obra serão atribuídas a firmas licenciadas para o efeito.

Na fase de construção relativamente a este parâmetro verifica-se que os resíduos são essencialmente de acções tais como, a implantação, funcionamento e desactivação de estaleiros; abertura de novos acessos à obra; na operação e movimentação de veículos relativos à obra; na demolição de edifícios e infra-estruturas e limpeza de terreno; na desmatação; na execução de escavações, aterros e fundações; na construção da plataforma de obras de arte especiais e correntes; na gestão de terras sobrantes; na construção da estação e respectivos acessos; e na colocação de diversos equipamentos.

Dito isto verifica-se que relativamente a este parâmetro a proposta 1 é a menos viável na medida em que é aquela que apresenta um maior excedente de terra, por oposição as outras propostas têm um volume de solos reaproveitáveis deficitário, sendo que isso leva à necessidade de recorrer a manchas de empréstimo de forma a obter as terras em falta, e no caso da alternativa 1A as terras sobrantes serão conduzidas para vazadouros.

As terras sobrantes poderão ser utilizadas para a cobertura de aterros sanitários, o que perfaz um impacte positivo do ponto de vista ambiental. Contudo é de referir que as terras sobrantes serão somente conduzidas para áreas de vazadouro licenciadas ou para áreas previamente aprovadas pelos fiscais.

Nas fases de exploração os impactes gerados estarão essencialmente associados a acções tais como a circulação ferroviária e a actividades de manutenção da via, do material circulante e das infra-estruturas e equipamentos associados.

3.4. Comparação Ambiental dos Eixos

Pretende-se no presente capítulo estabelecer uma síntese comparativa dos impactes ambientais por eixo, com base na leitura que foi efectuada no EIA e no conhecimento do território de Alenquer.

Esta síntese encontra-se organizada por quadros resumos, cada um deles correspondente a um único descritor, destacando-se nestes apenas os impactes mais significativos, estabelecendo-se então a comparação por alternativa em apreciação.

Esta comparação passa pela triagem prévia da aplicabilidade (A) ou não aplicabilidade (NA) do impacte descrito ao eixo.

3.4.1. Clima

Principais Impactes	Eixo 1	Eixo 1A	Eixo 2	Eixo 3
Acréscimo da incidência de fenómenos de acumulação de ar frio em zonas de baixa	NA	NA	NA	A km 18+100 a 18+300

3.4.2. Geologia e Geomorfologia

Principais Impactes	Eixo 1	Eixo 1A	Eixo 2	Eixo 3
Extracção de materiais do substracto geológico	A	A	A	A
Escavações e aterros com mais de 15m de altura	A	A	A	A
Ocupação de áreas de extracção de inertes	NA	NA	NA	A (km 9+000 a 9+280)

3.4.3. Solos e Usos dos Solos

Principais Impactes	Eixo 1	Eixo 1A	Eixo 2	Eixo 3
Ocupação de solos, nomeadamente Aluviosos e Coluviossolos	A	A	A	A
Alterações de usos actuais do solo (áreas florestais, agrícolas e de montado)	A	A	A	A
Afectações de usos urbanos, de industria extractiva e de equipamentos (Base Aérea e Kartódromo)	NA	NA	NA	A

3.4.4. Ecologia

Principais Impactes	Eixo 1	Eixo 1A	Eixo 2	Eixo 3
Perturbações do corredor ecológico entre o rio Tejo e o Serra de Montejunto	A (V1,V3 e V4)	A (V1,V3 e V4	A V2*	A **
Perturbações da fauna dos paus da Ameixoeira, do Alvarinho e/ou do Archino	A V4	A V4	A*** V2***	NA
Perturbaçãoes na flora incidentes em especies de interesse conservacionista	NA	NA	A	NA

* Até ao Km 9+000, Km12+400 a 14+000, Km 18+550
**Vale do rio Alenquer ao 7+000
**Valle do rio Ota Km 3+200
**Vale da Ribeira da Ameixoeira Km 20+000
***Km 12+400 a 14+000, Km 18+550

3.4.5. Paisagem

Principais Impactes	Eixo 1	Eixo 1A	Eixo 2	Eixo 3
Intrusão visual	Km 0+400 a 1+400 km 1+600 a 7+315 V2 e atrav. EN 366	km 0+400 a 1+400 km 1+450 a 7+348 km 8+000 a 14+300 V2 e atrav. EN 366	km 0+400 a 8+000 km14+400 a 19+000 atrav. EN 366	km 0+400 a 7+600 km 9+800 a 14+600 km 17+000 a 21+600 atrav. EN 366
Alteração do uso do solo	km 0+400 a 1+400 km 1+600 a 7+315 km 8+000 a 14+300	km 0+400 a 1+400 km 1+495 a 7+348 km 8000 a 14+300	km 0+400 a 8+000 km 14+400 a 19+000	km 0+400 a 7+600 km 9+800 a 14+600 km 17+000 a 21+600
Movimento de Terras	Km 0+400 a 1+400 km 8+000 a 14+300	km 0+400 a 1+400 km 8+000 a 14+300	km 0+400 a 2+000 km 6+620 a 8+000 km 14+400 a 19+000	km 0+400 a 2+000 km 4+800 a 7+600 km 8+200 a 9+000 km 9+800 a 14+600 km 17+000 a 21+600

3.4.6. Ruído e Vibrações

Principais Impactes	Eixo 1	Eixo 1A	Eixo 2	Eixo 3
Acções de construção ruidosas	A	A	A	A
Circulação ferroviária e acções de manutenção da linha	A	A	A	A

3.4.7. Sócio Economia

Principais Impactes	Eixo 1	Eixo 1A	Eixo 2	Eixo 3
Incómodo em áreas habitadas na fase de construção	km 0+000 a 3+000	km 1+670 km 5+070	km 0+500 km 1+000 a 1+7000 km 3+300 a 3+400 km 5+300	km 0+500 km 1+000 a 1+700 km 3+300 a 3+400 km 5+100 a 5+600 km 13+4000
Ocupação de áreas de regadio	km 3+000 a 7+000	km 3+000 a 7+000	km 5+500 a 11+7000	km 5+500 a 7+000 km16+500 km 18+100 km 22+900
Ocupação de áreas com culturas permanentes	km 16+000 a 18+700	km 15+000 a 17+700	km 6+700 a 7+200 km 15+ 17+200	pontual ao longo do traçado
Edifícios de Habitação sob o traçado	0+500 a 0+600 km 1+050 a 1+200 km 1+800	0+400 km 1+000 a 1+670	0+500 a 0+600 km 1+050 a 1+100 km 1+400 a 1+750 km 3+350 a 3+450 km 17+080	km 0+500 a 0+600 km 1+050 a 1+100 km 1+400 a 1+750 km 3+350 a 3+450 km 5+150 km 5+500 a 5+600 km 13+350
INTERFERÊNCIA COM A ESCOLA BÁSICA INTEGRADA DO CARREGADO	NA	NA	A	A

Interferências com zonas de ocupação industrial/empresarial	km 1+950 km 2+600	NA	km 2+500 km 4+000	km 2+500 km 4+000 km 4+500 a 4+900
Passagem em viaduto na proximidade de estações de redução de pressão da Rede Nacional de Transporte de Gás, em zonas de despressurização de gás	km 3+000 a 3+100	km 2+800 a 2+900	km 4+900 a 3+100	NA
Passagem sobre água reservada para estação de compressão da Rede Nacional de Transporte de Gás Natural	km 3+000 a 3+100	NA	NA	NA
Ocupação marginal do perímetro da Base Aérea da Ota	NA	NA	NA	km 11+700 a 12+400
Efeito de corte e de barreira em áreas agrícolas	sobretudo a partir do km 7+000	A	A	A
Habitações e outros edifícios urbanos: incómodo ambiental, redução da funcionalidade e qualidade do espaço. Potencial desvalorização	km 1+800 a 2+600	km 1+670 a 5+070	km 0+5000 km 1+000 a 1+7000 km 3+300 a 3+400 km 5+300	km 0+500 km 1+000 a 1+700 km 3+300 a3+400 km 5+100 a 5+600 km 13+400

3.4.8. Ordenamento do Território

Principais Impactes	Eixo 1	Eixo 1A	Eixo 2	Eixo 3
Inconformidade com o PDM (ocupação de espaços urbanos, industrial, agrícola, florestal, verde/natural)	A	A	A	A
Interferência com corredores estruturantes secundários da Rede Ecológica Metropolitana	A	A	A	A
Interferência com Planos de Pormenor em Curso	NA	NA	A	A
Ocupação de áreas de REN	A	A	A	A
Ocupação de áreas de RAN	A	A	A	A
Ocupação de montado de sobro *	A	A	A	A
Ocupação de área de pedreira licenciada	NA	NA	NA	km 9+000
Interferência com infra-estruturas da EPAL	A	A	A	A
Interferência com infra-estruturas da Rede Nacional de transporte de Electricidade	A	A	A	A
Ocupação de área reservada a estação de compressão da rede de Transporte de Gás Natural	A	NA	NA	NA
Proximidade a estações de redução da Rede de da rede de Transporte de Gás Natural, implicando situações de risco	A	A	A	NA
Interferência importante com servidões terrestre e aeronáutica do Centro de Formação Militar e Técnica da Força Aérea (Ota)	NA	NA	A	A

3.4.9. Património Cultural

Principais Impactes	Eixo 1	Eixo 1A	Eixo 2	Eixo 3
Potencial afectação de sitios arqueológicos descolhecidos	A	A	A	A
Afectação directa de sitios arqueológicos	NA	NA	A	A
Afectação indirecta de sítios arqueológicos	NA	NA	NA	A (km4+500)
Afectação indirecta de elementos do património	km 4+400	km 4+000	km 6+650	km 7+450 km 10+900

3.4.10. Gestão de Resíduos

Principais Impactes	Eixo 1	Eixo 1A	Eixo 2	Eixo 3
Gestão de terras sobrantes	A	A	A	A

4. CONCLUSÃO

Em face do exposto conclui-se e propõe-se à CMA que conclua da análise do EIA e dos demais elementos abordados nesta informação que, **a alternativa 1, é aquela que se traduz em menores impactes ambientais, principalmente em matéria de Sócio – Economia, Ordenamento do Território, Riscos Ambientais, Ruído, Vibrações e Património, onde se concorda com o EIA que conclui que a esta alternativa é "*uma alternativa claramente mais favorável*".**

Contudo, considera-se que esta conclusão do EIA deve ainda ser reforçada com um conjunto de apreciações de seguida elencadas:

1. Apesar do EIA concluir que do ponto de vista da ecologia a alternativa 3 apresenta-se ligeiramente favorável em relação às demais alternativas, não se teve em consideração a regeneração natural do montado de sobro, principalmente sobre áreas onde tem se assistido ao abandono agrícola ou em áreas que foram percorridas por incêndio, incidindo especificamente a montante do Monte Redondo, e como tal, em particular sobre a alternativa 3. Assim, da introdução desta matéria na equação "ecologia", pode resultar a anulação da vantagem desta sobre as outras alternativas;
2. Em matéria de Ordenamento do Território, sendo já designada a alternativa 3 como a mais desfavorável, esta situação é ainda mais consistente quando se pondera para além da matéria já abordada no EIA:
    a. A execução de um conjunto de intervenções que se encontram preconizadas no Programa de Acção Territorial da Porta Norte de Lisboa – decorrente das Medidas Compensatórias do Governo em resultado da deslocalização do NAL, constantes do Programa de Desenvolvimento da Região Oeste Mais Quatro Municípios da Lezíria, e ainda, previsto no PROTOVT -, em fase final de elaboração;
    b. A sobrepassagem de dois Planos de Pormenor recentemente iniciados pela Câmara Municipal de Alenquer, um dos quais, o do Carregado Este, com claros objectivos de Regeneração Urbano, cuja finalidade seria claramente prejudicada caso fossem as alternativas 2 ou 3 as seleccionadas;
    c. O Plano de Pormenor da Quinta da Bemposta, que dá já conteúdo às iniciativas que se encontram a ser gizadas no PAT, seria claramente inviabilizado pela intersecção e sobrepassagem da alternativa 3;

d. A intrusão de mais um espaço canal na vila do Carregado, para além de dificultar todos os processos de planeamento e de regeneração urbana em curso para este núcleo urbano, resulta também num acréscimo nas barreiras que condicionam o acesso da população do Aglomerado de Carregado – Alenquer, num total de 15000 habitantes, ao Rio Tejo.

Releva-se que os impactes das soluções 2 ou 3 sobre o Carregado, em matéria de sócio – economia e de Ordenamento do Território, devem ser os suficientes para inviabilizar estes traçados alternativos, pela acumulação dos seguintes factores (aos quais acrescem os que se encontram acima descritos):

1. Atravessamento marginal de um núcleo urbano de nível 2 de acordo com a Rede Urbana do PROTOVT (no qual o aglomerado Alenquer / Carregado é contemplado enquanto um contínuo urbano) – aliás a este propósito refutam-se afirmações como a constante no RT, no descritor ruído onde se descreve que "*As áreas atravessadas pelas diferentes alternativas apresentam uma fraca ocupação urbana, existindo pontualmente pequenos aglomerados habitacionais, nomeadamente, Casal Mascote de Baixo, Carregado e Paços. Os edifícios são de uso habitacional, comércio, serviços e indústria*".

2. **Situam-se 110 edifícios na faixa a menos de 100 metros do eixo no corredor 3, e 44 edifícios no corredor 2; este cálculo, apresentado no EIA e com base no ortofotomapa do Estudo, já se encontra desactualizado** (a título de exemplo, foi construído um novo edifício destinado a logística no Carregado, a poente da Zona Comercial);

3. **As alternativas 2 e 3 sobrepassam um conjunto de construções, a quantificar em rigor no projecto de execução, que serão afectadas directamente pela plataforma**;

4. **As localidades de Ota, Paços e Aldeia, constituem um continuo urbano consolidado, constituindo a alternativa 3 um corte e barreira nestas localidades; e, não menos importante**

5. A Escola Básica Integrada do Carregado, em pleno funcionamento com 900 alunos, situa-se a uns meros 70 metros do eixo central das alternativas 2 e 3, **desconhecendo-se por ora os impactes concretos que possam surgir em fase de projecto de execução, caso seja uma destas a alternativa seleccionada**.

Sublinha-se ainda que existem ainda questões relativas à paisagem e ao valor ecológico, que não tendo sido ponderados pela RAVE, não obstante terem sido fornecidos dados relativos à matéria de seguida descrita pela CM em tempo oportuno, contribuem também para reforçar a opção da CM relativa ao Eixo 1 em detrimento às alternativas 2 e 3:

1. A alternativa 3 "amarra-se" ao Monte Redondo, que constitui um elemento marcante da paisagem de Alenquer, introduzindo uma intervenção dissonante na paisagem;
2. A alternativa 2 sobrepassa áreas aluvionares do Rio Alenquer, Ota e Alvarinho que se pretendem classificar como estrutura ecológica no âmbito da Revisão do PDM.
3. Para o cálculo do índice de impacte vegetacional, não foi contemplada a vincada regeneração de sobro no quadrante nascente do Monte Redondo, influenciando directamente a alternativa 3.

Sublinha-se por fim outras considerações que devem ser entendidas como contributos para uma melhoria de qualidade dos elementos do EIA, e ainda, para a minoração dos impactes do projecto:

1. O Resumo Não Técnico poderia ser melhorado nos termos constantes na presente informação técnica;
2. Existe um conjunto de afirmações constantes no Relatório que não se encontram fundamentadas, designadamente:
   - Quando se refere que o núcleo urbano do Carregado é um núcleo de pequena dimensão;
   - Quando se entende, no descritor dos recursos hídricos, que os impactes cumulativos do projecto em apreço com a Área de Localização Empresarial da Ota, serão significativamente ampliados por esta última, quando, o facto é que ainda não se encontra definida a solução urbanística desta área, solução esta que, por si, pode ser indutora de uma redução significativa de qualquer tipo de impacte sobre o meio;
3. A forma de cálculo dos valores de expropriações / indemnizações, terá de ser necessariamente afinado em função da majoração dos valores indemnizatórios de áreas legalmente construídas ou em posse do devido licenciamento, mesmo que em solo urbano, situação que não transparece claramente do relatório ambiental.

Em face do exposto, propõe-se à Câmara Municipal que se pronuncie claramente em favor do eixo 1, preterindo-se as alternativas 2 e 3, pelos pesados impactes no Ordenamento do Território e em matéria de Sócio – Economia, sobre as localidades do Carregado e de Ota, bem como, a variante 1A, por se aproximar da localidade de Casal Pinheiro.

Contudo, caso seja a alternativa 1 aquela que venha a ser objecto de pronuncia favorável por parte da Autoridade de AIA, e, caso venham a ser instituídas medidas preventivas para a área objecto de parecer favorável emitido através de DIA, deverá ser explicitamente acautelado na redacção das medidas preventivas a possibilidade de execução de infra estruturas, designadamente infra estruturas rodoviárias, em particular, os acessos locais ao IC2 e à Variante à EN3.

Caso esta conclusão mereça acolhimento, o presente parecer deve ser transmitido à autoridade de AIA, a Agência Portuguesa do Ambiente, propondo-se ainda que presente parecer seja informado à população pelos meios usuais e, entre estes, na página de internet da Câmara.

Raul Simão, Dr.

Anexo 1 – Viadutos – Localização e Extensão

Eixo	Viaduto				
	N.º	Definição / Principais Interferências	Localização (pk do Eixo)		Extensão (m)
			Inicial	Final	
1	1	Carregado; Rio da Pipa; A1; A10; EN3	1+561	7+315	5.754
	2	Ribeira do Vale dos Negros; A1	14+472	15+102	630
	3	Vala do Archino	18+695	18+995	300
	4	Ribeira da Ameixoeira	19+547	19+867	320
	5	Ribeira do Judeu	23+283	23+643	360
1A	1	Carregado; Rio da Pipa; A1; A10; EN3	1+449	7+348	5.899
2	1	Carregado; Rio da Pipa; Nó A1/A10; EN3	2+025	6+624	4.599
	2	Ribeira do Alvarinho	7+328	7+955	627
	3	Rio da Ota	11+716	12+446	730
	4	Vala do Archino	17+203	17+399	196
	5	Vala do Archino	17+578	17+774	196
	6	Ribeira da Ameixoeira	18+472	18+762	290
	7	Ribeira do Judeu	22+191	22+551	360
3	1	Carregado; Rio da Pipa; Nó A1/A10; EN3	2+025	4+550	2.525
	2	Rio Alenquer	5+537	7+477	1.940
	3	Rio Alvarinho	9+655	12+005	2.340
	4	Rio da Ota	12+914	14+664	1.750
	5	Ribeira da Ameixoeira	19+642	20+262	620
	6	Ribeira do Judeu	23+166	23+674	508

Anexo 2 – Estimativa de Custos por Eixo

Designação		Alternativa 1	Alternativa 1A	Alternativa 2	Alternativa 3
01.	Demolição	184 000,00	172 500,00	171 210,00	232 730,00
02.	Expropriações	13 820 136,73	13 629 819,06	12 701 063,18	15 226 634,80
03.	Serviços Afectados	8 625 000,00	5 217 000,00	4 878 500,00	5 729 000,00
04.	Terraplanagens	25 699 932,90	24 997 014,20	11 588 119,70	15 797 600,00
05.	Drenagens	7 084 870,00	7 054 790,00	4 246 860,00	4 384 620,00
06.	Restabelecimentos	3 872 675,00	3 862 675,00	4 023 900,00	3 858 875,00
07.	Obras de Arte Correntes	6 047 538,00	5 519 418,00	4 423 688,00	4 333 340,00
08.	Pontes e Viadutos	86 408 495,96	83 550 800,00	103 349 659,00	103 651 171,86
11.	Protecção Ambiental	5 121 485,76	4 708 857,33	7 477 899,25	9 906 534,60
12.	Via Férrea	26 063 104,40	25 883 662,40	25 133 343,20	26 232 644,00
13.	Catenária	11 439 720,00	11 373 120,00	11 046 960,00	11 431 800,00
VALOR TOTAL		**194 366 958,75**	**185 969 655,99**	**189 041 202,33**	**200 785 010,26**
km		24,817	24,632	23,726	24,795
Custo (10^3)/km		7 832,01	7 549,92	7 967,68	8 097,80

E-000484 2009

15 -01- 2009

13 01'09 00931

Brisa
Auto-estradas

Exmo. Senhor
Professor António Gonçalves Henriques
Ilustre Director Geral da Agência Portuguesa do Ambiente
Rua da Murgueira - Zambujal
Apartado 7585 – Alfragide
2721 – 865 AMADORA

Nossa ref.:
Sua ref.: Ofício Circular 08/GAIA (016478), de 08.11.13

Assunto: CONSULTA PÚBLICA NO ÂMBITO DO PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL DO PROJECTO "LIGAÇÃO FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE LISBOA E PORTO, LOTE C1 – LIGAÇÃO D /C1"

Na sequência do vosso ofício mencionado em epígrafe, e após consulta do Estudo de Impacte Ambiental (EIA), em fase de Estudo Prévio, relativo ao Projecto do Lote C1 – Ligação D/C1, da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade (LAV) entre Lisboa e Porto, verifica-se que qualquer um dos corredores alternativos considerados intercepta a rede de auto-estradas concessionada à Brisa – Auto-estradas de Portugal, S.A., nomeadamente os Sublanços Vila Franca de Xira/Carregado e Carregado/Aveiras de Cima da A1 – Auto-estrada do Norte, o Nó A1/A10 e o Sublanço A1/Benavente da A10 – Auto-estrada Bucelas/ Carregado (A1)/ Benavente (IC3), os quais se encontram em exploração respectivamente desde 1977, 1980, 2006 e 2007.

O projecto da ligação ferroviária das várias alternativas prevê o desenvolvimento em viaduto sobres as referidas auto-estradas, verifica-se, contudo, que a modelação de vãos proposta para os viadutos não nos parece aceitável. Com efeito, a implantação dos pilares tem que garantir o futuro alargamento da A1 e da A10, o que, pela análise dos elementos de projecto que acompanham o EIA, não estará a ser garantido. Refere-se, ainda, que o gabarit livre a garantir, quer na fase de construção, quer na fase de exploração, não pode ser inferior a 5,5 m.

Verifica-se, igualmente, o desenvolvimento dos diversos corredores alternativos paralelamente e muito próximo das referidas auto-estradas, o que põe em causa o futuro alargamento destas infra-estruturas rodoviárias. Neste âmbito, deverão ser avaliados os impactes cumulativos desta nova infra-estrutura com as auto-estradas em causa e adequar e implementar as medidas necessárias à compatibilização das duas infra-estruturas.

Brisa Auto-Estradas de Portugal
Quinta da Torre da Aguilha - Edifício Brisa 2785-599 São Domingos de Rana
EC Carcavelos - Ap.250 2776-956 Carcavelos Portugal Tel. 21 444 85 00 Fax 21 444 87 36 www.brisa.pt

Em face do exposto, salienta-se que a alternativa que vier a ser adoptada deverá contemplar as melhores soluções técnicas para minimização das eventuais interferências com as actuais vias em serviço. Assim, no desenvolvimento sequente deste projecto, dever-se-á considerar não só as zonas de servidão *"non aedificandi"* da A1 – Auto-estrada do Norte e A10 – Auto-estrada Bucelas/ Carregado (A1)/ Benavente (IC3), garantindo todas as disposições regulamentares aplicáveis à sua implantação relativamente às mesmas, bem como adequar e implementar as medidas necessárias à compatibilização dos diversos projectos, nomeadamente todas as situações que possam carecer de cuidados técnicos específicos, bem como da gestão do tráfego nestas auto-estradas, e sobre as quais a Brisa terá que se pronunciar oportunamente. Com efeito, a materialização de qualquer uma das alternativas tem impactes directos na rede outorgada à Brisa, com as consequentes perturbações do tráfego, bem como a eventual alteração e reposição de infra-estruturas associadas às auto-estradas, que é necessário avaliar, tendo em consideração, nomeadamente o actual enquadramento legal sobre intervenções nas redes rodoviárias concessionadas.

Manifestando a nossa disponibilidade para quaisquer esclarecimentos adicionais, apresentamos os nossos melhores cumprimentos,

Victor Santiago, *Director da Conservação, Segurança e Ambiente*

E000358 2009

03 -01- 2009

S. R.

MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL
FORÇA AÉREA
Gabinete do Chefe do Estado Maior

APA - Agência Portuguesa do Ambiente
☐ DG ☐ SDGFS ☐ SDGMCS ☐ SDGL
ASSESSORIA:
☐ DPFA ☐ DFEER ☐ GER
☐ DACAR ☐ DPCA ☐ GTIC
☐ DALA ☐ LNA ☐ GJUR
☐ DOGR ☐ DGRHFP ☒ GAIA
☐ OUTROS:

Em resposta
refira: 000325 09-01-09

P.º: 085/09

Exmo Paulo N. S

Para: Exmo. Senhor
Director-Geral da Agência Portuguesa do Ambiente
Rua da Murgueira, 9/9A – Zambujal
Apartado 7585
2611-865 AMADORA

Assunto: **LIGAÇÃO FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE – ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL – LOTE C1 – LIGAÇÃO D/C1**

Ref.ª: V/ Oficio, nº 17831, Ref.ª GAIA, de 10DEZ08.

Exmo. Sr. Director-Geral,

Relativamente ao assunto em epígrafe e face aos elementos que nos foram submetidos a apreciação, a coberto do ofício em referência, em que se solicita parecer sobre a ligação ferroviária de alta velocidade (Medidas Preventivas), sita nos concelhos de Alenquer, Azambuja e Vila Franca de Xira, encarrega-me Sua Excelência o Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, em Exercício de Funções, de informar V. Ex.ª que a linha ferroviária de alta velocidade, lote C1 – ligação D/C1 (Eixo 3, corredor lateral esquerdo – sentido Sul/Norte) interfere com o normal funcionamento da actividade do CFMTFA na Ota (Decreto n.º 41791 de 08AGO58) bem como a segurança, matérias e valores existentes nesta unidade.

Mais me encarrega Sua Excelência o Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, em Exercício de Funções, de informar V. Ex.ª de que, os restantes eixos embora se encontrem abrangidas por Servidões de Unidades afectas à Força Aérea, não se prevê que interfiram no normal funcionamento das unidades afectas à Força Aérea.

Mais se informa que, os obstáculos a implantar deverão ser sinalizados conforme as normas expressas no documento Circular de Informação Aeronáutica 10/2003 de 6 de Maio do INAC.

Av. Leite Vasconcelos • Alfragide • 2614-506 AMADORA • PORTUGAL • Tel. 21 471 20 95 • Fax 21 471 32 37 • Telefax 12110 SEAFAP

S. R.

MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL
FORÇA AÉREA
Gabinete do Chefe do Estado Maior

Remete-se, em anexo, um dos exemplares do processo que nos foi submetido a apreciação.

Com os melhores cumprimentos e elevada consideração

P/ O CHEFE DO GABINETE, INT.º

Carlos Manuel Maurício Ribeiro Macário
Cor/Pil

Em Anexo:
- Documento mencionado.

Av. Leite Vasconcelos • Alfragide • 2614-506 AMADORA • PORTUGAL • Tel. 21 471 20 95 • Fax 21 471 32 37 • Telefax 12110 SEAFAP