



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Declaração de Impacte Ambiental

Identificação			
Designação do Projecto:	Modernização da Linha do Norte, Subtroço 1.3 Setil – Entroncamento Trecho do km 88+000 ao Entroncamento (exclusive)		
Tipologia de Projecto:	Anexo I, n.º 21 Qualquer alteração ou ampliação de projectos (vias para tráfego ferroviário de longo curso)	Fase em que se encontra o Projecto:	Estudo Prévio
Localização:	Concelhos de Santarém (freguesia de S. Vicente do Paul), Golegã (freguesia da Azinhaga) e Torres Novas (freguesias de Brogueira e Riachos).		
Proponente:	REFER, EP- Rede Ferroviária Nacional		
Entidade licenciadora:	REFER, EP- Rede Ferroviária Nacional		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente	Data: 2008.09. 29	

Decisão	Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Favorável Condicionada
---------	--

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 programas específicos listados em anexo, 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 exploração3. Concretização no RECAPE dos programas de monitorização listados em anexo, em consonância com as directrizes gerais recomendadas, 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.4. O projecto não pode ser autorizado pela entidade competente para o licenciar ou autorizar o projecto sem que estejam resolvidas as incompatibilidades do mesmo com o Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Paul do Boquilobo5. 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;6. A Autoridade de AIA deverá ser informada do início da fase de construção, bem como do cronograma definitivo dos trabalhos, de forma a possibilitar o desempenho das suas competências na Pós-Avaliação do Projecto;7. Deverá ser dado conhecimento à Autoridade de AIA, no prazo de um mês a contar da data da sua ocorrência, de qualquer reclamação, nomeadamente no âmbito do ruído, bem como das diligências desencadeadas para efeito do respectivo tratamento e resolução das medidas a adoptar ou entretanto adoptadas e respectiva eficácia;
------------------------	---



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>8. A Autoridade de AIA deverá ser informada do início da fase de exploração, bem como do cronograma previsto para a entrega dos relatórios das monitorizações, de forma a possibilitar o desempenho das suas competências na Pós-Avaliação do Projecto.</p> <p>9. 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 específicas das áreas sujeitas a condicionantes e servidões (nomeadamente, reserva ecológica nacional, reserva agrícola nacional, domínio hídrico, protecção aos povoamentos de sobreiro e de azinheira).</p>
Elementos a entregar em fase de RECAPE	<p>1. Independentemente da justificação, descrição, pormenorização e calendarização de cada medida de minimização a apresentar no âmbito do RECAPE, este relatório deverá apresentar 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 de forma a facilitar o seu fácil manuseamento, nomeadamente, em auditorias;</p> <p>2. Levantamento das captações que poderão ser afectadas quer directa quer indirectamente devido às terraplenagens, devendo o RECAPE propor medidas eficazes com o objectivo de evitar ou compensar essa afectação, bem como, avaliar a necessidade da monitorização dos impactes em causa;</p> <p>3. O RECAPE deverá apresentar as medidas específicas a adoptar para a minimização do Ruído. Para o efeito deverá, em fase de projecto de execução, ser efectuada uma avaliação do ruído mais detalhada, a qual deverá ter em conta o seguinte:</p> <ul style="list-style-type: none">• uma avaliação rigorosa dos impactes, em todas as situações sensíveis existentes e previstas;• tipologia, extensão e dimensionamento das medidas de minimização preconizadas, atendendo às características do projecto de Execução, com indicação da sua eficácia, quer ao nível do piso térreo, quer ao nível dos pisos superiores dos edifícios;• classificação acústica de zonas que os municípios entretanto venham a adoptar. <p>4. O RECAPE deverá apresentar uma carta de condicionantes à localização do estaleiro, unidades funcionais da obra, acessos e áreas de empréstimo/depósito de inertes, a qual deverá integrar o Caderno de Encargos da Obra, onde devem constar todas as condicionantes existentes;</p> <p>5. O RECAPE deverá apresentar as medidas a adoptar tendo em vista a integração e a recuperação paisagística das zonas de estaleiro, empréstimo e de depósito.</p>

Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto:

A) Condicionantes para o Projecto de Execução

- A1. Realizar uma prospecção arqueológica sistemática de todos os componentes do projecto, nomeadamente novos caminhos projectados, áreas de estaleiro, depósitos temporários e empréstimos de inertes, caso se situem fora das áreas já prospectadas;
- A2. Proceder a sondagens arqueológicas de diagnóstico e avaliação do sítio n.º 4, Vale da Negra. No caso de serem detectados vestígios arqueológicos que se prolonguem para a zona do projecto, deverá proceder-se a acertos



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

pontuais do traçado. Na impossibilidade de se proceder a estas alterações, a destruição total ou parcial de qualquer elemento patrimonial deve ser assumida no RECAPE como inevitável. Neste caso, deve ficar também expressamente garantida a escavação integral da área afectada e a vedação da restante zona, assegurando assim a sua protecção em relação à obra;

A3. Compatibilizar o projecto, sobretudo a construção do novo Viaduto sobre a baixa da Reserva Natural (km 97+479 ao km 97+791), com a preservação do Elemento Patrimonial Nº 10 - Ponte de Vale da Negra;

A4. As medidas abaixo elencadas deverão ser definidas e detalhadas no âmbito do Projecto de Execução em conjunto com a entidade que supervisiona a gestão da Reserva Natural do Paul do Boquilobo (RNPB). A respectiva pormenorização deverá ser apresentada no RECAPE:

- i) O projecto deverá assegurar a boa permeabilidade, da via, para a fauna, através do correcto dimensionamento das passagens hidráulicas/pontões – o facto da largura da plataforma aumentar consideravelmente nalguns locais deverá ser tido em atenção, através, se necessário, do alteamento e alargamento das passagens sob a via, em particular onde há galeria ripícola e/ou assegurando a penetração da luz natural a meio da passagem, como forma de manter a atractividade da passagem;
- ii) As passagens para fauna e as passagens hidráulicas (PH) a utilizar como passagem para a fauna, independentemente das dimensões e tipologia, deverão sempre ter chão liso, não enrugado, sem degraus, e mantendo uma parte do terreno seco. As zonas de entrada e saída devem ser aplanadas, devendo a vedação e a vegetação (ou painéis de redução de ruído, vibração e luz) encaminhar a fauna para a passagem em causa;
- iii) A zona de Protecção Total do Braço do Cortiço da RNPN apresenta elevada sensibilidade em termos faunísticos e florísticos. Assim, o talude nascente, limite da reserva, não poderá ser intervencionado, nem poderá ser destruída a vegetação ripícola existente na sua base;
- iv) Construção de uma barreira visual e sonora adjacente ao Braço do Cortiço. Esta barreira, a edificar em material integrável no ambiente e que, se viável, deverá ainda ser ocultada com vegetação (por ex: trepadeiras ou espécies arbustivas, de preferência com origem autóctone), tem por objectivo minimizar a interferência da circulação das composições nas condições de observação de aves que a RNPB proporciona aos seus visitantes e pesquisadores. Esta medida deverá ser implementada entre os km 95+500 e 96+100 da linha, podendo ser implementada no limite, do lado da Reserva da actual plataforma ferroviária;
- v) O projecto deverá contemplar a Integração paisagística do empreendimento para compensar o efeito de isolamento dos campos adjacentes em relação à Linha do Norte, que actualmente é dado pela existência de sebes ou vegetação alta em muitos dos trechos da ferrovia;
- vi) Adaptação a caminho agrícola, com cerca de 4 m de largura, da plataforma actual da ferrovia à qual vão ser retirados os carris e balastro. Esta medida deve aplicar-se entre os km 95+000 e 96+000, de modo a poder utilizar uma passagem inferior existente, situada a uma cota inferior. Para que tal seja possível, terá de se executar uma descida paralela e contígua à plataforma actual. O objectivo desta medida, é deixar de haver necessidade da utilização, pelos agricultores, do caminho que atravessa área de protecção total, esperando-se um impacte positivo a nível da perturbação humana dentro da área protegida;
- vii) Remoção do talude da linha actual a desactivar, na secção do vale Noroeste da Reserva Natural do Paul do Boquilobo, cerca dos km 97+300 e 97+800 da via actual;
- viii) Promoção da recuperação/criação de áreas equivalentes às afectadas dos habitats 9330 – Florestas de *Quercus suber*. e de galerias ripícolas constituintes do habitat 92A0 – Florestas-galeria de *Salix alba* e *Populus alba*, em área da RNPB.

A5. O Projecto de Execução deverá ter em atenção que nas áreas classificadas como REN, leito de cheia, e em particular para os leitos de linhas de água é interdito a colocação de pilares no seu leito menor, e sempre que possível não devem estes ser colocados no seu leito de cheia.

A6. O Projecto de Execução deverá ter em atenção que relativamente às linhas de água deve ser assegurada a



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

secção de vazão necessária ao escoamento natural das águas, designadamente, em situação de cheia, bem como a renaturalização e valorização das margens, designadamente no que tem que ver com a vegetação ripícola, por ventura afectadas na fase de obra.

- A7. O Projecto de Execução deverá , para as áreas de máxima infiltração, reduzir ao mínimo indispensável a impermeabilização dos solos, o que pressupõe a renaturalização de eventuais áreas ocupadas pela linha-férrea actual que deixem de estar ocupadas na sequência da realização da obra prevista no presente projecto. A pormenorização desta medida deverá ser devidamente contemplada no Projecto de Integração Paisagística;
- A8. Deve ser elaborado um Projecto de Integração Paisagista (PIP) do empreendimento que permita esbater e minimizar os impactes negativos da obra e assegurar a integração da via férrea na paisagem;
- A9. Especial cuidado deverá ter-se na definição de medidas de integração paisagista da implantação do projecto junto de habitações e das quintas existentes na envolvente do projecto como sejam a Quinta do Outeiro e a Quinta do Paul do Boquilobo.
- A10. No âmbito das medidas de integração paisagística dos taludes que se localizam junto de habitações e das quintas acima referidas, deverão aplicar-se técnicas de consolidação e estabilização naturais (métodos do tipo de Engenharia Natural) ou utilização de muros em gabiões, os quais deverão ser objecto de espalhamento de terra vegetal (com pelo menos 0,30m de espessura) e, posteriormente, sujeitos a hidrosementeira. Ou seja, todos os taludes deverão, assim, apresentar condições que permitam proceder ao espalhamento de terra viva e posterior revestimento vegetal.

B) Medidas de minimização

Fase de construção

- B1. Executar as seguintes medidas constantes da Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponível no sítio de Internet da Agência Portuguesa do Ambiente: 1, 2, 7, 10, 20, 28, 30, 31, 32, 34, 37, 38, 40, 41, 43, 44, 45, 47, 48, 51.
- B2. Face ao dinamismo do próprio projecto e aos impactes identificados na zona do Paul do Boquilobo, a execução da obra na área de influência da área protegida deverá ser acompanhada pelo Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB).
- B3. A construção dos aterros em baixas aluvionares sobre solos de fundação a tratar com a colocação de geodrenos deve iniciar-se anteriormente a todos os outros trabalhos, de modo a que o assentamento por consolidação se comece a processar o mais cedo possível;
- B4. Nos aterros sobre solos de fundação tratados com geodrenos só deverá ser permitida a execução das camadas de coroamento e de subbalastro após ter-se dado a estabilização do assentamento, que deve ser comprovada por instrumentação a instalar;
- B5. De modo a uniformizar, o mais possível, os assentamentos das aluviões, a aumentar a resistência do solo de fundação dos aterros e, ainda, com a finalidade de em certas zonas facilitar as condições de trabalho, nas zonas em que o aterro a construir possua alturas iguais, ou superiores, a 2 metros, deverá colocar-se uma manta de geotêxtil com características de reforço, ou uma geogrelha associada a geotêxtil (que deverá apresentar características de reforço adequadas) com a mesma função;
- B6. De modo a permitir uma drenagem mais eficiente das águas expulsas pelo processo de consolidação das aluviões, na fundação dos aterros situados sobre baixas aluvionares compressíveis, deve ser colocada uma camada drenante de altura da ordem dos 0,8 m, envolvida por geotêxteis;
- B7. A camada drenante deverá ser colocada em subcamadas sucessivas de espessura da ordem dos 25 a 30 cm, que deverão ser bastantes humidificadas e ligeiramente compactadas;
- B8. Sobre a camada drenante deverá ser colocada uma manta de geotêxtil com características adequadas, com função de separação, de forma a evitar a contaminação da camada drenante pelas terras do aterro colocado superiormente;



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- B9. Caso existam e reúnam as condições adequadas, deve ser dada preferência à exploração de áreas de empréstimo actualmente em funcionamento ou de áreas degradadas para instalação de estaleiros, em detrimento da sua exploração / instalação em novos locais;
- B10. Na definição destas áreas, as mesmas deverão ser objecto de programa de recuperação e integração paisagística dos terrenos afectados, onde deverão ser indicadas medidas de recuperação, ou reconversão dos terrenos, que permitam a sua reutilização posterior;
- B11. Nas áreas classificadas como REN, área de máxima infiltração deverão ser interditas a implantação de estaleiros de apoio à obra, e a localização dos parques de máquinas e de reparações e parques de estacionamento, dada a probabilidade de ocorrência de derrames acidentais de óleos, hidrocarbonetos e outros componentes nocivos;
- B12. Sempre que ocorra a intersecção das linhas de água, estas deverão ser restabelecidas na totalidade, o mais rapidamente possível, com secções adequadas, repondo-se o coberto ripícola com espécies adequadas;
- B13. No local de implantação dos dois pilares correspondentes à nova ponte sobre o Alviela, mais precisamente nos locais de intervenção das referidas estruturas com a linha de água associada, deverá preconizar-se a reposição da galeria ripícola nas suas margens;
- B14. Deverão ser asseguradas e mantidas boas condições de drenagem nos aterros;
- B15. Nos locais em que o nível da água surge próximo da cota da rasante da ferrovia, para além de outros locais dependentes das escavações a efectuar e em que as formações apresentem permeabilidade contrastante, deverão ser adoptadas medidas que minimizem a erosão interna dos taludes, e que promovam a sua drenagem, sendo aconselhável a adopção de soluções que passam pela colocação de órgãos profundos de drenagem longitudinal da plataforma nesses locais;
- B16. Recomenda-se a inclusão de esporões e prismas drenantes nos locais onde o nível freático for identificado próximo da rasante;
- B17. A localização de estaleiros, deverá coincidir preferencialmente com plataformas já existentes, que estejam impermeabilizadas e que tenham sido abandonadas ou em áreas sem uso agrícola fora da área afectada à Reserva Natural do Paul do Boquilobo, entre outras;
- B18. Na implantação de estaleiros deverá proteger-se os solos e os recursos hídricos com uma manta de geotêxtil que assegure a diminuição da degradação dos solos e da infiltração de materiais potencialmente contaminantes;
- B19. Deverá ser assegurada a delimitação prévia dos locais de instalação dos estaleiros e de movimentação de máquinas, de modo a evitar-se a compactação dos solos e, durante os meses de maior pluviosidade, diminuir os riscos de erosão hídrica e de deslizamento de terras;
- B20. Nos estaleiros deverá existir uma área destinada ao sistema de tratamento de águas residuais, com separação da matéria em suspensão e hidrocarbonetos, bem como um sistema de recolha de óleos usados pela maquinaria, nunca devendo estes ser descarregados directamente em linhas de água ou no solo, de modo a não contaminar os sistemas hidrogeológicos;
- B21. Deverá ter-se um cuidado especial nos trabalhos em estaleiros e com a maquinaria, de forma a evitar o derramamento de óleos, combustíveis e outros poluentes nas linhas de água;
- B22. A restrição na execução de acções poluidoras, nos locais de estaleiro, deverá ser tida em consideração. Determinadas acções, como a limpeza das máquinas e o enchimento dos camiões com combustíveis e outros materiais, devem ser realizadas em locais impermeabilizados e onde seja possível fazer a sua recolha e armazenagem;
- B23. Os locais de depósito de materiais não deverão situar-se junto das linhas de água de modo a minimizar a afectação da sua qualidade e respectivos usos;
- B24. Cumprimento rigoroso das normas de boa operação e manutenção dos diversos equipamentos utilizados, de modo a evitar o derrame acidental de óleos ou hidrocarbonetos e a sua escorrência ou deposição para as linhas de água;



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- B25. Disponibilização de sistemas próprios para recolha e destino final dos efluentes domésticos produzidos nos estaleiros, de forma a que estes não provoquem agravamento da qualidade microbiológica da água;
- B26. Interdição de descarga de quaisquer produtos poluentes (ex.: betumes, lubrificantes, combustíveis, produtos químicos, detergentes e águas de lavagem) no meio natural;
- B27. A armazenagem de combustível em reservatório fixos nos estaleiros para abastecimento de viaturas e equipamentos deverá seguir boas práticas ambientais aplicáveis. Estas operações devem efectuar-se numa área devidamente impermeabilizada, e dispo de contenção secundária com capacidade, em conformidade com as boas práticas e a legislação em vigor;
- B28. A lavagem de betoneiras fora de áreas de estaleiro e frentes de obra é interdita;
- B29. Efectuar acções de limpeza imediata das linhas de água, no caso de se verificar, durante a fase de construção, a sua obstrução parcial ou total.
- B30. Nos perímetros de apoio de frente de obra devem ser instaladas barreiras sonoras, no caso de se verificarem impactes locais directos e quando os estaleiros fiquem situados próximo de áreas com ocupação sensível;
- B31. Deverá proceder-se à protecção dos taludes, através da adopção de revestimento vegetal adaptado às condições edafo-climáticas prevalentes na região, assim como o repovoamento com vegetação ripícola das margens dos cursos de água afectados, tão cedo quanto possível;
- B32. Após a desocupação dos locais de estaleiro deverá promover-se a reposição dessas zonas ao seu estado anterior, por meio de medidas de descompactação e arejamento dos solos e/ou cobertura com terra arável e posterior tratamento vegetal;
- B33. Evitar a circulação de veículos e máquinas pesadas nas zonas laterais à área ocupada pela via, especialmente nas que têm aptidão agrícola e pertencem à RAN, maioritariamente ocorrentes na envolvente deste trecho da linha do norte;
- B34. A execução das desmatamentos deve ser realizada, preferencialmente, em período do ano seco e a revegetação das áreas laterais à via deve ser feita o mais atempadamente possível, permitindo assim a estabilização progressiva dos solos;
- B35. Os trabalhos, preferencialmente, não deverão ocorrer em época de chuvas, uma vez que o acréscimo de compactação de solos de aluviões que por si só apresentam fortes sintomas de hidromorfismo, poderá agravar os problemas de má drenagem.
- B36. Na zona do Paul, os trabalhos de construção deverão restringir-se ao período de Julho a Março, ou seja ao período inter-reprodutor;
- B37. A vedação não deverá ser colocada na parte inferior do aterro, destruindo vegetação ripícola;
- B38. A zona de Protecção Total do Braço do Cortiço da RNPN apresenta elevada sensibilidade em termos faunísticos e florísticos, sendo necessário para preservar o seu valor que na construção do pontão, ao km 95+970, deverão ser dispensados cuidados especiais de forma a não afectar gravemente a vegetação;
- B39. A instalação temporária de estaleiros deverá fazer-se fora da Reserva Natural do Paul do Boquilobo, de zonas de REN e das zonas de maior sensibilidade para a fauna ou flora, zonas ribeirinhas e zonas de montado;
- B40. Os acessos e caminhos temporários à obra devem ser efectuados fora das zonas referidas na medida anterior..
- B41. Durante a construção de acessos deverá haver o cuidado de não afectar vegetação arbórea desnecessariamente, em particular dos exemplares que se distingam pelo seu porte e antiguidade.
- B42. Na zona de atravessamento do vale Noroeste da Reserva Natural, caso necessário o recurso a acessos onde não se encontrem caminhos pré-existent, deverá ser tomado especial cuidado na sua abertura, devendo ser reduzidos ao mínimo indispensável e balizados de modo a evitar alargamentos desnecessários.
- B43. As escombrelas ou áreas de empréstimo deverão ser localizadas preferencialmente em áreas já degradadas (sem coberto vegetal), zonas em laboração actual e longe de zonas especialmente sensíveis, como cursos de água e zonas húmidas;
- B44. Deverão ser promovidas acções de sensibilização para a importância da área protegida e seus valores naturais,



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

a todos os elementos envolvidos na obra.

- B45. Deverão ser desencadeados os necessários processos de expropriação de solo, com a responsabilidade de resultar num acordo ordeiro e num justo e atempado pagamento das indemnizações;
- B46. As populações das áreas a serem afectadas pelas obras deverão ser previamente informadas (por ex.: através de boletins e folhetos distribuídos na residência e na sede da junta de freguesia), sobre o objectivo, natureza, localização e duração prevista das obras;
- B47. Contactar todas as entidades proprietárias e/ou concessionárias das redes públicas e de abastecimento para que atempadamente prevejam/projectem o seu desvio ou outras intervenções necessárias;
- B48. Restabelecer atempadamente todas as infra-estruturas interferidas, ou acidentalmente afectadas durante as obras;
- B49. Definir uma correcta gestão de tráfego de veículos pesados ligados às obras;
- B50. Adoptar e divulgar atempadamente um conjunto de percursos alternativos.
- B51. Todas as áreas sujeitas a obras deverão ser adequadamente vedadas por forma a evitar a ocorrência de acidentes envolvendo a população;
- B52. As vias de comunicação utilizadas na fase de construção do empreendimento deverão ser reparadas, sempre que se identifique degradação das suas características directamente associada a esta fase do empreendimento;
- B53. As áreas utilizadas para estaleiros, acessos temporários e actividades de construção deverão ser recuperadas e integradas paisagisticamente após a conclusão das obras;
- B54. No caso de se interferir, acidentalmente, com estado de conservação de qualquer imóvel, durante as acções de construção, deverá proceder-se à indemnização dos seus proprietários;
- B55. Deverá proceder-se a demolições, seguidas da remoção completa do entulho;
- B56. Deverão cobrir-se os montes de entulho/detritos, de modo a evitar o seu arrastamento pelo vento;
- B57. A utilização da rede viária pelos veículos pesados afectos à obra, deverá limitar-se, sempre que possível, aos horários "mortos", ou seja, às horas de menos tráfego, assim como às vias de menor volume de tráfego;
- B58. Dever-se-á restringir o número de vias e de acessos a serem utilizados pelos veículos e máquinas afectos às obras, no intuito de reduzir a degradação de terrenos e pavimentos, bem como os constrangimentos à circulação local;
- B59. Todas as acções da execução das obras não devem interferir na visibilidade existente nas passagens de nível, até estas serem totalmente encerradas;
- B60. Nas áreas afectas às obras, como é usual, deve proceder-se à restrição da velocidade de circulação das composições ferroviárias, para segurança dos trabalhadores da obra e da própria circulação das composições.
- B61. Nas áreas classificadas como REN, área de máxima infiltração deverão ser interditas a implantação de estaleiros de apoio à obra, e a localização dos parques de máquinas e de reparações e parques de estacionamento, dada a probabilidade de ocorrência de derrames acidentais de óleos, hidrocarbonetos e outros componentes nocivos.
- B62. Nas áreas classificadas como REN, zona ameaçada pelas cheias, deverão ser interditas todas as acções que ponham em causa a obstrução às linhas de águas, bem como a implantação de quaisquer tipos de construções.
- B63. Dever-se-á evitar ocupar áreas da RAN e da REN, com particular atenção para a envolvente da área da Reserva Natural do Paul do Boquilobo, com actividades acessórias à obra, assim como com estaleiros e áreas de depósito e empréstimo; estas áreas não devem igualmente ser ocupadas pelos caminhos provisórios para circulação de veículos pesados e maquinaria afecta à obra. Deverão utilizar-se, preferencialmente, os caminhos existentes, dado que as áreas ocupadas por condicionantes desta natureza ocupam a maior parte da envolvente do empreendimento.
- B64. Deverá assegurar-se, no final da construção, a desactivação total da área afecta à obra com a remoção de



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

instalações, de equipamentos, de maquinaria e de todo o tipo de materiais residuais da mesma. Os acessos devem ser repostos, em condições semelhantes às encontradas na fase inicial;

- B65. Deverá minimizar-se a afectação de espécies arbóreas protegidas, nomeadamente sobreiros e azinheiras, mas no caso de não ser possível evitar o seu corte ou arranque, dever-se-á obedecer ao cumprimento de medidas compensatórias, nos termos do decreto-lei nº 169/2001, de 25 de Maio, alterado pelo Decreto-lei nº 155/2004, de 30 de Junho;
- B66. Deverá efectuar-se a prospecção arqueológica sistemática após desmatção, das áreas de incidência do projecto que apresentavam reduzida visibilidade, de forma a colmatar as lacunas de conhecimento, incluindo todos os caminhos de acesso, áreas de estaleiro, depósitos temporários e empréstimos de inertes;
- B67. Deverá proceder-se ao acompanhamento arqueológico integral de todas as operações que impliquem movimentações de terras (desmatções, escavações, terraplenagens, depósitos e empréstimos de inertes), não apenas na fase de construção, mas desde as suas fases preparatórias, como a instalação de estaleiros, abertura de caminhos e desmatção. O acompanhamento deverá ser continuado e efectivo pelo que, se existir mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo, terá de se garantir o acompanhamento de todas as frentes. Especial atenção deverá ser conferida à envolvente do elemento n.º 7 - quinta do Paul do Boquilobo dado se tratar de um sítio arqueológico mal definido;
- B68. Os resultados obtidos no decurso da prospecção e do acompanhamento arqueológico poderão determinar também a adopção de medidas de minimização complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras). Se, na fase de construção ou na fase preparatória, forem encontrados vestígios arqueológicos, as obras serão suspensas nesse local, ficando o arqueólogo obrigado a comunicar de imediato ao IGESPAR.IP as ocorrências com uma proposta de medidas de minimização a implementar. Deve ser tido em consideração que as áreas com vestígios arqueológicos a ser afectadas têm que ser integralmente escavadas;
- B69. As estruturas arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra devem, tanto quanto possível, e em função do seu valor patrimonial, ser conservadas *in situ*, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação;
- B70. Sinalização e vedação permanente das ocorrências patrimoniais constantes do eia (n.º 4 - Vale da Negra; nº 10 - ponte de vale da negra e n.º 7 - quinta do Paul do Boquilobo), bem como de todas aquelas que possam surgir durante os trabalhos e que se situem a menos de 100m da frente de obra e seus acessos, de modo a evitar a passagem de maquinaria e pessoal afecto aos trabalhos.
- B71. Levantamento gráfico e fotográfico da ponte do Vale da Negra. Caso esta estrutura possa vir a sofrer algum tipo de afectação, terá de se efectuar a sua escavação arqueológica integral, bem como de todos elementos associados que possam ser destruídos;
- B72. Evitar a circulação de maquinarias e veículos afectos à obra nas pontes do Pescador e vala das Cordas.

Fase de Exploração

- B73. Assegurar a manutenção e limpeza das estruturas de controlo da erosão e de correcção torrencial que vierem a ser construídas, de forma a garantir boas condições de funcionalidade, bem como a manutenção e limpeza dos órgãos de drenagem, de forma a evitar a ocorrência de cheias a montante das mesmas, em função da sua eventual obstrução, total ou parcial.
- B74. Manter em boas condições todos os revestimentos vegetais que vierem a ser executados como forma de protecção contra a erosão, nomeadamente nos taludes de escavação ou de aterro
- B75. O uso de herbicidas no controlo de infestantes no tratamento do revestimento vegetal dos taludes ao longo da linha férrea deve ser restringido, evitando-se a sua utilização em áreas potencialmente mais sensíveis. Destas, referem-se as zonas ribeirinhas associadas aos cursos de água, e em particular aos principais cursos de água, como sejam o rio Alviela e rio Almonda e na zona limítrofe à área de influência da Reserva Natural do Paul de Boquilobo. Em alternativa ao uso dos herbicidas, deverá ser utilizada a monda manual, ou outra que se vier a evidenciar como mais adequada.
- B76. Recomenda-se o lançamento de campanhas de sensibilização do perigo associado aos atravessamentos não



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

autorizados ao longo da linha férrea;
B77. As passagens superiores para peões das estações a remodelar devem ser vedadas, de modo a impedir a queda de objectos sobre a linha;
B78. Deve proceder-se à manutenção da vegetação plantada no âmbito das medidas de integração e recuperação paisagística;
B79. Apenas se deve proceder à desactivação do atravessamento ferroviário actualmente existente, após o restabelecimento definitivo do mesmo.

C) Programas de Monitorização

Devem ser detalhados e apresentados em RECAPE, os planos de monitorização previstos no EIA, tomando em consideração os seguintes aspectos:

- C1.** O Plano de Monitorização do Ruído deverá seguir as directrizes apresentadas no Capítulo 8.5 do Volume 1 – Relatório Síntese.
- C2.** O Plano de Monitorização sobre os Aspectos Ecológicos deverá atender as directrizes apresentadas no EIA relativamente à monitorização da utilização das passagens inferiores e passagens hidráulicas, pela fauna de vertebrados. O Plano deverá prever também a monitorização das acções de promoção de recuperação/criação dos habitats 92A0 e 9330.

Validade da DIA:	29/09/2010
-------------------------	------------

Entidade de verificação da DIA:	Agência Portuguesa do Ambiente
--	--------------------------------

Assinatura:	<p>O Secretário de Estado do Ambiente</p> <p>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)</p>
--------------------	--



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

ANEXO

Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:	<ol style="list-style-type: none">1. Recepção do EIA e do Estudo Prévio na Autoridade de AIA a 1 de Fevereiro de 2008;2. Nomeação da Comissão de Avaliação pela Autoridade de AIA, tendo a respectiva notificação sido efectuada através do ofício da APA N.º 2002 de 2008.02.13;3. Análise do EIA de 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.4. Em resultado da apreciação efectuada e para efeitos de conformidade do EIA, a CA solicitou, ao abrigo do n.º 5 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, informação complementar no âmbito do Ruído, Vibrações, Sócio-economia, Ordenamento do Território, Património e ainda questões de carácter geral, tendo também sido solicitada a sistematização das medidas de minimização propostas no EIA, tendo em conta uma perspectiva integrada e articulada das diferentes medidas que foram enunciadas para cada um dos factores ambientais. Foi ainda solicitada a reformulação do Resumo Não Técnico (RNT). O pedido de elementos implicou a suspensão do prazo até ao 10 de Abril de 2008, data em que foi recepcionada a informação complementar solicitada e que foi apresentada na forma de Aditamento ao EIA, datado de Abril de 2008.5. Tendo a CA considerado que os elementos adicionais apresentados davam resposta ao solicitado, foi declarada a conformidade do EIA a 21 de Abril de 2008.6. Posteriormente, no decurso da avaliação, foram solicitados esclarecimentos adicionais relativamente às velocidades de circulação e volume de tráfego, bem como no âmbito do factor ambiental Sistemas Ecológicos, tendo as questões em causa sido esclarecidas pelo proponente, respectivamente, através de Fax da REFER Ref.ª 631178 de 22.04.2008 e de aditamento ao EIA designado “Esclarecimentos Adicionais”, datado de Junho de 2008.7. Realização de Consulta Pública que decorreu num período 30 dias úteis, desde o dia 15 de Maio a 27 de Junho de 2008.8. Realização de uma visita técnica de reconhecimento dos locais de implantação do projecto, que decorreu no dia 3 de Junho de 2008 e que contou com a participação de representantes da CA, do proponente e seus consultores.9. No âmbito dos seus trabalhos a CA realizou 5 reuniões, nas seguintes datas: 5 de Março, 18 de Abril, 14 de Julho, 28 de Julho e 12 de Agosto.10. Elaboração de Parecer final da CA.11. Elaboração da Informação n.º 61/2008, de 19/09/2008, do Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente.12. Preparação da proposta de DIA pela Autoridade de AIA.13. Emissão da DIA.
Resumo do resultado da consulta pública:	Foi apenas recebido um parecer proveniente da Câmara Municipal de Santarém, segundo o qual o projecto em análise não interfere praticamente com o Concelho, sendo a modernização da Linha coincidente com o traçado existente. É também referido não haver nenhuma condicionante a qualquer opção presente ou futura.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E 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), na Informação n.º 61/2008 de 19.09.2008 do Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente e na proposta de DIA da Autoridade de AIA, destacando-se de seguida os principais aspectos.</p> <p>O projecto em apreço diz respeito à modernização de 16 km de um trecho de via férrea, integrado na Linha do Norte, entre o km 88+000 e a estação do Entroncamento (exclusivé), sendo atravessadas áreas dos concelhos de Santarém (freguesia de S. Vicente do Paul), Golegã (freguesia da Azinhaga) e Torres Novas (freguesias de Brogueira e Riachos).</p> <p>O projecto faz parte de um projecto mais abrangente denominado "Modernização da Linha do Norte", que constituindo uma das acções prioritárias do sector dos Transportes, tem como objectivos principais os seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none">• Redução do tempo de percurso entre Lisboa e Porto, de modo a proporcionar um tempo de viagem nunca superior a 2h e 15 m entre as duas cidades;• Melhoria do conforto dos passageiros;• Aumento da frequência das composições em circulação, com consequente diminuição do tempo de espera por este meio de transporte;• Aumento das condições de segurança pela vedação da via-ferrea e eliminação das actuais passagens de nível, com a sua substituição por passagens desniveladas. <p>Para além dos objectivos gerais do projecto e que resultam da sua integração no projecto de Modernização da linha do Norte, são apontados como objectivos específicos do trecho em análise os que resultam da adopção de um conjunto de novos parâmetros, quer técnicos quer ambientais, dos quais se destacam os seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none">• Velocidade de 160km/h para comboios convencionais;• Cota da rasante, no mínimo, 1 metro acima das cotas de cheia do rio Tejo, para um período de retorno de 20 anos.• Aumento de valor entre as vias de 3,8 para 4,3m. <p>A via em causa, com uma extensão de cerca de 16 km, encontra-se em exploração e é constituída por uma linha de via dupla que apresenta, essencialmente, quatro longos alinhamentos rectos e as correspondentes curvas de ligação (raio mínimo das curvas de 800 m), estando a velocidade limitada a 149 km/h, no local da curva com esse raio.</p> <p>As intervenções propostas no projecto visam a execução de realinhamentos e o aumento dos raios das curvas de forma a elevar a velocidade de projecto para 160 km/h para comboios convencionais. A elevação da cota da rasante em locais seleccionados tem em vista a protecção deste trecho contra as cheias do rio Tejo, dado que, em períodos de cheias, nalgumas zonas do mesmo, as águas ficam acima da actual rasante, tornando a linha intransitável.</p> <p>À excepção dos locais onde se projectaram os maiores realinhamentos, a nova via desenvolver-se-á em secção paralela à via existente, que será desactivada. Dos 16 km, só cerca 2350m se desenvolverão fora do actual espaço canal.</p> <p>A concretização da modernização da Linha do Norte, incluindo o presente projecto, induzirá impactes positivos significativos para a mobilidade concelhia e regional, bem como para o aumento dos níveis de segurança das circulações pedonais e rodoviárias na envolvente à via férrea com claros benefícios quer para a economia local e regional, quer para as populações locais, quer para os utentes da rede viária (aumento da segurança nas situações de atravessamento) e ferroviária. No conjunto dos impactes positivos, destacam-se:</p> <ul style="list-style-type: none">• A protecção da Linha do Norte contra as cheias do rio Tejo neste trecho,• A redução do tempo de percurso Lisboa/Porto;• O aumento da frequência das composições e consequente diminuição do
--	--



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

tempo de espera dos utentes;

- O aumento das condições de segurança em virtude da vedação da via e eliminação das passagens de nível substituindo-as por passagens desniveladas.

O projecto enquadra-se na política nacional de combate às alterações climáticas.

O projecto induzirá também impactes ambientais negativos, sendo os mais relevantes os que estão relacionados com os aspectos ecológicos e sócio-económicos e, ainda, com o ambiente acústico local.

A nível sócio-económico, os impactes negativos encontram-se associados às actividades de construção que tenderão a diminuir temporariamente a qualidade de vida e o quotidiano das populações devido ao aumento do ruído, poeiras em suspensão, aumento do volume de tráfego e possíveis afectações na rede de infra-estruturas, nomeadamente de condutas de abastecimento de água e esgotos.

No que se refere aos aspectos ecológicos há a salientar que o corredor ferroviário em estudo atravessa o Paul do Boquilobo, zona que apresenta grande relevância ecológica a diversos níveis, tendo sido alvo de várias classificações:

- Criado pelo Decreto-Lei nº 198/80, de 24 de Junho como Reserva Natural Parcial, tendo a Reserva Natural do Paul do Boquilobo (RNPB) sido criada em 1997 pelo Decreto - Regulamentar nº49/97, de 20 de Novembro e os seus limites alterados pelo Decreto Regulamentar nº2/2005, de 23 de Março;
- Zona de Protecção especial (ZPE) do Paul do Boquilobo, criada pelo Decreto-Lei nº 384-B/99, de 23 de Setembro;
- Reservas da Biosfera do Programa MAB - UNESCO: "Reserva Natural do Paul do Boquilobo" (15 DEZ 81);
- Lista de Sítios da Convenção de Ramsar (zonas húmidas de importância internacional): "Paul do Boquilobo" (7 de Maio de 1996);
- Zona de Importância para as Aves (IBA) do Paul do Boquilobo - designação a cargo da SPEA e da BirdLife International.

O trecho em apreço desenvolve-se ao longo do limite da Reserva Natural do Paul do Boquilobo, interceptando terrenos desta reserva natural em duas situações: entre os km 95+340 e 96+090, numa extensão aproximada de 750m e entre os km 97+500 e 97+800, numa extensão aproximada de 300 m.

Quando à Rede Natura – Zona de Protecção Especial do Paul do Boquilobo, verifica-se que o projecto implica obras a executar no exterior do limite actual da ZPE em apreço, não se realizando em terrenos com esta classificação.

Os impactes ambientais negativos mais importantes ao nível dos aspectos ecológicos decorrem principalmente pela perturbação gerada pela construção e pela afectação de habitats. No entanto, em resultado da avaliação efectuada, a CA concluiu que, caso sejam implementadas as medidas de minimização previstas no seu parecer para os aspectos ecológicos, não se afigura que sejam criados impactes significativos que ponham em causa os valores que presidiram à classificação da ZPE acima referida, ou que ponham em causa os objectivos de classificação da reserva natural.

Da avaliação ambiental do projecto resulta que não foram identificados impactes residuais negativos que possam inviabilizar o projecto;

A presente DIA contempla as condicionantes, os estudos e medidas de minimização consideradas pela CA como necessárias à minimização dos impactes identificados.

No que se refere à conformidade do projecto com os instrumentos de Gestão Territorial verificou-se que, de acordo com o Plano de Ordenamento da Reserva Natural do Paul do Boquilobo (PORNPB), recentemente publicado pela Resolução do Conselho de



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>Ministros n.º 50/2008 de 19 de Março, o traçado em apreço, na Reserva Natural, desenvolve-se em terrenos classificados como Área de Protecção Parcial.</p> <p>Nestas áreas, ao abrigo do número 1 do artigo 13º do diploma referido é interdito:</p> <ul style="list-style-type: none">• A instalação de infra-estruturas, com excepção das destinadas à gestão da reserva;• As alterações ao uso do solo fora do âmbito e objectivos definidos para estas áreas. <p>No entanto, de acordo com a Inf. n.º 61/2008 acima referida, é possível desencadear mecanismos, ao nível do ordenamento do território, que possibilitarão a resolução da referida incompatibilidade, tendo a proposta de início do processo de análise da melhor solução ao nível do ordenamento do território merecido a concordância do Senhor Secretário de Estado</p>
--	--