



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:	Articulação da LAV com a Linha do Oeste na Nova Estação de Leiria integrante do Lote C1 – Troço Alenquer (Ota)/Pombal da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto		
Tipologia de Projecto:	Infra-estrutura ferroviária	Fase em que se encontra o Projecto:	Estudo Prévio
Localização:	Concelho da Marinha Grande (freguesia de Marinha Grande) e Concelho de Leiria (freguesias de Maceira, Barosa, Amor e Regueira de Pontes)		
Proponente:	RAVE - Rede Ferroviária de Alta Velocidade		
Entidade licenciadora:	REFER, EP - Rede Ferroviária Nacional		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente	Data: 16 de Setembro de 2009	

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

Condicionantes:	<ol style="list-style-type: none">1. Obtenção de parecer favorável da Força Aérea Portuguesa face ao atravessamento da superfície de desobstrução associada a área de servidão da Base Militar da Força Aérea n.º 5 (Monte Real), estabelecida pelo Decreto-Lei n.º 41.793, de 1958-08-08.2. 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);3. Concretização no RECAPE das medidas de minimização, dos estudos e dos programas específicos constantes da presente DIA, sem prejuízo da concretização de outras medidas, outros estudos ou programas que, face ao maior aprofundamento da identificação e avaliação dos impactes nas fases subsequentes de desenvolvimento do Projecto, se venham a considerar relevantes.4. 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;5. 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;6. 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;7. 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;8. 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
-----------------	--



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>âmbito do ruído, bem como das diligências desencadeadas para efeito do respectivo tratamento e resolução, e ainda, quando aplicável, as medidas a adoptar ou entretanto adoptadas e respectiva eficácia;</p> <p>9. 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>10. 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 povoados de sobreiro e de azinheira);</p>
<p>Elementos a entregar em fase de RECAPE</p>	<p>Aspectos Gerais</p> <p>1. O RECAPE deverá apresentar com o detalhe adequado a concretização de todas as condicionantes e medidas indicadas para o Projecto de Execução, bem como descrever os estudos que foram efectuados para o cumprimento das condições estabelecidas na DIA. Os referidos estudos, bem como projectos complementares a empreender pelo proponente com vista à adequada pormenorização das medidas de mitigação e dos programas de monitorização deverão integrar o RECAPE como documentos autónomos, podendo constituir anexos do mesmo.</p> <p>2. O RECAPE deverá apresentar um inventário das medidas de minimização listadas na presente DIA em C), a adoptar na fase de construção e na fase de exploração, sem prejuízo de outras medidas que, face ao maior aprofundamento da identificação e avaliação dos impactes nas fases subsequentes de desenvolvimento do Projecto, se venham a considerar relevantes. Este inventário deverá indicar, para cada medida, a respectiva fase de concretização, bem como as responsabilidades de implementação/verificação da mesma;</p> <p>3. O RECAPE deverá apresentar a programação detalhada da fase de construção;</p> <p>Compatibilização do Projecto de Execução com o Aproveitamento Hidroagrícola do Vale do Lis</p> <p>4. Tendo em vista a demonstração da concretização das condicionantes relativas à compatibilização do projecto com o Aproveitamento Hidroagrícola do Lis, para além do estipulado em B1, o RECAPE deverá integrar parecer da DGADR que confirme essa compatibilização.</p> <p>Geologia e Geomorfologia</p> <p>5. O RECAPE deverá definir as medidas a adoptar tendo em vista a minimização dos efeitos erosivos causados pelo tráfego dos equipamentos de construção;</p> <p>6. O RECAPE deverá definir o programa de instrumentação e observação a implementar na fase de Exploração para avaliação da evolução das escavações e dos aterros a construir no âmbito do projecto, com o objectivo de antecipar eventuais situações de instabilidade;</p> <p>Recursos Hídricos e Qualidade da Água</p> <p>7. O RECAPE deverá proceder à descrição mais pormenorizada das medidas de mitigação apresentadas de forma genérica no Estudo de Impacte Ambiental (EIA) relativamente aos seguintes aspectos:</p> <p>a) Impactes decorrentes da introdução de sedimentos em linhas de água em virtude da movimentação de terras junto das mesmas;</p> <p>b) impactes decorrentes de eventuais derrames acidentais de hidrocarbonetos e de material particulado resultante da circulação, manuseamento, manutenção e lavagem de máquinas nas frentes de obra, ao longo dos acessos e nos estaleiros;</p> <p>c) descarga de efluentes provenientes das instalações sanitárias dos estaleiros de obra;</p>



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>Ruído</p> <p>8. O RECAPE deverá apresentar a reavaliação e pormenorização das medidas gerais de minimização propostas no EIA para a fase de construção;</p> <p>Vibrações</p> <p>9. No RECAPE, deverão ser referidas, para a fase de construção, medidas a ter em conta quanto ao tipo e número de equipamentos a utilizar, de forma a não ultrapassar os níveis admissíveis de velocidade de vibração;</p> <p>10. Em face dos valores de vibrações previsíveis durante as fases de construção e exploração, deverão ser referidas as possíveis consequências para algumas infra-estruturas importantes existentes e sobre eventuais condicionamentos no funcionamento das mesmas;</p> <p>Solos e Uso do Solo</p> <p>11. O RECAPE deverá apresentar os possíveis locais para a localização do estaleiro, assim como os locais de empréstimo e de depósito de terras sobrantes. Caso tal não seja possível, nessa fase, deverá ser apresentada carta de condicionantes à localização dos estaleiros e locais de empréstimo e depósito para integrar o Caderno de Encargos.</p> <p>12. O RECAPE deverá detalhar as medidas/procedimentos que garantam a salvaguarda do cumprimento do disposto na legislação florestal em vigor, em particular a relativa à salvaguarda do exposto no parecer da AFN, datado de 24 de Junho de 2008, constante no Anexo II do parecer da CA;</p> <p>Socioeconomia</p> <p>13. O RECAPE deverá detalhar as medidas de minimização propostas no EIA relativas à criação de uma estrutura responsável pela divulgação de informações sobre o projecto e o andamento dos trabalhos de execução, no âmbito da qual se garanta a articulação entre a gestão do projecto, os construtores e o público potencialmente afectado na fase de execução (populações e agentes económicos). Nomeadamente, a informação a divulgar deverá incluir as seguintes especificações:</p> <ul style="list-style-type: none">- a divulgação do traçado do projecto, da localização dos espaços que serão afectados nas fases de construção (incluindo dos estaleiros e depósitos de materiais);- informar acerca de quaisquer actividades implícitas à construção da obra que possam causar perturbações no quotidiano das populações e dos agentes económicos;- informar os utentes acerca das eventuais alterações nos serviços de transportes públicos e dos serviços e percursos alternativos;- informar as populações das alterações introduzidas, inclusive da sua duração prevista; <p>14. O RECAPE deverá detalhar o mecanismo a estabelecer na fase de construção para o atendimento de reclamações, sugestões e pedidos de informação sobre o projecto, o qual deverá estar operacional antes do início da obra;</p> <p>Património</p> <p>15. O RECAPE deverá garantir e prever 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;</p> <p>16. 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 deverá ser assumida no RECAPE como inevitável;</p> <p>17. O RECAPE deverá apresentar uma listagem que identifique as ocorrências patrimoniais a sinalizar e a vedar durante a execução das obras, tendo em</p>
--	--



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>atenção que:</p> <ul style="list-style-type: none">- Deverá efectuar-se a sinalização das ocorrências situadas até cerca de 100m da obra, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afectação;- Deverá efectuar-se a sinalização e a vedação das ocorrências que se situem até 75m da área de intervenção do projecto, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afectação- As ocorrências situadas a menos de 50m da área de intervenção deverão ser vedadas com painéis, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afectação; <p>18. A listagem das ocorrências patrimoniais a sinalizar e a vedar na fase de construção e respectiva localização assinalada em cartografia à escala adequada deverá integrar o Cadernos de Encargos e ser distribuída a todos os empreiteiros e subempreiteiros;</p> <p>Riscos Ambientais</p> <p>19. O RECAPE deverá apresentar as medidas de minimização a adoptar, em articulação com os riscos ambientais a reconhecer no âmbito do projecto.</p>
--	---

Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto:

A) Condicionantes para o Projecto de Execução

Compatibilização do Projecto de Execução com o Aproveitamento Hidroagrícola do Vale do Lis (AHVL)

- A1.** O desenvolvimento do Projecto de Execução deverá ser efectuado em articulação com a Direcção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR), no sentido de serem definidas e pormenorizadas as soluções de projecto e de obra que garantam a compatibilização do Projecto com o Aproveitamento Hidroagrícola do vale do Lis. Na referida compatibilização, deverá atender-se às condições e recomendações enunciadas no parecer da DGADR, datado de 8 de Setembro de 2009 e constante do Anexo II do parecer da Comissão de Avaliação;
- A2.** Em fase de Projecto de Execução, deverá ser equacionada a alteração de traçado proposta no parecer da DGADR, designadamente a referente ao *desenvolvimento da LdO de forma paralela à LAV até próximo do km 1+100, realizando uma ripagem com raio menor ao adoptado (p.e. 450m) para restituição à linha existente*. Se tecnicamente viável e se sustentável, esta alteração deve ser considerada no Projecto de Execução.
- A3.** Proceder, em fase de Projecto de Execução, em articulação com a DGADR e com a Associação de Regantes e Beneficiários do vale do Lis, à definição das medidas de minimização a implementar na fase de construção e na fase de exploração que salvaguardem a operacionalidade e os objectivos do Aproveitamento Hidroagrícola.

Geologia e Geomorfologia

- A4.** O desenvolvimento do Projecto de Execução deverá prever a adaptação da geometria dos taludes de escavação e de aterro durante a fase de Projecto de Execução, de modo a garantir a sua estabilidade, em função das características geotécnicas reais dos terrenos reconhecidos;
- A5.** Proceder, em fase de Projecto de Execução, à avaliação das medidas de drenagem preconizadas no Estudo Prévio e EIA e sua adaptação;

Recursos Hídricos

- A6.** O desenvolvimento do Projecto de Execução deverá dar cumprimento às seguintes condicionantes da DIA da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto Lote C1- troço (Ota)/Pombal, emitida a 21 de Dezembro: C2, C3, C4, C5, C6 e C7;
- A7.** Proceder, em fase de Projecto de Execução, à adopção de medidas que minimizem os impactes decorrentes da criação de novos locais de transposição de secções de linhas de água em aterro, nomeadamente ribeiras de Pedrulheira (km 0+345 da LdO) e de Casal Cabrito (km 10+185 da LdO);

Ruído

- A8.** Proceder, em fase de Projecto de Execução, à elaboração de um estudo que avalie detalhadamente os impactes e as respectivas medidas de minimização a implementar na fase de exploração e que demonstre o cumprimento dos valores limite em todos os receptores sensíveis afectados pelo Projecto. No referido estudo, deverá ter-se em atenção os seguintes aspectos:



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- a) A avaliação dos impactes deve incidir sobre um maior número de receptores do que os incluídos nas 7 Situações estudadas em Estudo Prévio;
- b) Deverão ser reavaliadas todas as situações tendo em conta as velocidades médias reais de circulação da LAV (240 km/h e 180 km/h para serviços directos e com paragens, respectivamente) subdividindo o troço em avaliação em subtroços homogêneos em termos de velocidade para cada tipo de composição, e indicados os valores de, pelo menos, um dos seguintes indicadores para cada tipo de composição (SEL, LAeq durante a passagem da composição, Lmax durante a passagem da composição);
- c) Deverá ser quantificada a eficácia de cada um dos tipos de medidas propostas, nomeadamente, cortes elásticos e barreiras acústicas, em cada receptor e reavaliada a necessidade de medidas adicionais para cumprimento do Critério de Exposição Máxima (CEM) e da “Regra das Boas Práticas (RBP);
- d) Face à proximidade do traçado da LAV e LdO com o Nó da A8 com A17 e da EN242 na periferia Sul da povoação de Albergaria, e em particular o receptor localizado cerca do km 4+560, lado D da LAV, deve ainda quantificar-se o impacte cumulativo destas infra-estruturas e aferir qual a redução adicional em termos de ruído que caberá à LAV assumir e minimizar;
- e) As medidas de isolamento sonoro de fachada (ISF) devem ser medidas a considerar como última alternativa, depois de esgotadas, comprovadamente, medidas de redução na fonte (material circulante e super-estrutura da via) e no caminho de propagação, já que são medidas que não repõem o cumprimento dos valores limite para ruído ambiente exterior;
- f) Caso não verifiquem constrangimentos de ordem estrutural, considerar a colocação da barreira acústica B3 do lado esquerdo da LdO, sensivelmente entre os km 2+250 e 3+050, em vez de ser colocada do lado esquerdo da LAV (entre os km3+700 e 4+500), de forma a minimizar também impactes da LdO;

A9. O Projecto de Execução deverá integrar as medidas de minimização do ruído que se venham a revelar necessárias em resultado do estudo acima referido;

A10. O Projecto de Execução deverá prever que a escola situada ao km 12+090 deve ser expropriada/relocalizada face ao elevado grau de incumprimento em termos de Lden (neste caso, não se considerou Ln como relevante, assumindo que a escola não tem horário nocturno);

Vibrações

A11. Em fase de desenvolvimento do Projecto de Execução, deverá ser elaborado estudo que permita aferir a eficácia das medidas de minimização propostas na fase de Estudo Prévio, em particular as relativas à interposição de material resiliente nos seguintes troços:

- km 0+600 → km 1+000 (situação 1);
- km 12+015 → km 13+500 (situação 6).

O Projecto de Execução deverá prever formas adicionais para a minimização dos efeitos das vibrações, na eventualidade das medidas propostas na fase de Estudo Prévio serem insuficientes.

A12. No âmbito do referido estudo, deverá, sempre que exequível, proceder-se à verificação experimental da curva de atenuação adoptada, principalmente nas zonas de maiores aglomerados populacionais.

Ecologia

A13. O Projecto de Execução deverá prever a minimização dos habitats da galeria ripícola das margens da ribeira da Pedrulheira. Neste sentido, deverá proceder-se, tal como proposto no EIA, à deslocalização do arranque da nova LdO (km 0+300) para Este ou equacionar outra medida para o efeito. A solução a adoptar em Projecto de Execução não poderá, contudo, implicar o agravamento de outros impactes que ponham em causa a sustentabilidade ambiental dessa solução.

A14. O desenvolvimento do Projecto de Execução deverá dar cumprimento às condicionantes constantes da DIA da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto Lote C1- troço (Ota)/Pombal, emitida a 21 de Dezembro que são aplicáveis na área em estudo, designadamente as condicionantes D4, D5, D7, D8, D9, D10 e D11.

A15. O Projecto de Execução deverá prever que os pilares do viaduto 1 dos dois eixos deverão estar dispostos de forma a, simultaneamente, reduzir ao mínimo a afectação da vegetação ribeirinha e garantir a sua permeabilidade;

A16. O Projecto de Execução deverá prever a manutenção, na PH 0.1, das características da secção transversal da PH existente no atravessamento da ribeira da Pedrulheira pela LdO;

A17. O Plano de Integração Paisagística deverá incluir os seguintes aspectos:



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- a) Plantação e consolidação com vegetação (incluindo árvores, onde possível) dos taludes, de modo a assegurar um corredor vegetal ao longo da ferrovia, funcionando como zona de amortecimento e refúgio genético;
- b) Recuperação das áreas afectadas (estaleiros, acessos, áreas de depósito e empréstimo, galeria ribeirinha sob os viadutos 1, etc.): restituição das condições pré-obra e, quando possível e pertinente, melhoria, através da substituição de habitats de baixo valor por outros de valor superior;
- c) Utilizar preferencialmente espécies autóctones do Sub-Sector Beirense Litoral e características das condições edafo-climáticas da área de estudo nas plantações, incluindo as mais características desta região;
- d) Reabilitação das margens das linhas de água atravessadas pelas linhas férreas, com adensamento e diversificação da galeria riparia existente, e/ou plantação de espécimes arbóreos autóctones de forma a construir uma nova galeria nas zonas onde já não existe.

A18. O Projecto de Execução deverá prever que as Passagens hidráulicas a utilizar como passagem para a fauna deverão sempre ter o chão liso, não enrugado, sem degraus, e mantendo uma parte do terreno seco. As zonas de entrada e saída terão de ser aplanadas, com a vedação e vegetação de forma a encaminhar a fauna para a passagem e causa;

Socioeconomia e Acessibilidades

A19. O Projecto deverá, na medida do possível, evitar a demolição de edificações, particularmente de habitações e de unidades produtivas com maior relevância em termos da economia e do emprego local;

A20. Em fase do Projecto de Execução, analisar com maior pormenor as medidas de minimização referentes aos restabelecimentos das ligações rodoviárias interrompidas pelos traçados das linhas férreas.

A21. Em fase de Projecto de Execução, a definição dos restabelecimentos deverá ser articulada com a Câmara Municipal da Marinha Grande, no sentido de acomodar as pretensões de localização do cemitério de Picassinós;

Paisagem

A22. O desenvolvimento do Projecto de Execução deverá prever, tal como previsto no EIA, a reformulação do projecto dos viadutos de forma a, se possível, sejam atingidos os seguintes objectivos:

- a) Que as cotas do tabuleiro dos viadutos da LdO sejam iguais às do tabuleiro dos viadutos da LAV, nos troços em que estes se desenvolvem paralelamente;
- b) Que, nas situações anteriormente referidas, o viaduto LdO e LAV seja uma peça única e não dois elementos separados, devendo a sua divisão ocorrer apenas a partir do ponto de bifurcação;
- c) Caso os viadutos da LdO e da LAV funcionem como um único elemento deverá optar-se por uma solução de pilar único;

A23. Desenvolvimento e implementação de um Projecto de Integração Paisagística (PIP) que vise a minimização dos impactes negativos da obra e assegure a integração da via férrea na paisagem. O PIP, a elaborar em fase de Projecto de Execução e a integrar o RECAPE, deverá considerar, para além dos princípios orientadores definidos no EIA, os seguintes aspectos:

- prever a recuperação e integração paisagísticas de todas as áreas intervencionadas, incluindo locais de estaleiros, áreas de empréstimo e de depósito, etc.;
- prever a colocação de elementos de protecção visual que assegurem a privacidade dos moradores e minimizem os impactes negativos na paisagem.
- prever a minimização dos impactes decorrentes da adopção de barreiras acústicas. A atenuação visual das mesmas deverá atender tanto à face que fica virada para a via-férrea, como a face que fica virada para os receptores sensíveis a proteger.

Ordenamento do Território

A24. O Projecto de Execução deverá ser desenvolvido de forma a minimizar a afectação de redes de infra-estruturas ou equipamentos existentes ou previstos. Todas as situações que possam carecer de cuidados técnicos específicos ou questões relacionadas com a gestão, funcionalidade e segurança das infra-estruturas interferidas, deverão obter a aprovação prévia da entidade competente ou gestora / das mesmas. Para o efeito, deverão ser contactadas, nomeadamente as seguintes entidades:

- REN – Rede Eléctrica Nacional, S.A.;



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- Lusitaniagás – Companhia de Gás do Centro, S.A.;
- REN Gasodutos, S.A.;
- LusitaniaGás
- Simlis

A25. O Projecto de Execução deverá ser desenvolvido em consonância com as situações de sinalização/balizagem aeronáutica dos elementos que constituirão o projecto e que se enquadrem na caracterização de obstáculos à navegação aérea, devendo para o efeito ser contactada a ANA – Aeroportos de Portugal, SA. O projecto deverá ainda prever o estabelecimento de um programa de monitorização e manutenção tendo em vista assegurar o seu permanente bom estado e funcionamento ininterrupto;

A26. O Projecto de Execução deverá ser desenvolvido de forma a não comprometer a servidão radioeléctrica de protecção à ligação hertziana Leiria->Figueira da Foz e como tal não deverá ultrapassar a cota 184m acima do nível do mar, na zona de intersecção;

Património

A27. Na fase prévia à elaboração do Projecto de Execução, deverá efectuar-se a prospecção sistemática integral do corredor em análise, incluindo ligações, acessos e restabelecimentos, numa faixa de 400m, procedendo ainda nessa fase, de acordo com os resultados obtidos, a ajustes ao projecto ou a sondagens de diagnóstico;

A28. A execução da prospecção arqueológica sistemática deverá ser mais intensa na área de Vale da Neta 1 (ocorrência arqueológica n.º 14), de forma a possibilitar a sua identificação e reavaliação. Caso sejam identificados materiais arqueológicos deverá ainda nessa fase proceder-se à sua caracterização nomeadamente através da realização de sondagens de diagnóstico;

A29. Os sítios arqueológicos com áreas de dispersão de materiais deverão ser delimitados, e estas últimas deverão ter a sua mancha gráfica representada na cartografia;

A30. A prospecção sistemática deverá ser coordenada e executada por arqueólogo especializado em Pré-história Antiga;

A31. Caso as áreas a afectar pela reposição de caminhos, vias, passagens e de sistemas hidráulicos abranjam áreas situadas fora do corredor de 400m estudado na fase de Estudo Prévio, dever-se-á proceder à sua caracterização integral através da realização de trabalhos arqueológicos, nomeadamente pesquisa documental, bibliográfica e prospecção arqueológica sistemática, procedendo ainda nessa fase, se necessário, a ajustes ao projecto ou a sondagens de diagnóstico;

Riscos Ambientais

A32. As medidas de minimização devem ser complementadas na fase de Projecto de Execução, com base num maior aprofundamento desta temática a outros factores de risco, tais como, por exemplo, os seguintes:

- (i) contaminação de solos e águas subterrâneas devido a acidentes envolvendo veículos afectos à obra, ou a derrame de combustíveis, óleos, solventes, ou outras substâncias poluentes;
- (ii) acidente em consequência de alteração de esquemas de circulação pedonal, rodoviária e ferroviária;
- (iii) interferência com condutas enterradas (gás, electricidade, abastecimento de água e águas residuais);
- (iv) incêndio;
- (v) descarrilamento ou colisão de composições;
- (vi) acidentes rodo-ferroviários;
- (vi) condições climatéricas adversas; (vii) sismos, etc..

B) Medidas de minimização

FASE DE CONSTRUÇÃO

Medidas Gerais

B1. Todas as medidas de minimização 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 de construção do



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

projecto;

- B2.** Executar todas as medidas constantes na Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponíveis no sítio de *Internet* da Agência Portuguesa do Ambiente.

Medidas específicas por factor Ambiental

Geologia e Geomorfologia

- B3.** Execução de sistemas de drenagem subsuperficial (esporões e máscaras drenantes ligados a órgãos de drenagem longitudinal) nos locais onde, em obra, se identifique, ou haja suspeita, afluência de água nas superfícies dos taludes. Esta medida visa o controlo dos efeitos erosivos das águas de escorrência, não só durante a fase de construção, como também durante a fase de exploração;
- B4.** Revestimento dos taludes de escavação e de aterro com terra vegetal (camada de 15 a 20 cm de espessura), sobre a qual será realizada sementeira. Esta medida visa a prevenção e minimização de fenómenos de ravinamento;
- B5.** Arredondamento da zona de crista dos taludes de escavação;
- B6.** Inclusão de valas de drenagem na crista de talude, com o objectivo de interceptar as águas superficiais de escorrência, protegendo os taludes da potencial acção erosiva dessas águas;
- B7.** Reutilização dos materiais da escavação, que apresentem características adequadas, na construção dos aterros. Esta medida permite minimizar o transporte de terras sobrantes a depósito e o recurso a materiais de empréstimo;
- B8.** No caso do recurso a áreas de empréstimo, deverá optar-se por explorações activas, evitando-se a abertura de novas explorações;
- B9.** A deposição de terras sobrantes em pedreiras ou areiros abandonados, ou na cobertura de aterros de resíduos devem constituir soluções a considerar;
- B10.** Nos casos em que, entre as terras provenientes das escavações se encontrem materiais susceptíveis de valorização económica, esta opção deverá ser considerada;
- B11.** Preservação em depósito dos solos orgânicos provenientes das operações de decapagem para a sua posterior reutilização na cobertura dos taludes de escavação e de aterro;

Recursos Hídricos e Qualidade da Água

- B12.** Sempre que as frentes de obra se localizem nas proximidades de linhas de água devem ser sinalizadas as áreas intervencionadas de forma a evitar a afectação de áreas adjacentes;
- B13.** Realização das intervenções que tenham lugar junto de valas e linhas de água de forma a assegurar sempre a continuidade do escoamento, tendo em vista a prevenção de eventuais situações de alagamentos;
- B14.** Colocação de estruturas temporárias de retenção de sedimentos e substâncias tóxicas, para evitar a sua introdução em linhas de água atravessadas, com principal atenção para as intervenções próximas da ribeira do Fagundo, do rio Lis e das valas e canais do Aproveitamento Hidroagrícola do Vale do Lis;
- B15.** Realização das fases mais críticas das intervenções em linhas de água (nomeadamente a colocação de passagens hidráulicas e a fundação de aterros) fora dos períodos mais pluviosos. Em caso de ocorrência de precipitações muito intensas (superiores a 20 mm num dia) os trabalhos na proximidade de linhas de água devem ser interrompidos;
- B16.** Protecção, durante a obra, de linhas de água, valas de drenagem e drenagem e de diques de protecção contra cheias, que se encontrem na proximidade de locais de implantação de viadutos;
- B17.** Após a conclusão dos trabalhos todos os locais serão limpos devido à impossibilidade de permanência de matérias que podem comprometer, a longo prazo, a qualidade da água dos recursos locais;
- B18.** Revolvimento e arejamento dos solos das áreas não pavimentadas de estaleiros e de circulação de veículos e máquinas, após a conclusão da obra, como forma de promover a descompactação e restituição do seu equilíbrio, estrutura e permeabilidade natural;

Solos e Uso do Solo

- B19.** Limitação da circulação de pessoal, veículos e máquinas em redor dos estaleiros, acessos e frente de obra, de modo a evitar-se a compactação de terrenos limítrofes;
- B20.** Utilização da terra viva reunida a partir da decapagem do horizonte de terra vegetal na fertilização da superfície dos taludes (cerca de 20 a 15 cm de espessura). O projecto prevê que essas superfícies sejam revestidas com espécies vegetais adequadas, de modo a conseguir-se a consolidação necessária que permita assegurar a



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

redução dos riscos de erosão;

- B21.** Adopção de medidas relativas aos factores Gestão de Resíduos e Recursos Hídricos, como forma de evitar a potencial contaminação de solos decorrentes do uso de substâncias nocivas e poluentes nas actividades de construção;
- B22.** Revolvimento e arejamento dos solos das áreas não pavimentadas de estaleiros e de circulação de veículos e máquinas, após a conclusão da obra, como forma de promover a descompactação e restituição do seu equilíbrio, estrutura e permeabilidade natural;

Aspectos Ecológicos

- B23.** As áreas destinadas a todas as actividades da obra devem ser seleccionadas e delimitadas previamente, com o objectivo de afectar o mínimo de área possível, evitando, sobretudo, a destruição de habitats com estatuto de protecção e, em particular, os incluídos em corredores ecológicos;

Socioeconomia

- B24.** Proceder a planificação cuidada do processo de expropriação, a qual atenda ao realojamento atempado e condigno das populações afectadas, assim como à realização das actividades agrícolas, devendo ser tidos em consideração os compromissos das actividades produtivas afectadas (como a conclusão de encomendas ou as colheitas anuais) limitando ao máximo possível os prejuízos imputados na economia local;
- B25.** Informar as populações, de forma clara e oportuna, no sentido de evitar transtornos, impasses e conflitos prejudiciais ao Projecto, aos agentes económicos e a essa população afectada, recorrendo a estrutura criada para esse fim;
- B26.** Circunscrever espacialmente as frentes de trabalho, áreas de estaleiro e de depósito de materiais;
- B27.** Seleccionar locais susceptíveis de implantar estaleiros obedecendo aos condicionalismos de ordem ambiental e social;
- B28.** Restabelecimento prévio de acessos alternativos a serviços públicos, equipamentos colectivos, unidades produtivas, zonas residenciais, e outros espaços afectados, sempre que esteja em causa a continuação ininterrupta das funções sociais e económicas existentes. Os acessos deverão estar bem sinalizados e as populações deverão ser informadas das alterações introduzidas, inclusive da sua duração prevista. Deverá ainda evitar-se o estacionamento indevido de máquinas e veículos associados à obra, que limitem dessa forma quaisquer tipos de acessos locais;
- B29.** Manter as condições de circulação nas estradas e caminhos utilizados, evitando a degradação dos pisos e a libertação de detritos, e procedendo a operações de reparação e limpeza das vias sempre que for necessário;
- B30.** Minimizar as interferências com as infra-estruturas ambientais, energéticas e de comunicações existentes, procurando evitar a interrupção dos serviços que lhes estão associados (distribuição de água, electricidade, gás e redes de telecomunicações);
- B31.** Restabelecer as delimitações de terrenos eventualmente retiradas aquando das acções construtivas;

Transportes e Acessibilidades

- B32.** Restabelecimento prévio de todas as vias ferroviárias e rodoviárias intersectadas, desde as auto-estradas até aos caminhos rurais, de forma que não ocorram interrupções dos fluxos económicos e sociais com expressão territorial;
- B33.** Sinalizar os acessos, sendo que as populações deverão ser informadas das alterações introduzidas, inclusive da sua duração prevista. Deverá ainda evitar-se o estacionamento indevido de máquinas e veículos associados à obra, que limitem dessa forma quaisquer tipos de acessos locais;
- B34.** Deverá evitar-se o estacionamento indevido de máquinas e veículos associados à obra, que limitem dessa forma quaisquer tipos de acessos locais;
- B35.** Quando as perturbações nas redes forem inevitáveis, deverão ser avisadas com antecedência as populações afectadas, ser limitados ao máximo os períodos de interrupção e rapidamente repostas as ligações;
- B36.** Manter as condições de circulação nas estradas e caminhos utilizados, tomando medidas para evitar a degradação dos pisos e a libertação de detritos, e procedendo a operações de reparação e limpeza das vias sempre que for necessário, e sobretudo depois da conclusão do projecto;

Paisagem

- B37.** Deverá prever-se uma solução que permita que o estaleiro da LAV possa funcionar também como estaleiro da obra de alteração à LdO;



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- B38.** Caso as terras sobrantes não sejam utilizadas em troços contíguos da LAV deverão aproveitar-se as áreas de exploração de inertes já desactivadas e ainda não sujeitas a Plano Ambiental e de Recuperação Paisagística (PARP), existentes nas proximidades, para colocação do material excedentário e facilitar a integração paisagística dessas áreas;
- B39.** Cumprir integralmente o projecto de execução de enquadramento e integração paisagística;
- B40.** Na fase final da execução das obras deverá proceder-se à desactivação da área afectada aos trabalhos para a execução da obra, com a desmontagem dos estaleiros e remoção de todos os equipamentos maquinaria de apoio, depósitos de materiais, entre outros. Proceder à limpeza destes locais, no mínimo com a reposição das condições existentes antes do início dos trabalhos;
- B41.** Na fase final da execução das obras deverá proceder-se ao restabelecimento e recuperação paisagística da área envolvente degradada, através do revestimento vegetal com espécies autóctones e do restabelecimento das condições naturais de infiltração, com a descompactação e arejamento dos solos;
- B42.** Na fase final da execução das obras deverá proceder-se à recuperação paisagística dos locais de empréstimo de terras, caso se constate a necessidade de recurso a materiais provenientes do exterior da área de intervenção;

Património

- B43.** Os trabalhos a executar na fase prévia à obra e de obra deverão ser coordenados e executados por arqueólogo especializado em Pré-história Antiga;
- B44.** Na fase prévia à obra 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 ou que apresentaram visibilidade reduzida ou nula;
- B45.** 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;
- B46.** Após a desmatização, deverá ser efectuada prospecção arqueológica sistemática das áreas de incidência directa de todas as componentes de obra, bem como a demonstração da sua execução através de apresentação de relatório preliminar parcelar, a entregar à tutela;
- B47.** Na fase prévia à obra deverá ser executado o levantamento topográfico, o registo gráfico, fotográfico e elaborada memória descritiva do elemento patrimonial Forno do Fagundo (ocorrência patrimonial n.º 1)
- B48.** Na fase de obra, deverá ser executado um acompanhamento cuidadoso de Vale da Neta 1 (ocorrência arqueológica n.º 14), e caso sejam identificados materiais arqueológicos deverá proceder-se à sua imediata caracterização através da realização de sondagens de diagnóstico;

Riscos Ambientais

- B49.** Adoptar as medidas de minimização que venham a ser identificadas no RECAPE, para a fase de construção, em resultado do maior aprofundamento da análise efectuada no EIA relativamente a esta matéria;

FASE DE EXPLORAÇÃO

Geologia e Geomorfologia

- B50.** Vistoria regular do estado de conservação e de estabilidade dos taludes de escavação e de aterro (final de Março e de Setembro e sempre que ocorram precipitações diárias superiores a 30 mm);
- B51.** Estudo e implementação de medidas adequadas à resolução de situações de instabilidade dos taludes que venham a ser detectadas no âmbito das acções de vistoria;
- B52.** Implementação de um programa de instrumentação e observação, para avaliação da evolução das escavações e dos aterros a construir no âmbito do projecto, com o objectivo de antecipar eventuais situações de instabilidade;

Recursos Hídricos e Qualidade da Água

- B53.** Reduzir ao mínimo necessário da aplicação de pesticidas, fitofármacos e fertilizantes nos taludes e nas áreas integradas paisagisticamente;
- B54.** Limpeza e manutenção periódica (no mínimo uma vez por ano) de todos os órgãos de drenagem transversal e longitudinal do projecto;

Aspectos Ecológicos

- B55.** Manutenção do coberto vegetal dos taludes, de modo a manter as opções tomadas no Projecto de Integração



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Paisagística, e as características de amortecimento e refúgio genético da envolvente ao canal ferroviário.

- B56.** Tratamento periódico da vegetação de modo a possibilitar um bom desenvolvimento da mesma.
- B57.** Redução do risco de incêndio (pode ser provocado por fontes de ignição lançadas a partir das composições ferroviária) através do corte da vegetação dos taludes e da sua limpeza.
- B58.** Detecção e controlo da proliferação de espécies infestantes.
- B59.** Manutenção das PH em condições propícias ao atravessamento pela fauna, nomeadamente de desobstrução.
- B60.** Manutenção da vedação com o fim de dificultar o acesso de animais à plataforma das linhas.

Paisagem

- B61.** Manutenção e conservação de todas as áreas semeadas e plantadas, envolventes à via-férrea, propostas no projecto de enquadramento e integração paisagística.

Riscos Ambientais

- B62.** Adoptar as medidas de minimização que venham a ser identificadas no RECAPE, para a fase de exploração, em resultado do maior aprofundamento da análise efectuada no EIA relativamente a esta matéria.

C) Medidas Compensatórias

Ecologia

- C1.** Compensar a destruição da mancha de amieiro a jusante do km 0+300 da LdO com a constituição de uma mancha deste habitat, com uma área mínima igual à da mancha destruída, em local a seleccionar, de preferência na ribeira da Pedrulheira, ou na ribeira do Fagundo. O RECAPE deverá detalhar a forma como esta medida será concretizada, sendo que tal deverá ser validado pelo Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB).

D) Programas de Monitorização

- D1.** Sem prejuízo de uma reavaliação a efectuar em sede de Projecto de Execução, o RECAPE deverá apresentar de os seguintes programas específicos de monitorização:

Programas de monitorização	Fase de construção	Fase de Exploração
Flora, Vegetação e Habitats	x	x
Ruído		x
Vibrações	x	x
Saúde e Segurança das Populações	x	
Uso do Solo e Efeito Barreira		x
Utilização da Via Férrea		x

- D2.** Na elaboração dos programas de monitorização acima indicados deverá ter-se em atenção as directrizes genéricas apresentadas no EIA, designadamente no Capítulo 8 – MONITORIZAÇÃO E MEDIDAS DE GESTÃO AMBIENTAL.

- D3.** No caso do Ruído e Vibrações deverá ter-se em atenção as directrizes genéricas apresentadas no Anexo 6 - Programa de Monitorização de Ruído e Vibrações incluído no Aditamento ao EIA, as quais deverão ser revistas no sentido de atender aos seguintes aspectos:

D3.1 - Ruído

- a) Para a fase de construção, a monitorização só deverá ocorrer se, por força de condições excepcionais e devidamente fundamentadas, for emitida Licença Especial de Ruído e aplicáveis valores limite.
- b) Para a fase de exploração, devem ser sempre monitorizados com medições directas (medições durante a passagem dos vários tipos de composições, ponderadas com medições de ruído residual), assegurando-se a representatividade anual das mesmas, os locais, correspondentes às situações onde se prevê o incumprimento do Critério de Exposição Máxima-CEM ($L_{den} \leq 63$ e $L_n \leq 53$ dB(A)) e da RBP mesmo após a implementação das barreiras acústicas, designadamente as Situações 1, 3, 5 e 6 identificadas no quadro 8 do parecer da CA, sem prejuízo de poderem vir a ser considerados outros receptores adicionais em fase de RECAPE e receptores objecto de reclamação.
- c) Adicionalmente, e para receptores menos críticos, a monitorização poderá ser indirecta, isto é, com recurso a modelação validada com medições recolhidas no ano início de exploração.

D3.2 - Vibrações

- a) Os planos de monitorização deverão diferenciar o tipo de fonte geradora de vibração e o tipo de aparelhos



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

de medição. Estes aparelhos deverão possuir as características necessárias à gama de valores expectáveis e deverão permitir a medição simultaneamente segundo três direcções ortogonais para que seja possível obter um valor comparável com as normas e recomendações adoptadas para este projecto.

- b) No que diz respeito à NP2074 o valor que é necessário obter é o módulo do vector velocidade e em relação às outras verificações é o valor da velocidade eficaz (V_{ef}) que corresponde ao maior dos valores de velocidade horizontal ou vertical. Dependendo das fontes emissoras, deverá ser monitorizada a velocidade eficaz para vibrações continuadas e/ou o módulo do vector velocidade para vibrações impulsivas (NP2074:1983 para vibrações impulsivas, ISO 2631:1989 para vibrações continuadas e as recomendações utilizadas pelo "Federal Railroad Administration, Outubro 2005" do "U.S. Department of Transportation").
- c) Durante a fase de construção efectuar a monitorização da demolição de construção existentes, do funcionamento e circulação de equipamentos e do eventual desmonte com utilização de explosivos.
- d) Para a fase de exploração efectuar a realização de medições durante a passagem dos comboios, para as situações expostas ao tráfego ferroviário.
- e) Para verificação da eficiência das medidas de minimização propostas para a fase de exploração é essencial uma escolha criteriosa dos locais sensíveis e mais expostos a vibrações induzidas pelo solo, pelo que na definição dos receptores mais sensíveis, haverá que ter em atenção, nomeadamente, da necessidade de efectuar registos aos diferentes níveis e não só ao nível das fundações e das componentes de velocidade a monitorizar.

Validade da DIA:	16 de Setembro de 2011
-------------------------	------------------------

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>Resumo do Procedimento de AIA</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Início do Procedimento de AIA: 22 de Janeiro de 2009.2. Nomeação da Comissão de Avaliação (CA) pela Autoridade de AIA, (Ofício Circular N.º 000204 de 4 de Fevereiro de 2009), a qual foi constituída por dois representantes da APA (entidade que preside), e por um representante das seguintes entidades: Administração da Região Hidrográfica do Centro (ARHC, I.P.), do Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, I.P. (IGESPAR, I.P.), da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro (CCDRC), do Laboratório de Engenharia Civil. I.P. (LNEC) e da Secretaria de Estado dos Transportes.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 para efeitos de conformidade do EIA, a CA solicitou, ao abrigo do n.º 4 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, informação complementar no âmbito das seguintes temáticas: Enquadramento, Introdução, Descrição do Projecto, Alternativas de Projecto, Geologia e Geomorfologia, Recursos Hídricos, Solo e Actual Uso do Solo, Socioeconomia, Ordenamento do Território, Vibrações, Gestão de Resíduos, Riscos Ambientais, Património, Evolução da Situação Actual sem Projecto, Medidas de Minimização e Desactivação da Linha do Oeste e da Actual Estação de Leiria e Síntese de Impactes. Foi também solicitada a Reformulação do Resumo Não Técnico (RNT).5. O pedido de elementos implicou a suspensão do prazo até ao dia 8 de Abril de 2009, dia seguinte à data em que foi recepcionada a informação complementar solicitada, a qual foi apresentada na forma de Aditamento ao EIA (Abril 2009) e RNT reformulado.6. Tendo a CA considerado que os elementos complementares apresentados davam resposta ao solicitado, a Declaração de Conformidade do EIA foi emitida a 24 de Abril de 2009.7. Período de Consulta Pública, que decorreu num período de 31 dias úteis, desde o dia 15 de Maio a 30 de Junho de 2009.8. No decurso da avaliação, foram solicitados novos esclarecimentos adicionais. O pedido em causa foi efectuado sem suspensão do prazo, ao abrigo do artigo 5º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, e versaram questões relativas ao Ruído e ao Património. A resposta ao pedido da CA foi consubstanciada num 2º Aditamento ao EIA (Maio 2009).9. Solicitação de parecer a entidades externas à CA, designadamente à Autoridade Florestal Nacional (AFN), à Direcção Regional da Economia do Centro (DRECentro), à Direcção Regional de Agricultura e Pescas do Centro (DRAPCentro), à Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR), à Comissão Regional da Reserva Agrícola do Centro (CRRAC), à Direcção-Geral de Energia e Geologia (DGEG).10. 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: APA - Consulta Pública; ARH - Recursos Hídricos; IGESPAR - Património; CCDRC - Solo e Uso do Solo, Qualidade do Ar, Socioeconomia e Ordenamento do Território; LNEC -Geologia, Vibrações e Identificação de Riscos Ambientais; SET -Transportes e Acessibilidades.11. Para a apreciação dos Aspectos Ecológicos foi solicitado parecer ao Instituto de Conservação da Natureza e Biodiversidade (ICNB). No que se refere à Paisagem,
---	--



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>não foi possível obter um parecer técnico que validasse a informação apresentada no EIA sobre essa matéria, situação que constituiu uma limitação da apreciação efectuada pela CA.</p> <ol style="list-style-type: none">12. Realização de Consulta Pública. A síntese dos resultados da Consulta Pública e respectiva análise constam do ponto 5 do parecer da CA e foram efectuadas com base no Relatório da Consulta Pública, elaborado pela Autoridade de AIA.13. Realização de uma visita técnica de reconhecimento dos locais de implantação do Projecto, que decorreu no dia 28 de Maio de 2009 e que contou com a participação de representantes da CA, do proponente e seus consultores.14. Realização de reuniões, de sessões de trabalho da CA e troca de informação 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.15. Elaboração do Parecer final da CA16. Preparação da proposta de DIA pela Autoridade de AIA.17. Emissão da DIA.
<p>Resumo do resultado da consulta pública:</p>	<p>Durante o período de Consulta Pública, foram recebidos 5 pareceres com a seguinte proveniência: Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias, I.P (INIR); Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM); Câmara Municipal de Marinha Grande; ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.; SIMLIS – Saneamento Integrado dos Municípios do Lis, S.A.</p> <p>A análise dos resultados da Consulta Pública consta do ponto 5 do Parecer da CA (páginas 45 e 46), constatando-se não haver oposição ao projecto. As sugestões e recomendações veiculadas no âmbito da mesma, tendo em vista a minimização dos impactes do projecto, foram consideradas no parecer da CA e integradas no conjunto das medidas e condicionantes a adoptar nas fases subsequentes do projecto.</p> <p>No âmbito da Consulta Pública, foi também apresentada pela Câmara Municipal de Marinha Grande uma alternativa de realocação da LdO, no sentido da retirada da linha férrea do interior da cidade, bem como uma proposta para a futura localização do terminal de mercadorias. Tratando-se, contudo, de aspectos que transcendem o Estudo Prévio em análise e respectivo EIA, não puderam ser considerados pela CA no presente procedimento de AIA, tendo esta remetido a análise destas propostas para a REFER E.P, no âmbito do Plano de Modernização da Linha do Oeste.</p>
<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 correspondente proposta de DIA da Autoridade de AIA, destacando-se de seguida os principais aspectos.</p> <p>A articulação da Linha do Oeste (Lisboa – Figueira da Foz) com a Linha de Alta Velocidade na Nova Estação de Leiria tem por objectivo dar resposta ao tráfego de passageiros criando uma interface de mobilidade entre estas duas infra-estruturas e aproveitando as sinergias que daí resultam e pretende dar resposta às “Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário” (MOPTC, 2006) no sentido de fomentar a interoperabilidade entre esta rede e a rede ferroviária convencional, nomeadamente através da partilha de Estações Ferroviárias facilitando a mobilidade de passageiros entre modos de transporte.</p> <p>O projecto em apreço corresponde à alteração da LAV no trecho compreendido entre o km 25+200 e o km 38+990 (13.790km) do Troço Alenquer (Ota) / Pombal (Lote C1), cujo Estudo Prévio foi submetido pela RAVE a procedimento de AIA tendo obtido Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável condicionada em 21 de Dezembro de 2007.</p> <p>A articulação da LdO com a LAV na Nova Estação de Leiria inclui as seguintes componentes:</p>



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- Novo troço da LdO, com um comprimento total de 10,875 km, que substituirá o troço a desactivar entre o km 152+100 e o km 165+700.
- Alteração da LAV no trecho compreendido entre o km 25+200 e o km 38+990 (13.790km) da alternativa Alenquer (Ota) / Pombal, que obteve parecer favorável condicionado, na sequência do procedimento de AIA do Estudo Prévio do Lote C1: Troço Alenquer (Ota) / Pombal.

O projecto implica também a ampliação da Estação de Leiria da LAV que se traduz na implantação de um novo cais para a Linha do Oeste, a localizar a poente dos cais e das linhas para a alta velocidade.

A articulação da LdO com a LAV foi objecto de um estudo de viabilidade no âmbito do qual foram estudados 5 cenários (A, B, C, D e E) e tendo o referido estudo concluído que o cenário A, que corresponde a uma variante à LdO que aproveita a plataforma da LAV na zona da nova Estação de Leiria, é o único que tecnicamente faz sentido, correspondendo à intervenção com menor extensão possível, com menores custos de investimento e com menores impactes negativos sobre o ambiente. Por outro lado, os objectivos de serviço ferroviário que entretanto foram definidos – implicando a junção da actual Estação de Leiria da LdO com a futura Estação de Leiria da LAV- apenas são cumpridos pelo cenário A, situação que determinou que apenas o cenário A pudesse ser seleccionado para análise no Estudo Prévio objecto do EIA em apreciação.

Saliente-se que a intervenção na LdO localiza-se quase inteiramente no corredor da LAV, objecto de DIA favorável condicionada e de Medidas Preventivas, nomeadamente as incluídas no Decreto nº7/2008, de 27 de Março e desenvolve-se em plataforma paralela à da LAV. Quanto aos troços da LdO inicial e final não integrados no corredor da LAV e que são coincidentes com a LdO existente (primeiros 600m e os últimos 1000m), os mesmos coincidem com o espaço canal que consta dos PDM's.

No que se refere ao traçado da LAV, no trecho em questão, este teve de ser ripado cerca de 20m para nascente em relação ao eixo analisado no âmbito do EIA do Lote C1, mantendo-se, contudo, no corredor já aprovado e objecto de Medidas Preventivas. Houve também a necessidade de ajustar a rasante, que foi alteada em 2,30m. Estas alterações visaram minimizar os impactes ambientais negativos decorrentes, bem como, as interferências com infra-estruturas e serviços existentes na área de implantação do projecto.

A construção da Articulação da LAV/LdO decorrerá em simultâneo com a construção do troço do Lote C1 em que se insere, estando previsto o início da sua exploração para o ano de 2015.

Os principais impactes positivos do projecto ocorrerão na fase de exploração e traduzem-se na melhoria e maior articulação inter-modal das acessibilidades locais, regionais, inter-regionais e internacionais, no desenvolvimento do sector terciário na região (em particular dos sectores dos transportes, da logística e distribuição), no surgimento de novos pólos de desenvolvimento urbano e crescimento dos aglomerados existentes na proximidade da interface modal e no reforço da atractividade territorial em termos populacionais e de investimentos.

Da análise efectuada pela CA concluiu-se que a articulação da LdO com a LAV, enquadrada na futura modernização da Linha do Oeste, contribuirá decisivamente para a ocorrência de uma série de impactes positivos cumulativamente com a LAV Lisboa-Porto, repercutindo-se directamente na melhoria das acessibilidades da região e, portanto, da sua competitividade.

Conclui-se também que a proposta de intervenção na LdO se ajusta ao desenvolvimento e crescimento económico da região e que o Projecto em questão poderá constituir um contributo relevante para a dinamização da economia local e regional.

Quanto aos impactes negativos e tendo como referência o projecto inicial da LAV (Lote C1) verificam-se, sobretudo situações de acréscimo dos impactes já identificados para esse Lote.

Do conjunto dos impactes negativos decorrentes da concretização do projecto salientam-se os seguintes:



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

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- criação nos troços inicial e final da Linha do Oeste de novos taludes de aterro ou escavação;
- criação de novas situações de eventuais problemas de destabilização de taludes de aterro ou escavação
- acréscimo de extracção de materiais do substrato geológico relativamente ao previsto no Estudo Prévio do Lote C1;
- alterações na infiltração e disponibilidade de águas subterrâneas;
- ocupação adicional face ao projecto do Lote C1 para o troço em questão de aproximadamente 32ha de solos, maioritariamente ocupados com floresta de produção;
- maior afectação do Aproveitamento Hidroagrícola do Lis em virtude do desenvolvimento do novo viaduto da Linha do Oeste no vale do Lis;
- afectação de infra-estruturas associadas ao AHVL como sejam valas de drenagem, de regadeiras, do dique da margem esquerda do rio Lis e a afectação de um troço extenso do canal I;
- demolição de 16 habitações, 4 das quais não previstas no projecto inicial do Lote C1, por se situarem no troço inicial da Linha do Oeste não inserido no corredor associado ao referido Lote C1;
- destruição de flora, vegetação e habitats (amial e salgueiral) e respectivos biótopos para a fauna;
- alterações no ambiente sonoro e nas vibrações tanto na fase de construção como durante a exploração;
- impacte visual do novo viaduto da Linha do Oeste no vale do Lis, em particular por se encontrar a cotas distintas, oblíquo e com pilares desfasados relativamente ao viaduto da Linha de Alta Velocidade.

Segundo o EIA, o impacte visual do novo viaduto da LdO no vale do Lis constitui o principal impacte negativo residual (ou seja, já considerando as medidas de mitigação), o qual foi classificado como negativo e muito significativo. De acordo com a análise efectuada, a CA também concluiu pelo agravamento da afectação do Aproveitamento Hidroagrícola do Lis em virtude do desenvolvimento do novo viaduto da Linha do Oeste no vale do Lis, quer em termos de faixa de ocupação, quer em termos de infra-estruturas associadas a este Aproveitamento Hidroagrícola. Esta situação carece de especial atenção em fase de desenvolvimento do Projecto de Execução, dado que a minimização dos impactes identificados requer adaptações do Projecto de Execução e diversas obras de restituição. Daí os condicionalismos constantes da presente DIA, designadamente A1, A2 e A3.

Tendo presente os pareceres emitidos pela AFN, DRECentro, DRAPCentro, DGEG, ICNB, CRRAC e DGADR, verifica-se que não houve oposição à concretização do projecto por parte das mesmas. Igualmente se verifica não haver oposição ao projecto por parte das entidades que se pronunciaram no âmbito da Consulta Pública.

Não obstante os impactes negativos que decorrem do Projecto, concluiu-se que, globalmente, o conjunto de condicionamentos, estudos e projectos específicos, bem como das medidas de minimização e compensação constantes da presente DIA poderão contribuir para a minimização desses impactes, tendo-se concluído também que os impactes residuais não serão de molde a inviabilizar o Projecto.

Assim, tendo por base a informação disponibilizada e ponderados todos os factores em presença, resulta que o Projecto "Articulação da LAV com a Linha do Oeste na Nova Estação de Leiria integrante do Lote C1 – Troço Alenquer (Ota)/Pombal da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto" poderá ser aprovado, desde que cumpridas as condições e os termos da presente DIA.