

Processo de Pós - Avaliação n.º 284

**CONFORMIDADE DO PROJECTO DE EXECUÇÃO
DO TROÇO MIRANDA DO CORVO / SERPINS DO
SISTEMA DE MOBILIDADE DO MONDEGO
COM A DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL DO
METROPOLITANO LIGEIRO DO MONDEGO**

- PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO -

Fevereiro de 2009

COMISSÃO DE AVALIAÇÃO:

- Agência Portuguesa do Ambiente
- Autoridade da Região Hidrográfica do Centro
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro
- Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico

INDICE

1. INTRODUÇÃO	2
2. ANTECEDENTES.....	3
3. DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO PROJECTO.....	4
4. ANÁLISE DO RECAPE.....	6
4.1. CONSIDERAÇÕES GERAIS.....	6
4.2. MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO.....	7
4.3. MONITORIZAÇÃO.....	8
5. ACOMPANHAMENTO PÚBLICO.....	10
6. CONCLUSÕES	11

2. ANTECEDENTES

Em Fevereiro de 2003 deu entrada no Instituto do Ambiente (organismo actualmente extinto e cujas competências transitaram para a Agência Portuguesa do Ambiente), o pedido de avaliação da Proposta de Definição de Âmbito (PDA), relativa ao Projecto do Metropolitano Ligeiro do Mondego (MLM). A PDA foi objecto de parecer favorável por parte da CA, emitido a 04 de Abril de 2003.

Em Setembro do mesmo ano, foi remetido à Autoridade de AIA, pela entidade licenciadora (Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação), o respectivo Estudo de Impacte Ambiental (EIA), a fim de sujeitar o Projecto, em fase de anteprojecto, a procedimento de AIA o qual terminou a 2 de Abril de 2004, com a emissão da respectiva DIA, por Sua Excelência o Senhor Secretário de Estado do Ambiente. A DIA, válida por um prazo de 2 anos, foi favorável, condicionada ao cumprimento das condicionantes, das medidas de minimização e dos planos de monitorização e à apresentação dos estudos e projectos discriminados em anexo à mesma.

Posteriormente, a Metro Mondego solicitou a prorrogação da DIA, a qual foi concedida pelo Senhor Secretário de Estado do Ambiente até 31 de Dezembro de 2008.

De acordo com o n.º 1 do artigo 21º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, na sua actual redacção, considera-se que a DIA é ainda válida uma vez que já se iniciaram trabalhos de execução parcial do projecto, nomeadamente o desenvolvimento das Interfaces da Linha Coimbra - Serpins (Ceira, Miranda do Corvo e Lousã), analisadas em sede de pós-avaliação, em Outubro de 2007.

3. DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO PROJECTO

O Ramal da Lousã promovia originalmente a ligação das zonas de Serpins, Lousã e Miranda do Corvo a Coimbra e à Linha do Norte. No entanto, o atravessamento ferroviário da cidade tornou-se inconciliável com as funções urbanas, facto que levou à interrupção do serviço entre Coimbra-Cidade e Coimbra-Parque passando a fazer-se apenas uma ligação diária, durante a noite.

Com o objectivo de retomar esta ligação num modo de transporte com características compatíveis com a circulação em meio urbano, o Decreto-Lei n.º 70/94, de 3 de Março, veio estabelecer o regime de exploração do Metro Ligeiro de Superfície nos municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, o desenvolver ao longo do Ramal da Lousã. Mais tarde o sistema veio a estender-se ao longo dos principais eixos de deslocações da cidade de Coimbra, definido desde o Bota Abaixo, Rua Olímpio Nicolau Rui Fernandes, Av. Sá da Bandeira, Praça da República, Universidade, Celas e até ao Hospital.

Assim, o Ramal da Lousã da Linha Serpins/Coimbra, operada pela CP, irá integrar o Sistema de Mobilidade do Mondego, convertendo-se no troço suburbano do MLM, entre Ceira e Serpins.

No âmbito do Anteprojecto não foram estudadas alternativas para o troço Miranda do Corvo – Serpins, dado ter-se considerado o aproveitamento do espaço canal da actual infra-estrutura ferroviária do Ramal da Lousã como a solução mais viável do ponto de vista técnico, económico e ambiental. Desta forma, em relação ao Projecto de Execução (PE) deste troço, não foram feitas alterações ao Anteprojecto.

Tal como já foi referido, o troço liga Miranda do Corvo a Serpins, numa extensão de aproximadamente 16 400 m, e conta com 8 estações: Miranda do Corvo, Corvo, Padrão, Meiral, Lousã A, Lousã, Espírito Santo e Serpins.

Com excepção das estações de Corvo e Espírito Santo, as paragens previstas correspondem ao local de paragem (estações / apeadeiros) do serviço ferroviário que se faz actualmente no Ramal da Lousã. O apeadeiro Prilhão-Casais será eliminado.

O futuro traçado aproveita a infra-estrutura ferroviária actual, em bitola ibérica (1 668 mm), que será ajustada ao novo material circulante (tipo "tram – train") em bitola UIC (1 435 mm). A via será do tipo via betonada nas estações de Miranda do Corvo e entre as estações de Lousã A e Lousã, sendo o resto em via balastrada.

Os trabalhos a executar identificados no PE são:

- Via Férrea;
- Terraplanagem e Drenagem, que inclui nova plataforma de via, reperfilamento dos taludes e tratamento de zonas instáveis;
- Instalações Fixas de Tracção Eléctrica;
- Estruturas de contenção / Estabilização e Obras acessórias, referentes a Passagens Hidráulicas (PH) e reforço de PH's e estruturas de contenção;
- Obras de Arte Correntes (Passagem Inferior Rodoviária de Miranda do Corvo, PH da

Ribeira do Mirandês, Substituição do Pontão do Corvo, Substituição do tabuleiro do Pontão da Quinta do Seixo, Substituição do tabuleiro do Pontão da Fórnea, Substituição do tabuleiro do Pontão do Casal, Substituição do tabuleiro do Pontão ao PK 8+707 e Passagem Inferior Rodoviária do Meiral);

- Obras de Arte Especiais (Ponte de São João e Ponte de Serpins);
- Plataforma de Passageiros;
- Integrações Funcionais, referentes à reabilitação da zona envolvente;
- Vedações;
- Infra-Estruturas.

4. ANÁLISE DO RECAPE

4.1. Considerações Gerais

O RECAPE apresentado cumpre, na generalidade, os requisitos expressos no Anexo IV da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, designadamente quanto às normas técnicas para a estrutura destes relatórios, permitindo verificar se o PE obedece aos critérios estabelecidos na DIA e se dá cumprimento aos termos e condições nela fixados.

No que se refere ao capítulo relativo à verificação da conformidade com a DIA, são enclencadas todas as condicionantes e medidas previstas na mesma, sendo que as que se afiguram aplicáveis ao troço em causa reportam, na sua maioria, a práticas de gestão dos estaleiros e frentes de obra.

Neste sentido, o RECAPE inclui, em anexo, o Plano de Acompanhamento Ambiental (PAA) da Empreitada de Construção do Troço da Linha Metropolitana Miranda do Corvo - Serpins, o qual irá integrar o Caderno de Encargos da Obra, vinculando o Empreiteiro ao seu cumprimento. Este plano define a política ambiental a adoptar pelo Empreiteiro e estabelece um sistema de gestão ambiental que visa o cumprimento dos requisitos da DIA e da legislação ambiental aplicável. É também definida uma estrutura organizacional e de responsabilidade assim como as actividades a realizar no âmbito da supervisão e acompanhamento ambiental.

Em apêndice ao PAA, é apresentado um Plano de Emergência Ambiental (PEA) que tem como objectivo a identificação de potenciais situações de acidente e/ou emergência e o estabelecimento de uma estratégia de prevenção das mesmas. Este Plano define acções e procedimentos para a mitigação dos impactes ambientais resultantes de eventuais situações de acidente e/ou emergência identificadas.

Em anexo ao RECAPE é também apresentado o Plano de Gestão de Resíduos (PGR) que traça as linhas gerais a adoptar pelo Empreiteiro em matéria de gestão de resíduos, definindo responsabilidades e regras para o armazenamento temporário de resíduos. Este documento será vinculativo para o Empreiteiro, integrando o Caderno de Encargos da Obra.

Após análise dos procedimentos definidos no PAA e no PGR, considera-se que estes promovem o cumprimento das disposições da DIA, pelo que se concorda com os mesmos.

De salientar ainda que, em anexo ao RECAPE, consta também o Plano Especial de Emergência (PEE), definido para assegurar a resposta pronta e adequada às situações de emergência susceptíveis de ocorrer e/ou afectar as instalações e infra-estruturas da Linha entre Miranda do Corvo e Serpins do Metropolitano Ligeiro do Mondego, minimizando as consequências, de modo a garantir a salvaguarda dos utentes e colaboradores, a defesa do património e do ambiente.

Não obstante, da análise dos documentos apresentados foram detectados alguns aspectos que carecem de esclarecimento e/ou correcção. Neste sentido, apresenta-se no ponto seguinte a apreciação específica relativa à verificação, caso a caso, do cumprimento dos vários pontos da DIA, sendo unicamente abordados aqueles sobre os quais é necessário tecer comentários.

Considera-se de referir desde já que a correcta integração do PPA e do PGR no Caderno de Encargos da Obra, deverá ser verificada em sede de licenciamento.

4.2. Medidas de Minimização

➤ Antes do Início da Obra

- 2.** *Deve proceder-se à prospecção sistemática do traçado e de outras áreas funcionais da obra que não tenham sido prospectadas, tais como áreas de estaleiros.*

De acordo com o Relatório de Prospecção Arqueológica do Traçado, apresentado em anexo ao RECAPE, a área potencialmente a afectar pela implantação do projecto foi prospectada de forma sistemática, em todo o seu comprimento e numa largura de 400 metros centrados no eixo da linha. Do mesmo modo se procedeu relativamente às zonas de implantação de estaleiros.

Foram identificadas 35 ocorrências patrimoniais, das quais nove se encontram a menos de 10 metros da linha a intervencionar, sendo que cinco destas ocorrências serão directamente afectadas pelo projecto: n.º 2 (Estação Ferroviária de Miranda do Corvo), n.º 4 (Quinta da Moita), n.º 26 (Edifício da Rua da Cruz de Gândara), n.º 27 (Estação Ferroviária de Lousã), n.º 32 (Ponte ferroviária do rio Ceira) e n.º 35 (Estação Ferroviária de Serpins). Para todas estas o RECAPE prevê medidas de minimização, com as quais se concorda genericamente.

Neste sentido, considera-se que foi dado cumprimento a esta medida da DIA.

- 5.** *Todos os trabalhos arqueológicos a realizar deverão ser autorizados pelo IPA, devendo os respectivos relatórios ser entregues para avaliação. Após a sua aprovação devem ser incluídos no RECAPE.*

Os trabalhos já realizados não deram cumprimento ao estipulado na DIA, uma vez que o respectivo relatório não foi entregue no IGESPAR para avaliação e eventual aprovação.

Como tal, os dados vertidos para o RECAPE não tiveram aprovação prévia desse Instituto pelo que se considera que não foi cumprido este ponto da DIA.

Os trabalhos já realizados dizem respeito ao Ponto 2 das Medidas de Minimização.

➤ Fase de Construção

- 16.** *Deve efectuar-se o acompanhamento arqueológico integral da obra, o qual deve contemplar um arqueólogo por frente de obra.*

Esta medida está contemplada no PAA anexo ao RECAPE, prevendo-se a presença de um arqueólogo em todas as acções de mobilização de solos.

Considera-se que foi dado cumprimento a esta medida da DIA.

- 19.** *O abate de plátanos deve ser compensado pela plantação de, pelo menos, igual número de árvores em zona próxima daquela.*

Dada a existência de plátanos na proximidade da futura estação do Espírito Santo (Casal do Espírito Santo) considera-se inválido o argumento da não aplicabilidade desta medida da DIA ao PE em análise. Assim, deverá ser apresentado em sede de licenciamento um plano de plantação que compense o abate destas árvores, para apreciação pela Autoridade de AIA.

25. *Em fase de Projecto de Execução devem ser definidos os locais para a localização dos estaleiros, sendo quês estes não devem ficar localizados em áreas de REN e RAN. No espaço urbano, devem ficar em áreas que interfiram o menos possível com o quotidiano da população.*

Relativamente à escolha do local de implantação do estaleiro o RECAPE apenas refere que esta será efectuada em consonância com o técnico responsável pelo Acompanhamento Ambiental, tendo como base a carta de "Condicionantes à localização de estaleiros e deposição de terras sobrantes" (desenho 4 das Peças Desenhadas do RECAPE).

No entanto, de acordo com disposto na DIA, os locais para a localização dos estaleiros deveriam ser definidos em fase de PE, ou seja, a escolha desses locais já deveria ser indicada em sede de RECAPE e não remetida para uma fase posterior.

Considera-se assim que esta medida da DIA não se encontra cumprida pelo que, previamente ao licenciamento, deverão ser indicadas as áreas exactas para localização dos estaleiros.

4.3. Monitorização

➤ Recursos Hídricos

Relativamente ao domínio hídrico o PE está na generalidade de acordo com a DIA.

No entanto, no decorrer da análise do RECAPE foram solicitados esclarecimentos relativamente a algumas situações do programa de monitorização, nomeadamente:

- Pontos de captação das águas superficiais/subterrâneas;
- Tipos de colheita de amostras;
- Estudo hidrogeológico justificativo da escolha das captações de águas subterrâneas, para monitorar os eventuais efeitos poluentes resultantes do projecto em análise.

Foi então remetida uma versão reformulada do Programa de Monitorização, no local de amostragem de águas superficiais anteriormente referido como n.º 1 foi deslocado para outro ponto junto à travessia do Rio Arouce. Concorda-se com esta alteração, dado que o ponto anteriormente escolhido era pouco representativo dos eventuais impactes negativos do projecto.

De acordo com esta reformulação do Programa de Monitorização, a amostragem da qualidade da água a efectuar será composta, com um período de 24 horas e deverá ser semestral. Os valores dos parâmetros a amostrar, para comparação com os limites legais, deverão ser obtidos semestralmente e não os seus valores médios anuais. Os valores obtidos em cada semestre deverão ser enviados à Autoridade de AIA, até ao limite máximo de 2 meses após cada semestre.

Concorda-se com a realização do relatório anual nos termos propostos e com a lista apresentada de parâmetros a analisar, nas águas superficiais e subterrâneas devendo acrescentar-se o parâmetro CBO5. A condutividade eléctrica deverá ser determinada também nas águas superficiais.

Concorda-se também com a pretensão de executar amostragem da qualidade da água antes de iniciadas as obras.

Por último, considera-se que o Estudo Hidrológico, apresentado em sede de pedido de elementos, não permite justificar a escolha das captações de águas subterrâneas para monitorizar os eventuais efeitos poluentes resultantes do projecto. Tal justificação deverá assim ser apresentada em sede de licenciamento do projecto e remetida à Autoridade de AIA para apreciação.

5. ACOMPANHAMENTO PÚBLICO

O período de Acompanhamento Público decorreu durante 12 dias úteis, de 15 a 30 de Janeiro de 2009.

Durante este período foram recebidos dois pareceres provenientes da EP – Estradas de Portugal, SA e da REFER - Rede Ferroviária Nacional, EPE.

A EP informa nada ter a opor ao projecto dado que o mesmo não interfere com a rede, existente ou projectada, sob sua administração.

A REFER informa nada mais ter a acrescentar relativamente ao projecto, nesta fase do procedimento de AIA.

6. CONCLUSÕES

O Troço Miranda do Corvo – Serpins do Ramal da Lousã, agora sujeito a pós-avaliação, foi submetido a procedimento de AIA em fase de Anteprojecto, integrado no contexto mais amplo do projecto do MLM.

O Ramal da Lousã promovia originalmente a ligação das zonas de Serpins, Lousã e Miranda do Corvo a Coimbra e à Linha do Norte. No entanto, dada a interrupção do serviço entre Coimbra-Cidade e Coimbra-Parque, por motivos de incompatibilidade entre o atravessamento ferroviário e as funções urbanas, tornou-se necessário desenvolver um novo modo de transporte para efectuar esta ligação. Neste âmbito, surge o projecto do Metro Ligeiro de Superfície nos municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, o qual englobará, como troço suburbano, o Ramal da Lousã, entre Ceira e Serpins.

O RECAPE agora apresentado cumpre, na generalidade, os requisitos expressos no Anexo IV da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, designadamente quanto às normas técnicas para a estrutura destes relatórios.

Considera-se igualmente que o RECAPE cumpre os objectivos específicos de demonstração do cumprimento da DIA, apresentando ainda os Planos de Monitorização de Recursos Hídricos e de Ruído, o PGR, o PEE, o PAA e ainda o Relatório da Prospeção Arqueológica do Traçado, documentos com os quais se concorda na sua generalidade.

Constatando-se que, de uma forma geral, o PE obedece aos critérios estabelecidos na DIA emitida em fase de Anteprojecto e dá cumprimento aos termos e condições nela fixados, a CA considera que o PE está em conformidade com a DIA.

No entanto, tendo em conta a apreciação feita ao longo do presente parecer, existem aspectos que devem ser clarificados, rectificados e/ou reformulados, com vista à verificação do cumprimento integral da DIA.

Assim, em fase prévia ao licenciamento, deverão ser indicadas as áreas exactas para localização dos estaleiros, informação essa que terá de ser remetida à Autoridade de AIA para apreciação.

Já em sede de licenciamento deverão ser apresentados os seguintes documentos:

- Plano de plantação que compense o abate de plátanos na proximidade da futura estação do Espírito Santo (Casal do Espírito Santo), nos termos da medida 19 da DIA;
- Estudo Hidrogeológico que demonstre que as captações de águas subterrâneas escolhidas são as adequadas para monitorar eventuais impactes negativos do projecto nestas mesmas águas.

Especificamente no que se refere ao Património Arqueológico, considera-se que em fase prévia à obra deverá ser efectuado o registo fotográfico, memória descritiva e desenho técnico dos seguintes elementos:

- Nº2 (Estação Ferroviária de Miranda do Corvo);
- Nº 4 (Quinta da Moita);
- Nº 26 (Edifício da Rua da Cruz de Gândara);
- Nº 27 (Estação Ferroviária de Lousã);
- Nº 32 (Ponte ferroviária do rio Ceira);

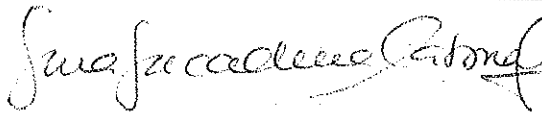
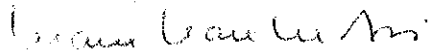

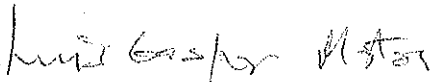

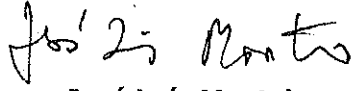
- Nº 35 (Estação Ferroviária de Serpins).

Em fase de construção deverão ser delimitadas, através de sinalização, todas as ocorrências patrimoniais localizadas a menos de 10 metros dos elementos de projecto.

Realça-se ainda que todas as obras e/ou intervenções a executar dentro da área de jurisdição do domínio hídrico, tais como implantação de estaleiros com eventual rejeição de efluentes, limpeza e desassoreamento, demolição, execução de beneficiação de passagens hidráulicas, etc, necessitam de obter licenciamento junto da ARH do Centro, I.P., de acordo com o Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de Maio, complementado pela Portaria 1450/2007, de 12 de Dezembro.

Por último, salienta-se que deverão ser tidos em consideração todos os comentários constantes no presente parecer e que todas as alterações e elementos solicitados deverão constituir parte integrante do PE a submeter a licenciamento, sempre que aplicável.

COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

Entidades	Representantes
Agência Portuguesa do Ambiente	 Sara Sacadura Cabral
	 Clara Sintrão
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro	 Edite Mora
	 Luís Gaspar
Administração da Região Hidrográfica do Centro	 Nelson Martins
Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico	 José Luís Monteiro