



CÓDIGO DOCUMENTO: D20200427000699
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 43f7-047a-9187-eac2

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	TUA20200427000140
REQUERENTE	Infraestruturas de Portugal, SA
Nº DE IDENTIFICAÇÃO FISCAL	503933813
ESTABELECIMENTO	Sistema de Mobilidade do Mondego - Linha do Hospital
LOCALIZAÇÃO	Rua Padre Manuel da Nóbrega
CAE	52211 - Gestão de infraestruturas dos transportes terrestres

CONTEÚDOS TUA



ENQUADRAMENTO



LOCALIZAÇÃO



PRÉVIAS LICENCIAMENTO



PRÉVIAS CONSTRUÇÃO



EXPLORAÇÃO



OBRIGAÇÕES DE COMUNICAÇÃO



ANEXOS TUA



CÓDIGO DOCUMENTO: D20200427000699
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 43f7-047a-9187-eac2

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	PL20191128001701	X	X	Anexo II, n.º 10, alínea h), do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro	27-04-2020	26-04-2024	-	Sim	Conforme condicionada	Agência Portuguesa do Ambiente



LOCALIZAÇÃO

Mapa



CÓDIGO DOCUMENTO: D20200427000699
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 43f7-047a-9187-eac2

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	-
Sul	-
Este	-
Oeste	-



CÓDIGO DOCUMENTO: D20200427000699
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 43f7-047a-9187-eac2

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 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



PRÉVIAS 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: D20200427000699
CÓDIGO VERIFICAÇÃO: 43f7-047a-9187-eac2

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

Número	Ficheiro	Descrição
1	AIA1102RECAPE3-DCAPE(anexoTUA).pdf	DCAPE - Decisão de 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 - Linha do Hospital
Tipologia do projeto	Anexo II, n.º 10, alínea h) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro na sua atual redação
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 na sua atual redação
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: Secretária de Estado do Ambiente

Síntese do procedimento	<p>O presente procedimento teve início a 16/12/2019, 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 30 de dezembro de 2019 a 20 de janeiro de 2020, tendo sido recebidos 13 exposições, com a seguinte proveniência:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estado Maior da Força Aérea (EMFA) • Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC) • Turismo de Portugal, I.P. • Direção Geral do Território (DGT) • 9 Cidadãos
--------------------------------	---

	<p><u>Síntese dos resultados da Consulta Pública</u></p> <p>O EMFA, a ANEPC, o Turismo de Portugal, I.P e a DGT informam que não existem aspetos impeditivos à implementação do projeto. A ANEPC refere aspetos que considera serem cumpridos. A DGT identifica questões legais relacionadas com a cartografia apresentada.</p> <p>Dos 9 cidadãos que apresentaram exposições, verifica-se que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 cidadão concorda • 8 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>
---	--

Condicionantes	
	<p>1. Os bens imóveis classificados não podem ser diretamente afetados por este projeto, quer na fase de construção quer na de exploração. Excetua-se o caso dos imóveis situados na Rua da Sofia, cuja desconstrução foi viabilizada para abertura do espaço canal, sendo substituídos pela construção do edifício ponte.</p>
Elementos a apresentar	
	<p>A) Previamente à emissão da licença ou autorização do projeto</p> <p>Apresentar à Autoridade de AIA, para apreciação e pronúncia, os seguintes elementos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Informações decorrentes da interação do projeto com: <ol style="list-style-type: none"> a) A eventual localização de uma nova maternidade; b) O estacionamento em silo no perímetro ocupado pelos HUC. 2. Esclarecimento sobre a efetiva concretização”, no âmbito do presente projeto, do “edifício ponte”

previsto construir na Rua da Sofia em substituição dos edifícios aí desconstruídos, bem como indicação dos moldes em que tal irá decorrer.

B) Em sede de emissão da licença ou autorização do projeto

1. 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.
2. Cronograma para as desconstruções previstas na Rua da Sofia, assim como para a construção do novo edifício pórtico, obras que devem ser imediatamente consecutivas.

C) Previamente ao início da obra

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

1. Carta de localização exata e a escala adequada dos pontos propostos para monitorização de ruído.
2. Evidências de que o projeto não coloca em causa as acessibilidades às unidades hospitalares HUC e Pediátrico, designadamente, por ambulâncias e carros de emergência (bombeiros e polícia, em especial). Para o efeito, devem ser consultadas as instituições com interesse direto nesta matéria de que são exemplo o Município de Coimbra (Companhia de Sapadores Bombeiros), a Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários de Coimbra, a Associação Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC) e a Administração do CHUC.
3. Levantamento em cartografia dos exemplares arbóreos (património arbóreo), incluindo os plátanos, dentro da área de intervenção e a si afeta ou expectável, devidamente identificados, quantificados e caracterizados quanto ao seu porte, dimensões e estado fitossanitário.
4. Projetos de Integração Paisagística (PIP) revistos de forma a refletir as seguintes orientações:
 - a) Para cada exemplar arbóreo/indivíduo deve ser realizada uma avaliação quanto à possibilidade de serem preservados no âmbito da integração paisagística do projeto.
 - b) Os exemplares das espécies a preservar ou passíveis de transplante devem ser devidamente cartografados e identificados no âmbito da observância das medidas cautelares.
 - c) Os exemplares passíveis de transplante devem ser identificados graficamente e os locais de destino final devem ser referidos, identificados e caracterizados, sobretudo no que se refere às condições em que os mesmos serão mantidos caso não seja um transplante definitivo.
 - d) Para cada exemplar a transplantar deve ser apresentada a devida justificação para a não preservação no local.
 - e) Os exemplares das espécies a abater devem ser devidamente identificadas, devendo ser consideradas em peça desenhada autónoma. Para cada exemplar deve ser apresentada a devida justificação para o seu abate/não preservação.
 - f) Os elementos vegetais a repor/plantar em espaço público, quando aplicável, devem respeitar os alinhamentos existentes e os portes aproximados aos existentes.
 - g) 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, também por razões de segurança.
 - h) No âmbito das medidas cautelares devem ser previstas e contempladas soluções para o

controlo da deposição de poeiras sobre a folhagem do património botânico existente, que pode, eventualmente, passar por um sistema de lavagem do tipo nebulizador.

- i) 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.
- j) As áreas de espaço público afetadas, algumas de recente intervenção, devem ser respondidas em respeito pelos projetos que lhe deram forma. Eventuais alterações do desenho do espaço e/ou dos materiais devem ser consultados os autores dos referidos projetos.
- k) O PIP deve incluir um Plano de Manutenção e respetivo cronograma.
- l) 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.
- m) Todas as alterações que decorram do cumprimento dos pontos anteriores devem refletir-se no PIP quer ao nível das peças escritas, incluindo plano de manutenção, quer ao nível das peças desenhadas.

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. Estudo de localização do equipamento de carregamento de baterias, com apresentação de cenários de previsão de níveis sonoros junto do recetores sensíveis, tendo em conta as emissões sonoras dos postos de transformação e dos sistemas de ventilação disponíveis no mercado, com vista à seleção da melhor solução.
2. 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

1. Proceder à prospeção arqueológica sistemática de todas as áreas de afetação do projeto que não foram nas fases anteriores prospectadas, por impossibilidade, ou que apresentaram visibilidade nula a reduzida, incluindo todos os caminhos de acesso, áreas de estaleiro, depósitos temporários e empréstimos de inertes.
2. 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 deverá resultar relatório técnico-científico a remeter para análise e aprovação da Tutela do Património Cultural.
3. Caso se verifique a necessidade de implementar quaisquer medidas de minimização de carácter intrusivo (sondagens ou escavações arqueológicas), estas devem ser igualmente realizadas ainda nesta fase.
4. Antes do início da obra realizar sondagens arqueológicas de diagnóstico na área de intervenção da Rua da Sofia, cujo número e área mínima deve ser definida em sede de pedido de autorização (PATA). De acordo com os resultados destas sondagens, poderão ainda resultar trabalhos arqueológicos adicionais.
5. Destes trabalhos deve resultar relatório preliminar da intervenção arqueológica, que deve propor medidas de minimização que promovam a compatibilização do projeto de arquitetura com a preservação de bens arqueológico que possam vir a ser identificados.
6. A remoção do Cruzeiro de Celas deve ser antecedida por criterioso levantamento e acompanhamento por técnico de conservação e restauro.
7. As demolições de paramentos previstas em projeto devem ter acompanhamento por parte do arqueólogo responsável pelo estudo dos imóveis a demolir.
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. Efetuar uma vistoria prévia ao estado de conservação dos edifícios que possam vir a ser afetados. A verificação do estado de conservação deve ser executada com recurso ao preenchimento de uma ficha de inventário devidamente assinada pelos proprietários.
10. Informar previamente as populações da duração prevista das obras, serviços e infraestruturas afetadas e soluções alternativas de circulação. O plano de informação às populações deve ser adaptado à nova solução introduzida, considerando que representa um distinto esquema de obras e de afetação de infraestruturas.
11. Informar, do início dos trabalhos, as entidades envolvidas em operações de socorro e de proteção civil, nomeadamente o Corpo de Bombeiros e o Serviço Municipal de Proteção Civil de Coimbra.
12. 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.
13. 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 PRÉVIA À EXECUÇÃO DA OBRA E FASE DE OBRA

14. 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).
15. Minimizar os impactes paisagísticos decorrentes da instalação de estaleiros, podendo, para a dissimulação de estaleiros, ser utilizadas barreiras visuais decoradas exteriormente com temas relacionados com o próprio projeto do MLM. Quando em zonas de interesse patrimonial, nomeadamente no centro de Coimbra, esses tapumes poderão ter design ou estruturas alusivas aos principais elementos de interesse existentes nas imediações.
16. Adotar, conforme previsto, piso com camada de desgaste SMA- *Stone Mastic Asphalt* (o qual confere reduções relativamente a um piso betuminoso comum na ordem dos 3-4 dBA).
17. As obras de recuperação e consolidação dos edifícios, a manter, devem ser executadas antes das demolições.
18. Ao longo do edifício do Mosteiro de Santa Cruz e Jardim da Manga, a faixa do *Metrobus* deve localizar-se o mais afastada possível do Monumento.

FASE DE EXECUÇÃO DA OBRA

19. 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.
20. 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.
21. Implementar o preconizado relativamente a Desvios Provisórios de Tráfego.
22. Maximizar a realização da obra entre as 8h e as 20h de dias úteis na envolvente de edifícios habitacionais e hospitalares (Instituto Maternal na Rua Augusto, Centro Hospitalar e Universitário de Coimbra e, já no final do traçado, Hospital Pediátrico e Hospital CUF Coimbra).
23. Coordenar o horário de realização das operações mais ruidosas com a direção da Escola EB 2/3

Martim de Freitas, quando as frentes de obra se situarem junto do recinto escolar.

24. Escolher 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.
25. Compensar a remoção de vegetação, a que vai ser sujeito o segmento dos HUC para a instalação da Linha do Hospital, com espécies arbóreas (autóctones) em outro local do perímetro hospitalar. A utilização de espécies autóctones em todas as áreas de intervenção da Linha do Hospital deve ser uma opção prioritária relativamente à utilização de espécies exóticas.
26. Efetuar acompanhamento arqueológico integral, permanente e presencial, de todas as operações que impliquem movimentação dos solos (demolições, desmatações, 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.
27. O acompanhamento deverá 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.
28. Os resultados obtidos no decurso do acompanhamento arqueológico poderão determinar a adoção de medidas de minimização específicas/complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras), as quais serão apresentadas à Tutela do Património Cultural, e, só após a sua aprovação, é que serão implementadas.
29. Os achados móveis efetuados no decurso desta medida deverão ser colocados em depósito credenciado pelo organismo de tutela do Património Cultural.
30. 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.
31. 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.
32. Sempre que se venham a identificar ocorrências patrimoniais que justifiquem a sua salvaguarda, a planta de condicionamentos deverá ser atualizada.
33. Concluídos os trabalhos arqueológicos executados no âmbito do presente projeto, deve ser assegurado 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.
34. Garantir a reposição dos serviços afetados. Todas as vias rodoviárias interferidas e com danos resultantes das obras e da circulação das máquinas e viaturas afetadas à obra, assim como passeios e jardins, devem ser objeto de reparação/recuperação.

FASES DE EXECUÇÃO DA OBRA E FASE DE EXPLORAÇÃO

35. Implementar medidas preventivas associadas ao risco de cheias e inundações, sempre que se justifique.
36. Implementar o Plano Especial de Emergência para acidentes, em toda a envolvente territorial do

SMM, que indique os mecanismos de ação a desenvolver.

37. A circulação de máquinas e veículos pesados deve ser condicionada nas imediações dos seguintes imóveis: Mosteiro de Santa Cruz; Jardim da Manga; Fonte Nova; Fonte da Madalena; Aqueduto de São Sebastião e Parque de Santa Cruz.
38. Garantir as acessibilidades dos corredores de emergência, necessárias e fundamentais à circulação de veículos de emergência em trânsito para o Serviço de Urgência do Centro Hospitalar e Universitário de Coimbra (CHUC).

FASE DE EXPLORAÇÃO

39. Implementar o preconizado no Estudo de Reordenamento de Trânsito.
40. 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. Neste âmbito, deve ser também ponderada a adaptação do horário, de modo a atender às necessidades da população em eventos/períodos festivos.
41. Ponderar, na seleção do tipo de veículo, o ruído emitido pelo sistema de aviso de presença do próprio veículo (o qual se prever ser a principal fonte sonora para velocidades inferiores a 20 km/h).
42. 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.
43. Sempre que se desenvolvam 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, previstas para a fase de construção, aplicáveis.

Planos de monitorização/accompanhamento ambiental

Devem ser implementados os programas de monitorização apresentados no RECAPE, devendo seguir as diretrizes aí apresentadas e ter em consideração os aspetos a seguir referidos.

RECURSOS HÍDRICOS

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

- Na fase de construção, a amostragem deve ser efetuada trimestralmente, enquanto durarem as atividades de construção. Na fase de exploração, a amostragem deve ser efetuada pelo menos semestralmente;
- A piezometria deve ser efetuada mensalmente;
- 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;

- Para os parâmetros não incluídos no anexo XVI do Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de agosto, a referência legal 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.

Deve ser realizada a monitorização durante a fase de obra caso venha a ser emitida uma LER (sempre em situações excecionais e devidamente fundamentadas) ou que imponha valores de referência para o período diurno.

Relativamente às fases de pré-construção e de exploração, no que concerne à localização de pontos a monitorizar, os pontos AS1 (Loja do Cidadão), AS2 (Câmara Municipal de Coimbra) e AS3 (Polícia Municipal) devem ser aferidos para a fachada de edifício habitacional mais próximo.