



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

DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Identificação			
Designação do Projecto:	Modernização do Troço Ovar – Vila Nova de Gaia da Linha do Norte		
Tipologia de Projecto:	Anexo I – ponto 7, a)	Fase em que se encontra o Projecto:	Estudo Prévio
Localização:	Distrito de Aveiro, concelhos de Ovar (freguesias de Arada, Cortegaça, Esmoriz, Maceda, Ovar, São João, Válega) e de Espinho (freguesias de Paramos, Silvalde). Distrito do Porto, concelho de Vila Nova de Gaia (freguesias de Arcozelo, Canidelo, Gulpilhares, Madalena, S. Félix da Marinha, Valadares, Vila Nova de Gaia).		
Proponente:	REFER - Rede Ferroviária Nacional, E.P.E.		
Entidade licenciadora:	REFER - Rede Ferroviária Nacional, E.P.E.		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente (APA)	Data:	29 de Dezembro de 2010

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

Condicionantes:	<p>A1. Garantir o restabelecimento de todas as infra-estruturas afectadas, de modo a salvaguardar a manutenção dos serviços prestados pelas mesmas.</p> <p>A2. 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.</p>
-----------------	---

Elementos para o desenvolvimento do Projecto de Execução:	<p>O Projecto de Execução deve ser desenvolvido tendo em conta o disposto nos pontos que se seguem, devendo o seu cumprimento ser demonstrado junto da Autoridade de AIA em sede de Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE).</p> <p>B1. Contemplar, sempre que viável, os aspectos identificados em sede de Consulta Pública, devendo para tal ser desenvolvidos esforços de articulação com as Câmaras Municipais e com as Juntas de Freguesias, bem como com os proprietários afectados. A impossibilidade de dar resposta às preocupações das partes envolvidas deve ser devidamente justificada.</p> <p>B2. Adoptar inclinações de taludes de escavação adequadas às características das formações geológicas e às condições locais existentes.</p> <p>B3. Revestir os taludes com terra vegetal e hidrosementeira com espécies adequadas, de forma a promover a sua estabilidade superficial e diminuir o risco de ravinamentos.</p> <p>B4. Seleccionar solos preferencialmente provenientes das escavações em linha ou de manchas de empréstimo já existentes para a construção dos aterros.</p> <p>B5. Assegurar sistemas de drenagem eficazes e devidamente dimensionados nos taludes de escavação e de aterro, capazes não só de captar e conduzir as águas do escoamento superficial, mas também de reduzir as velocidades de escoamento de modo a atenuar o seu poder erosivo.</p> <p>B6. O desvio do traçado de cursos de água deve acautelar a continuidade do leito e garantir a devida conformidade com os troços a montante e a jusante, devendo também acautelar os afastamentos mínimos aos taludes (5 m) e ter em atenção a criação de uma nova servidão administrativa, bem como o ónus daí decorrente para os proprietários dos terrenos marginais onde a mesma incida.</p> <p>B7. Garantir que as passagens hidráulicas estão de acordo com o sentido e direcção do escoamento das linhas de água, prevendo-se, sempre que necessário, o recurso a dispositivos hidráulicos de transição a montante e a jusante das mesmas.</p> <p>B8. As passagens hidráulicas não devem ter passagens múltiplas e devem, sempre que necessário, ser dotadas de estruturas de encaminhamento e protecção,</p>
---	---



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>como muros de ala e bacias de dissipação.</p> <p>B9. Prever, para parques de estacionamento e outras áreas de apoio, áreas verdes e recorrer à utilização de pavimentos que promovam a infiltração.</p> <p>B10. Tendo em conta que no atravessamento de zonas urbanizadas estão previstas ligações às redes de colectores pluviais existentes ou a projectar, deve ser assegurada a capacidade destas redes de drenagem receberem o acréscimo de efluente resultante da implantação do Projecto.</p> <p>B11. Identificar as passagens com maior potencial para passagem de fauna e respectivas adaptações, com base nos resultados do Estudo solicitado no Elemento C9 da presente DIA.</p> <p>A adaptação das passagens (superiores, inferiores, agrícolas e hidráulicas) a utilizar como passagem para a fauna deve ter em atenção a fauna aquática/anfíbia e terrestre e apresentar diversas características, não só de dimensionamento (principalmente no caso das passagens hidráulicas, permitindo a penetração da luz natural a meio da passagem e, portanto, visibilidade de uma extremidade à outra, tornando-a atractiva), como de localização em habitat favorável. Devem ainda ter sempre chão liso, não enrugado, sem degraus, e manter uma parte do terreno seco (passadiço no interior da passagem).</p> <p>As zonas de entrada e saída devem ser aplanadas, devendo a vedação e a vegetação encaminhar a fauna para a passagem em causa. Deve ser apresentada cartografia de Projecto relativa às passagens adaptadas para a fauna, incluindo das passagens hidráulicas.</p> <p>Devem ser implantadas vedações nas imediações das passagens destinadas ou adaptadas para a fauna, de forma a conduzi-la directamente para essas passagens.</p> <p>B12. Garantir que a cortina de vegetação natural (com recurso a vegetação arbóreo-arbustiva autóctone) a implantar a Oeste da linha ferroviária, na área em que o projecto confina com os limites do Sítio de Interesse Comunitário (SIC) Barrinha de Esmoriz, deve apresentar características adequadas (densidade, composição, posicionamento) que lhe permitam funcionar como barreira visual e acústica e como meio para evitar a colisão da fauna voadora com a catenária da via.</p> <p>A colocação de cortinas arbóreas deve ser devidamente articulada com a colocação de barreiras acústicas.</p> <p>B13. Avaliar a possibilidade de não implementar quaisquer elementos de iluminação artificial na área em que o Projecto confina com os limites do SIC Barrinha de Esmoriz.</p> <p>B14. Minimizar a interferência com o parque edificado e equipamentos colectivos, nomeadamente através da redução da faixa de expropriação, sempre que viável, e da adopção de medidas específicas como a construção de muros.</p>
<p>Elementos a apresentar em sede de RECAPE:</p>	<p>Além de todos os dados e informações necessários à verificação do cumprimento das condicionantes, das medidas de minimização e dos programas de monitorização constantes da presente DIA, deverão ainda ser apresentados junto da Autoridade de AIA, em sede de RECAPE, para verificação e aprovação, os elementos a seguir enunciados:</p> <p>C1. Caderno de Encargos que inclua todas as medidas dirigidas para a fase de obra.</p> <p>C2. Cartografia com a localização potencial das áreas de estaleiro, de empréstimo e de depósito, a qual deve integrar as condicionantes associadas a áreas da Reserva Agrícola Nacional (RAN), da Reserva Ecológica Nacional (REN), áreas agrícolas, perímetros de protecção das captações, leitos de cheia, áreas de infiltração máxima, zonas preferenciais de recarga de aquíferos e condicionantes decorrentes do património. Esta cartografia deve dar cumprimento às Medidas n.º 7, 21 e 22 da Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção e às Medidas de Minimização D21, devendo ainda constar do Caderno de Encargos da Obra.</p> <p>A referida cartografia deve ser acompanhada da caracterização das referidas</p>



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

áreas apresentando nomeadamente área, acessos, coberto vegetal da área e da envolvente, fotografia do local e plano de recuperação previsto.

C3. Projecto de Integração Paisagística (PIP) a desenvolver tendo em conta os seguintes aspectos:

- a. Protecção da Paisagem - salvaguarda de todos os elementos que a valorizam, passíveis de constituir perdas irreparáveis:
 - i. Decapagem e armazenamento da camada de terra viva nas áreas afectadas pelas obras;
 - ii. Protecção da vegetação existente em áreas não directamente afectadas;
 - iii. Modelação e revestimento vegetal de taludes no sentido de favorecer a sua estabilização, contrariando a formação de torrentes de água e a ocorrência de fenómenos de erosão.
- b. Enquadramento Paisagístico - enquadramento da via-férrea em relação à envolvente, reduzindo o seu impacte, através de:
 - i. Realização de um adequado revestimento vegetal de taludes e outras áreas a afectar;
 - ii. Revegetação das margens das linhas de água que venham a ser afectadas;
 - iii. Adaptação das plantações e sementeiras à envolvente da via-férrea e à vegetação característica da região, procurando neste sentido integrá-la na paisagem local.
- c. Recuperação Paisagística - promoção da recuperação de áreas degradadas devido à execução do projecto:
 - i. Estabilização biológica de taludes de aterro e escavação com utilização de vegetação autóctone, contribuindo para a diminuição dos processos erosivos;
 - ii. Recuperação de áreas de estaleiro;
 - iii. Recuperação de áreas de empréstimo e de depósito;
 - iv. Restabelecimento da galeria ripícola sempre que esta seja afectada.
- d. Aumento da Funcionalidade da via-férrea - relacionada fundamentalmente com a segurança e o conforto óptico do utilizador, resulta da conjugação de vários meios de orientação visual, que permitem facilitar e antecipar a leitura e interpretação do traçado da via. A disposição da vegetação, sempre que tal seja possível, deverá produzir os seguintes efeitos:
 - i. Distribuição exclusiva de espécies herbáceas nos 3 m de talude adjacentes à plataforma do caminho-de-ferro, limitando desta forma a aproximação à via das espécies arbustivas de maior porte e impedindo a ocultação da sinalização;
 - ii. Plantação de árvores cumprindo o disposto nas alíneas 1 e 2 do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de Novembro;
 - iii. Disposição de árvores no exterior das curvas e em troços rectos de forma a contribuir para melhorar a leitura do traçado;
 - iv. Disposição de cortinas arbóreas e/ou arbustivas para limitar o encandeamento e proteger zonas habitacionais;
 - v. Minimização dos impactes visuais mais significativos da via-férrea pela criação de cortinas vegetais que a ocultem a partir dos pontos de observação mais próximos e frequentados;
 - vi. Modelação do terreno orientada no sentido de permitir uma integração dos taludes na morfologia dos terrenos envolventes;
 - vii. Revestimento vegetal dos taludes de aterro e escavação para



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>estabilização dos solos e diminuição dos fenómenos erosivos;</p> <p>viii. Sementeira de todas as áreas afectadas até aos limites de expropriação;</p> <p>ix. Utilização de espécies vegetais da flora local, adaptadas às características edafoclimáticas do meio, com vista à sua melhor adaptação inicial e manutenção futura e à integração da via-férrea na paisagem envolvente;</p> <p>x. Execução da primeira sementeira dos taludes à medida que os movimentos de terras vão sendo terminados, de forma a permitir um revestimento vegetal gradual e reduzir ao mínimo a existência de grandes superfícies sem revestimento vegetal;</p> <p>xi. Enquadramento das linhas de água com espécies da mata ribeirinha.</p> <p>C4. Estudo de drenagem da via e dos taludes devidamente detalhado, dando cumprimento ao disposto no Elemento B5.</p> <p>C5. Análise dos efeitos da erosão localizada a jusante das passagens hidráulicas requalificadas, adoptando-se as medidas mais adequadas de forma a garantir velocidades naturais e a evitar situações de erosão em consequência de inadequada orientação das passagens hidráulicas relativamente ao fluxo da água.</p> <p>C6. Levantamento exaustivo das captações de água afectadas e dos respectivos perímetros de protecção, caso existam.</p> <p>C7. Estudo dos locais onde serão aplicados fitossanitários para o controlo da vegetação, tendo em conta a vulnerabilidade dos diferentes locais à poluição, natureza do(s) produto(s) a aplicar, modo e periodicidade da sua aplicação. Neste contexto, deve ainda ser aferida a necessidade de um plano de monitorização adequado ao efeito.</p> <p>C8. Programa de Monitorização dos Recursos Hídricos Superficiais e Subterrâneos revisto e detalhado, tendo em conta o maior grau de pormenorização do Projecto de Execução, bem como os aspectos constantes da presente DIA.</p> <p>Este Programa deve ser acompanhado de uma proposta para registo fotográfico das infra-estruturas de drenagem transversal e longitudinal da via-férrea, os quais devem ser devidamente referenciados, temporal e espacialmente.</p> <p>C9. Estudo que assegure uma eficiente permeabilidade e conectividade da infra-estrutura e com base no qual deve ser definido o Elemento B11.</p> <p>C10. Programa de Monitorização da Fauna revisto e detalhado, tendo em conta o maior grau de pormenorização do Projecto de Execução, bem como os aspectos constantes da presente DIA.</p> <p>C11. Estudo que reavalie de forma detalhada os impactes ao nível do Ambiente Sonoro e identifique as respectivas medidas de minimização a implementar nos receptores afectados (existentes e previstos).</p> <p>Para desenvolvimento deste Estudo, tendo em conta as condicionantes de traçado e o seu desenvolvimento mais detalhado em Projecto de Execução, deve ser efectuada uma campanha de medições para caracterização da situação actual, a qual deve incluir do ruído ferroviário. Esta nova campanha de medições deve apresentar um alargado período de medição, de forma a ser representativa da situação actual e deverá contemplar, pelo menos, os pontos para os quais se identificou a necessidade de medidas de minimização em sede de Estudo Prévio.</p> <p>Devem ainda ser consultados os municípios de Espinho e de Ovar para actualizar o ponto de situação relativamente às Cartas de Classificação (Acústica) de Zonas.</p> <p>Em função dos resultados obtidos neste Estudo, devem ser preconizadas medidas de minimização para todos os receptores onde ocorram acréscimos superiores a 15 dB(A), face à situação actual, para além das medidas necessárias ao cumprimento dos valores limite aplicáveis.</p> <p>As medidas de minimização para a fase de exploração devem ser preconizadas</p>
--	---



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

tendo em conta os seguintes aspectos:

- a. Os valores limite aplicáveis, tendo em conta a classificação de zonas mistas e sensíveis que os municípios entretanto venham a adoptar ou a ausência de classificação. No caso de tal não ocorrer (Classificação oficial de Zonas), devem ser considerados os limites máximos admissíveis previstos no n.º 3 do artigo 11º do Regulamento Geral do Ruído (RGR), ou seja, $L_{den} \leq 63$ dB(A) e $L_n \leq 53$ dB(A).
- b. As medidas de minimização devem privilegiar a actuação na fonte de ruído e, só depois, actuar no caminho de propagação do ruído.
- c. Depois de esgotadas todas as medidas incidentes sobre a fonte de ruído, caso se afigure necessário recorrer a medidas que actuem sobre o caminho de propagação do ruído, devem ser privilegiadas as barreiras acústicas naturais (modelação de taludes), desde que tal não induza impactes significativos sobre outros factores ambientais. Estas medidas de minimização devem ser dimensionadas de forma a garantir um adequado enquadramento visual e, sempre que possível, com recurso a materiais naturais que não constituam uma agressão significativa na paisagem nem criem situações de sombreamento, devendo-se procurar que não ocorra opacidade das barreiras para alturas superiores a 2 m. Tendo em conta o elevado volume de terras sobrantes, deve ainda ser equacionada a viabilidade da sua utilização como material de composição total/parcial das medidas de minimização acústicas, podendo, sempre que tal se justifique, constituir a vedação física da zona da via ferroviária.
- d. A eficácia das medidas de minimização deverá ser avaliada para todos os pisos de interesse dos edifícios.

C12. Programa de Monitorização do Ambiente Sonoro revisto e detalhado, tendo em conta o maior grau de pormenorização do Projecto de Execução, bem como os aspectos constantes da presente DIA.

C13. Estudo que reavalie detalhadamente os impactes ao nível das Vibrações e identifique as respectivas medidas de minimização a implementar nos receptores afectados (existentes e previstos).

Devem ser preconizadas medidas de minimização para todos os receptores onde se preveja a ultrapassagem do valor de 0,11 mm/s para a velocidade eficaz de vibração. Devem ser definidas medidas de redução de vibração para os edifícios com sensibilidade a vibrações que se encontrem a menos de 7 m do traçado.

C14. Programa de Monitorização das Vibrações revisto e detalhado, tendo em conta o maior grau de pormenorização do Projecto de Execução, bem como os aspectos constantes da presente DIA.

C15. Análise das afectações de anexos, telheiros e dependências de edifícios, no sentido de avaliar a sua função e correspondente importância.

C16. Plano de comunicação do projecto, incluindo o calendário, tendo por referência o início da obra, a informação a incluir e os recursos a afectar.

A informação disponibilizada deve incluir o objectivo, a natureza, a localização da obra, as principais acções a realizar, a calendarização, as afectações, riscos associados e as respectivas medidas de prevenção e de protecção. Deve ainda evidenciar benefícios associados ao serviço ferroviário, como a redução dos tempos de deslocação, para que a população possa dispor de toda a informação necessária para uma escolha mais adequada às suas necessidades de mobilidade.

C17. Estudo de pormenor para reavaliação das necessidades de demolição. O estudo deve incluir as situações em que a área a expropriar é minimizada pela construção de estruturas de suporte adaptadas às reais condições geométricas existentes, reavaliação dos respectivos impactes, incluindo os impactes por proximidade (afectações indirectas), e respectivas medidas de minimização. Este estudo deve estar devidamente documentado com peças desenhadas e fotografias.

C18. Projecto de Expropriações, incluindo informação sobre as áreas a expropriar,



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>usos actuais, por freguesia e concelho.</p> <p>C19. Projectos de todas as passagens desniveladas associadas ao Projecto em avaliação.</p> <p>C20. Estudo da rede de caminhos paralelos que irão restabelecer as serventias às parcelas sem acesso.</p> <p>C21. Estudo das vedações, evidenciando a redução do risco de atravessamento “não autorizado”.</p> <p>C22. Estudo das intervenções previstas para os edifícios das estações e dos apeadeiros existentes, demonstrando a impossibilidade de preservação dos mesmos nos casos em que seja necessário proceder a demolições.</p> <p>C23. Documento que colmate todas as lacunas de informação registadas em sede de Estudo Prévio relativamente às ocorrências patrimoniais identificadas, designadamente no que se refere à afectação a que estarão sujeitas (demolição integral, afectação de muro de vedação, entre outras), às medidas de minimização específicas para cada situação, com inclusão de cartografia de pormenor à escala de projecto (legível), esclarecendo inequivocamente quais os edifícios afectados.</p> <p>C24. Proposta de medidas de minimização específicas para a fase de construção com vista a reduzir ao máximo a afectação do habitat prioritário 91E0 – Florestas aluviais de <i>Alnus glutinosa</i> e <i>Fraxinus</i>, na envolvente ao km 302+200.</p>
--	---

Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto:

Medidas de minimização:

Fase de Preparação Prévia à Execução das Obras

- D1.** Comunicar à Autoridade de AIA o início da obra, com um mínimo de 15 dias de antecedência, indicando o desenvolvimento previsto para a mesma e a respectiva calendarização.
- D2.** Definir um plano de acessibilidades e circulação que permita limitar as zonas de circulação dentro do estaleiro e de acesso à obra de modo a evitar a compactação das terras aráveis limítrofes. Este Plano deve definir uma rede de caminhos de acesso à obra e de circulação, evitando a proliferação de trilhos e o consequente alargamento da frente de trabalho e privilegiando a utilização da área de ocupação do traçado ou, eventualmente, caminhos já existentes, conforme previsto na Medida 23 da Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção.
- D3.** Definir um plano de movimentação de terras e de implantação dos depósitos provisórios e definitivos.
- D4.** Minimizar o intervalo temporal entre as acções de preparação do terreno e os trabalhos subsequentes, de forma a reduzir o período de exposição dos solos.
- D5.** Planear de forma criteriosa as intervenções de forma a minimizar as interferências com o funcionamento dos eixos viários.
- D6.** Proceder à construção das passagens hidráulicas no período seco (Junho a Setembro), no mais curto espaço de tempo e de modo a alterar ao mínimo o leito e a directriz das linhas de água, garantindo o mais possível o regime fluvial natural. Se houver recurso a desvios provisórios, as obras associadas aos mesmos não devem constituir estorvo ao livre escoamento dos caudais normais e de cheia.
- D7.** Realizar os trabalhos de construção, na área em que o Projecto confina com os limites do SIC Barrinha de Esmoriz, preferencialmente no período de Setembro a Fevereiro (fora do período reprodutor de algumas espécies da avifauna de maior sensibilidade), e restringir-se ao período diurno.
- D8.** Em complemento da Medida 1 da Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, e em articulação com as respectivas Câmaras Municipais, devem ser divulgados, com a necessária antecedência e clareza, os desvios de trânsito, as alterações na circulação rodoviária e pedonal e a eventual realocação das paragens de transportes públicos. Deve também proceder-se ao aviso prévio de eventuais alterações surgir no serviço ferroviário, quer ao nível de horário, quer ao nível da duração dos tempos de viagem.
- D9.** Proceder ao desvio prévio das infra-estruturas afectadas.
- D10.** Privilegiar o recurso à mão-de-obra local.
- D11.** Disponibilizar e publicitar um livro de reclamações/pedidos de informação em todos os estaleiros e frentes de obra. Devem ser contactadas todas as Juntas de Freguesia directamente afectadas pelo Projecto para averiguar se as mesmas pretendem também disponibilizar o referido livro de reclamações/pedidos de informação. Devem ainda ser apresentados os relatórios semestrais (a partir da data de início da obra), contendo os respectivos registos, bem como o seguimento que lhes foi dado pelo promotor.



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

- D12.** Procurar manter livres as estradas e caminhos de passagem habitual, garantindo os atravessamentos necessários ao decurso normal das actividades da população local.
- D13.** As expropriações devem não só obedecer aos termos da legislação específica, como garantir justas, céleres e atempadas indemnizações aos proprietários e arrendatários de todas as áreas a afectar pelo Projecto, bem como de todas as áreas sujeitas a condicionamentos que afectem de forma significativa as funções das mesmas.
- D14.** Caso haja desactivação de actividades económicas devem ser tidas em conta indemnizações compensatórias por perda de postos de trabalho.
- D15.** Efectuar a prospecção arqueológica sistemática da área a intervir, após desmatção (onde se aplique), bem como das áreas de estaleiro, de depósitos temporários e de empréstimos de inertes, caso se situem fora das áreas já prospectadas.
Caso em sede Projecto de Execução se conheça a localização precisa das áreas funcionais da obra (estaleiros, depósitos de terras, áreas de empréstimo, acessos ou outras áreas) estas devem ser prospectadas e os resultados apresentados em RECAPE. Caso contrário, estas áreas devem ser prospectadas antes do início da obra.
- D16.** Mediante os resultados da prospecção, e sempre que se preveja a afectação de qualquer vestígio arqueológico, devem ser efectuados acertos ao Projecto, antes de serem propostas quaisquer outras medidas de minimização intrusivas, como sondagens arqueológicas mecânicas, manuais, ou a escavação integral dos vestígios afectados.
- D17.** Sempre que forem realizadas sondagens arqueológicas deve ser tido em consideração que os resultados obtidos podem determinar a adopção de medidas de minimização complementares específicas (registo documental, novas escavações arqueológicas, acompanhamento arqueológico, entre outras).

Fase de Execução da Obra

- D18.** Executar as seguintes medidas constantes na Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, disponível no sítio de Internet da Agência Portuguesa do Ambiente: 1, a 3, 6 a 11, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 24 a 34, 36 a 49, 50 a 54.
- D19.** Em complemento da Medida 8 da Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, deve proceder-se à vedação e sinalização luminosa das frentes de trabalho, nomeadamente em locais de passagem, nas proximidades de habitações e de áreas industriais e nas entradas e saídas do(s) estaleiro(s).
- D20.** Em conformidade com a Medida 11 da Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, a terra vegetal decapada deve ser reutilizada no processo de integração paisagística de taludes e de outras superfícies intervencionadas.
- D21.** Em complemento da Medida 21 da Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção, para depósito das terras sobranes devem ser privilegiadas áreas de exploração de inertes abandonadas, ou outras similares a requerer recuperação paisagística.
- D22.** As zonas de trabalho e de circulação de veículos pesados devem circunscrever-se aos terrenos do Domínio Público Ferroviário e às áreas expropriadas.
- D23.** O balastro removido deve ser encaminhado preferencialmente para um processo de reutilização por depuração e degradação para produção de brita (para além da sua utilização nos colchões drenantes).
- D24.** Dotar os estaleiros de um sistema de drenagem com separação de águas pluviais e tratamento de águas de escorrência, com separação de matéria em suspensão e hidrocarbonetos.
- D25.** O estaleiro deve incluir uma plataforma impermeável para abastecimento de combustíveis, lavagens de equipamento.
- D26.** Os trabalhos de desvios e movimentos de terra devem ser executados de modo a minimizar a alteração das margens das linhas de água existentes.
- D27.** Proceder à contenção e limpeza imediata de linhas de água em situações de obstrução parcial ou total ou em situações de derrame acidental de substâncias poluentes.
- D28.** Restabelecer de forma célere as linhas de água intersectadas, com secções adequadas que permitam a actual drenagem hídrica, e proceder ao dimensionamento dos órgãos de drenagem de modo a permitirem manter, tanto quanto possível, o escoamento da superfície livre em ocasiões de cheia.
- D29.** Proceder ao controlo do nível de água das captações localizadas próximo do traçado e restabelecer as captações eventualmente afectadas.
- D30.** Assegurar que são seleccionados os métodos construtivos e os equipamentos que originem as menores vibrações possível.
- D31.** Garantir a presença em obra unicamente de equipamentos vibráteis que apresentem um bom estado de conservação/manutenção.
- D32.** Proceder à manutenção e revisão periódica de todas as máquinas e veículos afectos à obra, de forma a manter



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

as normais condições de funcionamento e assegurar a minimização das vibrações.

- D33.** Garantir que as operações mais vibráteis que se efectuem na proximidade de habitações se restringem ao período diurno e nos dias úteis.
- D34.** Devem ser reparados atempadamente os danos verificados em habitações e outras edificações, decorrentes das actividades associadas à obra.
- D35.** Os veículos afectos à obra devem circular permanentemente com faróis médios ligados.
- D36.** As passagens desniveladas para peões devem ser objecto de integração paisagística e estar devidamente articuladas com os percursos pedonais envolventes, promovendo condições adequadas à mobilidade não motorizada e para pessoas com mobilidade reduzida. Devem ainda permitir a circulação, em condições de segurança, de velocípedes em pista distinta da destinada aos peões.
- D37.** Garantir o 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 do que uma frente de obra a decorrer em simultâneo, terá de se garantir o acompanhamento de todas as frentes.
- D38.** Os resultados obtidos no acompanhamento arqueológico podem determinar também a adopção de medidas de minimização complementares específicas (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras). Os achados móveis efectuados no decurso destes trabalhos deverão ser colocados em depósito credenciado pelo organismo de tutela.
- D39.** Se, na fase de construção ou na fase preparatória, forem encontrados vestígios arqueológicos, as obras serão suspensas nesse local, ficando o Dono da Obra obrigado a comunicar de imediato ao IGESPAR as ocorrências com uma proposta de medidas de minimização a implementar. Deve ser tido em consideração que as áreas com vestígios arqueológicos a serem afectadas têm que ser integralmente escavadas.
- D40.** As estruturas arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra devem ser, tanto quanto possível, e em função do seu valor patrimonial, conservadas *in situ*, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação.
- D41.** Sempre que forem realizadas sondagens arqueológicas deve ser tido em consideração que os resultados obtidos podem determinar a adopção de medidas de minimização complementares específicas (registo documental, novas escavações arqueológicas, acompanhamento arqueológico, entre outras).
- D42.** Em termos de ocorrências patrimoniais específicas, devem ser cumpridos os seguintes requisitos:
- Nº 5 Quinta do Fojo: Monitorização das construções que integram o conjunto classificado da Casa do Fojo e outras existentes na Quinta a menos de 50 metros da zona de intervenção do projecto, bem como vedação da área de intervenção.
 - Nº 82 - Conjunto de habitações na Rua das Regas; Nº 84 - Edifício de habitação unifamiliar; Nº 95 - Edifício de habitação unifamiliar: deve efectuar-se uma memória descritiva de todos os imóveis que forem directamente afectados (incluindo estudo histórico do imóvel), levantamento gráfico e registo fotográfico. Caso não haja afectação directa (destruição) deverá efectuar-se monitorização estrutural dos edifícios e o registo fotográfico.
 - Estações e Apeadeiros a intervencionar: Garantir que a preservação e manutenção das características estéticas e estruturais dos edifícios existentes, bem como a monitorização da estabilidade estrutural dos edifícios e seus componentes. Deverá igualmente efectuar-se o levantamento gráfico dos edifícios e de todos os seus componentes notáveis (elementos decorativos, etnográficos, entre outros), registo fotográfico e em vídeo, assim como memória descritiva (incluindo estudo histórico do imóvel).
 - Aplicar as medidas constantes da tabela seguinte, na qual se deve ler:
 - Monitorização da Estabilidade Estrutural de Edifícios e seus componentes
 - Salvaguarda do exterior de edifícios e espaços envolventes (Sinalização / Protecção / Vedação)
 - Recolha de elementos arquitectónicos, escultóricos e decorativos
 - Memória Descritiva, Estudo Histórico, Registo gráfico, fotográfico e vídeo
 - Sondagens Arqueológicas de Avaliação

Ocorrências Patrimoniais	a)	b)	c)	d)	e)
n.º 1 - Igreja e Escola do Prado, Coimbra					
n.º 2 - Fábrica do Carvalhinho, Santa Marinha					
n.º 3 - Quinta do Castelo, Santa Marinha					
n.º 4 - Fábrica do Fojo, Canidelo					
n.º 5 - Quinta do Fojo					
n.º 6 - Viação antiga, Coimbra; Apeadeiro da Madalena					
n.º 7 - Quinta da D. Celina/Lar Tavares Bastos, Madalena					
n.º 8 - Necrópole romana do Sameiro, Valadares					



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

n.º 9 - Fábrica de Cerâmica de Valadares					
n.º 11 - Estação de Valadares					
n.º 13 - Edifício na Rua Pádua Correia, 537, Valadares					
n.º 17 - Edifício da Rua de Medeiros, 248, Valadares					
n.º 19 - Villa Germana, Av. da República, 822, Francelos					
n.º 21 - Palacete, na Av. da República 821, Francelos					
n.º 22 - Edifício na Avenida da República, Gulpilhares					
n.º 23 - Edifício na Travessa Dr. Ferreira Alves, 72, Francelos					
n.º 24 - Sítio arqueológico de Moutadas, em Gulpilhares					
n.º 25 - Edifício na Rua José Teixeira Lopes, 68-90, Miramar					
n.º 26 - Edifício na R. José Teixeira Lopes, s/n, Miramar					
n.º 27 - Vila Maria Rosalina, Miramar					
n.º 28 - Edifício na Av. Vasco da Gama, 568, Miramar					
n.º 29 - Apeadeiro de Miramar; n.º31					
n.º 30 - Edifício na Rua Moreira Lobo, 470, Miramar					
n.º 31 - Rua José Teixeira Lopes, 371, Miramar					
n.º 32 - Edifício Lerena Estancia, Miramar					
n.º 33 - Bairro de Miramar; N.º37 - Edifício Vila Rosa, 2080, Aguda					
n.º 34 - Bairro da Praia da Granja					
n.º 35 - Estação da Aguda					
n.º 36 - Palacete da Fundação dos Armazenistas de Mercearia					
n.º 37 - Vila Rosa, 2080, Aguda					
n.º 38 - Edifício na Av. Jorge Correia, 557, Aguda					
n.º 39 - Edifício Villa Rosa, 296, Aguda					
n.º 40 - Edifício na Av. Sacadura Cabral, 2258, Aguda					
n.º 41 - Edifício na Av. Sacadura Cabral, 2458, Aguda					
n.º 43 - Casa Costa, na Rua Libório Correia, Aguda					
n.º 44 - Edifício na Rua do Bairro Japonês, 5 e 6, Granja					
n.º 45 - Edifício na Rua do Bairro Japonês, 3 e 4, Granja					
n.º 46 - Residencial Requite, na Rua dos Heróis da Pátria, Arcozelo					
n.º 48 - Edifício na Rua dos Heróis da Pátria, 2636, Arcozelo					
n.º 49 - Edifício na Rua dos Heróis da Pátria, 2700, Arcozelo					
n.º 50 - Edifício na Rua dos Heróis da Pátria, 2760, Arcozelo					
n.º 51 - Edifício na Rua dos Heróis da Pátria, 2792, Arcozelo					
n.º 52 - Edifício na Av. Sacadura Cabral, 2960, Aguda					
n.º 53 - Edifício na Av. Sacadura Cabral, 2980, Aguda					
n.º 54 - Edifício na Rua dos Heróis da Pátria, 2932, Arcozelo					
n.º 55 - Edifício na Rua dos Heróis da Pátria, 2942, Arcozelo					
n.º 56 - Edifício na Rua dos Heróis da Pátria, 1877 e s/n, Arcozelo					
n.º 57 - Edifício na Av. Sacadura Cabral, 3164-3228, Granja					
n.º 64 - Estação da Granja					
n.º 65 - Edifício na Av. Sacadura Cabral, 3626-3628, Granja					
n.º 68 - Edifício na Rua dos Heróis da Pátria, s/n, Arcozelo					
n.º 69 - Capela, Rua da Estação, Granja					
n.º 70 - Edifício da Rua da Estação, 91, Granja					
n.º 71 - Edifício na Avenida Sacadura Cabral, 3670 e 3690, Granja					
n.º 72 - Sítio arqueológico de Brito, S. Félix da Marinha					
n.º 75 - Poço e Nora, Paramos					
n.º 76 - Edifício da Rua do Cais da Estação, s/n, Paramos					
n.º 77 - Estação ferroviária de Esmoriz					
n.º 78 - Edifício da Rua da Estação, s/n, Esmoriz					
n.º 80 - Edifício da Rua Guerra Junqueiro, 692, Esmoriz					
n.º 81 - Canal de rega, na Rua do Apeadeiro, Esmoriz					
n.º 82 - Conjunto de habitações na Rua das Regas, s/n, Cortegaça					
n.º 84 - Edifício na Rua do Caminho-de-Ferro, Cortegaça					



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

n.º 85 - Moinho de água na Rua José Bornes, 469, Cortegaça					
n.º 86 - Poço, Ovar (S. João)					
n.º 87 - Edifício de habitação unifamiliar e moinho anexo, na Rua dos Ferroviários, s/n, Ovar					
n.º 88 - Bairro de Operários, 93 a 129 (Instalações da Fábrica da Sociedade Mercantil e Industrial), Ovar					
n.º 89 - Edifício na Rua dos Ferroviários, 17, Ovar					
n.º 90 - Estação ferroviária de Ovar					
n.º 91 - Edifício no Largo Serpa Pinto, 7, Ovar					
n.º 92 - Fábrica "Rodrigues de Almeida", junto à Estação de Ovar					
n.º 93 - Instalações fabris, Estrada de São João, 5 a 19, Ovar					
n.º 94 - Edifício na Rua Gomes Freire, 41, Ovar					
n.º 95 - Edifício na Rua Gomes Freire, 412, Ovar					
n.º 96 - Instalações fabris da FENAFEL, Estrada de S. João, Ovar					
n.º 97 - Fábrica de S. Miguel, em Ovar					
n.º 99 - Armazéns / Oficinas da "Reparadora Auto Nova Era", Rua Visconde de Ovar, 397					
n.º 100 - Sítio arqueológico, ruínas e poços, Tomadias, Válega / Ovar					
n.º 101 - Edifício, Tomadias, Válega / Ovar					
n.º 102 - Edifício junto ao apeadeiro de Válega					

Fase Final de Execução da Obra

- D43.** Durante o período de finalização das obras, e à medida que as zonas de estaleiros deixam de ser necessárias, deve-se proceder ao respectivo desmantelamento, removendo os materiais para locais adequados para que lhes seja atribuído um fim ou procedendo à reutilização.
- D44.** Rever o estado geral de conservação dos edifícios com valor patrimonial situados na faixa de ocupação do projecto, assegurando-se o seu bom estado, ou, em alternativa, a execução dos trabalhos de conservação/restauro necessários à reposição da sua condição inicial.
- D45.** Proceder, se necessário, à escarificação dos terrenos nas zonas mais compactadas, de modo a descompactá-los e arejá-los, restabelecendo as condições de infiltração e de recarga de aquíferos.

Fase de Exploração

- D46.** Executar e manter o PIP, procedendo ao seu acompanhamento periódico, de forma a assegurar o cumprimento dos objectivos traçados pelo mesmo. Sempre que os mesmos estejam em causa, devem ser desencadeadas e implementadas todas as medidas minimizadoras/correctivas e/ou compensatórias necessárias, destacando-se em particular:
- Medidas correctivas de possíveis zonas com erosão, principalmente em taludes ou em zonas em que o sistema de drenagem superficial se encontra danificado ou mal implantado.
 - Toda a vegetação, incluindo a que vai sendo introduzida com as retanchas e ressementeiras, deve respeitar os critérios definidos e estabelecidos no PIP.
- Deve ser garantida a manutenção de toda a área sujeita a intervenção no âmbito do PIP, nomeadamente através de operações de limpeza e manutenção do novo corredor criado.
- D47.** Assegurar e manter em boas condições de drenagem nos aterros e escavações. Para tal deve proceder-se à limpeza e desobstrução de todos os órgãos de drenagem transversal e longitudinal, anualmente e antes do Inverno (início de Outubro).
- D48.** Deve ser estabelecida uma rotina de inspecção e limpeza das linhas de água interceptadas pela via com a periodicidade definida.
- D49.** O uso de herbicidas no controlo de infestantes no tratamento do revestimento vegetal dos taludes ao longo da via-férrea deve ser restringido, evitando-se a sua utilização em áreas potencialmente mais sensíveis, nomeadamente na proximidade de linhas de água, em períodos de maior precipitação.
- D50.** As zonas adjacentes à via devem ser desmatadas regularmente de forma a serem menos atractivas para a fauna e reduzir a mortalidade por atropelamento e colisão. Deve ainda proceder-se à remoção célere de eventuais cadáveres.
- D51.** A manutenção da vedação deve ser garantida durante toda a vida do projecto assim como as adaptações posteriores para dar resposta às maiores solicitações a que possa ser submetida.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- D52.** Tendo em conta os resultados do Estudo a apresentar em sede de RECAPE, conforme solicitado no Elemento C11, devem ser preconizadas medidas de minimização adequadas para todos os receptores onde ocorram acréscimos superiores a 15 dB(A), face à situação actual, para além das medidas necessárias ao cumprimento dos valores limite aplicáveis.
- D53.** Tendo em conta os resultados do Estudo a apresentar em sede de RECAPE, conforme solicitado no Elemento C13, devem ser preconizadas medidas de minimização adequadas para todos os receptores onde ocorra a ultrapassagem do valor de 0,11 mm/s, para a velocidade eficaz de vibração, bem como nos edifícios com sensibilidade a vibrações que se encontrem a menos de 7 metros do traçado.
- D54.** Em caso de reclamações dos residentes, deve ser acordado com os proprietários/arrendatários a solução mais adequada a adoptar, o que poderá passar pelo realojamento, garantindo condições condignas de habitação e eventuais terrenos agrícolas adjacentes, caso existam na situação inicial. Se houver afectação de habitações modestas (e, em particular, aqueles com rendimentos inferiores ao limiar de pobreza) deve ser garantido o realojamento em condições de dignidade.

Programas de Monitorização:

Programa de Monitorização da Fauna

Deve ser adoptado e implementado o Programa de Monitorização da Componente Biológica apresentado e aprovado em sede de RECAPE, conforme Elemento n.º C10.

Para tal devem ser considerados os seguintes aspectos:

- a. A monitorização deve iniciar-se antes da fase de construção com o objectivo de caracterizar a situação das espécies/grupo(s) a monitorizar na área antes da construção do projecto, devendo abranger pelo menos um ciclo anual, de forma a conhecer as normais variações que se façam sentir ao longo do ano. Estes programas devem centrar-se em resultados que permitam concluir sobre eventuais diferenças de utilização das áreas. Para tal poderá ser necessário realizar cálculos de abundância, entre outros;
- b. Indicação detalhada das metodologias, técnicas e períodos de trabalho (explicitando segundo as fases de pré-construção, construção e exploração), incluindo os seguintes aspectos:
 - i. Monitorização da permeabilidade da infra-estrutura à fauna e efeito de barreira (avaliação da utilização das passagens para a fauna de vertebrados; monitorização da rede de vedação; monitorização das cortinas de vegetação), avaliando se as estruturas estão correctamente instaladas e localizadas;
 - ii. Monitorização de atropelamentos e mortes por colisão e/ou electrocussão, que permita determinar a mortalidade da fauna terrestre e voadora. Esta monitorização deve incluir o trecho contíguo ao SIC Barrinha de Esmoriz (km 311 ao km 313), e na restante parte do troço deve seguir uma metodologia de transectos de prospecção não inferiores a 1km, que no total cubram pelo menos 25% da extensão total do projecto. As prospecções devem ser realizadas semanalmente e adicionalmente deve ser calculada a taxa de remoção de cadáveres.
- c. Na sequência dos resultados destas monitorizações devem ser adoptadas todas as medidas de minimização que se afigurem necessárias para mitigar os impactes verificados.

Programa de Monitorização dos Recursos Hídricos Superficiais e Subterrâneos

Deve ser adoptado e implementado o Programa de Monitorização dos Recursos Hídricos Superficiais e Subterrâneos apresentado e aprovado em sede de RECAPE, conforme Elemento n.º C8.

Este Programa deve acompanhar a disponibilidade hídrica de poços, furos e nascentes na envolvente do traçado, avaliar a execução das medidas de minimização propostas e verificar a necessidade de dimensionar e/ou ajustar novas medidas de minimização dos impactes ocorrentes.

No que se refere aos recursos hídricos superficiais, durante a fase de construção e no período prévio ao início da obra, deve ser monitorizada a qualidade da água nos pontos de amostragem, os quais não devem distar mais de 100 m a montante e a jusante do local de intervenção. A frequência da amostragem das águas superficiais na fase de construção deve ser mensal, quando exista caudal. Em cada local de amostragem de águas superficiais deve proceder-se à colheita de amostras na linha de água, a montante e a jusante do local de intervenção, de modo a conhecer-se o eventual contributo da intervenção na qualidade da água.

Relativamente aos recursos hídricos subterrâneos, a rede de monitorização deverá incluir um número suficiente de pontos de monitorização representativos para se poder avaliar o nível freático e a qualidade, tendo em consideração



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

as variações da recarga a curto e a longo prazo.

O Programa de Monitorização deve incluir pelo menos um conjunto de análises prévias ao início das obras, sobretudo em termos de águas subterrâneas, que sirva de referência (temporal).

O relatório final de monitorização da fase de construção deve proceder à avaliação da necessidade do Programa de Monitorização se estender à fase de exploração, tendo em atenção os resultados até então obtidos.

O Programa de Monitorização é passível de revisão pela Autoridade de AIA, por solicitação da entidade exploradora, tendo por base o registo histórico obtido.

Programa de Monitorização do Ambiente Sonoro

Deve ser adoptado e implementado o Programa de Monitorização do Ambiente Sonoro apresentado e aprovado em sede de RECAPE, conforme Elemento n.º C12, o qual deve abranger as fases de construção e de exploração.

Programa de Monitorização das Vibrações

Deve ser adoptado e implementado o Programa de Monitorização das Vibrações apresentado e aprovado em sede de RECAPE, conforme Elemento n.º C14, o qual deve abranger as fases de construção e de exploração.

Validade da DIA:	29 de Dezembro de 2012
-------------------------	------------------------

Entidade de verificação da DIA:	Autoridade de AIA
--	-------------------

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

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 E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO
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> <ul style="list-style-type: none">▪ Instrução do procedimento de AIA a 22/04/2010.▪ A Agência Portuguesa do Ambiente (APA), enquanto Autoridade de AIA, nomeou a respectiva Comissão de Avaliação (CA), composta por onze elementos, dos quais dois da APA, um da Administração da Região Hidrográfica (ARH) do Norte, um da ARH do Centro, um do Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico (IGESPAR), um da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N), um da CCDR Centro, um do Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB), um da Direcção Regional da Cultura do Norte (DRC-Norte), um da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP) e um do Laboratório Nacional de Energia e Geologia (LNEG).▪ Dando cumprimento ao disposto no artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, na sua actual redacção, a CA procedeu à apreciação técnica do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) para efeitos de verificação da sua conformidade. No decorrer desta análise, a CA considerou necessária a apresentação de elementos adicionais, os quais foram solicitados ao proponente a 26 de Maio e a 4 de Junho de 2010. Ao abrigo do disposto no n.º 5 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, o prazo processual ficou suspenso até à apresentação dos elementos adicionais a 25/06/2010. Por solicitação do proponente, este prazo foi prorrogado até 21/07/2010, data em que foi submetido à Autoridade de AIA o Aditamento ao EIA.▪ Após análise deste documento, foi declarada a conformidade do EIA a 13/08/2010. Todavia, foram ainda solicitados elementos complementares para efeitos de avaliação dos factores Ambiente Sonoro, Ordenamento do Território e Património. Esta solicitação foi feita ao abrigo do n.º 6 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio. Em resposta ao solicitado, o proponente apresentou, a 17/09/2010, um segundo Aditamento ao EIA.▪ Foram solicitados pareceres externos específicos a entidades externas com competência no âmbito do projecto em avaliação, nomeadamente às seguintes: Águas do Douro e Paiva, S.A.; Associação de Municípios da Ria (AMRIA); Autoridade Florestal Nacional (AFN); Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM); Autoridade Nacional de Protecção Civil (ANPC); Direcção-Geral da Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR); Direcção Regional de Agricultura e Pescas do Centro (DRAP-C); Direcção Regional de Agricultura e Pescas do Norte (DRAP-N); Direcção-Geral de Energia e Geologia (DGEG); Direcção Regional de Cultura do Centro (DRC-C); Direcção Regional da Economia do Centro (DRE-C); Direcção Regional da Economia do Centro (DRE-N); Direcção Regional de Florestas do Norte (Unidade de Gestão Florestal da Área Metropolitana do Porto e Entre Douro e Vouga); Direcção Regional de Florestas do Centro (Unidade de Gestão Florestal do Centro Litoral); EDP – Energias de Portugal; Entidade Regional da RAN (Centro); Entidade Regional da RAN (Norte); Estradas de Portugal, S.A. (EP); Instituto da Água (INAG); Instituto das Infra-Estruturas Rodoviárias (INIR); Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC); Lusitaniagás – Companhia de Gás do Centro, S.A.; Ministério da Defesa Nacional – Força Aérea; Ministério da Defesa Nacional – Marinha; Rede Eléctrica Nacional (REN); REN Gasodutos; Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A. (RAVE); Sistema Multimunicipal de Saneamento da Ria de Aveiro (SIMRIA); Turismo de Portugal (TP).▪ Realização de uma visita técnica ao local de desenvolvimento do Projecto, a 14/09/2010, onde estiveram presentes os membros da CA, representantes da empresa proponente e das equipas responsáveis pelo projecto e pelo EIA.▪ Realização de um período de Consulta Pública, que decorreu durante 45 dias úteis, desde 02/09/2010 a 05/10/2010, e análise dos seus resultados.▪ Análise técnica da informação disponibilizada no EIA, nos Aditamentos e no Estudo Prévio, tendo em conta as valências das entidades representadas na CA,
---	--



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

integrada com o teor dos pareceres externos recebidos e com as informações recolhidas durante a visita ao local.

- Elaboração do Parecer Final da CA, com base no qual foi desenvolvida a presente proposta de DIA.
- Preparação da proposta de DIA e envio para a tutela (registo de entrada n.º 6357, de 21 de Dezembro de 2010).
- Emissão da DIA.

Resumo dos pareceres externos

- A Águas do Douro e Paiva informou que o projecto em avaliação não interfere com infra-estruturas sob a sua gestão.
- A AFN refere que a ocupação florestal da área de estudo é caracterizada essencialmente pela presença de pinhal e eucaliptal, encontrando-se também alguns exemplares dispersos de sobreiros. Neste sentido, realça a necessidade de se dar cumprimento a um conjunto de requisitos legais em matéria de protecção florestal.

Refere ainda que devem ser igualmente cumpridas as disposições estabelecidas nos Planos Municipais de Defesa da Floresta Contra Incêndios (PMDFCI) dos concelhos abrangidos. Para recuperação paisagística e mitigação dos impactes gerados pela obra, esta entidade propõe ainda a rearborização com espécies adequadas à região e à recuperação deste tipo de empreendimento, respeitando o disposto nos Planos Regionais de Ordenamento Florestal (PROF) abrangidos.

- A ANA, por competência delegada pelo INAC, relembrou as condicionantes aeronáuticas referentes ao Aérodromo de Espinho, as quais já haviam sido identificadas no EIA.
- A ANACOM refere no seu parecer que o projecto intersecta uma zona condicionada pela existência de uma servidão associada a uma ligação hertziana. Na zona de intersecção está disponível uma altura de 120 m acima da cota do terreno para realização do projecto. Dado que o tipo de intervenção previsto naquela zona não atinge tal dimensão, a ANACOM não coloca objecção à implementação do projecto.
- A Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro esclarece que a área de intervenção do projecto se encontra fora dos limites do Plano Intermunicipal de Ordenamento do Território da Região de Aveiro, não tendo como tal qualquer objecção ao mesmo.
- A DGADR informa que na área de intervenção do projecto não se desenvolvem estudos, projectos ou acções da sua área de competência directa.
- A DGEG considera não ser expectável que do projecto decorram impactes negativos significativos ao nível dos Recursos Geológicos, pelo que esta entidade emite parecer favorável.
- A DRAP-C considera estarem garantidas as condições para execução do projecto, à excepção do que se refere às explorações pecuárias, nomeadamente, vacarias. Esta entidade refere que não foram identificadas todas as unidades desta natureza existentes na área de estudo, pelo que as mesmas devem ser objecto de maior aprofundamento no que se refere à sua localização, caracterização, análise de impactes e apresentação de medidas mitigadoras.
- A DRAP-N refere estarem omissos no EIA um conjunto de impactes que, embora de dimensão local, podem ser significativos em termos de actividade agrícola e muito significativos em termos socioeconómicos para as populações rurais.

Importa referir que no âmbito da presente avaliação foi devidamente quantificada a área afectada a solos da Reserva Agrícola Nacional (RAN), bem como representadas as áreas agrícolas de maior relevância, pelo que se considera que o nível de informação apresentada no EIA se afigura adequado à fase em que o projecto se encontra, não obstante o facto de estas situações virem a ser devidamente pormenorizadas em sede de RECAPE, devendo o Projecto de Execução ajustar-se e responder de forma adequada às afectações que vierem a ser induzidas.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- A DRC-C informa que na área de estudo não existe Património Cultural Classificado ou em Vias de Classificação sob sua jurisdição.
- A DRE-C refere que no respeito quer ao sector da indústria quer dos recursos geológicos devem ser devidamente salvaguardados os direitos e interesses das empresas com unidades instaladas e licenciadas nas áreas de influência do Projecto, de modo a não resultarem quaisquer prejuízos, nomeadamente pela criação de impedimentos a possíveis alterações /ampliações futuras das referidas unidades.
- A DRE-N salienta a existência da pedra n.º 4240 – “Quinta do Moinho n.º 2”, situada em Canidelo, Vila Nova de Gaia.

- O EMFA salienta que a área de estudo está abrangida pela Zona de Protecção do Oleoduto Leixões – Ovar e pela Servidão Militar do Aeródromo de Manobra n.º 1 de Ovar. O traçado em estudo intercepta o oleoduto em vários troços e pontos quilométricos, assinalados em anexo, pelo que, quaisquer trabalhos que no futuro possam vir a afectar esta infra-estrutura terão que ser submetidos a parecer da Força Aérea.

Relativamente às áreas de desobstrução e protecção do Aeródromo de Manobra n.º 1, o Projecto situa-se nas Zonas D, E, F e G, cuja cota é variável entre os 62 e os 167 m e na primeira e segunda Zonas de Protecção. Apesar da cota de construção não estar definida, pode concluir-se, atendendo às cotas de terreno e de desobstrução que as infra-estruturas não constituem obstáculo em termos de servidão aeronáutica.

Neste sentido, o EFMA solicita o cumprimento rigoroso pela entidade executante do controlo de poeiras e outros resíduos, bem como a comunicação prévia ao Comando do Aeródromo de Manobra n.º 1, de todas as actividades que ali se venham a desenvolver que impliquem, nomeadamente a colocação e manobra de equipamentos de grandes dimensões, explosões, criação de aterros e aglomerações de produtos de qualquer natureza, reservando-se a Força Aérea o direito de fazer cessar a actividade de inclusão de duas novas vias ferroviárias, entre Ovar e Silvade se não se verificarem as condições enunciadas ou se constatar, por qualquer outra razão, que a sua execução afecta a actividade do Aeródromo de Manobra n.º 1.

- A EP dá nota da inexistência de infra-estruturas rodoviárias sob a sua gestão, existentes ou projectadas, intersectadas pelo Projecto. Realça contudo a intersecção da A1 Auto-estrada do Norte, da responsabilidade da Concessionária BRISA, sugerindo assim a consulta a esta entidade e ao INIR.
- A Lusitâniagás declara que detém no local uma rede de distribuição a Gás Natural, em relação à qual devem ser garantidas as distâncias mínimas legais. Posteriores licenciamentos no âmbito do Projecto em curso, designadamente o eventual desvio da infra-estrutura de gás natural ou a sua ampliação, devem ser sujeitas à análise prévia da Lusitâniagás.

- O INIR realça que as intervenções devem respeitar e ser devidamente compatibilizadas com os limites da servidão da A1/IC1, estabelecida no Decreto-Lei n.º 13/94, de 15 de Janeiro, no Decreto-Lei n.º 13/71, de 23 de Janeiro e no artigo 4º do Decreto-Lei n.º 392-A/2007, de 27 de Dezembro. O EIA identifica a necessidade de substituição de várias obras de arte, entre as quais a passagem superior correspondente à A1/IC1. O INIR sublinha que as intervenções nesta passagem devem, tanto quanto possível, não interferir com a circulação nesta infra-estrutura rodoviária. Na eventualidade de tal acontecer, o INIR considera ser necessário realizar uma análise de risco que enfoque a compatibilização do desenvolvimento dos trabalhos implicados na obra da referida linha com a circulação na A1/IC1. Esta análise será fundamental para delinear estratégias e formas de actuação que permitam obviar impactes significativos na circulação da infra-estrutura rodoviária por eventuais imprevistos no decorrer da obra.

Esta entidade refere também que as águas de escorrência da plataforma da A1/IC1, que transpõe a Linha do Norte, devem ser devidamente encaminhadas, garantindo o correcto funcionamento da correspondente rede de drenagem

- A Marinha informa não existirem infra-estruturas nem servidões militares da sua



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>responsabilidade na área de intervenção.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ A <u>REN</u> comunica que o projecto não interfere com linhas ou qualquer outra infra-estrutura da Rede Nacional de Transporte de Electricidade (RNT), alertando contudo para a necessidade de consultar a empresa EDP – Distribuição, enquanto concessionária da Rede de Distribuição (subestações e linhas eléctricas de Média e Alta Tensão, com tensão nominal não superior a 110 kV).▪ A <u>REN Gasodutos</u> informa que não possui qualquer infra-estruturas construídas ou em projecto na área de estudo.▪ A <u>RAVE</u> esclarece que não há qualquer interferência com os corredores da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade do Eixo Lisboa – Porto.▪ A <u>SIMRIA</u> identifica vários pontos do traçado do projecto onde poderá ocorrer interferência com infra-estruturas da sua competência, nomeadamente, e conforme consta também em base cartográfica: Entre o km 301 e km 302; Entre o km 304 e o km 305; Entre o km 307 e o km 309; Entre o km 311 e o km 313. <p>Face à importância do Sistema Multimunicipal de Saneamento da Ria de Aveiro na melhoria e manutenção da qualidade da água em toda a área de abrangência do projecto, a SIMRIA sublinha a necessidade de garantir que as eventuais interferências não comprometam a integridade e o funcionamento ininterrupto do mesmo sistema.</p> <p>Neste sentido, a SIMRIA entende que deverá ser consultada durante a fase de elaboração do projecto de execução e durante a fase de concretização do mesmo, nas áreas de interferência da obra com as infra-estruturas geridas por esta entidade.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ O TP identifica um conjunto de eventuais interferências do projecto com empreendimentos turísticos classificados e previstos para a área de implantação. <p>Considera, contudo, que a execução do projecto constituirá um impulso para o desenvolvimento económico regional, podendo constituir um factor de atracção de novos investimentos. O Projecto assume dessa forma uma importância evidente para o sector do turismo, podendo mesmo vir a ter um peso ao nível da qualificação da oferta do sector na região.</p> <p><i>A presente DIA tomou em consideração todas as recomendações expressas nos pareceres externos recebidos.</i></p>
<p>Resumo do resultado da consulta pública:</p>	<p>No âmbito da consulta pública foram recebidos 42 pareceres subscritos por Autarquias (7) e por particulares (35).</p> <p>Em resultado da análise das participações recebidas, expressa no ponto 7 do Parecer da CA (páginas 72 a 77), constata-se que as principais preocupações demonstradas e as recomendações propostas se prendem, fundamentalmente, com os restabelecimentos rodoviários e pedonais do projecto, bem como com as demolições e expropriações necessárias à sua execução.</p> <p>De um modo geral, conclui-se que as preocupações manifestadas se encontram devidamente acauteladas na avaliação realizada pela CA, encontrando-se estabelecidas no seu Parecer e na presente DIA um conjunto vasto de estudos, condicionantes e medidas que permitirão, em fase de Projecto de Execução, dar resposta aos principais impactes ambientais negativos identificados.</p>



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

<p>Razões de facto e de direito que justificam a decisão:</p>	<p>A presente DIA é fundamentada no teor do Parecer Final da Comissão de Avaliação e na respectiva proposta da Autoridade de AIA, destacando-se de seguida os principais aspectos que a justificam.</p> <p>O Projecto em avaliação insere-se no projecto global de Modernização da Linha do Norte que a REFER E.P.E tem vindo a desenvolver desde meados da década de noventa, visando dotar esta infra-estrutura fundamental da Rede Ferroviária Nacional (RFN) dos padrões de fiabilidade e segurança exigíveis.</p> <p>O Projecto tem como objectivo específico melhorar as condições de exploração no troço entre Ovar e Vila Nova de Gaia, aumentando as velocidades reais praticadas, proporcionando melhores condições de gestão das diferentes famílias de comboios e aumentando a fiabilidade das ligações e a oferta dos operadores.</p> <p>O Projecto desenvolve-se em cerca de 32 km sobre a Linha do Norte, iniciando-se ao km 296+600 na zona do Apeadeiro de Válega (concelho de Ovar) e terminando ao km 331+769 à entrada da Estação de Vila Nova de Gaia. Deste troço foi excluído o trecho entre o km 315+308 e o km 318+700, o qual corresponde ao Projecto de Rebaixamento da via-férrea no atravessamento da cidade de Espinho, já construído e em exploração.</p> <p>O primeiro troço do Projecto, entre o km 296+600 até Estação de Ovar (km 300+600), desenvolve-se em via dupla na proximidade à via existente, estando previstos trabalhos de Renovação Integral da Via (RIV). O troço seguinte corresponde à construção de duas novas vias entre Ovar e Silvalde (quadruplicação da via em cerca de 15 km) até à zona Sul já intervencionada do referido projecto de rebaixamento. O último troço, com início a Norte do projecto de rebaixamento, desenvolve-se de novo em via dupla sobre o traçado existente, estando previstos trabalhos de RIV.</p> <p>A interferência ao nível da rede rodoviária pressupõe os necessários restabelecimentos das vias municipais ou outros caminhos interrompidos, considerados como Projectos Complementares. Alguns destes restabelecimentos constituem projectos autónomos e outros são da responsabilidade dos respectivos municípios. A execução destes projectos precederá à concretização do presente Projecto, encontrando-se actualmente alguns em fase de construção.</p> <p>O Projecto contempla ainda a supressão de passagens de nível (PN), através da construção de passagens desniveladas, bem como obras de beneficiação/remodelação nas estações e apeadeiros, os quais constituem projectos autónomos da responsabilidade da REFER.</p> <p>A intervenção inclui também a implantação de um terminal de mercadorias a Norte da Estação de Ovar (entre o km 305+000 e o km 306+800), a vedação de toda a linha ferroviária, a reformulação do sistema de drenagem e a estabilização localizada de taludes.</p> <p>A execução da obra terá uma duração previsível de 24 meses, faseada em duas etapas, correspondendo a primeira à construção das duas novas linhas entre Ovar e Silvalde e a segunda aos trabalhos de RIV nos trechos entre Válega e Ovar e entre Espinho e Vila Nova de Gaia.</p> <p>Tendo em conta a tipologia do Projecto em avaliação e a natureza dos aspectos ambientais associados, foram considerados determinantes para a análise os seguintes factores ambientais: Geologia e Geomorfologia, Solo e Uso do Solo, Recursos Hídricos, Fauna, Flora e Habitats Naturais, Qualidade do Ar, Ambiente Sonoro, Vibrações, Socioeconomia, Ordenamento do Território e Condicionantes, Património Arqueológico, Arquitectónico e Cultural.</p> <p>No que se refere à Geologia e Geomorfologia destaca-se como impacte mais significativo o excesso de terras resultante da moldagem do substrato geológico, correspondendo a um volume de escavação não reutilizável de cerca de 218 000 m³. Tal implicará igualmente o recurso a materiais de empréstimo, num volume de cerca de 43 000 m³.</p> <p>Contudo, face à natureza das intervenções previstas (alargamento e beneficiação de uma linha pré-existente), os impactes identificados a nível geológico e geomorfológico, embora negativos, serão de magnitude e significância reduzida.</p> <p>Em termos de Uso do Solo, os principais impactes encontram-se associados às</p>
--	--



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

alterações de usos que serão provocadas pela beneficiação da linha de caminho-de-ferro entre Ovar e Gaia, tanto na fase de construção como na de exploração.

Os impactes negativos mais significativos resultam do aumento da plataforma da via entre a Estação de Ovar e Silvalde, o qual implica um alargamento substancial do canal ferroviário, ao contrário do que se passa nos restantes troços, em que é mantida a linha dupla e o canal ferroviário permanece praticamente inalterado, locais onde os impactes neste âmbito são praticamente nulos.

A área do Projecto encontra-se sujeita a uma forte pressão urbanística resultando numa elevada dispersão de áreas edificadas. O facto do Projecto se circunscrever, em algumas situações, a um espaço confinado à actual linha e respectivo Domínio Público Ferroviário (DPF) reduz a magnitude dos impactes a este nível.

Salientar igualmente os impactes negativos associados às intervenções nas estações e apeadeiros, onde serão aumentadas as plataformas e criadas passagens desniveladas. Os impactes negativos destas intervenções são contudo compensados pela requalificação do espaço público que lhes está subjacente e que incluirá a criação de novos interfaces rodo-ferroviários arborizados, com impactes positivos sobre a paisagem e os usos do solo.

Ao nível dos Recursos Hídricos Superficiais, conclui-se que os principais impactes estão associados aos trabalhos de quadruplicação da via, à implementação de uma via de ultrapassagem e à requalificação do ramal da Madalena, bem como à construção de restabelecimentos. Daqui resultam alterações das características geomorfológicas locais, onde a via poderá funcionar como uma barreira ao escoamento natural das águas superficiais. Esta situação traduz-se por uma alteração sensível das condições hidrológicas locais.

Contudo, são expectáveis impactes positivos resultantes da reformulação do sistema de drenagem e da subida generalizada da rasante, nomeadamente da subida desta nas áreas mais planas que apresentam actualmente maiores problemas de drenagem.

No que se refere à Fauna, Flora e Habitats, conclui-se que os impactes decorrentes da fase de construção, embora negativos, são pouco significativos e de baixa magnitude, sendo ainda mitigáveis. As acções de desmatação e mobilização do terreno na zona a intervir levarão à destruição do coberto vegetal e respectiva perda de habitat, sendo que se perspectiva durante esta fase um incremento da perturbação (ao nível da fauna), devido a ruído e movimentação de pessoas e máquinas, bem como ao aumento da mortalidade individual por atropelamento.

Destacam-se os impactes negativos induzidos pela exploração do Projecto, destacando-se o aumento da mortalidade, quer por atropelamento, quer por colisão e/ou electrocussão, impacte cuja magnitude e significância são difíceis de estimar e que deve ser objecto de um programa de monitorização conforme o disposto na presente DIA.

Contudo, importa ter em conta que toda a área de estudo está já actualmente sujeita a uma forte presença humana, da qual resulta uma elevada fragmentação dos habitats e um nível de perturbação humana elevado. A área de implantação do Projecto, embora confine com os limites do Sítio de Importância Comunitária (SIC) Barrinha de Esmoriz, não interfere com o mesmo.

Ao nível da Qualidade do Ar, dado que o Projecto prevê alguma transferência modal entre o transporte rodoviário e o transporte ferroviário de tracção eléctrica, principalmente para trajectos de médio/longo curso, é esperada alguma melhoria da qualidade do ar, o que se afigura como um impacte positivo.

No que respeita ao Ambiente Sonoro, em grande parte da extensão do troço em análise, os valores estimados para o indicador nocturno (L_n) ultrapassam o máximo permitido pela legislação actual ($L_n \leq 55$ dB(A)). Quanto ao indicador diurno-entardecer-nocturno (L_{den}), num número significativo de situações também é ultrapassado o valor limite de exposição definido na legislação ($L_{den} \leq 65$ dB(A)).

Com a intervenção prevista, perspectivam-se impactes positivos na maioria dos receptores sensíveis identificados. Contudo, tendo em conta as condicionantes de traçado e o seu desenvolvimento mais detalhado em Projecto de Execução, será necessário realizar uma caracterização da situação actual mais detalhada a fim de permitir a avaliação rigorosa de impactes. Como tal, em sede de Projecto de Execução



MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

deverá ainda ser efectuado um estudo que avalie detalhadamente os impactes e identifique as respectivas medidas de minimização a implementar nos receptores afectados (existentes e previstos), conforme o disposto no Elemento C11 da presente DIA.

Relativamente às Vibrações, na fase de exploração, estas resultam essencialmente da circulação dos comboios, afigurando-se necessária a adopção de medidas de redução nas situações em que se prevejam valores superiores a 0,11 mm/s para a velocidade eficaz, o que pode acontecer em edifícios com sensibilidade de vibrações que se encontrem a menos de 7 m do traçado. Neste contexto, as medidas de minimização devem ser aferidas e pormenorizadas em sede de Projecto de Execução, recomendando-se a interposição de material resiliente (Elemento C13).

No que se refere ao Património, verifica-se a existência de algumas ocorrências de interesse patrimonial passíveis de afectação directa pelo Projecto, merecendo particular referência os edifícios das Estações e Apeadeiros existentes e que serão afectados/intervencionados durante a fase de obra.

Os impactes directos previstos são irreversíveis, pois traduzem-se na afectação total (destruição) ou parcial das ocorrências em causa. No caso dos impactes indirectos a afectação é menor, sendo sobretudo decorrente das movimentações de maquinaria, vibrações e ruídos causados pelos trabalhos em fase de obra, pelo que se considera temporária para a maioria dos casos, embora sejam também considerados alguns impactes permanentes. Estes impactes são contudo passíveis de minimização mediante a concretização das medidas de minimização constantes da presente DIA.

Em termos de Ordenamento do Território e Condicionantes, verifica-se a inexistência de qualquer impedimento à pretensão a nível dos PDM dos concelhos abrangidos. Por outro lado, o Projecto apresenta um contributo positivo para a dinâmica da intermodalidade nas redes de transporte, assim como para a promoção das classes de espaços industriais, nomeadamente as localizadas a Sul do futuro Terminal de Mercadorias de Ovar.

No que concerne à Socioeconomia, conclui-se que o principal impacte negativo e irreversível decorrente da implantação do Projecto refere-se à expropriação de edificações habitadas. A compensação passa pelo desenvolvimento do processo de expropriação célere e justo, obedecendo ao disposto na Lei n.º 168/99, de 18 de Setembro, na sua actual redacção. Contudo, em sede de Projecto de Execução, devem ainda ser desenvolvidos estudos complementares para verificar a possibilidade de evitar algumas demolições de edificações habitadas, conforme o disposto no Elemento C17.

Conclui-se que da exploração do Projecto decorrem impactes positivos e significativos para a socioeconomia regional/local, dada a melhoria de acessibilidades e o fomento acrescido da intermodalidade, com eventual reflexo na atracção de novos investimentos, passíveis de gerar emprego. A maior proximidade do novo Terminal de Mercadorias de Ovar às zonas industriais configura um factor facilitador no transporte de mercadorias, o que constitui um impacte positivo e significativo.

Considerando que a opção ferroviária tem um papel social e económico importante, na exacta medida em que incide directamente sobre a qualidade de vida das populações, disponibilizando alternativas de deslocação fiável em zonas urbanas de grande densidade habitacional e, atendendo também ao carácter nacional do Projecto, com evidente melhoria das condições de segurança e mobilidade para pessoas e bens (empresas) incluindo o município de Ovar, considera-se que o contributo do Projecto para a sustentabilidade do desenvolvimento socioeconómico regional é claramente positivo.

Face ao exposto, tendo em conta os aspectos analisados no âmbito da avaliação efectuada, ponderados os impactes negativos e a sua possibilidade de minimização, bem como perspectivados os impactes positivos, conclui-se que o projecto da "Modernização do Troço Ovar – Vila Nova de Gaia da Linha do Norte", poderá ser aprovado desde que cumpridas todas as condições constantes da presente DIA.