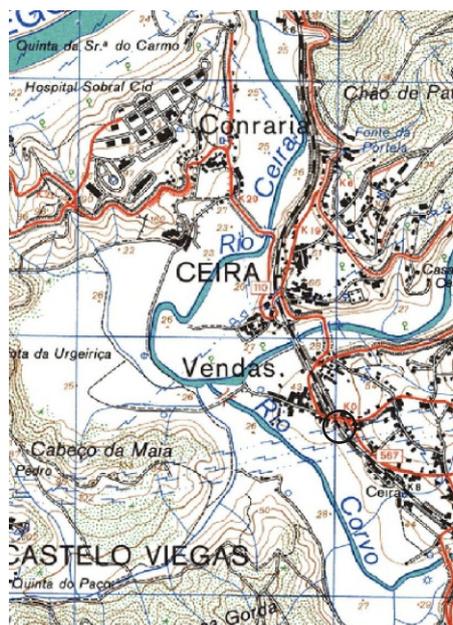


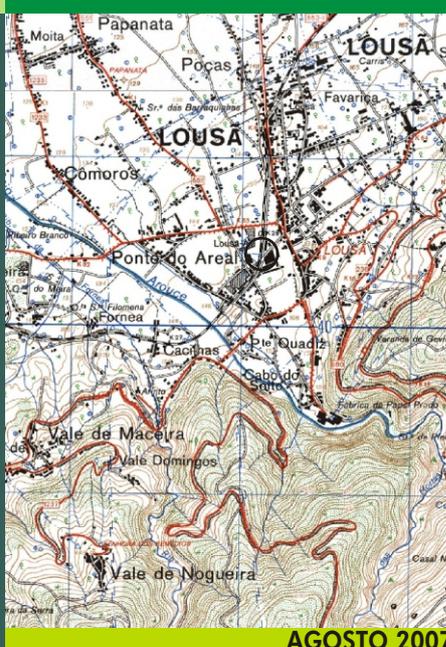


RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAL DO PROJECTO DE EXECUÇÃO (RECAPE)

RAMAL DE LOUSÃ - LINHA SERPINS / COIMBRA INTERFACES DE CEIRA, MIRANDA DO CORVO E LOUSÃ



VOLUME I SUMÁRIO EXECUTIVO



AGOSTO 2007

PROJECTO DE EXECUÇÃO



RAMAL DA LOUSÃ – LINHA SERPINS / COIMBRA
Interfaces de Ceira, Miranda do Corvo e Lousã

**RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAL DO PROJECTO DE EXECUÇÃO
(RECAPE)**

VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO

ÍNDICE

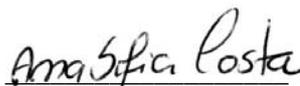
1.	IDENTIFICAÇÃO DO PROJECTO.....	1
2.	ANTECEDENTES DO PROJECTO	4
3.	DESCRIÇÃO DO PROJECTO	5
4.	AVALIAÇÃO AMBIENTAL DAS SOLUÇÕES DE PROJECTO ADOPTADAS.....	14
5.	CONFORMIDADE AMBIENTAL COM A DIA.....	18
6.	PLANO GERAL DE MONITORIZAÇÃO.....	19
7.	CONCLUSÕES	20

Lisboa, Agosto de 2007

Visto,



(assinatura digitalizada)
Eng.º Rui Coelho
Chefe de Projecto



(assinatura digitalizada)
Eng.ª Sofia Costa
Coordenação



RAMAL DA LOUSÃ – LINHA SERPINS / COIMBRA
Interfaces de Ceira, Miranda do Corvo e Lousã

**RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAL DO PROJECTO DE EXECUÇÃO
(RECAPE)**

VOLUME I – SUMÁRIO EXECUTIVO

1. IDENTIFICAÇÃO DO PROJECTO

O presente documento constitui o Sumário Executivo desenvolvido no âmbito do Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) do Projecto das Interfaces de Ceira, Miranda do Corvo e Lousã, do Ramal da Lousã, integrado na linha Serpins / Coimbra nos concelhos de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã.

Na FIG. 1 apresenta-se a localização das interfaces.

O proponente do projecto é a CP e a entidade licenciadora o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação (MOPTH).

A elaboração do RECAPE ficou a cargo da AGRI-PRO Ambiente Consultores, S.A. e decorreu entre Maio e Agosto de 2007.

O principal objectivo do RECAPE a que se refere este Sumário Executivo, foi o de demonstrar a conformidade ambiental do Projecto de Execução das Interfaces de Ceira, Miranda do Corvo e Lousã – do Ramal da Lousã, com as medidas constantes na Declaração de Impacte Ambiental, emitida no âmbito do Processo de Avaliação de Impacte Ambiental do projecto do Metropolitano Ligeiro do Mondego (EIA em fase de Anteprojecto), no qual as interfaces se integravam.

O RECAPE foi desenvolvido nos termos da legislação em vigor, correspondente ao regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental aprovado pelo Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro e Declaração de Rectificação n.º 2/2006.

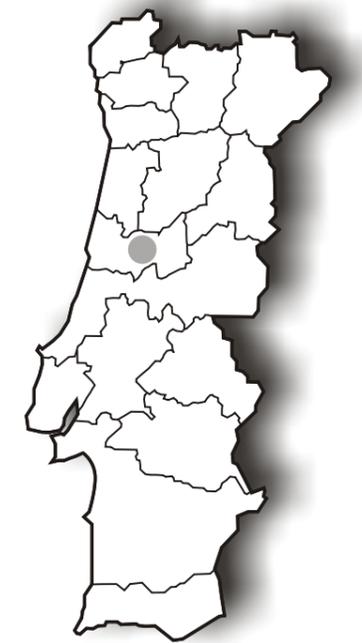
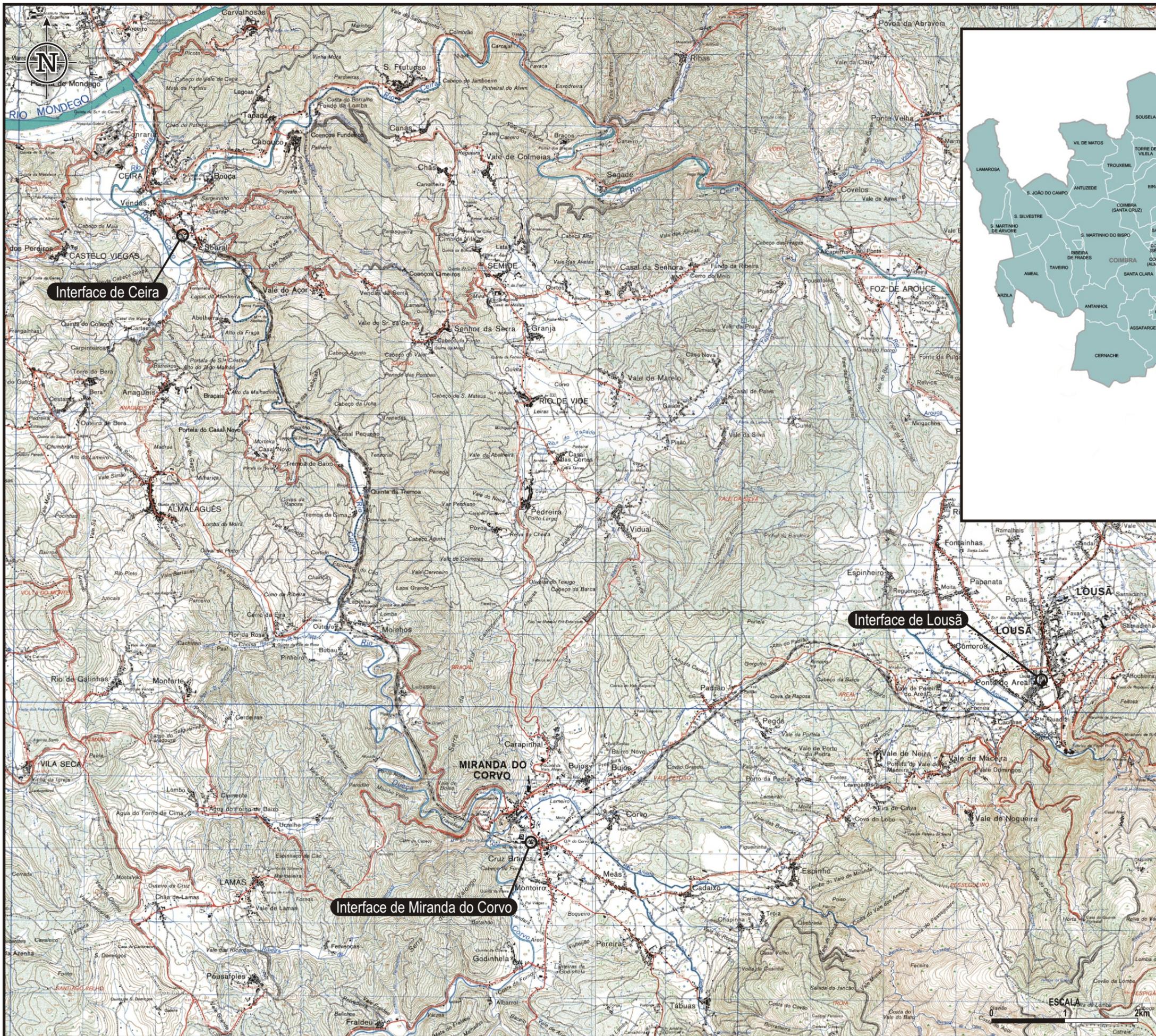


FIG. 1 Localização Projecto

A estrutura do presente Sumário Executivo foi definida tendo em conta o Anexo IV da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril. Este documento destinando-se a publicação junto ao público, resume as principais informações que constam do Volume II do RECAPE, o qual considera as seguintes secções:

- Introdução – Faz a identificação do projecto, da entidade proponente e dos responsáveis pelo RECAPE e o seu enquadramento legal, objectivos, estrutura e conteúdo.
- Antecedentes do Projecto – Apresenta os antecedentes do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental.
- Descrição do Projecto – Descreve as características técnicas principais do projecto.
- Avaliação Ambiental das Soluções de Projecto Adoptadas – É efectuada uma análise local do ponto de vista das soluções projectadas.
- Conformidade com a DIA – Analisa e discute as medidas de minimização propostas na DIA.
- Monitorização – Define e descreve os Programas de Monitorização a implementar.
- Conclusões – Apresenta as conclusões do Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução.

2. ANTECEDENTES DO PROJECTO

A linha do Ramal da Lousã é operada pela CP e presta um serviço aos vários aglomerados urbanos na sua ligação com a cidade de Coimbra.

Trata-se de uma linha antiga de grande importância socioeconómica e que futuramente se prevê que seja integrada no Sistema de Mobilidade do Mondego.

Essa integração será feita por transferência aquando da realização do Concurso Público Internacional para o Sistema de Mobilidade do Mondego, que integrará a concepção/construção e exploração de todas as infraestruturas fixas e móveis a criar no âmbito deste Sistema.

No âmbito deste projecto e independentemente do seu faseamento foi desenvolvido um Anteprojecto intitulado “Metropolitano Ligeiro do Mondego” que foi sujeito a Avaliação de Impacte Ambiental, o qual obteve Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável condicionada a 2 de Abril de 2004 (Processo n.º 106/312/REG.1585) tendo sido posteriormente prorrogada em 31 de Maio de 2007.

Tendo em conta esta DIA, que avaliou estas interfaces como elemento de melhoria de condições de acessibilidade e serviço a assegurar pelo Metro Ligeiro do Mondego, torna-se necessário cumprir a obrigação de elaboração do RECAPE parcial destas zonas de dimensão e duração limitadas de forma a evitar qualquer desconformidade e proporcionar os elementos às Autoridades Ambientais que permitam verificar que o âmbito e impactes identificados no Anteprojecto não foram alterados.

A execução destas obras de forma autónoma do futuro concurso do MLM e tal como já referido anteriormente decorre da urgente necessidade de responder às crescentes necessidades de melhoria do serviço prestado ao público pela Linha Serpins – Coimbra que estará ainda em operação por um tempo significativo até ser possível a sua integração no Sistema de Mobilidade do Mondego.

As interfaces correspondem ao previsto para este sistema não existindo assim qualquer desfasamento em relação ao futuro sistema cumprindo as obrigações definidas na DIA e não alterando os impactes então previstos que são no essencial altamente positivos.

3. DESCRIÇÃO DO PROJECTO

As interfaces em avaliação encontram-se inseridas no Ramal da Lousã da Linha Serpins / Coimbra e integradas na futura Rede do Metro do Mondego, localizando-se no concelho de Coimbra e freguesia de Ceira (Interface de Ceira), concelho e freguesia de Miranda do Corvo (Interface de Miranda do Corvo) e concelho e freguesia da Lousã (Interface da Lousã).

Na FIG.1 apresenta-se a localização das interfaces em análise.

Os projectos de execução das interfaces tiveram por base o *layout* apresentado no Anteprojecto, complementados pelo levantamento topográfico realizado à escala 1:500 e no reconhecimento da área intersectada.

Em seguida é efectuada uma breve descrição de cada interface.

⇒ **Interface de Ceira**

Tal como referido anteriormente, o *layout* da Interface de Ceira teve por base o *layout* apresentado no Anteprojecto, sujeito a Avaliação de Impacte Ambiental, com os devidos ajustes tendo em conta a fase de Projecto de Execução em que se encontra (FIG. 2).

A completa funcionalidade desta interface implica a desactivação da linha de saco actualmente existente na estação.

Para a entrada em serviço da interface é essencial a execução em simultâneo de dois acessos, que fazem parte do presente projecto, mas cuja responsabilidade de execução incumbe à Câmara Municipal de Coimbra, correspondendo:

- Ao acesso a partir da Rua do Sobral, com cerca de 26 m de extensão;
- Ao arruamento de ligação à Rua Principal, com cerca de 50 m de extensão.

Nesta fase, tomando em consideração os aspectos atrás referidos foram desenvolvidas as soluções de traçado, terraplenagens, pavimentação, drenagem e sinalização / equipamento de segurança. Foi ainda desenvolvida a integração paisagística da interface em análise.

Para a definição do parque de estacionamento da interface e arruamentos circulares foram considerados os Eixos 1, 2, 3 e 4 que delimitam a zona de intervenção da interface.

Layout da Interface de Ceira

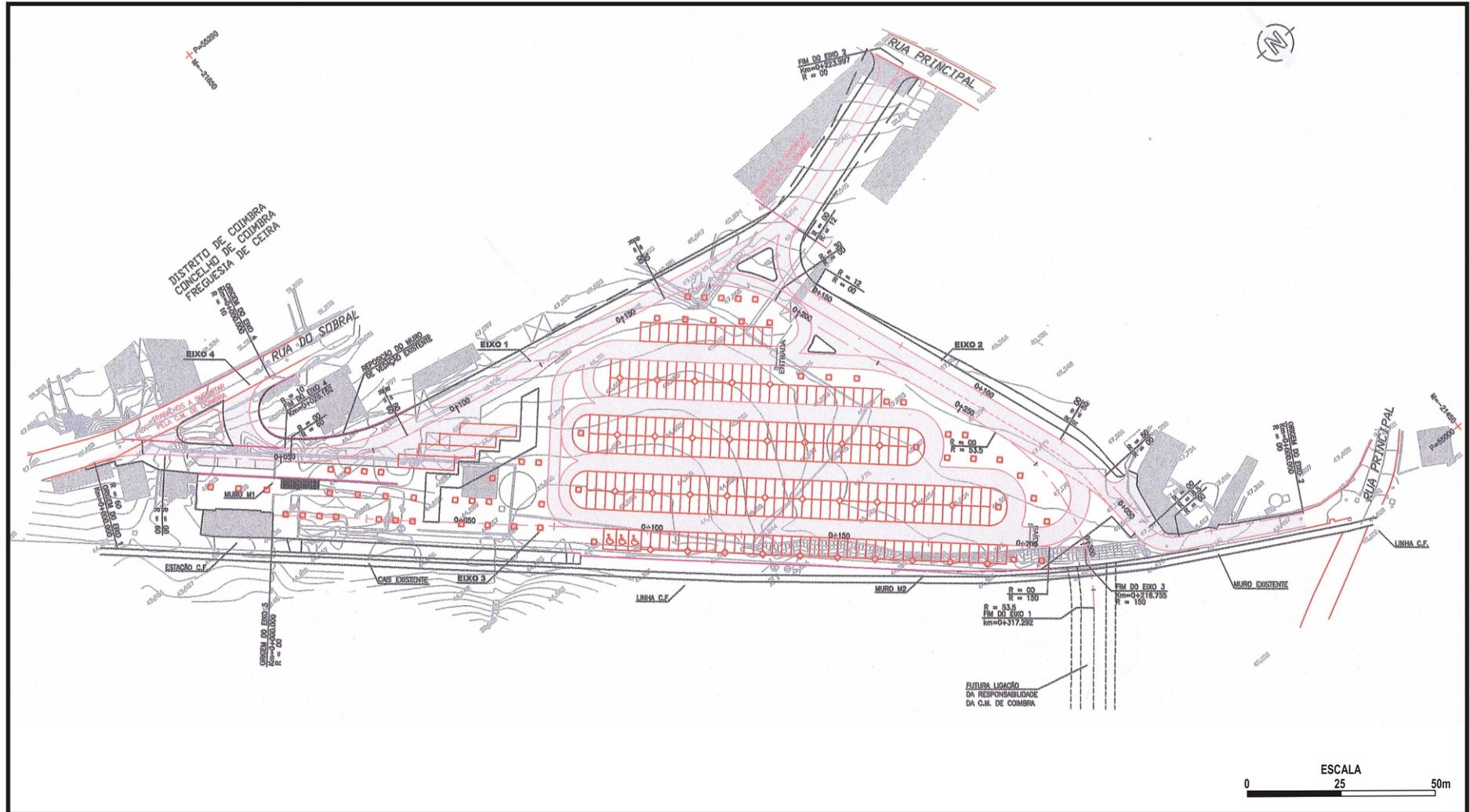


FIG. 2

Layout da Interface de Ceira

O Eixo 1 tem origem na Rua do Sobral e fim na "futura ligação" a Sul da actual Linha de Caminho de Ferro, apresentando uma extensão de 317 m.

Apresenta uma via de circulação de 3,50 m de largura e passeio lateral de 2,5 m, ou larguras variáveis nas zonas pedonais adjacentes ao parque de estacionamento e na zona de paragem de transporte públicos.

O Eixo 2 tem origem num arruamento existente, adjacente à linha de caminho de ferro junto à actual passagem de nível e termina mais a Norte na Rua Principal. Apresenta uma extensão de 224 m, sendo os últimos 52 m da responsabilidade da Câmara Municipal de Coimbra.

Apresenta uma via de circulação com 3,5 m de largura e passeios laterais com 2,5 m ou largura variável (na zona adjacente ao eixo 1), com excepção no troço inicial do eixo, onde o espaço disponível não permite a execução de passeios.

O Eixo 3 tem origem junto ao edifício da Estação de Caminho de Ferro e termina no Eixo 1, apresentando 217 m de extensão, permitindo em conjugação com os eixos 1 e 2, a definição altimétrica das circulações e estacionamentos no parque de estacionamento assim como dos arruamentos adjacentes.

A origem do Eixo 4 coincide com o encaixe na Rua do Sobral e o fim localiza-se na proximidade do km 0+050 do Eixo 1, apresentando 26 m de extensão.

Apresenta uma via de circulação com 7,0 m de largura e passeio lateral de um dos lados com 2,5 m.

No interior do parque de estacionamento criaram-se corredores de circulação entre 5,0 m e 3,0 m de largura, e estacionamentos com 2,5 m de largura por 5,0 m de comprimento, num total de 253 lugares, tendo sido reservados mais 3 lugares para veículos em que o ocupante apresente mobilidade condicionada, sendo as dimensões desses espaços de 3,30 m de largura por 5,50 m de comprimento.

Nesta interface foram reservados 4 estacionamentos longitudinais para táxis com 2,25 m de largura por 5,0 m de comprimento e 4 estacionamentos para autocarros com 3,0 m de largura por 15,0 m de comprimento.

Prevê-se que a construção da Interface de Ceira apresente uma duração de 8 meses.

⇒ **Interface de Miranda do Corvo**

O *layout* da Interface de Miranda do Corvo, agora apresentado, corresponde no geral à solução apresentada no EIA do Anteprojecto, com os devidos ajustes tendo em conta a fase de Projecto de Execução em que se encontra (FIG. 3).

A completa funcionalidade desta interface implica a desactivação de quatro Linhas de Saco actualmente existentes na estação, sendo uma a Norte e três a Sul da linha principal, não aparentando estas últimas qualquer utilização.

Embora não incluída no presente projecto, estudou-se a viabilidade geométrica da execução futura de um arruamento que estabelecerá a ligação entre a Rotunda 1 e a Rotunda 3 transpondo inferiormente a via férrea.

Nesta fase, tomando em consideração os aspectos atrás referidos foram desenvolvidas as soluções de traçado, terraplenagens, pavimentação, drenagem e sinalização / equipamentos de segurança. Foi ainda desenvolvida a integração paisagística da interface em análise.

Nesta interface são considerados 5 eixos.

O eixo 1 tem origem na Rua de Santo António e fim na Rua Sebastião da Cruz Lopes e apresenta uma extensão de 448 m.

Até à Rotunda 1, o Eixo 1 é constituído por uma via de circulação com 5,0 m de largura e passeio lateral direito variável nas zonas pedonais adjacentes ao parque de estacionamento.

Da Rotunda 1 à Rotunda 2 é composto por uma via de circulação com 5,50 m de largura e passeios laterais de largura variável.

Da Rotunda 2 até ao fim é composto por uma via de circulação com 6,50 m de largura e passeios laterais de 2,5 m junto ao muro da escola, ou larguras variáveis nas zonas pedonais adjacentes ao parque de estacionamento.

Os eixos 2, 3, 4, 4.1 e 5 correspondem a encaixes em arruamentos existentes adjacentes ao Eixo 1 e às Rotundas 1 e 3, localizadas respectivamente ao km 0+102 e km 0+188 do Eixo 1.

O Eixo 2 corresponde ao encaixe na Rua dos Barreiros, Eixo 3 na Rua do Pavilhão Gimno-Desportivo, Eixos 4 e 4,1 no acesso à Escola C+S e o Eixo 5 permite a ligação entre a Rua Dr. Faustino Lobo e a Rua Sebastião da Cruz Lopes.

Os eixos 2 e 3 são constituídos por uma via de circulação com 5,00 m de largura e passeio lateral com larguras variáveis nas zonas pedonais.

Layout da Interface de Miranda do Corvo



FIG. 3

Layout da Interface de Miranda do Corvo

O eixo 4 é constituído por uma via de circulação com 4,2 m de largura e passeios laterais com largura variável nas zonas pedonais.

O Eixo 4.1 é constituído por uma via de circulação com 3,5 m de largura e passeios laterais com largura variável nas zonas pedonais.

O Eixo 5 engloba uma via de circulação com 3,25 m de largura e passeios laterais com largura variável nas zonas pedonais.

As intersecções giratórias, localizadas cerca do km 0+102 e km 0+188 do Eixo 1, apresentam raios exteriores de 12,0 m e 15,5 m respectivamente.

No lado Sul da futura Linha do Metro Mondego, vai ser considerada a reformulação de uma intersecção existente, de modo a viabilizar num futuro um arruamento de ligação que passará sob a linha do Metro, tal como já referido anteriormente.

A Rotunda 2 apresenta um raio exterior de 12,0 m.

As Rotundas 1 e 3 são constituídas por uma via de circulação com 5,0 m de largura e passeio lateral com larguras variáveis nas zonas pedonais, e berma interior em 1,0 m de largura.

A Rotunda 2 é idêntica às Rotunda 1 e 3 mas com uma via de circulação com 6,0 m de largura e berma inferior com 1,5 m de largura.

Os Eixos 6 e 7 correspondem a encaixes nos arruamentos existentes, adjacentes à nova giratória, nomeadamente Eixo 6, com uma extensão de 103 m e Eixo 7 com 33 m de extensão.

Os Eixos 6 e 7 constituem uma via de circulação com 7,0 m de largura e passeio lateral de 2,5 m ou larguras variáveis nas zonas pedonais adjacentes à zona de estacionamento e na zona de paragem de transportes públicos.

Nesta interface foram considerados dois parques de estacionamento, sendo um na zona adjacente ao edifício da estação com capacidade para 97 lugares com 3 lugares para veículos em que o ocupante apresente mobilidade condicionada e outro a poente da estação com capacidade para 48 lugares. Ao longo dos arruamentos e sempre que possível foram considerados lugares para estacionamento público de ligeiros.

No interior dos parques de estacionamento criaram-se corredores de circulação com 5,0 m / 3,5 m de largura, e estacionamentos com 2,5 m de largura por 5,0 m / 4,5 m de comprimento.

Nesta interface foram também reservados lugares de estacionamento longitudinais para táxis e lugares para autocarros.

Prevê-se que a construção da Interface de Miranda do Corvo venha a decorrer num período de 12 meses.

⇒ Interface da Lousã

Conforme referido anteriormente o *layout* da Interface da Lousã teve por base o *layout* do Anteprojecto, com os devidos ajustes em fase de projecto de execução (FIG. 4).

A linha de saco actualmente existente na estação deverá ser desactivada para introdução do parque de estacionamento.

A concretização dos sentidos de circulação definidos no *layout* rodoviário aprovado para esta interface prevê a existência de dois novos atravessamentos de nível da via férrea que só serão concretizados após a intervenção na infraestrutura ferroviária.

Assim, como definido entre a CP, Metro Mondego e a Autarquia da Lousã, propõe-se numa fase transitória, o *layout* desenvolvido neste Projecto de Execução que integra já a adaptação necessária para a sua configuração definitiva. Neste *layout* o arruamento giratório principal funciona com dois sentidos de circulação, efectuando a ligação aos arruamentos e Passagens de Nível existentes. Pressupõe-se o encerramento da passagem de nível da EDP com a construção do arruamento de ligação, Eixo 4. Nesta fase será igualmente garantida a operacionalidade dos parques de estacionamento e paragens para Transporte Colectivo Rodoviário.

Numa 2ª fase, adoptar-se-ão os sentidos de circulação definitivos, com a instalação de equipamento semafórico adequado à nova utilização desta infraestrutura para o metro ligeiro. A realização desta 2ª fase não está incluída na presente empreitada.

Faz-se notar, no entanto, que a funcionalidade da 1ª fase da parte Norte do empreendimento implica a execução simultânea da parte final do projecto da Variante à EN236 contíguo ao Eixo 6 e respectiva ligação à EN236 actual (cerca de 37 m de extensão).

Tomando em consideração os aspectos atrás referidos foram desenvolvidos os projectos de traçado, terraplenagens, pavimentação, drenagem, sinalização / equipamento de segurança. Foi ainda desenvolvida a integração paisagística da interface em análise.

Descreve-se de seguida o traçado correspondente a cada um dos eixos considerados na presente interface.

O Eixo Principal é constituído por uma intersecção giratória, de forma alongada, que contorna genericamente a zona de intervenção da Interface da Lousã. Apresenta uma extensão de 372 m.

Apresenta uma via de circulação com 7,0 m de largura e passeio lateral de 2,5 m, ou larguras variáveis nas zonas pedonais adjacentes ao parque de estacionamento e na zona de paragem de transportes públicos.

Layout da Interface de Lousã



FIG. 4 Layout da Interface da Lousã

Os Eixos 1, 2, 5, 6 e 7 correspondem a encaixes em arruamentos existentes e projectados adjacentes à na nova giratória (Eixo Principal), nomeadamente Eixo 1 na Rua Com. João O. Ramos, Eixo 2 na Avenida do Brasil, Eixo 3 na Rua 28 de Setembro, Eixos 5 e 6 na nova EN236 e Eixo 7 na Rua D. Manuel II.

Estes eixos apresentam genericamente duas vias de circulação com 3,5 m de largura, sendo no entanto esta largura ajustada no final de cada eixo com o encaixe no arruamento existente. Apresentam também passeios laterais com larguras variáveis.

O Eixo 4 com origem junto ao km 0+200 do Eixo Principal e fim na Rua Dr. António José de Almeida apresenta 205 m de extensão. Apresenta uma via de circulação com 6,0 m de largura e passeio lateral de um dos lados com 2,5 m, ficando do lado oposto apenas lancil.

No interior do parque de estacionamento criou-se um corredor de circulação com 5,0 m de largura, e estacionamentos com 2,5 m de largura por 5,0 m de comprimento, num total de 36 lugares, tendo sido reservados mais 3 lugares para veículos em que o ocupante apresente mobilidade condicionada.

Nesta interface foram reservados 4 estacionamentos longitudinais para táxis com 2,25 m de largura por 5,0 m de comprimento e 2 boxes para autocarros.

Prevê-se que a fase de construção do Interface da Lousã, decorra no período de 7 meses.

4. AVALIAÇÃO AMBIENTAL DAS SOLUÇÕES DE PROJECTO ADOPTADAS

No âmbito do RECAPE foi efectuada uma análise local da situação actual do ambiente na zona das Interfaces de Ceira, Miranda do Corvo e Lousã, a qual se sintetiza em seguida.

⇒ **Interface de Ceira**

A futura Interface de Ceira será implantada próximo da actual Estação Ferroviária de Sobral de Ceira, no lugar do Sobral, freguesia de Ceira, concelho de Coimbra.

A área envolvente da Interface de Ceira é ocupada por zonas expectantes correspondentes a antigas zonas agrícolas hoje abandonadas e ocupadas por matos e baldios, com algum arvoredado e com zonas edificadas, onde predominam as infra-estruturas da Estação Ferroviária de Sobral de Ceira, algumas habitações unifamiliares com um ou dois pisos e armazéns.

As áreas directamente afectadas no âmbito do presente projecto correspondem essencialmente a antigas e pequenas explorações agrícolas abandonadas hoje já classificadas como zonas urbanas expectantes.

A freguesia de Ceira é servida pelo caminho-de-ferro (Ramal da Lousã), através da Estação de Sobral de Ceira e do apeadeiro da Conraria que está afastada da área de intervenção. Estas infraestruturas são importantes no apoio ao emprego e actividades dos habitantes da zona, permitindo-lhe o acesso rápido a Coimbra, pelo que a futura interface é um elemento esperado com muito interesse pela população.

Ao nível de ordenamento e condicionantes a área de estudo é abrangida pelo Plano Director Municipal de Coimbra (PDM), no qual o local é classificado como zona urbana, não se registando condicionantes legais à implantação do projecto.

Quanto ao património arqueológico e arquitectónico foi feita no âmbito do RECAPE uma prospecção da zona de intervenção, não tendo sido referenciados quaisquer elementos de valor no local, com excepção da Estação Ferroviária a qual não será afectada com este projecto.

A zona de intervenção não está inserida em nenhuma área de conservação da natureza, consiste numa área urbana desprovida de qualquer valor florístico e faunístico de interesse e onde a fauna terrestre ocorrente, sem estatuto protecção especial, indicia habituação à presença humana.

Do ponto de vista paisagístico a situação actual é marcada por um claro desordenamento e degradação das áreas expectantes desvalorizando a Estação Ferroviária e favorecendo a deposição de resíduos e o efeito desestruturantes do local. Com o projecto, as áreas expectantes são assim alteradas para o uso que está previsto em termos de ordenamento, criando condições para a valorização paisagística e ambiental e eliminando o potencial de progressiva degradação da zona.

O enquadramento paisagístico da interface permite valorizar o elemento central que é constituído pela Estação Ferroviária e que se pretende que tenha um uso e importância crescente nas acessibilidades e no desenvolvimento económico da zona.

Refira-se que esta interface por marcar um local de transição entre o modo de funcionamento sub-urbano e urbano, deverá desempenhar um papel importante no serviço da mobilidade sub-urbana e regional de acesso a Coimbra. Através dela serão servidas não só as várias freguesias localizadas a Sudoeste do concelho, designadamente Almalaguês e Castelo de Viegas, mas também localidades do concelho vizinho de Miranda do Corvo, tendo assim a funcionar como ponto de ligação entre os sistemas de transporte de carácter mais urbano, sub-urbano e regional.

Da comparação com o Anteprojecto, avaliado em sede de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) e de que resultou a DIA, verifica-se que não existem elementos diferenciadores significativos, pelo que não se identificam novos impactes nesta fase de Projecto de Execução.

Mantêm-se assim os impactes altamente positivos na construção da interface no serviço a prestar às populações e na qualificação do local como um elemento fundamental para as acessibilidades da zona.

⇒ **Interface de Miranda do Corvo**

A futura Interface de Miranda do Corvo será implantada na proximidade da actual Estação Ferroviária de Miranda do Corvo, na freguesia de Miranda do Corvo, concelho de Miranda do Corvo.

Na área envolvente verifica-se a presença de zonas edificadas, onde predominam habitações unifamiliareas com um ou dois pisos, algumas devolutas e em elevado grau de degradação, as infra-estruturas da Estação Ferroviária e áreas de matos ruderais a Norte da actual Estação Ferroviária. Para Sul localiza-se uma zona de expansão urbana caracterizada pela presença de alguns prédios habitacionais.

Destaca-se na proximidade da interface um conjunto de equipamentos escolares e desportivos, com a presença a Norte da Escola C+S José Falcão, e a proximidade a uma das principais portas de acesso ao centro de Miranda do Corvo a partir da variante à EN342.

As áreas directamente afectadas no âmbito do presente projecto correspondem no geral a habitações devolutas e áreas de incultos marginadas por uma cortina arbórea de cedros. Ocorrem ainda duas habitações.

Ao nível de ordenamento e condicionantes verifica-se que a área de estudo é abrangida pelo Plano Director Municipal de Miranda do Corvo e pelo Plano de Urbanização de Miranda do Corvo. No PDM de Miranda do Corvo o local é classificado como Zona Central, não se registando condicionantes à implantação do projecto, não ocorrendo alterações em relação ao Anteprojecto.

Quanto ao património arqueológico e arquitectónico foi feita a prospecção da zona de intervenção, tendo sido apenas referenciada a Estação Ferroviária de Miranda do Corvo, a qual não será afectada pelo projecto.

Do ponto de vista ecológicos a zona de intervenção consiste numa área urbana desprovida de qualquer valor florístico e faunístico de interesse e onde a fauna terrestre ocorrente, sem estatuto de protecção especial, indicia habituação à presença humana.

Do ponto de vista paisagístico a área de implementação da futura interface é marcada pela presença visual de algumas habitações devolutas e em mau estado de conservação e de áreas expectantes ocupadas por incultos conferindo à paisagem um certo desordenamento.

A concretização do projecto em análise cria condições para a valorização paisagística e ambiental da zona valorizando a Estação Ferroviária de Miranda do Corvo.

Dada a localização central da interface em relação ao espaço urbano edificado, foi também tida em consideração a preocupação de integração urbana, procurando-se que a implantação deste equipamento possa contribuir para a requalificação do espaço urbano envolvente.

Refira-se que, pelo facto desta interface poder vir a marcar um local de transição entre as frequências oferecidas na linha do metro, irá desempenhar um papel importante no serviço da mobilidade sub-urbana e regional de acesso a Coimbra. Através dele serão servidas não só as várias freguesias e povoações localizadas a Sul e Norte do concelho, mas também nas localidades limítrofes ao concelho vizinho da Lousã que procurarão usufruir da melhoria do serviço oferecido.

Mantêm-se assim os impactes altamente positivos na construção da interface no serviço a prestar às populações e na qualificação do local como um elemento fundamental para as acessibilidades da zona.

⇒ Interface da Lousã

A futura Interface da Lousã localizar-se-á na proximidade da Estação Ferroviária da Lousã, na freguesia de Lousã, concelho de Lousã.

Com base nos levantamentos de campo verifica-se que no local ocorrem áreas abandonadas ocupadas por matos e baldios e zonas edificadas, onde predominam as infra-estruturas da Estação Ferroviária e alguns armazéns e habitações unifamiliares com um ou dois pisos.

As áreas directamente afectadas no âmbito do presente projecto correspondem, a Norte da linha férrea, a armazéns, infra-estruturas da CP (reservatório) e áreas de matos ruderais, e a Sul da linha, a anexos e logradouros de habitações devolutas e degradadas.

Ao nível de ordenamento e condicionantes a área de implantação da Interface de Lousã é abrangida pelo Plano Director Municipal de Lousã e pelo Plano de Urbanização da Vila de Lousã. No PDM da Lousã o local é classificado como zona urbana, não se registando condicionantes à implantação do projecto.

Quanto ao património arqueológico e arquitectónico foi feita uma prospecção na área de implantação do projecto, tendo-se apenas referenciado a Estação Ferroviária da Lousã a qual não será afectada pelo projecto.

A zona de intervenção não está inserida em nenhuma área de conservação da natureza, consistindo numa área urbana desprovida de qualquer valor florístico e faunístico de interesse e onde a fauna terrestre ocorrente, sem estatuto de protecção especial, indicia habituação à presença humana.

Relativamente à paisagem da área em estudo denota-se um certo desordenamento do espaço urbano marcado pela presença visual de algumas habitações devolutas e de terrenos expectantes ocupadas por matos / baldios.

Com a implantação do projecto as áreas expectantes serão alteradas para o uso previsto no PDM criando condições para a valorização paisagística e ambiental da zona e valorizando a Estação Ferroviária da Lousã.

A integração urbana e o enquadramento paisagístico da interface contribuem fortemente para a requalificação do espaço urbano envolvente.

A futura Interface da Lousã deverá vir a possuir ponto de paragem dos serviços do metro ligeiro, de táxis e de transportes colectivos, procurando responder a um conjunto de requisitos funcionais e ir de encontro às necessidades da população.

Mantêm-se assim os impactes altamente positivos na construção da interface no serviço a prestar às populações e na qualificação do local como um elemento fundamental para as acessibilidades da zona.

5. CONFORMIDADE AMBIENTAL COM A DIA

Conforme referido anteriormente, as Interfaces de Ceira, Miranda do Corvo e Lousã foram sujeitas a Avaliação de Impacte Ambiental em fase de Anteprojecto, no âmbito do projecto do “Metropolitano Ligeiro do Mondego” no qual se integravam.

A aprovação do projecto do “Metropolitano Ligeiro do Mondego” foi condicionada ao cumprimento das condições e termos constantes do Anexo da Declaração de Impacte Ambiental.

Na Declaração de Impacte Ambiental não constatou qualquer recomendação relativamente à concepção da obra das interfaces em análise.

No âmbito do RECAPE foram desenvolvidos estudos e projectos complementares de forma a dar cumprimento ao estipulado na DIA, nomeadamente:

- Plano de Gestão de Resíduos, onde se definiram as orientações a que deve obedecer este plano a desenvolver e a implementar pelo empreiteiro;
- Estudo dos Valores Patrimoniais, na área de intervenção do projecto das interfaces em análise.

Foram ainda integrados os Projectos de Integração Paisagística realizados para cada uma das interfaces.

O RECAPE propôs uma série de medidas de minimização que serão integradas nas Clausulas Técnicas Ambientais que farão parte integrante do Caderno de Encargos da Obra, de forma a serem respeitadas pelo empreiteiro e que têm como principal objectivo garantir a aplicação durante a fase prévia ao início das obras e durante a fase de construção, dos pressupostos estabelecidos na DIA e no RECAPE.

Para a fase de construção foi também definido um plano para uma eventual monitorização do ruído.

Para a fase de exploração as medidas preconizadas na DIA, e com aplicabilidade ao projecto das interfaces prendem-se no essencial com a recuperação das áreas ocupadas temporariamente pela obra, as quais são da responsabilidade do empreiteiro, estando também asseguradas nas Cláusulas Técnicas Ambientais a integrar no Caderno de Encargos da Obra.

Em síntese, julga-se que os estudos realizados nesta fase do projecto, as medidas de minimização de impactes propostas para a fase de construção e de exploração, o Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra, o Plano de Gestão de Resíduos e o Plano de Monitorização Ambiental, demonstram a conformidade do Projecto de Execução com a DIA.

6. PLANO GERAL DE MONITORIZAÇÃO

Tendo em conta a tipologia do projecto em avaliação e com base nos estudos realizados no âmbito do RECAPE, não se prevêem no geral situações que careçam de monitorização, quer na fase de construção quer na fase de exploração.

Contudo, estabeleceu-se no RECAPE um programa para uma eventual monitorização do ruído associada às actividades ruidosas da obra, a ser implementado de acordo com o definido como Dono de Obra e fiscalização no caso de reclamações, ou em situações que se justifique, independentemente destas.

A implementação desta eventual monitorização constitui uma obrigação para o empreiteiro, estando assegurada nas Cláusulas Técnicas Ambientais a integrar no Caderno de Encargos da Obra.

7. CONCLUSÕES

O Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução permitiu verificar que a CP, proponente do projecto, desenvolveu um Projecto de Execução articulado com as condicionantes aplicáveis na DIA, relativa ao projecto do “Metropolitano Ligeiro do Mondego”.

Durante esta fase do projecto foram elaborados novos estudos no sentido de ser dado cumprimento aos termos e condições fixadas na DIA, e aplicáveis ao Projecto das Interfaces de Ceira, Miranda do Corvo e Lousã.

O RECAPE propôs uma série de medidas de minimização as quais integrarão as Clausulas Técnicas Ambientais que farão parte do Caderno de Encargos da Obra, de forma a serem respeitadas pelo empreiteiro, as quais têm como principal objectivo garantir a aplicação durante a fase de construção dos pressupostos ambientais estabelecidos no RECAPE e na DIA.

Para a fase de construção foi também proposto o Plano de Monitorização do Ruído.

Em síntese julga-se que os estudos realizados nesta fase de Projecto de Execução demonstram a conformidade do Projecto de Execução com as medidas da DIA aplicáveis às Interfaces da Ceira, Miranda do Corvo e Lousã.