

LINHA DO NORTE

PROJETO E ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL PARA A QUADRUPLICAÇÃO DO TROÇO ENTRE CASTANHEIRA DO RIBATEJO E AZAMBUJA



PROJETO DE EXECUÇÃO VOLUME 10 – AMBIENTE

**TOMO 10.00.00 – ADITAMENTO 1 – RESPOSTA AO PEDIDO DE ELEMENTOS ADICIONAIS PARA
EFEITOS DE CONFORMIDADE DO EIA**

Controlo de Assinaturas

Realizado	Revisto	Aprovado Coordenador Projeto
Equipa do EIA	Manuela Miguel	Manuel Pera Fernandes
30-04-2026	30-04-2026	30-04-2026
Data e Assinatura	Data e Assinatura	Data e Assinatura

Não necessita de assinatura se aprovado eletronicamente

Informação do Documento	
Código Documento	
Referência	PF0223_10_00_00_MD_00_Pedido_Elem_Adicionais
Revisão	00
Data	30-04-2026
Nome do Ficheiro	PF0223_10_00_00_MD_00_PEDIDO_ELEM_ADICIONAIS

Rev	Data	Autor	Secção Afetada	Alterações
00	Abril 2026	Vários	Edição inicial	-----

LINHA DO NORTE

**PROJETO E ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL PARA A QUADRUPLICAÇÃO DO TROÇO
ENTRE CASTANHEIRA DO RIBATEJO E AZAMBUJA**

PROJETO DE EXECUÇÃO

VOLUME 10 – AMBIENTE

**TOMO 10.00.00 – ADITAMENTO 1 – RESPOSTA AO PEDIDO DE ELEMENTOS ADICIONAIS
PARA EFEITOS DE CONFORMIDADE DO EIA**

ÍNDICE

1	INTRODUÇÃO	1
2	ELEMENTOS ADICIONAIS PARA EFEITO DE CONFORMIDADE DO EIA.....	2
2.1	Descrição do Projeto	2
2.2	Análise às Componentes Ambientais	10
2.2.1	Recursos Hídricos	10
2.2.2	Vibrações	17
2.2.3	Ordenamento do Território	22
2.2.4	Qualidade do Ar	30
2.2.5	RNT	32

ANEXOS

Anexo 01 – Pedido de Elementos Adicionais para efeitos de Conformidade do EIA (AIA n.º 3922)

Anexo 02 – *Shapefiles*

Anexo 03 – Correspondência com a Câmara Municipal de Alenquer

1 INTRODUÇÃO

Corresponde o presente documento ao Aditamento 01 do **Estudo de Impacte Ambiental do Projeto de Execução (EIA) da Quadruplicação do Troço entre Castanheira do Ribatejo e Azambuja**, de março de 2026, cujo objetivo é dar resposta ao “Pedido de Elementos Adicionais para efeitos de Conformidade do EIA”, realizado pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA), enquanto autoridade de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), - Procedimento AIA n.º 3922 – através do Ofício S013714-202603-DAIA.DAP, datado de 25 de março de 2026, o qual é apresentado no Anexo 01 do presente Aditamento 1.

Conforme solicitado no referido ofício, os elementos adicionais foram integrados num EIA consolidado da - “**Quadruplicação do Troço entre Castanheira do Ribatejo e Azambuja**, de abril de 2026”, e daqui em diante designado como “EIA consolidado”.

Este Aditamento 1 constitui o documento autónomo solicitado no Pedido de Elementos Adicionais e nele são identificadas todas as alterações efetuadas ao EIA entregue em abril de 2026. Neste documento autónomo sistematiza-se, para cada elemento adicional solicitado, o volume e capítulo do EIA consolidado onde os elementos adicionais podem ser encontrados, ou, em caso de se considerar que a questão colocada não pode ser respondida em sede de avaliação ambiental do Projeto, é apresentado o justificativo da sede/momento para a sua adequada resposta e avaliação.

Realizou-se ainda a reformulação do Resumo Não Técnico (RNT) de modo a refletir os elementos adicionais solicitados pela APA no Pedido de Elementos Adicionais.

2 ELEMENTOS ADICIONAIS PARA EFEITO DE CONFORMIDADE DO EIA

2.1 DESCRIÇÃO DO PROJETO

1.1. Indicar, para as fases de construção e de exploração, a estimativa do consumo e a origem da água de abastecimento (consumos de apoio à obra e às instalações sociais). Apesar do proponente entender que está questão é da responsabilidade do futuro empreiteiro de obra, a mesma é relevante para a avaliação, tendo em conta que o projeto se encontra em fase de projeto de execução.

Na fase de construção, e considerando a experiência adquirida nas várias obras em curso, constata-se que, toda a água utilizada em obra, quer para o humedecimento dos terrenos durante as épocas mais secas, quer para a lavagem de rodados, quer para outras atividades inerentes à obra tem origem em locais devidamente licenciados para o efeito pelos empreiteiros, não sendo água tratada para consumo humano.

Mesmo nas áreas de escritório dos estaleiros, se estes estiverem localizados fora de zona urbana, a água utilizada nas instalações sanitárias e nas áreas sociais pode não ser própria para consumo humano, estando, nesses casos devidamente assinalado.

Caso os estaleiros estejam localizados em zona urbana, o empreiteiro que aluga o espaço, pede a ligação à rede de abastecimento de água existentes sendo os consumos devidamente identificados por contador e pagos à entidade gestora da rede de abastecimento.

Na fase de construção, e não estando ainda definidos quem serão os Empreiteiros/Subempreiteiros que irão executar a obra, não é possível apresentar uma estimativa credível dos consumos médios anuais de água e origem da água a utilizar.

A estimativa dos consumos médios anuais de água dependerá do número de trabalhadores a afetar à obra, do número de instalações sociais afetadas a cada estaleiro, dos métodos construtivos a adotar *in loco*, etc.

Durante a execução da obra estes valores serão monitorizados e constarão dos Relatórios de Acompanhamento da Obra a enviar para a APA (no âmbito da Pós-avaliação do Projeto). Em suma, os dados agora solicitados serão disponibilizados durante a fase de obra, ou seja, em fase subsequente do procedimento de AIA.

Na fase de exploração, o único consumo de água associado ao projeto será o das estações ferroviárias que já existem, nomeadamente, instalações sanitárias e atividades de limpeza do espaço. Estes consumos são faturados à IP de forma global não sendo possível discriminá-los por estação.

Esta informação foi inserida nos subcapítulos 3.3.9.2.4 (relativo à fase de construção) e 3.3.10.2 (relativo à fase de exploração) do **Tomo 10.01.02 – Relatório Síntese** do EIA consolidado.

1.2. Estimar, para a fase de construção, a produção de efluentes domésticos e industriais e indicar como se processa o seu armazenamento e recolha. Apesar do proponente entender que está questão é da responsabilidade do futuro empreiteiro de obra, a mesma é relevante para a avaliação, tendo em conta que o projeto se encontra em fase de projeto de execução.

Na fase de construção, e considerando a experiência adquirida nas várias obras em curso pode-se afirmar que, os efluentes domésticos se reduzem às áreas sociais dos estaleiros. Caso esteja em área urbana os efluentes serão entregues na rede existente. Caso esteja fora de áreas com sistema de saneamento em funcionamento, haverá recurso a fossa que, periodicamente, será despejada por operador especializado e os efluentes entregues em estação de tratamento.

Ao longo do troço a intervencionar e com especial incidência nas frentes de obra onde estão concentrados mais trabalhadores haverá recurso a instalações sanitárias amovíveis que são geridas por empresa da especialidade quer na sua distribuição quer no tratamento dos efluentes produzidos.

1.3. Implantar as potenciais áreas de estaleiro e de apoio à obra sobre cartografia e sobre fotografia aérea (ortofotomapas).

Na fase de construção, e não estando ainda definidos quem serão os Empreiteiros/Subempreiteiros que irão executar a obra, não é possível apresentar a delimitação das áreas de estaleiro e de apoio à obra. A escolha das referidas áreas está dependente de inúmeros fatores como sejam métodos construtivos a adotar pelo Empreiteiro, acordos com proprietários para arrendamento temporário de terrenos, estratégia relativa à montagem de estaleiros (ex: alguns empreiteiros alojam os seus trabalhadores no estaleiro de obra, enquanto outros preferem alojá-los na envolvente próxima da obra em alojamentos pré-existent).

Assim, e de modo a ir ao encontro do solicitado na presente questão, optou-se pela elaboração de uma Carta de Condicionantes Ambientais (que se apresenta em sobre carta militar e sobre ortofotomapa), onde se identificam as áreas onde não devem ser instalados estaleiros (áreas interditas). Esta Carta foi incluída no **Tomo 10.01.05 – Peças Desenhadas**.

De referir que presente Carta de Condicionantes deve ser incluída no Caderno de Encargos da Empreitada, de modo a garantir que as áreas de estaleiro e de apoio à obra não serão localizadas nas zonas interditas identificadas.

1.4. Clarificar se estão previstos projetos associados ou complementares. Caso estejam, implantar os mesmos em cartografia.

No projeto de Quadruplicação do Troço entre Castanheira do Ribatejo e Azambuja não se considera a existência de projetos associados ou complementares.

1.5. Representar em cartografia os troços em aterro e em escavação e quantificar as respetivas áreas e volumes.

Do **Anexo 09.02 – Peças Desenhadas de Projeto** do **Tomo 10.01.06 – Anexos Temáticos** do EIA entregue em março de 2026 constam, entre outros, os desenhos de projeto relativos às

terraplenagens previstas. Nessas peças desenhadas é possível visualizar os troços em aterro e escavação (ver Desenhos PF0223_PE_01_01_00_00_007_01 a PF0223_PE_01_01_00_00_016_01).

Relativamente à contabilização dos volumes de escavação e aterro estes constam igualmente do EIA inicial entregue em janeiro de 2026, no subcapítulo 3.3.9.2.2 do **Tomo 10.01.02 – Relatório Síntese**.

Tal como referido nesse subcapítulo o presente projeto será realizado, maioritariamente em área de Domínio Público Ferroviário (DPF) e implicará, numa fase inicial, a remoção de materiais de aterro presentes no atual canal ferroviário onde será executada a quadruplicação, de modo a garantir que os materiais de aterro são os adequados para a boa execução da solução de projeto proposta.

Deste modo o termo “escavação” não é o mais adequado para descrever a intervenção em causa já que, trata-se, efetivamente, de uma remoção de materiais de aterro considerados inadequados à data e sua posterior substituição por materiais de aterro de melhor qualidade.

De um modo geral pode referir-se que, ao longo de todo o traçado, ocorrerá uma remoção de materiais cuja profundidade de remoção atingirá os 2,0 m. Após a referida remoção proceder-se-á à colocação de novos materiais.

Na figura seguinte apresenta-se um perfil transversal-tipo da remoção de materiais e posterior aterro a executar na linha férrea.

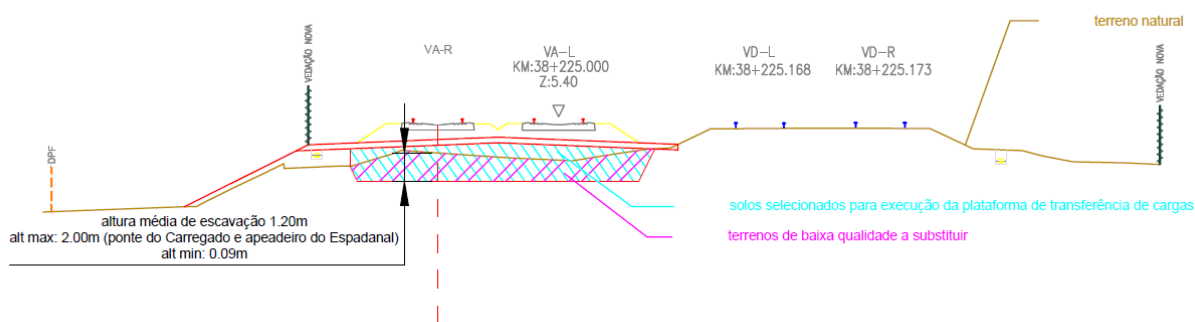


Figura 1 - Perfil – tipo de intervenção na via férrea

Os valores máximos ocorrem, de forma pontual, na Ponte do Carregado e no Apeadeiro do Espadanal da Azambuja.

A escavação de solos associada ao presente projeto será bastante reduzida e ocorrerá sobretudo para a implantação dos seguintes elementos de projeto: acesso ao Posto de Catenária do Carregado (para execução de caixa de pavimento), passagem pedonal de Vila Nova da Rainha (para implantação dos respetivos encontros e fundações) e edifícios novos a executar – SET do Espadanal da Azambuja e o Edifício Técnico (ampliação) de Azambuja (implantação de fundações).

Para a execução do presente projeto será ainda necessário proceder à remoção de materiais de aterro (presentes no atual canal ferroviário onde será executada a quadruplicação), de modo a garantir que os materiais de aterro são os adequados para a boa execução da solução de projeto proposta. Os materiais a retirar não poderão ser reaproveitados, atendendo a que não possuem características adequadas para a execução dos aterros previstos.

Prevê-se que o volume de terras e materiais de aterro a remover seja da ordem dos 162 600 m³, com reaproveitamento praticamente zero, ou seja, todo o aterro será executado com terras de empréstimo. Para a execução de aterros previstos no presente projeto prevê-se a necessidade de um total de cerca de 216 500 m³ de materiais.

Quadro 1 – Balanço de materiais de escavação e aterro a utilizar na quadruplicação do troço entre Castanheira do Ribatejo e Azambuja

MATERIAIS		VOLUME (m ³)
ESCAVAÇÃO	Terras/Materiais de Aterro	162 608
	Total	162 608
ATERRO	Terras	23 684
	Solos Seleccionados	18 675
	Camada de Coroamento	174 139
	Total	216 498

Toda a informação anteriormente apresentada consta já, conforme referido anteriormente, do EIA inicial entregue em janeiro de 2026.

Apenas a informação relativa à área dos taludes de escavação e aterro não foi apresentada no EIA inicial, constando agora do quadro seguinte.

	km	DPF	ÁREA (m²)
ATERRO	Entre o km 34+435 e o km 36+400	Dentro	2 599
	Entre o km 36+700 e o km 36+890	Dentro	201
	Entre o km 36+950 e o km 39+825	Dentro	6 596
	Caminho Sul da Ponte Pedonal de Vila Nova da Rainha (pk 39+875)	Fora	28
	Caminho Norte da Ponte Pedonal de Vila Nova da Rainha (pk 39+875)	Dentro	2
		Fora	208
	Entre o km 39+930 e o km 40+490	Dentro	557
	40+900	Dentro	4
	Entre o km 41+025 e o km 41+150	Dentro	83
	Entre o km 41+185 e o km 43+025	Dentro	1 416
	Entre o km 43+155 e o km 43+360	Dentro	40
	Entre o km 43+525 e o km 46+660	Dentro	6 314
		Fora	179
ESCAVAÇÃO	36+600	Dentro	155
	Entre o km 36+890 e o km 36+950	Dentro	14
	37+210	Dentro	1
	Caminho Sul da Ponte Pedonal de Vila Nova da Rainha (pk 39+875)	Dentro	18
		Fora	189
	Caminho Norte da Ponte Pedonal de Vila Nova da Rainha (pk 39+875)	Dentro	31
		Fora	67
	39+935	Dentro	1
	40+500	Dentro	13
	Entre o km 41+150 e o km 41+185	Dentro	9
	Entre o km 43+025 e o km 43+155	Dentro	20
	Entre o km 43+325 e o km 43+485	Dentro	13
		Fora	21

Este quadro foi inserido no EIA consolidado, no subcapítulo 3.3.9.2.2 do **Tomo 10.01.02 – Relatório Síntese**.

1.6. Apresentar o dimensionamento das secções de vazão das passagens hidráulicas/pontões sob a via, para um período de retorno de 100 anos, bem como os respetivos Estudos Hidrológico e Hidráulico, em anexo ao EIA.

No EIA inicial entregue em janeiro de 2026, no **Tomo 10.01.06 – Anexos Temáticos | 03 – Recursos Hídricos**), por lapso, não foi incluído o conteúdo do Anexo 03.1 Estudo Hidrológico. No EIA consolidado foi incluído, neste sub-anexo, o Estudo Hidrológico e a Memória Descritiva da Drenagem que contém o resumo do Estudo Hidrológico e o cálculo hidráulico/dimensionamento das secções de vazão das passagens hidráulicas/pontões sob a via, para um período de retorno de 100 anos, conforme solicitado.

1.7. Apresentar um quadro/tabela com a nomeação de todas as PH, Pontes e Pontões, indicação do caudal para o período de retorno de 100 anos, definição da secção atual e da secção de projeto, das suas cotas de soleira (a montante e a jusante), e informação de que está garantida a capacidade de vazão para a cheia centenária.

Seguidamente é apresentada a tabela com a informação solicitada. Esta tabela foi igualmente acrescentada no EIA consolidado, no subcapítulo 3.3.3.1 do **Tomo 10.01.02 – Relatório Síntese**, tendo substituído o conteúdo do Quadro 7 anteriormente apresentado.

No que se refere à **garantia da capacidade de vazão para a cheia centenária**, do quadro seguinte podem-se tirar as seguintes conclusões:

- quando no rio Tejo estiver a ocorrer o pico de cheia com período de retorno de 20 anos (Cenário 1), nas linhas de água afluentes às passagens hidráulicas estará a escoar-se o pico de cheia centenária, pelo que apenas nas PH116 (ponte sobre a Vala do Carregado) e PH125 e 126 (ponte de Vila Nova da Rainha) a cota da superfície livre do escoamento, na extremidade poente da PH, será superior à cota da base do carril, o que impedirá a circulação;
- quando no rio Tejo estiver a ocorrer o pico de cheia com período de retorno de 100 anos (Cenário 2), nas linhas de água estará a escoar-se o pico de cheia com período de retorno de 20 anos, pelo que apenas nas PH112/113, PH114/115, PH118, PH125/126, a cota da superfície livre do escoamento, na extremidade poente da PH, será superior à cota da base do carril, o que também impedirá a circulação ferroviária.
- para as restantes passagens hidráulicas, pode afirmar-se que está *garantia da capacidade de vazão para a cheia centenária*, uma vez que para o Cenário 1 a cota da base do carril não é atingida.

Em ambos os cenários, os níveis do escoamento dependem do nível de cheia no rio Tejo e das perdas de carga hidráulica ao longo das passagens hidráulicas, conforme apresentado na Memória Descritiva da Drenagem que consta no Anexo 03.1 Estudo Hidrológico do **Tomo 10.01.06 – Anexos Temáticos**.

No Cenário 2, o caudal nas linhas de água será bastante reduzido, pelo que a afirmação **garantia da capacidade de vazão para a cheia centenária** não é aplicável. Por outro lado, neste cenário as perdas de carga serão desprezáveis (porque o caudal é reduzido), sendo as cotas do plano de água na extremidade poente das PH resultantes do nível do rio Tejo. Assim, por muito que se aumente a secção da PH sob as vias ascendentes, o nível na extremidade poente não sofrerá alteração.

No Cenário 1, o nível do escoamento na extremidade de poente das PH depende mais das perdas de carga do escoamento do pico de cheia centenária nas linhas de água, do que do nível de cheia do rio Tejo. No entanto, mesmo que se aumente muito a secção de vazão da PH sob as linhas ascendentes, o escoamento da cheia centenária nas linhas de água será sempre limitado pela geometria da PH sob as vias descendentes, geometria esta que não será alterada no âmbito da presente quadruplicação. Assim, a afirmação **garantia da capacidade de vazão para a cheia centenária** não deverá ser entendida como não respeitada no caso das PH116, PH125 e PH126.

PH	km	Situação atual									Situação futura						Desenvolvimento	Caudal de ponta de cheia centenária	Verificação das cotas das vias ascendentes (situação de projeto)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
		Cota da soleira				Extremidade de poente da PH			Extremidade de nascente da PH			Extremidade de poente da PH			Extremidade de nascente da PH				Cotas do projeto		Nível de cheia na extremidade poente da PH		Folgas																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
		Montante (poente)		Jusante (nascente)		Base b (m)	Altura h (m)	Área A (m2)	Base b (m)	Altura h (m)	Área A (m2)	Base b (m)	Altura h (m)	Área A (m²)	Base b (m)	Altura h (m)										Área A (m²)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
		Telas Finais	Lev. Topográfico	Telas Finais	Lev. Topográfico																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		

1.8. Descrever o procedimento de deservagem da área da ferrovia (entre carris, taludes) e da faixa de gestão de combustível.

Na Rede Ferroviária Nacional os fitofármacos apenas são utilizados na deservagem da via-férrea, ou seja, no controle da vegetação que cresce nos espaços entre o balastro numa faixa inferior a 2 metros para cada uma das vias. É aplicado recorrendo a uma máquina carrilada, própria para o efeito.

A periodicidade das campanhas de deservagem química é semestral (primavera e outono), se necessário, mediante inspeção visual prévia pelas equipas de manutenção, em todas as linhas gerais da RFN em exploração. É uma atividade com roteiro cíclico pré-definido no âmbito da Manutenção Preventiva Sistemática.

Todos os produtos aplicados cumprem com os requisitos SPe1 e SPe2, de acordo com a alínea 1, do artigo n.º 33, da Lei n.º 26/2013, de 11 de abril, em vias de comunicação “1 - *É proibida a aplicação de produtos fitofarmacêuticos com restrições ambientais com vista à proteção de águas subterrâneas ou superficiais, indicadas no rótulo, nomeadamente através de frases tipo específicas relativas às precauções a tomar para proteção do ambiente, nos termos previstos no anexo vi ao Decreto-Lei n.º 94/98, de 15 de abril, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 22/2004, de 22 de janeiro.*” Esta ação faz parte das atividades previstas no âmbito da Manutenção Preventiva Sistemática (MPS) sendo sempre antecedida de vistoria para identificar a sua necessidade.

A prática corrente adotada em relação aos produtos herbicidas aplicados e respetiva periodicidade integra assim medidas mitigadoras de redução do impacto no ambiente e cumprem todos os requisitos legais.

A gestão do controlo de vegetação (desmatção) quer nos taludes, quer na faixa de gestão de combustível com vista a assegurar a gestão de combustível nos termos previstos na Lei n.º 76/2017, de 17 de agosto, é assegurada por meios mecânicos.

2.2 ANÁLISE ÀS COMPONENTES AMBIENTAIS

2.2.1 RECURSOS HÍDRICOS

2.1. Apresentar o Estudo Hidrológico mencionado no EIA. É referido que o mesmo consta dos Anexos Temáticos, Anexo 03_RH, mas não se encontra na documentação recebida.

No EIA inicial entregue em janeiro de 2026, no Tomo 10.01.06 – Anexos Temáticos | 03 – Recursos Hídricos), por lapso, não foi incluído o conteúdo do Anexo 03.1 Estudo Hidrológico. No EIA consolidado foi incluída, neste sub-anexo o Estudo Hidrológico e a Memória Descritiva da Drenagem que contém um resumo do Estudo Hidrológico e ainda o cálculo hidráulico/dimensionamento das secções de vazão das passagens hidráulicas/pontões sob a via, para um período de retorno de 100 anos, conforme solicitado.

2.2. Apresentar informação geográfica adicional (em formato shapefile, no sistema de coordenadas, oficial de Portugal Continental PT-TM06-ETRS89 (EPSG: 3763)), que compreenda:

- a) Localização das captações de água superficial existentes na área de estudo (AE).**
- b) Implantação das captações de água subterrânea públicas e privadas, e do polígono das zonas de proteção das e captações para abastecimento público.**
- c) Implantação atual da ferrovia, e implantação do Projeto, sobreposta à delimitação das áreas inundáveis nos termos do PGRI – 2º Ciclo de Planeamento, e às áreas inundáveis obtidas no EHH realizado no decurso do presente projeto, para o período de retorno de 100 anos, incluindo profundidade e velocidade do escoamento.**
- d) Delimitação das áreas de REN, por tipologias (incluir linhas de água CALM).**
- e) Muros de suporte de terras previstos.**
- f) Representação dos troços da infraestrutura ferroviária em aterro e em escavação.**
- g) Pontos de amostragem previstos no Programa de Monitorização das Águas Superficiais.**
- h) Implantação das passagens hidráulicas, pontes e viadutos (incluir a sua designação, na tabela de atributos).**

No âmbito do presente pedido de elementos adicionais submetem-se as *shapefiles* solicitadas (ver Anexo 02).

2.3. Corrigir a vulnerabilidade das massas de água subterrâneas intersetadas, para apenas, V3 - Aquíferos em sedimentos não consolidados com ligação hidráulica com a água superficial – Alto.

Foi efetuada a correção solicitada no subcapítulo 4.5.6.5 do **Tomo 10.01.02 – Relatório Síntese** do EIA consolidado.

2.4. Avaliar os impactes na envolvente, decorrente dos riscos de cheias (segundo as ZAC, ARPSI e EHH desenvolvido no projeto), face à implantação do projeto.

No subcapítulo 6.6.4 do **Tomo 10.01.02 – Relatório Síntese** do EIA inicial consta a avaliação de impactes decorrente do facto do projeto se sobrepor, na sua quase totalidade, a áreas inundáveis.

No âmbito da avaliação do projeto de quadruplicação da linha ferroviária existente importa salientar que, a intervenção se desenvolve num corredor ferroviário consolidado, já artificializado e atualmente em exploração.

O projeto em avaliação, ao prever o alteamento, nalguns pontos, da plataforma existente e consequentemente, o aumento da capacidade de vazão de algumas PH, por maior disponibilidade de secção para escoamento, reduz o risco atual de inundação da infraestrutura, nesses pontos.

Relativamente ao **risco de inundação nas áreas envolventes, decorrente da concretização do projeto**, distinguem-se duas situações:

- ocorrendo a cheia centenária nas ribeiras, quando o nível do estuário do Tejo é reduzido (Cenário 1), nalgumas situações, ocorrerá a diminuição dos níveis de cheia com a concretização do projeto (associado ao alteamento da plataforma e aumento da capacidade de vazão das PH), ainda que não de forma significativa, o que se traduzirá numa diminuição dos níveis de cheia na envolvente, ainda que, conforme referido, essa redução seja pouco expressiva.
- ocorrendo a cheia centenária nas ribeiras, quando o nível do estuário do Tejo é elevado, a situação atual (Cenário 2), no que respeita à inundação das áreas envolventes mantém-se, uma vez que não depende da capacidade de vazão das PH existentes, mas sim, dos níveis de cheia do estuário. As intervenções do projeto permitem aumentar a resiliência da infraestrutura, mas não alteram o risco de cheia das áreas envolventes.

Em suma os impactes na envolvente, decorrente dos riscos de cheias (face à implantação do projeto) consideram-se positivos a nulos já que, a situação atual, mantém-se praticamente inalterada.

Esta conclusão foi incluída no subcapítulo 6.6.4 do **Tomo 10.01.02 – Relatório Síntese** do EIA consolidado.

2.5. Demonstrar de forma inequívoca, que não há incremento do risco.

Reforçando a justificação apresentada na resposta anterior, face às características da intervenção proposta, considera-se que não ocorre incremento do risco de inundação, quer para a infraestrutura ferroviária, quer para as áreas envolventes. Pelo contrário, as intervenções previstas ao nível do alteamento da plataforma ferroviária, nalguns pontos, permitirão aumentar, ainda que não de forma significativa, a capacidade de vazão dos órgãos de drenagem existentes e que serão prolongados (aumento da secção útil de escoamento dos elementos de drenagem a construir sob a “nova” plataforma ferroviária), o que traduzir-se-á numa melhoria da situação atual no que à capacidade atual do sistema de drenagem transversa diz respeito.

Por outro lado, o projeto mantém os pontos de atravessamento já existentes (drenagem transversal) pelo que não se verificará um incremento do risco de inundação atualmente existente.

Adicionalmente, a intervenção prevista não introduz novos obstáculos transversais no território, limitando-se ao reforço funcional de estruturas já existentes. Deste modo, não se perspetiva um agravamento dos níveis de cheia, nem uma alteração desfavorável das condições de drenagem natural ou uma transferência de risco para montante ou jusante.

Em síntese, conclui-se que o projeto, não só, não incrementa o risco existente, como contribui para a sua mitigação, através da modernização/otimização das estruturas hidráulicas atuais.

Esta conclusão foi incluída no subcapítulo 6.6.4 do **Tomo 10.01.02 – Relatório Síntese** do EIA consolidado.

2.6. Demonstrar que é assegurada, no atravessamento dos cursos de água, a permeabilidade hídrica e atmosférica e que é evitada a fragmentação dos ecossistemas

Os atravessamentos de cursos de água pelo projeto já ocorrem atualmente e continuarão a ser assegurados pelos órgãos de drenagem existentes que serão melhorados (conforme já referido anteriormente), permitindo a preservação dos corredores naturais já estabelecidos e a conectividade atualmente verificada. A manutenção, e nalguns casos melhoria, das secções de vazão das PH existentes asseguram a permeabilidade hídrica, permitindo o escoamento regular dos caudais em situação normal e em situação de cheia, sem criação de estrangulamentos significativos.

Uma vez que o projeto desenvolve-se num corredor já ocupados por uma plataforma ferroviária, a sua implementação, não introduz novas barreiras lineares no território, nem promove a sua compartimentação adicional. Assim, conclui-se que a intervenção evita a fragmentação acrescida dos ecossistemas, assegurando a continuidade funcional dos sistemas naturais associados aos cursos de água atravessados.

Esta conclusão foi incluída no subcapítulo 6.6.4 do **Tomo 10.01.02 – Relatório Síntese** do EIA consolidado.

2.7. Demonstrar que é assegurado o contínuo fluvial, das várias componentes que caracterizam o ecossistema fluvial

O contínuo fluvial mantém-se assegurado, no âmbito do projeto em análise, atendendo a que, será garantido o prolongamento de todos os órgãos de drenagem, que atualmente asseguram esse contínuo para a ferrovia existente. Os atravessamentos hidráulicos previstos permitirão manter a ligação entre montante e jusante, assegurando a passagem de água, sedimentos, matéria orgânica e organismos ao longo das linhas de água existentes.

Esta conclusão foi incluída no subcapítulo 6.6.4 do **Tomo 10.01.02 – Relatório Síntese** do EIA consolidado.

2.8. Demonstrar que não haverá impacte nas funções hidráulicas ou fluviais do curso de água, e que as velocidades de escoamento a montante e a jusante não se intensificam

A solução adotada baseia-se na manutenção dos atravessamentos existentes com reforço da sua capacidade hidráulica, pelo que não se perspetivam impactes negativos nas funções hidráulicas ou fluviais dos cursos de água atravessados. O aumento da secção de vazão e a adequação geométrica das estruturas permitem escoamentos mais eficientes, minimizando perdas de carga localizadas.

Estando as velocidades de escoamento das ribeiras limitadas às secções de vazão das PH existentes, não ocorrerão alterações relevantes nas velocidades de escoamento, face à situação atual.

Em consequência, não se antecipam fenómenos acrescidos de erosão, assoreamento, instabilidade marginal ou alteração morfológica induzida pela intervenção. Assim, conclui-se que o projeto não afeta negativamente as funções hidráulicas e fluviais dos cursos de água, garantindo condições de escoamento equivalentes ou mais favoráveis face à situação atual.

Esta conclusão foi incluída no subcapítulo 6.6.4 do **Tomo 10.01.02 – Relatório Síntese** do EIA consolidado.

2.9. Rever a avaliação de impactes e as medidas de minimização, tendo em consideração a informação solicitada

Esta revisão foi efetuada e incluída no subcapítulo 6.6.4 do **Tomo 10.01.02 – Relatório Síntese** do EIA consolidado.

Não se considerou necessário proceder à alteração do subcapítulo relativo às medidas de minimização.

2.10. Rever o programa de monitorização de águas superficiais, nos seguintes termos:

Objetivo

Avaliar possíveis impactes na qualidade das águas superficiais nas fases de construção e de exploração, nomeadamente nos cursos de água, a montante e a jusante da implantação do projeto, para verificação da eficácia das medidas de minimização adotadas e ajustamento das mesmas e/ou implementação de medidas complementares.

Parâmetros a avaliar

- ***Dureza total (mg/l CaCO₃).***
- ***Temperatura, in situ (°C).***
- ***pH, in situ (Escala de Sorensen).***
- ***Condutividade elétrica a 20°C (μS/cm).***
- Oxigénio dissolvido (% saturação) .***
- ***Oxigénio dissolvido (mg/l O₂).***
- ***Cádmio dissolvido (μg/l).***
- ***Cobre dissolvido (μg /l).***
- ***Zinco dissolvido (μg/l).***
- ***Ferro dissolvido (μg/l).***
- ***Cianetos totais, CN (μg/l).***
- ***Sólidos Suspensos Totais (mg/l).***
- ***Carência Bioquímica de Oxigénio, CBO₅ (mg/l O₂).***
- ***Carência Química de Oxigénio, CQO (mg/l).***
- ***E. coli (só fase de construção).***
- ***Enterococos (só fase de construção).***
- ***Hidrocarbonetos TPH₁₀-C₄₀ (μg/l).***
- ***TPH fracção C₁₀-C₂₈ ug/l (Gasóleo).***
- ***TPH fracção C₂₀-C₃₆ ug/l (Óleo de motores).***

- **Hidrocarbonetos Aromáticos Policíclicos, HAP, incluindo acenafteno, fenantreno, pireno e fluoranteno ($\mu\text{g/l}$).**
- **Substâncias ativas dos pesticidas, incluindo os respetivos metabolitos e produtos de degradação e de reação (pesticidas e biocidas nos termos definidos nas Diretivas n.ºs 91/414/CEE e 98/8/CE, respetivamente), ($\mu\text{g/l}$).**

Locais de amostragem

Cursos de água, a montante e a jusante da implantação do projeto, que podem ser revistos/complementados, caso se considere necessário. Os relatórios de monitorização a apresentar devem compreender a localização geográfica (em shapefile e em tabela), assim como a localização aproximada do respetivo km da ferrovia.

Periodicidade de amostragem

Campanha da situação de referência Monitorização da qualidade da água superficial previamente a qualquer intervenção na ferrovia existente, incluindo coberto vegetal e movimentação de terras.

Deverá ser realizada uma campanha de amostragem no período seco (maio a setembro) e outra no período húmido (outubro a abril), antes do início da fase de construção que servirá de referencial futuro. Caso se verifique essa impossibilidade, deverá realizar-se, no mínimo, uma campanha.

Campanhas da fase de construção

Na fase de construção, as campanhas de monitorização deverão realizar-se trimestralmente (quatro vezes por ano: primavera, verão, outono e inverno).

Campanhas da fase de exploração

Durante a fase de exploração, as campanhas de monitorização deverão ser semestrais (duas vezes por ano: em abril, e em outubro depois das primeiras chuvas), desenvolvendo-se por três anos, sendo que, se os resultados o justificarem, poderá reduzir-se ou prolongar-se esse prazo.

Critérios de avaliação e métodos de tratamento

Critérios para a Classificação das Massas de Água, disponível em:

http://apambiente.pt/sites/default/files/_SNIAMB_Agua/DRH/PlaneamentoO

[rdenamento/PGRH/2022-2027/PGRH_3_PTCONT_SistemasClassificacao.pdf](#)

Os referidos critérios devem ser adotados em relação a todos os parâmetros que possuam limiar ou norma de qualidade definida em sede de PGRH.

Para os parâmetros que não possuem limiar ou norma de qualidade definida no documento anterior, deverá ser considerado o Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de agosto, na atual redação, Anexo XVI (Qualidade das águas destinadas à rega) e Anexo XXI (Objetivos ambientais de qualidade mínima para as águas superficiais).

Após cada campanha de monitorização, dever-se-á compilar e efetuar uma análise comparativa com os resultados relativos às campanhas anteriores, incluindo a campanha da situação de referência, para que seja avaliada e caracterizada a evolução de cada parâmetro.

Os resultados deverão ser analisados em termos da sua evolução espacial e temporal, de preferência recorrendo a análise gráfica.

Consoante os resultados obtidos, deverão ser equacionadas eventuais medidas minimizadoras corretivas e/ou complementares às já implementadas, de modo a evitar e/ou minimizar qualquer impacto detetado.

Técnicas e métodos de análise

A recolha das amostras de água deverá ter em conta a norma ISO 5667- 1:2006.

Posteriormente à amostragem, as amostras deverão ser devidamente acondicionadas e transportadas para a realização de análises por um laboratório acreditado.

Os métodos analíticos deverão respeitar o disposto no Decreto-Lei n.º 83/2011 de 20 de junho, principalmente o disposto no seu artigo 4.º, relativamente à relação de grandezas entre a norma de qualidade e o Limite de Quantificação (LQ).

Deverá igualmente ser recolhida informação sobre fatores exógenos que possam influenciar a qualidade da água.

Os registos de campo relativos às campanhas de monitorização realizadas deverão constar de uma ficha tipo, onde se descrevem todos os dados e observações respeitantes aos pontos de recolha das amostras de água e à própria amostragem, nomeadamente:

- *Data e hora de recolha das amostras.*
- *Condições climatológicas.*
- *Localização exata dos pontos de recolha de água, com indicação das coordenadas geográficas.*
- *Tipo e método de amostragem.*
- *Descrição organolética da amostra de água: cor, aparência, cheiro.*
- *Indicação dos parâmetros medidos in situ.*
- **Medidas de Gestão Ambiental**

Face à avaliação aos resultados obtidos e caso se verifique um aumento significativo da concentração dos parâmetros monitorizados, face à situação de referência, deverão ser implementados cuidados acrescidos de gestão ambiental e a instalação de estruturas provisórias de contenção ou tratamento.

Na fase de construção, alguns desses cuidados poderão passar pela verificação das condições de funcionamento das máquinas de obra e dos procedimentos de armazenamento e manipulação de produtos lubrificantes e combustíveis.

Em situações de elevadas concentrações de SST, é necessário averiguar se as atividades da obra estão a aumentar, significativamente, o arraste de material sólido para as linhas de água e nesse caso, adotar medidas de proteção, como seja a instalação de barreiras junto às margens das linhas de água, ou outras.

Para além destas medidas, e caso os resultados obtidos indiquem a ocorrência de uma variação qualitativa das águas superficiais relevante, face à situação de referência, ou a violação de padrões, serão realizadas campanhas adicionais de amostragem nesses locais, ou em novos locais considerados de referência, de forma a monitorizar a situação.

Do Tomo 10.01.03 – Plano Geral de Monitorização Ambiental do EIA consolidado consta o Programa de Monitorização das Águas Superficiais revisto, de acordo com o solicitado.

2.2.2 VIBRAÇÕES

3.1. Indicar a distância entre os pontos de Medição PM01 a PM05 e o local da fonte emissora de vibrações associada.

Notar que a NP2074:2015 enquadra a avaliação de danos em estruturas e edifícios, que podem eventualmente ser “cosméticos”, como mencionado no ponto 6.12 do Relatório Síntese, mas podem também ser estruturais:

No preâmbulo da NP 2074:2015 está estabelecido:

“... podem sofrer danos. Estes podem ser classificados como graves (enfraquecimento significativo da sua capacidade estrutural), moderados (afetação de revestimentos interiores e exteriores) ou limiares (danos cosméticos ...”.

No capítulo “1 Objetivo” da NP 2074: 2015 está estabelecido:

“A presente Norma destina-se a estabelecer um critério de limitação ... com o objetivo de obviar a que ocorram quaisquer danos”.

Entende-se assim que os limites são estabelecidos para que não ocorram sequer danos cosméticos. Parece-nos assim adequado indicar que os limites estão associados a danos cosméticos, mas se forem ultrapassados em muito poderão ocorrer, é claro, danos estruturais.

No EIA consolidado, e conforme solicitado, o Quadro 63 do **Tomo 10.01.02 – Relatório Síntese** foi revisto para integrar uma nova coluna com indicação a distância à linha de cada ponto de medição de vibração (PM01 a PM04).

O PM05 já tinha as distâncias (da fachada à linha onde passou o comboio) indicadas no Quadro 66.

Quadro 63 - Velocidade de Vibração nos Pontos de Medição

PONTOS DE MEDIÇÃO	DISTÂNCIA À LINHA FÉRREA [M]	MEDIÇÕES DE VIBRAÇÃO [mm/s]			
		Medições			Análise
		Pico	Máximo dos Valores RMS de 1 s em 1 s		
		1-500 Hz	1-80 Hz	1-80Hz com ponderação em frequência W_m	
Vila Franca de Xira					
PM01	≈ 75 m	0.27	0.084	0.028	Valores dentro do tipicamente “insensível” para o ser humano, valores influenciados especialmente por tráfego rodoviário em pavimento desgastado e tráfego ferroviário.
PM02	≈ 25 m	0.42	0.071	0.042	Valores dentro do tipicamente “insensível” para o ser humano, influenciados especialmente por tráfego rodoviário em pavimento regular.
Azambuja					
PM03	≈ 10 m	0.19	0.054	0.022	Valores dentro do tipicamente “insensível” para o ser humano, valores influenciados especialmente por tráfego rodoviário em pavimento regular e tráfego ferroviário.
PM04	≈ 50 m	0.21	0.09	0.054	Valores dentro do tipicamente “insensível” para o ser humano, valores influenciados especialmente por tráfego ferroviário.

Nota: Valores típicos: pico: 1.5 mm/s (limite mais exigente para inexistência de danos cosméticos. 1-80Hz máximo rms (1s): 0.1 mm/s (limite mais exigente para a vibração não ser humanamente sensível como tal).

3.2. Garantir que, em linha com o enquadramento normativo que tem vindo a ser adotado em projetos de outras infraestruturas ferroviárias, se consideram os limites para a fase de construção, seja para avaliação de danos estruturais seja para a avaliação de incómodo à vibração, olhando às velocidades de pico. Deste modo, deve ser corrigida e reavaliada a identificação e avaliação de impactes ambientais apresentada no ponto 6.12 do Relatório Síntese que considera valores eficazes.

Esclarece-se que existem também outros projetos de infraestruturas ferroviárias em que, na fase de construção, se consideram também valores eficazes.

Pese embora o referido, no subcapítulo 6.12.1 Fase de construção do **Tomo 10.01.02 – Relatório Síntese** do EIA consolidado, o parâmetro $V_{max,ef,1s}$ foi agora alterado para $V_{max,pico}$, mantendo-se os limites anteriores.

3.3. Apresentar, no ponto 6.12 do Relatório Síntese, as figuras com as isolinhas de previsão de vibração relativas a todo o traçado. Incluir ainda tabela que apresente os valores de vibração estimados em todos os recetores sensíveis considerados no EIA.

No **Tomo 10.01.05 – Peças Desenhadas** do EIA inicial foram apresentados os desenhos com as isolinhas de previsão relativas a todo o traçado (Desenhos PF0223_PE_10_01_05_01_VIB a PF0223_PE_10_01_038_01_VIB). No subcapítulo 6.12.2 do Tomo 10.01.02 – Relatório Síntese foram apresentadas apenas as imagens dos casos mais próximos do traçado.

No EIA consolidado alterou-se o subcapítulo 6.12.2 para integrar imagens de todo traçado, e adicionou-se tabela com os valores de $V_{max,ef,1s}$ previstos em todos os recetores, conforme solicitado.

As peças desenhadas que constavam do EIA inicial foram mantidas no EIA consolidado.

3.4. Esclarecer de que forma foram integradas as características de propagação de vibrações do tipo de solo ao longo da zona a intervencionar e do tipo de estruturas. Para o edificado mais próximo, apresentar uma listagem com as variáveis e pressupostos de modelação, assim como uma tabela com os resultados esperados a passagem dos diferentes tipos de comboios; sendo o caso, apresentar uma estimativa da sobreposição de efeitos associados a passagem simultânea de dois tipos de comboios.

Considera-se pouco provável, e portanto, sem significado estatístico, a passagem simultânea de duas composições junto a um determinado ponto recetor. Acresce ao referido, o facto da metodologia de previsão ter vários fatores de segurança e estar a considerar-se o valor máximo à passagem, que tendencialmente é independente da passagem simultânea e praticamente só dependente do comboio que passa mais próximo.

Com vista a dar resposta a este ponto, acrescentou-se o seguinte texto no subcapítulo 6.12.2 Fase de Exploração do **Tomo 10.01.02 – Relatório Síntese** do EIA consolidado:

Os fatores de correção são seguros, sendo assim os resultados obtidos aplicáveis, com segurança, a qualquer tipo de solo e a qualquer tipo de estrutura, como se demonstra em seguida, de acordo com cada um dos fatores constantes na “Table 8-2” do documento FRA:

- Velocidade de circulação: foi considerado o fator mais desfavorável de uma variação como $20\log(v_2/v_1)$. Considerou-se por segurança a velocidade máxima.
- Rodados típicos: 0 dB.
- Tipo de via: via balastrada à superfície: 0 dB.
- Propagação: propagação eficiente: +10 dB.
- Propagação: camada rochosa: no máximo 9 dB. De notar que este valor positivo só deve ser aplicado se no tipo de via tivesse sido reduzido -15 dB (base rochosa). Como não foi aplicado considera-se 0 dB.
- Acoplamento aos edifícios: no mínimo, edifícios de maçonaria de 1 a 2 pisos: -7 dB.
- Ressonância: ainda que se considere pouco provável, considera-se por extrema segurança: + 6 dB.

Pelo explicitado tem-se uma adição global extremamente segura de: $10-7+6= 9$ dB.

Conforme explicitado no capítulo da medição de vibração *in situ* tem-se:

1. A medição em PM05 foi efetuada a meio do pavimento e não se determinou qualquer ressonância.
2. A comparação dos valores medidos com os valores previstos é, em média, de – 10dB (valores medidos menores do que os valores previstos, considerando a velocidade máxima prevista, como foi efetuado).

Assim, consideram-se efetivamente aplicáveis com segurança, a qualquer tipo de solo e a qualquer tipo de estrutura, os valores explicitados nas figuras e tabela seguintes.

3.5. Explicar relativamente à MM. VB.01., de que forma foram escolhidos os recetores que devem ter este tipo de “monitorização especial, de vibração e ruído no interior dos edifícios” e o porquê da exclusão dos restantes recetores.

Foram considerados os Recetores onde os valores de vibração previstos são os mais elevados, acima de 0.1 mm/s, agora identificados no Quadro 165 do Tomo 10.01.02 – Relatório Síntese do EIA consolidado, e suficientemente distantes entre si (entre R10 e R11, escolheu-se só R10; entre R12 e R13 escolheu-se só R12).

3.6. Apresentar as características técnicas mínimas do sistema antivibrático proposto.

Considera-se que as características técnicas mínimas do sistema antivibrático, em termos de vibração, estão definidas no EIA inicial, ou seja, no subcapítulo 9.3.10.2 Fase de Exploração **do Tomo 10.01.02 – Relatório Síntese.**:

- Eficácia necessária:
 - SAV1: -14 dB.
 - SAV2: -11 dB.

Ainda assim, e de modo a ir ao encontro do solicitado pela CA, no EIA consolidado, acrescentou-se agora o seguinte texto e quadro, que se espera clarifiquem suficientemente as posições de segurança e a medida necessária:

De notar que as medidas recomendadas (SAV1 e SAV2) estão dimensionadas com segurança, pelo menos devido aos seguintes dois fatores:

1. Ainda que os denominados Critérios LNEC recomendem um valor de 0.28 mm/s, para solicitações de curta duração como é o caso da passagem de comboios, dimensionou-se as medidas para cumprir 0.1 mm/s.
2. Ainda que os denominados Critérios LNEC apontem para o parâmetro v_{ef} para a totalidade do tempo de passagem, considerou-se o parâmetro mais seguro $v_{max,ef,1s}$.

No quadro seguinte apresenta-se o espectro típico de emissão vibrátil normalizado (valor global 0 dB) à passagem de composição ferroviária e a eficácia espectral típica de sistema anti-vibrátil com frequência natural de vibração de f_n Hz, para $f_n \approx 10$ Hz e $f_n \approx 12.5$ Hz, de onde se calcula respetivamente uma eficácia global de -14 dB e -12 dB, cumprindo as eficácias globais necessárias para atingir, com segurança, 0.28 mm/s (valor global 1H-80Hz).

Quadro 178 – Emissão espectral vibrátil típica e eficácia espectral típica de onde se deduz as atenuações globais que cumprem os valores necessários (SAV1: -14 dB; SAV2: -11 dB)

Banda de frequência	Emissão vibrátil típica (normalizada; dB)	Eficácia espectral típica para SAV com frequência natural f_n		Emissão vibrátil resultante, após SAV (valor global corresponde assim à atenuação global)	
		$f_n \approx 10$ Hz	$f_n \approx 12.5$ Hz	$f_n \approx 10$ Hz	$f_n \approx 12.5$ Hz
Global	0	-	-	-14 dB	-12 dB
6.3 Hz	-39	5	2	-34	-37
8 Hz	-38	8	5	-30	-33
10 Hz	-36	13	8	-23	-28
12.5 Hz	-36	2	13	-34	-23
16 Hz	-23	-4	2	-27	-21
20 Hz	-18	-8	-4	-26	-22
25 Hz	-9	-10	-8	-19	-17
31.5 Hz	-11	-8	-10	-19	-21
40 Hz	-14	-18	-8	-32	-22
50 Hz	-3	-25	-18	-28	-21
63 Hz	-8	-30	-25	-38	-33
80 Hz	-17	-35	-30	-52	-47

2.2.3 ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Apresentam-se, seguidamente, as respostas ao Pedido de Elementos Adicionais relativas a este fator ambiental. Atendendo às questões colocadas, foi efetuada uma reanálise e revisão global dos textos constantes do EIA inicial relativos ao Ordenamento do Território, carecendo este fator, no EIA consolidado, duma leitura completa dos elementos agora apresentados.

PDM da Azambuja, em vigor

4.1. Esclarecer no âmbito do Plano Diretor Municipal (PDM) em vigor, todas as intervenções fora do Domínio Público Ferroviário (DPF), designadamente o referido sobre o PDM da Azambuja, na página 274, do Relatório síntese: “as intervenções a realizar ocorrem quase integralmente em espaço canal ferroviário – Linha do Norte, dentro do limite de Domínio público ferroviário (DPF), excetuando-se a intervenção a realizar no Posto de Catenária Carregado Norte (cerca do pk 37+500) a nascente da Linha férrea.”

Efetivamente, a afirmação não se encontra correta já que a intervenção a realizar no Posto de Catenária Carregado Norte (cerca do pk 37+500), a nascente da Linha férrea, não ocorre no município de Azambuja, mas sim no de Alenquer.

Assim, procedeu-se, no EIA consolidado (ver subcapítulo 4.8.2.3), à reformulação do parágrafo em causa, de modo a enfatizar as intervenções fora do DPF no município da Azambuja. A nova redação passou a ser:

De referir que, tal como acontece no município de Vila Franca de Xira e no município de Alenquer, as intervenções a realizar no âmbito do projeto ocorrem quase integralmente em espaço canal ferroviário – Linha do Norte, dentro do limite de Domínio Público Ferroviário (DPF). As intervenções com maior

expressão a realizar fora do DPF no município da Azambuja estão associadas à Passagem Superior Pedonal (PSP) de Vila Nova da Rainha (cerca do pk 39+875) e à Estação da Azambuja (pk 39+945).

4.2. Efetuar o enquadramento do projeto nos termos do PDM conforme o Aviso n.º 3763/2026/2 referente aos “Regimes de proteção e salvaguarda- Perigosidade de inundação”.

O enquadramento solicitado foi incluído no EIA consolidado, no subcapítulo 4.8.2.3 do **Tomo 10.01.02 – Relatório Síntese**.

Foram acrescentadas duas novas peças desenhadas ao **Tomo 10.01.05 – Peças Desenhadas**, no EIA consolidado (PF0223_PE_10_01_05_022A_00_OT e PF0223_PE_10_01_05_022B_00_OT).

PDM de Alenquer, em vigor

4.3. Efetuar o enquadramento do projeto nos termos do PDM conforme a Declaração n.º 38/2025/2 referente ao Regime de Proteção e Salvaguarda em Áreas de Risco Potencial Significativo de Inundação.

O enquadramento solicitado foi incluído no EIA consolidado, no subcapítulo 4.8.2.3 do Tomo 10.01.02 – Relatório Síntese.

Foi acrescentada uma nova peça desenhada ao **Tomo 10.01.05 – Peças Desenhadas**, no EIA consolidado (PF0223_PE_10_01_05_019A_00_OT).

PDM de Alenquer, conforme proposta de Revisão

4.4. Efetuar o enquadramento no projeto na proposta indicativa de regulamento no âmbito da Revisão do PDM. Apesar de se ter efetuado um enquadramento do projeto no PDM de Alenquer, conforme proposta de Revisão (planta de ordenamento), mas não se efetuou na respetiva regulamentação, tendo sido referido que a Câmara Municipal de Alenquer indicou que não será possível facultar o mesmo. Embora não seja obrigatório, considera-se, necessário o enquadramento no projeto na proposta indicativa de regulamento no âmbito da revisão do PDM.

No Capítulo 6.9 do EIA inicial submetido em janeiro de 2026 encontra-se detalhada a razão pela qual não foi possível efetuar o enquadramento no projeto na proposta indicativa de regulamento no âmbito da Revisão do PDM. Uma vez que se trata do capítulo da avaliação de impactos, no EIA consolidado no subcapítulo 4.8.2.3 (relativo à caracterização da situação atual) do **Tomo 10.01.02 – Relatório Síntese** foi acrescentada também esta referência de ausência de informação relativa à proposta de Regulamento do PDM de Alenquer em revisão, para reforçar o motivo que conduziu à ausência desse enquadramento no EIA.

Resume-se, seguidamente, o histórico dos contactos estabelecidos com a CM de Alenquer relativamente a esta temática.

A **CM de Alenquer respondeu a 10 de setembro de 2025** tendo enviado a informação em falta em formato *shapefile* relativa ao PDM em revisão, mas não enviou a informação relativa à proposta de Regulamento do PDM em revisão.

A **30 de setembro de 2025 foi solicitado, pela PROFICO AMBIENTE, à CM de Alenquer**, o envio do referido regulamento da revisão do PDM de Alenquer.

A **1 de outubro de 2025 a CM de Alenquer respondeu** conforme se transcreve abaixo:

“*Exma. Senhora*

O regulamento que acompanha a revisão do Plano Diretor Municipal de Alenquer, não reflete as alterações induzidas pelo Programa Sub-Regional de Ação de Gestão Integrada de Fogos Rurais do Oeste (PSA – Oeste) publicado pelo Aviso n.º 12807/2024/2, de 21 de julho de 2024, sendo à data um documento em reformulação/correção, não estando fechado, nem disponível para consulta.

Face ao exposto, não será possível facultar o mesmo.” (negrito nosso).

Em **9 de dezembro de 2025 a PROFICO AMBIENTE solicitou novamente à CM de Alenquer - Divisão de Planeamento Territorial do Município de Alenquer a disponibilização do Regulamento da Revisão do PDM**, mesmo que fosse a versão final. Até ao momento, não foi obtida qualquer resposta por parte desta entidade (ver **Anexo 03** ao presente Aditamento).

No EIA inicial submetido em janeiro de 2026, no **Anexo 01 – Consulta às Entidades do Tomo 10.01.06 – Anexos Temáticos**, consta a síntese da troca de correspondência com a CM de Alenquer. Esta informação foi mantida no EIA consolidado que agora se submete.

Em suma, não tendo sido disponibilizado o Regulamento proposto no âmbito da Revisão do PDM, não é possível proceder-se ao enquadramento das ações necessárias à execução do Projeto face às respetivas disposições regulamentares, nem aferir a sua (in)compatibilidade com as classes de espaço atravessadas pelo traçado (fora do DPF).

PDM de Vila Franca de Xira, em vigor

4.5. Esclarecer nos termos do PDM em vigor, todas as intervenções propostas fora do Espaço Canal afeto à rede ferroviária e efetuar o completo enquadramento dessas intervenções nos termos do regulamento do PDM.

De acordo com a informação constante do Quadro 147 apresentado no subcapítulo 6.9.3.1 do **Tomo 10.01.02 – Relatório Síntese** do EIA inicial submetido em janeiro de 2026, a área do projeto localizada no território de Vila Franca de Xira corresponde a 15,8 ha. Destes, apenas 0,4 ha correspondem a intervenções fora do DPF cingindo-se estas à construção de plataforma ferroviária/ponte da Vala do Carregado e PH 114-115 ao pk 36+060.

A análise de compatibilidade destas intervenções com as disposições contantes do PDM em vigor consta do Quadro 151 do mesmo subcapítulo. Neste são apresentadas as componentes do projeto localizadas em cada classe de espaço, a área (em ha) das intervenções do projeto, fora do espaço

canal do DPF e as disposições constantes do regulamento do PDM de Vila Franca de Xira em vigor, indicando-se se as ações são compatíveis ou não com o estipulado nas referidas disposições. Foi, ainda, efetuada uma atualização da numeração dos artigos - quando aplicável -, face à republicação do regulamento do PDM na Declaração n.º 106/2024/2, de 28 de novembro (2.ª alteração por adaptação ao Plano Diretor Municipal de Vila Franca de Xira).

4.6. Efetuar em termos dos riscos do local nos termos do PDM em vigor, o enquadramento do projeto face ao disposto no PDM sobre “Áreas de risco geotécnico, muito condicionadas à construção” e sobre “a perigosidade baixa/muito baixa e média de inundação”.

Com base na análise da Planta de Ordenamento - 02 - Áreas de Risco ao Uso do Solo e Unidades Operativas de Planeamento e Gestão e da Planta de Ordenamento - 02A - Áreas de Risco ao Uso do Solo - Zonas Inundáveis (Desenhos n.º PF0223_PE_10_01_05_013_02 e PF0223_PE_10_01_05_013A_00), constantes do PDM em vigor de Vila Franca de Xira, procedeu-se ao enquadramento solicitado, o qual se apresenta no subcapítulo 4.8.2.3 do **Tomo 10.10.02 – Relatório Síntese** do EIA consolidado.

De referir que o Desenho PF0223_PE_10_01_05_013A_00 não existia no EIA inicial tendo sido incluído no EIA consolidado, no **Tomo 10.01.05 – Peças Desenhadas**.

No EIA que agora se submete foram ainda realizadas atualizações dos Desenhos PF0223_PE_10_01_05_012_02, PF0223_PE_10_01_05_013_02, e PF0223_PE_10_01_05_014_02 apresentados no EIA inicial.

PDM de Vila Franca de Xira, conforme proposta de Revisão

4.7. Esclarecer no âmbito do PDM conforme proposta de Revisão, todas as intervenções fora do DPF.

Considera-se que o EIA carece de ser completado e aprofundado/detalhado com informação e análise relativa ao enquadramento e conformidade com a totalidade das prescrições dos três PDM (em vigor e propostas de revisão), bem como no regime da REN e às delimitações municipais quando aplicáveis.

Sublinha-se que se trata de EIA em fase de projeto de execução pelo que todas as ações devem ser detalhadamente localizadas e caracterizadas e enquadradas/confrontadas com os regimes/disposições dos planos e com as restrições/servidões aplicáveis.

É adequado e desejável que o EIA proceda ao enquadramento/confrontação com as propostas de revisão do PDM e das novas delimitações de REN, havendo forte probabilidade desses dispositivos se aplicarem em fase de licenciamento/execução do projeto.

O enquadramento/confrontação com a proposta de revisão do PDM de Vila Franca de Xira consta do Quadro 153 apresentado no subcapítulo 6.9.3.1 do **Tomo 10.01.02 – Relatório Síntese** do EIA inicial submetido em janeiro de 2026.

Assim, neste quadro apresenta-se, detalhadamente, as classes de espaço interferidas, a componente de projeto em análise, a área afetada (em ha) (fora do DPF), bem como as disposições do regulamento proposto do PDM em revisão. É ainda apresentada a conclusão da compatibilidade do projeto com as disposições estabelecidas no PDM em revisão.

Em consonância, foram também revistos os Quadros 152 e 154, com base na informação disponível e facultada, à data.

Reserva Ecológica Nacional (REN)

4.8. Quantificar as áreas afetas à Reserva Ecológica Nacional (REN), em vigor, interferidas pelas principais componentes do projeto e por eventuais projetos associados e complementares (plataforma, edifícios técnicos, estações, acessos, muros, restabelecimentos, estacionamento, estaleiro...) e movimentos de terras (escavação/aterro), por tipologia. Incluir as áreas do concelho de Azambuja, de acordo com a Carta de Condicionantes do respetivo PDM.

No EIA inicial submetido em janeiro de 2026 foi apresentado, no Quadro 156, a contabilização das áreas de REN afetadas pelo projeto em cada um dos municípios – Alenquer e Vila Franca de Xira -, não tendo sido considerada a REN no município da Azambuja, uma vez que esta não se encontra ainda eficaz/ratificada, ou seja, corresponde a uma proposta de delimitação sem carácter legal.

Não obstante, e em resposta à presente solicitação, procedeu-se à inclusão, no EIA consolidado, no referido quadro, das áreas de REN constantes da Planta de Condicionantes do PDM de Azambuja. Ressalva-se, contudo, que essa informação não se encontra desagregada por tipologia, o que, no nosso entendimento, limita a realização de uma análise rigorosa e representativa do território, na medida em que não permite identificar os ecossistemas em presença nem, consequentemente, as funções e características biofísicas que, nos termos dos critérios da REN, justificam a sua proteção. Do total de área afetas à REN, nos três municípios, – 43,00 ha, apenas 1,05 ha são localizadas fora do DPF.

Foram também identificadas no quadro referido, todas as situações relativas a aterros e/ou escavações, com abrangência de áreas de REN.

4.9. Corrigir e complementar o Relatório Síntese e as Peças Desenhadas relativas à REN, procedendo à verificação da delimitação apresentada para o concelho de Alenquer (em vigor) e para o concelho de Vila Franca de Xira (proposta), com os correspondentes acertos no Relatório, no aplicável:

a) Segundo o referido as áreas de REN apenas serão afetadas pelas seguintes ações: Pontes/pontões e PH, aterros/escavações (taludes), restabelecimento rodoviário para acesso ao posto de Cantenária e ponte de Vila Nova da Rainha, esclarecer se vai haver ou não qualquer outra obra de construção, ampliação ou impermeabilização em REN, seja em DPF ou exterior.

b) O enquadramento da ação nas propostas de delimitação de REN encontra-se abordado em diversos pontos, mas de modo algo genérico. Importa assim que no ponto 6.9.3.2 -Análise dos Impactes sobre as Condicionantes ao Uso do Solo sejam clarificadas/identificadas as situações (para todo o traçado) que passarão a ser abrangidas pelo RJREN, nomeadamente em termos de novas ações e incidência de outras tipologias não identificadas na REN publicada.

Alerta-se para a situação particular da REN no município da Azambuja, que atualmente não tem carta de delimitação publicada, aplicando-se o disposto no artigo 42.º do regime jurídico da REN para efeito de eventual afetação de áreas do Anexo III e de identificação de ações do n.º 1 do artigo 20.º que careçam de autorização da CCDRLVT.

Sublinhe-se que, apesar dessa situação particular, deve ser feito também para o município da Azambuja o enquadramento/avaliação com as propostas de delimitação da REN em elaboração (a obter junto da CM/CCDRLVT).

O enquadramento das ações previstas deve considerar, com a necessária ponderação/avaliação concreta, os artigos 20.º, alíneas o) e t) e 21.º (interesse público) do regime legal da REN.

REN de Alenquer (aprovada) e REN de Vila Franca de Xira (proposta)

Tendo em consideração as observações efetuadas neste Pedido de Elementos Adicionais, procedeu-se, no EIA consolidado, à retificação da cartografia da REN de Alenquer apresentada no EIA inicial e à realização de uma nova análise relativa à ocupação da REN. Esta reanálise consistiu na discriminação das diferentes intervenções do projeto que se sobrepõem a áreas da REN, organizadas por tipologia

Foi ainda verificada a cartografia da REN proposta de Vila Franca de Xira apresentada no EIA inicial, tendo-se concluído que esta está de acordo com de dados vetoriais fornecidos pela Câmara Municipal respetiva.

a) Segundo o referido as áreas de REN apenas serão afetadas pelas seguintes ações: Pontes/pontões e PH, aterros/escavações (taludes), restabelecimento rodoviário para acesso ao posto de Catenária e ponte de Vila Nova da Rainha, esclarecer se vai haver ou não qualquer outra obra de construção, ampliação ou impermeabilização em REN, seja em DPF ou exterior.

As ações/componentes de projeto, que implicam impermeabilizações em áreas de REN (dentro e exteriormente ao DPF), são as contantes do Quando 156 do EIA Consolidado (ver subcapítulo 6.9.3.2 do **Tomo 10.01.02 – Relatório Síntese**).

b) O enquadramento da ação nas propostas de delimitação de REN encontra-se abordado em diversos pontos, mas de modo algo genérico. Importa assim que no ponto 6.9.3.2 -Análise dos Impactes sobre as Condicionantes ao Uso do Solo sejam clarificadas/identificadas as situações (para todo o traçado) que passarão a ser abrangidas pelo RJREN, nomeadamente em termos de novas ações e incidência de outras tipologias não identificadas na REN publicada.

Atente-se que, especificamente no que concerne à REN dos concelhos de Vila Franca de Xira e Alenquer, e analisando as cartas em vigor e as referentes à revisão, verificam-se algumas alterações (pontuais), em termos de delimitação e representação cartográfica das tipologias afetadas. Esta (re)análise, de forma mais detalhada, consta do subcapítulo 6.9.3.2 - Reserva Ecológica Nacional (REN) (Proposta *versus* Aprovada), do **Tomo 10.01.02 – Relatório Síntese** do EIA consolidado.

REN de Azambuja

O município da Azambuja não dispõe de Carta da REN publicada, pelo que, de acordo com o artigo 42.º do Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, sua atual redação, carecem de autorização, junto da CCDRLVT, a realização de um conjunto de usos e ações, em área de REN, previstos no n.º 1 do artigo 20.º. No entanto, no presente caso, não se identificam na área de estudo, nenhuma das tipologias mencionadas no Anexo III do Decreto-Lei suprarreferido.

Procedeu-se à sobreposição da REN bruta (constante da Planta de Condicionantes do PDM (em vigor) – portanto sem validade legal), com a proposta de delimitação da Reserva Ecológica Nacional, remetida pela respetiva Câmara Municipal de Azambuja, cujo processo, embora autónomo, decorre em simultâneo com a Revisão do PDM. No Quadro 162 do **Tomo 10.01.02 – Relatório Síntese** do EIA consolidado apresentam-se as áreas (ha) de REN afetadas por tipo de intervenção/componente de projeto (REN em vigor *versus* REN em revisão (repartida por ecossistemas)).

Síntese conclusiva

A análise e avaliação da afetação das funções das áreas REN interferidas pelo projeto que tinha sido incluída no Relatório Síntese do EIA inicial (subcapítulo 6.9.2) foi revista, no EIA consolidado.

A concretização do restabelecimento rodoviário de acesso ao Posto de Catenária Carregado Norte (pk 37+725), no concelho de Alenquer, enquadra-se nos usos e ações interditos em áreas de REN constantes do art.º 20.º do Decreto-Lei n.º 124/2019 (n.º 1, alíneas c) Vias de comunicação, d) escavações e aterros e e) Destruição do revestimento vegetal (...)), pelo que carece de demonstração do interesse público do projeto pela aplicação do artigo 21.º.

Em suma, e em termos globais, no caso das interferências com áreas de REN, ressalve-se que de acordo com o n.º 7 do artigo 24.º, do Decreto-Lei n.º 11/2023 de 10 de fevereiro: “7 — Quando a pretensão em causa esteja sujeita a procedimento de avaliação de impacte ambiental ou de avaliação de incidências ambientais em fase de projeto de execução, a pronúncia favorável expressa ou tácita da comissão de coordenação e desenvolvimento regional no âmbito desses procedimentos, incluindo na fase de verificação da conformidade ambiental do projeto de execução, dispensa a comunicação prévia.”

Solos da Reserva Agrícola Nacional (RAN)

4.10. Verter e integrar no presente EIA as explicações e correções sobre as questões do olival, efetuadas no âmbito do anterior procedimento de AIA.

Avaliar os respetivos impactes, tendo em conta que no anterior procedimento de AIA foi referido que, do total de doze exemplares de oliveira (*Olea europaea* var. *europaea*) identificados no levantamento arbóreo, oito seriam a abater, uma vez que estavam dentro dos limites do DPF e do limite de intervenção do projeto.

Tal como é referido no Tomo 10.01.09 - Levantamento Arbóreo, foram assumidos os seguintes critérios no que concerne à identificação dos exemplares arbóreos cujo abate será iminente no âmbito deste projeto:

- **Exemplares que se inserem na área de intervenção do projeto;**
- **Exemplares com sobreposição com elementos do projeto (taludes, intervenções nas estações/apeadeiros);**
- **Exemplares que se situem muito próximos do limite da área de intervenção, sendo previsível a sua afetação pelas intervenções a realizar.**

No Quadro 50 – Condicionantes, Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública presentes na área de estudo do projeto, subcapítulo 4.8.4 do **Tomo 10.01.02 - Relatório Síntese** do EIA consolidado, foi adicionada a condicionante “Oliveiras”. No subcapítulo 4.8.4.1 foi efetuado o respetivo enquadramento legislativo em vigor. No subcapítulo 6.9.3.2 Análise dos Impactes sobre as Condicionantes ao Uso do Solo, são caracterizados e avaliados os respetivos impactes. Reforça-se que as oliveiras não se encontram incluídas em “olival”.

2.2.4 QUALIDADE DO AR

5.1. Apresentar relativamente aos comboios de passageiros no troço da linha em projeto, a seguinte informação:

a) número de comboios, número de lugares disponibilizados e número de passageiros nos comboios, dos vários tipos, nos últimos anos (2018-2025),

b) estimativa destes indicadores para o futuro com a implementação do projeto.

Para responder às questões colocadas na **alínea a)** deste ponto foram efetuadas pesquisas de dados oficiais publicados pela CP – Comboios de Portugal e pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), nomeadamente relatórios e contas, comunicados institucionais e estatísticas do setor ferroviário.

Os dados disponíveis são agregados (por tipo de serviço e área), não existindo desagregação por troço.

A evolução da procura ferroviária em Portugal, segundo dados oficiais da CP, foi a seguinte:

- 2018: cerca de 126 milhões de passageiros
- 2019: cerca de 145 milhões de passageiros
- 2020–2021: redução significativa devido à pandemia de COVID-19
- 2024: mais de 185 milhões de passageiros-
- 2025: 208,2 milhões de passageiros (máximo histórico)

Os serviços urbanos, em particular os urbanos de Lisboa, representam a maior parcela da procura total.

Os serviços urbanos de Lisboa constituem o principal segmento da procura ferroviária nacional, representando cerca de 70–80% do total de passageiros transportados pela CP. A Linha da Azambuja integra esta rede suburbana.

A oferta ferroviária é medida nos relatórios oficiais através de indicadores como:

- comboios realizados
- comboios-quilómetro
- lugares-quilómetro

Estes indicadores são divulgados a nível agregado (rede ou tipo de serviço), não sendo disponibilizados por linha ou troço específico.

Os dados oficiais disponíveis não apresentam desagregação ao nível de troço ferroviário, nomeadamente para o segmento Castanheira do Ribatejo – Azambuja. Também não são publicados dados oficiais de:

- número de passageiros por troço;
- número de comboios por troço ao longo do tempo;
- número de lugares disponibilizados por troço.

Em suma, com base em dados oficiais, é possível caracterizar a evolução global da procura e da oferta ferroviária em Portugal, bem como o peso dominante dos serviços urbanos de Lisboa. No entanto, não existem dados publicados que permitam analisar diretamente o troço Castanheira do Ribatejo – Azambuja em termos de passageiros, oferta ou capacidade.

Ainda assim, e de modo a tentar dar resposta ao solicitado, foram assumidos alguns pressupostos de modo a tentar estimar o número de passageiros transportado neste troço da Linha do Norte:

- afetação de 20–25% da procura dos urbanos à Linha da Azambuja;
- atribuição de 15–25% dessa procura ao troço em análise;
- estimativa da oferta com base em frequências (~100–120 comboios/dia) e capacidade média (500–600 passageiros).

Com base nos pressupostos assumidos anteriormente os passageiros e comboios estimados foram os seguintes:

- 3–5 milhões de passageiros (2018–2019),
- 2–3 milhões de passageiros (2020–2021),
- 5–7 milhões de passageiros (2024–2025).
- Oferta: ~36 000–44 000 comboios/ano.
- Capacidade: ~20–24 milhões de lugares/ano.

A resposta às questões colocadas na **alínea b)** são difíceis já que não se dispõe de um estudo de procura. No entanto é possível tecer algumas considerações.

O troço Castanheira do Ribatejo – Azambuja integra a linha ferroviária de carácter suburbano da região de Lisboa, atualmente operando em via dupla. A intervenção prevista, que contempla a **quadruplicação da via**, constitui uma alteração estrutural significativa da capacidade instalada e do nível de serviço oferecido.

Do ponto de vista da exploração ferroviária, a passagem de via dupla para via quádrupla introduz um aumento substancial da flexibilidade operacional, permitindo a separação mais eficaz entre serviços de diferentes velocidades e padrões de paragem. Esta segregação funcional tende a reduzir conflitos de circulação, aumentar a fiabilidade do serviço e possibilitar o reforço da frequência dos comboios suburbanos, em particular nos períodos de ponta.

A melhoria da capacidade e da regularidade do serviço constitui um fator determinante na atratividade do transporte ferroviário. Assim, é expectável que a quadruplicação induza um **aumento da procura ao longo do ciclo de vida do projeto**, resultante de dois mecanismos principais:

1. **Captação de novos utilizadores**, através da transferência modal a partir do transporte individual rodoviário, motivada pela melhoria da fiabilidade, redução do tempo de espera e aumento da frequência;
2. **Indução de procura adicional**, associada ao aumento da oferta disponível e à melhoria da qualidade global do serviço.

Apesar desta expectativa ser tecnicamente fundamentada, a quantificação precisa do aumento de passageiros apresenta limitações significativas. Estas decorrem, designadamente, da inexistência de séries históricas comparáveis para cenários de quadruplicação em troços suburbanos equivalentes, bem como da dependência de múltiplos fatores exógenos, tais como evolução demográfica, políticas tarifárias, desenvolvimento urbano e padrões futuros de mobilidade.

2.2.5 RNT

6.1. Rever o Resumo Não Técnico (RNT), tendo em consideração os elementos adicionais acima solicitados. O RNT revisto deve ter data atualizada.

Procedeu-se à revisão/reformulação do **Tomo 10.01.01 - Resumo Não Técnico (RNT)**, de modo a integrar todas as alterações introduzidas no EIA consolidado, consideradas relevantes refletir no RNT. Foi, igualmente, atualizada a data do documento, conforme solicitado.

ANEXOS

ANEXO 01 – PEDIDO DE ELEMENTOS ADICIONAIS PARA CONFORMIDADE DO EIA (AIA N.º 3922)

Quadruplicação do Troço Castanheira do Ribatejo – Azambuja

AIA n.º 3922

Pedido de Elementos Adicionais para efeitos de conformidade do EIA

1. Descrição do Projeto

- 1.1. Indicar, para as fases de construção e de exploração, a estimativa do consumo e a origem da água de abastecimento (consumos de apoio à obra e às instalações sociais). Apesar do proponente entender que está questão é da responsabilidade do futuro empreiteiro de obra, a mesma é relevante para a avaliação, tendo em conta que o projeto se encontra em fase de projeto de execução.
- 1.2. Estimar, para a fase de construção, a produção de efluentes domésticos e industriais e indicar como se processa o seu armazenamento e recolha. Apesar do proponente entender que está questão é da responsabilidade do futuro empreiteiro de obra, a mesma é relevante para a avaliação, tendo em conta que o projeto se encontra em fase de projeto de execução.
- 1.3. Implantar as potenciais áreas de estaleiro e de apoio à obra sobre cartografia e sobre fotografia aérea (ortofotomapas).
- 1.4. Clarificar se estão previstos projetos associados ou complementares. Caso estejam, implantar os mesmos em cartografia.
- 1.5. Representar em cartografia os troços em aterro e em escavação e quantificar as respetivas áreas e volumes.
- 1.6. Apresentar o dimensionamento das secções de vazão das passagens hidráulicas/pontões sob a via, para um período de retorno de 100 anos, bem como os respetivos Estudos Hidrológico e Hidráulico, em anexo ao EIA.
- 1.7. Apresentar um quadro/tabela com a nomeação de todas as PH, Pontes e Pontões, indicação do caudal para o período de retorno de 100 anos, definição da secção atual e da secção de projeto, das suas cotas de soleira (a montante e a jusante), e informação de que está garantida a capacidade de vazão para a cheia centenária.
- 1.8. Descrever o procedimento de deservagem da área da ferrovia (entre carris, taludes) e da faixa de gestão de combustível.

2. Recursos Hídricos

- 2.1. Apresentar o Estudo Hidrológico mencionado no EIA. É referido que o mesmo consta dos Anexos Temáticos, Anexo 03_RH, mas não se encontra na documentação recebida.
- 2.2. Apresentar informação geográfica adicional (em formato *shapefile*, no sistema de coordenadas, oficial de Portugal Continental PT-TM06-ETRS89 (EPSG: 3763)), que compreenda:
 - Localização das captações de água superficial existentes na área de estudo (AE).

- Implantação das captações de água subterrânea públicas e privadas, e do polígono das zonas de proteção das e captações para abastecimento público.
 - Implantação atual da ferrovia, e implantação do Projeto, sobreposta à delimitação das áreas inundáveis nos termos do PGRI – 2º Ciclo de Planeamento, e às áreas inundáveis obtidas no EHH realizado no decurso do presente projeto, para o período de retorno de 100 anos, incluindo profundidade e velocidade do escoamento.
 - Delimitação das áreas de REN, por tipologias (incluir linhas de água CALM).
 - Muros de suporte de terras previstos.
 - Representação dos troços da infraestrutura ferroviária em aterro e em escavação.
 - Pontos de amostragem previstos no Programa de Monitorização das Águas Superficiais.
 - Implantação das passagens hidráulicas, pontes e viadutos (incluir a sua designação, na tabela de atributos).
- 2.3. Corrigir a vulnerabilidade das massas de água subterrâneas intersetadas, para apenas, V3 - Aquíferos em sedimentos não consolidados com ligação hidráulica com a água superficial – Alto.
- 2.4. Avaliar os impactes na envolvente, decorrente dos riscos de cheias (segundo as ZAC, ARPSI e EHH desenvolvido no projeto), face à implantação do projeto.
- 2.5. Demonstrar de forma inequívoca, que não há incremento do risco.
- 2.6. Demonstrar que é assegurada, no atravessamento dos cursos de água, a permeabilidade hídrica e atmosférica e que é evitada a fragmentação dos ecossistemas.
- 2.7. Demonstrar que é assegurado o contínuo fluvial, das várias componentes que caracterizam o ecossistema fluvial.
- 2.8. Demonstrar que não haverá impacte nas funções hidráulicas ou fluviais do curso de água, e que as velocidades de escoamento a montante e a jusante não se intensificam.
- 2.9. Rever a avaliação de impactes e as medidas de minimização, tendo em consideração a informação solicitada.
- 2.10. Rever o programa de monitorização de águas superficiais, nos seguintes termos:
- Objetivo
Avaliar possíveis impactes na qualidade das águas superficiais nas fases de construção e de exploração, nomeadamente nos cursos de água, a montante e a jusante da implantação do projeto, para verificação da eficácia das medidas de minimização adotadas e ajustamento das mesmas e/ou implementação de medidas complementares.
 - Parâmetros a avaliar
 - Dureza total (mg/l CaCO₃).
 - Temperatura, in situ (°C).
 - pH, in situ (Escala de Sorensen).
 - Condutividade elétrica a 20°C (µS/cm).

- Oxigénio dissolvido (% saturação) .
 - Oxigénio dissolvido (mg/l O₂).
 - Cádmio dissolvido (µg/l).
 - Cobre dissolvido (µg /l).
 - Zinco dissolvido (µg/l).
 - Ferro dissolvido (µg/l).
 - Cianetos totais, CN (µg/l).
 - Sólidos Suspensos Totais (mg/l).
 - Carência Bioquímica de Oxigénio, CBO₅ (mg/l O₂).
 - Carência Química de Oxigénio, CQO (mg/l).
 - *E. coli* (só fase de construção).
 - Enterococos (só fase de construção).
 - Hidrocarbonetos TPH10-C40 (µg/l).
 - TPH fracção C10-C28 ug/l (Gasóleo).
 - TPH fracção C20-C36 ug/l (Óleo de motores).
 - Hidrocarbonetos Aromáticos Policíclicos, HAP, incluindo acenafteno, fenantreno, pireno e fluoranteno (µg/l).
 - Substâncias ativas dos pesticidas, incluindo os respetivos metabolitos e produtos de degradação e de reação (pesticidas e biocidas nos termos definidos nas Diretivas n.ºs 91/414/CEE e 98/8/CE, respetivamente), (µg/l).
- Locais de amostragem
 Cursos de água, a montante e a jusante da implantação do projeto, que podem ser revistos/complementados, caso se considere necessário.
 Os relatórios de monitorização a apresentar devem compreender a localização geográfica (em *shapefile* e em tabela), assim como a localização aproximada do respetivo km da ferrovia.
 - Periodicidade de amostragem
Campanha da situação de referência
 Monitorização da qualidade da água superficial previamente a qualquer intervenção na ferrovia existente, incluindo coberto vegetal e movimentação de terras.
 Deverá ser realizada uma campanha de amostragem no período seco (maio a setembro) e outra no período húmido (outubro a abril), antes do início da fase de construção que servirá de referencial futuro. Caso se verifique essa impossibilidade, deverá realizar-se, no mínimo, uma campanha.
Campanhas da fase de construção
 Na fase de construção, as campanhas de monitorização deverão realizar-se trimestralmente (quatro vezes por ano: primavera, verão, outono e inverno).

Campanhas da fase de exploração

Durante a fase de exploração, as campanhas de monitorização deverão ser semestrais (duas vezes por ano: em abril, e em outubro depois das primeiras chuvas), desenvolvendo-se por três anos, sendo que, se os resultados o justificarem, poderá reduzir-se ou prolongar-se esse prazo.

- Critérios de avaliação e métodos de tratamento

Critérios para a Classificação das Massas de Água, disponível em:

http://apambiente.pt/sites/default/files/SNIAMB_Agua/DRH/PlaneamentoO rdenamento/PGRH/2022-2027/PGRH_3_PTCONT_SistemasClassificacao.pdf

Os referidos critérios devem ser adotados em relação a todos os parâmetros que possuam limiar ou norma de qualidade definida em sede de PGRH.

Para os parâmetros que não possuem limiar ou norma de qualidade definida no documento anterior, deverá ser considerado o Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de agosto, na atual redação, Anexo XVI (Qualidade das águas destinadas à rega) e Anexo XXI (Objetivos ambientais de qualidade mínima para as águas superficiais).

Após cada campanha de monitorização, dever-se-á compilar e efetuar uma análise comparativa com os resultados relativos às campanhas anteriores, incluindo a campanha da situação de referência, para que seja avaliada e caracterizada a evolução de cada parâmetro.

Os resultados deverão ser analisados em termos da sua evolução espacial e temporal, de preferência recorrendo a análise gráfica.

Consoante os resultados obtidos, deverão ser equacionadas eventuais medidas minimizadoras corretivas e/ou complementares às já implementadas, de modo a evitar e/ou minimizar qualquer impacto detetado.

- Técnicas e métodos de análise

A recolha das amostras de água deverá ter em conta a norma ISO 5667-1:2006.

Posteriormente à amostragem, as amostras deverão ser devidamente acondicionadas e transportadas para a realização de análises por um laboratório acreditado.

Os métodos analíticos deverão respeitar o disposto no Decreto-Lei n.º 83/2011 de 20 de junho, principalmente o disposto no seu artigo 4.º, relativamente à relação de grandezas entre a norma de qualidade e o Limite de Quantificação (LQ).

Deverá igualmente ser recolhida informação sobre fatores exógenos que possam influenciar a qualidade da água.

Os registos de campo relativos às campanhas de monitorização realizadas deverão constar de uma ficha tipo, onde se descrevem todos os dados e observações respeitantes aos pontos de recolha das amostras de água e à própria amostragem, nomeadamente:

- Data e hora de recolha das amostras.
- Condições climatológicas.
- Localização exata dos pontos de recolha de água, com indicação das coordenadas geográficas.

- Tipo e método de amostragem.
- Descrição organolética da amostra de água: cor, aparência, cheiro.
- Indicação dos parâmetros medidos *in situ*.

- Medidas de Gestão Ambiental

Face à avaliação aos resultados obtidos e caso se verifique um aumento significativo da concentração dos parâmetros monitorizados, face à situação de referência, deverão ser implementados cuidados acrescidos de gestão ambiental e a instalação de estruturas provisórias de contenção ou tratamento.

Na fase de construção, alguns desses cuidados poderão passar pela verificação das condições de funcionamento das máquinas de obra e dos procedimentos de armazenamento e manipulação de produtos lubrificantes e combustíveis.

Em situações de elevadas concentrações de SST, é necessário averiguar se as atividades da obra estão a aumentar, significativamente, o arraste de material sólido para as linhas de água e nesse caso, adotar medidas de proteção, como seja a instalação de barreiras junto às margens das linhas de água, ou outras.

Para além destas medidas, e caso os resultados obtidos indiquem a ocorrência de uma variação qualitativa das águas superficiais relevante, face à situação de referência, ou a violação de padrões, serão realizadas campanhas adicionais de amostragem nesses locais, ou em novos locais considerados de referência, de forma a monitorizar a situação.

3. Vibrações

- 3.1. Indicar a distância entre os pontos de Medição PM01 a PM05 e o local da fonte emissora de vibrações associada.

Notar que a NP2074:2015 enquadra a avaliação de danos em estruturas e edifícios, que podem eventualmente ser “cosméticos”, como mencionado no ponto 6.12 do Relatório Síntese, mas podem também ser estruturais.

- 3.2. Garantir que, em linha com o enquadramento normativo que tem vindo a ser adotado em projetos de outras infraestruturas ferroviárias, se consideram os limites para a fase de construção, seja para avaliação de danos estruturais seja para a avaliação de incómodo à vibração, olhando às velocidades de pico. Deste modo, deve ser corrigida e reavaliada a identificação e avaliação de impactes ambientais apresentada no ponto 6.12 do Relatório Síntese que considera valores eficazes.
- 3.3. Apresentar, no ponto 6.12 do Relatório Síntese, as figuras com as isolinhas de previsão de vibração relativas a todo o traçado. Incluir ainda tabela que apresente os valores de vibração estimados em todos os recetores sensíveis considerados no EIA.
- 3.4. Esclarecer de que forma foram integradas as características de propagação de vibrações do tipo de solo ao longo da zona a intervencionar e do tipo de estruturas. Para o edificado mais próximo, apresentar uma listagem com as variáveis e pressupostos de modelação, assim como uma tabela com os resultados esperados a passagem dos diferentes tipos de comboios; sendo o caso, apresentar uma estimativa da sobreposição de efeitos associados a passagem simultânea de dois tipos de comboios.

- 3.5. Explicar relativamente à MM. VB.01., de que forma foram escolhidos os recetores que devem ter este tipo de "monitorização especial, de vibração e ruído no interior dos edifícios" e o porquê da exclusão dos restantes recetores.
- 3.6. Apresentar as características técnicas mínimas do sistema antivibrático proposto.

4. Ordenamento do Território

PDM da Azambuja, em vigor

- 4.1. Esclarecer no âmbito do Plano Diretor Municipal (PDM) em vigor, todas as intervenções fora do Domínio Público Ferroviário (DPF), designadamente o referido sobre o PDM da Azambuja, na página 274, do Relatório síntese: *"as intervenções a realizar ocorrem quase integralmente em espaço canal ferroviário – Linha do Norte, dentro do limite de Domínio público ferroviário (DPF), excetuando-se a intervenção a realizar no Posto de Catenária Carregado Norte (cerca do pk 37+500) a nascente da Linha férrea."*
- 4.2. Efetuar o enquadramento do projeto nos termos do PDM conforme o Aviso n.º 3763/2026/2 referente aos "Regimes de proteção e salvaguarda- Perigosidade de inundação"

PDM de Alenquer, em vigor

- 4.3. Efetuar o enquadramento do projeto nos termos do PDM conforme a Declaração n.º 38/2025/2 referente ao Regime de Proteção e Salvaguarda em Áreas de Risco Potencial Significativo de Inundação.

PDM de Alenquer, conforme proposta de Revisão

- 4.4. Efetuar o enquadramento no projeto na proposta indicativa de regulamento no âmbito da Revisão do PDM. Apesar de se ter efetuado um enquadramento do projeto no PDM de Alenquer, conforme proposta de Revisão (planta de ordenamento), mas não se efetuou na respetiva regulamentação, tendo sido referido que a Câmara Municipal de Alenquer indicou que não será possível facultar o mesmo. Embora não seja obrigatório, considera-se, necessário o enquadramento no projeto na proposta indicativa de regulamento no âmbito da revisão do PDM.

PDM de Vila Franca de Xira, em vigor

- 4.5. Esclarecer nos termos do PDM em vigor, todas as intervenções propostas fora do Espaço Canal afeto à rede ferroviária e efetuar o completo enquadramento dessas intervenções nos termos do regulamento do PDM.
- 4.6. Efetuar em termos dos riscos do local nos termos do PDM em vigor, o enquadramento do projeto face ao disposto no PDM sobre "Áreas de risco geotécnico, muito condicionadas à construção" e sobre "a perigosidade baixa/muito baixa e média de inundação".

PDM de Vila Franca de Xira, conforme proposta de Revisão.

- 4.7. Esclarecer no âmbito do PDM conforme proposta de Revisão, todas as intervenções fora do DPF.

Considera-se que o EIA carece de ser completado e aprofundado/detalhado com informação e análise relativa ao enquadramento e conformidade com a totalidade das prescrições dos três PDM (em vigor e propostas de revisão), bem como no regime da REN e às delimitações municipais quando aplicáveis.

Sublinha-se que se trata de EIA em fase de projeto de execução pelo que todas as ações devem ser detalhadamente localizadas e caracterizadas e

enquadradas/confrontadas com os regimes/disposições dos planos e com as restrições/servidões aplicáveis.

É adequado e desejável que o EIA proceda ao enquadramento/confrontação com as propostas de revisão do PDM e das novas delimitações de REN, havendo forte probabilidade desses dispositivos se aplicarem em fase de licenciamento/execução do projeto.

Reserva Ecológica Nacional (REN)

- 4.8. Quantificar as áreas afetadas à Reserva Ecológica Nacional (REN), em vigor, interferidas pelas principais componentes do projeto e por eventuais projetos associados e complementares (plataforma, edifícios técnicos, estações, acessos, muros, restabelecimentos, estacionamento, estaleiro...) e movimentos de terras (escavação/aterro), por tipologia. Incluir as áreas do concelho de Azambuja, de acordo com a Carta de Condicionantes do respetivo PDM.
- 4.9. Corrigir e complementar o Relatório Síntese e as Peças Desenhadas relativas à REN, procedendo à verificação da delimitação apresentada para o concelho de Alenquer (em vigor) e para o concelho de Vila Franca de Xira (proposta), com os correspondentes acertos no Relatório, no aplicável:
- a) Segundo o referido as áreas de REN apenas serão afetadas pelas seguintes ações: Pontes/pontões e PH, aterros/escavações (taludes), restabelecimento rodoviário para acesso ao posto de Cantenária e ponte de Vila Nova da Rainha, esclarecer se vai haver ou não qualquer outra obra de construção, ampliação ou impermeabilização em REN, seja em DPF ou exterior.
 - b) O enquadramento da ação nas propostas de delimitação de REN encontra-se abordado em diversos pontos, mas de modo algo genérico. Importa assim que no ponto 6.9.3.2 -Análise dos Impactes sobre as Condicionantes ao Uso do Solo sejam clarificadas/identificadas as situações (para todo o traçado) que passarão a ser abrangidas pelo RJREN, nomeadamente em termos de novas ações e incidência de outras tipologias não identificadas na REN publicada.

Alerta-se para a situação particular da REN no município da Azambuja, que atualmente não tem carta de delimitação publicada, aplicando-se o disposto no artigo 42.º do regime jurídico da REN para efeito de eventual afetação de áreas do Anexo III e de identificação de ações do n.º 1 do artigo 20.º que careçam de autorização da CCDRLVT.

Sublinhe-se que, apesar dessa situação particular, deve ser feito também para o município da Azambuja o enquadramento/avaliação com as propostas de delimitação da REN em elaboração (a obter junto da CM/CCDRLVT).

O enquadramento das ações previstas deve considerar, com a necessária ponderação/avaliação concreta, os artigos 20.º, alíneas o) e t) e 21.º (interesse público) do regime legal da REN.

Solos da Reserva Agrícola Nacional (RAN)

- 4.10. Verter e integrar no presente EIA as explicações e correções sobre as questões do olival, efetuadas no âmbito do anterior procedimento de AIA.

Avaliar os respetivos impactes, tendo em conta que no anterior procedimento de AIA foi referido que, do total de doze exemplares de oliveira (*Olea europaea* var. *europaea*) identificados no levantamento arbóreo, oito seriam a abater, uma vez que estavam dentro dos limites do DPF e do limite de intervenção do projeto.

Tal como é referido no Tomo 10.01.09 - Levantamento Arbóreo, foram assumidos os seguintes critérios no que concerne à identificação dos exemplares arbóreos cujo abate será iminente no âmbito deste projeto:

- Exemplares que se inserem na área de intervenção do projeto;
- Exemplares com sobreposição com elementos do projeto (taludes, intervenções nas estações/apeadeiros);
- Exemplares que se situem muito próximos do limite da área de intervenção, sendo previsível a sua afetação pelas intervenções a realizar.

5. Qualidade do Ar

- 5.1. Apresentar relativamente aos comboios de passageiros no troço da linha em projeto, a seguinte informação:
- a) número de comboios, número de lugares disponibilizados e número de passageiros nos comboios, dos vários tipos, nos últimos anos (2018-2025),
 - b) estimativa destes indicadores para o futuro com a implementação do projeto.

6. Resumo Não Técnico

- 6.1. Rever o Resumo Não Técnico (RNT), tendo em consideração os elementos adicionais acima solicitados. O RNT revisto deve ter data atualizada.

ANEXO 02 – SHAPEFILES

ANEXO 03 – CORRESPONDÊNCIA COM A CM DE ALENQUER

Inês Paulino

De: Inês Paulino <ipaulino@profico.pt>
Enviado: 9 de dezembro de 2025 10:31
Para: 'utplaneamento@cm-alenquer.pt'
Cc: "Manuela Miguel" (mbmiguel@profico.pt)
Assunto: Revisão do PDM - Proposta de regulamento - Solicitação

Controlo:

Destinatário	Lida
'utplaneamento@cm-alenquer.pt'	
"Manuela Miguel" (mbmiguel@profico.pt)	
Manuela Brito Miguel	Lida: 09/12/2025 18:57

Ex.mos senhores, muito bom dia,

No âmbito da análise de conformidade do projeto de execução da “Quadruplicação do Troço Castanheira do Ribatejo – Azambuja”, e embora na fase de pedido de elementos adicionais já tivéssemos solicitado a informação relativa ao regulamento da revisão em curso do PDM — tendo sido então indicado que o mesmo não se encontra finalizado nem disponível para consulta —, a comissão de avaliação solicitou agora a proposta de regulamento.

Assim, solicita-se que nos enviem uma versão da proposta de regulamento (ainda que não esteja concluída), de modo a podermos responder ao pedido da comissão.

Antecipadamente grata subscrevo-me com os melhores cumprimentos,

Inês Paulino



PROFICO AMBIENTE E ORDENAMENTO, LDA.

Morada: Rua Alfredo da Silva 11-B 1300-040 Lisboa

E-mail: ipaulino@profico.pt

Tel.: (+351) 21 361 93 60/62 (chamada para a rede fixa nacional)

TM: (+351) 96 389 67 71 (chamada para a rede móvel nacional)

Capital social: 50 000,00 €

Contribuinte N.º: 505 198 290

COM O AMBIENTE NA LIDERANÇA

Estudos de Impacte Ambiental

Avaliação Ambiental Estratégica

Auditorias Ambientais

Gestão / Desempenho Ambiental

Acompanhamento de Obras - Ambiente e Segurança

Planos e Relatórios Ambientais de Sustentabilidade

Esta mensagem pode conter informação confidencial. Caso o receptor desta mensagem não seja o destinatário indicado, é expressamente proibida a cópia ou endereçamento desta informação a terceiros, devendo o destinatário destruir a presente mensagem e informar o emissor imediatamente.

This message may contain confidential information, and is intended only for the individuals named. If you are not the intended recipient, you should not distribute or copy this information and must delete this e-mail from your system and notify the sender immediately.

Antes de imprimir esta mensagem, assegure-se de que é necessário.

Com o Ambiente na Liderança



De: utplaneamento@cm-alenquer.pt
<utplaneamento@cm-alenquer.pt>
Enviada: 1 de outubro de 2025 14:44
Para: 'Inês Paulino' <ipaulino@profico.pt>
Assunto: RE: APPS.rar

Exma. Senhora

O regulamento que acompanha a revisão do Plano Diretor Municipal de Alenquer, não reflete as alterações induzidas pelo Programa Sub-

Regional de Ação de Gestão Integrada de Fogos Rurais do Oeste (PSA – Oeste) publicado pelo Aviso n.º 12807/2024/2, de 21 de julho de 2024, sendo à data um documento em reformulação/correção, não estando fechado, nem disponível para consulta.

Face ao exposto, não será possível facultar o mesmo.

Atentamente



De: Inês Paulino <ipaulino@profico.pt>
Enviada: 30 de setembro de 2025 23:42
Para: utplaneamento@cm-alenquer.pt
Assunto: RE: APPS.rar

Muito bom dia,

Muito obrigada pelo envio das shapes. Seria possível enviar-me o mais breve possível o regulamento da revisão do PDM de Alenquer ainda em curso?

Obrigada!

Inês Paulino



PROFICO AMBIENTE E ORDENAMENTO, LDA.
Morada: Rua Alfredo da Silva 11-B 1300-040 Lisboa

E-mail: ipaulino@profico.pt

Tel.: (+351) 21 361 93 60/62 (chamada para a rede fixa nacional)

TM: (+351) 96 389 67 71 (chamada para a rede móvel nacional)

Capital social: 50 000,00 €

Contribuinte N.º: 505 198 290

COM O AMBIENTE NA LIDERANÇA

Estudos de Impacte Ambiental

Avaliação Ambiental Estratégica

Auditorias Ambientais

Gestão / Desempenho Ambiental

Acompanhamento de Obras - Ambiente e Segurança

Planos e Relatórios Ambientais de Sustentabilidade

Esta mensagem pode conter informação confidencial. Caso o receptor desta mensagem não seja o destinatário indicado, é expressamente proibida a cópia ou endereçamento desta informação a terceiros, devendo o destinatário destruir a presente mensagem e informar o emissor imediatamente.

This message may contain confidential information, and is intended only for the individuals named. If you are not the intended recipient, you should not distribute or copy this information and must delete this e-mail from your system and notify the sender immediately.

Antes de imprimir esta mensagem, assegure-se de que é necessário.

Com o Ambiente na Liderança



De: utplaneamento@cm-alenquer.pt
<utplaneamento@cm-alenquer.pt>

Enviada: 10 de setembro de 2025 16:14

Para: ipaulino@profico.pt

Assunto: APPS.rar

Exma. Senhora

No seguimento de conversa telefónica, segue em anexo SHP das Áreas Prioritárias de Prevenção e Segurança (APPS).

De acordo com o Programa Sub-Regional de Ação de Gestão Integrada de Fogos Rurais do Oeste (PSA – Oeste) publicado pelo Aviso n.º 12807/2024/2, de 21 de julho de 2024, a área de estudo em causa não se encontra inserido em APPS (Áreas Prioritárias de Prevenção e Segurança).

No entanto, encontrando-se em solo rústico, deverá ser analisada a aplicabilidade dos condicionamentos à edificação, expressos no artigo 61.º do Decreto-Lei n.º 82/2021, de 13 de outubro (Sistema de Gestão Integrada de Fogos Rurais), na sua redação atual.

Para mais esclarecimentos sobre a matéria em questão, poderá consultar o Gabinete Técnico Florestal da Divisão de Ambiente e Serviços.

Com os melhores cumprimentos,



EDGAR SILVA TÉCNICO SUPERIOR

Divisão de Planeamento Territorial

tel.: 263 730 900 | ext.: 588

Praça Luís de Camões, 2580-318 Alenquer



Por favor pense no ambiente antes de imprimir este e-mail.

**AVISO
LEGAL:**
Esta

mensagem pode conter informação confidencial ou privilegiada. Se não for o destinatário ou a pessoa autorizada a receber esta mensagem, não pode usar, copiar ou divulgar as informações nela contidas ou tomar qualquer ação baseada nessas informações. Se recebeu esta mensagem por engano, por favor, avise imediatamente o remetente, respondendo ao e-mail e em seguida apague-a. Agradecemos a sua cooperação. **DISCLAIMER:** This message may contain confidential or privileged information. If you are not the addressee or the person authorised to receive this message, you shall not use, copy or disclose the information contained in it or take any action based on such information. If you have received this message by mistake, please inform the sender immediately by replying to the e-mail and then deleting it. Thank you for your cooperation.