

PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

Processo de Definição de Âmbito

“Linha de elétricos entre a Rua da Alegria e a Rotunda das Lajes”

(PDA nº 188)

Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro
Direção-Geral do Património Cultural
Instituto Superior de Agronomia/Centro de Ecologia Aplicada Prof. Baeta Neves
Laboratório Nacional de Energia e Geologia, I.P.

Agosto 2015

ÍNDICE

1. Introdução	pág. 1
2. Antecedentes do projeto	pág. 2
3. Projeto	pág. 2
3.1. Objetivos, justificação e descrição	pág. 5
3.2. Principais ações do projeto	pág. 3
4. Descrição sumária da área de implantação do projeto	pág. 4
5. Apreciação da Proposta de Definição de Âmbito	pág. 5
5.1. Aspetos globais	pág. 6
5.2. Aspetos específicos	pág. 6
5.3. Resumo Não Técnico	pág. 16
6. Conclusões	pág. 16

1. Introdução

A Câmara Municipal de Coimbra, ao abrigo do artigo 12º, do regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental (RJAIA), designadamente o Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 47/2014, de 24 de março, como proponente do projeto, apresentou à Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. (APA,IP) uma Proposta de Definição do Âmbito (PDA) do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) sobre o projeto da “Linha de elétricos entre a Rua da Alegria e a Rotunda das Lajes”.

A entidade licenciadora é Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.

A Proposta de Definição de Âmbito, acompanhada da respetiva declaração de intenção de realizar o projeto, deu entrada na APA, I.P. a 19 de junho de 2015, tendo o proponente declarado não pretender a realização de consulta pública. Contudo, apenas em 10 de julho de 2015 deu entrada a informação necessária à adequada instrução do procedimento de avaliação, constituindo assim esta a data de referência para início do procedimento de avaliação.

O projeto encontra-se sujeito a AIA nos termos da alínea b), do n.º 3, do Art.º 1º do diploma AIA, por se encontrar enquadrado na alínea h) do n.º 10, do anexo II, onde se menciona o “*Linhas de eléctrico, linhas de metropolitano aéreas e subterrâneas, linhas suspensas ou análogas de tipo específico, utilizadas exclusiva ou principalmente para transporte de passageiros*”, dado que apresenta uma extensão superior a 1 km e se desenvolve parcialmente sobre “Áreas sensíveis” (zonas de proteção de bens imóveis classificados).

Ao abrigo do Artigo 9º do RJAIA, foi nomeada a respetiva Comissão de Avaliação (CA), constituída pelas entidades a seguir identificadas, às quais foi atribuída a análise dos seguintes fatores ambientais/itens:

- . Agência Portuguesa do Ambiente (APA, I.P.) – Presidência da CA, Ambiente Sonoro, Consulta Pública e Recursos Hídricos;
- . Direção Geral do Património Cultural, I.P. (DGPC, I.P.) – Património cultural;
- . Laboratório Nacional de Energia e Geologia, I.P. (LNEG, I.P.) – Geologia e Geomorfologia;
- . Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro (CCDR/Centro) – Qualidade do ar, Sistemas biológicos e biodiversidade, Ordenamento do território e Usos do solo, Socio economia;
- . Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. – rede viária e tráfego;
- . Instituto Superior de Agronomia/Centro de Ecologia Aplicada Prof. Baeta Neves (ISA/CEABN) – Paisagem.

Foram nomeados por estas entidades os seguintes representantes:

- | | |
|---------------------------------|---------------------------------|
| . APA, I.P. (presidência da CA) | - Eng.ª Lúcia Desterro |
| . APA, I.P. (consulta pública) | - Dr.ª Rita Cardoso |
| . APA, I.P. (recursos hídricos) | - Eng.ª Dulce Calado |
| . DGPC | - Dr. João Marques |
| . CCDR/C | - Eng.ª Madalena Ramos |
| . IMT, IP | (não foi nomeado representante) |
| . LNEG, I.P. | - Doutora Rita Caldeira |
| . ISA/CEABN | - Arq.ª Cristina Castel Branco |

Foi ainda solicitado parecer específico à Divisão de Gestão do Ar e Ruído, da APA, IP, relativamente ao fator Ambiente Sonoro, o qual foi integrado no presente documento.

Foi também solicitado parecer às Infraestruturas de Portugal, S.A., não tendo o mesmo sido obtido.

2. Antecedentes do Projeto

O projeto tem como antecedente o Programa Polis de Coimbra, o qual previa a implementação (não concretizada) de uma linha de elétricos “casando” as duas margens do Rio Mondego através da Ponte de Santa Clara.

“4.2. OBJETIVOS DA INTERVENÇÃO

(...) Ainda neste objetivo específico (Melhoria das acessibilidades na Área Central) situa-se a proposta de implantação de um percurso turístico, de ligação entre ambas as margens, através dos antigos elétricos, tão típicos da Cidade”.

(...)

“5.2. DESCRIÇÃO DAS AÇÕES

(...) Instalação de Elétricos

Recuperando os elétricos em posse da Autarquia, este sistema ligará o Parque de Ciência, Cultura e Lazer à Margem Esquerda do rio, numa extensão de 3 Km, através do Parque Verde do Mondego, podendo vir a ligar ao Polo II da Universidade numa fase posterior. Esta instalação permitirá a ligação mecânica entre as margens, com fins lúdicos e de turismo, bem como da própria acessibilidade diária, evitando assim o recurso ao automóvel”.

3. Projeto

3.1. Objetivos, justificação e descrição

O projeto tem por objetivo a construção de uma linha tradicional de elétricos em Coimbra, que interligará as duas margens do rio Mondego (com passagem pela Ponte de Santa Clara) e espaços de relevância científica, cultural e desportiva da Cidade de Coimbra, como o Exploratório de Coimbra, a Quinta das Lágrimas, o Mosteiro de Santa Clara-a-Velha, o Portugal dos Pequenitos, o Centro de Convenções e Espaço Cultural do Convento de S. Francisco, o Estádio Universitário, o Museu da Água, o Núcleo do Carro Elétrico do Museu Municipal ou o Jardim Botânico. Pretende-se assim criar um modo de transporte alternativo ao automóvel, aliando a vertente turística à de transporte coletivo de passageiros.



Figura 1 – Área de implantação do projeto

Fonte :PDA

“Linha de elétricos entre a Rua da Alegria e a Rotunda das Lajes”

Proposta de Definição de Âmbito (PDA nº 188)

Agosto 2015

O traçado proposto da linha de elétricos, com uma extensão aproximada de 2,19 km, inicia-se na Rua da Alegria em direção ao Parque Dr. Manuel Braga. Este troço, que atravessa a Av.^a Emídio Navarro e a via-férrea da linha da Lousã (presentemente desativada), será utilizado apenas para recolha dos elétricos.

Do Parque Dr. Manuel Braga, onde se inicia o transporte público de passageiros, o traçado segue para a Ponte de Santa Clara. Neste troço, a linha será implantada na alameda nascente do Parque Dr. Manuel Braga, adjacente à Av.^a Emídio Navarro. Esta solução permite construir um espaço-canal apenas dedicado à linha de elétricos, evitando qualquer interferência com o tráfego rodoviário, conduzindo a uma linha em via simples, com dois sentidos de circulação.

Após o atravessamento da Ponte de Santa Clara, que passará a ter apenas três vias de tráfego em vez das quatro atuais, o traçado segue pela Av.^a João das Regras (onde se prevê um troço de 76 metros com duplicação de via para cruzamento das viaturas elétricas) até ao Largo do Rossio de Santa Clara (Portugal dos Pequenitos). Daqui inflete para a Rua Feitoria dos Linhos de onde segue para a Rua José Vilarinho Raposo, a partir da qual converge para a Estrada das Lágrimas, que passará a ter apenas um sentido de trânsito rodoviário.

O traçado proposto segue então para o Exploratório de Coimbra, onde termina, depois de atravessar a Rotunda das Lages.

A linha irá ter 8 paragens, que distam entre si, em média, cerca de 285 metros.

O material circulante será os antigos elétricos de Coimbra, que circularam entre 1911 e 1980, devidamente adaptados às atuais exigências de circulação e segurança dos passageiros e homologados pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP. A linha de elétricos contempla uma bitola de 1,0 metros, sendo a largura mínima do espaço-canal para a circulação de um elétrico de 2,80 metros para via simples e de 5,60 metros para via dupla, dado que a largura dos veículos é de 2,3 m.

Prevê-se uma frequência de 2 veículos por hora em cada sentido (no máximo 48 passagens num dia - 24 por sentido em dias úteis, 21 aos sábados e 13 aos domingos e feriados).

O período de circulação será restrito ao horário diurno 7h45-19h45 (dias úteis), 7h45-18h15 aos sábados e 9h45-18h15 aos domingos e feriados.

O projeto será desenvolvido para uma velocidade comercial de 8,5 Km/h, garantindo curvas com um raio superior a 25 metros.

O projeto articula-se com um conjunto de parques de estacionamento situados nas Lages (junto ao Exploratório de Coimbra), no Centro de Convenções e Espaço Cultural do Convento de S. Francisco e na Ínsua dos Bentos (Parque Verde do Mondego), o que permitirá boas condições de mobilidade para quem chega a Coimbra e se dirige àqueles espaços.

Prevê-se que a fase de construção tenha início em fevereiro de 2018, e que decorra durante um período de 12 a 15 meses.

Não são apresentadas alternativas de projeto.

3.2. Principais ações do projeto

Fase de construção

- . Instalação e utilização do estaleiro;
- . Escavações para a fundação de suporte ao carril (abertura de caixa no solo até 0,8 m abaixo da rasante, com 2,3 m de largura);
- . Instalação da via-férrea e catenária;
- . Circulação de veículos e máquinas;
- . Restabelecimento de serviços/redes afetados.

Fase de exploração

“Linha de elétricos entre a Rua da Alegria e a Rotunda das Lajes”

Proposta de Definição de Âmbito (PDA nº 188)

Agosto 2015

- . Circulação de elétricos.

Fase de desativação

O promotor refere que caso ocorra o abandono definitivo do projeto, pode ou não ocorrer a desativação (total ou parcial) das suas componentes.

4. Descrição Sumária da área de implantação do projeto

A área de implantação do projeto localiza-se em pleno tecido urbano consolidado da cidade de Coimbra, caracterizando-se pela presença de usos habitacionais e de um conjunto muito significativo de equipamentos e edifícios/espços de relevante interesse turístico e cultural, onde se inclui o Parque Dr. Manuel Braga, o Museu da Água, o Estádio Universitário, o Centro de Convenções e Espaço Cultural do Convento de São Francisco, o Portugal dos Pequenitos, os Mosteiros de Santa Clara-a-Velha e Santa Clara-a-Nova, a Escola Secundária D. Duarte, a Quinta das Lágrimas e o Exploratório de Coimbra, que constituem importantes polos de atração de pessoas.

O projeto desenvolve-se assim, parcialmente, nas zonas de proteção dos seguintes imóveis:

- . Mosteiro de Santa Clara-a-Velha (classificado como monumento nacional);
- . Mosteiro de Santa Clara-a-Nova (classificado como monumento nacional);
- . Universidade de Coimbra – Alta e Sofia (inscrito na Lista de Património Mundial da UNESCO / Monumento Nacional).

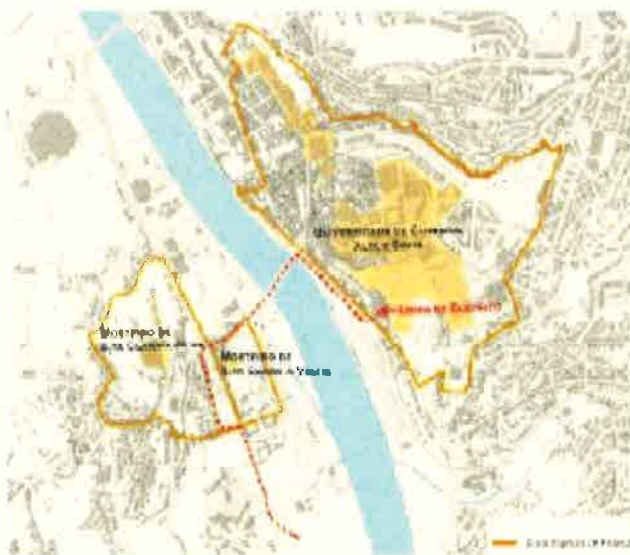


Figura 2 – Inserção do projeto na zona de proteção de bens imóveis classificados

Fonte: PDA

Note-se que na área adjacente ao projeto se encontra igualmente classificado como IIP - Imóvel de Interesse Público (Decreto n.º 129/77, DR, I Série, n.º 226, de 29-09-1977) – os designados “Elementos mais representativos existentes na Quinta das Lágrimas” e que não se encontram representados cartograficamente na PDA, como se pode ver (a azul) na figura 3, retirada do *Atlas do Património Classificado e em Vias de Classificação* (em www.dgpc.pt) e onde é igualmente visível (a amarelo) a respetiva zona de proteção.

http://geo.patrimoniocultural.pt/flexviewers/Atlas_Patrimonio/index.html?center=174341.000000,358834.000000,102164&level=19

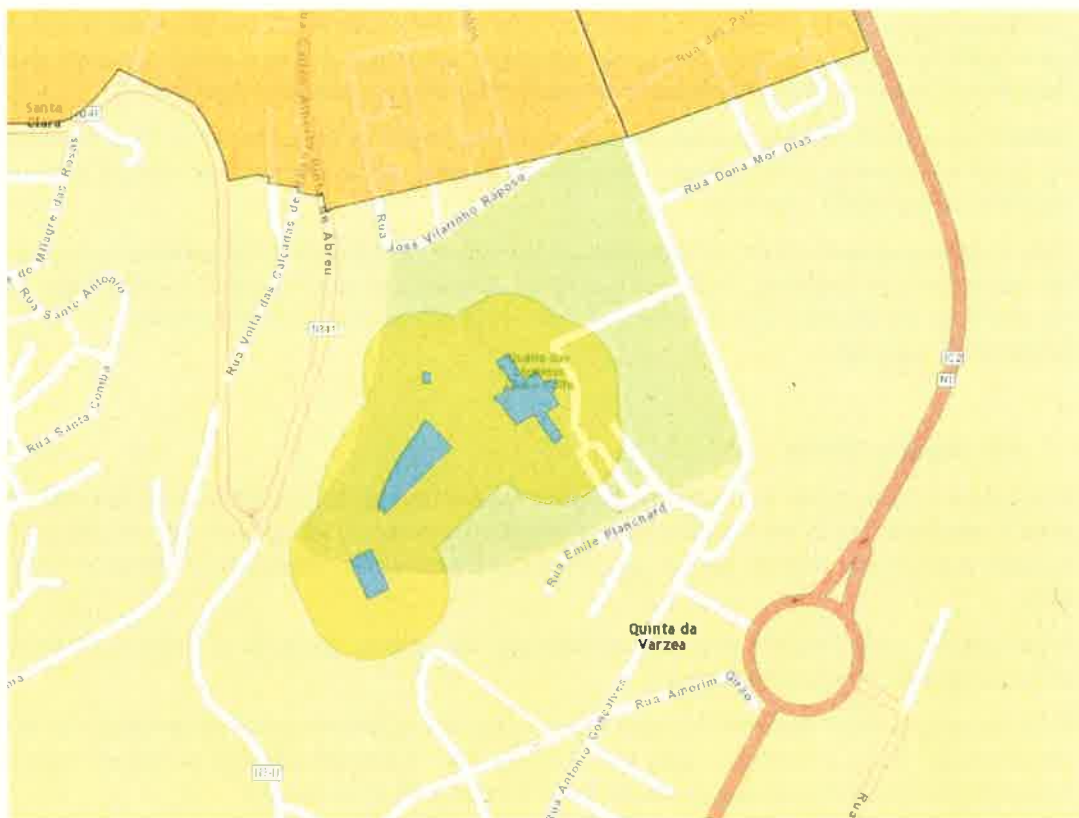


Fig. 3 – Extrato do Atlas do Património Classificado e em Vias de Classificação (DGPC), abrangendo a Quinta das Lágrimas

Segundo a PDA um dos objetivos específicos do Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) assenta na estruturação e desenvolvimento de redes de suporte à acessibilidade e à mobilidade, favorecendo a consolidação de novas centralidades urbanas e de sistemas urbanos mais policêntricos, o que enquadra o projeto em análise.

Os planos de âmbito setorial identificados, por possuírem um grau de generalização bastante grande e um âmbito de intervenção setorial muito especializado, não apresentam qualquer referência ou relação com o projeto, e da sua análise não resultam também quaisquer condicionantes para o projeto em questão.

No que se refere ao Plano Diretor Municipal (1.ª Revisão), a instalação de infraestruturas, nomeadamente, no domínio dos transportes (cfr. artigo 32.º, n.º 1 do Regulamento) pode ser viabilizada em qualquer área ou local do território municipal, desde que tal não acarrete prejuízos inaceitáveis para o ordenamento e desenvolvimento local, após ponderação dos seus eventuais efeitos negativos nos usos dominantes e na qualidade ambiental, paisagística e funcional das áreas afetadas.

5. Apreciação da Proposta de Definição de Âmbito

Dado que a Definição do Âmbito pretende facilitar o adequado planeamento e o estabelecimento dos termos de referência do EIA, a presente apreciação pretende verificar a consistência da PDA apresentada, em termos de estrutura e conteúdo, tendo como referencial o disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro e na Portaria n.º 330/2001, de 2 de abril.

Um aspeto relevante que não se traduziu nas metodologias apresentadas diz respeito à definição da área de estudo para os vários fatores ambientais em avaliação no EIA, a qual terá que ter em consideração os efeitos quer positivos quer negativos do projeto, de acordo com o fator em análise.

Verifica-se que a PDA não explicita as metodologias específicas de avaliação de impactes que serão adotadas em relação ao uso do solo, sócio economia e paisagem. Considerando que o objetivo fundamental do EIA será a identificação e avaliação dos impactes do projeto, considera-se esta lacuna significativa.

Refira-se que a PDA não permite identificar a relevância da avaliação dos impactes cumulativos do projeto com os projetos existentes e/ou previstos na área envolvente, particularmente no que se reporta ao Ramal da Lousã/metro ligeiro de superfície.

Face ao estabelecido no RJIA, considera-se que em termos estruturais a PDA cumpre o estabelecido. Contudo, no que respeita ao conteúdo, verifica-se que a PDA apresenta lacunas em capítulos relevantes, nomeadamente na descrição do projeto, que foram colmatadas pelo documento “Esclarecimentos”, e na metodologia de avaliação de impactes.

5.1. aspetos Globais

O EIA deve constituir um documento autónomo, apresentando toda a informação relevante de uma forma clara e acessível, tendo em consideração o previsto no Anexo V do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro e as normas técnicas para a sua estrutura constantes do Anexo II da Portaria n.º 330/2001, de 2 de abril.

A informação complementar deve ser apresentada em anexos, devendo os aspetos relevantes da mesma serem integrados no relatório síntese.

O EIA deve apresentar cartografia a uma escala adequada às características do projeto e da área, atualizada, com legendas claras e explícitas, para que a informação disponibilizada seja perceptível, facilmente legível e necessariamente detalhada, decorrente do carácter urbano da área afetada.

A informação a apresentar, para os diferentes fatores ambientais embora deva permitir um adequado enquadramento, deve desenvolver os aspetos específicos inerentes à área na qual se desenvolve o projeto.

A avaliação de impactes inerentes à fase de construção deve merecer particular acuidade a fim de permitir a identificação de medidas de minimização concretas e específicas, as quais se podem revelar como determinantes para uma eficaz e atempada minimização de impactes, particularmente relevantes dado o carácter urbano da área.

As medidas de minimização, a apresentar no EIA, devem ser concretas e acompanhadas da respetiva localização, de forma a permitir a avaliação da sua eficácia.

No que se reporta ao Programa de monitorização proposto, relativo ao ambiente sonoro, considera-se que o mesmo não se justifica, conforme explicitado na análise específica.

Embora a PDA refira que caso ocorra o abandono definitivo do projeto, pode ou não ocorrer a desativação (total ou parcial) das suas componentes, no EIA deve ser apresentado o procedimento a ter em conta em caso de desativação.

Devem ser identificados os locais mais adequados para a localização dos estaleiros.

Sem prejuízo de o EIA ter que contemplar o previsto no Anexo V do regime jurídico de AIA e o previsto no Anexo II da Portaria 330/2001, de 2 de abril, apresentam-se de seguida algumas considerações sobre os vários capítulos do EIA, as quais, face aos elementos disponibilizados na PDA, se poderão considerar para alguns aspetos genéricas, mas que devem ser tidas em consideração na elaboração do EIA, para além da informação prevista na PDA em análise, e do referido ao longo deste Parecer.

5.2. aspetos Específicos

5.2.1. Antecedentes

Devem ser mencionados, de forma sintética, todos os antecedentes do projeto, apresentando uma descrição sumária dos aspetos que conduziram às soluções a apresentar, incluindo a descrição de eventuais soluções ponderadas em fases anteriores, acompanhada de cartografia a escala adequada.

Para além dos antecedentes do projeto deve também, no âmbito dos antecedentes do EIA, fazer-se referência às questões relativas ao presente procedimento de definição de âmbito.

5.2.2. Enquadramento, Justificação e Objetivos do Projeto

Em termos globais, deve ser apresentada informação atualizada, objetiva e direcionada para a avaliação ambiental do Projeto, a qual deve incluir:

- . Enquadramento do projeto face aos Instrumentos de Gestão do Território e às principais condicionantes existentes.
- . Identificação das áreas sensíveis (na definição do regime jurídico de AIA) situadas na área de influência do Projeto acompanhada da respetiva cartografia, nomeadamente a Identificação de todo o património classificado, ou em vias de classificação, (como de interesse nacional, de interesse público ou de interesse municipal, conforme os n.ºs 4, 5 e 6 do artigo 15.º da Lei n.º 107/2001, de 8 de Setembro).
- . Enquadramento e análise articulada entre o projeto em avaliação e o projeto Link. Note-se que trajeto do elétrico proposto põe em destaque os espaços verdes de Coimbra, coincidindo assim, em parte, com o traçado elaborado no âmbito do projeto LINK de 2014 (iniciativa da Prof. Helena Freitas em conjunto com a Associação Portuguesa de Jardins e Sítios Históricos), o qual prevê a ligação pedonal entre os espaços verdes da cidade de Coimbra.

5.2.3. Alternativas de Projeto

Não se julga adequado que não sejam consideradas alternativas de projeto (como se refere na página 28 da PDA), uma vez que este se encontra em fase de estudo prévio e os pareceres de entidades competentes podem determinar a alteração de soluções (por exemplo, podem ditar a eliminação do atravessamento da Rotunda das Lages) ou a própria avaliação de impactes pode vir a impor/sugerir, também por exemplo, uma solução diferente na zona do Portugal dos Pequenitos, e na Estrada das Lágrimas, nomeadamente.

Assim, considera-se útil a análise de alternativas de projeto nomeadamente em termos de:

- . traçado incluindo, entre outras, a utilização parcial da Avenida Inês de Castro em alternativa à Estrada das Lágrimas, a eliminação do atravessamento da Rotunda das Lages, soluções distintas zona do Portugal dos Pequenitos, bem como eventuais soluções que decorram da articulação com o referido projeto Link (incluindo o Parque verde em cada uma das margens. do Mondego).
- . sistemas de alimentação elétrica alternativos ao uso de catenária, nomeadamente sistemas de captação de corrente por rede subterrânea.
- . adaptações dos rodados dos antigos elétricos de forma a obviar a necessidade de escavações para a fundação de suporte ao carril (abertura de caixa no solo até 0,8 m abaixo da rasante, com 2,3 m de largura).

5.2.4. Descrição do Projeto

Para o capítulo da descrição do projeto deve dar-se cumprimento aos pontos 1 e 2 do Anexo V do RJAIA e ao ponto III do Anexo II da Portaria atrás mencionada. Na elaboração deste capítulo do EIA, deve ainda ser tida em consideração a seguinte apreciação.

Além dos elementos constantes da PDA devem ser integrados os seguintes:

- . localização e extensão dos troços em via dupla/ troços em via simples;
- . situações de aproveitamento/integração do espaço canal e troços de linhas existentes / fundamentos da sua não utilização;
- . identificação de troços do projeto com uso exclusivo do elétrico;

- . localização do projeto face às vias existentes (desenvolvimento sobre vias, passeios, separador rodoviário, espaço canal de linhas/ramais existentes);
- . peças desenhadas que permitam a visualização das características do projeto referidas nos anteriores itens;
- . necessidade de eventuais demolições de construções e /ou abate de exemplares arbóreos, e respetiva caracterização;
- . caracterização do sistema de alimentação elétrica.
- . descrição sumária do processo construtivo.
- . identificação dos eventuais percursos alternativos a adotar na fase de obra, e na fase de exploração, e avaliação dos respetivos impactes.

Saliente-se que os referidos aspetos assumem particular relevância pelo facto do Projeto se desenvolver em tecido urbano.

5.2.5. Identificação dos fatores ambientais relevantes

Na PDA consideraram-se os seguintes fatores relevantes para serem analisados no EIA:

- . Geologia e geomorfologia.
- . Recursos Hídricos.
- . Qualidade do Ar.
- . Ambiente Sonoro.
- . Sistemas biológicos e biodiversidade.
- . Ordenamento do Território e uso do solo.
- . Socio economia.
- . Património cultural.
- . Paisagem.
- . Rede viária e tráfego.

Face à avaliação desenvolvida sobre a PDA, considera-se que os fatores ambientais mais relevantes serão o uso do solo e ordenamento, sócio economia, paisagem e património. Também os aspetos relacionados com tráfego e rede viária assumem particular relevância dado que o projeto implica, em alguns troços, supressão de faixas.

Caracterização do Estado Atual do Ambiente, Identificação e Avaliação de Impactes e Medidas de Minimização

Em termos globais, para a caracterização do estado atual do ambiente, no EIA devem considerar-se os referidos fatores ambientais suscetíveis de serem afetados pelo projeto, bem como a inter-relação entre os mesmos. Em termos genéricos deve proceder-se à:

- . Definição da área de estudo para cada fator ambiental.
- . Apresentação de informação atualizada, sistematizada e direcionada para o fator ambiental e projeto em avaliação, georreferenciada sempre que possível, à escala adequada, acompanhada de cartografia, e com o nível de detalhe compatível com a importância atribuída aos diferentes fatores ambientais.
- . Apresentação da metodologia específica utilizada para cada fator ambiental.

Para a avaliação de impactes e proposta de medidas de minimização, deve considerar-se, também, em termos globais, a:

. Identificação e avaliação dos impactes ambientais do projeto (positivos e negativos, diretos e indiretos, cumulativos, a curto, médio e longo prazo, permanentes e temporários, ou outros), considerando que:

- a avaliação de impactes deve identificar a magnitude e significância dos mesmos, devendo ser apresentada a metodologia utilizada para os diferentes fatores ambientais, bem como os critérios utilizados na determinação da magnitude e significância dos impactes;
- a análise de impactes cumulativos deve considerar os impactes no ambiente que resultam do projeto em associação com a presença de outros projetos, existentes ou previstos;
- a análise de impactes deve evidenciar os impactes residuais (que não podem ser evitados, minimizados ou compensados) e a utilização irreversível de recursos.
- a hierarquização de impactes deve fundamentar-se numa análise qualitativa, a qual deve ser traduzida num índice de avaliação ponderada de impactes ambientais.

. Descrição e caracterização das medidas e das técnicas previstas para evitar, reduzir ou compensar os impactes negativos e para potenciar os eventuais impactes positivos, com o detalhe inerente à sua implementação, e especificamente desenvolvidas para as situações concretas

Assim, mencionados os aspetos gerais, e face aos elementos disponibilizados na PDA, devem ter-se em consideração os aspetos específicos relativos aos vários fatores ambientais em causa, que a seguir se referem.

5.2.5.1. Geologia e Geomorfologia

A PDA identifica, em termos gerais, os elementos indispensáveis para efetuar, relativamente aos fatores ambientais geologia, geomorfologia e recursos geológicos, uma adequada caracterização da situação de referência, avaliação de impactes e estabelecimento de medidas de minimização no Estudo de Impacte Ambiental (EIA).

5.2.5.2. Recursos hídricos

De acordo com a Planta de Condicionantes do PDM em vigor, a área de intervenção do projeto encontra-se sujeita às seguintes servidões e restrições de utilidade pública: Domínio hídrico, zona terrestre de proteção e zona reservada da albufeira do açude Ponte de Coimbra, e ainda Reserva Ecológica Nacional abrangendo as tipologias “Áreas de máxima infiltração”, “zona ameaçada pelas Cheias” e “Faixa de proteção à albufeira do Açude Ponte de Coimbra”.

De acordo com a Planta de Ordenamento do PDM em vigor o projeto interfere com Áreas Inundáveis (DL n.º 364/98, de 21.11).

De um modo geral concorda-se com a Proposta de Definição de Âmbito apresentada, devendo contudo o EIA contemplar a seguinte informação adicional:

. Análise da compatibilidade/incompatibilidade do projeto, com as tipologias de áreas de REN afetadas pelo projeto. A análise deve avaliar os potenciais impactes do projeto ao nível das funções associadas às tipologias de áreas ocupadas, demonstrando que não são colocadas em causa as respetivas funções do Anexo I ao Decreto-Lei n.º 239/2012, de 2 de novembro;

. Análise da compatibilidade/incompatibilidade do projeto com a sua inserção em Zonas inundáveis, tendo em consideração a necessidade da salvaguarda de pessoas e bens. Deve ser indicada a correspondente cota de máxima cheia para o período de retorno de 100 anos ou da máxima cheia conhecida.

. Enquadramento e compatibilidade do projeto com a zona terrestre de proteção da albufeira do Açude Ponte de Coimbra, tendo por base o definido no Decreto-Lei n.º 107/2009 de 15 de maio.

No que respeita às fontes de informação e no âmbito dos recursos hídricos deve ser feita referência à APA, I.P. e não ao ex-INAG, Instituto criado a partir da fusão de vários Serviços e organismos, onde se inclui o ex-INAG, sucedendo nas suas atribuições.

5.2.5.3. Qualidade do ar

A metodologia apresentada para o descritor qualidade do ar apresenta-se correta. A caracterização da situação de referência deve efetivamente recair na análise dos dados monitorizados nas duas estações fixas da qualidade do ar que a cidade de Coimbra dispõe, as quais integram a rede nacional da qualidade do ar.

No que diz respeito às medidas de minimização devem ser apresentadas no EIA todas as medidas mitigadoras dos impactes negativos esperados principalmente na fase de construção do projeto em apreço.

Contudo, face à tipologia de projeto, a avaliação da qualidade do ar na área de implementação do projeto e zona envolvente, na fase de exploração, não é primordial, porquanto é assegurada a monitorização contínua da qualidade.

5.2.5.4. Ambiente Sonoro

Atendendo a que:

- . o projeto consiste na construção de uma linha tradicional de elétricos para transporte de passageiros e desenvolve-se numa zona da cidade com tráfego rodoviário significativo;
- . a velocidade comercial de circulação dos elétricos será reduzida, 8,5 km/h;
- . o período de circulação será restrito ao horário diurno 7h45-19h45 (dias úteis), 7h45-18h15 aos sábados e 9h45-18h15 aos domingos e feriados;
- . o nº de passagens é também reduzido, prevendo-se uma frequência de 2 veículos por hora em cada sentido (no máximo 48 passagens num dia - 24 por sentido em dias úteis, 21 aos sábados e 13 aos domingos e feriados),

é expectável contributo sonoro não relevante do projeto na fase de exploração, pelo que não se identificam especificidades metodológicas a acrescer à avaliação proposta do fator Ambiente Sonoro.

Contudo, uma vez que o traçado inclui curvas em zonas próximas de uso habitacional, em que tipicamente o ruído produzido pelo contacto roda-carril pode ser incomodativo, deve procurar-se desenvolver o traçado com raios de curvatura maiores possíveis e prever a lubrificação automática dos carris.

Para a fase de construção, também não se identificam especificidades metodológicas a acrescer à proposta de avaliação. Os impactes negativos inerentes à fase de construção serão minimizáveis através, essencialmente, da regulação dos períodos de trabalho e planeamento das atividades mais ruidosas e próximas de uso habitacional para o período diurno e de dias úteis.

Em termos de monitorização, e em consonância com o atrás exposto, afigura-se apenas relevante a monitorização na fase de exploração, em caso de eventuais reclamações. A monitorização em fase de obra só será necessária caso a obra fique sujeita a valores limite de ruído, devendo ser seguidas as diretrizes da APA sobre o tema.

5.2.5.5. Sistemas biológicos e biodiversidade

Relativamente ao descritor ambiental “Sistemas biológicos e biodiversidade”, considera-se que a PDA apresenta, em geral, uma metodologia válida para a elaboração do EIA.

No entanto o EIA deve ainda compreender os seguintes aspetos:

- . Identificação do calendário adotado nos levantamentos de campo efetuados, com a informação sobre as metodologias adotadas (ex. observação visual, acústica, direta, indireta), os dias em que estes trabalhos ocorreram, a altura do dia em que aconteceram (ex. ao amanhecer, à noite), etc..

- . Na caracterização dos “sistemas biológicos e biodiversidade”, o levantamento de campo, e bibliográfico, da fauna e da flora, deve ser apresentado em tabela, com a indicação do estatuto de proteção nacional e internacional aplicáveis, e a indicação de quais os espécimes efetivamente observados nas saídas de campo efetuadas.
- . A avaliação sobre a probabilidade da mortalidade de aves por eletrocussão e colisão nas linhas elétricas deve ser estendida aos quirópteros.
- . Deve ser caracterizado o exemplar arbóreo que pode ter de ser derrubado.

5.2.5.6. Ordenamento do território e Uso do Solo

Considera-se adequada a metodologia apresentada na PDA.

A carta relativa ao uso do solo deve ser preferencialmente apresentada à escala 1/2000, dadas as características específicas do projeto e da área na qual se desenvolve (meio urbano), a fim de permitir uma clara identificação dos diferentes usos / espaços (habitacionais, comerciais, lazer, estacionamento, vias/passeios, patrimonial) eventualmente afetados na fase de construção ou exploração, direta ou indiretamente, e uma adequada avaliação de impactes e identificação das correspondentes medidas de minimização. A faixa/área envolvente ao traçado/s caracterizada na referida cartografia deve ser superior à constante da peça desenhada (Ref: 2015/P.EP-IF/9) apresentada no documento “Esclarecimentos”, a fim de permitir identificar claramente os referidos usos/espaços e o desenvolvimento de uma consequente avaliação detalhada de impactes.

5.2.5.7. Sócio economia

A PDA preconiza que se identifiquem e caracterizem no Estudo de Impacte Ambiental as “principais características socioeconómicas e funcionais da área de influência do projeto”, recolhendo informação pertinente para o efeito (identificada na página 40). Revela como fontes de informação a 1.ª revisão do Plano Diretor Municipal (PDM) de Coimbra, o INE e bibliografia específica, complementadas por trabalho de campo atualizado, que se deverá debruçar sobre a potencial afetação ou dinamização de atividades económicas presentes na área de influência do projeto. Designa como escala cartográfica de apresentação de resultados a escala 1/5 000, que se aceita, embora a escala 1/2 000 devesse ser ensaiada em termos de cartas de trabalho.

No que se reporta à avaliação de impactes durante a fase de construção, além da avaliação de impactes de âmbito genérico prevista na PDA, devem ser avaliados com particular detalhe os impactes decorrentes da afetação dos usos localizados na envolvente próxima da área do projeto, nomeadamente habitações, escola, espaços comerciais, monumentos e zonas de lazer, a fim de identificar medidas de minimização específicas para cada uma das diferentes situações.

Também os impactes decorrentes da supressão de vias e de lugares de estacionamento, da eventual afetação de passeios e do desenvolvimento do traçado no Parque Dr. Manuel Braga, que ocorrem na fase de construção e de exploração, devem ser avaliados com particular detalhe, devendo ser identificadas medidas concretas, para cada uma das diferentes situações.

Deve ainda ser verificado se existe, ou não, aumento do risco de atropelamento.

5.2.5.8. Património Cultural

De acordo com os potenciais impactes identificados, as características do projeto e as particularidades da área em estudo considera-se o Património Cultural como um dos fatores ambientais relevantes.

A PDA refere ainda que os principais aspetos que poderão constituir condicionantes ao projeto serão os relativos às servidões e restrições de utilidade pública em vigor na área da sua implantação.

Relativamente à abordagem metodológica da caracterização da situação ambiental e social da área de influência do projeto, que dada a sua tipologia e características, corresponderá para a generalidade dos fatores, a um corredor com a largura de 50 metros centrados no eixo da linha de elétricos, verifica-se

relativamente ao Património Cultural que o objetivo da caracterização é identificar e caracterizar os elementos patrimoniais relevantes na área de influência do projeto, «em cumprimento da circular "Termos de referência para o Descritor Património Arqueológico em Estudos de Impacte Ambiental"» documento de 2004.

A referida caracterização deve incluir a identificação clara de todos os bens imóveis classificados, e em vias de classificação, bem como as respetivas zonas de proteção.

Quanto ao tipo de informação a recolher a PDA informa que se irá procurar recolher os registos de «elementos patrimoniais edificados (imóveis classificados ou em vias de classificação)», dos imóveis «com interesse patrimonial mas não classificados» e dos sítios arqueológicos, bem como identificar «Sítios e percursos relevantes do ponto de vista cultural ou para o culto religioso / etnográfico», apresentando as várias fontes de informação disponíveis.

Quanto às metodologias de recolha e tratamento de informação, a PDA esclarece que se irá definir a «área de incidência direta e indireta do projeto» realizar a «pesquisa bibliográfica e documental», nomeadamente consultando as «bases de dados de entidades oficiais, nomeadamente a Direção Geral do Património Cultural / Direção Regional de Cultura do Centro». Será ainda realizado trabalho de campo, que envolverá a «prospecção arqueológica das áreas a afetar pela implantação do projeto».

Destes trabalhos e dos seus resultados, deve resultar cartografia, com as áreas de prospeção arqueológica e com a sinalização das ocorrências patrimoniais, na escala 1/5 000 e 1/25 000.

A abordagem metodológica apresentada, do ponto de vista patrimonial, considera-se correta.

Note-se que também que a análise dos impactes ambientais sobre o património arquitetónico e arqueológico se deve realizar de acordo com a metodologia referida anteriormente (Circular "Termos de referência para o Descritor Património Arqueológico em Estudos de Impacte Ambiental" de 2004).

5.2.5.9. Paisagem

A avaliação desenvolvida no presente parecer, no que se reporta ao fator Paisagem tem por base a metodologia aprovada e implementada desde 2009.

A cartografia elencada na Proposta de Definição de Âmbito do Estudo de Impacte Ambiental, apresentada pelo Proponente, corresponde globalmente às peças desenhadas comumente apresentadas nos Estudos de Impactes Ambientais, em particular para a caracterização da situação de referência. No entanto a designação das cartas não é suficiente, pois é muito mais determinante a metodologia utilizada para a sua elaboração tendo de se enquadrar na metodologia utilizada atualmente na avaliação dos projetos. Considera-se que neste aspeto podia deverá haver um maior detalhe na sua descrição.

No que se refere à Avaliação de Impactes, nomeadamente os visuais, a PDA não dá indicação clara de quais as componentes do Projeto que serão utilizadas para a elaboração de bacias visuais.

Assim, considera-se adequado e oportuno expor a metodologia atualmente utilizada na elaboração e avaliação de um EIA, com algum detalhe, de forma a procurar reduzir tanto quanto possível não só a subjetividade como colmatar as questões relacionadas com a avaliação de impactes.

A. Caracterização da Situação de Referência

Definição da Área de Estudo

A delimitação área de estudo é um princípio básico em qualquer fator ambiental. No caso do fator ambiental *Paisagem*, a sua dimensão é suportada num critério principal, que é o da acuidade visual. O valor que lhe está associado é um valor considerado valor padrão, internacionalmente aceite e considerado numa vasta tipologia de Projetos, situando-se entre os 3 e os 4km, para estruturas com desenvolvimento vertical expressivo. Neste caso, face à localização, contexto urbano e linearidade do projeto sugere-se que seja adotado um valor de 1km.

Um segundo critério, é que a área de estudo deve constituir-se como um *buffer*, em torno de todas e das diferentes componentes/áreas do projeto.

Carta de Unidades de Paisagem/Subunidades de Paisagem

Na sua elaboração deve ser sempre considerado como primeiro nível hierárquico, as unidades de paisagem definidas para Portugal Continental em Cancela d'Abreu *et al.* (2004). Outras unidades que sejam delimitáveis, noutra nível e tendo em consideração a escala de trabalho, o contexto urbano, as proximidades patrimoniais, devem ser consideradas e suportadas em critérios coerentes e uniformes. As unidades e subunidades de paisagem utilizadas devem ser descritas e a relação de hierarquia deve ser evidente.

Carta de Qualidade Visual

Na sua elaboração, deve ser utilizada uma metodologia de avaliação mais objetiva, espacialmente contínua, ou seja tendo o *pixel* do modelo digital de terreno usado como unidade mínima de análise, de forma a refletir a variabilidade e diversidade espacial da paisagem, através dos elementos componentes da paisagem – tipos de relevo, uso do solo, valores e intrusões visuais - que determinam valores cénicos distintos, para que possa traduzir convenientemente a sua expressão.

Quer os valores visuais quer as intrusões visuais devem refletir-se cartograficamente pela classificação atribuída e não como mera sobreposição de elementos gráficos à carta base.

Toda a superfície gráfica dentro da área de estudo deve ser classificada segundo as classes de qualidade visual que venham a ser adotadas.

Elementos com expressão mais linear, como uma linha de água, e no caso em estudo a linha de elétricos deverão ser representadas de forma expressiva como uma área e não como uma linha, caso tenham expressão à escala de trabalho.

A carta deve refletir informação mais atualizada possível (orto).

Carta de Absorção Visual

A sua elaboração deve observar os seguintes pressupostos:

- a) Esta carta é independente da localização ou tipologia do projeto e visa a caracterização do território delimitado pela área de estudo na situação de referência.
- b) Não deve suportar-se nas Unidades e Subunidades de Paisagem definidas.
- c) Deverão ser considerados um conjunto substancial de pontos de observação, representativos da presença humana no território em análise – frente rio, miradouros, conjuntos patrimoniais, pontes pedonais e outros locais pertinentes que integrem o sistema de vistas da cidade e do rio - distribuídos dentro do *buffer* considerado;
- d) Os referidos pontos considerados na análise deverão ser assinalados graficamente na carta;
- e) Nas vias, a sua distribuição deve ser ao longo destas em função da sua frequência e escala de trabalho;
- f) Para cada ponto de observação deve ser gerada a sua bacia visual (raio de 1km) à altura média de um observador comum;
- g) A Capacidade de Absorção Visual deve ser obtida por cruzamento dos potenciais pontos de observação com o relevo da área estudada (modelada e representada em Modelo Digital do Terreno), considerando-se a situação mais desfavorável (sem vegetação);
- h) O resultado obtido para cada ponto/pixel do MDT deverá ser a informação/somatório do número de bacias visuais que se sobrepõem/intersectam nesse mesmo ponto. A carta expressará assim graficamente para cada pixel/área, de quantos pontos de observação o mesmo é visível e essa informação, é que determina se essa área está visualmente muito ou pouco exposta e por isso se revela menor ou maior capacidade de absorção, respetivamente;
- i) Estando disponível o Modelo Digital de Superfície (MDS) deverá ser usado como alternativa preferível e mais objetiva em lugar do MDT, mantendo-se no entanto os critérios quanto à geração das bacias visuais associadas a cada ponto de observação.

Carta de Sensibilidade Visual

Como parâmetro síntese, deve ser elaborada a partir do cruzamento das duas anteriores, de acordo com a matriz habitualmente utilizada para a Sensibilidade, devendo a mesma ser apresentada.

B. Identificação, Avaliação e Classificação de Impactes

De acordo com o exposto na PDA, estão previstos impactes sobre fator ambiental paisagem, e a identificação de impactes deve determinar quais são os impactes estruturais, funcionais e visuais. As diversas componentes e áreas do Projeto devem ser objeto de avaliação individualizada ainda que possa/deva existir uma apreciação de conjunto.

A avaliação dos impactes do projeto, incluindo todas as suas componentes nomeadamente as catenárias (ou outra forma que venha a ser equacionada) deve considerar os monumentos classificados, ou em vias de classificação, ao nível municipal. Note-se que o traçado previsto aproxima-se dos seguintes espaços classificados (ao nível municipal): Jardim Botânico da Universidade de Coimbra, Parque Dr. Manuel Braga, Convento de Santa Clara a Velha, Portugal dos Pequenitos, Quinta das Lagrimas, os quais estão envolvidos no âmbito do projeto Link.

. Impactes estruturais/funcionais

Deverá ser realizada a identificação e descrição/caracterização das situações ao nível estrutural/funcional da Paisagem. São entendidos como impactes estruturais e funcionais a eventual desarborização, impermeabilizações, alteração de morfologia (aterros e escavação) trepidação em muros de suporte, corte de linhas de água, e interferências em leitos de cheia. Cada componente do Projeto deve ser avaliada individualmente em relação à natureza destes impactes.

. Impactes visuais

O objetivo desta avaliação é determinar, para cada componente ou área do Projeto, durante as Fases de Obra e de Exploração, a expressão do seu impacte visual sobre a área de estudo. A mesma, recorre à cartografia que permite a visualização e atesta, na situação mais desfavorável (sem considerar a ocupação do solo natural ou edificada) a expressão do impacte visual potencial sobre a área de estudo.

A metodologia recorre à geração de bacias visuais, sobre o Modelo Digital do Terreno ou sobre o Modelo Digital de Superfície (estando disponível), utilizando neste caso um raio de 1km à cota mais desfavorável da componente e/ou área do Projeto em causa.

Entendem-se como componentes do Projeto, de acordo com a informação inscrita na PDA, e que justificam a realização das bacias visuais, as seguintes áreas e estruturas lineares: estaleiro e todo o percurso proposto para a implantação da via-férrea e respetiva catenária, em toda a sua extensão e largura total.

A avaliação do impacte visual através das bacias visuais não exclui o recurso ao registo fotográfico e as simulações 3D que deve ser igualmente realizado com base no sistema de vistas existente na cidade de Coimbra procurando ilustrar as situações de conflito do empreendimento com o mesmo.

O registo fotográfico (e possíveis simulações 3D) deve ser acompanhado de um extrato da carta militar em formato 3D onde sejam identificados os pontos de observação e sua cota altimétrica, a partir dos quais foram feitos os respetivos registos de imagem. Igualmente, e de forma bem clara, deve ser dada indicação do sentido/direção da visada realizada/considerada na captação da imagem.

A metodologia pressupõe que seja feita uma análise crítica quantitativa e qualitativa aos resultados expressos graficamente na cartografia e no registo fotográfico devendo dela resultar a identificação dos pontos e situações de maior conflito visual do percurso.

. Carta de Impactes Cumulativos

A elaboração da carta de impactes cumulativos pressupõe a representação gráfica dos impactos de outros fatores existentes ou previstos, que se localizem ou atravessem a área de estudo, como áreas patrimoniais, espaços canais, linhas elétricas aéreas e outras áreas perturbadas e artificializadas.

. Identificação dos Impactes Residuais

Devem ser identificadas as componentes do Projeto e as situações não passíveis de aplicação de medidas de minimização e as que após a sua aplicação persistem ainda impactes que possam ser percecionados visualmente e de forma negativa.

Avaliação e Classificação de Impactes

Cada componente do projeto deve ser avaliada individualmente, relativamente aos impactes estruturais, funcionais, visuais e residuais que lhes possam estar associados. Devem ser classificados, para a Fase de Construção e de Exploração, de acordo com todos os parâmetros que constam da legislação (DL n.º 197/2000, atualizado pelo DL n.º 197/2005), nomeadamente no que respeita à sua Magnitude e Significância.

C. Alternativas de Projeto e Análise Comparativa

Apesar de não estarem previstas alternativas ao traçado proposto, constata-se que existem situações de reduzido perfil transversal das ruas que constituem estrangulamentos pelo que devem ser estudadas outras alternativas, as quais devem ser objeto de análise comparativa com base na cartografia e registo fotográfico.

D. Medidas de minimização

As medidas de minimização devem ser entendidas para pelo menos 3 momentos ou fases: Conceção do Projeto, Execução e Exploração.

Na Fase de Conceção pode reduzir-se substancialmente muitos dos potenciais impactes do Projeto se a caracterização da situação de referência do descritor paisagem for sólida, devendo a sua elaboração preceder a do Projeto.

Uma caracterização bem feita reflete-se graficamente nas Cartas de Qualidade Visual, de Absorção Visual e de Sensibilidade Visual da Paisagem, podendo converter-se num instrumento auxiliar muito útil do próprio Projeto pois permite que as componentes do Projeto possam eventualmente ser estudadas, simuladas, (re)desenhadas e/ou (re)ajustadas nas suas formas, dimensões e localização.

Para as fases subsequentes, de Construção e de Exploração, deverão ser apresentadas Medidas de Minimização, que sejam exequíveis, devendo igualmente considerar a cartografia caracterizadora da situação de referência bem como as bacias visuais geradas, tendo em consideração a sensibilidade da área onde se localiza o Projeto.

Como medidas de minimização podem ser objeto de atenção: o tipo de pavimentos, o tipo de revestimentos e drenagem, tipo e natureza dos materiais, as formas, as dimensões, estudos cromáticos, iluminação exterior intrusiva (poluição lumínica), criação de espaços arborizados lineares ao longo do percurso, assim como eventuais outras áreas associadas a parques de estacionamento, manutenção e preservação de valores patrimoniais existentes. O conjunto de potenciais medidas de minimização, devem materializar-se através de um Projeto de Integração Paisagística (PIP) da Linha dos Elétricos.

Transversalmente a estas 3 fases, devem ser consideradas medidas de minimização ao nível do ordenamento, planeamento, localização e distribuição de espaços e das suas funções.

5.2.6. Rede viária e tráfego

O EIA deve analisar detalhadamente as interações com os estudos do Sistema de Mobilidade do Mondego (apenas referido no documento "Esclarecimentos) e com as Operações de Reabilitação Urbana (nomeadamente a que decorre da Área de Reabilitação Urbana Coimbra-Rio), em especial no que se refere ao tema mais geral das soluções de mobilidade e a possíveis conflitos entre sistemas complementares.

Também neste âmbito, considera-se necessária uma análise detalhada das implicações das supressões de faixas rodoviárias, dos atravessamentos de vias rodoviárias relevantes e da eliminação de lugares de estacionamento público, bem como a identificação de medidas de mitigação ou de compensação a adotar nestes domínios.

A este respeito, não se julga adequado que não sejam consideradas alternativas de projeto (como se refere na página 28 da PDA), uma vez que o Projeto se encontra em fase de estudo prévio e os pareceres de entidades competentes podem obrigar a alterar soluções (por exemplo, podem ditar a eliminação do atravessamento da

Rotunda das Lages) ou a própria avaliação de impactes pode vir a impor/sugerir, também por exemplo, uma solução diferente na zona do Portugal dos Pequenitos, e na Estrada das Lágrimas, nomeadamente.

A Proposta não apresenta a escolha de critérios concretos de avaliação, de objetivos de sustentabilidade e de indicadores de monitorização, matérias que se reservam para a fase de elaboração do EIA.

Considera-se fundamental a consideração no desenvolvimento do projeto e do EIA dos pareceres do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. e da Infraestruturas de Portugal, S.A., os quais não foram recebidos no âmbito de presente procedimento de definição de Âmbito.

5.3. Resumo Não Técnico

A Participação Pública em Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) consiste numa formalidade essencial do procedimento de AIA que assegura a intervenção do público interessado no processo de decisão e que inclui a consulta pública (Art.º 2º, al. m) DL 151-B/2013, de 31 de outubro).

Assim, para uma eficiente participação dos cidadãos é indispensável o acesso a uma informação tão completa quanto possível, transparente e de fácil consulta.

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) que tem por objetivo servir de suporte ao procedimento de AIA que inclui, obrigatoriamente, um período de consulta pública, no qual este documento é disponibilizado a entidades e cidadãos interessados, deve apresentar a informação de forma sistematizada e organizada e suficientemente completa de modo a que possa servir o seu objetivo.

O Resumo Não Técnico (RNT) que constitui uma das peças do EIA deve sumarizar e traduzir em linguagem não técnica o seu conteúdo, tornando este documento mais acessível a um grupo alargado de interessados.

O RNT é um documento essencial na Participação Pública em processos de AIA, sendo fundamental que seja preparado com rigor e simplicidade, de dimensão reduzida e leitura acessível, mas suficientemente completo, devendo ser elaborado de acordo com os requisitos estabelecidos nos “Critérios de Boa Prática para a elaboração e avaliação de Resumos Não Técnicos de Estudos de Impacte Ambiental” APAI/APA, 2008 (disponível para consulta no site da Agência Portuguesa do Ambiente).

6. Conclusões

A Proposta de Definição do Âmbito do EIA sobre o projeto da “Linha de elétricos entre a Rua da Alegria e a Rotunda das Lajes” apresenta uma estrutura correta. Contudo, em relação ao conteúdo, verifica-se que para alguns fatores ambientais não são expostas as metodologias específicas a adotar na avaliação de impactes, nem os critérios específicos a considerar na classificação dos impactes, facto que, a ocorrer teria permitido uma maior mais-valia do procedimento de definição de âmbito (maior especificação dos aspetos a desenvolver no EIA).

Apesar do exposto, em resultado da avaliação dos elementos disponibilizados na PDA e no documento “Eslarecimentos”, a CA identificou um conjunto de questões/elementos que devem ser tidos em consideração na elaboração do EIA.

Da avaliação desenvolvida destaca-se que, decorrente das características específicas da área na qual o projeto se desenvolve (tecido urbano consolidado da cidade de Coimbra, envolvente/adjacente a um conjunto muito significativo de equipamentos e edifícios/espacos de relevante interesse turístico e cultural, incluindo património mundial da UNESCO e outros relevantes bens imóveis classificados (como de interesse nacional, de interesse público ou de interesse municipal, conforme os nºs 4, 5 e 6 do artigo 15.º da Lei n.º 107/2001, de 8 de Setembro)), considera-se que devem ser equacionadas alternativas de projeto, e que os fatores ambientais mais relevantes serão o uso do solo e ordenamento do território, sócio economia, paisagem e património. Também os aspetos relacionados com tráfego e rede viária assumem particular relevância dado que o projeto implica, em alguns troços, supressão de faixas.

Dado que o projeto se desenvolverá em tecido urbano consolidado considera-se particularmente relevante uma adequada avaliação dos impactes na fase de construção, a fim de permitir a identificação de medidas de

minimização concretas e específicas, as quais se podem revelar como determinantes para uma eficaz minimização de impactes.

Assim, considera-se que o EIA deve integrar não só o proposto na PDA como também os resultados da apreciação desenvolvida pela CA e que constam do presente Parecer.

P'la Comissão de Avaliação



(Sara Vieira)

