



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Identificação			
Designação do Projecto:	Ligação Ferroviária de Alta Velocidade Lisboa/Madrid, Subtroço Moita/Montemor-o-Novo		
Tipologia de Projectos:	Anexo I, n.º 7 alínea a) – Construção de vias para o tráfego ferroviário	Fase em que se encontra o Projecto:	Estudo Prévio
Localização:	Concelhos de Moita, Palmela, Montijo, Vendas Novas e Montemor-o-Novo		
Proponente:	RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, SA		
Entidade licenciadora:	Rede Ferroviária Nacional – REFER, EP		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente	Data: 10 de Abril de 2008	

Decisão	Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Favorável Condicionada à Solução A do Subtroço Moita/Montemor-o-Novo
----------------	---

Condicionantes:	<ol style="list-style-type: none">1. Integração no Projecto de Execução das condicionantes indicadas na secção A) das Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto, constantes na presente DIA, e demonstração da sua adopção, em fase de Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE).2. Concretização no RECAPE das medidas de minimização e dos elementos a apresentar em fase de RECAPE, bem como dos programas de monitorização (em consonância com as directrizes indicadas na presente DIA), constantes da presente DIA, sem prejuízo de outros que se venham a revelar necessários, para efeitos de detalhe e concretização das medidas de minimização a adoptar em fase de obra e em fase de exploração.3. A presente DIA não prejudica a necessária obtenção de quaisquer outros pareceres, autorizações e/ou licenças previstos no quadro legislativo em vigor, como sejam as entidades com competências específicas nas áreas sujeitas a condicionantes e servidões (nomeadamente, reserva ecológica nacional, reserva agrícola nacional, recursos hídricos, protecção aos povoamentos de sobreiro e de azinheira).
------------------------	---

Elementos a entregar em fase de RECAPE	<ol style="list-style-type: none">1) Elaborar o Projecto de Integração Paisagística (PIP), por forma a minimizar os impactes negativos da obra e assegurar a integração da via-férrea na paisagem. O PIP deverá prever a recuperação e integração paisagísticas de todas as áreas intervencionadas, incluindo locais de estaleiros, áreas de empréstimo e de depósito, etc.2) Elaborar um Programa de Gestão de Resíduos em Obra, em consonância com os princípios da responsabilidade pela gestão e da regulação da gestão de resíduos, consignados na legislação em vigor, atendendo ainda aos seguintes aspectos principais:<ol style="list-style-type: none">a) Identificar e classificar os diferentes tipos de resíduos através dos códigos da Lista Europeia de Resíduos (Portaria n.º 209/2004, de 3 de Março).b) Aplicar os princípios da prevenção e redução e da hierarquização das operações de gestão de resíduos.c) Garantir as condições técnicas adequadas nas operações de recolha, triagem, armazenagem e transporte dos resíduos, em salvaguarda dos valores
---	--



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>ambientais e da saúde.</p> <p>d) Assegurar o encaminhamento para destino final adequado.</p> <p>O Programa deverá atender, em especial, à gestão dos resíduos perigosos, dos fluxos específicos de resíduos e dos solos e das rochas não contaminados provenientes de operações de escavação quando constituam resíduos.</p> <p>O Programa deverá, ainda, contemplar os requisitos e os procedimentos que assegurem a correcta gestão dos resíduos gerados na fase de exploração, atendendo às vertentes anteriormente mencionadas.</p> <p>3) No âmbito do Plano de Segurança/Plano de Emergência da Linha contemplar a situação de rotura de uma barragem a montante, bem como o caso de um derrame de produtos perigosos em albufeiras ou perímetros de protecção das captações públicas de água.</p> <p>4) O RECAPE, independentemente da justificação, descrição, pormenorização e calendarização de cada medida de minimização, a apresentar nessa sede, deverá contemplar um inventário das mesmas, separadas por cada fase (fase prévia à construção, fase de construção, fase de conclusão da obra e fase de exploração), incluindo o respectivo local de aplicação, calendarização e entidade responsável pela sua implementação. O referido inventário deverá constituir um documento autónomo, por forma a facilitar o seu fácil manuseamento, nomeadamente em auditorias.</p>
--	--

Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto:

A) Condicionantes para o Projecto de Execução:

A1) O traçado da infra-estrutura deverá ser estabelecido, adoptando as melhores soluções técnicas para a minimização das interferências com as actuais vias rodoviárias em serviço, devendo ser obtidas previamente às aprovações das entidades responsáveis pela sua gestão.

A2) O traçado deverá ser estabelecido em conformidade com os requisitos definidos pela REFER – Rede Ferroviária Nacional, EP, no que diz respeito às actividades exercidas nas proximidades do domínio público ferroviário.

A3) O traçado deverá ser estabelecido, por forma a minimizar a afectação dos núcleos habitacionais e habitações.

A4) O Projecto de Execução deverá realocar o Posto de Ultrapassagem e Estacionamento de Comboios (PUEC) para Poente, por forma a ocupar a área imediatamente a Norte da plataforma logística do Poceirão, devendo para o efeito ser contactada a CCDR-LVT.

A5) O traçado deverá ser estabelecido, de forma a compatibilizar-se com o projecto de regularização do rio da Moita, no concelho da Moita, devendo ser contactada para o efeito a CCDR-LVT.

A6) O traçado deverá ser estabelecido, por forma a minimizar a afectação das infra-estruturas/equipamentos a seguir indicados, devendo para o efeito ser contactadas as entidades responsáveis pela sua gestão:

- a) Centro Experimental de Pegões.
- b) Cemitério de Piçarras, cerca do km 38+900, em Vendas Novas.
- c) Lar Nossa Senhora da Saúde na Afeiteira, em Vendas Novas, cerca dos km 45/46.
- d) ETAR e Estação Elevatória de Silveiras, no concelho de Montemor-o-Novo.

A7) O traçado deverá ser estabelecido, por forma a minimizar a afectação das explorações agrícolas e/ou pecuárias a seguir indicadas, identificadas na consulta pública:

- a) Exploração agro-pecuária cerca do km 5+000 (propriedade de Joaquim Luís Tavares Pina Júnior, Herdeiros).
- b) Herdade da Afeiteira, cerca do km 44+700.
- c) Aviário da Charnequinha, cerca do km 47+600.
- d) Herdade do Catalão, cerca do km 54+000.
- e) Monte da Videira, cerca do km 65+900.
- f) Herdade da Basbaia, cerca do km 67+000.
- g) Quinta do Zambujalinho, cerca do km 69+900.
- h) Herdade da Espirra.
- i) Outras propriedades referidas no parecer da AFLOPS.

A8) O traçado da infra-estrutura deverá ser estabelecido, por forma a minimizar a afectação dos estabelecimentos industriais existentes, acautelando eventuais futuras ampliações, bem como das áreas de concessão de recursos minerais, em particular, a área do pedido de concessão mineira “Pinhal Novo”, para exploração de sal-gema, bem



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

como a área do pedido de prospecção e pesquisa requerido pela empresa RocPor, salvaguardando o desenvolvimento da exploração dos recursos geológicos.

A9) Proceder ao estudo detalhado das vias e caminhos interceptados, dos restabelecimentos a efectuar e da rede de caminhos paralelos a construir, por forma a minimizar e compensar o efeito de barreira introduzido pela nova linha ferroviária e garantir a livre circulação de veículos, pessoas e animais e o acesso a todas as propriedades e habitações. A análise deverá atender aos locais de estacionamento de gado e aos pontos de abeberamento e os seus resultados deverão ser integrados no Projecto de Execução. Em particular, deverá ser garantido o restabelecimento da Rua Comandante Ramiro Correia em Rego de Água, cerca do km 0+500.

A10) Os restabelecimentos a efectuar não deverão introduzir deficiências nas características geométricas das vias a restabelecer, devendo minimizar a afectação dos usos existentes.

A11) Efectuar o estudo de identificação das áreas passíveis de alagamento e de inundação e, com base no mesmo, desenvolver o Projecto de Execução. Atendendo aos resultados deste estudo proceder à revisão dos critérios de dimensionamento da drenagem face às características das bacias hidrográficas e, com base nesses resultados, verificar a necessidade de serem realizados pontões e viadutos em vez de passagens hidráulicas (PH). Especial atenção deverá merecer a zona inicial do traçado, onde não se deverão agravar as condições de alagamento dos terrenos.

A12) Proceder a um levantamento das características e estado das PH e pontões existentes nas imediações, no sentido de se compatibilizarem as soluções de drenagem.

A13) Os viadutos deverão abranger o leito de cheia e, na localização e configuração dos pilares, deverá garantir-se que os mesmos assegurarão boas condições de escoamento (configuração e orientação dos pilares) e a unidade do corredor ribeirinho (fora das margens e leito).

A14) Efectuar um levantamento exaustivo das características e dos usos de cada infra-estrutura hidráulica (charcas, açudes e albufeiras) até onde o impacte da linha ferroviária se possa vir a sentir, no sentido de se adoptarem as melhores soluções de drenagem que mitiguem os impactes na capacidade de recarga.

- a) Nos casos em que estas estruturas se situem a montante e, perto da nova via, o projecto de drenagem deve ter em atenção o risco de rotura das mesmas.
- b) Nos casos em que há afectações directas, deverá ser concretizada a respectiva mitigação/compensação.

A15) Relativamente aos recursos hídricos subterrâneos, proceder a um inventário dos pontos de água, com a correspondente caracterização desses mesmos pontos, que sirva de base à predição de impactes e, à respectiva proposta de medidas de minimização. Nos locais onde se prevê interferência com perímetros de protecção, o projecto de Execução deverá adoptar as medidas necessárias, podendo estas passar, por exemplo, pela alteração da drenagem da via ou pela alteração dos próprios restabelecimentos.

A16) Na fase prévia à elaboração do Projecto de Execução, deverá ser efectuada a prospecção sistemática do corredor associado à Solução A numa faixa de 400 m, excepto nos segmentos comuns já prospectados ou nas áreas que anteriormente não apresentaram visibilidade reduzida ou nula, procedendo ainda nesta fase, se necessário, a ajustes ao Projecto de Execução ou a sondagens de diagnóstico.

A17) Proceder à realocização, delimitação cartográfica, avaliação de impactes e avaliação de medidas de minimização para as ocorrências patrimoniais, D12, Videirinha (CNS 28803), povoado calcolítico, Casal de Cuncos de Baixo (RAPOSO, 2006) e “mancha” de Videira (RAPOSO, 2006).

A18) Caso as ocorrências referidas na alínea anterior se situem na área de implantação da via ou nas áreas com incidência directa de alguma das componentes da obra, dever-se-á proceder ainda nesta fase a sondagens de diagnóstico, procedendo-se a ajustes do traçado.

A19) Executar sondagens de diagnóstico na ocorrência patrimonial A1, Pinhal do Forno, de forma a ainda permitir o ajuste do traçado da via.

A20) Nos casos citados em A17) e A18), em caso de incidência directa do projecto e, não sendo possíveis quaisquer ajustes, proceder à escavação integral das ocorrências ou das áreas afectadas.

A21) O traçado da via, ou de qualquer outra componente do projecto, deverá ser ajustado de forma a ser o mais afastado possível da ocorrência patrimonial D2, Monte da Videira, devendo ser estudada a integração paisagística daquela ocorrência e apresentado projecto complementar a implementar na fase de execução da obra.

A22) A concretização de todas estas condicionantes ao Projecto de Execução deverá ser apresentada detalhadamente no RECAPE.



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

B) Medidas de Minimização

B1) O RECAPE deverá apresentar uma carta de condicionantes à localização do(s) estaleiro(s)/outras instalações de apoio à obra.

B2) O RECAPE deverá apresentar a programação detalhada da fase de construção, discriminando, quer temporal quer espacialmente, as medidas de minimização a adoptar para as acções de instalação do(s) estaleiro(s) e de outras instalações de apoio à obra, desmatação/desflorestação, melhoramento ou abertura de acessos, e recuperação das áreas intervencionadas.

B3) O RECAPE deverá concretizar, de modo discriminado, quer temporal quer espacialmente, as medidas de minimização a adoptar para as acções de instalação do(s) estaleiro(s) e de outras instalações de apoio à obra, desmatação/desflorestação, melhoramento ou abertura de acessos, e recuperação das áreas intervencionadas.

B4) O RECAPE deverá concretizar as condições técnicas de que será(ão) dotado(s) o(s) estaleiro(s), por forma a garantir a adequação das áreas destinadas ao armazenamento dos diversos tipos de resíduos, enquanto aguardam encaminhamento para armazenamento temporário, tratamento ou eliminação em operadores devidamente licenciados/autorizados para o efeito.

B5) O RECAPE deverá concretizar o conjunto das medidas orientadoras para o plano de acessos, no sentido de:

- a) Minimizar a intervenção nos solos classificados como RAN e REN.
- b) Minimizar a afectação do montado de sobro e azinho.
- c) Limitar a circulação de veículos afectos à obra em áreas residenciais e nas imediações das captações públicas de água.
- d) Limitar a largura das vias.
- e) Garantir o acesso às propriedades, quer na fase de construção, quer na fase de exploração, sempre que os acessos existentes sejam interrompidos.
- f) Garantir a desactivação dos acessos abertos que não tenham utilidade posterior, bem como a recuperação das áreas afectadas.

B6) O RECAPE deverá concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização da fase de construção relativas ao factor Geologia e Geomorfologia, nomeadamente no que diz respeito à:

- a) Minimização dos impactes nas formações geológicas, decorrentes da utilização de explosivos.
- b) Reutilização dos materiais resultantes da escavação.
- c) Utilização de materiais de empréstimo de áreas de extracção actualmente em funcionamento e devidamente licenciadas, em detrimento da instalação de novas explorações.
- d) Ao destino final das terras sobrantas.

B7) O RECAPE deverá concretizar, de modo discriminado, quer temporal quer espacialmente, as medidas de minimização relativas ao factor Solos e Uso do Solo, no que diz respeito à:

- a) Prevenção da poluição dos solos, quer na fase de construção, quer na fase de exploração.
- b) Garantia de reutilização dos bons solos agrícolas afectados pelas operações de construção.
- c) Ao restabelecimento do solo e renaturalização dos corredores de trabalho, na fase de construção.
- d) Recuperação total de benfeitorias eventualmente afectadas (redes de rega e drenagem, caminhos, tanques, poços, etc.), na fase de construção.
- e) Erosão dos solos, na fase de construção.
- f) Perturbação das actividades agrícolas e florestais e deterioração das características do solo, na fase de construção.

B8) O RECAPE deverá definir as medidas que garantam o cumprimento das disposições legais em matéria de:

- a) Protecção aos povoamentos de sobreiro e de azinheira (Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 155/2004, de 30 de Junho).
- b) Corte prematuro de exemplares de Pinheiro bravo em áreas superiores a 2 ha, ou de Eucalipto em áreas superiores a 1 ha (Decreto-Lei n.º 173/88, de 17 de Maio).
- c) No âmbito do sistema nacional de defesa da floresta contra incêndios, obrigação da gestão do combustível ao



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

longo da infra-estrutura ferroviária, numa faixa lateral de terreno confinante, numa largura não inferior a 10 m (Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de Junho).

B9) O RECAPE deverá desenvolver e concretizar as medidas de minimização para a fase de Projecto de Execução, preconizadas no Aditamento ao EIA para os recursos hídricos superficiais, nomeadamente:

- a) A caracterização das linhas de água atravessadas e análise da adequabilidade das infra-estruturas consideradas para o seu restabelecimento, em especial, das que drenam para albufeiras;
- b) O redimensionamento das PH de modo a não existirem alterações ao regime de escoamento;
- c) A definição na carta de condicionantes à localização dos estaleiros de uma faixa de protecção às linhas de água e massas de água, zonas de cheia e infra-estruturas de saneamento;
- d) A realização de um levantamento exaustivo de todos os serviços associados ao abastecimento, à drenagem e ao tratamento das águas residuais interferidos, definindo as medidas necessárias de modo a garantir a reposição dos mesmos.

De igual modo, para a fase de construção e exploração, o RECAPE deverá concretizar as medidas de minimização, no que diz respeito:

- e) À prevenção da poluição das águas.
- f) À manutenção de condições adequadas de escoamento e drenagem.
- g) À protecção das áreas de infiltração máxima e de maior vulnerabilidade à poluição.

B10) Ainda relativamente ao factor Recursos Hídricos, quer superficiais quer subterrâneos, o RECAPE deverá identificar os receptores e locais mais sensíveis, para os quais devem ser concretizadas e localizadas medidas específicas a adoptar em obra.

B11) O RECAPE deverá concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização da fase de construção relativas ao factor Sistemas Ecológicos, nomeadamente no que diz respeito à:

- a) Reconstituição dos biótopos afectados, em especial as manchas de habitats com elevado valor florístico.
- b) Proibição do derrube de árvores, nas zonas ribeirinhas e nos povoamentos de sobreiro e azinheira, excepto se devidamente justificado, devendo neste caso ser prévia e devidamente sinalizados os exemplares a abater, após a emissão das devidas autorizações pela entidade competente.
- c) Manutenção do contínuo natural/estrutural dos habitats, perspectivando a sua permeabilidade, assegurando as melhores condições ecológicas de passagem da fauna nos corredores ecológicos primários definidos pelos PROT, nomeadamente o Vale da Ribeira de Cuncos, a zona entre Freixeda-de-Baixo e a Courela dos Pauliteiros, o Vale da Ribeira da Laje o Vale da Ribeira de Canha/Rio Almansor e o Vale da Ribeira das Altas.
- d) Manutenção da permeabilidade e conectividade de habitats, designadamente dos fluxos de vertebrados terrestres, através da definição de passagens para a fauna ao longo do traçado, que podem também assumir a tipologia de passagens hidráulicas ou passagens agrícolas, em especial nas zonas onde se verifique a ocorrência de habitats com valor faunístico elevado.
- e) Para estas estruturas destinadas a assegurar a permeabilidade da via, deverão ser apresentadas soluções adaptadas para as características específicas dos habitats atravessados, dos grupos faunísticos e das espécies presentes. Independentemente da sua dimensão e tipologia, deverão ter sempre o pavimento liso, não enrugado, sem degraus e que preveja a manutenção de uma parte da sua secção em seco. As zonas de entrada e saída devem ser aplanadas, devendo a vegetação e a vedação encaminhar a fauna para as referidas passagens. Estas, deverão ficar preferencialmente alinhadas com outras estruturas lineares equivalentes presentes no território, tais como vias rodoviárias e ferroviárias.
- f) Definição de vedações adequadas ao longo de todo o traçado, em rede de malha progressiva, no sentido de canalizar os fluxos de animais para as passagens e evitar perdas por atropelamentos ou riscos de graves acidentes para a circulação. O dimensionamento das vedações deverá ser o adequado às maiores solicitações a que possa ser submetida, realçando-se o facto de o traçado proposto ocorrer em áreas onde a criação de gado bovino e equino é muito relevante.

B12) O RECAPE deverá concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização a adoptar na fase de construção relativas ao factor Qualidade do Ar, nomeadamente no que diz respeito à redução da emissão e dispersão de poeiras.

B13) O RECAPE deverá concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização relativas ao factor Ruído, considerando:

- a) Nos locais em que os valores de L_{den} e L_n ultrapassam já os valores limite de exposição na situação actual, os



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

objectivos de redução deverão ter em conta que a linha ferroviária não poderá ser responsável por acréscimos nos níveis de ruído ambiente registados actualmente.

- b) A Regra de Boas Práticas, considerando o L_n como o indicador mais relevante, e sempre que tecnicamente possível, deverá ser tida em conta para o estabelecimento das medidas de minimização mais adequadas.

B14) O RECAPE deverá aprofundar a caracterização da envolvente, no que diz respeito ao factor Vibrações e concretizar, quer temporal quer espacialmente, as medidas de minimização a adoptar na fase de construção e na fase de exploração. Para garantir a análise e validação desta informação, bem como dos programas de monitorização, deverá o proponente obter um parecer junto de entidade independente de reconhecido mérito e competência técnica nesta matéria.

B15) O RECAPE deverá prever as medidas necessárias que garantam a divulgação do programa de execução das obras às populações interessadas, designadamente à população residente na área envolvente. A informação disponibilizada deve incluir o objectivo, a natureza, a localização da obra, as principais acções a realizar, respectiva calendarização e eventuais afectações, nomeadamente no que diz respeito às operações de desmonte com recurso a cargas explosivas.

B16) O RECAPE deverá concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização a adoptar na fase de construção relativas ao factor Socioeconomia, atendendo nomeadamente aos seguintes aspectos:

- a) Definição de um dispositivo a estabelecer para o atendimento de reclamações, sugestões e pedidos de informação sobre o projecto, o qual deverá estar operacional antes do início da obra.
- b) Definição das condições que garantam a divulgação atempada, junto das populações dos locais a intervencionar e da respectiva calendarização dos trabalhos, bem como da afectação de serviços (rede de rega, telecomunicações, electricidade, água, etc.) com a devida antecedência e com a informação necessária (período e duração da afectação).

B17) Relativamente ao Património, o RECAPE deverá prever o seguinte:

- a) Quando por razões técnicas do Projecto não houver possibilidade de proceder a alterações pontuais de traçado ou de localização dos respectivos componentes, a destruição total ou parcial de um Sítio deve ser assumida no RECAPE como inevitável.
- b) Deve ficar expressamente garantida a salvaguarda pelo registo arqueológico da totalidade dos vestígios e contextos a afectar directamente pela obra e no caso de elementos arquitectónicos e etnográficos, através de registo gráfico, fotográfico e memória descritiva; no caso de sítios arqueológicos, através da sua escavação integral.
- c) Deverão ser incluídas no Caderno de Encargos todas as medidas referentes ao Património.
- d) A Carta de Condicionantes à localização dos Estaleiros, manchas de empréstimo e depósito, com a implantação dos elementos patrimoniais identificados, deverá integrar o Caderno de Encargos da Obra.

B18) Para a fase prévia à obra e fase de obra, o RECAPE deverá prever o seguinte:

- a) Deverá ficar prevista a realização de prospecção arqueológica das zonas de estaleiro, manchas de empréstimo e depósito de terras, caminhos de acesso à obra, caso as mesmas se encontrem fora das áreas já prospectadas.
- b) Já para a fase de obra, deve ficar referido que o acompanhamento arqueológico deverá ser efectuado de modo efectivo, continuado e directo por um arqueólogo em cada frente de trabalho sempre que as acções inerentes à realização do projecto não sejam sequenciais mas simultâneas.
- c) Deverá proceder-se à sinalização das ocorrências situadas até cerca de 150 m da obra, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afectação.
- d) Dever-se-á, igualmente, sinalizar e vedar as ocorrências que se situem até 100 m da área de intervenção do projecto, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afectação.
- e) As ocorrências situadas a menos de 50 m da área de intervenção deverão ser vedadas com painéis, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afectação.

B19) Até à recepção provisória da obra, deverão estar adequadamente restabelecidas as ligações intersectadas e recuperados os acessos temporários, bem como as estradas e caminhos danificados, a(s) área(s) de estaleiro(s) e outras instalações de apoio à obra.

B20) As medidas de minimização específicas para a fase de obra deverão ser incluídas no caderno de encargos e nos contratos de adjudicação que venham a ser produzidos pelo proponente, para efeitos da construção do projecto.



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

C) Programas de Monitorização

C1) Programa de Monitorização dos Recursos Hídricos Subterrâneos

O programa de monitorização deverá ser detalhado no RECAPE, em função dos resultados do inventário e caracterização dos pontos de água, devendo atender ao solicitado na Consulta Pública por parte da Câmara Municipal de Montemor-o-Novo.

A selecção dos pontos de amostragem que constituirão a respectiva rede deverá considerar a conjuntura hidrogeológica – geometria, estrutura, litologia, fluxos e características hidrodinâmicas das formações aquíferas – a montante e a jusante da obra. Em particular, deverão ser seleccionadas as captações de água subterrânea, destinadas ao abastecimento público, próximas do traçado da via.

No subcapítulo 9.1.2.5. Métodos de Tratamento e Critérios de Avaliação dos dados, é referido que os valores resultantes do plano de monitorização serão analisados “(...) tendo por base a legislação vigente que estabeleça as normas, critérios e objectivos de qualidade tendo em conta qual o fim a que a água sobre as quais o traçado tem influência se destinam (actualmente vigora o Decreto-Lei nº 236/98, de 01 de Agosto)”. No entanto, se no plano de monitorização fizerem parte captações de abastecimento público, a legislação vigente é outra (Decreto-Lei nº 306/2007, de 27 de Agosto).

C2) Programa de Monitorização dos Aspectos Ecológicos

O programa de monitorização previsto no EIA, para a fase de construção e para a fase de exploração, tendo por base metodologias de validade científica comprovada, é adequado. O programa deverá permitir alcançar os seguintes objectivos:

Fase de Construção

- Analisar a abundância das espécies de flora e fauna ocorrentes nas áreas mais sensíveis directamente afectadas e adjacentes ao projecto.
- Analisar a distribuição dos recursos biológicos nas áreas mais sensíveis.
- Identificar potenciais impactes não previstos no EIA para a fase de construção.
- Obter dados de base da área de implementação do projecto a utilizar na fase de exploração.

Fase de Exploração

- Determinar a capacidade de resposta das comunidades afectadas pelos impactes directos e indirectos, permitindo a avaliação das medidas de minimização propostas e a introdução de novas medidas correctivas caso sejam venham a ser necessárias.
- Analisar a abundância das espécies de flora e fauna ocorrentes nas áreas mais sensíveis.
- Analisar a distribuição dos recursos biológicos nas áreas mais sensíveis.
- Contabilizar o número de indivíduos/espécies mais afectados por atropelamento.
- Avaliar a utilização das passagens para a fauna.
- Avaliar os efeitos da implementação do projecto sobre os sistemas ecológicos.
- Identificar impactes não previstos pelo EIA, definindo medidas correctivas adicionais eventualmente necessárias.

C3) Programa de Monitorização do Ruído

Na fase de construção, a monitorização deverá contemplar os receptores localizados num raio de 240 m a partir da frente de obra.

Na fase de exploração, os locais de amostragem a considerar deverão ter em conta os seguintes objectivos:

- Confirmar as previsões apresentadas no EIA.
- Avaliar a eficácia das medidas de minimização implementadas.
- Verificar o cumprimento da legislação nos receptores para os quais se previam valores próximos dos limites legais.

C4) Programa de Monitorização de Vibrações

O programa de monitorização deverá seguir as directrizes preconizadas no EIA, tanto para a fase de construção como



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

para a fase de exploração, devendo obrigatoriamente considerar os resultados do aprofundamento da caracterização da envolvente, expressa em B14). O programa deverá fornecer informação detalhada que permita conhecer as condições de incomodidade sonora e o grau de afectação das estruturas dos edifícios.

Validade da DIA: 10 de Abril de 2010

Entidade de verificação da DIA: Autoridade de AIA

Assinatura:

O Secretário de Estado do Ambiente

Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa
(No uso das delegações de competências, despacho n.º 16162/2005 (2.ª série),
publicado no Diário da República de 25/07/2005)

Anexo: Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas; Resumo da Consulta Pública; e Razões de facto e de direito que justificam a decisão.



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

ANEXO

<p>Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:</p>	<p><u>Prazos processuais:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Início do procedimento de AIA: 20/07/2007 (Entrada na APA do Ofício nº 0871-A, da Rede Ferroviária Nacional REFER, EP)• Nomeação da CA: 31/07/2007 (Ofício Circular da APA nº 004177)• Suspensão dos prazos: 31/08/2007 a 31/10/2007 (elementos adicionais)• Conformidade do EIA: 20/11/2007• Consulta Pública: 05/12/2007 a 07/02/2008 (45 dias úteis)• Elaboração do Parecer Final e envio da proposta de DIA para a tutela a 7 de Abril de 2008. <p><u>Procedimentos utilizados pela Comissão de Avaliação (CA):</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Análise global do EIA, por forma a avaliar a sua conformidade, tendo em consideração as disposições do Artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, na sua actual redacção, e do Anexo II da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril.• Solicitação de informação complementar ao proponente, no sentido de serem clarificadas algumas questões sobre o próprio projecto, mas também sobre os factores ambientais “Geologia”, “Solos e Uso do Solo”, “Recursos Hídricos”, “Ruído”, “Socioeconomia”, “Ordenamento do Território e Condicionantes”, “Património” e, dos itens “Gestão de Resíduos” e “Análise de Risco”, para além da reformulação do Resumo Não Técnico.• Análise sectorial do EIA, complementada com a consulta dos instrumentos de gestão territorial em vigor para a área em estudo. Na avaliação da conformidade e análise técnica do EIA, as apreciações técnicas específicas foram asseguradas pelas entidades que integram a CA, no âmbito das respectivas competências e segundo a seguinte distribuição:<ul style="list-style-type: none">○ APA: Clima, Qualidade do Ar, Ruído, Gestão de Resíduos, Identificação de Riscos e Consulta Pública;○ INAG, IP: Recursos Hídricos;○ IGESPAR, IP: Património;○ CCDR-LVT: Uso do Solo, Ordenamento do Território e Socioeconomia;○ CCDR-Alentejo: Paisagem, Uso do Solo, Ordenamento do Território e Socioeconomia;○ INETI, IP: Geologia e Geomorfologia;○ DRAP-LVT: Solos;○ DRAP-Alentejo: Solos.• Solicitação de pareceres a entidades externas à CA, designadamente ao Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB, IP), no que diz respeito aos Sistemas Ecológicos, e ao Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), relativamente às Vibrações, por forma a melhor habilitar a análise da CA naquelas áreas específicas, encontrando-se o contributo do ICNB, IP integrado no Parecer da CA.• Realização de uma visita de reconhecimento aos traçados da infra-estrutura em análise, nos dias 10 e 11 de Janeiro de 2008, em colaboração com técnicos da RAVE, SA, da empresa projectista e da equipa que realizou o EIA.• Realização da Consulta Pública e análise dos seus resultados.• Realização de sete reuniões de trabalho (cujos assentos fazem parte do respectivo processo na APA), visando a verificação da conformidade do EIA, bem como a integração no Parecer da CA das diferentes análises sectoriais e específicas e dos resultados da Consulta Pública, para além da discussão das seguintes temáticas principais; objectivos do projecto, caracterização da situação existente, identificação e avaliação dos impactes e definição das medidas de minimização.
---	---



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- Definição de uma estrutura do Parecer da CA, tendo em conta os pontos referidos anteriormente e demonstrativa das várias etapas do processo de avaliação, com ênfase na avaliação dos impactes e na definição de medidas de minimização tendo em vista a selecção da melhor alternativa, e orientada para o apoio à tomada de decisão.

Resumo dos pareceres das entidades externas consultadas:

O Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB, IP) refere que na zona em estudo não ocorrem áreas incluídas na Rede Nacional de Áreas Protegidas, nem classificadas no âmbito da Rede Natura 2000 (Zonas de Protecção Especial e Sítios de Interesse Comunitário). Considera que o EIA faz uma boa caracterização da área de estudo relativamente aos aspectos ecológicos (fauna, flora e habitats).

Na fase de construção, os impactes na Flora e Vegetação reportam-se à alteração do coberto vegetal, remoção dos solos e restante substrato e alterações nos níveis freáticos e no sistema de drenagem superficial. Na Fauna, os principais impactes decorrem da destruição de habitats, perturbação ambiental, aumento do risco de ocorrência de derrames de poluentes e de incêndio e efeito barreira, em virtude da implementação de uma infra-estrutura linear, com efeitos seccionantes físicos e comportamentais. Os habitats de maior valor faunístico são os seguintes: 6310 – montados de sobro e azinho, 9330 – sobreirais, 9340 – azinhais, freixiais – 92A0, charcos temporários – 3170 e 4030 – charnecas secas europeias. O efeito barreira é minimizado pela existência de locais permeáveis, como passagens hidráulicas, passagens inferiores, passagens agrícolas e viadutos, que asseguram em parte os movimentos dos animais de um lado para outro da via. Considerando que os principais corredores ecológicos identificados (vale da ribeira de Cuncos, vale da ribeira da Lage, vale da ribeira de Canha/rio Almansor e vale da ribeira das Altas) são respeitantes a vales de cursos de água a transpor em viaduto, considera este impacte negativo, directo, permanente e irreversível (pontualmente reversível), de média significância e magnitude.

Na fase de exploração, a perda de habitats com a implementação de projectos associados à linha de alta velocidade, com ocupação do solo, a introdução de espécies exóticas infestantes nas áreas adjacentes ao traçado, a continuação do efeito barreira iniciado durante a fase de construção e o atropelamento/colisão de animais, constituem os principais impactes negativos.

O ICNB, IP considera que, para a maior parte dos impactes acima identificados são propostas no EIA medidas de minimização adequadas, pelo que os impactes residuais podem ser considerados pouco significativos. No entanto, e devido ao carácter próprio da infra-estrutura ferroviária, alguns existem para os quais é impossível a minimização, destacando-se destes a perda permanente de habitats na área de assentamento dos taludes e plataformas, a fragmentação de habitats e a perda de conectividade populacional para as espécies de vertebrados não voadoras.

O ICNB, IP considera ainda que, em relação aos valores ecológicos presentes na área de estudo, as Soluções G e I são as menos desfavoráveis.

Por último o ICNB, IP preconiza um conjunto de medidas de minimização, com destaque para a manutenção da permeabilidade e conectividade de habitats, designadamente dos fluxos de vertebrados terrestres, através da definição de passagens para a fauna ao longo do traçado, e que podem também assumir a tipologia de passagens hidráulicas ou passagens agrícolas.

Resumo do resultado da consulta pública:

No período em que decorreu a Consulta Pública, foram recebidos na Agência Portuguesa do Ambiente 413 pareceres, incluindo 4 abaixo-assinados com um total de 589 subscritores.

Os resultados encontram-se expressos no ponto 7 do parecer da CA (páginas 61 a 85).



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

<p>Razões de facto e de direito que justificam a decisão:</p>	<p>A emissão da presente DIA é fundamentada no teor do Parecer Final da Comissão de Avaliação (CA) e na respectiva proposta da autoridade de AIA, destacando-se de seguida os principais aspectos.</p> <p>Nas últimas décadas na Europa, os modos de transporte sofreram um crescimento assimétrico, assistindo-se a um aumento do transporte aéreo e rodoviário, com efeitos significativos de congestionamento das rotas aéreas e das infra-estruturas rodoviárias, e a um decréscimo do investimento e da procura dos modos ferroviário e marítimo.</p> <p>A dependência do transporte rodoviário traduz-se em efeitos ambientais negativos significativos, tendo-se verificado que, em 1998, este modo foi responsável por 84% do total das emissões de dióxido de carbono (CO₂) da Europa, dos 28% atribuídos ao sector dos transportes, assistindo-se actualmente, na União Europeia, a uma inversão das orientações nas políticas do sector dos transportes, através do incentivo para o desenvolvimento das redes ferroviárias, fluviais e marítimas em detrimento da rodoviária.</p> <p>A Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) tem por base um programa de construção, modernização e interconexão das principais infra-estruturas de transporte europeias, com o objectivo de criar uma rede multimodal e interoperável com recurso ao modo de transporte mais adequado a cada etapa da viagem. Prevê-se que, em 2020, a RTE-T disponha de uma extensão total de 94000 km de ferrovia, incluindo cerca de 20000 km de linhas de alta velocidade, o que obrigará a um esforço de concretização muito significativo, face ao actualmente conseguido.</p> <p>O projecto nacional da rede ferroviária de alta velocidade integra-se na RTE-T, designadamente nos Projectos Prioritários n.º 3 (Ligação Lisboa – Porto e Ligação Lisboa – Madrid), Projecto Prioritário n.º 19 (Ligação Porto – Vigo) e Projecto Prioritário n.º 16 (eixo ferroviário de mercadorias Sines/Algeciras – Madrid, implicando a construção de uma nova ligação entre Sines e a fronteira de Elvas).</p> <p>A criação da nova rede ferroviária nacional de alta velocidade justifica-se pela necessidade da redução do congestionamento, principalmente nos acessos rodoviários aos grandes centros urbanos, na procura do reequilíbrio dos modos de transporte e, conseqüentemente, numa maior sustentabilidade ambiental e energética da função transporte, bem como na necessidade de garantir padrões de mobilidade idênticos aos do espaço Europeu.</p> <p>Neste sentido, o Governo Português definiu como prioritários os eixos Lisboa – Madrid e Lisboa – Porto, que correspondem aos principais corredores de fluxos de pessoas e mercadorias, assumindo como datas para a sua concretização respectivamente os anos de 2013 e 2015. A prioridade atribuída a estas ligações têm subjacente o objectivo de ligar as duas principais áreas metropolitanas a Madrid, garantindo tempos de percurso e padrões de mobilidade equivalentes aos alcançados nos principais eixos económicos europeus, em que existem ofertas de serviços ferroviários de alta qualidade.</p> <p>A Ligação Lisboa – Madrid foi concebida para uma utilização mista, apta para o transporte de passageiros e de mercadorias, estando previstas estações em Évora e na zona fronteiriça com Espanha (Elvas/Badajoz), bem como nas cidades de Mérida, Cáceres, Talavera de la Reina e Madrid. O tempo de percurso entre as duas capitais está estimado em 2 horas e 45 minutos, perspectivando-se, para o efeito, a construção da terceira travessia do Tejo em Lisboa, na zona do corredor Chelas/Barreiro.</p> <p>O desenvolvimento desta ligação permitirá melhorar e reforçar a competitividade territorial, proporcionando, através das reduções significativas dos tempos de deslocação, uma elevada interconexão entre as diferentes cidades servidas pela alta velocidade, reforçando a atracção económica e o acesso aos mercados de maior valor acrescentado, o alargamento das respectivas áreas de influência e à definição de novas centralidades para onde poderão confluir novas actividades.</p> <p>Importa ainda referir que, o eixo Lisboa – Madrid, passando por Évora, irá possibilitar numa fase posterior a ligação a Faro e, daí a Huelva, reforçando-se deste modo o potencial turístico do Algarve no contexto nacional e internacional.</p> <p>Em conformidade com os valores apontados em estudos já realizados, a procura estimada de passageiros para o eixo Lisboa – Madrid será de 7,9 milhões de</p>
--	---



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

passageiros em 2025 (projeções realizadas em 2005), e a procura no tráfego de mercadorias, em alta velocidade, deverá atingir 1,25 milhões de toneladas em 2025.

Ainda de acordo com esses estudos, e do ponto de vista dos benefícios socioeconómicos esperados, a implementação do eixo Lisboa – Madrid da rede ferroviária de alta velocidade, considerando factores como as poupanças de tempo, redução da sinistralidade e redução das emissões atmosféricas, permitirá ganhos estimados em 233,5 milhões de Euros, em 2025.

O subtroço Moita/Montemor-o-Novo em análise da rede ferroviária de alta velocidade (Lote 3A2), localiza-se nas regiões de Lisboa e Vale do Tejo e do Alentejo, abrangendo uma estreita faixa de orientação Poente-Nascente que se desenvolve nos concelhos da Moita, Palmela, Montijo, Vendas Novas e Montemor-o-Novo.

O referido subtroço antecede o troço Montemor-o-Novo/Évora (lote 3B), iniciando-se imediatamente à saída do futuro túnel ferroviário do Barreiro, perto de vila Chã, apresenta uma extensão de cerca de 73 km e termina próximo do lugar de Foros do Cortiço, cerca de 2 km a Norte do Nó de Montemor-o-Novo da auto-estrada A6, no início do lote 3B.

Em resultado do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), e da análise específica elaborada para o subtroço Moita/Montemor-o-Novo, retira-se que os principais impactes positivos do Projecto, traduzindo os seus próprios objectivos, se farão sentir na fase de exploração, ao nível socioeconómico e para o âmbito nacional/internacional, devido, fundamentalmente, à melhoria do sistema de transportes e das infra-estruturas de suporte à conectividade interna e internacional, perspectivando-se, a esta escala, novos potenciais de localização de actividades económicas e de aumento da capacidade de atracção de novas infra-estruturas e equipamentos. Estes impactes positivos poderão ainda reflectir-se no contexto da sustentabilidade ambiental e energética da própria função transporte, designadamente em matéria de poupanças de tempo, redução da sinistralidade e redução (pouco significativa) das emissões atmosféricas. À escala regional, os impactes positivos são limitados, traduzindo-se essencialmente no reforço das acessibilidades e na consolidação de outras infra-estruturas projectadas para a região, nomeadamente a plataforma logística do Poceirão, a que corresponderá um investimento significativo e uma melhoria das condições para o desenvolvimento de projectos de novos investimentos e empresas, criação de postos de trabalho e crescimento da economia local.

Como em qualquer infra-estrutura de transporte terrestre, a maioria dos impactes negativos identificados irá iniciar-se na fase de construção (duração prevista de cerca de quatro anos), considerando-se, no entanto, que os principais efeitos negativos poderão ser eficazmente minimizados se utilizadas regras de boas práticas nas actividades de construção e, desde que sejam adoptadas medidas de minimização adequadas.

Na fase de exploração, incidirá também um conjunto relevante de impactes negativos, alguns com carácter irreversível, nomeadamente na geomorfologia (alteração do relevo natural), recursos minerais (atravessamento da área do pedido de concessão mineira “Pinhal Novo”, para exploração de sal-gema, bem como o pedido de prospecção e pesquisa requerido pela empresa RocPor), solos e usos do solo (ocupação do solo e alteração do uso actual, afectação da REN e da RAN, afectação do Centro Experimental de Pegões, afectação da Herdade da Espirra, afectação de áreas de montado de sobro e azinho, afectação de vinhas, culturas de regadio e de sequeiro e afectação de floresta de produção), recursos hídricos (aumento do escoamento superficial, diminuição da capacidade de infiltração e agravamento das condições de alagamento, afectação de barragens e albufeiras, rebaixamento dos níveis freáticos e alteração da circulação preferencial subterrânea, ocupação de áreas de recarga de aquíferos e afectação directa e indirecta, de captações para abastecimento público e interferência com áreas propostas como perímetros de protecção), sistemas ecológicos (perda permanente de habitats, fragmentação de habitats e perda de conectividade populacional para as espécies de vertebrados não voadoras), paisagem (intrusão e degradação visual), ruído (degradação dos níveis de ruído ambiente), vibrações (incomodidade), ordenamento do território (afectação de espaços com condicionantes e efeito barreira), socioeconomia (afectação directa de habitações, da propriedade e de actividades económicas) e património (afectação de ocorrências patrimoniais).



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Não obstante, importa também referir que, globalmente, o conjunto de condicionamentos, projectos e programas específicos, bem como das medidas de minimização e programas de monitorização, já identificados e/ou a desenvolver/aprofundar na fase de Projecto de Execução, e que constam da presente DIA, poderão contribuir para a minimização dos principais impactes negativos identificados, prevendo-se que a significância dos impactes residuais não seja muito relevante.

Do ponto de vista da análise comparativa entre as diferentes alternativas projectadas, foi possível determinar, numa primeira abordagem, quais as soluções de traçado preferíveis em função de cada um dos diferentes factores ambientais considerados e, posteriormente, numa segunda abordagem global, qual a solução de traçado ambientalmente menos desfavorável (Solução A), em função dos factores ambientais considerados determinantes para a selecção.

Da análise dos resultados da Consulta Pública, merece realce a elevada participação de entidades e particulares. De assinalar a oposição a todas as soluções do projecto manifestada pela Câmara Municipal da Moita e pela Câmara Municipal de Vendas Novas, bem como por parte das Juntas de Freguesia e associações locais. O concelho do Montijo não se manifestou, enquanto no concelho de Palmela foram evidenciadas várias posições contra as soluções em avaliação, variando as mesmas consoante as afectações sentidas devido aos diferentes traçados. No concelho de Montemor-o-Novo, existe uma preferência declarada pelos traçados a Norte. Assim, não foi possível alinhar a selecção do traçado ambientalmente menos desfavorável com a maioria das posições emanadas da consulta pública.

Face ao exposto, e ponderados os factores em presença, resulta que o Estudo Prévio da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade Lisboa/Madrid, Subtroço Moita/Montemor-o-Novo, poderá ser aprovado, designadamente a sua Solução A, desde que cumpridas as condições constantes da presente DIA.