EGSP
ENERGIA E SISTEMAS
DE POTÊNCIAS, LDA

Rede Eléctrica Nacional, S.A.

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DA LINHA SANTARÉM-ZÊZERE, A 220 kV

RESUMO NÃO TÉCNICO

ADITAMENTO SOLICITADO PELO OFÍCIO SAI/DIA/02, DE 02/01/22, DO INSTITUTO DO AMBIENTE

PROCESSO DE A.I.A. Nº. 828

PROCESL
ENGENHARIA HIDRÁULICA E AMBIENTAL, LDA.

1 – INTRODUÇÃO

Neste documento apresenta-se o Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) relativo ao projecto de execução da Linha Santarém – Zêzere (LSRZR), a 220 kV, nos termos do previsto no Decreto–Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, que estabelece o regime jurídico da Avaliação de Impacte Ambiental (AIA).

O EIA foi elaborado pela PROCESL – Engenharia Hidráulica e Ambiental, Ldª., de acordo com a solicitação do consórcio Estereofoto/EGSP, responsável pela realização do Projecto.

Os trabalhos relativos ao EIA foram iniciados em Janeiro de 2001 e prolongaram-se até Outubro do mesmo ano.

No decorrer da realização do EIA foram contactadas diversas entidades, tendo sido elaborado um volume que reproduz as trocas de correspondência verificadas e que constitui um Anexo ao EIA.

Para além do Resumo Não Técnico, o EIA é constituído por um Relatório Síntese e por Anexos Técnicos, para além do Anexo de Correspondência, referido no parágrafo anterior.

O Proponente, ou Dono de Obra, é a :

REN – Rede Eléctrica Nacional, S.A.
Av. Estados Unidos da América, nº 55 – 12º andar
1749–061 LISBOA
Telef.: 210 013 100 Fax: 210 013 310,

empresa concessionária da RNT – Rede Nacional de Transporte.

2 – OBJECTIVO DO PROJECTO

A Linha dupla Santarém – Zêzere (LSRZR), a 220 kV, já em fase de projecto de execução, utiliza um troço da actual Linha a 150 kV Zêzere – Sacavém 1 (LZRSV 1) cujo traçado inicial, entre Carregado e Santarém, foi reutilizado pela linha Carregado-Santarém a 220 kV actualmente em construção. Simultaneamente, decorrem também os necessários trabalhos de adaptação para 220 kV na Subestação do Zêzere.

A construção para 220 kV da Linha Santarém – Zêzere, objecto do presente EIA, insere-se na viabilização de um novo eixo a 220 kV ligando as Subestações de Pereiros, do Zêzere, de Santarém e do Carregado, o qual representa para a Rede Nacional de Transporte (RNT) uma alternativa ao úni-

co eixo de grande capacidade de transporte Norte-Sul a 400 kV, de que resultará um acréscimo importante na segurança de funcionamento.

A nível local, a utilização de parte do traçado da actual linha ZRSV 1 e da Subestação do Zêzere assumem também grande importância, uma vez que proporciona o escoamento a 220 kV em direcção a Sul da produção do Zêzere e contribui também para o fortalecimento da Rede de Distribuição a 60 kV, que passa a dispor de mais dois pontos de apoio com transformação directa 220/60 kV respectivamente no Zêzere e em Santarém.

3 – LOCALIZAÇÃO

3.1 – ENQUADRAMENTO

O Projecto em estudo desenvolve-se no Ribatejo, mais concretamente nos concelhos de Entroncamento, Santarém, Tomar, Torres Novas e Vila Nova da Barquinha, abrangendo as freguesias de: Entroncamento, no concelho do Entroncamento; Alcanhões, Azóia de Baixo, Casével, Póvoa de Santarém, S. Nicolau, S. Salvador, S. Vicente do Paúl, Várzea e Vale Figueira, no concelho de Santarém; Asseiceira, Paialvo e S. Pedro de Tomar, no concelho de Tomar; Alcorochel, Brogueira, Olaia, Riachos, Santa Maria e Santiago, no concelho de Torres Novas; Atalaia, no concelho de Vila Nova da Barquinha.

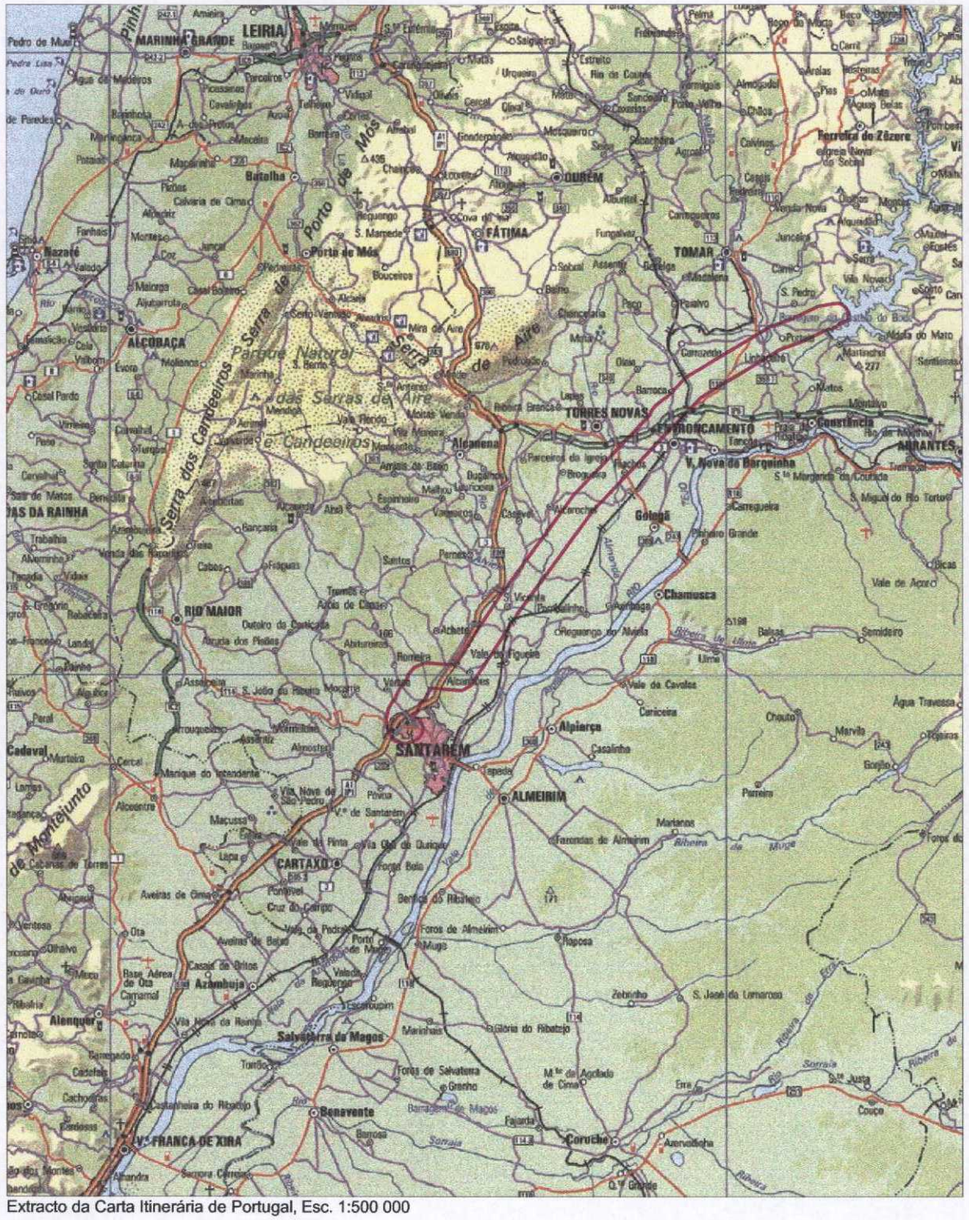
A localização do Projecto é apresentada na Figura 1.

A Linha, à saída da subestação de Santarém, descreve uma curva a Oeste com cerca de 1,5 km até junto dos Casais do Rosário onde adquire a orientação SW-NE que a caracteriza. A partir deste ponto, na freguesia da Várzea, a Linha sofre uma nova inflexão, desta vez para E, atravessando as freguesias de Azóia de Baixo e Póvoa de Santarém. A Linha também sobrepassa a ribeira de Cabanas, a qual constitui a fronteira entre as duas freguesias referidas.

A partir deste ponto, e ainda dentro do concelho de Santarém, a Linha atravessa as freguesias de Alcanhões, a freguesia de Vale de Figueira e a freguesia de São Vicente de Paúl. Também nesta freguesia, a Linha atravessa o Rio Alviela.

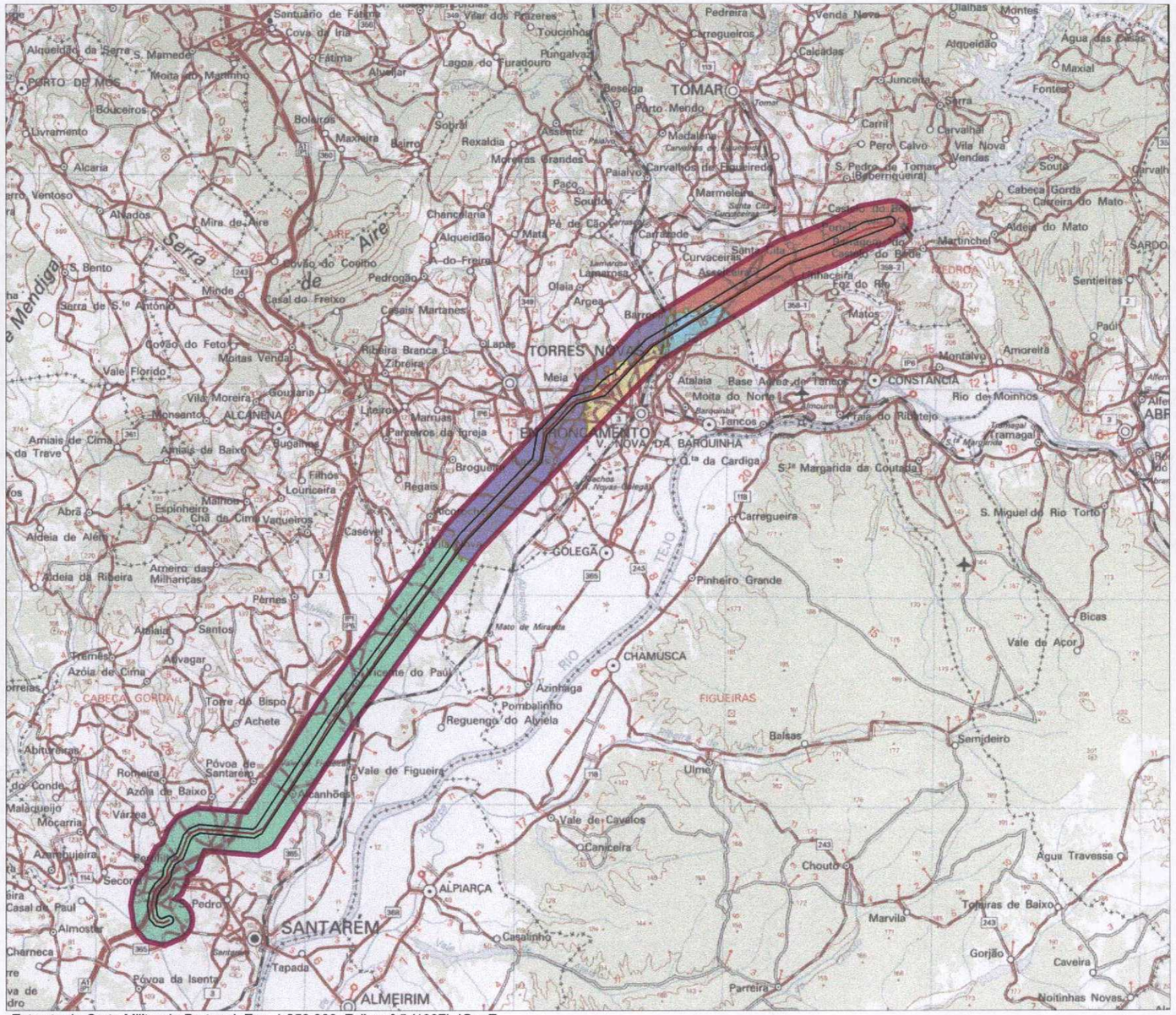
Ainda no concelho de Santarém, mais concretamente na freguesia de Casével, foi identificada uma área significativa de montado de sobro e azinho, a qual é sobrepassada pelo corredor.

Ao entrar no concelho de Torres Novas, o corredor base percorreu cerca de metade do seu percurso, aproximadamente 25 km, atravessando agora as freguesias de Alcorochel, Brogueira, Riachos, Santiago e Olaia. Seguidamente passa na freguesia de Paialvo, no concelho de Tomar e regressa ao concelho de Torres Novas, à freguesia de Santa Maria.



Extracto da Carta Itinerária de Portugal, Esc. 1:500 000

0 10Km



Extracto da Carta Militar de Portugal, Esc. 1:250 000, Folha nº 5 (1997), IGeoE

0 10 km

- Corredor Seleccionado
- Área de Estudo
- Linha Santarém - Zêzere
- Concelho de Entroncamento
- Concelho de Santarém
- Concelho de Tomar
- Concelho de Torres Novas
- Concelho de Vila Nova da Barquinha

Figura 1 - Localização do Projecto

56853/04602/04602fig1

Neste concelho, o corredor base sobrepassa alguns aglomerados urbanos de dimensões significativas, com especial destaque para as freguesias de Alcorochel, onde atravessa o lugar de Charneca, e a freguesia de Riachos onde sobrepassa o lugar de Casais Castelos. Nas restantes freguesias, a ocupação do solo no corredor divide-se predominantemente entre o eucaliptal, culturas anuais e matos. Por último, e também neste concelho, destaca-se o atravessamento do rio Almonda, entre as freguesias de Santa Maria e Riachos.

Depois de passar pelo concelho de Torres Novas, o corredor base entra no concelho do Entroncamento sobrepassando zonas urbanas e urbanizáveis. Este concelho apresenta uma elevada densidade populacional, pelo que, para minimizar os conflitos entre este tipo de infra-estruturas e as populações, foi criado pela autarquia um espaço canal paralelo ao IP6. Este espaço canal encontra-se reflectido no corredor e tem como objectivo a "canalização de todas as Linhas de Transporte de Energia, gasodutos, e outras estruturas similares que de futuro pretendam atravessar este concelho.

Em seguida o corredor entra no concelho de Vila Nova da Barquinha, através da freguesia da Atalaia. Nesta freguesia, o corredor caracteriza-se fundamentalmente pela presença de eucalipto.

Por fim, e entrando no concelho de Tomar, o corredor base atravessa as freguesias da Asseiceira e São Pedro de Tomar. Na freguesia da Asseiceira o corredor sobrepassa diferentes tipos de ocupação do solo, com especial destaque para uma área urbana de grandes dimensões, a cerca de 6 km da subestação do Zêzere e uma área também considerável de pomar, a cerca de 5 km da mesma. Na passagem desta freguesia para a freguesia São Pedro de Tomar, freguesia terminal do corredor, é atravessado o rio Nabão. O restante corredor é caracterizado fundamentalmente pela presença de matos, culturas anuais e de pousio e termina na subestação do Zêzere..

3.2 – TRAÇADO DA LINHA

O troço inicial da Linha Santarém-Zêzere até à entrada na freguesia de Alcanhões constitui uma alternativa ao traçado existente da actual Linha Zêzere-Sacavém 1 (que neste troço será desactivada) na zona de Santarém e foi adoptado para evitar as zonas urbanizadas entretanto surgidas sob o traçado desta linha. A partir daqui, e até Foros da Barreta (freguesia de Santa Maria, concelho de Torres Novas) o traçado da Linha Santarém – Zêzere coincide com o da Linha Zêzere – Sacavém 1, pelo que a mesma será reutilizada.

Entre Foros da Barreta e C. do Grilo (freguesia de Santiago) foi adoptado um traçado alternativo para evitar a zona de expansão urbana de Riachos que actualmente ocupa já a faixa da Linha Zêzere – Sacavém 1. A Linha Zêzere – Sacavém 1 será, por isso, desactivada neste troço. A partir daqui e até ao final a linha retoma o traçado da linha existente Zêzere – Sacavém 1, pelo que neste troço a linha existente será reutilizada.

4 – DESCRIÇÃO DO PROJECTO

4.1 – CARACTERÍSTICAS GERAIS DA LINHA

A Linha em análise (a implantar no local da linha pré-existente) será executada em cabos aéreos de alumínio-aço apoiados em postes de perfil tradicional (ver Figura 2). A prática de construção e de exploração seguidas pela REN, S.A. para este tipo de estruturas lineares, pauta-se pelas melhores práticas e pelo amplo respeito pela regulamentação de segurança na matéria, onde se destacam as distâncias de segurança e os meios de protecção passiva necessários.

4.2 – ALTERNATIVAS DE IMPLEMENTAÇÃO

A primeira alternativa é não executar qualquer melhoramento e desclassificar a actual Linha Zêzere-Sacavém 1 a 150 kV. O escoamento da produção dos aproveitamentos dos rios Zêzere e Tejo ficava comprometido ou até inviabilizado e agravar-se-iam substancialmente as condições de funcionamento da RNT.

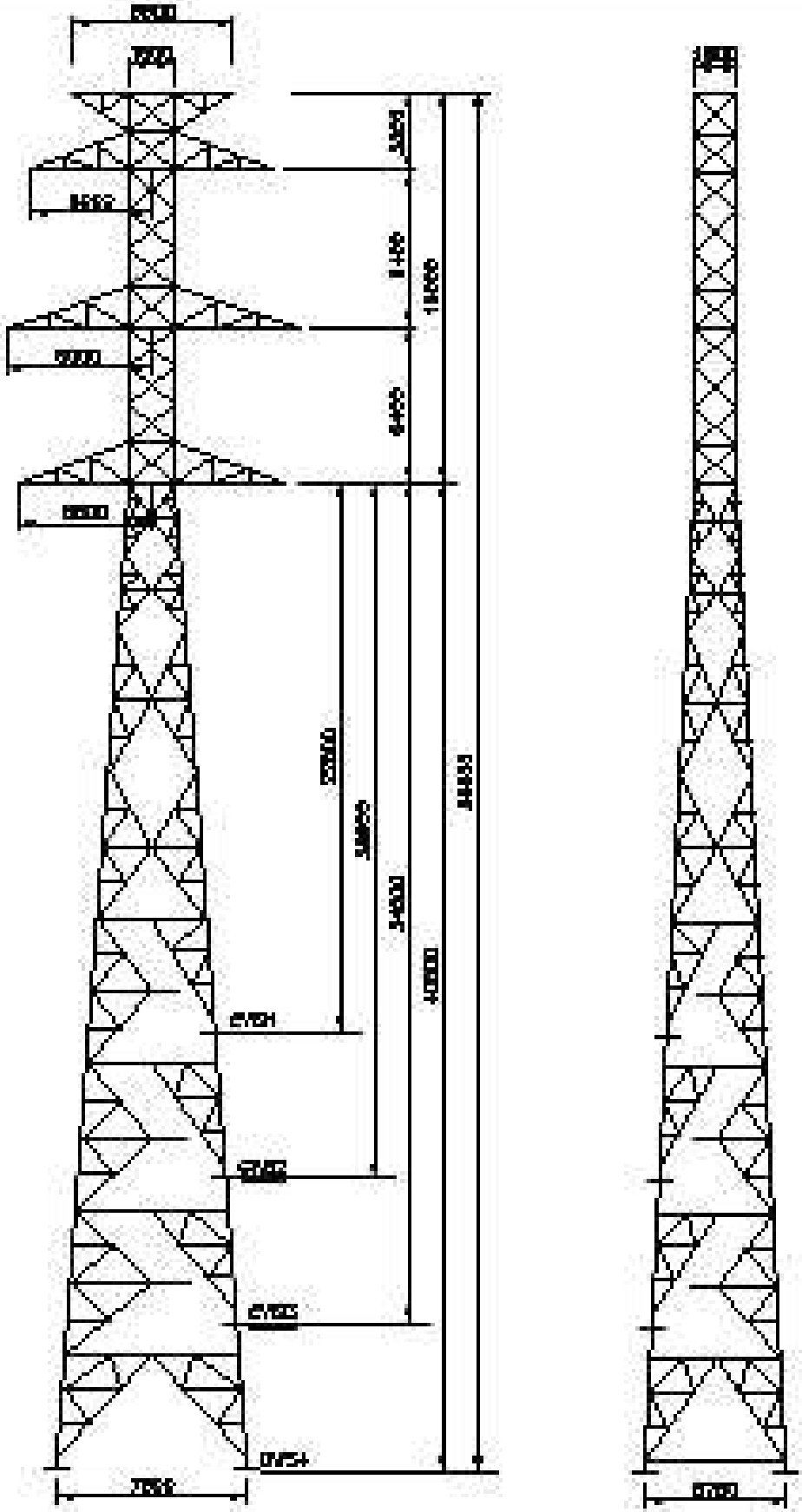
A segunda alternativa é executar um melhoramento na actual Linha Zêzere-Sacavém 1 a 150 kV. Esta solução, que teria implicações nas instalações terminais, que vão passar a funcionar a 220 kV, não apresenta vantagens no aumento da capacidade de transporte, sendo esta muito inferior à de uma linha correspondente ao melhoramento a 220 kV pelo que também não resolveria os problemas que se colocam à RNT. A terceira alternativa é executar uma linha a 400 kV. Esta solução apresenta capacidade de transporte superior à de uma linha de 220 kV mas não pode ser considerada dado que as instalações terminais funcionam a 220 kV e implicaria alterações significativas nas mesmas.

4.3 – PRINCIPAIS ACTIVIDADES DE CONSTRUÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO E DESACTIVAÇÃO

4.3.1 – Construção

A construção da linha envolve as seguintes actividades:

1. Instalação do(s) estaleiro(s) e parque de material, a localizar provavelmente junto das povoações existentes na proximidade da linha.
2. Remoção e transporte para locais apropriados indicados pela REN, S.A., dos cabos, postes e fundações da linha actualmente existente.



Nota: As medidas estão expressas em mm

Figura 2 – Ponte Tipo

3. Desmatação - tem lugar apenas nos locais necessários, na envolvente da implantação dos apoios, numa área variável entre 100 e 200 m^2. Ao longo da faixa de serviço, de 45 m de largura, é intenção da REN apenas proceder à desflorestação no caso de povoamentos de eucalipto; as restantes espécies florestais são objecto de decote para cumprimento das distâncias do Regulamento de Segurança de Linhas Aéreas de Alta Tensão (RSLEAT).
4. Reconhecimento, sinalização e abertura dos acessos. Sempre que possível são utilizados ou melhorados acessos existentes. A abertura de novos acessos é acordada com os respectivos proprietários, sendo tida em conta a ocupação dos terrenos e a época mais propícia (após as colheitas, por exemplo).
5. Marcação e abertura de caboucos.
6. Construção dos maciços de fundação e montagem das bases. Inclui a instalação da ligação à terra. Envolve operações de betonagem no local.
7. Colocação dos apoios: transporte, assemblagem e levantamento das estruturas metálicas, reaperto de parafusos e montagem de conjuntos sinaléticos. As peças são transportadas para o local e levantadas com o auxílio de gruas.
8. Colocação dos cabos: desenrolamento, regulação, fixação e amarração dos cabos condutores e de guarda. No cruzamento e sobrepassagem de obstáculos tais como vias de comunicação, linhas aéreas, linhas telefónicas, etc. são montadas estruturas porticadas, para sua protecção, durante os trabalhos de montagem.

4.3.2 – Operação e manutenção

Durante o período de manutenção da linha existirão actividades programadas de inspecção e vistoria que visam a boa exploração das mesmas e a identificação, atempada, de potenciais avarias. Estas actividades de **inspecção e vistoria** são feitas, normalmente por terra mas também por helicóptero, sendo, neste último caso, as linhas vídeografadas com câmaras de termovisão para detecção de defeitos.

Na fase de exploração devem considerar-se ainda as seguintes possíveis **operações de manutenção,** desencadeadas apenas quando detectada a sua necessidade:

- Corte ou decote de árvores de modo a manter as condições de segurança da linha, normalmente só aplicadas em áreas florestais com espécies de crescimento rápido, nomeadamente eucaliptos;
- Recuperação de galvanização;

- Lavagem de isoladores; só justificada em situações de elevada deposição de poluição industrial, de poeiras ou de influência salina. Nestes casos, procede-se à lavagem com jactos de água desmineralizada através de meios aéreos;
- Reparação/substituição de elementos da linha.

4.3.3 – Desactivação

Este tipo de infra-estruturas tem uma vida útil longa (20 a 40 anos) não sendo possível prever, com rigor, uma data para a sua eventual desactivação. Não é previsível o abandono do corredor da linha, sendo intenção da REN, S.A. proceder às alterações que as necessidades de transporte de energia ou a evolução tecnológica aconselhem.

4.4 – PROGRAMA DE REALIZAÇÃO DO PROJECTO

A data prevista para a conclusão da Linha Santarém – Zêzere, a 220 kV, é Março de 2003. O investimento global previsto para a sua implementação é de cerca de € 4 490 000 (quatro milhões, quatrocentos e noventa mil euros) a que correspondem PTE 900 000 000 (novecentos milhões de escudos).

5 – ANTECEDENTES

Para um adequado desenvolvimento do EIA, foram identificadas e analisadas as grandes condicionantes associadas ao Projecto. Esta análise foi suportada por um estudo dos principais problemas identificados com o traçado da actual linha, a ser objecto de melhoramentos.

Da análise efectuada resultaram as alterações possíveis propostas para o traçado, objecto de EIA.

6 – AMBIENTE AFECTADO, ANÁLISE DE IMPACTES E MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO

Tendo em atenção as características específicas do projecto, procedeu-se a uma caracterização dos principais elementos do ambiente das áreas de implantação e influência do mesmo, que poderiam eventualmente ser afectados com algum significado, como resultado da sua implementação. A área de estudo é constituída por uma faixa de cerca de 400 m de largura, centrada no traçado da Linha.

A realização dessa caracterização envolveu a recolha e análise de um conjunto diversificado de dados de base e informações existentes em vários organismos e entidades responsáveis pela sua disponibilização. A necessidade de complementar a informação recolhida, bem como a circunstância de se conhecer, com maior pormenor, os dados de natureza local, conduziu à realização de estudos e

trabalhos de campo que contribuíram, nomeadamente, para a caracterização da flora e fauna terrestres, confirmação da ocupação do solo e levantamento do património.

Como conclusões mais significativas dos trabalhos realizados sumarizam-se neste capítulo, para cada um dos descritores, os aspectos mais importantes da caracterização da situação de referência, da identificação e avaliação dos impactes do Projecto e as medidas minimizadoras consideradas. Salienta-se que a aplicação, logo ao nível do Projecto, de medidas de minimização, veio reduzir significativamente os impactes que poderiam ocorrer na sua ausência. A análise, em fase anterior de Estudo Prévio, das localizações mais adequadas à passagem da Linha foi certamente a medida mais importante.

6.1 – OCUPAÇÃO DOS SOLOS

A identificação da ocupação do solo na área de estudo foi realizada através da fotointerpretação de fotografia aérea e posterior validação, no terreno, dos elementos identificados.

Verificou-se que a ocupação do solo mais comum é composta por culturas anuais, que ocupam quase 30% da área de estudo. É de realçar que as áreas urbanas ocupam menos de 7% de toda a área de estudo o que permite, desde logo, antever a inexistência de situações de conflito complicadas, deste ponto de vista.

A implantação da Linha provocará perdas, pontuais, de áreas de solo com usos diferentes daqueles a que o Projecto as irá sujeitar. Esta utilização provocará **impactes** sobre a ocupação do solo. No entanto, tendo em atenção que a Linha objecto de estudo utiliza na sua maior parte o corredor da Linha Zêzere-Sacavém 1 com servidão constituída, as afectações esperadas serão pontuais e resultarão da alteração, eventual, do local de implantação dos apoios.

As **medidas de minimização** aplicáveis passam pelos cuidados a ter na fase de construção com vista a evitar afectações dos usos actuais.

6.2 – AMBIENTE SONORO

Em termos deste descritor, não se prevê a ocorrência de impactes importantes. Podem ocorrer algumas afectações na **fase de construção**, associadas às normais actividades de obra mas que não provocarão mais do que pequenos incómodos às populações mais próximas das áreas de intervenção. A utilização de protecção especifica pelos trabalhadores que se encontrarem expostos a níveis de intensidade sonora elevados, a proibição de utilização de sinais sonoros nas imediações das povoações, a proibição das actividades de construção, com especial atenção para as operações mais ruidosas, no período nocturno (18h – 7h) e a restrição das actividades de construção, com especial

atenção para as operações mais ruidosas, nos Domingos, contribuirão para a **minimização** dos impactes durante esta fase.

Na fase de **exploração** não são previsíveis impactes significativos. No entanto, nas áreas em que existem habitações mais próximas, poderá ocorrer ruído acústico pontual e pouco importante em consequência de elevados teores de humidade atmosférica.

Como medida cautelar é proposto que, caso existam queixas, se promovam campanhas de monitorização do ruído acústico.

6.3 – BIOECOLOGIA

Em termos de **vegetação,** a Linha em estudo atravessará áreas de explorações florestais de eucaliptal e pinhal, explorações agrícolas, pomares e áreas de matos, para além de zonas de vegetação ripícola (vegetação típica das proximidades de linhas de água).

Os **impactes** identificados associam-se à destruição de vegetação, apenas nos locais de implantação dos postes.

Recomenda-se como **medida de minimização** que sejam respeitadas determinadas regras aquando da desflorestação e desmatação das áreas a afectar.

No que respeita à **fauna**, identificaram-se na área de estudo 116 espécies de aves, destacando-se a cegonha branca, espécie afectada por conflitos com linhas de transporte.

Os **impactes** identificados associam-se ao risco de electrocussão e/ou de colisão das aves com os postes ou com a Linha; no entanto, dadas as condições ecológicas locais, não é de prever a ocorrência de impactes ambientais importantes, quer na **fase de construção**, quer na **fase de exploração** do Projecto.

6.4 – ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

As questões associadas ao ordenamento do território assumem sempre particular importância nas análises dos impactes ambientais de linhas de transporte de energia. Esta importância associa-se aos conflitos potenciais que as linhas podem provocar e que assumem especial relevância no que respeita ao atravessamento de áreas urbanas ou urbanizáveis.

No caso em presença, essa importância está reduzida uma vez que a análise se debruça sobre uma Linha que corresponde, em grande parte do traçado, a uma Linha já existente e que será, unicamente, objecto de melhoramentos.

Salienta-se que a Linha pré-existente apresenta já uma servidão associada e que garante a inexistência de afectações adicionais nas figuras de ordenamento. Nos troços em que a Linha foi desviada do traçado existente houve a preocupação de promover o seu afastamento das áreas urbanas.

6.5 – PAISAGEM

Toda a área de estudo constitui uma área de paisagem com uma boa qualidade visual.

No seu conjunto trata-se de um paisagem com grande expressão a nível das visibilidades, podendo mesmo ser considerada panorâmica, apresentando variados sistemas de vistas e alguns pontos de vista dominantes.

O Projecto irá provocar alterações na paisagem em virtude, quer das acções previstas durante a fase de construção, quer da presença da linha e dos postes durante a exploração.

Os impactes decorrentes da **fase de construção** apresentam um carácter temporário, não se considerando desta forma significativos.

Na **fase de exploração**, dar-se-á o processo de adaptação da paisagem à nova realidade, resultante da introdução dos novos elementos construídos. No entanto, dada a existência de grandes zonas florestais, os postes ficam escondidos e, por vezes, a própria Linha deixa de ser visível, pelo que os impactes detectados nesta fase poderão classificar-se como pouco significativos.

Importa repetir que o presente estudo de impacte se refere ao "up-grade" de uma linha de alta tensão com servidão constituída.

Desta forma, são expectáveis **impactes** pontuais durante a fase de construção, resultantes da desorganização espacial que sempre resulta destas intervenções, mas que serão temporários e não assumirão grande importância. Na fase de exploração continuará a existir uma infra-estrutura semelhante à anterior, ligeiramente mais elevada mas que, só por si, não resultará em alterações significativas da paisagem actual.

6.6 – SÓCIO-ECONOMIA

A linha em estudo atravessa os concelhos do Entroncamento, Santarém, Tomar, Torres Novas e Vila Nova da Barquinha, os quais apresentam uma densidade populacional que varia entre os 114 habitantes por km^2, no concelho de Santarém, e os 1 323 hab./km^2, no concelho do Entroncamento.

No seu conjunto a Linha atravessa 20 freguesias: Entroncamento, no concelho do Entroncamento; Alcanhões, Azóia de Baixo, Casével, Póvoa de Santarém, S. Nicolau, S. Salvador, S. Vicente do Paúl, Várzea e Vale Figueira, no concelho de Santarém; Asseiceira, Paialvo e S. Pedro de Tomar,

no concelho de Tomar; Alcorochel, Brogueira, Olaia, Riachos, Santa Maria e Santiago, no concelho de Torres Novas; Atalaia, no concelho de Vila Nova da Barquinha.

Nestas freguesias, a Linha sobrepassa apenas sete lugares: Alcanhões (freguesia de Alcanhões), Terra Fria (freguesia de Casével), Valverde, Loja Nova e Casal do Loco (freguesia de S. Vicente do Paúl), Charneca (freguesia de Alcorochel) e Quinta de Carvalhais (freguesia de Riachos). Contudo, verifica-se que só são sobrepassados edifícios em Alcanhões, Terra Fria e Charneca.

Os aglomerados situados na proximidade imediata da Linha (a menos de 50m) mas que não são sobrepassados são: Fonte Santa Pequena (freguesia de Casével, concelho de Santarém), Lugar de Cortelo (freguesia da Várzea, concelho de Santarém) e alguns isolados pertencentes à freguesia de Alcorochel, no concelho de Torres Novas.

Na **fase de construção**, as acções a desenvolver implicarão algumas perturbações na população existente na proximidade das zonas de passagem da Linha e dos locais de implantação dos postes, sobretudo pela perturbação do seu quotidiano, nomeadamente pelo aumento do ruído e do número de veículos em circulação nas estradas da região, por ocasião das escavações para a construção das fundações e da montagem dos condutores. Considera-se, no entanto, que estes impactes embora negativos são pouco significativos.

A melhoria da qualidade de serviço que esta Linha permitirá adquirir, em termos de abastecimento de energia, é considerada um impacte de grande importância nacional.

Deste modo, as **medidas de minimização** propostas passam pela indemnização dos proprietários e/ou arrendatários dos terrenos que forem ocupados e daqueles que sofram estragos devido à sua utilização como serventia.

No caso das actividades de construção da Linha afectarem a produção agrícola dos proprietários dos terrenos, propõe-se que sejam pagos os prejuízos respectivos.

O pagamento das indemnizações devidas deverá ser satisfeito atempadamente por forma a compensar os proprietários pelos prejuízos causados.

6.7 – PATRIMÓNIO CONSTRUÍDO, ARQUEOLÓGICO, ARQUITECTÓNICO E ETNOGRÁFICO

A análise deste descritor teve por base campanhas específicas de pesquisa em campo, apoiadas em análises de gabinete, de património com interesse.

Na área de estudo situam-se três imóveis classificados, a *Villa Cardilio* (um sítio arqueológico romano), a Igreja de Alcanhões e a Casa onde nasceu o General Humberto Delgado, na aldeia de Boquilobo. Contudo, a Linha não vai interferir com nenhum destes imóveis.

Foram ainda identificadas pelos respectivos especialistas, 71 ocorrências de interesse patrimonial na área de estudo.

Alguns dos achados com interesse arqueológico poderão vir a ser afectados pela construção dos novos postes da Linha; no entanto considera-se que o acompanhamento por um arqueólogo em fase de obra permitirá minimizar esses impactes.

6.8 – OUTROS DESCRITORES

Relativamente à **geologia, geomorfologia e sismologia, clima e qualidade do ar, recursos hídricos e qualidade da água**, apesar de se tratar de descritores com menor importância relativa, foram devidamente caracterizados com o desenvolvimento necessário para o suporte da análise dos impactes ambientais associados. A não identificação de quaisquer impactes significativos justifica a sua não pormenorização neste relatório.

7 – MONITORIZAÇÃO AMBIENTAL

No caso de haver queixas relativamente ao ruído acústico deverá ser considerada a realização de uma campanha de monitorização do ruído junto dos locais críticos.

Relativamente ao património, a abertura de caboucos e de acessos deverá ser acompanhada por arqueólogo reconhecido pelo IPA.

Algés, Abril de 2002