



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

## DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Identificação		
Designação do Projecto:	Acessos Rodoviários ao Novo Aeroporto de Lisboa	
Tipologia de Projecto:	Anexo I n.º 7, alínea b) e c)	Fase em que se encontra o Projecto: Estudo Prévio
Localização:	Concelhos de Alcochete, Palmela, Montijo e Coruche	
Proponente:	BRISA, S. A. e EP - Estradas de Portugal, S.A.	
Entidade licenciadora:	EP - Estradas de Portugal, S.A. e INIR, I.P.	
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente (APA)	Data: 30 de Junho de 2010

<b>Decisão:</b>	<p><b>Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Favorável Condicionada</b> às seguintes soluções de traçado:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ A33/A13 – Alternativa S2 + S1 (do km 4,108 ao km 5,000) + S3 + S1 (do km 11,000 até ao final do traçado).</li><li>▪ Alternativa L1 da ligação da EN4 ao NAL.</li><li>▪ Alternativa N2 da ligação do IC13 ao NAL.</li></ul>
-----------------	---

<b>Condicionantes:</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Em fase de projecto de execução devem ser desenvolvidas as alternativas de traçado seleccionadas. Caso seja necessário proceder a ajustamentos de traçado, tal deve ser justificado e apresentado à Autoridade de AIA em fase de Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE).</li><li>2. O projecto de drenagem deve contemplar soluções que evitem a descarga das águas de escorrência, provenientes da plataforma rodoviária, nas zonas sensíveis à poluição rodoviária.  Nas situações em que se venha a afigurar necessário o tratamento das águas de escorrência, devem ser considerados os seguintes aspectos:<ol style="list-style-type: none"><li>a) Nos trechos onde se implemente o sistema de tratamento de águas, o projecto de drenagem deve garantir a adopção de um sistema separativo para as águas pluviais dos taludes e as águas de escorrência da plataforma da via.</li><li>b) A implementação dos sistemas de tratamento das águas de escorrência provenientes da plataforma da via rodoviária, deve ter em consideração as directrizes constantes do "Relatório Final da Avaliação e Gestão Ambiental das Águas de Escorrência de Estradas" (Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC),2006), nomeadamente no que se refere às tipologias de tratamento e aos critérios de dimensionamento dos sistemas de tratamento das águas de escorrência das plataformas de vias rodoviárias, adaptadas à realidade nacional.</li></ol></li><li>3. Verificação do enquadramento do projecto nos instrumentos de gestão territorial aplicáveis.</li><li>4. Cumprimento integral das medidas de minimização e de compensação, dos estudos a apresentar em fase de RECAPE, dos programas de monitorização e do Plano de Integração e Recuperação Paisagística, constantes da presente DIA, bem como das medidas adicionais que vierem a ser definidas e aprovadas posteriormente, decorrentes dos estudos complementares a desenvolver, sem prejuízo de outras que se venham a revelar necessárias, e respectiva demonstração e aprovação em RECAPE.</li><li>5. A presente DIA não prejudica a necessária obtenção de quaisquer outros pareceres, autorizações e/ou licenças previstos no quadro legislativo em vigor, como sejam as entidades com competências específicas nas áreas sujeitas a condicionantes e servidões.</li></ol>
------------------------	--



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

<b>Elementos a entregar em fase de RECAPE:</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Estudo sobre a adaptação das passagens inferiores e hidráulicas à passagem da fauna. Este deve analisar pormenorizadamente a permeabilidade ao atravessamento pela fauna, no que se refere à EN4, EN10 e A13, bem como à solução da ligação ferroviária ao NAL.  O estudo deve ser detalhado e direccionado no sentido de maximizar soluções que garantam um grau de permeabilidade da fauna o mais elevado possível.  Deve ser aplicado um procedimento metodológico que preveja a realização de passagens hidráulicas de secção não inferior a 1,5 m (sempre que esta secção seja tecnicamente exequível, devendo a secção ser projectada de modo a permitir a maior secção livre possível) para os territórios interceptados pelos traçados e nas áreas definidas no EIA como de maior potencial faunístico.  Deve ainda ser garantida uma matriz de afastamento de passagens inferiores e hidráulicas de elevada densidade (por exemplo, não superior a 200 m), em qualquer das soluções a adoptar.</li><li>2. Analisar com maior pormenor os restabelecimentos a efectuar, os previstos no Estudo Prévio e outros não contemplados na presente fase, bem como a rede de caminhos paralelos a construir, no sentido de minimizar e compensar o efeito barreira causado pelo seccionamento de explorações agrícolas.</li><li>3. Apresentar os necessários pareceres, autorizações e licenças no âmbito do Ordenamento do Território.</li><li>4. Obtenção de autorização da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT), nos termos do disposto no art.º 42.º do Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de Agosto, dada a inexistência de delimitação municipal da Reserva Ecológica Nacional (REN) nos concelhos de Alcochete e do Montijo.</li><li>5. Apresentar um estudo sobre a potencial ocorrência de liquefacção nos depósitos aluvionares durante um evento sísmico de grande magnitude.</li><li>6. De acordo com o estudo em avaliação e tendo em atenção a verificação regulamentar dos receptores sensíveis ao ruído abrangidos pelo projecto, devem ser especificadas, em sede de projecto de execução, as medidas de minimização que o estudo propõe que sejam implementadas, segundo a seguinte ordem preferencial:<ul style="list-style-type: none"><li>- Aplicação de pavimento pouco ruidoso;</li><li>- Implementação de barreiras acústicas quando a opção anterior não for suficiente. Em último recurso, e quando as medidas especificadas não forem suficientes, deve ser proposta a intervenção correctiva junto do respectivo receptor.</li></ul></li><li>7. Apresentar uma calendarização da obra, direccionada para a redução dos níveis de perturbação durante os períodos mais críticos dos ciclos biológicos das espécies ocorrentes em cada local a intervir.</li><li>8. Análise das questões levantadas em sede de Consulta Pública e justificação das opções tomadas no Projecto de Execução.</li></ol>
--	--

**Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto:**

**Medidas de minimização e de compensação:**

**Fase de Projecto de Execução**

1. A altura dos viadutos deve permitir a passagem e funcionamento da maquinaria agrícola. Nas situações em que as características do viaduto (altura/largura da plataforma) possam inviabilizar o desenvolvimento da actividade agrícola em determinadas terrenos, deve ser equacionada a compensação ao proprietário.
2. Os pilares dos viadutos não devem afectar as infra-estruturas agrícolas existentes.
3. Devem ser contemplados processos de compensação, nomeadamente de expropriação e de realocação, junto dos proprietários e arrendatários das áreas agrícolas e florestais a afectar, tanto por ocupação como pela utilização temporária.



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

4. No dimensionamento dos viadutos devem ser evitadas situações em que a implementação dos pilares levem à afectação directa de linhas de água, valas e albufeiras. Os pilares devem apresentar geometria hidrodinâmica e disposição concordante com a orientação do escoamento e localizar-se fora do leito e margens das linhas de água.
5. No caso de se verificar necessária construção de captações de água subterrânea para o rebaixamento dos níveis piezométricos locais, deve ser realizado um estudo hidrogeológico que garanta o adequado dimensionamento das mesmas e definir caudais e tempos de concentração que minimizem a afectação de furos e poços localizados na envolvente dos traçados em estudo.
6. Os atravessamentos das linhas de água, nomeadamente o dimensionamento dos viadutos ou a introdução destas obras de arte, devem assegurar a sua função de corredor ecológico do PROT, a salvaguarda das zonas húmidas e respectivas faixas de protecção e a não interferência com zonas ameaçadas por cheias. Destaca-se em particular da Vala da Amieira, que assume relevância regional, o Rio Almansor, a Ribeira de Vale Verde e a Ribeira de Trejoito. O atravessamento das áreas agrícolas até à A 12 deverá ser igualmente feito por viaduto. Quanto às albufeiras, o viaduto deverá integrar a zona de protecção definida nos termos do regime da REN.
7. Reformular a proposta de acessos locais na área da Vala da Amieira e garantir o prolongamento do viaduto sobre a mesma, de forma a não interferirem com zonas ameaçadas por cheias.
8. Ajustar a localização da praça da portagem na alternativa S2, de forma a evitar a afectação de montado de sobro.
9. As medidas de compensação decorrentes do abate de sobreiros devem ter em conta o disposto na legislação em vigor (Decreto-Lei n.º 155/2004, de 30 de Junho), bem como no Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo (PROT-OVT).
10. Elaborar uma Carta de Condicionantes à localização do estaleiro, unidades funcionais da obra, acessos e áreas de empréstimo/depósito de inertes, a qual deve integrar o Caderno de Encargos da obra, onde devem constar os locais com ocorrências patrimoniais identificadas, de modo a interditar a sua localização nesses locais.
11. Prospecção arqueológica sistemática ao longo do corredor seleccionado (200 metros para cada lado do eixo da via), bem como de todos os caminhos de acesso, áreas de estaleiro, depósitos temporários e empréstimos de inertes, caso se situem fora das áreas já prospectadas.
12. Apresentar cartografia à escala 1:25 000 e à escala de projecto de todos os elementos patrimoniais, tanto os que constam do EIA como os que forem detectados durante a segunda fase de prospecção sistemática. Estes elementos devem estar individualmente identificados e georeferenciados (em polígono – área de dispersão/concentração dos vestígios).
13. Elaboração de uma carta de visibilidade dos solos resultante da prospecção sistemática.
14. Elaboração de fichas de caracterização dos elementos arqueológicos detectados, avaliação de impactes e proposta das respectivas medidas de minimização.
15. Proceder a accertos de projecto caso os resultados da prospecção realizada apontem para uma possível afectação de vestígios arqueológicos, antes mesmo de serem propostas quaisquer outras medidas de minimização intrusivas, como sondagens arqueológicas mecânicas, manuais, ou a escavação integral dos vestígios afectados que, neste caso, será sempre obrigatória.
16. Quando, por razões técnicas, não existir a possibilidade de proceder a alterações pontuais do traçado ou de localização dos respectivos componentes, a destruição total ou parcial de um elemento patrimonial deve ser assumida no RECAPE como inevitável. Neste caso deve ficar também expressamente garantida a salvaguarda pelo registo arqueológico da totalidade dos vestígios e contextos a afectar directamente pela obra.

**Fase de Execução da Obra**

17. Executar as seguintes medidas, devidamente adaptadas ao presente projecto, constantes na Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponível no sítio de Internet da Agência Portuguesa do Ambiente: n.º 7, 8, 9, 10, 11, 12, 21, 22, 28, 29, 38, 40, 41, 47, 48, 50, 51, 53, 54 e 55.
18. A localização dos estaleiros, estacionamento de veículos, depósitos de terras e materiais de obra deve evitar a afectação de solos de maior potencial e uso agrícola, especialmente os solos classificados como Reserva Agrícola Nacional (RAN), de modo a evitar a deterioração da sua qualidade. Na medida do possível, devem utilizar-se áreas já impermeabilizadas ou com usos que permitam a sua instalação. No caso de não haver áreas anexas ao corredor de obra com estas características, os solos devem ser recolhidos e preservados de modo a assegurar a reposição da situação existente nestes locais.
19. Nas áreas de estaleiro deve proceder-se à recuperação de toda a área no final da obra e, se necessário, proceder à sua revegetação, repondo a situação anteriormente existente.
20. As terras provenientes das operações de decapagem dos solos mais férteis (aluviossolos e coluviossolos) devem ser devidamente armazenadas e acondicionadas para posterior utilização na fertilização de superfícies onde venha a ser necessária a colocação de vegetação, como por exemplo taludes de aterro e de escavação.
21. O revestimento vegetal dos taludes deve ser realizado através de hidrossementeiras de espécies herbáceas e



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

- arbustivas, de modo a favorecer uma rápida cobertura vegetal das áreas intervencionadas, promovendo assim o combate à erosão das superfícies inclinadas e assegurar de forma mais eficaz a sua estabilização.
22. O restabelecimento dos limites das propriedades agrícolas e respectivas sebes de compartimentação deve ser efectuado por plantação, recorrendo a espécies da flora local.
  23. Devem ser minimizados os riscos de erosão dos solos através da implementação de taludes de contenção, sempre que necessário, e pela redução ao máximo da área exposta a riscos de erosão, desmatando apenas a área essencial e a ser utilizada posteriormente. Deve, ainda, ser utilizada a rega por aspersão dos solos, de forma a evitar o arrastamento de partículas por acção do vento.
  24. Manutenção dos taludes devido ao risco de erosão.
  25. Deve reduzir-se ao máximo a faixa de trabalho, procurando evitar-se a excessiva circulação de pessoal, veículos e maquinaria, devendo estes limitar-se aos acessos e frente de obra, de modo a minimizar a afectação de áreas que não venham a ser expropriadas, em especial áreas agrícolas.
  26. Deve proceder-se ao restabelecimento do solo e à renaturalização dos corredores de trabalho, à recuperação total de benfeitorias afectadas (redes de rega e de drenagem, caminhos, tanques, poços, entre outras) quando danificadas pelos trabalhos de construção e de conservação.
  27. No final da obra deve proceder-se à escarificação dos solos, nas zonas mais compactadas pela maquinaria afecta à obra, restabelecendo as áreas de infiltração, de forma a recuperar os solos ocupados procedendo à sua descompactação e arejamento de modo a puderem reconstituir o seu equilíbrio e estrutura. Especial preocupação deve ser tida em zonas agrícolas de forma a assegurar a sua reutilização.
  28. A execução dos trabalhos deve ser realizada no menor espaço de tempo e a sua calendarização deve procurar minimizar potenciais perturbações sobre o normal desenvolvimento das actividades agrícolas.
  29. Devem ser adoptadas medidas que evitem que as poeiras afectem as culturas agrícolas existentes.
  30. Incluir no Caderno de Encargos todas as medidas dirigidas para a fase de obra referentes ao Património.
  31. Efectuar a prospecção arqueológica sistemática após desmatação, 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.
  32. Acompanhamento arqueológico integral de todas as operações que impliquem movimentações de terras (desmatações, 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 desmatação. O acompanhamento deve 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 deve ser dada às zonas localizadas nas proximidades de linhas de água onde se concentra o maior número de testemunhos arqueológicos.
  33. 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 da obra, forem encontrados vestígios arqueológicos, as obras devem ser suspensas nesse local, ficando o arqueólogo obrigado a comunicar de imediato ao Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico (IGESPAR) 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.
  34. A área junto ao local de implantação do viaduto sobre o rio Almansor (N2) que corresponde aos sítios arqueológicos n.º 1 - Comendador 1 e n.º 2 - Comendador 2, deve ser alvo de raspagem do terreno cuidada, devidamente acompanhada por arqueólogo da especialidade, de modo a proceder-se à sua avaliação e delimitação rigorosa. Nesta primeira abordagem, deve também equacionar-se a realização de um conjunto de sondagens de diagnóstico. Seguidamente, tendo em conta os resultados obtidos, deve proceder-se à escavação arqueológica integral de toda a área afectada pelo projecto. Durante os trabalhos deve ser garantida a vedação da zona, assegurando, deste modo, a sua protecção em relação à obra.
  35. Proceder à delimitação do sítio arqueológico n.º 17 – Monte Laranjo, através de sondagens de diagnóstico e de avaliação, as quais devem ser manuais nas zonas de maior concentração de vestígios e mecânicas nas restantes áreas, de 50 em 50 metros, perpendiculares ao eixo da via e a toda a largura da área de afectação. Após esta avaliação, efectuar a escavação arqueológica integral de toda a área afectada pelo projecto, vedando a restante zona, de modo a assegurar a sua protecção em relação à obra. Caso os vestígios demonstrem ser significativos do ponto de vista patrimonial, deve proceder-se a acertos de traçado (zona da saída do viaduto sobre a vala da Amieira), garantindo assim a sua preservação *in situ*. Posteriormente, deve ser garantido o seu estado de conservação, procedendo nomeadamente a um aterro cuidadoso de todas as estruturas que possam ter sido encontradas durante os trabalhos arqueológicos.
  36. Sinalizar e vedar, de forma permanente, as ocorrências patrimoniais constantes do EIA, bem como de todas aquelas que possam surgir durante o decorrer dos trabalhos e que se situem a menos de 100m da frente de obra



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

e dos respectivos acessos.

37. Não devem ser instalados estaleiros, parques de veículos e máquinas, depósitos de pargas e outras terras e depósitos de materiais diversos, sejam provisórios ou definitivos, a menos de 50 m de linhas de água assinaladas em Carta Militar 1:25.000 e de áreas de infiltração máxima e de recarga de aquíferos.
38. Os locais dos estaleiros de obra onde se manipulem substâncias potencialmente poluentes (óleos, combustíveis, entre outras) devem ser devidamente impermeabilizados para o efeito.
39. Garantir a continuidade e desobstrução do escoamento no decurso das intervenções a realizar nas pequenas linhas de água, as quais devem evitar o período de maior pluviosidade do ano (de Outubro a Março).
40. Garantir a protecção/restabelecimento de infra-estruturas hídricas afectadas. No caso particular de captações que sejam afectadas, deve ser acordado com o proprietário, com o conhecimento das autoridades competentes na matéria, a melhor solução a adoptar (restabelecimento da captação ou outra forma de compensação). Captações que apesar de não serem destruídas pelo projecto se mostrem inviáveis (afecção indirecta) devem ser devidamente seladas.
41. Controlo do nível da água das captações localizadas na proximidade dos traçados seleccionados, em particular nas zonas onde estão previstas as alterações morfológicas mais significativas do terreno, nomeadamente nas zonas dos trabalhos associadas às escavações e aterros.
42. Elaborar de um plano de emergência que defina as acções e as medidas a desenvolver no caso de se verificar um acidente, com a introdução de substâncias contaminantes nos solos que poderão a curto prazo circular em profundidade.
43. Em caso de derrame accidental de qualquer substância poluente, o local deve ser imediatamente limpo, com a remoção da camada de solo afectada.
44. Nas situações em que ocorra a intersecção do nível freático e seja necessário proceder ao seu rebaixamento, deve proceder-se à avaliação detalhada do caudal que será necessário bombear e da configuração da superfície piezométrica resultante, de modo a garantir que não sejam afectadas captações próximas da via.
45. Evitar a realização de obras acessórias demasiado gravosas para a vegetação.
46. Minimizar a construção de aterros e de escavações, prevendo a recuperação paisagística exclusivamente com recurso a espécies endógenas.
47. Reduzir ao mínimo indispensável o abate de árvores de grande porte.
48. Obstar aos processos de emissão de poeiras e lamas, recorrendo a técnicas já experimentadas.
49. Garantir a não afectação de manchas de habitats, correspondentes aos habitats descritos na Directiva como prioritários ou simplesmente classificados, decorrente da implantação de infra-estruturas de apoio à obra.
50. Adoptar práticas e planos de prevenção e combate a incêndios.
51. Realizar de acções de sensibilização ambiental junto dos trabalhadores afectos à obra.
52. Limitar a perturbação aos locais estritamente necessários.
53. Recuperar os habitats nas zonas afectadas pela intervenção, com particular atenção para as zonas de incidência de vegetação ripícola.
54. Elaborar e implementar um plano de circulação de veículos e máquinas afectas à obra de modo a evitar as deslocações dentro dos aglomerados populacionais.
55. Nas zonas de intersecção com a rede viária local, devem ser aplicadas as necessárias medidas de segurança e devem ser divulgados, com a necessária antecedência, os respectivos desvios de trânsito, as alterações na circulação rodoviária e pedonal e a eventual realocação de paragens de transportes públicos.
56. Reparar, atempadamente, eventuais danos sobre edificações e outras infra-estruturas, na decorrência das actividades associadas à execução da obra.
57. Deve ser implementado um sistema de encaminhamento de queixas e reclamações, de modo a permitir aferir o grau de eficácia das medidas mitigadoras e equacionar a implementação de outras medidas de carácter complementar.
58. Registrar os espectros do ruído em cada local de interesse, expressos por bandas de frequências de 1/3 de oitava, emitido pelos equipamentos e máquinas durante a ocorrência das operações mais ruidosas; a frequência das amostragens deve ser agendada em função da calendarização das actividades de construção e dos equipamentos e máquinas a utilizar.
59. Durante a movimentação de terras, em períodos secos ou de baixa pluviosidade, deve proceder-se ao humedecimento das áreas de aterro e caminhos de acesso não pavimentado, de modo a evitar o levantamento de poeiras que afectam quer as comunidades vegetais/produções agrícolas quer as populações presentes na área vizinha.
60. O transporte de materiais de natureza pulverulenta ou do tipo particulado deve ser efectuado em camiões



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

devidamente cobertos.

61. Proceder à manutenção e revisão periódica de todas as máquinas e veículos afectos à obra, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar a minimização das emissões gasosas.

**Fase de Exploração**

62. A manutenção do coberto vegetal dos taludes de escavação e de aterro deve ser realizada sem o recurso a substâncias pesticidas e fertilizantes.
63. Vistoria, manutenção e limpeza periódica de todos os órgãos de drenagem transversal e longitudinal do projecto, assim como dos respectivos sistemas de tratamento. Ainda para estes últimos, deve ser verificada a sua eficácia.
64. Vistoria do estado dos taludes ao longo de todo o traçado, abrangendo nós e acessos, no sentido de identificar situações de erosão, que necessitem de medidas de remediação, nomeadamente através de estabilização do solo, reabilitação do coberto vegetal, ou outras.
65. Reduzir ao mínimo indispensável a aplicação de pesticidas, fitofármacos e fertilizantes nas áreas integrantes paisagisticamente.
66. No sentido da prevenção da potencial contaminação resultante de acidentes de veículos transportadores de materiais perigosos, deve ser promovida, junto das Entidades Regionais competentes, a elaboração de um Plano de Emergência adequado.
67. Utilização, nas operações de manutenção e limpeza de canais de escoamento de água, unicamente meios mecânicos, interditando o uso de agentes herbicidas.
68. Medição do ruído relativo aos indicadores Ld, Le, e Ln para os correspondentes períodos regulamentares (diurno, entardecer e nocturno), os quais permitirão determinar o indicador de ruído global Lden e a avaliar a correspondente observância regulamentar; a frequência da monitorização deve integrar uma avaliação antes da entrada em funcionamento do projecto, nos primeiros 6 meses após a sua entrada em funcionamento, e de 5 em 5 anos, ou sempre que se alterem os pressupostos do presente estudo.

**Programas de Monitorização:**

**Recursos Hídricos**

Monitorização da qualidade das águas superficiais

- a) Na fase de construção deve ser monitorizada a Vala da Amieira/ribeira do Vale dos Vinte e Um no traçado da A33 (a definir em fase de Projecto de Execução), e a Albufeira da ribeira do Vale de Calcem.
- b) Para a fase de exploração, em fase de Projecto de Execução devem ser definidos e apresentados junto da Autoridade de AIA para aprovação os locais de descarga situados nas zonas que requerem uma avaliação específica.
- c) Tendo em conta o "Relatório Final da Avaliação e Gestão Ambiental das Águas de Escorrência de Estradas" (LNEC, 2006), os parâmetros a monitorizar devem ser os seguintes: temperatura, pH, condutividade eléctrica, oxigénio dissolvido, sólidos suspensos totais (SST), carência química de oxigénio (CQO), carência bioquímica de oxigénio (CBO<sub>5</sub>), óleos e gorduras, hidrocarbonetos totais, nitratos, sulfatos e fosfatos, cádmio, cobre, zinco e crómio.
- d) Deve ser realizada uma campanha de monitorização entre os meses de Janeiro e Abril e uma segunda campanha após as primeiras precipitações (Outubro ou Novembro).
- e) Antes do início da fase de construção, devem ser efectuadas duas campanhas nos locais de amostragem identificados para serem monitorizados durante a fase de construção e exploração, para o estabelecimento da situação de referência.
- f) As técnicas de conservação das amostras, bem como os métodos analíticos para a realização das análises são estabelecidos de acordo com o estipulado no Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de Agosto. Preferencialmente, devem ser considerados Laboratórios acreditados para os parâmetros incluídos no programa.
- g) As normas de qualidade são as normas de utilização de água para rega (Anexo XVI), os valores limite de emissão (VLE) para a descarga de águas residuais (Anexo XVIII) e objectivos de qualidade mínima estabelecidos no Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de Agosto.

Monitorização da qualidade das águas subterrâneas

- h) Em fase de RECAPE deve ser apresentado um Programa de monitorização dos recursos subterrâneos que tenha em conta os aspectos que a seguir se mencionam.
- i) A monitorização deve ser realizada nas fases de pré-construção, construção e exploração.
- j) Para a fase de construção, deve ser monitorizada a qualidade da água subterrânea na área envolvente de cada



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

via proposta, dentro de um limite que não deve ser superior a 20 m de distância da faixa da berma da via. Para esta monitorização devem ser construídos piezómetros ou recorrer-se à utilização de furos ou poços já existentes no local. A localização destes pontos deve constar do projecto de execução.

k) Na fase de construção a monitorização deve ser realizada através de 4 campanhas de monitorização, dependendo do tempo previsto para o seu desenvolvimento.

l) Durante a fase de exploração deve ser realizada uma campanha entre os meses de Janeiro e Abril e uma segunda campanha após as primeiras precipitações (Outubro ou Novembro).

m) Tendo em conta o “*Relatório Final da Avaliação e Gestão Ambiental das Águas de Escorrência de Estradas*” (LNEC, 2006), os parâmetros a monitorizar durante as fases de pré-construção, construção e exploração deve ser os seguintes: pH, condutividade eléctrica, potencial redox, óleos e gorduras, hidrocarbonetos totais, cádmio, cobre, zinco, crómio, BETEX, aN.

n) As técnicas de conservação das amostras, bem como os métodos analíticos para a realização das análises são estabelecidos de acordo com o estipulado no Decreto-Lei n.º 236/98 de 1 de Agosto. Preferencialmente, devem ser considerados Laboratórios acreditados para os parâmetros incluídos no programa.

o) As normas de qualidade são as normas de utilização de água para rega (Anexo XVI) e os valores limite de emissão (VLE) para a descarga de águas residuais (Anexo XVIII), estabelecidos no Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de Agosto.

#### **Fauna e Flora, Habitats e Ecossistema**

a) Para a componente Flora/Habitats, deve ser adoptada uma gradação que possibilite a definição do estado de conservação dos habitats, entre as classes de Degradado, Sucessional/Evolutivo e Favorável, sendo o parâmetro a monitorizar o estado de conservação no âmbito destes três grupos. Os locais e frequências de amostragem devem incidir sobre os habitats descritos na Directiva, com particular ênfase nos habitats prioritários.

b) O período de mínimo de amostragem deve ser de 5 anos, com uma frequência de visitas de campo anual.

c) A avaliação das tendências evolutivas da flora e dos habitats, que alimentarão as técnicas e métodos de análise, deve ser realizada com base em inventários representativos das fitocenoses em estudo, contabilizando-se os dados florísticos com base no número de indivíduos das espécies com interesse conservacionista em cada local de amostragem.

d) Para a componente Fauna, devem monitorizar-se os seguintes parâmetros:

i. Número de animais mortos por atropelamento, em razão de uma unidade de distância e de tempo;

ii. Verificação do grau de utilização das passagens adaptadas para fauna;

iii. Estado de conservação da rede de vedação;

iv. Estimativa da utilização do espaço na envolvente e da abundância dos principais grupos faunísticos.

e) Para o primeiro parâmetro, a verificação deve ser feita por amostragem, com uma periodicidade trimestral e realizar-se ao longo de três anos.

f) Para o segundo parâmetro, a verificação deve ser feita por uma amostragem representativa de todas as passagens adaptadas para este efeito, localizadas ou não em áreas sensíveis, igualmente com uma periodicidade trimestral e durante três anos.

g) Para o terceiro parâmetro, deve ser realizada a monitorização da vedação na sua extensão total, com uma periodicidade trimestral e por um período mínimo de três anos.

h) Para o quarto parâmetro, estruturalmente essencial, a verificação deve ser feita por amostragem, com uma periodicidade trimestral e realizar-se ao longo de três anos.

#### **Qualidade do Ar**

a) O presente programa de monitorização deve permitir avaliar em concreto os impactes ambientais produzidos pelo projecto sobre a qualidade do ar, de modo a detectar alguma alteração significativa na proximidade das vias em estudo. Em função dos resultados obtidos com a monitorização, deverão ser adoptadas medidas de gestão ambiental.

b) Devem ser monitorizados os seguintes parâmetros: monóxido de carbono (CO); partículas em suspensão com diâmetro inferior a 10 µg (PM10); óxidos de azoto (NOx). Para além dos parâmetros referidos, torna-se necessário monitorizar, simultaneamente, alguns parâmetros meteorológicos, nomeadamente a intensidade e a direcção do



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

vento, a temperatura ambiente, a precipitação e a humidade.

c) A selecção dos locais de amostragem deve atender aos pontos mais sensíveis à degradação da qualidade do ar, tendo em conta as características do meio, como o nível do uso e ocupação do solo e a exposição às emissões do tráfego rodoviário, bem como a sua proximidade em relação às fontes de emissão.

Em fase de projecto de execução, devem ser seleccionados os locais a monitorizar e apresentados em RECAPE, os quais devem obedecer, tanto quanto possível, aos seguintes aspectos:

- i. Pontos junto a locais habitados expostos maioritariamente à via, de preferência até 50 m do seu eixo, na direcção dos ventos dominantes;
- ii. Pontos localizados à mesma cota da via em estudo;
- iii. Locais sem obstrução à livre passagem do ar;
- iv. Ausência de fontes emissoras locais próximas, de forma a evitar a admissão directa de emissões não misturadas com o ar ambiente;
- v. Existência de condições de segurança que salvaguardem a integridade do equipamento;
- vi. Possibilidade de fornecimento de energia eléctrica.

d) A primeira campanha de monitorização deve ser realizada, de modo a garantir uma correcta caracterização do ambiente actual, antes do início da exploração.

A frequência das campanhas de amostragem fica condicionada aos resultados obtidos na monitorização no primeiro ano de exploração. Assim, se os valores obtidos no primeiro ano não indicarem que se verificou ultrapassagem dos níveis legais, a frequência das medições será de 5 em 5 anos. No caso de se verificar a ultrapassagem dos níveis legais, a frequência dessas campanhas de medição deve ser anual, actuando-se em conformidade até que sejam repostos os valores que não violem os limites estabelecidos (quando esta situação for reposta, a frequência das campanhas poderá passar novamente a quinquenal).

A duração das campanhas de medição deve respeitar os objectivos de qualidade estipulados no Anexo X do Decreto-Lei n.º 111/2002, de 16 de Abril. Cada campanha deve ser composta por duas medições, uma no semestre húmido e outra no semestre seco, efectuadas num período consecutivo de 15 dias cada, de forma a totalizar 14% dos dias do ano.

e) Os métodos de referência a adoptar para a amostragem e medição devem ser os descritos no Anexo XI do Decreto-Lei n.º 111/2002, de 16 de Abril.

f) O relatório de monitorização, o qual deve obedecer ao disposto no Anexo V da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, deve ser enviado à Autoridade de AIA, após a realização de cada campanha (anual) de medição.

<b>Validade da DIA:</b>	30 de Junho de 2012
-------------------------	---------------------

<b>Entidade de verificação da DIA:</b>	Autoridade de AIA
--	-------------------

**Assinatura:**

O Secretário de Estado do Ambiente

Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa  
(No uso das delegações de competências, despacho n.º 932/2010 (2.ª série),  
publicado no Diário da República de 14/01/2010)

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



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

**ANEXO**

<p><b>Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:</b></p>	<p><u>Resumo do Procedimento de AIA</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ O presente procedimento teve início no dia 3 de Novembro de 2009.</li><li>▪ A Agência Portuguesa do Ambiente (APA), enquanto Autoridade de AIA, nomeou a respectiva Comissão de Avaliação (CA), composta por 13 elementos, dos quais três da APA, dois da Administração da Região Hidrográfica (ARH) do Tejo, um da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT), um da Direcção Regional de Agricultura e Pescas (DRAP), um do Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB), dois do Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico (IGESPAR), dois do Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) e um do Laboratório Nacional de Energia e Geologia (LNEG).</li><li>▪ Após apreciação técnica da documentação recebida, ao abrigo do n.º 4 do art.º 13.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, a CA considerou necessário solicitar elementos adicionais ao Estudo de Impacte Ambiental (EIA) sob a forma de Aditamento.</li><li>▪ Após a recepção e análise técnica da documentação recebida, a CA declarou a conformidade do EIA no dia 15 de Fevereiro de 2010, tendo ainda solicitado informação adicional junto do promotor.</li><li>▪ Realização de uma visita ao local, no dia 19 de Abril de 2010, com a presença de representantes da CA, dos proponentes e das equipas que realizaram o EIA e que desenvolveram o projecto.</li><li>▪ O período de Consulta Pública decorreu durante 45 dias úteis, com início no dia 3 de Março de 2010 e término no dia 5 de Maio de 2010.</li><li>▪ Elaboração do Parecer Técnico Final da CA.</li><li>▪ Preparação da proposta de DIA e envio para a tutela (registo de entrada n.º 2956, de 21 de Junho de 2010).</li><li>▪ Entrada do fax da Autoridade de AIA (referência n.º 399/10/GAIA).</li><li>▪ Emissão da DIA.</li></ul> <p><u>Resumo dos pareceres externos</u></p> <p>Foram solicitados pareceres específicos às seguintes entidades externas:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ A <u>Autoridade Florestal Nacional (AFN)</u> referiu que todas as soluções em avaliação atravessam áreas florestais, compostas maioritariamente por sobreiros e, em menor extensão, por pinheiros e eucaliptos, pelo que o projecto implica o derrube um número elevado de sobreiros. Assim, chamou a atenção para a necessidade de se dar cumprimento à legislação em vigor em matéria de protecção e de preservação de sobreiros (Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 155/2004, de 30 de Junho).</li><li>▪ A <u>RAVE (Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A.)</u> referiu que as ligações rodoviárias ao NAL interceptam o projecto das ligações ferroviárias ao novo aeroporto "Lote 3A1 – Ligações Ferroviárias ao Novo Aeroporto de Lisboa", objecto de DIA favorável à Solução 1, emitida em 28 de Dezembro de 2009.</li></ul> <p>Chamou atenção para o facto dos dois projectos terem sido articulados em estreita colaboração no âmbito do Grupo de Trabalho para as Acessibilidades ao Novo Aeroporto e, como tal, afigura-se necessário que as fases posteriores de ambos os projectos sejam igualmente articuladas em matéria de traçados definitivos (Projecto de Execução) e respectivas zonas de servidão.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ A <u>NAER (Novo Aeroporto, S.A.)</u> solicitou, por sua vez, o parecer da ANA - Aeroportos de Portugal, o qual não foi recebido em tempo útil.</li></ul> <p><i>A presente DIA tomou em consideração todas as recomendações expressas nos</i></p>
---	--



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

	<i>pareceres externos recebidos.</i>
<b>Resumo do resultado da consulta pública:</b>	<p>No período em que decorreu a Consulta Pública foram recebidos 10 pareceres com a seguinte proveniência: Câmara Municipal de Alcochete, Câmara Municipal de Montijo, Câmara Municipal de Palmela, Junta de Freguesia de Canha, ANACOM – Autoridade Nacional de Comunicações, REN - Redes Energéticas Nacionais, Quercus – Associação Nacional de Conservação da Natureza e Núcleo Regional de Setúbal, SPEA – Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves, Ana Maria Soares Reis Moura Figueiredo e Isabel Maria Soares Reis Moura (freguesia de Canha, concelho de Montijo) e Maria Luísa de Castro Côrte-Real Paes de Vasconcelos (freguesia de Canha, concelho de Montijo).</p> <p>A <u>Câmara Municipal de Alcochete</u> recomendou que fosse adoptado um traçado alternativo no troço de ligação à A12, minimizando o impacte negativo da compartimentação de importantes unidades de produção agrícola da área do Passil. Solicitou, ainda, a construção de um nó de acesso à EN4 no Passil.</p> <p>A <u>Câmara Municipal de Montijo</u> considerou que o EIA em avaliação deveria incluir a totalidade do troço da EM 533 compreendido entre a EN 4 e a EN 10, como um troço potencialmente afectado pelas fases de construção e exploração do NAL, assumindo que, somente com a beneficiação integral daquele troço da EM 533 se assegura plenamente a redundância nas opções possíveis de entrada e saída do NAL e a homogeneidade interna daquele troço entre a EN 4 e a EN 10.</p> <p>Referiu, ainda, que no que toca à extensão da EM 533 a beneficiar, considerada como uma acessibilidade conexa, que assegura igualmente um enquadramento estratégico e uma alternativa não portajada de acesso rodoviário sub-regional, deveria igualmente merecer a melhor atenção quanto à sua requalificação e beneficiação integral, designadamente, no troço de ligação ao núcleo urbano de Canha que registará níveis de solicitação de tráfego crescentes, quer na fase de construção, quer na fase de exploração no NAL.</p> <p>A <u>Câmara Municipal de Palmela</u> emite parecer favorável condicionado ao seguinte:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- prever espaços pedonais ao logo de estabelecimentos e obras de arte programadas, dotados de iluminação pública, sempre que a intensidade de tráfego o recomende ou se situem em contexto urbano;</li><li>- assegurar soluções de continuidade na transição daqueles espaços pedonais com as bermas das vias restabelecidas;</li><li>- que das alternativas ambientalmente preferíveis consideradas, aquela que melhor serve os interesses municipais é a constituída pela conjugação das soluções S1 e S2;</li><li>- interligação rodoviária de 2º nível entre o Novo Aeroporto de Lisboa, a Plataforma Logística Multimodal do Poceirão e o Porto de Setúbal, por força da sua importância estratégica para o desenvolvimento da AML, conseguida pela continuidade à ligação entre o NAL e a EN 4, no sentido sul, em direcção à Estrada Regional 5, com o aproveitamento do espaço canal reservado ao vaivém e interligando depois com a Plataforma Logística e Porto de Setúbal, contemplando a execução das variantes aos núcleos urbanos do Poceirão e Águas de Moura;</li><li>- realocização do nó de ligação da EN 4 ao NAL e adequação do respectivo traçado provocando a inflexão da via para a Poente;</li><li>- beneficiação da EM 533 em toda a sua extensão (entre Palmela e Aldeia Nova da Aroeira), na continuação do troço já contemplado na proposta do estudo prévio com 1900 metros de extensão inserido no concelho de Montijo, numa extensão restante com cerca de 25 1250 metros, considerando a sua reabilitação e o ajuste para um novo perfil transversal com 7,5 metros de largura (incluindo faixas de rodagem de 6,5 metros e bermas laterais pavimentadas com 0,50 metros);</li><li>- minimização dos impactes ambientais inerentes à fase de execução de obras, principalmente ao longo das vias municipais e em aglomerados populacionais, nomeadamente no que concerne à poluição atmosférica e sonora, segurança rodoviária e todos os aspectos que possam vir a condicionar a actividades económica</li></ul>



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

	<p>local.</p> <p>A <u>Junta Freguesia de Canha (Montijo)</u> referiu que, relativamente aos acessos Sul, faz sentido que o acesso principal ao NAL se faça directamente pela nova via directamente ligada à A12 e por conseguinte à cidade de Lisboa.</p> <p>Referiu, ainda, que não tem preferência pela solução escolhida.</p> <p>Relativamente à ligação da EN 10 ao NAL, manifestou-se favoravelmente, pois considera que constitui o ponto de acesso directo ao NAL mais próximo do núcleo urbano da freguesia.</p> <p>Sugeriu, ainda, a requalificação da EM 533 por mais 3 km para nascente, até ao núcleo urbano de Canha e por mais cerca de 5 km sudoeste até à EN 4.</p> <p>Quanto ao acesso Norte, considerou que se deveria fazer pela Alternativa N1, a variante mais a Norte.</p> <p>Referiu que em termos de ocupação do território considera fazer sentido haver uma maior distância possível entre os diversos acessos Sul (A33, EN 4 e EN 10) e o único acesso Norte (IC13).</p> <p>Por outro lado, a escolha da Alternativa N1, irá preservar uma zona sensível de montado de sobre situado nas Herdades do Calção e Monte Silvas.</p> <p>Os <u>particulares</u> da freguesia de Canha, concelho de Montijo, manifestaram-se contra o projecto em avaliação, uma vez que já existe uma estrada com traçado paralelo (IC 119) com um nó de ligação à A13 em Santo Estêvão e um nó de ligação à EN 10 no Infantado.</p> <p>No entanto, caso o projecto seja aprovado, consideram que se deveria optar pela Alternativa N1, pelos seguintes motivos:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- a Alternativa N2 irá atravessar, destruindo em grande parte, uma plantação de 15 Ha de pinhal e 30 Ha de montado de sobre feita com apoios comunitários em 2003.</li><li>- o Traçado N2 implica a inviabilização da Coutado Turística do Monte Silvas e a viabilidade económica da propriedade depende da existência de recursos e rendimentos complementares associados, nomeadamente cinegéticos.</li><li>- a Alternativa N2 irá, ainda, afectar uma área de montado jovem com excelente e reconhecida qualidade de cortiça;</li><li>- o traçado da Alternativa N2 não respeita os limites da propriedade, retalhando-a.</li></ul> <p>A <u>Quercus</u> considerou que o EIA em análise avalia em termos gerais os elevados impactes que o projecto terá na organização do território e, conseqüentemente, os seus efeitos no tecido socioeconómico da região.</p> <p>Por outro lado, referiu a necessidade de uma avaliação estratégica global e integrada dos vários projectos de infra-estruturas que se perspectivam para a região.</p> <p>Emitiu parecer desfavorável a parte do Estudo Prévio, devido à necessidade de correcções para a A33 e o IC13 não estar em conformidade nem ser fundamental para ligação ao NAL.</p> <p>Considerou que para a A33, na zona sul da EN 4 (Malhada das Meias), não existindo alternativas, o corredor deverá ser ripado para Norte, minimizando os elevados impactes sobre os povoamentos de sobreiro e reduzindo o efeito barreira no território.</p> <p>Defende que a alternativa S3 é menos impactante para os povoamentos de sobreiro pelo que é preferível à S4.</p> <p>No que diz respeito ao IC 13, considerou que o impacte do projecto em áreas de forte implantação rural não poderá ser apenas avaliado ao nível meramente legalista da desafectação de terrenos de RAN/REN e de montados de sobre e azinho, mas deverá ter em conta o seu impacte na reorganização do território, em conformidade com um desenvolvimento que se pretende saudável.</p> <p>A <u>SPEA</u> apresentou um conjunto de críticas ao EIA, tais como:</p>
--	---



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

	<p>- insuficiente descrição da importância nacional e internacional da ZPE do Estuário do Tejo.</p> <p>- em consequência directa do deficiente estudo da avifauna que depende da área afectada pelo empreendimento, não foi considerada a importância da área de arrozal a sul da EN 4 para as aves aquáticas migradoras. Referiu que a área de arrozal entre a EN 4 e a Barragem da Venda Velha, no braço Norte, e a aldeia de Rio Frio, no braço Sul, alberga importantes populações de espécies ameaçadas em Portugal e na União Europeia;</p> <p>- não foi tido em conta o impacte conjunto do empreendimento e dos empreendimentos associados (NAL, TTT, LFAV Lisboa-Madrid) na dinâmica das populações de aves entre os dois estuários;</p> <p>- não foram consideradas verdadeiras alternativas de traçado da A33 na ligação à A12, uma vez que todas atravessam a área de arrozal a sul da EN4. Refere que tendo em conta o forte impacte nas aves ameaçadas que depende da ZPE do Estuário do Tejo, constitui uma violação do artigo 6º da Directiva 94/43/CEE;</p> <p>- não foram considerados os impactes cumulativos com outros projectos na mesma região, como o NAL e a TTT, o que constitui uma violação do disposto no Artigo 6º da Directiva 94/43/CEE;</p> <p>Considerou que é necessário assegurar a realização de um EIA do NAL completo, que avalie profundamente todos os impactes, incluindo os impactes cumulativos entre as várias infra-estruturas associadas, e compare todas as opções, incluindo a opção zero, de modo a que possam ser tomadas decisões bem fundamentadas.</p> <p>Referiu que enquanto não forem realizados estudos integrados, o projecto em avaliação deverá ser suspenso.</p> <p>A <u>REN</u> informou que o projecto em avaliação interfere com a Rede Nacional de Transporte de Gás Natural (RNTGN).</p> <p>Referiu que está previsto um cruzamento entre o P.K. 31 e o P.K. 32 da linha 1000 do Gasoduto Setúbal-Leiria (Lote 1) pelas alternativas S1 e S2 da futura A 33, após o viaduto sobre a Vala da Amieira.</p> <p>Assim, alertou que, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 11/94, de 13 de Janeiro, foi constituída uma faixa de servidão com 20 metros de largura centrada ao longo do eixo longitudinal do gasoduto, na qual não é permitida a realização de qualquer trabalho susceptível de afectar, directa ou indirectamente, a infra-estrutura sem que sejam tomadas as precauções consideradas suficientes.</p> <p>Como tal, referiu que o proponente deverá obrigatoriamente contactar a REN, com a devida antecedência, para apresentação do projecto de compatibilização da futura auto-estrada com a referida infra-estrutura, o qual poderá necessitar de ser complementado com uma análise de risco.</p> <p>Por último, alerta que qualquer eventual intervenção no gasoduto não poderá condicionar ou interromper as actuais condições de segurança e operacionalidade da RNTGN e implicará sempre a celebração de um contrato entre a REN-Gasodutos e o promotor do projecto, documento que definirá adicionalmente quais as garantias e/ou seguros que se venham a considerar necessários.</p> <p>A <u>ANACOM</u> referiu que os corredores previstos para a implementação das vias rodoviárias em avaliação não apresentam condicionantes decorrentes de servidões radioeléctricas constituídas.</p>
<p><b>Razões de facto e de direito que justificam a decisão:</b></p>	<p>A emissão da presente DIA é fundamentada no teor do Parecer Técnico Final da CA, do fax da Autoridade de AIA (referência n.º 399/10/GAIA) e na respectiva proposta da Autoridade de AIA, destacando-se de seguida os principais aspectos que a justificam.</p> <p>O projecto em apreço contempla as seguintes soluções que permitem estabelecer os acessos rodoviários ao Novo Aeroporto de Lisboa (NAL):</p>



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

▪ Ligações a Sul:

- Através da A33, entre a A12 (IP1) e a A13 (IC 11), integrada na concessão da BRISA e com 4 alternativas (S1, S2, S3, S4) de traçado em avaliação (com cerca de 21,8 km de extensão).
- Através da ligação da EN4 ao NAL, a partir da EN 4, entre o IC32 e a EN10, com 2 alternativas (L1 e L2) em avaliação (ambas com 6,5 km de extensão).
- Através da EM 533 (existente, com cerca de 3 km), a qual será sujeita a beneficiação, a partir da EN 10,

▪ Ligações a Norte:

- Através do IC13, com 2 alternativas (N1 e N2) de traçado (com cerca de 12,8 km).

De salientar que a selecção de traçado está, desde logo, condicionada pela localização e construção do futuro NAL e pela selecção, já efectuada em sede de AIA, dos acessos ferroviários de alta velocidade ao NAL, projectos associados do actual projecto em avaliação.

Relativamente à ligação da A33 ao NAL, refere-se que, no troço inicial (aproximadamente até ao km 8,000 da S1), os traçados das alternativas S1 e S2 desenvolvem-se a Sul do limite Sudeste da Zona de Protecção Especial (ZPE) e do Sítio de Importância Comunitária (SIC) do Estuário do Tejo. Apenas uma das alternativas de traçado (S1) para este troço interfere pontualmente com o limite da ZPE e do SIC.

Da avaliação efectuada, concluiu-se que as alternativas mais favoráveis, conjugadas com a S1 (nas zonas de troço único), para a ligação da A33 ao NAL são:

- A alternativa S2, uma vez que não interfere com áreas sensíveis, implica uma menor afectação de áreas de montado, minimiza a intrusão em meio urbano (afastando-se do conjunto edificado de Rilvas) e a interferência sobre a rede hidrológica (sobretudo por não implicar o atravessamento da vala do Passil).
- A alternativa S3, dado que favorece uma menor afectação do património arqueológico e, por outro lado, apresenta maior proximidade à solução da Linha de Alta Velocidade (LAV), integrada nos acessos ferroviários ao NAL, já aprovada em sede de AIA.

No que respeita às alternativas em avaliação para a ligação da EN4 ao NAL, refere-se que a alternativa L1 se afigura como a mais favorável, uma vez que se aproxima da do traçado da solução da LAV, o que em termos cumulativos permite minimizar a perturbação ambiental sobre a área em estudo.

Relativamente aos acessos de Nordeste ao NAL, foram apresentadas duas alternativas para a ligação do IC13, sendo que apresentam ambas um troço comum a partir do km 6+548 até à ligação com a EM515.

Da avaliação efectuada, relativamente à ligação do IC13, concluiu-se que a alternativa N2 se afigura como a menos impactante, uma vez que, entre outros aspectos, permite uma menor afectação de solos agrícolas e de montado, possibilita uma menor interferência sobre a rede hidrológica da área de estudo e não interfere directa ou indirectamente com uma pequena albufeira agrícola.

No que respeita à beneficiação da actual EM533 (com um alargamento de 2,5 m de via para cada lado), verificou-se que a mesma não acarreta impactes negativos de especial relevância, sendo expectável uma melhoria das actuais condições de tráfego.

Em termos globais, os impactes negativos mais significativos prendem-se com:

- Afectação sobre os recursos hídricos superficiais, nomeadamente ao nível da rede hidrológica interceptada.
- Efeito barreira sobre a fauna.



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

- Afecção de património arqueológico, referindo-se que os traçados das em avaliação não interceptam áreas de protecção de monumentos nacionais e/ou de imóveis de interesse público, porém é muito significativa a presença de vestígios patrimoniais arqueológicos pré-históricos e romanos.
- Afecção de áreas de montado, com predomínio do sobreiro e ocorrência de alguns povoamentos de eucalipto e de pinheiro.

A afecção sobre a rede hidrológica é minimizável, sobretudo mediante a adopção de soluções de engenharia hidráulica para o atravessamento de linhas de água, nomeadamente pela concretização da condicionante n.º 2 e das medidas de minimização n.º 4, 6 e 7 da presente DIA.

O efeito barreira provocado pela implantação do presente projecto é, também, minimizável com o recurso a um dimensionamento adequado das passagens hidráulicas e de nível à passagem de fauna, conforme a avaliação a executar conforme o disposto no elemento n.º 1 a apresentar em RECAPE.

Ao nível do património, refere-se que a presente DIA acautela um conjunto de medidas que visam minimizar a afecção e a intersecção de áreas de interesse arqueológico, destacando-se as medidas n.º 10 a 16 e 30 a 36.

Relativamente à afecção de áreas de montado refere-se que a solução seleccionada teve em consideração as soluções que garantiam uma menor afecção sobre estas áreas, devendo ser cumpridas as medidas de minimização e de compensação ao abate de sobreiros (medida n.º 9 e 47 da presente DIA).

Face ao exposto e ponderados todos os factores em presença, conclui-se que o projecto "Acessos Rodoviários ao Novo Aeroporto de Lisboa", poderá ser aprovado desde que cumpridas todas as condições constantes da presente DIA.