



CÓDIGO DOCUMENTO: D20191127001906
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 7b37-db6e-766c-233f

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "<https://siliamb.apambiente.pt>" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.



TUA

TÍTULO ÚNICO AMBIENTAL

O titular está obrigado a cumprir o disposto no presente título, bem como toda a legislação e regulamentos vigentes nas partes que lhes são aplicáveis.

O TUA compreende todas as decisões de licenciamento aplicáveis ao pedido efetuado, devendo ser integrado no respetivo título de licenciamento da atividade económica.

DADOS GERAIS

Nº TUA	TUA20191127000423
REQUERENTE	Infraestruturas de Portugal, SA
Nº DE IDENTIFICAÇÃO FISCAL	503933813
ESTABELECIMENTO	Sistema de Mobilidade do Mondego - Coimbra B / Alto de São João
LOCALIZAÇÃO	Rua de Tomar
CAE	52211 - Gestão de infraestruturas dos transportes terrestres

CONTEÚDOS TUA



ENQUADRAMENTO



LOCALIZAÇÃO



PRÉVIAS LICENCIAMENTO



CONSTRUÇÃO



EXPLORAÇÃO



OBRIGAÇÕES DE COMUNICAÇÃO



ANEXOS TUA



CÓDIGO DOCUMENTO: D20191127001906
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 7b37-db6e-766c-233f

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "https://siliamb.apambiente.pt" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.



ENQUADRAMENTO

SUMÁRIO

Regime	Nº Processo	Aplicáveis	Solicitados	Indicador de enquadramento	Data de Emissão	Data de Validade	Prorrogação da validade	Eficácia	Sentido da decisão	Entidade Licenciadora
AIA	PL20190726001093	X	X	Artigo 1.º, n.º 3, alínea b) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro; Anexo II, n.º 10, alínea h)	27-11-2019	26-11-2023	-	Sim	Conforme condicionado	Agência Portuguesa do Ambiente



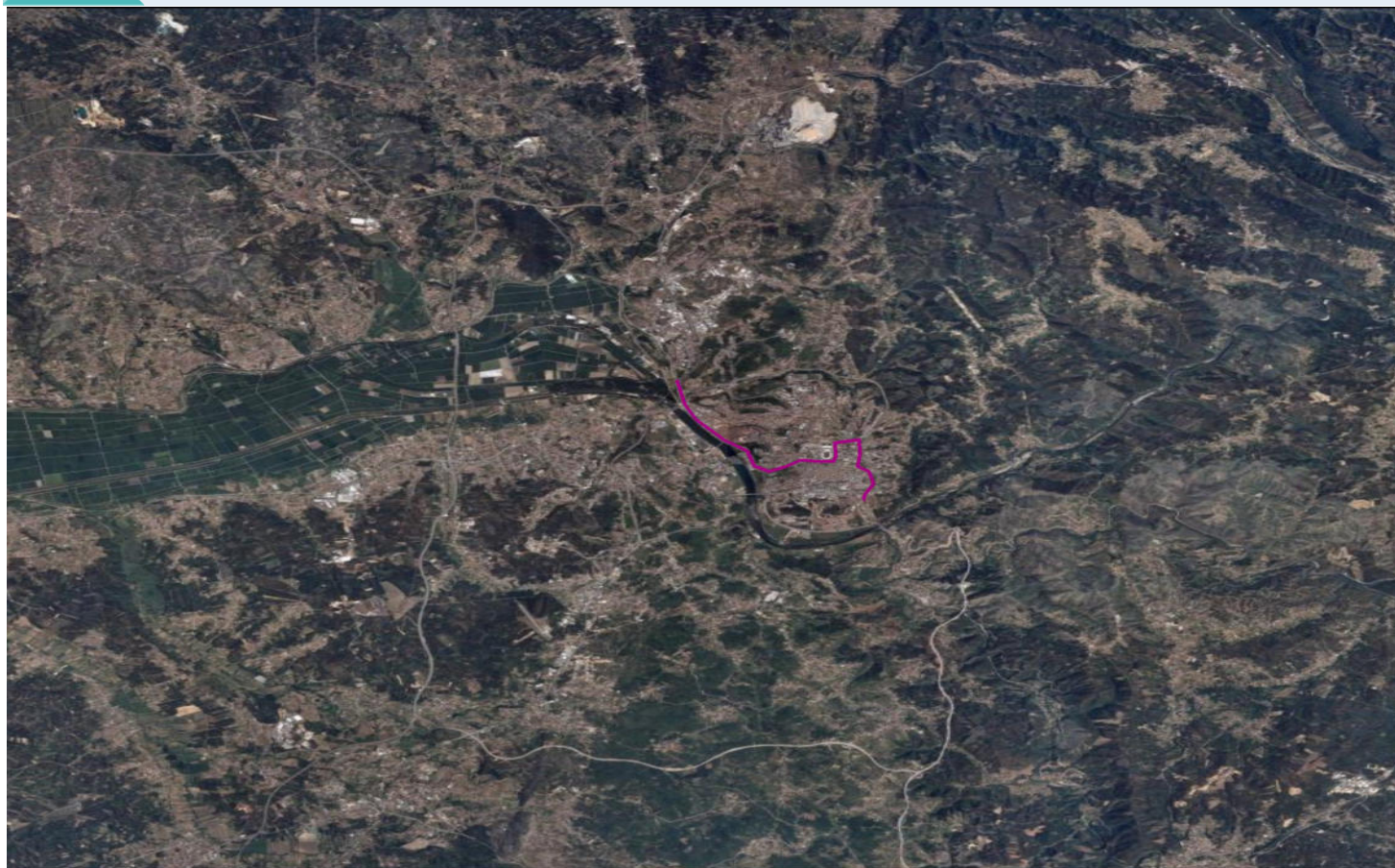
LOCALIZAÇÃO

Mapa



CÓDIGO DOCUMENTO: D20191127001906
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 7b37-db6e-766c-233f

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "<https://siliamb.apambiente.pt>" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.



Área poligonal

Vertice	-
Meridiana	-
Perpendicular à meridiana	-

Confrontações

Norte	n.a.
Sul	n.a.
Este	n.a.
Oeste	n.a.



CÓDIGO DOCUMENTO: D20191127001906
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 7b37-db6e-766c-233f

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, acesse a "https://siliamb.apambiente.pt" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.

Área do estabelecimento

Área impermeabilizada não coberta (m2)	0.00
Área coberta (m2)	0.00
Área total (m2)	0.00

Localização

Localização: Zona Urbana (Dispersa ou Mista)



PRÉVIAS LICENCIAMENTO

Medidas / Condições gerais a cumprir

Medida/ Condição a cumprir	Prazo de implementação	Demonstração do cumprimento
Condições constantes da Decisão de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (DCAPE) anexa ao presente TUA	Ver DCAPE anexa ao presente TUA	Ver DCAPE anexa ao presente TUA



CONSTRUÇÃO

Medidas / Condições gerais a cumprir

Medida/ Condição a cumprir	Prazo de implementação	Demonstração do cumprimento
Condições constantes da Decisão de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (DCAPE) anexa ao presente TUA	Ver DCAPE anexa ao presente TUA	Ver DCAPE anexa ao presente TUA



CÓDIGO DOCUMENTO: D20191127001906
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 7b37-db6e-766c-233f

Para realizar a validação do documento e comprovar que o documento apresentado corresponde ao TUA, aceda a "https://siliamb.apambiente.pt" e no link "Validar Título Único Ambiental", indique o código do documento e de verificação apresentados.



EXPLORAÇÃO

Medidas / Condições gerais a cumprir

Medida/ Condição a cumprir	Prazo de implementação	Demonstração do cumprimento
Condições constantes da Decisão de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (DCAPE) anexa ao presente TUA	Ver DCAPE anexa ao presente TUA	Ver DCAPE anexa ao presente TUA



OBRIGAÇÕES DE COMUNICAÇÃO

Comunicações a efetuar à Administração

Tipo de informação/Parâmetros	Formato de reporte	Data de reporte	Entidade
Condições constantes da Decisão de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (DCAPE) anexa ao presente TUA	Ver DCAPE anexa ao presente TUA	Ver DCAPE anexa ao presente TUA	Ver DCAPE anexa ao presente TUA



ANEXOS TUA

Anexos

Código	Anexo	Descrição
C068757	AIA1102RECAPE-DCAPE_AnexoTUAFinal.pdf	Decisão sobre a Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

**Decisão sobre a Conformidade Ambiental do Projeto de Execução
(Anexo ao TUA)**

Designação do projeto	Sistema de Mobilidade do Mondego - Adaptação a uma solução BRT - Metrobus - Troço Coimbra B/Alto de S. João
Tipologia do projeto	Anexo II, n.º 10, alínea h) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro
Enquadramento no regime jurídico de AIA	Artigo 1.º, n.º 3, alínea b) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro
Localização (freguesia e concelho)	Freguesias de Santo António dos Olivais, União das Freguesias de Coimbra (Sé Nova, Santa Cruz, Almedina e São Bartolomeu) do concelho de Coimbra
Identificação das áreas sensíveis	Estação Nova (Estação Coimbra A) - Monumento de Interesse Público (MIP) pela Portaria n.º 611/2013, DR, 2.ª série, n.º 182, de 20/09/2013) e a respetiva Zona Especial de Proteção (ZEP).
Proponente	IP-Infraestruturas de Portugal, S.A.
Entidade licenciadora	IP-Infraestruturas de Portugal, S.A.
Autoridade de AIA	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.
DIA correspondente	Data: 2004/04/02 Entidade emitente: Secretaria de Estado do Ambiente

Síntese do procedimento	<p>O presente procedimento teve início a 2/8/2019, após receção de todos os elementos necessários à boa instrução do mesmo.</p> <p>Considerando que a Declaração de Impacte Ambiental (DIA) em causa, estando válida, foi emitida em 02/04/2004 e face à evolução do quadro legal entretanto verificada, no que concerne ao regime jurídico de AIA (RJAIA) e às competências atribuídas às entidades relevantes para apreciação do projeto em apreço, entendeu a Agência Portuguesa do Ambiente, I.P., na qualidade de Autoridade de AIA, que a Comissão de Avaliação (CA) deveria ser constituída, pelas seguintes entidades: APA, DGPC, CCDR Centro.</p> <p>Foi promovido um período de Consulta pública, de 15 dias úteis, entre 23 de agosto e 12 de setembro de 2019, tendo sido recebidos 14 exposições, com a seguinte proveniência:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC) • Gabinete do Estado Maior da Força Aérea (EMFA) • EDP Distribuição - Energia, S.A. • 11 Cidadãos <p><u>Síntese dos resultados da Consulta Pública</u></p> <p>A ANAC e o EMFA informam que não existem aspetos impeditivos à implementação do projeto.</p>
--------------------------------	---

	<p>A EDP comunica a possível interferência, presente ou futura, do projeto em análise com a atividade e/ou infraestruturas da empresa, identificando os impactes do projeto. Informa que, na rede de media tensão existente, deverão ser respeitadas as distâncias regulamentares impostas pelo Decreto-Lei n.º 1/92, de 18 de fevereiro.</p> <p>Dos 11 cidadãos que apresentaram exposições, verifica-se que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4 cidadãos concordam e apresentam algumas sugestões • 6 cidadãos discordam e criticam a solução apresentada <p>A Comissão de Avaliação procedeu então à apreciação da conformidade ambiental do projeto de execução, com base na informação disponibilizada no RECAPE, tendo elaborado o respetivo Parecer Final.</p> <p>A autoridade de AIA, com base nestes elementos, elaborou uma proposta de decisão sobre a qual promoveu um período de audiência de interessados, ao abrigo do Código do Procedimento Administrativo.</p> <p>Para emissão da presente decisão foram ainda consideradas as alegações apresentadas pelo proponente em sede de audiência de interessados.</p>
<p>Principais fundamentos da decisão</p>	<p>O Projeto de Execução e respetivo Relatório de Conformidade Ambiental do projeto de execução (RECAPE) encontram-se conformes, na generalidade, com os termos e condições da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) emitida em fase de anteprojecto.</p> <p>Assim, emite-se decisão de conformidade, condicionada ao cumprimento dos termos e condições impostas no presente documento.</p> <p>As exigências constantes da presente decisão decorrem dos termos e condições estabelecidos na DIA emitida em fase de anteprojecto, entretanto adequados ao desenvolvimento do respetivo projeto de execução.</p> <p>De salientar ainda que, no contexto da avaliação desenvolvida foi também identificada a necessidade de obtenção de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Título, junto da APA/ARHC, para proceder à intervenção junto à Estação de Coimbra B, uma vez que interfere com o domínio hídrico; • Parecer favorável da Direção Regional de Agricultura e Pescas do Centro, relativamente ao arranque e corte raso de oliveiras.

Condicionantes
<ol style="list-style-type: none"> 1. Demonstrar a compatibilização do projeto com a servidão existente, na área da nova rotunda de inversão de marcha junto à Estação de Coimbra B, relativa ao “Estudo Prévio dos Lanços IP 3 - Coimbra (Troxemil)/Mealhada, IC 2 - Coimbra/Oliveira de Azeméis (A 32/IC 2) e IC 3 - Coimbra/IP 3”, conforme Declaração (extrato) n.º 105/2009, de 23 de março. 2. Os bens imóveis classificados não podem ser diretamente afetados pela execução do projeto. 3. Demonstrar o reconhecimento, por parte da Câmara Municipal de Coimbra, de que o projeto <i>"não acarreta 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"</i>, no cumprimento no disposto do artigo 32.º do Regulamento do Plano Diretor Municipal (PDM).
Elementos a apresentar
<p>A) Em sede de emissão da licença ou autorização do projeto</p> <p>Caderno de Encargos/Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra com a inclusão de todas as medidas de minimização dirigidas para a fase de obra, referentes ao fator ambiental Património Cultural que constam da DCAPE.</p> <p>B) Previamente ao início da obra</p> <p>Apresentar à Autoridade de AIA, para apreciação e pronúncia, os seguintes elementos (cuja pronúncia determinará que a obra possa ser iniciada):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Plano dos acessos definidos para realização da obra. A definição das vias e acessos aos estaleiros da obra deve ter em conta as densidades de tráfego, privilegiando a solução que menos interfira com o tráfego diário. 2. Projeto de Integração Paisagística (PIP) para a rotunda de inversão de marcha de Coimbra B, o qual deve procurar preservar e integrar os exemplares arbóreos relevantes existentes. Quando não for possível assegurar esta preservação e integração, deve ser apresentada justificação. A informação a apresentar neste âmbito deve incluir, nomeadamente, perfis de implantação. 3. Identificação e justificação para as situações em que é inevitável o abate de plátanos. Consequentemente, apresentar uma proposta que contemple uma proporção de compensação de igual número de exemplares a abater, a concretizar, preferencialmente, em zona próxima daquela onde ocorra o abate. Neste âmbito deve ser representada graficamente a localização dos plátanos em causa, assim como a sua relação com o PIP e o projeto da via 4. Projetos de Integração Paisagística (PIP) revistos de forma a refletir as seguintes orientações: <ol style="list-style-type: none"> a) Levantamento em cartografia dos exemplares arbóreos (património arbóreo) dentro da área de intervenção. Os exemplares devem ser devidamente identificados, caracterizados quanto ao seu porte e dimensões, estado fitossanitário e avaliada a possibilidade de serem integrados no âmbito do PIP ou de transplante para outros locais. b) Identificação dos exemplares das espécies a abater devidamente cartografados em peça desenhada autónoma. Para cada exemplar deve ser apresentada a devida justificação para o seu

abate e não preservação e inclusão no PIP.

- c) Assegurar a preservação e/ou o transplante dos exemplares de porte arbóreo mais relevantes. Caso tal não seja viável, apresentar a devida justificação.

Neste âmbito, devem ser devidamente cartografados e identificados os exemplares a considerar no âmbito desta medida, bem como os que devem ser preservados e/ou transplantados.

No caso dos transplantes, devem ainda ser identificados os locais para onde os exemplares serão transplantados

- d) Os elementos vegetais a repor em espaço público, quando aplicável, devem respeitar os alinhamentos existentes e os portes aproximados aos existentes.
- e) Os locais selecionados para a plantação de elementos arbóreos devem ser devidamente compatibilizados com a localização das infraestruturas, assim como com os postes de iluminação pública, de modo a não terem a sua integridade física comprometida com o desenvolvimento da copa, bem como por razões de segurança.
- f) No âmbito das medidas cautelares que integram o PIP, devem ser previstas e contempladas soluções para o controlo da deposição de poeiras sobre a folhagem do património botânico existente, podendo, eventualmente, passar por um sistema de lavagem do tipo nebulizador, nos casos mais especiais.
- g) As espécies de material vegetal, os equipamentos e os materiais inertes, ao nível de pavimentos/revestimentos, propostos ou a propor, devem ser ponderados e reavaliados no sentido de observarem a recomendação da Unesco para a cidade de Coimbra enquanto “Paisagem Histórica Urbana”. Entre outros cuidados a ter, destacam-se os aspetos ou soluções que devem ser evitadas:
- i. A utilização de materiais – inertes e vivos - de menor qualidade/durabilidade;
 - ii. A descontinuidade formal e visual/estética de materiais;
 - iii. A descontinuidade do desenho do espaço público existente;
 - iv. Soluções que conduzam à descaracterização e à perda de identidade dos locais objeto de intervenção.
- h) As áreas de espaço público afetadas (algumas de recente intervenção) devem ser respondidas em respeito pelos projetos que lhe deram forma. Nas situações de eventuais alterações do desenho do espaço e/ou dos materiais devem ser consultados os autores dos referidos projetos.
- i) Os PIP devem incluir um Plano de Manutenção e respetivo cronograma.
- j) As ações acima referidas a par da própria implementação do PIP, e do respetivo Plano de Manutenção, devem ser asseguradas com a assistência técnica da Obra por especialistas de vegetação e pelo Arquiteto Paisagista autor do Projeto, de forma a garantir a correta implementação do PIP.
- k) Todas as alterações que decorram do cumprimento dos pontos anteriores devem refletir-se nos PIP quer ao nível das Peças Escritas, incluindo Plano de Manutenção, quer ao nível das Peças Desenhadas.

C) Previamente à fase final da obra

Apresentar à Autoridade de AIA, para apreciação e pronúncia, os seguintes elementos (cuja pronúncia determinará o modo de concretização da intervenção em causa):

1. Para todas as áreas afetadas durante a fase de construção e que não estejam contempladas no âmbito dos PIP apresentados, deve proceder-se segundo as seguintes orientações:
 - a) Apresentar de cartografia com o registo gráfico da localização das áreas, incluindo a sua dimensão (m²), a recuperar paisagisticamente;
 - b) Para cada uma das áreas, discriminar as ações que sejam necessárias à sua recuperação e, eventual, integração paisagística;
 - c) Discriminar eventuais sementeiras e/ou plantações quanto a quantidades e espécies.

D) Previamente ao início da exploração

Apresentar à Autoridade de AIA, para apreciação e pronúncia, os seguintes elementos (cuja pronúncia determinará que a exploração possa ser iniciada):

1. Definição e representação cartográfica dos locais de pernoita/manutenção diária dos veículos, na sequência da aprovação do Plano de Exploração do Sistema e uma vez decidida a entidade gestora do Metrobus.

Caso seja necessária a construção de parques ou outras estruturas complementares de acolhimento dos veículos para pernoita/manutenção diária, devem os referidos locais ser objeto de prévia prospeção arqueológica sistemática e os resultados apresentados à Autoridade de AIA, após validação da Tutela do Património Cultural.

Medidas de minimização

Todas as medidas de minimização dirigidas às fases de preparação e execução da obra devem constar no Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra, o qual deve integrar o respetivo caderno de encargos da empreitada, bem como os contratos de adjudicação que venham a ser produzidos pelo proponente, para efeitos de concretização do projeto.

A Autoridade de AIA deve ser previamente informada do início das fases de construção e de exploração, bem como do respetivo cronograma da obra, de forma a possibilitar o desempenho das suas competências em matéria de pós-avaliação.

De acordo com o artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, devem ser realizadas auditorias por verificadores qualificados pela APA. A realização de auditorias deve ter em consideração o documento “Termos e condições para a realização das Auditorias de Pós-Avaliação”, disponível no portal da APA. Os respetivos Relatórios de Auditoria devem seguir o modelo publicado no portal da APA e ser remetidos pelo proponente à Autoridade de AIA no prazo de 15 dias úteis após a sua apresentação pelo verificador.

FASE PRÉVIA À EXECUÇÃO DA OBRA E FASE DE OBRA

1. Implementar os seguintes planos:
 - a) Plano de Acompanhamento Ambiental da Obra, atualizado de acordo com as disposições que constam da DCAPE;
 - b) Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição (PPGRCD).
2. Informar previamente as populações da duração prevista das obras, serviços e infraestruturas afetadas e soluções alternativas de circulação.
3. Assegurar a informação e participação do público em ações de divulgação, apresentando as características do MLM e as suas vantagens, o seu contributo na qualidade de vida urbana nos

concelhos abrangidos. As ações de divulgação e sensibilização da população devem prolongar-se para a fase de exploração.

4. A definição das vias e acessos aos estaleiros das obras deve ter em conta as densidades de tráfego, privilegiando a solução que menos interfira com o tráfego diário.
5. Antes do início da obra proceder à prospeção arqueológica sistemática de todas as áreas de afetação do projeto que nas fases anteriores não foram prospetadas, por impossibilidade, ou que apresentaram visibilidade nula a reduzida, incluindo todos os caminhos de acesso, áreas de estaleiro, depósitos temporários e empréstimos de inertes.

Os resultados obtidos no decurso desta prospeção poderão determinar a adoção de medidas de minimização complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras), a executar ainda nesta fase e de que deve resultar a elaboração de relatório técnico-científico a remeter para análise e aprovação da Tutela do Património Cultural.

6. Caso se verifique a necessidade de implementar quaisquer medidas de minimização de carácter intrusivo (sondagens ou escavações arqueológicas), estas devem ser igualmente realizadas ainda previamente ao início das obras.
7. Antes do início da obra, realizar sondagens arqueológicas de diagnóstico na área de intervenção da Rua dos Oleiros, cujo número e área mínima deve ser definida em sede de pedido de autorização de trabalhos arqueológicos (PATA). De acordo com os resultados destas sondagens, pode ainda resultar a necessidade de realização de trabalhos arqueológicos adicionais.
8. Na sequência destes trabalhos arqueológicos prévios, apresentar Carta de Condicionantes atualizada à localização de estaleiros, infraestruturas de apoio, depósitos temporários de terras e de acessos a utilizar durante a obra, à escala de projeto, acompanhada de ortofotomapa. Os elementos patrimoniais devem ser individualmente identificados e georreferenciados (em polígono – área de dispersão/concentração dos vestígios).
9. Para localização dos estaleiros devem ser selecionados locais que:
 - a) Não interfiram com áreas de REN e de RAN;
 - b) Interfiram o menos possível com o quotidiano da população.

FASE DE EXECUÇÃO DA OBRA

10. A execução das medidas aplicáveis à fase de execução da obra deve ser verificada durante a fase de construção, mediante a implementação do Plano de Gestão Ambiental da Obra atualizado de acordo com as medidas que constam da DCAPE.
11. A circulação dos veículos inerentes à obra deve respeitar as normas de segurança, nomeadamente a redução da velocidade de circulação junto das povoações.
12. Garantir a limpeza e rega regular dos acessos e da área afeta à obra, de forma a evitar a acumulação e ressuspensão de partículas, quer por ação do vento, quer por ação da circulação de veículos e de equipamentos de obra.
13. Assegurar o transporte de materiais de natureza pulverulenta ou do tipo particulado em veículos adequados, com a carga coberta, de forma a impedir a dispersão de partículas.
14. A saída de veículos para a via pública deve obrigatoriamente ser feita de forma a evitar a sua afetação por arrastamento de terras e lamas pelos rodados dos veículos.
15. Devem ser escolhidos os percursos mais adequados para proceder ao transporte de equipamentos e

materiais de/para os estaleiros, das terras de empréstimo e/ou materiais excedentários a levar para destino adequado, minimizando a passagem no interior dos aglomerados populacionais e junto a recetores sensíveis.

16. Os caminhos para a circulação das máquinas não devem coincidir com os locais de recarga de aquíferos e implicar a compactação de grandes áreas de solos.
17. Proceder à manutenção e revisão periódica de todas as máquinas e veículos, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar a minimização em termos de emissões.
18. A definição das vias e acessos aos estaleiros das obras deve ter em conta as densidades de tráfego, privilegiando a solução que menos interfira com o tráfego diário.
19. Programar e coordenar as atividades de construção, especialmente as que geram mais ruído, tendo em atenção as funções desenvolvidas nas zonas adjacentes à obra com usos sensíveis.
20. Os trabalhos não devem ocorrer na Rua D. João III (Ponto 10) e na Rua General Humberto Delgado (Ponto 11), durante o horário de funcionamento dos equipamentos escolares aí existentes.
21. Efetuar o acompanhamento arqueológico integral, permanente e presencial, de todas as operações que impliquem movimentação dos solos (demolições, desmatagens, remoção e revolvimento do solo, decapagens superficiais, preparação e regularização do terreno, escavações no solo e subsolo, terraplenagens, depósitos e empréstimos de inertes), quer estas sejam feitas em fase de construção, quer nas fases preparatórias, como a instalação de estaleiros, abertura/alargamento de acessos.
22. O acompanhamento deve ser continuado e efetivo, pelo que se houver mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo terá de contemplar um arqueólogo por frente de obra.
23. Os resultados obtidos no decurso do acompanhamento arqueológico podem determinar a adoção de medidas de minimização específicas/complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras), as quais devem ser apresentadas à Tutela do Património Cultural e, só após a sua aprovação, é que podem ser implementadas.
24. Os achados móveis efetuados no decurso desta medida deverão ser colocados em depósito credenciado pelo organismo de tutela do património cultural.
25. Se a destruição de um sítio (total ou parcial) depois de devidamente justificada, for considerada como inevitável, deverá ficar expressamente garantida a salvaguarda pelo registo da totalidade dos vestígios e contextos a afetar, através da escavação arqueológica integral.
26. As estruturas arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra devem, em função do seu valor patrimonial, ser conservadas *in situ*, de acordo com Parecer prévio da Tutela, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação para o futuro. Os achados móveis devem ser colocados em depósito credenciado pelo organismo de Tutela do Património Cultural.
27. Sempre que se venham a identificar ocorrências patrimoniais que justifiquem a sua salvaguarda, a planta de condicionamentos deverá ser atualizada.
28. Concluídos os trabalhos arqueológicos executados no âmbito do presente projeto, deve o proponente assegurar o envio à tutela do Património Cultural dos Relatórios Finais de Trabalhos Arqueológicos resultantes das minimizações efetuadas no âmbito deste projeto no prazo máximo de um ano.
29. Reparar todas as vias rodoviárias interferidas e com danos resultantes das obras e da circulação das máquinas e viaturas afetas à obra, assim como passeios e jardins.

FASE DE EXECUÇÃO DA OBRA E FASE DE EXPLORAÇÃO

30. Implementar o Plano Especial de Emergência para acidentes, em toda a envolvente territorial do SMM, que indique os mecanismos de ação a desenvolver.

FASE DE EXPLORAÇÃO

31. Aquando da aprovação do Plano de Exploração do Sistema pelo Instituto de Mobilidade de Transportes Terrestres, em fase prévia à entrada em funcionamento do SMM, equacionar o ajustamento do horário do SMM, de forma a responder às necessidades da população, concretamente, aumentar o período de funcionamento começando mais cedo do que o previsto, bem como acabar mais tarde, de modo a corresponder com as aspirações das populações.

32. Efetuar a separação, recolha e envio para destino final adequado dos resíduos produzidos pelos operadores de manutenção do SMM, tendo em conta as suas características e a sua classificação na Lista Europeia de Resíduos.

33. Sempre que sejam desenvolvidas ações de manutenção, reparação ou de obra, deve ser fornecida para consulta a planta de condicionamentos atualizada aos responsáveis e cumpridas as medidas de minimização aplicáveis.

FASE DE DESATIVAÇÃO

34. Apresentar um plano de desativação do projeto aplicável tanto à desativação total do projeto como às ações de desativação parcial do mesmo, referindo especificamente as ações a ter lugar, impactes previsíveis e medidas de minimização, destino a dar a todos os elementos a retirar do local, bem como, um plano de recuperação final de todas as áreas afetadas.

Programas de monitorização

Devem ser implementados os programas de monitorização apresentados no RECAPE, os quais devem seguir as diretrizes aí apresentadas e ter em consideração os aspetos referidos na presente decisão.

RECURSOS HÍDRICOS

Implementar o programa de monitorização proposto no RECAPE, devendo ser consideradas as seguintes alterações ao proposto:

- A recolha das amostras deve ser executada por pessoal credenciado;
- Os métodos laboratoriais de análise devem ser os implementados por laboratório acreditado para os parâmetros a analisar;
- A decisão de parar com a monitorização, na fase de exploração, deve resultar da análise do registo histórico dos dados de pelo menos cinco anos. Esta análise deve ser efetuada pelo proponente, devendo constar no relatório anual de monitorização;
- Uma das referências legais da qualidade da água subterrânea deve ser o anexo I do Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de agosto.

AMBIENTE SONORO

Implementar o plano de monitorização de ruído proposto no RECAPE, devendo o correspondente relatório da avaliação de ruído ser apresentado no primeiro ano de exploração.

Face às incertezas, após entrada em funcionamento do projeto, o ruído deve ser monitorizado nos

mesmos locais analisados no Estudo apresentado no RECAPE (19 pontos, de P1 a P19), para aferição dos valores apresentados ou deteção de eventual ultrapassagem de valores limite regulamentares, que obrigará à adoção de medidas de redução de ruído para a fase de exploração do projeto.