



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

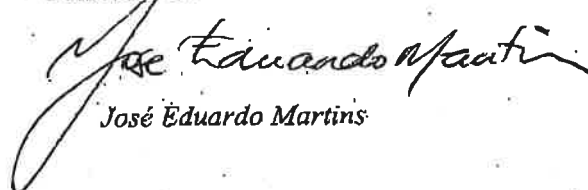
## DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

“LINHA DO SUL – VARIANTE ENTRE A ESTAÇÃO DO PINHEIRO E O KM 94”  
(Estudo Prévio do Projecto)

1. Tendo por base a proposta da Autoridade de AIA relativa ao procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) do projecto “LINHA DO SUL – VARIANTE ENTRE A ESTAÇÃO DO PINHEIRO E O KM 94”, em fase de Estudo Prévio, emito **parecer favorável** à Solução F e à Solução Estrutural B a adoptar na travessia do rio Sado, **condicionado** ao cumprimento das medidas de **minimização**, estudos a desenvolver e planos de **monitorização**, indicados no anexo à presente Declaração de Impacte Ambiental (DIA).
2. As questões colocadas no decurso da Consulta Pública foram contempladas no respectivo relatório e adequadamente incorporadas no parecer da Comissão de Avaliação (CA).
3. A apreciação da conformidade do Projecto de Execução do projecto “Linha do Sul – Variante entre a Estação do Pinheiro e o km 94” com a presente DIA será efectuada pela Autoridade de AIA (Instituto do Ambiente), nos termos do artigo 28º do Decreto Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio.
4. Os relatórios de monitorização devem ser apresentados à Autoridade de AIA, conforme previsto no Art.º 29 do Decreto-lei n.º 69/2000, de 3 de Maio.

Lisboa, 9 de Fevereiro de 2004.

O Secretário de Estado do Ambiente

  
José Eduardo Martins

Anexo: **Medidas de Minimização, Estudos a Desenvolver e Planos de Monitorização.**



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

## ANEXO

### I - MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO

#### Medidas a Integrar no Projecto de Execução

1. Atravessamento integral em viaduto dos depósitos aluvionares constituídos por alternâncias de solos arenosos e lodosos.
2. Instalação de passagens para a fauna ao longo do traçado, em função dos respectivos corredores ecológicos e da fauna potencialmente afectada pelo efeito barreira. O intervalo entre passagens deve ser equacionado em função do atrás exposto e do número das passagens hidráulicas para servirem como passagens de fauna. Devem ser apresentadas as dimensões das passagens e o tipo das mesmas.
3. Equacionar a hipótese da adaptação das passagens hidráulicas para passagens de fauna, sem comprometer a função hidráulica.
4. Devem ser estudados e apresentados todos os restabelecimentos dos acessos às propriedades que sejam interrompidos, bem como minimizar o efeito barreira induzido pela infra-estrutura devendo para tal ser tida em consideração a opinião dos afectados.
5. Estudo de novas transposições à via além das que já se encontram contempladas no projecto, em fase de Estudo Prévio, em passagem desnivelada ou, nos casos em que seja tecnicamente viável e não se revele demasiado penalizador para os utentes das redes locais e garanta as funcionalidades pretendidas, por caminhos paralelos, nos locais seguintes:
  - Cerca do km 65 para circulações locais de acesso a terrenos agrícolas;
  - Cerca do km 71 para a manutenção de aceiros de pinhal;
  - Cerca do km 74, para garantir as circulações locais e diminuir o corte das propriedades;
  - Ao km 83 para manutenção de caminhos rurais aí existentes.
6. Adequação das passagens desniveladas e dos caminhos paralelos a construir ao trânsito pedonal e de veículos pesados e máquinas agrícolas.
7. Compatibilização do Projecto de Execução com os traçados do Oleoduto Sines-Avciras e do Gasoduto.
8. Elaboração e execução de um Projecto de Integração Paisagística que tenha presentes os seguintes objectivos:

#### Protecção da Paisagem:

- Protecção da vegetação existente em áreas não directamente afectadas;
- Manutenção das situações de continuum natural, designadamente nas áreas de vale, tanto nas zonas de construção de viadutos como nas proximidades das passagens hidráulicas e inferiores assinaladas para uso potencial ou preferencial pela fauna, explicitando a forma como se procederá à manutenção do continuum natural e localização dessas zonas;
- Modelação e revestimento vegetal de taludes no sentido de favorecer a sua estabilização, contrariando a formação de torrentes de água e a erosão.

#### Recuperação Enquadramento Paisagístico:

- Estabilização biológica dos taludes com utilização de vegetação autóctone;



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

- Recuperação de áreas ocupadas por estaleiros, parque de máquinas e vias de acesso provisório, de áreas de empréstimo, das áreas de deposição.
  - Distribuição exclusiva de espécies herbáceas nos 3 metros de talude adjacentes à plataforma do caminho de ferro;
  - Plantação de árvores a pelo menos 6 metros da plataforma da linha de caminho-de-ferro;
  - Disposição de cortinas arbóreas e/ou arbustivas para limitar o encandeamento e proteger zonas habitacionais;
  - Modelação do terreno orientada no sentido de permitir uma integração dos taludes na morfologia dos terrenos envolventes;
  - Utilização de espécies vegetais da flora local, adaptadas às características edafo-climáticas do meio;
  - Execução da primeira sementeira dos taludes à medida que os movimentos de terras vão sendo terminados.
9. Prospeção arqueológica sistemática do corredor escolhido.
10. Prospeção arqueológica sistemática no sítio do Monte Novo com vista à sua realocização.
11. Prospeção arqueológica sistemática no sítio das Casas Novas com vista à sua delimitação.

#### Fase de Construção

12. Apresentação da programação dos trabalhos de construção.
13. A localização de estaleiros e outras infra-estruturas de apoio à obra deve evitar as áreas enumeradas na alínea a) e não afectar as áreas enumeradas na alínea b), devendo ser apresentada cartografia com as áreas de exclusão, a seguir enunciadas:
- a) Áreas de depósitos aluvionares e terraços fluviais;
- Terrenos agricultados;
- Próximo (num raio inferior a 300 m) de áreas com ocupações sensíveis ao ruído;
- Proximidade de vias de circulação;
- Áreas de elevada sensibilidade visual.
- b) Áreas com maior valor ecológico (fauna, flora e vegetação);
- Áreas de sobeiro e azinheira;
- Solos classificados como RAN e REN;
- Áreas de elevada compressibilidade;
- Próximo (menos de 10 m) de linhas de água (temporárias ou permanentes) e em áreas de protecção a captações de água;
- Áreas com maiores riscos de contaminação de aquíferos;
- Locais de interesse arqueológico.
14. Devem ser restringidas ao mínimo indispensável as áreas afectas à obra, nomeadamente, as áreas destinadas à construção dos viadutos e à implantação dos estaleiros e outras infra-estruturas de apoio à obra.



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

15. Na travessia da RNEs e das restantes zonas húmidas, as obras não deverão ocorrer de Março a Julho, para evitar efeitos negativos na reprodução das espécies da fauna.
16. Limitação de obras acessórias que pela sua extensão (por exemplo, os acessos) tenham efeitos negativos graves para os habitats.
17. No recurso a materiais de empréstimo, deve ser dada preferência a áreas de extracção actualmente em funcionamento em detrimento de novas.
18. Deposição das terras sobrantes, caso existam, em locais devidamente licenciados para o efeito. A deposição de terras em pedreiras, em areeiros abandonados ou na cobertura de aterros sanitários, constitui, igualmente, uma solução a considerar.
19. Deve ser efectuado o armazenamento dos solos provenientes da decapagem em pargas.
20. No âmbito dos trabalhos de construção da nova ponte sobre o rio Sado, devem ser definidas medidas de protecção contra as erosões nas zonas de estrangulamento no caso da eventual execução de "ilhas" de arcia no leito do rio, por exemplo, protecção dos esporões com enrocamento e colocação de tapete de protecção do leito, nomeadamente a adopção de outros processos construtivos, designadamente o recurso a "móveis flutuantes".
21. Orientação dos pilares dos viadutos de acordo com o sentido do escoamento.
22. No atravessamento dos cursos de água, os pilares dos viadutos devem ser colocados preferencialmente a mais de 5 m das margens.
23. Restrição da circulação de veículos pesados afectos à obra na envolvente próxima da capela de Nossa Senhora do Socorro, bem como da sua utilização como área de depósito de materiais, terras ou resíduos provenientes da obra.
24. Descarga das águas residuais provenientes da lavagem das máquinas e equipamentos utilizados em locais pré-destinados e pré-definidos. No caso das águas residuais da lavagem das autobetoneiras, promover o seu adequado tratamento.
25. Prospeção arqueológica sistemática das parcelas de terreno correspondentes às áreas de empréstimo, às áreas de depósito de terras, acessos da obra, áreas de estaleiro ou outras áreas sujeitas a mobilização de solo.
26. Acompanhamento arqueológico integral da obra nomeadamente de todas as acções de desmatagem e escavação. Vedação do sítio Casas Novas com rede.
27. Património subaquático:
  - Prospeção visual com auxílio de um detector de metais, com materialização de itinerários, cobrindo a área de atravessamento do rio Sado;
  - Durante a fase de revolvimento de terras em zonas de leito dos principais cursos de água e de aluvião (ribeira de São Martinho e rio Sado), assim como na fase de implantação dos pilares do viaduto, a equipa técnica responsável pelo acompanhamento arqueológico deve integrar permanentemente um elemento técnico especializado nesta área, credenciado pelo IPA.

**Fase de Exploração**

28. Sinalização adequada para evitar colisão das aves com as linhas de electrificação.
29. Separação, recolha e envio para destino final adequado dos resíduos produzidos pelas operações de manutenção da Linha, tendo em conta as suas características e a sua classificação na Lista Europeia de Resíduos.



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

II - ESTUDOS A DESENVOLVER

30. Estudo sobre a recuperação das zonas húmidas a atravessar.
31. Apresentação de um estudo de risco que avalie, em situação de acidente, os impactos no oleoduto, gasoduto, identifique o cenário mais crítico e os mecanismos de acção a desenvolver e que contemple um plano de emergência a implementar em situações resultantes de acidentes, envolvendo o transporte de substâncias tóxicas ou perigosas, que ponham em risco a qualidade da água.

III - PLANOS DE MONITORIZAÇÃO

Deve ser apresentado um Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra (PAAO) independentemente dos Planos de Monitorização a seguir mencionados.

**Programa de Monitorização de Ecologia**

Concorda-se com o exposto no EIA, devendo ser apresentado com o detalhe necessário à sua implementação, em fase de RECAPE.

**Programa de Monitorização de Sócio-economia**

Concorda-se com o exposto no EIA, devendo ser apresentado com o detalhe necessário à sua implementação, em fase de RECAPE.

**Programa de Monitorização dos Recursos Hídricos**

Deve ser apresentado um plano de monitorização da qualidade da água superficial e subterrânea, com o detalhe necessário à sua implementação em fase de RECAPE.

Monitorização das captações de água na proximidade do traçado nos aspectos quantitativos e qualitativos, tendo em vista a necessidade de implementação de novas medidas.

**Programa de Monitorização do Ruído**

Deve ser apresentado um plano de monitorização com o detalhe necessário à sua implementação, em fase de RECAPE.