



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

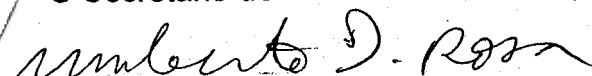
DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

PROJECTO “LIGAÇÃO FERROVIÁRIA AO PORTO DE AVEIRO – PLATAFORMA MULTIMODAL DE CACIA / RAMAL FERROVIÁRIO E FEIXES FERROVIÁRIOS”

1. Tendo por base o parecer técnico final da Comissão de Avaliação (CA) e a proposta da Autoridade de AIA relativa ao procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental do Projecto “Ligação Ferroviária ao Porto de Aveiro – Plataforma Multimodal de Cacia / Ramal Ferroviário e Feixes Ferroviários”, em fase de projecto de execução, emito **Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável condicionada**:
 - a) Ao cumprimento do Decreto-Lei n.º 93/90, de 19 de Março, que aprova o regime da Reserva Ecológica Nacional (REN), na sua redacção actual;
 - b) Ao cumprimento integral das medidas de minimização, dos planos de monitorização, do plano geral de acompanhamento ambiental da obra e demais elementos, tudo discriminado no anexo à presente DIA.
2. As medidas relativas à fase prévia da construção e fase de construção devem ser integradas no Caderno de Encargos da obra.
3. Os Relatórios de Monitorização devem ser apresentados à Autoridade de AIA, respeitando a estrutura prevista no Anexo V da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril.

30 de Novembro de 2005

O Secretário de Estado do Ambiente,



Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa

(No uso da delegação de competências, despacho n.º 16162/2005 (2.ª série),
publicado no Diário da República de 25/07/2005)



**MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

ANEXO À DIA DO PROJECTO
**“LIGAÇÃO FERROVIÁRIA AO PORTO DE AVEIRO – PLATAFORMA MULTIMODAL DE
CACIA / RAMAL FERROVIÁRIO E FEIXES FERROVIÁRIOS”**

PLANO DE GESTÃO AMBIENTAL DA OBRA

O Proponente deve dar cumprimento ao Plano de Gestão Ambiental da Obra proposto no EIA.

MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO

A IMPLEMENTAR NOS ESTALEIROS

1. A área de implantação do estaleiro deve ser preferencialmente localizada em áreas directamente afectas à área de implantação do projecto, evitando as áreas sensíveis do ponto de vista habitacional, classificadas na RAN e na REN, outras áreas com uso agrícola intensivo e zonas identificadas como sensíveis do ponto de vista conservacionista. As áreas afectas aos estaleiros, sempre que possível, devem ser vedadas em todo o seu perímetro, devendo este ocupar as áreas estritamente necessárias para a dimensão da obra e ser devidamente impermeabilizada com geotêxtil; o mesmo se aplica às outras unidades de apoio à obra, como sejam, parques de máquinas, centrais de betão, etc.
2. Limitar a movimentação de máquinas às zonas de obra, reduzindo ao indispensável as áreas de circulação.
3. Dever-se-á efectuar a demarcação clara das áreas de estaleiro e depósito com tapumes de materiais, cores e formas harmoniosas, evitando sempre a dispersão de materiais, equipamentos e viaturas fora do corredor de trabalho e daquelas zonas.
4. A definição da localização dos estaleiros de frente de obra deve ser realizada de forma a evitar locais sensíveis do ponto de vista sócio-económico, nomeadamente de habitações.
5. Especial atenção devem merecer os receptores localizados a distâncias inferiores a 100 metros, no sentido de ser analisada a necessidade de implementar medidas de minimização, nomeadamente projectar e implantar materiais isolantes e absorventes na vedação afecta à obra.



**MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

6. Os locais de depósitos de terras e outros espaços de apoio à obra na fase de construção devem ser localizados em áreas devidamente afastados de aglomerados urbanos, de modo a não perturbarem a circulação de veículos e pessoas.
7. Deve ser instalado um sistema adequado de tratamento de águas residuais, nomeadamente com separação da matéria em suspensão, partículas e hidrocarbonetos.
8. As águas residuais provenientes das instalações sanitárias do estaleiro devem ser drenadas para uma fossa séptica estanque que terá de ser desactivada no final da obra;
9. No caso da descarga das águas residuais provenientes do estaleiro ser efectuada no meio hídrico natural, deve ser assegurado que os efluentes, obedeçam aos valores limites de emissão estipulados pelo Anexo XVIII do Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de Agosto e o respectivo licenciamento de utilização do domínio hídrico público.
10. O armazenamento de combustíveis e de óleos, assim como as operações de abastecimento de combustível e manutenção do equipamento deve ser efectuada na área adjacente ao estaleiro. Essa área deve, também, estar dotada de um sistema de recolha e tratamento de efluentes.
11. Deve ser providenciado o armazenamento de todo o tipo de resíduos no estaleiro em locais diferenciados, em função da sua tipologia, os quais devem ser delimitados e identificados. Para o caso específico dos óleos usados e outros resíduos perigosos, o seu local de armazenamento deve ser pavimentado e coberto, não podendo ser misturados com resíduos de natureza distinta. Devem ser armazenados temporariamente em locais e condições adequadas a indicar pela fiscalização ambiental, para posterior transporte para local de depósito autorizado.
12. Deve implantar-se um sistema de lavagem permanente dos rodados dos veículos e da maquinaria de apoio à obra, à saída da área afecta aos estaleiros e antes da entrada na via pública, de modo a não enlamear e/ou empoeirar a zona envolvente do estaleiro e os arruamentos por onde circulam os camiões
13. A manutenção de veículos, máquinas e equipamentos deve ser feita dentro da área de estaleiro numa área devidamente preparada para esse efeito que deve estar impermeabilizada. No caso particular da limpeza das autobetoneiras deve ser feita numa bacia de retenção. Esta bacia deve ter uma camada de brita no fundo, que ao fim de algumas lavagens deve ser removida para posterior transporte para local de depósito autorizado ou, como alternativa, ser utilizada na obra;



**MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

HDR
Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

14. No caso das entradas do Estaleiro serem contíguas à via pública, as manobras dos veículos de transporte de terras devem ser executadas com auxílio a sinaleiros, dispondo de colete reflector e raquete de sinalização que orientem o fluxo de trânsito.
15. Os camiões devem estar equipados com toldos, sendo a sua utilização obrigatória sempre que transportem materiais, fora e dentro dos perímetros da Obra.
16. Na fase de conclusão da obra e desactivação do estaleiro deve proceder-se à remoção de todo o material excedente e à recuperação paisagística das zonas ocupadas pelo estaleiro mediante a recuperação do solo, a restituição do coberto vegetal original e a reposição da morfologia dos terrenos;
17. Após a conclusão das obras, caso seja necessário, deve proceder-se a uma escarificação, ou outra operação semelhante dos terrenos das áreas mais compactadas, como as zonas de implantação de estaleiros e zonas de circulação de camiões, de modo a serem repostas as condições iniciais dos solos e consequentemente as condições de infiltração e recarga dos aquíferos.
18. Após a conclusão dos trabalhos de construção, devem limpar-se meticulosamente todos os locais do estaleiro e zonas de trabalho devido à possibilidade de permanência de materiais (óleos, resinas, etc.) que, mesmo em baixas concentrações, podem comprometer, a longo prazo, a qualidade da água dos cursos de água.

A IMPLEMENTAR ANTES DA FASE DE CONSTRUÇÃO

19. Numa fase anterior ao início das obras, deve efectuar-se a realização de iniciativas de informação da população sobre os objectivos da obra, período de realização, horário de funcionamento e acções a concretizar.
20. Deve haver abertura da parte do dono de obra para quaisquer reclamações, por parte das populações locais, respeitantes a vibrações, ruído, qualidade do ar e da água.
21. Deve ser tomado em consideração o incómodo causado junto da população residente durante o período de construção da Ligação Ferroviária ao Porto de Aveiro. Assim, a REFER, em conjunto com as Câmaras Municipais de Aveiro e Ílhavo e as Juntas de Freguesia envolvidas, deve efectuar os devidos esclarecimentos, mediante uma campanha de sensibilização junto dos principais prejudicados. Igualmente deve realizar uma campanha de divulgação, nos meios de comunicação local, dos condicionamentos à circulação.



**MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

HDR
Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

22. Devem ser encontradas soluções para o realojamento das famílias afectadas pelo traçado, em conjunto com a autarquia.
23. Antes dos trabalhos de movimentação de terras, deve ser feita a decapagem da terra viva que será armazenada em pargas, de altura não superior a 2 m, para posterior reutilização na cobertura de taludes.
24. Antes do início da execução dos trabalhos deve ser feita uma programação cuidada dos trajectos até aos locais das obras. Assim, a escolha dos percursos deve ter em conta os períodos de maior circulação automóvel na área envolvente, para além de outros aspectos como a escolha de vias asfaltadas em melhor estado de pavimentação, o que permite assegurar uma menor emissão de poeiras e de gases poluentes para a atmosfera, ao mesmo tempo que reduzem o consumo de combustível pelos veículos em virtude das boas condições de circulação.
25. A área necessária à movimentação e acesso de maquinaria pesada ao local da obra deve ser limitada ao máximo, de modo a reduzir, tanto quanto possível, a área de solos exposta aos agentes erosivos.
26. A circulação de maquinaria deve ser condicionada nas margens e leitos de cheia, de modo a evitar a compactação dos solos e a afectação da taxa de infiltração e de recarga de aquíferos.
27. Os trabalhos nas imediações das linhas de água, devem, sempre que possível, efectuar-se durante o período seco do ano, devendo ainda ser assegurado o escoamento natural. Todas as acções com interferência nos leitos das linhas de água devem ter em atenção a protecção dos mesmos, bem como das respectivas margens.
28. Não devem ser efectuados despejos de qualquer natureza, nas zonas adjacentes à ferrovia e em particular, para as linhas de água. Caso aconteça deve proceder-se à sua limpeza imediata.
29. Todas as acções que impliquem movimentações de terra (desmatações, escavações, terraplenagens, depósitos de inertes, etc.) devem ter acompanhamento arqueológico integral, não apenas na fase de construção, mas desde as fases preparatórias, como a instalação de estaleiros, abertura de caminhos e desmatção. O acompanhamento deve ser continuado e efectivo pelo que se houver mais do que uma frente de obra a ocorrer em simultâneo, deve ser garantido o acompanhamento de todas as frentes.
30. Deve ser elaborada uma carta de condicionantes patrimoniais de forma a interditar, em locais a menos de 100m das ocorrências patrimoniais, a instalação de estaleiros, acesso à



**MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

HDR
Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

obra e áreas de empréstimo/depósito de inertes; a mesma deve ser facultada ao empreiteiro.

A IMPLEMENTAR NA FASE DE CONSTRUÇÃO

31. Nas operações de limpeza, de desmatção e de decapagem dos terrenos deve existir uma correcta planificação dos trabalhos a efectuar, das terras a movimentar e do destino a dar aos materiais retirados, a fim de reduzir a superfície alterada.
32. Deve procurar-se que a saída da passagem hidráulica não seja efectuada a uma cota mais elevada que a linha de água existente, o que conduziria provavelmente à formação de ravinamentos, provocando a erosão do aterro da ferrovia aquando da escorrência da água até à sua base.
33. As saídas das PH devem ser concordantes com as linhas de água existentes, de forma a evitar o aparecimento de novos troços com declives mais elevados.
34. Deve proceder-se à limpeza imediata das linhas de água, caso se tenha verificado a sua obstrução parcial ou total resultante do arraste de terras ou finos. As velocidades de escoamento não devem ser superiores às existentes nas linhas de água, na sua forma natural.
35. A abertura de acessos à obra deve ser feita transversalmente às linhas de água, e não ao longo das suas margens.
36. A dimensão dos acessos deve ser limitada junto destas áreas e no caso de serem interceptadas linhas de água, estas devem ser restabelecidas por passagem hidráulica.
37. Utilização dos locais previamente seleccionados para depósitos temporários de terras, de forma a evitar o incremento da destruição de *habitats* existentes.
38. Deve proceder-se à correcta sinalização (adequada para veículos e peões e comboios) dos locais afectados pela obra, para evitar dificuldades de circulação e minimizar riscos inerentes ao trânsito de viaturas da obra no meio social.
39. No caso da construção dos viadutos deve também estreitar-se, dentro das exigências da obra, a zona de movimentação de máquinas e operários.
40. Deve ser assegurada uma drenagem eficaz nos aterros de modo a reduzir eventuais fenómenos de erosão, com conseqüente melhoria da implantação do coberto vegetal.
41. Deve ser implementada a impermeabilização da zona onde se irão inserir os feixes ferroviários por forma a prevenir impactes negativos de contaminação dos solos decorrentes de derrames acidentais.



**MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

HDR
Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

42. Na fase de construção deve proceder-se à aspersão regular de água nos acessos de terra batida e nos locais das obras, em especial durante o período seco do ano em que as emissões de poeiras são mais significativas (Maio a Setembro).
43. Dada a necessidade de se proceder à movimentação de terras perspectiva-se a presença de camiões de transporte de terras circulando próximo de aglomerados populacionais. Assim, as cargas devem ser devidamente protegidas (cobertas), para minimizar a emissão de poeiras por acção do vento.
44. Deve ser elaborado um programa de faseamento da obra de modo a minimizar o tempo de exposição do solo com o objectivo de evitar a erosão eólica.
45. Dada a possibilidade de se instalarem, ainda que temporariamente, centrais de betão na zona de obras ou nas suas proximidades, deve ser efectuada a escolha adequada da sua localização, evitando a proximidade de zonas habitadas, assim como o controlo rigoroso das respectivas emissões, através da utilização de sistemas de minimização de emissão de poluentes atmosféricos, nomeadamente pela humidificação dos inertes e pela aplicação de filtros nos silos do cimento, de modo a reduzir significativamente as emissões cumprido os valores limite, fixados na Portaria n.º 286/93, de 12 de Março.
46. Ao abrigo do Decreto-Lei n.º 78/2004, de 3 de Abril, em caso algum deve ser efectuada a queima a céu aberto de qualquer tipo de resíduos urbanos, industriais, tóxicos ou perigosos, bem como de todo o tipo de material designado correntemente por sucata.
47. Devem ser realizadas regas nos troços em construção, de forma a reduzir as poeiras e minimizar os efeitos sobre a vegetação.
48. Entre os km 4+000 e o km 6+500 devem ser colocados ecrãs opacos num dos lados da via que devem ter, pelo menos, a altura dos veículos mais altos que circulam na linha.
49. No troço entre os km 1+500 e o km 5+500, as obras de terraplenagens, de drenagens e a construção de obras de arte não poderão ser realizadas entre Março e Agosto, de forma a minimizar os impactes na nidificação.
50. Nas imediações das salinas activas, devem ser implementadas medidas que evitem a emissão e transporte de poeiras, nomeadamente através de rega das áreas que originem essa emissão.
51. O povoamento dos taludes e das áreas intervencionadas deve ser efectuado com flora autóctone da região, nomeadamente utilizando plantas das etapas sucessionais das comunidades climáticas. Aconselha-se a transplantação de árvores e de arbustos removidos das áreas destruídas, com o intuito de evitar a perda de diversidade genética.



**MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

HDR
Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

52. Deve ser implementada a hidrosementeira de todas as áreas intervencionadas, incluindo estaleiros e depósitos de terra, para garantir a estabilização destas áreas e contrariar a erosão do solo.
53. Deve ser analisada a necessidade de implementar medidas de minimização, nomeadamente projectar e implantar materiais isolantes e absorventes na vedação afecta à obra, no sentido de proteger os receptores sensíveis localizados a distâncias inferiores a 100 metros.
54. Durante as operações de carga/descarga, os motores das composições e dos outros veículos devem manter-se desligados.
55. Deve ser garantido, durante toda a fase de obra, a continuidade das estradas e caminhos locais, acesso às habitações, às propriedades, campos de cultivo e instalações fabris, nomeadamente nos pontos quilométricos 6+820 (Avenida José Estevão), 7+140 e 8+390.
56. Sempre que necessário, devem ser previstas intervenções com alternativas seguras à circulação de pessoas e veículos, estabelecendo as etapas de trabalho que se entenderem suficientes para acautelar a acessibilidade local dos usos do território.
57. Ao km 0+310, deve ser construída uma passagem superior para peões, respondendo às necessidades e expectativas actuais da população.
58. Na construção das pontes e no traçado sobre o sapal, deve-se restringir a área de intervenção rigorosamente à que se revelar indispensável, impedindo a circulação e utilização dos terrenos neste local para estaleiro e depósito de materiais.
59. Deve proceder-se à aplicação do requisito legal adequado como seja a indemnização dos proprietários das casas e edificações a demolir ou realojamento em habitações na mesma zona.
60. Deve efectuar-se a recuperação das vedações e das compartimentações afectadas durante a construção, bem como o restabelecimento de ligações aos principais caminhos interrompidos e reintegração na paisagem das zonas afectadas por estaleiro, circulação e depósitos de materiais.
61. Deve proceder-se à reconstrução de todos os pavimentos danificados pelas viaturas afectadas à obra, nomeadamente os passeios e as ruas das localidades próximas do corredor de intervenção.
62. Devem ser encontradas soluções para o realojamento das famílias afectadas pelo traçado, em conjunto com a autarquia.



**MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

HDR
Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

63. Deve ser definido um corredor de trabalho o mais estreito possível a fim de evitar danos nos terrenos circundantes à ferrovia, com implantação de vedação limitante do espaço de manobra, sempre que possível.
64. Deve ser evitada a circulação de veículos e máquinas pesadas nas zonas laterais à ferrovia, especialmente nas áreas com aptidão agrícola. A desmatção e limpeza devem ser restringidas apenas ao corredor e secção necessários para a implantação da ferrovia, evitando a degradação e alteração de solos em áreas desnecessárias.
65. Se houver interferências com áreas incluídas na REN a integração dessas áreas deve ser feita através de um correcto revestimento vegetal com espécies autóctones adequadas à região, através de um projecto de integração paisagística que deve contemplar esta recomendação.
66. Deve ser feita a prospecção arqueológica sistemática, após desmatção das áreas de reduzida visibilidade, de forma a colmatar as lacunas de conhecimento.
67. Caso não seja possível determinar a importância científica e patrimonial das ocorrências então identificadas devem ser efectuadas sondagens de diagnóstico.
68. Deve ser providenciado o acompanhamento da obra em meio aquático, encharcado, húmido e zonas de interface com o meio terrestre, por um arqueólogo com experiência na área da arqueologia subaquática, de todos os trabalhos de construção que impliquem dragagens, revolvimentos de solos, nomeadamente a abertura de fundações e assentamento de estacaria, bem como eventuais zonas de empréstimo de terras. O acompanhamento deve ser continuado e efectivo pelo que, se houver mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo terá de existir um arqueólogo por frente de obra.
69. Se durante a execução das dragagens, abertura de fundações e assentamento de estacaria, bem como eventuais zonas de empréstimo de terras, forem encontrados vestígios arqueológicos, as obras devem ser suspensas ficando o dono da obra obrigado a comunicar, de imediato ao CNANS, as ocorrências. Os trabalhos arqueológicos devem seguir uma metodologia compatível com a natureza do achado, tendo em conta a hierarquização da sua importância científica e patrimonial, procedendo-se pois à sua avaliação, registo gráfico (cartográfico, desenho e fotografia) e eventual remoção.
70. Deve ser efectuada a vedação, sinalização, registo gráfico e fotográfico e memória descritiva de todas as ocorrências patrimoniais a menos de 100m da obra, a fim de evitar a passagem de maquinaria e pessoal afecto à obra.



**MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

HD/R
Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

71. As operações de desmatção devem ser limitadas às áreas estritamente necessárias para construção da ligação ferroviária, evitando o abate de espécies não afectadas directamente (mas que poderiam ter vantagem para o desenrolar da obra em si).
72. Deve garantir-se a preservação da vegetação ripícola nas linhas de água, esteiros e áreas de sapal, evitando-se a movimentação de terras, circulação de máquinas e viaturas, depósitos de materiais ou entulhos e instalação de estaleiros nas zonas adjacentes.
73. O perfil em forma de "Pescoço de Cavalo", incluindo o boleamento das cristas dos taludes, constituem uma opção que se enquadra nas formas naturais do terreno e por isso deve ser implementado.
74. A recuperação das zonas ocupadas durante a obra deve ser objecto de um estudo de integração paisagística, por parte do dono da obra, quando se souber a sua localização e extensão da área afectada.
75. Deve ser efectuada reposição da vegetação autóctone pelo revestimento vegetal de todas as áreas afectadas, logo que possível, sem prejuízo de introdução de outras espécies tradicionais e de elevado valor ecológico e paisagístico.
76. O empreiteiro deve ser responsabilizado pela gestão dos resíduos gerados nos estaleiros e frentes de obra, procedendo à elaboração e implementação de um plano de gestão de resíduos, no qual se proceda à identificação e classificação dos mesmos (em conformidade com o LER), se estabeleçam objectivos e se afectem tarefas e meios, tendo em consideração a calendarização e faseamento da obra, bem como claramente identificados os gestores de resíduos a usar no mercado e os locais de depósito, e por último o respectivo licenciamento concedido pelo Instituto dos Resíduos.
77. As operações de desmatção devem ser correctamente planeadas e realizadas, de forma a evitar a permanência de resíduos no solo e possibilitar a sua valorização e comercialização, sempre que possível e economicamente viável.
78. Os resíduos de construção equiparáveis a resíduos industriais banais (RIB), devido à sua composição, devem ser retirados do circuito normal, assegurando um destino final adequado, consoante a sua natureza. As fracções passíveis de serem recicladas, devem ser remetidas para indústrias recicladoras licenciadas para o efeito.
79. Os óleos usados provenientes de veículos, maquinaria e equipamento necessário à construção da infra-estrutura, devem ser armazenados em condições apropriadas e recolhidos por empresas licenciadas para o efeito.
80. Deve proceder-se atempadamente à limpeza da via pública sempre que nela sejam acidentalmente depositados materiais de construção ou elementos residuais da obra.



**MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

81. Devem ser definidas as operações de armazenagem em locais apropriados e específicos para todos os tipos de resíduos produzidos na área afectada à obra, bem como implementado um parque de armazenagem de resíduos, devidamente impermeabilizado, e com sistema de drenagem independente em locais de armazenagem de óleos, lubrificantes, solventes, combustíveis, produtos químicos e outros materiais residuais, susceptíveis de serem acidentalmente derramados.
82. O material proveniente das escavações deve ser utilizado, sempre que possível, no prolongamento dos aterros e na integração paisagística da via, revestindo as áreas a semear e a plantar, devendo as terras vegetais de boa qualidade ser separadas das restantes, tendo em vista a sua utilização como cobertura.
83. O volume de terras sem as características necessárias para os referidos fins deve ser conduzido a locais de deposição devidamente licenciados para o efeito; (ex: pedreiras desactivadas existentes nas proximidades, areiros abandonados ou na cobertura de aterros sanitários) poderão constituir soluções a considerar.
84. Uma vez que os resíduos equiparados a urbanos, (até 1100l diários) produzidos nas instalações logísticas do empreendimento, são da responsabilidade dos municípios, devem ser estabelecidos contactos com as Câmaras Municipais de Aveiro e Ílhavo, de forma a estabelecer as melhores estratégias de recolha, tendo em conta a localização dos estaleiros e os percursos de recolha.
85. Devem ser definidas operações de transporte de todo o tipo de resíduos produzidos na área afectada à obra, para os destinos finais adequados à reciclagem, valorização, tratamento ou eliminação, tendo em conta o normativo a que fica sujeito o transporte de resíduos no território nacional.
86. O transporte e destino final de todos os resíduos produzidos deve ser efectuado por empresas licenciadas para o efeito.
87. Após o término da fase de construção, deve ser assegurada a remoção de todo o tipo de materiais residuais produzidos na área afectada à obra, evitando que esta seja utilizada por terceiros para a deposição inadequada de resíduos.
88. Antes da fase de exploração deve proceder-se à reconstrução de todos os pavimentos danificados pelas viaturas afectadas à obra, nomeadamente em passeios e ruas das localidades próximas da área de intervenção.

A IMPLEMENTAR NA FASE DE EXPLORAÇÃO



**MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

HDR
Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

89. As linhas de água devem ser protegidas através da plantação de vegetação ripícola, assim, que os trabalhos de construção tenham terminado.
90. Deve proceder-se ao revestimento vegetal de todos os espaços que tenham sido afectados pelos trabalhos de construção e que se encontrem abandonados definitivamente, de modo a reduzir os riscos de erosão e, conseqüentemente, o transporte de sólidos em suspensão nas águas de drenagem natural.
91. Deve ser planeado e assegurado um programa regular de limpeza e desobstrução dos órgãos de drenagem transversal e longitudinal.
92. Caso se aplique, deve ser estabelecido um plano de emergência, por parte da REFER e das entidades envolvidas na protecção civil, com definição das tarefas a executar nas situações de acidentes envolvendo composições de transporte de substâncias perigosas ou onde se verifiquem derrames significativos de combustíveis ou óleos lubrificantes.
93. Estando previsto que a rede de águas residuais domésticas da Plataforma Multimodal, será ligada a uma fossa séptica com poço absorvente, deve ser assegurado um programa regular de limpeza da mesma. Deve ainda ser equacionada a possibilidade do encaminhamento das águas residuais domésticas para o colector municipal.
94. Para reduzir o risco de incêndio, deve proceder-se à manutenção da vegetação através do corte manual ou mecânico.
95. O recurso a herbicidas ou fogos controlados são acções que devem ser evitadas.
96. A ocupação do solo para usos agrícolas e/ou de pastorícia, a uma distância menor de 10 metros das vias, deve ser igualmente interdita.
97. Deve ser feita a aplicação de vedação (com as características apresentadas no EIA) com o objectivo de evitar a aproximação ou o atravessamento da via pela fauna.
98. Recomenda-se que a REFER solicite aos municípios para proceder ao controlo do uso do solo, de modo a não permitir o encosto à via, de espaços de urbanização ou outros que provoquem conflitos de usos.
99. A gestão dos resíduos verdes provenientes da limpeza, manutenção e desmatagem das áreas limítrofes à via-férrea, sempre que possível, deve contemplar o encaminhamento destes para compostagem.
100. Devem ser elaborados planos de emergência em caso de acidentes ferroviários, de forma a minimizar o tempo de resposta a situações de derrame de resíduos perigosos.
101. No caso de se verificarem grandes riscos de poluição decorrentes dos resíduos poluentes, poderá estudar-se a hipótese de recorrer a soluções de tratamento e controlo



**MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**
Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

adequado, como por exemplo, a implementação de lagoas ou bacias de retenção de escorrências.

PLANOS DE MONITORIZAÇÃO

AMBIENTE SONORO

Deverá proceder-se à implementação de um plano de monitorização com o objectivo de verificar a conformidade do ambiente sonoro com os limites legais. Salienta-se que, na implementação do referido plano, deverá ter-se em conta as recomendações do Instituto do Ambiente, em documento datado de Fevereiro de 2003, sob o título “Directrizes para a Elaboração de Planos de Monitorização de Ruído de Infra-Estruturas Rodoviárias e Ferroviárias”.

Na sequência do plano de monitorização, caso se detectem situações de incumprimento da legislação em vigor (n.º 3 do Art.º 4º do RLPS), deverão ser implementadas medidas de minimização que garantam o cumprimento dos limites definidos para o ruído ambiente exterior. Após a classificação acústica, a efectuar pela autarquia, caso as zonas venham a ter a classificação de zonas sensíveis, deverá ser aferida a necessidade de implementar medidas de minimização, nomeadamente nos receptores localizados ao km 0+150 (Norte), km 6+850 (Noroeste) e km 7+275 (Noroeste).

QUALIDADE DO AR

Deverá ser implementado um plano de monitorização com o objectivo de verificar o cumprimento dos valores estipulados no Decreto-Lei n.º 111/2002, de 16 de Abril (Limiar Inferior de Avaliação; Limiar Superior de Avaliação e Valores-limite). Na implementação do referido plano deverá ter-se em conta o seguinte:

A duração das campanhas deverá ser efectuada de acordo com o Anexo X do DL n.º 111/2002;

No ano de início de exploração devem ser seguidos os métodos de referência estipulados no Anexo XI do DL n.º 111/2002, sendo que, nos anos seguintes os métodos dependem do limiar de avaliação em que se situem os níveis acima obtidos.



**MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

HDR
Humberto D. Rosa
Secretário de Estado do Ambiente

No que diz respeito à frequência das campanhas de amostragem, esta ficará condicionada aos resultados obtidos na monitorização do primeiro ano de exploração. Assim, se os valores confirmarem o cumprimento do Limiar Superior de Avaliação (LSA), as medições anuais não são obrigatórias e nova avaliação deverá ser realizada pelo menos ao fim de cinco anos. No caso de se verificar a ultrapassagem do LSA a monitorização deverá ser anual;

No caso da situação de ocorrência de violação dos valores limite, o plano deverá apresentar uma lista de potenciais acções que visem a efectiva minimização do impacte, bem como considerar a realização de novas campanhas, após a adopção destas medidas, até que a situação de incumprimento cesse;

Os resultados das campanhas de monitorização deverão ser remetidos à autoridade de AIA no sentido de dar cumprimento à legislação em vigor.

FAUNA E FLORA

Deverá ser implementado o Plano de Monitorização proposto no EIA. No entanto, relativamente à detecção de animais atropelados, a periodicidade de recolha deverá ser de duas visitas por semana, durante todo o ano, e não quinzenal ou mensal como proposto no EIA.