



ANEXO 1

VERIFICAÇÃO DAS CONDICIONANTES DAS DIA



ANEXO 1.1 - DIAs do Estudo Prévio da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade do Eixo Lisboa-Madrid - Lote 3C, entre Évora e Elvas e Lote LTF entre Elvas e Caia (fronteira)





MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Identificação			
Designação do Projecto:	Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Madrid, Lote 3C – Évora-Elvas		
Tipologia de Projectos:	Anexo I, n.º 7 alínea a) – Construção de vias para o tráfego ferroviário	Fase em que se encontra o Projecto:	Estudo Prévio
Localização:	Concelhos de Évora, Redondo, Alandroal, Vila Viçosa e Elvas		
Proponente:	RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, SA		
Entidade licenciadora:	Rede Ferroviária Nacional – REFER, EP		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente	Data: 16 de Maio de 2008	

Decisão	Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Favorável Condicionada à Solução 2 (Tramo A1+ Tramo B2)
---------	---

Condicionantes:	<ol style="list-style-type: none">1. Integração no Projecto de Execução as condicionantes indicadas na secção A) das Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto, constantes na presente DIA, e demonstração da sua adopção, em fase de Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE).2. Concretização no RECAPE das medidas de minimização e dos elementos a apresentar em fase de RECAPE, bem como dos programas de monitorização (em consonância com as directrizes indicadas na presente DIA), constantes da presente DIA, sem prejuízo de outros que se venham a revelar necessários, para efeitos de detalhe e concretização das medidas de minimização a adoptar em fase de obra e em fase de exploração.3. A presente DIA não prejudica a necessária obtenção de quaisquer outros pareceres, autorizações e/ou licenças previstos no quadro legislativo em vigor, como sejam as entidades com competências específicas nas áreas sujeitas a condicionantes e servidões (nomeadamente, reserva ecológica nacional, reserva agrícola nacional, recursos hídricos, protecção aos povoamentos de sobreiro e de azinheira).
-----------------	--

Elementos a entregar em fase de RECAPE	<ol style="list-style-type: none">1. Proceder a uma análise detalhada da situação referida antes do início da fase de construção, quanto à comunidade de aves estepárias ocorrentes na <i>Important Bird Area</i> (IBA) e da eventual relação com as populações estepárias da Zona de Protecção Especial (ZPE) de Évora que justificaram a sua classificação.2. Elaborar o Projecto de Integração e Recuperação Paisagística (PIRP), de forma a minimizar os impactes negativos da obra e assegurar a integração da Linha de Alta Velocidade (LAV) na paisagem. O PIRP deverá prever a integração e recuperação paisagísticas de todas as áreas intervencionadas, incluindo locais de estaleiros, áreas de empréstimo e de depósito, etc. Este Plano deve integrar as medidas de minimização constantes no EIA para este factor ambiental. <p>Nas sementeiras e plantações de vegetação, recorrer preferencialmente a espécies autóctones arbóreas locais e resistentes ao fogo. Embora as árvores, como o sobreiro e a azinheira, tenham crescimento lento, a sua utilização deverá ser privilegiada, ainda que intercalada com outras árvores de crescimento mais rápido e que cumpram o estabelecido no Decreto-Lei nº 565/99, de 21 de Dezembro, que regula a introdução na natureza de espécies de flora e de fauna não indígenas.</p>
--	--



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>3. Elaborar um Programa de Gestão de Resíduos em Obra, em consonância com os princípios da responsabilidade pela gestão e da regulação da gestão de resíduos, consignados na legislação em vigor, atendendo ainda aos seguintes aspectos principais:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Identificar e classificar os diferentes tipos resíduos através dos códigos da Lista Europeia de Resíduos (Portaria n.º 209/2004, de 3 de Março);▪ Aplicar os princípios da prevenção e redução e da hierarquização das operações de gestão de resíduos;▪ Garantir as condições técnicas adequadas nas operações de recolha, triagem, armazenagem e transporte dos resíduos, em salvaguarda dos valores ambientais e da saúde;▪ Assegurar o encaminhamento para destino final adequado;▪ O programa deverá atender, em especial, à gestão dos resíduos perigosos, dos fluxos específicos de resíduos e dos solos e das rochas não contaminados provenientes de operações de escavação quando constituam resíduos;▪ O Programa deverá ainda contemplar os requisitos e os procedimentos que assegurem a correcta gestão dos resíduos gerados na fase de exploração, atendendo às vertentes anteriormente mencionadas. <p>4. No âmbito do Plano de Segurança/Plano de Emergência da Linha, contemplar a exploração e risco de rotura de barragens a montante e a situação de transporte de mercadorias, particularmente o caso de um derrame de produtos perigosos em albufeiras ou perímetros de protecção das captações públicas de água.</p> <p>5. O RECAPE, independentemente da justificação, descrição, pormenorização e calendarização de cada medida de minimização, a apresentar nessa sede, deverá contemplar um inventário das mesmas, separadas por cada fase (fase prévia à construção, fase de construção, fase de conclusão da obra e fase de exploração), incluindo o respectivo local de aplicação, calendarização e entidade responsável pela sua implementação. O referido inventário deverá constituir um documento autónomo, por forma a facilitar o seu fácil manuseamento, nomeadamente em auditorias.</p>
--	---

Outras Condições para licenciamento ou autorização do projecto

A) Condicionantes para o Projecto de Execução:

A1) O traçado deverá ser estabelecido adoptando as melhores soluções técnicas para a minimização das interferências com as actuais vias rodoviárias em serviço, devendo ser obtidas previamente as aprovações das entidades responsáveis pela sua gestão.

A2) O traçado deverá ser estabelecido em conformidade com os requisitos definidos pela REFER – Rede Ferroviária Nacional, EP, no que diz respeito às actividades exercidas nas proximidades do domínio público ferroviário.

A3) O Projecto de Execução (PE) a desenvolver tem que apresentar soluções técnicas que minimizem os volumes excedentários de terras, previstos na fase de estudo prévio. Para os volumes que não seja possível reduzir, com as referidas soluções de projecto a implementar, deverão ser devidamente seleccionados e apresentados os locais onde os mesmos poderão vir a ser colocados.

A4) O Posto de Ultrapassagem e Estacionamento de Comboios (PUEC) deverá ser deslocado, por forma a que o mesmo não se inicie na área de protecção do Plano de Ordenamento das Albufeiras do Alqueva e Pedrógão.

A5) O traçado deverá ser estabelecido, de forma a minimizar a afectação das infra-estruturas/equipamentos a seguir indicados (localizados entre o pk 38+500 e 39+500), apresentando-se as respectivas medidas/soluções a adoptar, devendo para o efeito ser contactadas as entidades responsáveis pela sua gestão:

- Lixeira selada.
- Campo de tiro.
- Aterro de inertes

A6) O traçado deverá ser estabelecido, de forma a minimizar a afectação das explorações agrícolas a seguir



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

indicadas, identificadas na consulta pública:

- Herdade da Buchana, sensivelmente ao pk 14+000.
- CLONIX, Actividade Agrícola, S.A. (Herdade das Lages e Herdade do Zambujal), sensivelmente entre o pk 16+000 e 17+000.
- Cotrim de Figueiredo – Sociedade Agrícola e de Serviços, Lda. - Monte da Pedra Torta, sensivelmente ao pk 20+450.
- Olissipo, Fundo de Investimento Imobiliário Fechado - Herdade Monte das Silveiras, sensivelmente ao pk 30+000.
- Herdade da Preguiça S.A.G., Lda, sensivelmente ao pk 31+000.
- Herdade da Pipeira, Sociedade Agro-Pecuária, S.A, sensivelmente ao pk 41+000.

A7) Proceder ao estudo detalhado das vias e caminhos interceptados, dos restabelecimentos a efectuar e da rede de caminhos paralelos a construir, de forma a minimizar e compensar o efeito de barreira introduzido pela nova linha ferroviária e garantir a livre circulação de veículos, pessoas e animais e o acesso a todas as propriedades e habitações. A análise deverá atender aos locais de estacionamento de gado e aos pontos de abeberamento e os seus resultados deverão ser integrados no Projecto de Execução.

A8) Os restabelecimentos a efectuar não deverão introduzir deficiências nas características geométricas das vias a restabelecer, devendo minimizar a afectação dos usos existentes.

A9) Proceder ao prolongamento dos Viadutos da Pardiela e da Palheta de modo a evitar aterros abaixo da cota 216,6 e proceder à substituição da passagem hidráulica (PH) ao km 10+840, por um terceiro viaduto, sobre a ribeira das Bicas (igualmente acima da cota 216,6).

A10) Prolongar alguns viadutos, nomeadamente: na ligação da REFER, em vez de se propor um muro de protecção, o viaduto deverá abranger toda a área inundada; na travessia do vale da rib^a de S. Bento e linha de água seguinte, dever-se-á igualmente privilegiar uma solução única de viaduto; o viaduto do Freixo deve ser mais extenso como forma de mitigar os impactes apresentados na Consulta Pública.

A11) Rever todos os viadutos propostos, em especial, o do Calado e o de Mures, de forma a que abranjam o leito de cheia, devendo a localização e configuração dos pilares assegurar que são mantidas boas condições de escoamento (configuração e orientação dos pilares) e a unidade do corredor ribeirinho (fora das margens e leito).

A12) Rever os dimensionamentos da drenagem transversal, face às características das sub-bacias hidrográficas e, com base nesses resultados verificar a necessidade de nas linhas de água assinaladas nas cartas 22 e 23 do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) serem realizados pontões e viadutos em vez de PH.

A13) Proceder a um levantamento das características e estado das PH e pontões existentes nas imediações, quando existem estradas a jusante, no sentido de se compatibilizarem soluções

A14) As PH devem ficar localizadas e orientadas de acordo com a directriz das linhas de água, em vez de se propor o seu desvio, pelo que deverá ser feita a revisão de todas as soluções onde se prevêm valas e colectores de desvio.

A15) Rever as linhas de água em que o EIA apresentado não previu o seu restabelecimento e propor a respectiva solução.

A16) Evitar que as passagens inferiores (PI) e os restabelecimentos se situem sobre linhas de água.

A17) Efectuar um levantamento exaustivo das características e dos usos de cada infra-estrutura hidráulica, até onde o impacte desta via possa vir a sentir-se, no sentido de se adoptarem as melhores soluções de drenagem que mitiguem os impactes na capacidade de recarga. Nos casos em que estas estruturas se situem a montante e, perto do traçado, o projecto de drenagem deve ter em atenção o risco de rotura das mesmas. Nos casos em que há afectações directas, deverá ser concretizada a respectiva mitigação/compensação.

A18) Efectuar o inventário e respectiva caracterização dos pontos de água, de forma a servir de base à predição de impactes e, à respectiva proposta de medidas de minimização.

A19) Efectuar uma análise específica para os locais onde se prevê interferência com perímetros de protecção de captações, no sentido do projecto adoptar as medidas necessárias, podendo estas passar, nomeadamente, pela alteração da drenagem da via.

A20) O Projecto de Execução não poderá afectar a ocorrência patrimonial n.º 50 do EIA, a Anta Monte das Covas 2, pelo que se deverá proceder ao ajuste do traçado, distanciando-o, desse elemento patrimonial, de forma a preservar a sua integridade.

A21) O Projecto de Execução deverá procurar não afectar as ocorrências patrimoniais inventariadas no EIA com os n.º



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

3, 7, 8, 15, 42, 49, 58, 69, 78, 85 e 86, de forma a preservar a sua integridade.

A22) Na fase prévia da elaboração do PE, efectuar a prospecção sistemática do corredor seleccionado numa faixa de 400m, excepto nos segmentos já prospectados e que não apresentaram visibilidade fraca ou nula, procedendo-se ainda nessa fase, se necessário, a ajustes ao projecto ou a sondagens de diagnóstico. A prospecção arqueológica sistemática deverá ser mais intensa nas seguintes áreas definidas como sensíveis do ponto de vista patrimonial:

- Monte do Seixinho (Évora);
- Monte da Barrosinha (Évora);
- Ribeira do Freixo/Ribeira de S. Bento (Redondo);
- Vale de Sobrados/Monte do Paté/Vale da Anta (Redondo);
- Lamego/Carrascal/Horta da Velhinha (Redondo);
- Ponte da Asseca (Alandroal);
- Monte das Tenazes (Alandroal).

A23) Na fase prévia da elaboração do Projecto de Execução, proceder à localização, caracterização e avaliação da ocorrência patrimonial arquitectónica detectada durante a visita da CA, no Monte da Pipeira, de forma a permitir o ajuste do traçado da via, evitando a sua afectação.

A24) Caso as áreas a afectar pela reposição de caminhos, vias, passagens e sistemas hidráulicos abranjam áreas situadas fora do corredor de 400m estudado na fase de Estudo Prévio, proceder à sua caracterização através da realização de trabalhos arqueológicos, nomeadamente pesquisa documental, bibliográfica e prospecção arqueológica sistemática, procedendo ainda nessa fase, se necessário, a ajustes ao projecto ou a sondagens de diagnóstico.

A25) Na fase prévia da elaboração do Projecto de Execução, proceder a sondagens arqueológicas de diagnóstico nas ocorrências patrimoniais n.º 5, 29, 30 e 95, de forma, se possível, a ainda permitir o ajuste do traçado da via.

A26) Na fase prévia da elaboração do Projecto de Execução, caso a ocorrência n.º 103 se situe no eixo da via, proceder a sondagens arqueológicas de diagnóstico, de forma, se possível, a ainda permitir o ajuste do traçado da via.

A27) A concretização de todas estas condicionantes ao Projecto de Execução deverá ser apresentada detalhadamente no RECAPE.

B) Medidas de Minimização

B1) O RECAPE deverá apresentar uma carta de condicionantes à localização do(s) estaleiro(s)/outras instalações de apoio à obra que não se deve circunscrever à área de impacte directo. De entre essas condicionantes, deverão considerar-se as seguintes:

- a) locais onde tenham sido identificadas ocorrências patrimoniais;
- b) locais na proximidade de receptores sensíveis ao ruído e a poeiras;
- c) áreas sensíveis em termos ecológicos (território de *Bubo bubo* e território de *Hieraaetus fasciatus*), IBA de Évora e ZPE de Évora, *Habitats* prioritários;
- d) montado de sobro e azinho;
- e) áreas de REN (com destaque para a envolvente de linhas de água, permanentes ou temporárias, numa distância mínima de 10 metros);
- f) áreas de RAN;
- g) zonas de elevada densidade de coberto vegetal arbustivo e/ou arbóreo;
- h) áreas de recarga de sistemas aquíferos e áreas de influência directa de nascentes e de perímetros de protecção de captações de abastecimento público;
- i) áreas residenciais.

B2) O RECAPE deverá apresentar a programação detalhada da fase de construção, discriminando, quer temporal quer espacialmente, as medidas de minimização a adoptar para as acções de instalação do(s) estaleiro(s) e de outras instalações de apoio à obra, desmatação/desflorestação, melhoramento ou abertura de acessos e recuperação das áreas intervencionadas.

B4) O RECAPE deverá concretizar as condições técnicas de que será(ão) dotado(s) o(s) estaleiro(s), por forma a garantir a adequação das áreas destinadas ao armazenamento dos diversos tipos de resíduos, enquanto aguardam encaminhamento para armazenamento temporário, tratamento ou eliminação em operadores devidamente



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

licenciados/autorizados para o efeito.

B5) O RECAPE deverá concretizar o conjunto das medidas orientadoras para o plano de acessos, no sentido de:

- Minimizar a intervenção nos solos classificados como RAN e REN.
- Minimizar a afectação do montado de sobre e azinho.
- Limitar a circulação de veículos afectos à obra em áreas residenciais e nas imediações das captações públicas de água.
- Limitar a largura das vias.
- Garantir o acesso às propriedades, quer na fase de construção, quer na fase de exploração, sempre que os acessos existentes sejam interrompidos.
- Garantir a desactivação dos acessos abertos que não tenham utilidade posterior, bem como a recuperação das áreas afectadas.

B6) O RECAPE deverá concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização da fase de construção relativas ao factor Geologia e Geomorfologia, nomeadamente no que diz respeito à:

- Minimização dos impactes nas formações geológicas, decorrentes da utilização de explosivos.
- Reutilização dos materiais resultantes da escavação.
- Utilização de materiais de empréstimo de áreas de extracção actualmente em funcionamento e devidamente licenciadas, em detrimento da instalação de novas explorações.
- Aos locais de depósito das terras sobrantes.

B7) O RECAPE deverá concretizar de modo discriminado, quer temporal quer espacialmente, as medidas de minimização relativas ao factor Solos e Uso do Solo, desenvolvendo as medidas do EIA, e considerando a:

- Prevenção da poluição dos solos, quer na fase de construção, quer na fase de exploração;
- Garantia de reutilização dos bons solos agrícolas afectados pelas operações de construção;
- Recuperação total de benfeitorias eventualmente afectadas (redes de rega e drenagem, caminhos, tanques, poços, etc.), na fase de construção;
- Erosão dos solos, na fase de construção;
- Perturbação das actividades agrícolas e florestais e deterioração das características do solo, na fase de construção;
- A localização dos estaleiros deve evitar a afectação de solos de maior potencial e uso agrícola, que no caso concreto da área em estudo correspondem aos solos que estão classificados como RAN;
- No planeamento da obra, deve ter-se especial cuidado com os acessos de obra para reduzir a afectação de áreas cultivadas. Deve dar-se preferência ao uso de caminhos já existentes que possam ficar afectos à obra sem prejudicar a circulação da população local;
- Deverá proceder-se à escolha criteriosa das áreas de empréstimo e de depósito, não afectando obrigatoriamente áreas com solos de maior aptidão agrícola;
- As intervenções a efectuar (desmatação, decapagem, movimentação de terras, circulação e estacionamento de veículos e máquinas) devem restringir-se à área de intervenção definida, delimitada por meio de piquetagem e processar-se, de modo a evitar a afectação suplementar de solos e respectivos usos;
- Após a conclusão da obra, o empreiteiro deverá assegurar a desactivação e limpeza de todas as instalações de apoio à obra e a recuperação dos solos afectados através da sua descompactação e arejamento de forma a assegurar a sua reutilização;
- Deverá proceder-se ao revestimento das zonas decapadas o mais rapidamente possível, a fim de minimizar a sua exposição aos agentes erosivos.

B8) O RECAPE deverá definir as medidas que garantam o cumprimento das disposições legais em matéria de:

- Protecção aos povoamentos de sobreiro e de azinheira (Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 155/2004, de 30 de Junho):
 - Apresentar para o projecto em fase de projecto de execução um levantamento das áreas de montado de sobreiro e azinho a serem afectadas e o número de exemplares a serem removidas



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

– Apresentação de propostas para as áreas de compensação de montado de sobre e azinho na replantação de uma área de 1,25 hectares.

- Corte prematuro de exemplares de Pinheiro bravo em áreas superiores a 2 ha, ou de Eucalipto em áreas superiores a 1 ha (Decreto-Lei n.º 173/88, de 17 de Maio).
- No âmbito do sistema nacional de defesa da floresta contra incêndios, obrigação da gestão do combustível ao longo da infra-estrutura ferroviária, numa faixa lateral de terreno confinante, numa largura não inferior a 10 m (Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de Junho).

B9) O RECAPE deverá desenvolver e concretizar as medidas de minimização preconizadas no Aditamento ao EIA para os recursos hídricos superficiais.

B10) Relativamente aos Recursos Hídricos Subterrâneos, deverão concretizar-se as medidas de minimização previstas no EIA, tendo em conta que se deverá evitar, em primeiro lugar, a afectação das captações, e só no caso de ser inevitável, tendo em conta impactes noutros factores ambientais, as mesmas deverão ser repostas, assim como estruturas/equipamentos a elas associados.

B11) O RECAPE deverá concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização relativas ao factor Sistemas Ecológicos previstas no EIA, complementadas com as seguintes recomendações:

- Nos tramos que se aproximam de infra-estruturas lineares já existentes, deverão ser implementadas medidas de minimização no sentido de desfragmentar o *habitat*, ou seja, de tornar permeável uma barreira constituída por mais que uma infra-estrutura linear;
- Prever medidas minimamente eficazes para minimizar o risco de colisão em toda a extensão da IBA e troço Nordeste coincidente com a ocorrência de aves estepárias e, ainda, na proximidade de planos de água (considerando uma faixa de 500 m para cada lado do traçado);
- Prever medidas para minimizar o risco de electrocussão e colisão do Bufo-real e Águia de *Bonelli* nas áreas coincidentes com os territórios considerados no EIA.
- Deverão ser considerados períodos de interrupção dos trabalhos, durante o período reprodutor nas áreas coincidentes com os territórios de aves prioritárias, nomeadamente das aves estepárias e das aves nidificantes.

B12) O RECAPE deverá concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização a adoptar na fase de construção relativas ao factor Qualidade do Ar, nomeadamente no que diz respeito à redução da emissão e dispersão de poeiras.

B13) O RECAPE deverá concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização relativas ao factor Ruído, tendo em conta:

- A Regra de Boas Práticas, considerando o Ln como o indicador mais relevante, e sempre que tecnicamente possível, deverá ser tida em conta para o estabelecimento das medidas de minimização mais adequadas.
- Para cumprimento desta Regra, deve considerar-se que nas situações em que o valor de Ln na Situação actual, mais 12 dB(A), ainda é inferior a 45 dB(A), o valor alvo de redução deverá ser 45 dB(A).
- Após a classificação acústica de zonas por parte dos municípios atravessados pela Linha, se os locais avaliados passarem a ter a classificação de zonas sensíveis, deverão ser projectadas medidas de minimização que permitam o cumprimento dos valores limite fixados pelo Regulamento Geral do Ruído (Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro) para este tipo de zonas, nomeadamente 55 e 45 dB(A) para os indicadores Lden e Ln.

B14) O RECAPE deverá aprofundar a caracterização da envolvente, no que diz respeito ao factor Vibrações, e concretizar, quer temporal quer espacialmente, as medidas de minimização a adoptar na fase de construção e na fase de exploração. Para garantir a análise e validação desta informação, bem como dos programas de monitorização, deverá o proponente obter um parecer junto de entidade independente de reconhecido mérito e competência técnica nesta matéria.

B15) O RECAPE deverá prever as medidas necessárias que garantam a divulgação do programa de execução das obras às populações interessadas, designadamente à população residente na área envolvente. A informação disponibilizada deve incluir o objectivo, a natureza, a localização da obra, as principais acções a realizar, respectiva calendarização e eventuais afectações, nomeadamente no que diz respeito às operações de desmonte com recurso a cargas explosivas.

B16) O RECAPE deverá concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização a adoptar na fase de construção relativas ao factor Socioeconomia, atendendo nomeadamente aos seguintes aspectos:

- Definição de um dispositivo a estabelecer para o atendimento de reclamações, sugestões e pedidos de



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

informação sobre o projecto, o qual deverá estar operacional antes do início da obra;

- Definição das condições que garantam a divulgação atempada, junto das populações dos locais a intervencionar e da respectiva calendarização dos trabalhos, bem como da afectação de serviços (rede de rega, telecomunicações, electricidade, água, etc.) com a devida antecedência e com a informação necessária (período e duração da afectação);
- Apresentar o levantamento das seguintes afectações e respectivas medidas de minimização:
 - Área de afectação de Vinha licenciada pelo ex-Instituto do Vinha e da Vinho.
 - Empreendimento Turístico de Sousa da Sé.
 - Monte Fonte da Cal (Tramo B2, km 23+360 a 140m a sul do eixo).

B17) Relativamente ao Património, o RECAPE deverá prever o seguinte:

- Na fase prévia da elaboração do Projecto de Execução, durante a execução da prospecção sistemática, dever-se-á proceder à:
 - Revisão do inventário no que concerne às estruturas habitacionais vernáculas identificadas, caso dos montes alentejanos, respectiva avaliação de impactes e proposta de medidas minimização;
 - Relocalização do sítio Dona Amada 7 (CNS 28380) e avaliar a sua afectação pelo projecto;
 - Prospecção, relocalização e avaliação da ocorrência n.º 103.
- Na fase de RECAPE, deverá ser executado o levantamento topográfico, o registo gráfico, fotográfico e elaborada memória descritiva da ocorrência n.º 95.
- Na fase de RECAPE, deverão ser desenvolvidas e propostas medidas para a fase de exploração nas ocorrências n.º 7, 8, 50, 69 e 89.
- Na fase de RECAPE, deverá ser avaliado o estado de conservação e executado o levantamento topográfico, arquitectónico, registo fotográfico e elaborada memória descritiva da ocorrência n.º 86.
- No RECAPE, deve ficar expressamente garantida a salvaguarda pelo registo arqueológico da totalidade dos vestígios e contextos a afectar directamente pela obra e, no caso de elementos arquitectónicos e etnográficos, através de registo gráfico, fotográfico e memória descritiva; no caso de sítios arqueológicos, através da sua escavação integral.
- Quando por razões técnicas do Projecto, não houver possibilidade de proceder a alterações pontuais de traçado ou, de localização dos respectivos componentes, a destruição total ou parcial de um Sítio deve ser assumida no RECAPE como inevitável.
- A Carta de Condicionantes à localização dos estaleiros, manchas de empréstimo e depósito, com a implantação dos elementos patrimoniais identificados, deverá integrar o Caderno de Encargos da Obra e ser distribuída a todos os empreiteiros e subempreiteiros.
- Deverão ser incluídas no Caderno de Encargos todas as medidas referentes ao Património.

B18) Para as fases prévia à obra e de obra, o RECAPE deverá propor para ser incluído no caderno de encargos o seguinte:

- Na fase prévia à obra, deverá ficar prevista a realização de prospecção arqueológica das zonas de estaleiro, manchas de empréstimo e depósito de terras, caminhos de acesso à obra, caso as mesmas se encontrem fora das áreas já prospectadas.
- Já para a fase de obra, deve ficar referido que o acompanhamento arqueológico deverá ser efectuado de modo efectivo, continuado e directo por um arqueólogo em cada frente de trabalho sempre que as acções inerentes à realização do projecto não sejam sequenciais mas simultâneas.
- Também se deverá efectuar a sinalização, quando autorizado, das ocorrências situadas até cerca de 150m da obra, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afectação.
- Dever-se-á, igualmente, sinalizar e vedar, quando autorizado, as ocorrências que se situem até 100m da área de intervenção do projecto, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afectação.
- As ocorrências, situadas a menos de 50m da área de intervenção, deverão ser vedadas com painéis, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afectação.
- Recolha de eventuais elementos arquitectónicos relevantes das edificações com valor patrimonial que



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

venham a ser demolidas, nomeadamente da ocorrência n.º 95.

- Na fase prévia à obra, dever-se-á proceder à sinalização e considerar, dentro do possível, uma área de reserva de 50m, das ocorrências n.º 7, 8, 40, 50, 69 e 86.
- Na fase de obra, dever-se-á proceder à monitorização da estabilidade estrutural e conservação geral da ocorrência n.º 86.

B19) Até à recepção provisória da obra, deverão estar adequadamente restabelecidas as ligações intersectadas e recuperados os acessos temporários, bem como as estradas e caminhos danificados, a(s) área(s) de estaleiro(s) e outras instalações de apoio à obra.

B20) As medidas de minimização específicas para a fase de obra deverão ser incluídas no caderno de encargos e nos contratos de adjudicação que venham a ser produzidos pelo proponente, para efeitos da construção do projecto.

C) Programas de Monitorização

Deverão ser detalhados e adaptados ao projecto de execução, e apresentados em RECAPE, os planos de monitorização previstos no EIA, tendo em consideração os seguintes aspectos:

C1) Programa de Monitorização dos Aspectos Ecológicos:

- Deverá ser equacionada uma metodologia intensiva de monitorização dirigida para a Cegonha-preta, Águia de *Bonelli* e Bufo-real, distinta da apresentada no EIA, menos invasiva.
- Todos os troços alvos de medidas de minimização deverão ser monitorizados intensivamente ao longo da via-férrea.
- A monitorização da mortalidade ao longo da linha ferroviária deverá ter em conta factores que induzem erro no cálculo da taxa de mortalidade real, nomeadamente com factores de detectabilidade, remoção de cadáveres por necrófagos ou ainda com a mortalidade fora da faixa estudada.
- Face aos resultados da monitorização, caso se venha a comprovar que os impactes desta infra-estrutura afectam significativamente as populações de aves que contribuíram para a classificação da ZPE, deverão ser equacionadas medidas de compensação.
- Face aos resultados da monitorização, caso se considere que a LAV acarretou impactes significativos sobre o casal de Águia de *Bonelli*, a Nordeste do Alandroal, deverão ser igualmente equacionadas medidas de compensação.

C2) Programa de Monitorização dos recursos hídricos subterrâneos:

- Deverá ser detalhado, em função dos resultados do inventário e da caracterização dos pontos de água, e deverá considerar a conjuntura hidrogeológica – geometria, estrutura, litologia, fluxos e características hidrodinâmicas das formações aquíferas – a montante e a jusante da obra, daí não se poder, nesta fase, dizer se 2 piezómetros são, ou não, suficientes. Em particular, deverão ser seleccionadas as captações de água subterrânea, destinadas ao abastecimento público, próximas do traçado da via.
- Este plano não se poderá restringir apenas à fase de exploração, tendo de englobar também a fase prévia à obra, caso contrário não se dispõe de dados de referência.
- A proposta de monitorizar os efluentes líquidos da obra deve ser justificada e detalhados os respectivos objectivos.
- Em relação aos métodos analíticos, não se aplica o anexo XXII do DL n.º236/98 a todas as situações.

C3) Programa de Monitorização do Ruído:

- Na fase de construção, a monitorização deverá contemplar os receptores localizados num raio de 240m a partir da frente de obra.
- Na fase de exploração, os locais de amostragem a considerar deverão ter em conta os seguintes objectivos:
 - Confirmar as previsões apresentadas no EIA.
 - Avaliar a eficácia das medidas de minimização implementadas.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- | |
|--|
| – Verificar o cumprimento da legislação nos receptores para os quais se previam valores próximos dos limites legais. |
|--|

Validade da DIA:	16 de Maio de 2010
-------------------------	--------------------

Entidade de verificação da DIA:	Autoridade de AIA
--	-------------------

Assinatura:	<p>O Secretário de Estado do Ambiente</p> <p>Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa (No uso das delegações de competências, despacho n.º 16162/2005 (2.ª série), publicado no Diário da República de 25/07/2005)</p>
--------------------	--

Anexo: Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas; Resumo da Consulta Pública; e Razões de facto e de direito que justificam a decisão.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

ANEXO

<p>Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:</p>	<p><u>Resumo do procedimento</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Início do procedimento de AIA: 21 de Agosto de 2007.- Análise da Conformidade do EIA – solicitação, no âmbito da avaliação da conformidade do EIA, de elementos adicionais para os seguintes capítulos: Descrição do Projecto, Geologia, Geomorfologia Tectónica e Sismicidade, Solos, Uso Actual do Solo, Ecologia, Recursos Hídricos, Ruído, Ordenamento do Território, Paisagem, Património, Conclusões e, a reformulação do Resumo Não Técnico.- Análise dos elementos remetidos pela RAVE.- Declaração da Conformidade do EIA a 12 de Dezembro de 2007.- Solicitação de Pareceres Específicos sobre Vibrações ao Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), e Sistemas Ecológicos ao Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, IP (ICNB), uma vez que as entidades que constituem a CA não têm competências na avaliação destes factores ambientais. Foi, também, solicitado Parecer à Direcção-Geral dos Recursos Florestais (DGRF) de forma a complementar a análise da CA. Os contributos recebidos encontram-se no Anexo 1 ao presente Parecer.- Visita, nos dias 12 e 13 de Fevereiro de 2008, aos locais onde se desenvolvem os vários traçados alternativos. Estiveram presentes os representantes da CA, da RAVE, da empresa projectista e da empresa que elaborou o EIA.- Análise técnica do EIA, com o objectivo de avaliar os impactes dos projectos e a possibilidade dos mesmos serem minimizados/potenciados. A apreciação dos factores ambientais foi efectuada tendo por base os pareceres emitidos pelas entidades que constituem a CA – a APA emitiu parecer sobre Ruído, o INAG sobre Recursos Hídricos Superficiais e Subterrâneos, a CCDR/Alt sobre Uso do Solo, Ordenamento do Território, Sócio-Economia e Paisagem, o IGESPAR sobre Património, o INETI sobre Geomorfologia, Geologia, Hidrogeologia e Recursos Minerais e a DRAPAL sobre Solos.- Realização da Consulta Pública e análise dos seus resultados.- Realização de reuniões de trabalho, com o objectivo de verificar a conformidade do EIA, analisar os vários traçados alternativos, e respectivos impactes, analisar os contributos sectoriais das várias entidades da CA, e os pareceres solicitados a entidades externas à CA, definir os factores ambientais fundamentais para a avaliação dos vários traçados, analisar os resultados da consulta pública, seleccionar a alternativa ambientalmente menos desfavorável e identificar os aspectos (estudos e medidas de minimização) a desenvolver na fase de Projecto de Execução.- Elaboração do Parecer Final, tendo em consideração os aspectos atrás referidos, com a seguinte estrutura: 1. Introdução, 2. Procedimento de Avaliação, 3. Enquadramento e Caracterização do Projecto, 4. Condicionantes da Avaliação, 5. Análise do EIA, 6. Consulta Pública e 7. Selecção de Traçados e 8. Conclusões.- Envio da proposta de DIA para a tutela a 2.05.2008. <p><u>Resumo dos pareceres das entidades externas consultadas</u> (Anexo 1 do parecer da CA) ICNB e DGRF:</p> <p>Junto se referem alguns dos aspectos focados no Parecer do ICNB:</p> <ul style="list-style-type: none">• <i>O traçado deste lote (Lote 3C) da Linha de Alta Velocidade (LAV), entre Évora e Elvas, mais a ligação à REFER, atravessam a totalidade da IBA de Évora (zona Norte), identificada pela BirdLife Internacional como sendo importante para a conservação de aves estepárias por uma extensão aproximada de 8,6 km. Contudo fora da ZPE de Évora (Figura 1).</i>
---	--



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- No que refere ao Lince (*Lynx pardinus*) a área de estudo coincide com a proximidade da Serra de Ossa que é uma zona de ocorrência histórica, constituindo a Ribeira de Lucefece um importante corredor de dispersão. Neste contexto os montados também assumem relevância para a conservação da espécie; contudo, como é referido no EIA, não é possível definir uma área que possa ser interpretada como sendo território da espécie.
- Ao nível de habitats destacam-se os montados de sobro e azinho e pastagens com o Habitat 6220* pelo seu interesse para a conservação.
- No extremo nordeste deste traçado, onde convergem todas as soluções equacionadas, interfere com outras áreas de ocorrência de aves estepárias, nomeadamente de Abetarda (*Otis tarda*) e Sisão (*Tetrax tetrax*), na proximidade da área de regolho do Alqueva.
- A LAV atravessa igualmente áreas de proximidade de ninhos de aves ameaçadas, nomeadamente de Cegonha-preta (*Ciconia nigra*), Águia de Bonelli (*Hieraaetus fasciatus*) e de Bufo-real (*Bubo bubo*) (Figura 1).
- Salienta-se ainda a interferência de um dos traçados propostos com um troço da Ribeira de Lucefece com interesse para a conservação.
- O Rato-de-cabrera (*Microtus cabreræ*) é outra espécie ameaçada identificada no EIA mas apenas à escala da quadrícula 10x10 UTM, o que é insuficiente para a definição das necessárias medidas de minimização dirigidas.
- Também se verifica falta de informação sobre áreas de ocorrência de aves estepárias, com a agravante de que não é avaliado se este projecto afecta significativamente as populações de aves ameaçadas que justificaram a classificação da ZPE de Évora.
- Os impactes cumulativos são muitas vezes omitidos em projectos de grande dimensão. Neste projecto destaca-se a omissão do impacte cumulativo da linha de muita alta tensão que irá alimentar as catenárias, estando a localização da sub-estação prevista para a proximidade de um ninho de Águia de Bonelli. Tratando-se de uma espécie que se considera passível de sofrer acidentes por colisão em LMAT (Real & Mañosa, 2001) e com a proximidade da LAV corre-se o risco deste território deixar de ser viável.
- Face ao exposto deverá ser adoptada a solução 2 (Tramo A1 + Tramo B2):
 - Corresponde à solução menos impactante num troço susceptível de causar acidentes às aves estepárias, ao acompanhar a EN 254 e uma Linha de MT.
 - Evita a proximidade dos ninhos na Ribeira de Lucefece e viabilizando o território de Cegonha-preta.
 - Atravessar zonas mais perturbadas na proximidade do Alandroal.
 - Evitar a fragmentação de um habitat bem conservado numa extensa zona na proximidade do Guadiana.
- Não devem ser adoptadas nenhuma das restantes solução pois perturbam uma área de habitat estepário classificado como IBA; interferem ou com o Ribeira de Lucefece numa zona de maior sensibilidade (ocorrência de ninhos prioritários) ou fragmentam o habitat num troço a Nordeste do Alandroal, interferindo de forma mais impactante no território da Águia de Bonelli na fase de exploração.”

O Parecer da DGRF refere:

1 – Os traçados propostos atravessam povoamentos de Sobreiro e Azinheira principalmente, bem como manchas de eucaliptos, sendo a Alternativa A aquela que menos afecta o arvoredo.

Os Sobreiros e Azinheiras são espécies protegidas nos termos do Decreto-Lei nº 169/2001, de 25 de Maio com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 155/2004, de 30 de Junho.

O corte e/ou abate destas espécies deve, prévia e obrigatoriamente, cumprir com o



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p>determinado nos citados Decretos-Lei que determinam que:</p> <ul style="list-style-type: none">- o corte ou arranque de exemplares de Sobreiros e de Azinheiras está sujeito a autorização da Direcção Geral dos Recursos florestais;- a Direcção-Geral dos Recursos Florestais só pode autorizar os cortes ou arranques em povoamentos de Sobreiro e de Azinheira para empreendimentos de imprescindível utilidade pública, assim declarados a nível ministerial, sem alternativa válida de localização;- pelo artigo 8º, pode ainda ser exigida pelo Senhor Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, a constituição de novas áreas de povoamentos nunca inferiores às afectadas pelo corte ou arranque de sobreiros e de azinheiras, multiplicadas por um factor de 1,25; <p>A autorização a ser concedida, deverá considerar medidas compensatórias que, neste caso, poderão ser efectuadas em área sob a gestão da DGRF, se a entidade responsável não possuir terrenos para o efeito.</p> <p>No caso de vir a ser efectuado o corte prematuro de exemplares de Pinheiro Bravo ou de Eucalipto em áreas superiores a 2 ha, deverá ser cumprido o Decreto-Lei nº 173/88, de 17 de Maio e do Decreto-Lei nº 174/88, de 17 de Maio, que estabelece a obrigatoriedade de manifestar o corte ao arranque de árvores.</p> <p>2 - Partes dos traçados foram percorridos por incêndios florestais em 2002 na Freguesia de Bencatel, em 2003 na de S. Brás dos Matos, e em 2004 na de Juromenha.</p> <p>A utilização de terrenos percorridos por incêndios, não incluídos em planos municipais de ordenamento do território como urbanos, urbanizáveis e industriais, estão condicionados pelo prazo de 10 anos, nos termos do Decreto-Lei nº 327/90, de 22 de Outubro, com as alterações que lhe foram introduzidas pela Lei nº 54/91, de 8 de Agosto, decreto-lei nº 34/99, de 5 de Fevereiro e Decreto-Lei nº 55/2007 de 12 de Março.</p> <p>Relativamente a medidas e acções a desenvolver no âmbito do Sistema Nacional de defesa da Floresta contra Incêndios, deverá ser cumprido com o determinado na alínea a), nº1, do artigo 15º, do Decreto-Lei nº 124/2006, de 28 de Junho. Ou seja, ao longo das vias de comunicação é obrigatória a gestão do combustível (...) numa faixa lateral de terreno confinante, numa largura não inferior a 10 metros.</p> <p>5 - As medidas de minimização ambiental parecem ser pouco explícitas quanto a preservação, recuperação e mesmo criação de revestimento vegetal, pelo que sugerimos a utilização de espécies com origem em semente certificada de proveniência adequada a este local.</p> <p>3 - No entanto desde já referimos, independentemente do traçado que vier a ser adoptado, que a escolha dos locais de implantação de estaleiros, dos parques de material, locais de empréstimo e depósitos de terras e todas as outras infra-estruturas de apoio à obra deverão ser planeados por forma a preservar integralmente, as áreas onde existam exemplares de Sobreiros e de Azinheiras, bem como todas as áreas com ocupação florestal.”</p>
Resumo do resultado da consulta pública:	<p>A Consulta Pública decorreu durante 40 dias úteis, desde o dia 2 de Janeiro a 26 de Fevereiro de 2008, tendo-se recebido 19 pareceres.</p> <p>Os resultados encontram-se expressos no ponto 6 do parecer da CA (páginas 86 a 103).</p>
Razões de facto e de direito que justificam a decisão:	<p>A emissão da presente DIA é fundamentada no teor do Parecer Final da Comissão de Avaliação (CA) e na respectiva proposta da autoridade de AIA, destacando-se de seguida os principais aspectos.</p>



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

O lote em apreço, com a designação de Lote 3C, desenvolve-se na região do Alentejo, atravessa os concelhos de Évora (freguesias de Senhora da Saúde, S. Miguel de Machede e N^a Sra. de Machede), Redondo (freguesias de Redondo), Alandroal (freguesias de Alandroal, Juromenha, S. Brás dos Matos e Terena) e Vila Viçosa (freguesias de Bencatel e Ciladas) e termina no concelho de Elvas (freguesias de Ajuda, Salvador e Santo Ildefonso).

O projecto apresenta cerca de 60 km, tendo sido estudadas 9 soluções de traçado, com pontos inicial e final comuns. No início do traçado, o projecto contempla ainda uma ligação (ao km 0+600 da LAV), com cerca de 2km, da linha da REFER, para interligação da linha de mercadorias da rede convencional Sines - Évora à linha de mercadorias da rede convencional que estabelecerá a ligação Évora - Elvas - Badajoz.

Em termos de justificação do projecto e tal como referido no EIA, o Lote 3C, em avaliação, encontra justificação integrado no eixo Lisboa - Madrid, o qual assume relevância pela articulação internacional que assegurará, a par da articulação com os restantes eixos previstos para a rede nacional, ibérica e europeia de Alta Velocidade.

As ligações em Alta Velocidade são determinantes para a integração de Portugal na rede ferroviária europeia, criando as condições necessárias para aumentar a competitividade das regiões de maior densidade populacional e geradoras de maior riqueza no espaço ibérico e europeu. Os dois eixos da rede (Lisboa/Madrid e Lisboa/Porto), que correspondem aos principais corredores de fluxos de pessoas e mercadorias, permitirão aproximar os principais pólos de concentração de população e de actividades económicas, consolidando o espaço económico ibérico.

Prevê-se, também, que a linha de Alta Velocidade se enquadre numa estratégia de sustentabilidade ambiental e energética da função transporte, consubstanciada na redução (ainda que pouco significativa) das emissões dos gases com efeito de estufa resultantes da transferência de passageiros e mercadorias dos modos rodoviários e aéreo para o modo ferroviário.

Assim, os principais impactes positivos do Lote 3C ocorrerão ao nível sócio-económico e serão resultantes dos benefícios associados à exploração de toda a rede, fazendo-se sentir ao nível nacional/internacional, devido ao facto de esta infra-estrutura proporcionar uma aproximação entre territórios que detêm diferentes dinanismos económicos, permitindo uma concertação de estratégias económicas comuns, que favorecerão a economia portuguesa.

Em termos de Ordenamento do Território, o projecto permite dar cumprimento ao estabelecido nos Instrumentos de Gestão Territorial, em vigor. O projecto pretende ainda contribuir para a concretização do modelo territorial preconizado no Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território, o qual constitui o referencial do sistema de gestão territorial nacional, enquanto instrumento último de natureza estratégica e de desenvolvimento territorial.

A Alta Velocidade permitirá viabilizar melhores ligações regionais, nacionais e internacionais que passam e param próximo de Évora, pelo que deverá assumir-se, em conjunto com outras infra-estruturas de transportes, como um meio de transporte integrado numa rede de acessibilidades alargada, a qual se estenderá a todo o país.

Da avaliação efectuada, para além dos impactes positivos associados à da Linha de Alta Velocidade entre Lisboa e Madrid, a construção do Lote em avaliação, foram identificados, para o âmbito local, impactes negativos, que terão início logo na fase de construção, a qual terá uma duração prevista de 4 anos. No entanto, os principais efeitos negativos poderão ser eficazmente minimizados se utilizadas regras de boas práticas nas actividades de construção e desde que sejam adoptadas medidas de minimização adequadas.

Referem-se, de seguida, os principais impactes negativos identificados, para os vários factores ambientais avaliados:

- **Geomorfologia** – alteração do relevo, prevendo-se escavações de elevadas dimensões em extensões significativas de traçado, resultando elevados volumes de terras sobranes, os quais para algumas soluções serão superiores a 10 milhões de m³.
- **Geologia** – afectação de uma zona potencialmente interessante do ponto de vista



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

paleontológico.

- Recursos Hídricos Superficiais e Subterrâneos – alteração das condições de drenagem natural com aumento do escoamento superficial e diminuição da capacidade de infiltração, desvio de linhas de água, afectação de infra-estruturas hidráulicas, afectação de barragens e áreas de albufeira; rebaixamento dos níveis freáticos e alteração da circulação preferencial subterrânea, ocupação de áreas de recarga de aquíferos, afectação de pontos de água e afectação directa e indirecta, de captações para abastecimento público e interferência com áreas propostas como perímetros de protecção.

De salientar que, ao nível dos Recursos Hídricos, de acordo com a avaliação efectuada, a Solução 2 é a solução menos desfavorável.

- Sistemas Ecológicos – devido ao atravessamento da zona Norte da IBA de Évora, tem implicações ao nível da perturbação do *habitat* estepário, atravessamento de áreas de proximidade de ninhos de aves ameaçadas (afectação do território do Bufo-real e de Águia de *Bonelli*, interferência com o território da Cegonha-preta), interferência com áreas de ocorrência de aves estepárias na proximidade da área de rego do Alqueva, interferência com um troço da ribeira de Lucefece com interesse para a conservação da natureza, atravessamento de áreas de montado bem conservado, perda permanente de habitats e fragmentação de *habitats*. O ICNB, no âmbito do seu parecer externo, propõe a adopção da Solução 2 por corresponder à solução menos impactante, evitar a proximidade dos ninhos na ribeira de Lucefece e viabilizando o território da Cegonha-preta, atravessar zonas mais perturbadas na proximidade do Alandroal e evitar a fragmentação de um *habitat* bem conservado numa extensa zona na proximidade do Guadiana.

- Ruído – acréscimos nos níveis de ruído ambiente, bastante significativos, embora em número não muito elevado de receptores.

De notar que, ao nível do Ruído, face à avaliação efectuada, se concluiu que a Solução 2 é a solução menos desfavorável.

- Solos e Uso do Solo - ocupação do solo e alteração do uso actual, afectação da REN e da RAN, afectação de montado de sobre e azinho, afectação de olival e vinha, afectação de culturas de regadio e de sequeiro, afectação de floresta de produção, afectação de uma área de regime cinegético, afectação de uma lixeira selada, de um aterro de inertes, e de um Campo de Tiro.

- Socioeconomia – atravessamento de propriedades agrícolas, proximidade a edificado muito disperso, associado a montes alentejanos residenciais (alguns dos quais abandonados), demolição de apoios agrícolas, interferência com infra-estruturas rodoviárias, redes de infra-estruturas e equipamentos.

Refira-se que, ao nível socioeconómico, se verificou, tendo em conta a avaliação efectuada, que a Solução 2 é a solução menos desfavorável.

Não obstante, globalmente, o conjunto de condicionamentos, projectos e programas específicos, bem como das medidas de minimização e programas de monitorização, já identificados e/ou a desenvolver/aprofundar na fase de Projecto de Execução, e que constam da presente DIA, poderão contribuir para a minimização dos principais impactes negativos identificados, prevendo-se que a significância dos impactes residuais não seja muito relevante, excepto para o factor ambiental Geomorfologia, dados os elevados volumes de terras a levar a depósito.

Do ponto de vista da análise comparativa entre as diferentes alternativas projectadas, foi possível determinar, no capítulo anterior, qual a solução de traçado ambientalmente menos desfavorável (Solução 2), em função dos factores ambientais considerados determinantes para essa selecção.

Da análise dos resultados da Consulta Pública, verifica-se que, atendendo às características do projecto e à extensão do troço em avaliação, não foi uma consulta muito participada. De referir que, das autarquias afectadas, apenas a Junta de Freguesia de N.ª Sr.ª do Loreto – Juromenha emitiu parecer no âmbito da referida consulta. Salienta-se, também, a emissão de três pareceres de Organizações Não Governamentais de Ambiente (Quercus, LPN, CEAI, SPEA). Foram também recebidos pareceres do Turismo de Portugal, I.P. e da Estradas de Portugal, S.A. Os restantes



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

pareceres são de empresas, sociedades agrícolas e particulares que são directamente afectados pelas alternativas em avaliação, daí que identifiquem os impactes ao nível da fragmentação das propriedades e do efeito barreira que a LAV constitui. As posições manifestadas relativamente às soluções em avaliação variaram consoante as afectações identificadas/sentidas devido aos diferentes traçados.

Face ao exposto, e ponderados os factores em presença, resulta que o Estudo Prévio da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade Lisboa/Madrid, Lote 3C – Évora/Elvas, poderá ser aprovado, designadamente a sua Solução 2, desde que cumpridas as condições constantes da presente DIA.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

DECLARAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL

Identificação			
Designação do Projecto:	Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Madrid – Lisboa/Porto, 2ª fase. Corredor 1 – Elvas/Badajoz. Lote LTF – Elvas/Caia		
Tipologia de Projectos:	Anexo I, n.º 7 alínea a) – Construção de vias para o tráfego ferroviário	Fase em que se encontra o Projecto:	Estudo Prévio
Localização:	Concelho de Elvas		
Proponente:	RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, SA		
Entidade licenciadora:	Rede Ferroviária Nacional – REFER, EP		
Autoridade de AIA:	Agência Portuguesa do Ambiente	Data: 27 de Maio de 2008	

Decisão	Declaração de Impacte Ambiental (DIA) Favorável Condicionada à Solução 3
---------	--

Condicionantes:	<ol style="list-style-type: none">1. Integração no Projecto de Execução das condicionantes indicadas na secção A) das Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto, constantes na presente DIA, e demonstração da sua adopção, em fase de Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE).2. Concretização, no RECAPE, das medidas de minimização e dos elementos a apresentar em fase de RECAPE, bem como dos programas de monitorização, constantes da presente DIA, em consonância com as directrizes indicadas na mesma, sem prejuízo de outros que se venham a revelar necessários, para efeitos de detalhe e concretização das medidas de minimização a adoptar em fase de obra e em fase de exploração.3. A presente DIA não prejudica a necessária obtenção de quaisquer outros pareceres, autorizações e/ou licenças previstos no quadro legislativo em vigor, como sejam as entidades com competências específicas nas áreas sujeitas a condicionantes e servidões (nomeadamente, reserva ecológica nacional, reserva agrícola nacional, recursos hídricos, protecção aos povoamentos de sobreiro e de azinheira).
-----------------	---

Elementos a entregar em fase de RECAPE	<ol style="list-style-type: none">1. Face à área atravessada da <i>Important Bird Area</i> (IBA) de Torre da Bolsa, o RECAPE terá de concretizar uma proposta de medidas de compensação, de acordo com as seguintes directrizes:<ol style="list-style-type: none">a) Tendo em conta a afectação do núcleo reprodutor da Abetarda, criar condições, com medidas de gestão de <i>habitat</i> estepário, para o aumento do número de efectivos desta espécie nos núcleos reprodutores mais próximos, designadamente nas Zonas de Protecção Especial (ZPE) de Vila Fernando, Monforte, Veiros e Campo Maior, através do estabelecimento de acordos com os agricultores para garantir o afastamento do gado das áreas de parada nupcial da Abetarda, durante o período de 15 de Março a 30 de Abril.b) Tendo em conta a perda e a degradação do <i>habitat</i> estepário e a consequente perda de valor ornitológico, em particular no que refere à população reprodutora de Sisão, desenvolver acções dirigidas para a gestão de <i>habitat</i> estepário em Torre da Bolsa e nos núcleos reprodutores mais próximos, designadamente nas ZPE de Campo Maior, S. Vicente e Vila Fernando, áreas prioritárias para o Sisão e para a Abetarda, através da sua aquisição ou de contratualização com os proprietários, e estabelecimento de medidas de gestão a longo prazo, que assegurem o uso adequado, tanto ao nível da propriedade como ao nível das diferentes parcelas que as integram.
--	---



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- c) Tendo em conta a grave afectação do dormitório do Peneireiro-das-torres, aumentar a disponibilização de cavidades adequadas para a nidificação em ruínas existentes e/ou através da construção de estrutura dirigida para o efeito (usando como modelo as construções desenvolvidas no âmbito do Projecto LIFE-Natureza "Recuperação do Peneireiro-das-torres em Portugal"), através da recuperação e construção de locais de nidificação para esta espécie.
- d) Tendo em conta a necessidade de criar condições para a fixação das aves estepárias em Torre da Bolsa, promover as práticas de uso do solo mais adequadas para a sua conservação, através da recuperação e reposição de *habitat* estepário adequado para Abetarda e Sisão, preferencialmente na área da IBA de Torre da Bolsa em que tal *habitat* tenha sido destruído, em área pelo menos dupla da área correspondente à faixa de expropriação da Linha Ferroviária de Alta Velocidade (LFAV), no território atravessado dentro desta IBA.
- e) Tendo em conta os impactes cumulativos da LFAV com os resultantes da presença das linhas eléctricas de transporte de energia existentes na IBA de Torre da Bolsa, reduzir esses impactes na avifauna, designadamente nas populações de Abetarda e Sisão, através da retirada, enterramento, sinalização ou alteração da tipologia de linhas eléctricas de transporte de energia, existentes na IBA de Torre da Bolsa ou noutras áreas prioritárias para a conservação das referidas espécies.
2. Apresentar um Programa de Monitorização das medidas de compensação adoptadas e das populações das espécies prioritárias para aferir da eficácia das medidas referidas no ponto 1. Este programa deverá prolongar-se ao longo de 10 anos com apresentação à Autoridade de AIA de relatórios de monitorização anuais.
3. No RECAPE, apresentar uma avaliação mais detalhada para, nas zonas consideradas de maior valor ecológico, se garantir a:
- Recuperação das galerias ripícolas das linhas de água interferidas e afectadas pela construção, sobretudo naquelas que assumem maior expressão;
 - Adequação das passagens transversais à linha, sobretudo nas passagens hidráulicas (PH) que se evidenciarem como mais relevantes para a fauna, mediante a incorporação de elementos vegetais apropriados.
4. Elaborar o Projecto de Integração e Recuperação Paisagística (PIRP), de forma a minimizar os impactes negativos da obra e assegurar a integração da Linha de Alta Velocidade na paisagem. O PIRP deverá prever a integração e recuperação paisagísticas de todas as áreas intervencionadas, incluindo locais de estaleiros, áreas de empréstimo e de depósito, etc. Este Plano deve integrar as medidas de minimização constantes no Estudo de Impacte Ambiental (EIA) para este factor ambiental.
- Nas sementeiras e plantações de vegetação, recorrer preferencialmente a espécies autóctones arbóreas locais e resistentes ao fogo. Embora as árvores como o sobreiro e a azinheira tenham crescimento lento, a sua utilização deverá ser privilegiada, ainda que intercalada com outras árvores de crescimento mais rápido e que cumpram o estabelecido no Decreto-Lei nº 565/99, de 21 de Dezembro, que regula a introdução na natureza de espécies de flora e de fauna não indígenas.
5. Elaborar um Programa de Gestão de Resíduos em Obra, em consonância com os princípios da responsabilidade pela gestão e da regulação da gestão de resíduos, consignados na legislação em vigor, atendendo ainda aos seguintes aspectos principais:
- Identificação e classificação dos diferentes tipos resíduos através dos códigos da Lista Europeia de Resíduos (Portaria n.º 209/2004, de 3 de Março).
 - Aplicação dos princípios da prevenção e redução e da hierarquização das operações de gestão de resíduos.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<ul style="list-style-type: none">▪ Aplicação das condições técnicas adequadas nas operações de recolha, triagem, armazenagem e transporte dos resíduos, para salvaguarda dos valores ambientais e da saúde.▪ Encaminhamento para destino final adequado.▪ Gestão dos resíduos perigosos, dos fluxos específicos de resíduos e dos solos e das rochas não contaminados provenientes de operações de escavação quando constituam resíduos.▪ Requisitos e os procedimentos que assegurem a correcta gestão dos resíduos gerados na fase de exploração, atendendo às vertentes anteriormente mencionadas. <p>6. No âmbito do Plano de Segurança/Plano de Emergência da Linha de Alta Velocidade, contemplar o caso de um derrame de produtos perigosos em albufeiras ou perímetros de protecção das captações públicas de água, bem como o caso de ruptura de barragem.</p> <p>7. O RECAPE, independentemente da justificação, descrição, pormenorização e calendarização de cada medida de minimização, a apresentar nessa sede, deverá contemplar um inventário das mesmas, separadas por cada fase (fase prévia à construção, fase de construção, fase de conclusão da obra e fase de exploração), incluindo o respectivo local de aplicação, calendarização e entidade responsável pela sua implementação. O referido inventário deverá constituir um documento autónomo, por forma a facilitar o seu fácil manuseamento, nomeadamente em auditorias.</p>
--	---

Outras condições para licenciamento ou autorização do projecto

A) Condicionantes para o Projecto de Execução:

A1) O traçado deverá ser estabelecido, adoptando as melhores soluções técnicas para a minimização das interferências com as actuais vias rodoviárias em serviço, devendo ser obtidas previamente as aprovações das entidades responsáveis pela sua gestão.

Destas vias, salienta-se a afectação da A6. Assim, para esta via e de acordo com o Parecer da BRISA, SA:

- Devem ser adoptadas as melhores soluções técnicas para a minimização das eventuais interferências com a A6, actualmente em serviço.
- Deve-se considerar não só as zonas de servidão “*non aedificandi*” da A6 – Auto-estrada Marateca/Caia, garantindo todas as disposições regulamentares aplicáveis à sua implantação, como adequar e implementar as medidas necessárias à compatibilização dos diversos projectos, nomeadamente todas as situações que possam carecer de cuidados técnicos específicos, bem como da gestão do tráfego da referida auto-estrada, sobre as quais a Brisa terá de se pronunciar oportunamente.
- Devem ser avaliados os impactes significativos do Projecto na rede concessionada à Brisa, nomeadamente as consequentes perturbações no tráfego, bem como a alteração e reposição de infra-estruturas associadas à auto-estrada, nomeadamente órgãos de drenagem, telecomunicações, etc..
- Devem ser adoptados métodos construtivos que assegurem a minimização das interferências com a auto-estrada e suas infra-estruturas.

A2) O traçado deve ser estabelecido em conformidade com os requisitos definidos pela REFER – Rede Ferroviária Nacional, EP, no que diz respeito às actividades exercidas nas proximidades do domínio público ferroviário.

A3) O Projecto de Execução a desenvolver deve apresentar soluções técnicas que minimizem os volumes excedentários de terras. Devem ser apresentados e avaliados os impactes ambientais do destino final das terras sobrantes.

A4) Rebaixar a plataforma da via férrea, sensivelmente entre os km's 7+800 e 13+500 (área atravessada da IBA de Torre da Bolsa), para assegurar, tanto quanto possível, que o desenvolvimento da LFAV tenha cotas inferiores às do terreno actual.

A5) Nos troços em que o perfil longitudinal da Linha de Alta Velocidade tenha cotas próximas ou superiores às cotas do terreno, quer a linha ferroviária se desenvolva em viaduto ou em aterro, na IBA de Torre da Bolsa, preconizam-se as seguintes medidas adicionais:



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- Medidas que assegurem a dissimulação da linha ferroviária no terreno, nomeadamente pela adopção de cômoros de terra e/ou de barreiras visuais semi-opacas (tipo paliçada) nos trechos em aterro.
- Nas zonas onde se justifique, deve ser adoptada uma modulação do terreno que permita dissimular a linha ferroviária no terreno até ao nível aproximado das catenárias (para minimizar a ocupação do solo, a modulação do terreno pode ser complementado em altura com barreiras tipo rede ou paliçada e/ou com estruturas arbustivas).
- A modulação do terreno deve ocupar a menor área possível, devendo ser equacionada a possibilidade de se desenvolver com um declive suave para o exterior, de forma a assegurar uma melhor continuidade com o terreno natural.
- As soluções devem ainda ser objecto de dissimulação adicional, recorrendo-se a recobrimento com espécies arbustivas (devem ser de evitadas, nestes casos, as espécies arbóreas), e com vegetação herbácea, ambas autóctones, de forma a criar uma barreira que obrigue as aves a subir quando atravessarem essas áreas, e que simultaneamente minimize a erosão e o impacte paisagístico.
- Desenvolvimento de cortinas arbóreas nas linhas de água, na zona dos viadutos, por forma a contribuir adicionalmente para a sua dissimulação, com recurso a plantação de árvores de crescimento rápido (ex.: choupos *Populus alba*, freixos *Fraxinus* sp.) ao longo dos viadutos (ou pelo menos junto das linhas de água), de forma a criar uma barreira visual junto dessas áreas.
- Aplicação de dispositivos adequados para prevenir a electrocussão da avifauna em toda a extensão da catenária.
- Aplicação de medidas adicionais anti-colisão, onde tal se justifique, isto é, sempre que as cotas da catenária excedam em mais de 1,5 m as cotas do terreno;
- Assegurar a menor afectação directa possível da área de terreno intervencionada, recorrendo-se a taludes de maior inclinação nos novos trechos em escavação (até ao limite do tecnicamente viável).

A6) O traçado deve ser estabelecido, de forma a permitir a salvaguarda estrita das espécies prioritárias/classificadas de ocorrência no Sítio da Rede Natura, das galerias ripícolas, e das áreas de montado.

A7) A Ligação à Linha de Leste deverá ser deslocada para poente, no sentido de anular as afectações do Canal de Elvas e do Distribuidor do Carrascal.

A8) O traçado deve ser estabelecido, de forma a minimizar a ocupação de solos de valor agrícola e/ou de uso condicionado, nomeadamente na área que integra o Aproveitamento Hidroagrícola do Caia.

A9) O traçado deve ser estabelecido, de forma a serem encontradas adequadas soluções de projecto e de obra para a reposição das infra-estruturas (canais, valas e distribuidores) do sistema de rega do Aproveitamento Hidroagrícola do Caia, cujo funcionamento depende de pequenas diferenças de cota (razão pela qual se tornam de difícil reposição), assegurando-se as actuais condições de escoamento por gravidade e, assegurando-se a possibilidade de serem realizados trabalhos de manutenção e de reparação do sistema. Desta forma, estas situações devem ser avaliadas pelas empresas projectistas e construtora, em conjunto com a Direcção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR) e a Associação de Beneficiários do Caia, tendo em vista a obtenção de um acordo, em relação às soluções de projecto a adoptar para a manutenção de todos os sistemas de rega existentes.

Deve ter-se uma atenção especial ao facto de que, sendo um sistema de distribuição de água por gravidade, todos os elementos interceptados e possivelmente deslocados devem ser repostos e devidamente testados assegurando o funcionamento hidráulico do sistema.

A10) O traçado deverá ser estabelecido, de forma a minimizar a afectação das explorações agrícolas a seguir indicadas, identificadas na consulta pública:

- Herdade da Enxarinha, cerca do PK 16+500;
- Herdade das Caldeiras.

A11) Proceder ao estudo detalhado das vias e caminhos interceptados, dos restabelecimentos a efectuar e da rede de caminhos paralelos a construir, de forma a minimizar e compensar o efeito de barreira introduzido pela linha ferroviária e garantir a livre circulação de veículos, pessoas e animais e o acesso a todas as propriedades e habitações e a minimizar a intervenção nos solos classificados como Reserva Agrícola Nacional (RAN) e Reserva Ecológica Nacional (REN). Esse estudo deve ser devidamente articulado com o projecto do Aproveitamento Hidroagrícola do Caia. Deve ser garantido o acesso às propriedades sempre que os acessos existentes sejam interrompidos, tendo em consideração que alguns são utilizados por camiões de grandes dimensões que efectuem o escoamento dos produtos agrícolas a partir das explorações agrícolas.

A12) Os restabelecimentos de caminhos a efectuar não devem introduzir deficiências nas características geométricas das vias a restabelecer, devendo minimizar a afectação dos usos existentes.

A13) Deve ser realizado um estudo hidrogeológico específico com base em informação completa e actualizada junto



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

dos municípios e entidades gestoras dos recursos hídricos subterrâneos, onde devem ser determinados e caracterizados com maior rigor os aspectos qualitativos dos recursos hídricos subterrâneos existentes.

A14) Deve ser realizado um inventário dos pontos de água, com a correspondente caracterização desses mesmos pontos, que sirva de base à predição de impactes e à respectiva proposta e concretização de medidas de minimização.

A15) Efectuar uma análise específica para os locais onde se prevê interferência com áreas de recarga de captações públicas para abastecimento, no sentido do projecto adoptar as medidas necessárias, podendo estas passar, nomeadamente, pela alteração da drenagem da via.

A16) Os viadutos devem abranger o leito de cheia e, na localização e configuração dos pilares, deve-se atender a que os mesmos assegurem a manutenção de boas condições de escoamento (configuração e orientação dos pilares) e a unidade do corredor ribeirinho (fora das margens e leito).

A17) No caso do distribuidor do Carrascal, deve-se analisar a possibilidade do mesmo ser restabelecido pelo viaduto da ribeira da Lã.

A18) As passagens hidráulicas (PH) devem ficar localizadas e orientadas, de acordo com a directriz das linhas de água.

A19) Evitar que os restabelecimentos de caminhos se situem sobre linhas de água e valas de rega.

A20) Rever o dimensionamento da drenagem transversal face às características das sub-bacias hidrográficas interceptadas.

A21) Proceder a um levantamento das características e estado das PH e pontões existentes nas imediações, quando existem estradas a jusante, no sentido de se compatibilizarem soluções.

A22) Efectuar um levantamento exaustivo das características e dos usos de cada infra-estrutura hidráulica, até onde o impacte desta via possa vir a sentir-se, no sentido de se adoptarem as melhores soluções de drenagem que mitiguem os impactes na capacidade de recarga. Nos casos em que estas estruturas se situem a montante e, perto da nova via, o projecto de drenagem deve ter em atenção o risco de rotura das mesmas.

A23) Nos casos em que há afectações directas de infra-estruturas hidráulicas deve ser assegurada a respectiva mitigação/compensação.

A24) Avaliar da necessidade de serem adoptadas e concretizadas medidas de protecção da qualidade da água dos canais e valas de rega, nas fases de construção e de exploração.

A25) Deve ser efectuada a prospecção sistemática do corredor seleccionado numa faixa de 400m, excepto nos segmentos anteriormente já prospectados sistematicamente e que não apresentaram visibilidade reduzida ou nula, procedendo ainda nessa fase, se necessário, a ajustes ao projecto ou a sondagens de diagnóstico.

A26) A prospecção sistemática dos Terraços Plistocénicos referenciados na carta geológica ou noutra documentação actualizada, e nomeadamente dos cursos de água tributários do rio Guadiana afectados pelo corredor seleccionado, deve ser executada por arqueólogo especializado em Pré-história Antiga, devendo:

- Verificar-se se as cascalheiras contêm material arqueológico.
- Ter especial atenção para o surgimento de contextos de arte rupestre pelo que a metodologia deve ser direccionada para a análise cuidada das superfícies rochosas.

A27) Caso as áreas a afectar pela reposição de caminhos, vias, passagens e sistemas hidráulicos abranjam áreas situadas fora do corredor de 400m, estudado na fase de Estudo Prévio, deve proceder-se à sua caracterização através da realização de trabalhos arqueológicos, nomeadamente pesquisa documental, bibliográfica e prospecção arqueológica sistemática, procedendo ainda nessa fase, se necessário, a ajustes ao projecto ou a sondagens de diagnóstico.

A28) A concretização de todas estas condicionantes ao Projecto de Execução deve ser apresentada detalhadamente no RECAPE.

B) Medidas de Minimização e Compensação:

B1) O RECAPE deve apresentar uma carta de condicionantes da localização do(s) estaleiro(s) e de outras instalações de apoio à obra que não se deve circunscrever à área de impacte directo. De entre essas condicionantes, devem ser consideradas pelo menos as seguintes:

- IBA de Torre da Bolsa;
- Sítio da Rede Natura do Caia;



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- Reserva Ecológica Nacional – REN;
- Reserva Agrícola Nacional – RAN;
- Domínio Público Hídrico – DPH;
- Aproveitamento Hidroagrícola do Caia;
- Faixas de segurança face a infra-estruturas de alta tensão, abastecimento de água entre outros que se venham a identificar como relevantes;
- Áreas residenciais.

B2) O RECAPE deve apresentar a programação detalhada da fase de construção, discriminando, quer temporal quer espacialmente, as medidas de minimização a adoptar para as acções de instalação do(s) estaleiro(s) e de outras instalações de apoio à obra, desmatação/desflorestação, melhoramento ou abertura de acessos e recuperação das áreas intervencionadas.

B3) O RECAPE deve concretizar, de modo discriminado quer temporal quer espacialmente, as medidas de minimização a adoptar para as acções de instalação do(s) estaleiro(s) e de outras instalações de apoio à obra, desmatação/desflorestação, melhoramento ou abertura de acessos, e recuperação das áreas intervencionadas.

B4) O RECAPE deve concretizar as condições técnicas a adoptar para os estaleiros e outras instalações de apoio à execução da obra, por forma a garantir a adequação das áreas destinadas ao armazenamento dos diversos tipos de resíduos, enquanto aguardam encaminhamento para armazenamento temporário, tratamento ou eliminação em operadores devidamente licenciados/autorizados para o efeito.

B5) O RECAPE deve concretizar o conjunto das medidas orientadoras para o plano de acessos, no sentido de:

- Minimizar a intervenção em área da IBA de Torre da Bolsa;
- Minimizar a intervenção no Sítio da Rede Natura do Caia;
- Minimizar a intervenção nos solos classificados como RAN e REN;
- Minimizar a afectação do montado de sobro e azinho;
- Minimizar a afectação de infra-estruturas do Aproveitamento Hidroagrícola do Caia (AHC);
- Limitar a circulação de veículos afectos à obra em áreas residenciais e nas imediações das captações públicas de água;
- Limitar a largura das vias;
- Garantir o acesso às propriedades, quer na fase de construção, quer na fase de exploração, sempre que os acessos existentes sejam interrompidos;
- Garantir a desactivação dos acessos abertos que não tenham utilidade posterior, bem como a recuperação das áreas afectadas.

B6) O RECAPE deve concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização da fase de construção relativas ao factor Geologia e Geomorfologia, nomeadamente no que diz respeito à:

- Devem ser desenvolvidos estudos de maior pormenor relativos à aferição das condições de execução do projecto, com particular ênfase para as situações mais críticas identificadas, nomeadamente:
 - Articulação dos aterros de maior porte com as estruturas rígidas materializadas nas obras de arte (Viadutos e PI);
 - Avaliação das condições de execução das escavações mais expressivas.
- Minimização dos impactes nas formações geológicas, decorrentes da utilização de explosivos.
- Reutilização dos materiais resultantes da escavação.
- Utilização de materiais de empréstimo de áreas de extracção actualmente em funcionamento e devidamente licenciadas, em detrimento da instalação de novas explorações.

B7) O RECAPE deve concretizar, de modo discriminado, quer temporal quer espacialmente, as medidas de minimização relativas ao factor Solos e Uso do Solo desenvolvendo as medidas do EIA, considerando a:

- Apresentação de um levantamento das:
 - parcelas a serem directamente afectadas pelo projecto;



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- redes primárias e secundárias de rega do AHC;
- linhas de água interceptadas pelo projecto;

e, as respectivas medidas de minimização aos impactes associados às afectações identificadas assim como os respectivos restabelecimentos.

- Devem ser definidas as medidas de compensação que assegurem a plantação de 1,25 vezes a área de sobreiros e azinheiras interferida.
- No planeamento da obra, deve dar-se preferência ao uso de caminhos já existentes que possam ficar afectos à obra sem prejudicar a circulação da população local.
- Deve proceder-se à escolha criteriosa das áreas de empréstimo e de depósito, não afectando obrigatoriamente áreas com solos de maior aptidão agrícola.
- As intervenções a efectuar (desmatção, decapagem, movimentação de terras, circulação e estacionamento de veículos e máquinas) devem restringir-se à área de intervenção definida, delimitada por meio de piquetagem e processar-se, de modo a evitar a afectação suplementar de solos e respectivos usos.
- Devem ser implementadas as medidas de minimização previstas no parecer da DGADR, nomeadamente:
 - Dado o traçado intersectar infra-estruturas subterrâneas, que servem as áreas a Sul do traçado, no seu início, a sua afectação pode originar restrições na distribuição da água a parte significativa da área agrícola, pelo que a calendarização da construção da linha ferroviária, nestas situações concretas, deve ser articulada com a Associação de Beneficiários do Caia (ABC), de modo a encontrar formas de assegurar uma contínua entrega de água para rega destas áreas.
 - Também a reposição destas infra-estruturas, quando afectadas, deve prever a possibilidade de reparação e manutenção, sempre que necessárias.
 - Atendendo aos impactes significativos sobre as infra-estruturas, que se repercutem na produção agrícola durante a construção da linha ferroviária, deve ser feita uma avaliação prévia dos mesmos, de modo a evitar situações imprevistas que se reflectam em prejuízos para as infra-estruturas e a actividade agrícola.
 - A construção da linha ferroviária deve afectar o mínimo possível o normal desenvolvimento da actividade agrícola que ali se desenvolve, para o que a programação da construção deverá ser estabelecida, atempadamente, em articulação com a ABC e ser compatibilizada com a calendarização cultural do ano agrícola, evitando-se assim a inviabilização de culturas durante o período de construção, bem como consequentes prejuízos para os agricultores.
 - Os custos inerentes à reposição das infra-estruturas afectadas e aos prejuízos na actividade agrícola devem ser suportados pela entidade responsável pela obra.
 - Relativamente aos impactes sobre os recursos hídricos, durante a fase de construção, devem ser tomadas medidas que permitam que a água mantenha boa qualidade para rega.
 - Devem ser tomadas medidas que evitem a contaminação dos solos de RAN e de Aproveitamento Hidroagrícola.
 - Na elaboração dos projectos associados da estação fronteiriça de Caia, devem ser consultadas a DGADR e a Associação de Beneficiários do Caia.
 - Deve ser constituída uma comissão de acompanhamento do projecto e da obra que integre a DGADR, a Direcção Regional de Agricultura e Pescas do Alentejo e a Associação de Beneficiários do Caia.
- Devem ser implementadas as medidas de minimização previstas no parecer da Associação de Regantes do Caia, nomeadamente:
 - Devido ao prolongado período da obra, deve ser garantido o continuado funcionamento das infra-estruturas de rega para que as zonas a sul da A6 não sejam seriamente prejudicadas pela impossibilidade de se instalarem culturas anuais e de não serem regados olivais e pomares, originando graves prejuízos económicos e, nestes últimos, com algumas perdas de árvores e baixas de produção.
 - Salvaguardar a manutenção, conservação e reparação das infra-estruturas, nomeadamente nos casos em que estas sejam feitas nas condutas subterrâneas à semelhança do ocorrido quando da construção da A6, que previram galerias de 1,80 m de diâmetro onde as condutas estavam instaladas.
 - Pela complexidade das infra-estruturas de regadio com utilização contínua, a obra deve ter particular atenção para este pequeno núcleo de obras que deverá ser feita num curto período e de reduzida actividade agrícola,



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

nomeadamente em Dezembro e Janeiro.

B8) O RECAPE deve definir as medidas que garantam o cumprimento das disposições legais em matéria de:

- Protecção aos povoamentos de sobreiro e de azinheira (Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 155/2004, de 30 de Junho):
 - Apresentar para o projecto em fase de projecto de execução um levantamento das áreas de montado de sobreiro e azinho a serem afectadas e o número de exemplares a serem removidas;
 - Apresentação de propostas para as áreas de compensação de montado de sobreiro e azinho na replantação de uma área de 1,25 hectares.
- Corte prematuro de exemplares de Pinheiro bravo em áreas superiores a 2 ha, ou de Eucalipto em áreas superiores a 1 ha (Decreto-Lei n.º 173/88, de 17 de Maio).
- No âmbito do sistema nacional de defesa da floresta contra incêndios, obrigação da gestão do combustível ao longo da infra-estrutura ferroviária, numa faixa lateral de terreno confinante, numa largura não inferior a 10 m (Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de Junho).

B9) O RECAPE deve desenvolver e concretizar as medidas de minimização preconizadas no EIA para os recursos hídricos superficiais.

Igualmente, e em relação à fase de construção, o RECAPE deve apresentar, detalhadamente, o modo como se irá proceder ao restabelecimento de todas as infra-estruturas interferidas do AHC, incluindo o respectivo cronograma de execução, bem como as medidas e locais onde terão de ser adoptadas medidas de minimização em obra que evitem a obstrução ou, a deterioração da qualidade da água para rega.

A concretização destas medidas deve, igualmente, abranger os outros sistemas de rega e de armazenamento da água passíveis de serem afectados, durante a fase de construção.

B10) Relativamente aos recursos hídricos subterrâneos, devem ser concretizadas as medidas de minimização previstas no EIA.

B11) O RECAPE deve concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização relativas ao factor Sistemas Ecológicos previstas no EIA:

- recuperação das galerias ripícolas afectadas pela obra, nomeadamente na área adjacente à faixa a ser directamente intervencionada;
- adopção de cortinas arbóreo-arbustivas de um dos lados da plataforma, por forma a minimizar a colisão de avifauna, sobretudo nas áreas de maior sensibilidade faunística a seguir referidas:
 - áreas classificadas ao abrigo de directivas comunitárias de Conservação da Natureza (Directiva n.º 79/409/CEE e Directiva n.º 92/43/CEE);
 - montado;
 - pastagens;
 - zona entre a ribeira da Lebre (cerca do km 5+000) e a ribeira de Can-cão (km 10+000).

B12) O RECAPE deve concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização a adoptar na fase de construção relativas ao factor Qualidade do Ar, nomeadamente no que diz respeito à redução da emissão e dispersão de poeiras.

B13) O RECAPE deve concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização relativas ao factor Ruído, tendo em conta:

- A Regra de Boas Práticas, considerando o Ln como o indicador mais relevante, e sempre que tecnicamente possível, deverá ser tida em conta para o estabelecimento das medidas de minimização mais adequadas.
- Para cumprimento desta Regra, deve considerar-se que na situação em que o valor de Ln na Situação actual, mais 12 dB(A), ainda é inferior a 45 dB(A), o valor alvo de redução deverá ser 45 dB(A).
- Após a classificação acústica de zonas por parte dos municípios atravessados pela Linha, se os locais avaliados passarem a ter a classificação de zonas sensíveis, deverão ser projectadas medidas de minimização que permitam o cumprimento dos valores limite fixados pelo RGR para este tipo de zonas, nomeadamente 55 e 45 dB(A) para os indicadores Lden e Ln.

B14) O RECAPE deve aprofundar a caracterização da envolvente, no que diz respeito ao factor Vibrações, e concretizar, quer temporal quer espacialmente, as medidas de minimização a adoptar na fase de construção e na fase de exploração. Para garantir a análise e validação desta informação, bem como dos programas de monitorização,



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

deverá o proponente obter um parecer junto de entidade independente de reconhecido mérito e competência técnica nesta matéria.

B15) O RECAPE deve prever as medidas necessárias que garantam a divulgação do programa de execução das obras às populações interessadas, designadamente à população residente na área envolvente. A informação disponibilizada deve incluir o objectivo, a natureza, a localização da obra, as principais acções a realizar, respectiva calendarização e eventuais afectações, nomeadamente no que diz respeito às operações de desmonte com recurso a cargas explosivas.

B16) O RECAPE deve concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização a adoptar na fase de construção relativas ao factor Socioeconomia, atendendo nomeadamente aos seguintes aspectos:

- Minimizar a afectação da Central de Camionagem.
- Definição de um dispositivo a estabelecer para o atendimento de reclamações, sugestões e pedidos de informação sobre o projecto, o qual deverá estar operacional antes do início da obra.
- Definição das condições que garantam a divulgação atempada, junto das populações dos locais a intervencionar e da respectiva calendarização dos trabalhos, bem como da afectação de serviços (rede de rega, telecomunicações, electricidade, água, etc.) com a devida antecedência e com a informação necessária (período e duração da afectação).

B17) Relativamente ao Património, o RECAPE deve prever o seguinte:

- No RECAPE, deve ficar expressamente garantida a salvaguarda pelo registo arqueológico da totalidade dos vestígios e contextos a afectar directamente pela obra e no caso de elementos arquitectónicos e etnográficos, através de registo gráfico, fotográfico e memória descritiva; no caso de sítios arqueológicos, através da sua escavação integral.
- Quando por razões técnicas do Projecto não houver possibilidade de proceder a alterações pontuais de traçado ou de localização dos respectivos componentes, a destruição total ou parcial de um Sítio deve ser assumida no RECAPE como inevitável.
- A Carta de Condicionantes à localização dos estaleiros, manchas de empréstimo e depósito, com a implantação dos elementos patrimoniais identificados, deve integrar o Caderno de Encargos da Obra e ser distribuída a todos os empreiteiros e subempreiteiros.
- Implementar as seguintes Medidas de minimização específicas para as ocorrências patrimoniais identificadas:
 - Na fase prévia à elaboração do Projecto de Execução, a execução da prospecção arqueológica sistemática deve ser mais intensa nas seguintes áreas, de forma a possibilitar a realocação das seguintes ocorrências patrimoniais:
 - Ponte do Lagarto (ocorrência n.º 8).
 - Ruínas de Buscavides (ocorrência n.º 3).
 - Deve ser avaliado o estado de conservação e executado o levantamento topográfico, arquitectónico e o registo fotográfico da ocorrência n.º 8.
 - Deve ser executado o levantamento topográfico, o registo gráfico, fotográfico e elaborada memória descritiva das ocorrências n.º 1A, 3 e 5.
 - Na fase prévia à obra, deve-se proceder à sinalização e vedação e considerar, dentro do possível, uma área de reserva de 50m, das ocorrências n.º 1, 1A, 4, 8 e 9.
 - Na fase de obra deve proceder-se à monitorização da estabilidade estrutural e conservação geral da ocorrência n.º 8.

B18) Para a fase prévia à obra e, de obra, o RECAPE deve prever o seguinte:

- Na fase prévia à obra, deve ficar prevista a realização de prospecção arqueológica das zonas de estaleiro, manchas de empréstimo e depósito de terras, caminhos de acesso à obra, caso as mesmas se encontrem fora das áreas já prospectadas.
- Já para a fase de obra, deve ficar referido que o acompanhamento arqueológico deve ser efectuado de modo efectivo, continuado e directo por um arqueólogo em cada frente de trabalho sempre que as acções inerentes à realização do projecto não sejam sequenciais mas simultâneas.
- Também se deve efectuar a sinalização das ocorrências situadas até cerca de 150m da obra, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afectação.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

- Deve, igualmente, sinalizar-se e vedar as ocorrências que se situem até 100m da área de intervenção do projecto, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afectação.
- As ocorrências, situadas a menos de 50m da área de intervenção, devem ser vedadas com painéis, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afectação.

B19) Até à recepção provisória da obra, devem estar adequadamente restabelecidas as ligações intersectadas e recuperados os acessos temporários, bem como as estradas e caminhos danificados, a(s) área(s) de estaleiro(s) e outras instalações de apoio à obra.

B20) As medidas de minimização específicas para a fase de obra devem ser incluídas no caderno de encargos e nos contratos de adjudicação que venham a ser produzidos pelo proponente, para efeitos da construção do projecto.

C) Programas de Monitorização

Devem ser detalhados e adaptados ao Projecto de Execução, e apresentados em RECAPE, os planos de monitorização previstos no EIA, tomando em consideração os seguintes aspectos:

C1) Programa de Monitorização dos Aspectos Ecológicos

O Plano de monitorização não deve incluir a marcação de aves com PTT.

Deve ser analisada uma forma de monitorização intensiva da comunidade de aves estepárias, em particular das que levaram à proposta de ZPE, recorrendo a métodos não invasivos.

C2) Programa de Monitorização do Ruído

- Na fase de construção, a monitorização deve contemplar os receptores em função da proximidade à frente de obra e dos estaleiros.
- Na fase de exploração, os locais de amostragem a considerar devem ter em conta os seguintes objectivos:
 - Confirmar as previsões apresentadas no EIA.
 - Avaliar a eficácia das medidas de minimização implementadas.
 - Verificar o cumprimento da legislação nos receptores para os quais se previam valores próximos dos limites legais.

C3) Programa de Monitorização dos recursos hídricos subterrâneos

- Com base nos estudos a desenvolver, deve ser apresentada uma proposta de programa de monitorização para as águas subterrâneas, de forma a avaliar a afectação resultante da construção da rede ferroviária de alta velocidade. Neste, a selecção dos pontos de amostragem que constituem a rede de monitorização deve considerar a conjuntura hidrogeológica – geometria, estrutura, litologia, fluxos e características hidrodinâmicas das formações aquíferas – a montante e a jusante da obra. Em particular, devem ser seleccionadas as captações de água subterrânea destinadas ao abastecimento público próximas do traçado da via.
- O plano de monitorização deve ser aplicado antes da fase de construção e durante a mesma. Antes da fase de construção deve ser considerado um ano de monitorização, com a execução de duas campanhas por ano (período seco e período húmido), a fim de serem obtidos valores de referência para cada um dos períodos. No que respeita à fase de construção, esta deverá ser sujeita a monitorização desde o seu início até ao seu final.

Validade da DIA:

27 de Maio de 2010

Entidade de verificação da DIA:

Autoridade de AIA

Assinatura:

O Secretário de Estado do Ambiente

Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa

(No uso das delegações de competências, despacho n.º 16162/2005 (2.ª série), publicado no Diário da República de 25/07/2005)

Anexo: Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas; Resumo da Consulta Pública; e Razões de facto e de direito que justificam a decisão.



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

ANEXO

<p>Resumo do conteúdo do procedimento, incluindo dos pareceres apresentados pelas entidades consultadas:</p>	<p><u>Resumo do procedimento de AIA</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ Entrada do EIA na APA – 3 de Janeiro de 2008.▪ Análise da Conformidade do EIA – elaboração de parecer onde se solicitou a revisão do EIA e elementos adicionais para os seguintes capítulos: Enquadramento e Antecedentes, Descrição do Projecto, Geologia, Hidrogeologia, Ecologia, Ordenamento do Território, Ecologia, Recursos Hídricos e, a reformulação do Resumo Não Técnico.▪ Realização de uma reunião na APA, a 6 de Fevereiro de 2008, com a entidade proponente, a CA e a Autoridade de AIA, onde foi dado conhecimento ao proponente da apreciação efectuada pela CA, no âmbito da verificação da conformidade do Estudo. Acordou-se com a RAVE, nessa reunião, o prazo de 14 de Fevereiro de 2008, para apresentação dos novos elementos.▪ Análise dos elementos remetidos pela RAVE, tendo a CA considerado que poderia ser declarada a conformidade do EIA.▪ Declaração da Conformidade do EIA a 15 de Fevereiro de 2008.▪ Solicitação de esclarecimentos sobre Ecologia, Hidrogeologia e Recursos Hídricos.▪ Solicitação de Pareceres Específicos sobre Vibrações ao Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC), uma vez que as entidades que constituem a CA não têm competências na avaliação deste factor ambiental. Até à data não foi recebido o respectivo Parecer.▪ Solicitação de Pareceres específicos, dadas as afectações em causa e, de forma a complementar a análise da CA, à Direcção-Geral dos Recursos Florestais (DGRF), às Águas do Norte Alentejano, à Câmara Municipal de Elvas, à Direcção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR) e à Associação de Beneficiários do Caia (ABC). Estes pareceres encontram-se no Anexo 1. A Câmara Municipal de Elvas não enviou parecer.▪ Visita, no dia 6 de Março de 2008, aos locais onde se desenvolvem os vários traçados alternativos. Estiveram presentes os representantes da CA, da RAVE, da empresa projectista e da empresa que elaborou o EIA.▪ Análise técnica do EIA, com o objectivo de avaliar os impactes dos projectos e a possibilidade dos mesmos serem minimizados/potenciados. A apreciação dos factores ambientais foi efectuada tendo por base os pareceres emitidos pelas entidades que constituem a CA – a APA emitiu parecer sobre Ruído e Qualidade do Ar, o INAG sobre Recursos Hídricos Superficiais e Subterrâneos, o ICNB sobre Aspectos Ecológicos, a CCDR/Alt sobre Uso do Solo, Ordenamento do Território, Sócio-Economia e Paisagem, o IGESPAR sobre Património, o INETI sobre Geomorfologia, Geologia, Hidrogeologia e Recursos Minerais e a DRAPAL sobre Solos.▪ Realização da Consulta Pública e análise dos seus resultados.▪ Realização de reuniões de trabalho, com o objectivo de verificar a conformidade do EIA, analisar os vários traçados alternativos e respectivos impactes, analisar os contributos sectoriais das várias entidades da CA, e os pareceres solicitados a entidades externas à CA, definir os factores ambientais fundamentais para a avaliação dos vários traçados, analisar os resultados da consulta pública, seleccionar a alternativa ambientalmente menos desfavorável e identificar os aspectos (estudos e medidas de minimização) a desenvolver na fase de Projecto de Execução.▪ Elaboração do Parecer Final tendo em consideração os aspectos atrás referidos, com a seguinte estrutura: 1. Introdução, 2. Procedimento de Avaliação, 3. Antecedentes, 4. Enquadramento e Caracterização do Projecto, 5. Condicionantes
---	---



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

da Avaliação, 6. Análise do EIA, 7. Resultados da Consulta Pública e 8. Conclusões.

- Envio da proposta de DIA da Autoridade de AIA (AAIA) para a tutela a 15 de Maio de 2008.
- Solicitação, junto do ICNB, de apreciação e emissão de parecer no que se refere aos estudos/projectos a entregar em sede de Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) e às medidas de minimização e compensação, ao nível dos Sistemas Ecológicos, constantes da proposta de DIA da AAIA.
- Emissão da DIA.

Pareceres Externos

Foram considerados os seguintes pareceres: Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural, Associação de Beneficiários do Caia, Águas do Norte Alentejano, Direcção-Geral dos Recursos Florestais:

O Parecer solicitado à Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Regional (DGADR) que inclui o parecer da Associação de Beneficiários do Caia (ABC) refere:

“(…)

- *O traçado em estudo apresenta sobreposições com o Aproveitamento Hidroagrícola do Caia (AHC), o qual se encontra sujeito ao regime jurídico das obras de aproveitamento hidroagrícola (Decreto-Lei nº 269/82, de 10 de Julho, alterado e republicado pelo Decreto-Lei nº 86/2002, de 6 de Abril). O AHC constitui uma condicionante ao uso do solo, bem como faz parte da Reserva Agrícola Nacional (RAN). A construção do AH teve como objectivo principal o desenvolvimento económico e social das áreas rurais onde se localiza, tendo sido objecto de elevados investimentos por parte do Estado português e da Comunidade Europeia, sendo uma área vocacionada para o regadio;*
- *Embora o projecto revista interesse nacional entende-se que o mesmo deverá ter em consideração a minimização dos impactes sobre as áreas que atravessa, bem como os inerentes reflexos a nível socio-económico, designadamente sobre a actividade agrícola que se desenvolve nas áreas beneficiadas pelo AHC, que deve ser salvaguardada;*
- *Todas as soluções de traçado interferem com o Canal de Elvas, o Distribuidor do Carrascal e infraestruturas subterrâneas do sistema de rega das parcelas localizadas a Sul do traçado e alguns caminhos que servem as explorações agrícolas integradas no AHC. Tendo em vista a minimização dos impactes sobre estas infraestruturas, sugere-se o seguinte:*
 - *O atravessamento das áreas do AHC deverá efectuar-se preferencialmente em viaduto;*
 - *Dado o traçado intersectar infraestruturas subterrâneas, que servem as áreas a Sul do traçado, no seu início, a sua afectação poderá originar restrição na distribuição da água a centenas de ha de área agrícola, pelo que a calendarização da construção da ferrovia, nestas situações concretas, deverá efectuar-se em articulação com a ABC, de modo a encontrar forma de assegurar uma contínua entrega de água para rega destas áreas.*

Também a reposição destas infraestruturas, quando afectadas, deverá prever a possibilidade de reparação e manutenção, sempre que necessárias.

Chama-se a atenção para o facto do funcionamento das infraestruturas subterrâneas do sistema de rega depender de pequenas diferenças de cota, razão pela qual se tornam de difícil reposição. Assim, reveste-se da máxima importância que estas situações sejam atempadamente avaliadas pelas empresas projectista e construtora, em conjunto com a DGADR e a ABC, no sentido de serem encontradas adequadas soluções de projecto e de obra;

 - *Quanto aos acessos às propriedades, intersectados pela ferrovia, estes deverão ser assegurados, bem como a sua reposição, nalguns casos, deverá ter em consideração que os mesmos são utilizados por camiões TIR que*



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

efectuam o escoamento dos produtos agrícolas a partir da exploração agrícola;

- *Atendendo aos impactes significativos sobre as infraestruturas, que se repercutirão na produção agrícola durante a construção da ferrovia, entende-se que deverá ser feita uma avaliação prévia dos mesmos de modo a evitar situações imprevistas que se reflectam em prejuízos para as infraestruturas e a actividade agrícola;*
- *A construção da ferrovia deverá afectar o mínimo possível o normal desenvolvimento da actividade agrícola que ali se desenvolve, para o que a programação da construção deverá ser estabelecida, atempadamente, em articulação com a ABC e compatibilizar-se com a calendarização cultural do ano agrícola, evitando-se assim a inviabilização de culturas durante o período de construção, bem como consequentes prejuízos para os agricultores;*
- *Os custos inerentes à reposição das infraestruturas afectadas e aos prejuízos na actividade agrícola deverão ser suportados pela entidade responsável pela obra;*
- *Relativamente aos impactes sobre os recursos hídricos, durante a fase de construção, deverão ser tomadas medidas que permitam que a água mantenha boa qualidade para rega;*
- *Deverão ser tomadas medidas que evitem a contaminação dos solos de RAN e de AH;*
- *Quanto aos projectos associados da estação fronteiriça de Caia e da plataforma logística de Elvas/Caia, aquando da sua elaboração deverão ser consultadas esta Direcção Geral e a Associação de Beneficiários do Caia.*

Quanto ao parecer sobre o descritor Solos tem-se a referir o seguinte:

- *Para cálculo das áreas de solos directamente afectadas pelas 6 soluções em apreço, considerou-se no EIA uma faixa de afectação directa de 110 metros de largura, o que perfaz uma média de 234 hectares de solos afectados por solução/ligação, dos quais cerca de 117 hectares apresentam boa aptidão.*
- *Qualquer das soluções/ligações em estudo desenvolve-se predominantemente em áreas agrícolas, sendo a destruição directa do uso agrícola actual não muito diferenciada entre as 6 soluções.*
- *Com base nos dados constantes no EIA, apresenta-se num quadro único e por descritor afectado, a ordem de afectação das soluções/ligações em estudo e a respectiva quantificação, em hectares: (...)*
- *Analisado o Estudo e as diferentes soluções alternativas de traçado, conjuntamente com a Associação de Beneficiários do Caia (ABC), considera-se a **Solução 3** como sendo a **mais favorável** por ser aquela que apresenta menor impacte sobre as infraestruturas do AHC. No entanto, relativamente à localização apresentada para a **ligação à linha de Leste**, e no sentido de reduzir e anular as afectações do Canal de Elvas e do Distribuidor do Carrascal, respectivamente, entende-se que a mesma deverá deslocar-se para Poente, conforme peça desenhada que se anexa;*

*Embora a solução 5 se apresente como mais favorável em termos de impacte sobre os melhores solos para a agricultura, tendo em vista uma opção conciliadora dos interesses sectoriais da DGADR, nos domínios dos AH e da RAN, e considerando que os solos de AH integrados na RAN são bens escassos estratégicos para a economia nacional e regional, opta-se pela **Solução 3** como sendo a **mais favorável**, facto corroborado pela ABC.*

Compreende-se que da implantação da rede de alta velocidade resultem incontestáveis benefícios para o país. No entanto, entende-se que a sua construção deverá ser compatibilizada com as áreas agrícolas de interesse estratégico que constituem um importante contributo para a socio-economia regional, procurando-se minimizar ao máximo os impactes. Nesse sentido, propomos a nomeação de uma comissão de acompanhamento do projecto e da obra que poderá integrar esta Direcção Geral, a Direcção Regional de Agricultura e Pescas do Alentejo e a



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

Associação de Beneficiários do Caia.

Em anexo envia-se o parecer da ABC que deve ser considerado como parte integrante do parecer desta Direcção Geral.”

O Parecer da Associação de Beneficiários do Caia refere o seguinte:

“Devido ao prolongado período da Obra, à partida, deverá garantir-se o continuado funcionamento das infra-estruturas de rega para que as zonas a sul da A6 não sejam seriamente prejudicadas pela impossibilidade de se instalarem culturas anuais agravado de não serem regados olivais e pomares originando graves prejuízos económicos e nestes últimos com algumas perdas de árvores e baixas de produção.

*Em função dos elementos disponíveis a **solução 3** seria a **mais favorável** pelo menor envolvimento e intercepção no Canal de Elvas e no Distribuidor do Carrascal.*

Se o eixo de ligação à linha Leste se deslocasse para Poente iria permitir a anulação da intercepção do Distribuidor do Carrascal e só existir uma, em vez de duas, no Canal de Elvas.

As áreas que poderão ser afectadas a sul da A6, se não forem devida e seriamente acautelados os curtos períodos, Dezembro e Janeiro, de menor actividade agrícola para realização das obras neste Perímetro de Rega, são de 1 930 ha no Canal de Elvas, 195 ha no Distribuidor da Fronteira, 180 ha no distribuidor da Gramicha e 815 ha no Distribuidor do Carrascal se se mantiver a solução 3 sem alteração.

Todas as soluções apresentadas interceptam condutas subterrâneas de água às parcelas regadas com 0,75 a 0,80 m de profundidade e que variam entre 0,15 m e 0,70 de diâmetro e de bocas de rega em caixas circulares c/diâmetro 0,60 a 1,20 m e alturas médias de 1,90 m a 2,20 m simples e armadas.

Deve-se ter uma atenção especial que sendo um sistema de distribuição de água por gravidade, todos os elementos de Obra interceptados e possivelmente deslocados têm que ser respostas no mesmo sistema e devidamente testados já que muitas vezes acontece que a parte de construção civil não é sensível à parte hidráulica.

Salvaguardar a manutenção, conservação e reparação das infra-estruturas nomeadamente nos casos em que estas sejam feitas nas condutas subterrâneas à semelhança do ocorrido quando da construção da A6, que se fizeram galerias de 1,80 m onde as condutas estavam instaladas.

Quanto aos dois caminhos paralelos a A6 e utilizados principalmente por equipamentos agrícolas dever-se-á ter em atenção que o escoamento de grande parte da produção é feita através de camiões TIR e não com tractores estes de menor altura.

Devem ser estabelecidos todos os acessos aos prédios rústicos interceptados pela ferrovia, à semelhança do que aconteceu com a construção da A6.

Considerações Gerais

Pela complexidade, não em dimensão, das infra-estruturas de regadio com utilização contínua, a Obra do TVG de incomensuráveis interesses regionais, nacionais e internacionais, deveria ter uma particular atenção para este pequeno núcleo de obras que deverá ser feita num curto período e de reduzida actividade agrícola, Dezembro e Janeiro.

Perante o exposto preconizamos que independentemente do andamento normal da construção da ferrovia e porque não nos parece viável as intercepções serem repostas num só período de tempo deveria haver uma frente específica neste sentido.

Finalmente é imprescindível e de suma importância que desde o início do Projecto a Associação de Beneficiários do Caia seja consultada e assim se evitem ou minimizarem prejuízos a uma actividade económica, a Agricultura, já com sérias dificuldades de sustentabilidade e que dela ainda dependem muitos postos de trabalho que seriam afectados, ainda que temporariamente, se o fornecimento de água fosse suspenso durante uma campanha de rega e os empresários agrícolas não pudessem cumprir com indústrias contratos de fornecimentos de determinadas matérias-primas,



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	<p><i>tais como hortícolas, frutas e azeitonas.”</i></p> <p>A <u>Direcção-Geral dos Recursos Florestais</u> refere no seu Parecer:</p> <p>“ (...)</p> <p>1- <i>No caso do traçado aprovado coincidir com área ocupadas por Sobreiros e/ou Azinheiras, espécies protegidas nos termos do Decreto-Lei nº 169/2001, de 25 de Maio com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 155/2004, de 30 de Junho, o corte e/ou abate destas espécies deve, prévia e obrigatoriamente, cumprir com o determinado nos citados Decretos-Lei</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <i>o corte ou arranque de exemplares de Sobreiros e de Azinheiras está sujeito a autorização da Direcção Geral dos Recursos Florestais;</i>- <i>a Direcção-Geral dos Recursos Florestais só pode autorizar os cortes ou arranques em povoamentos de Sobreiro e de Azinheira para empreendimentos de imprescindível utilidade pública, assim declarados a nível ministerial, sem alternativa válida de localização;</i>- <i>pelo artigo 8º, pode ainda ser exigida pelo Senhor Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, a constituição de novas áreas de povoamentos nunca inferiores às afectadas pelo corte ou arranque de sobreiros e de azinheiras, multiplicadas por um factor de 1,25;</i> <p><i>A autorização a ser concedida, deverá considerar medidas compensatórias que, neste caso, poderão ser efectuadas em área sob a gestão da DGRF, se a entidade responsável não possuir terrenos para o efeito.</i></p> <p>(...)</p> <p>2 - <i>Os terrenos percorridos por incêndios, não incluídos em planos municipais de ordenamento do território como urbanos, urbanizáveis e industriais, estão condicionados pelo prazo de 10 anos, nos termos do Decreto-Lei nº 327/90, de 22 de Outubro, com as alterações que lhe foram introduzidas pela Lei nº 54/91, de 8 de Agosto, decreto-lei nº 34/99, de 5 de Fevereiro e Decreto-Lei nº 55/2007 de 12 de Março.</i></p> <p>3 - <i>Relativamente a medidas e acções a desenvolver no âmbito do Sistema Nacional de Defesa da Floresta contra Incêndios, deverá ser cumprido com o determinado na alínea a), nº1, do artigo 15º, do Decreto-Lei nº 124/2006, de 28 de Junho. Ou seja, ao longo das vias de comunicação é obrigatória a gestão do combustível (...) numa faixa lateral de terreno confinante, numa largura não inferior a 10 metros.</i></p> <p>4 - <i>Desde já referimos, independentemente do traçado que vier a ser adoptado, que a escolha dos locais de implantação de estaleiros, dos parques de material, locais de empréstimo e depósitos de terras e todas as outras infra-estruturas de apoio à obra deverão ser planeados por forma a preservar integralmente, as áreas onde existam exemplares de Sobreiros e de Azinheiras, bem como todas as áreas com ocupação florestal.”</i></p> <p>O parecer solicitado às <u>Águas do Norte Alentejano</u> refere que “ (...) o corredor definido não interfere com as infraestruturas existentes ou a integrar no Sistema Multimunicipal de Abastecimento de Água e de Saneamento do Norte Alentejano.”</p>
<p>Resumo do resultado da consulta pública:</p>	<p>A Consulta Pública decorreu durante 30 dias úteis, desde o dia 19 de Janeiro a 1 de Abril de 2008, tendo-se recebido 6 pareceres, nomeadamente da Brisa, da ANACOM e de 4 cidadãos particulares.</p> <p>Os resultados encontram-se expressos no ponto 7 do parecer da CA (páginas 72 e 73).</p>



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

<p>Razões de facto e de direito que justificam a decisão:</p>	<p>A emissão da presente DIA é fundamentada no teor do Parecer Final da Comissão de Avaliação (CA), na proposta de DIA da Autoridade de AIA, e no Ofício n.º 207/PNSE/2008, de 23 de Maio, do Instituto de Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB), destacando-se de seguida os principais aspectos.</p> <p>O projecto em avaliação diz respeito ao Lote LTF, Elvas/Caia, o qual se insere na Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa/Madrid. Desenvolve-se no concelho de Elvas, numa extensão de cerca de 20km, atravessando as freguesias de Caia/S. Pedro e Ajuda/Salvador/Stº Ildefonso.</p> <p>Para este Lote, considerou-se um canal de via dupla, para a linha de Alta Velocidade de passageiros e mercadorias, com bitola europeia e um canal de via simples, para a linha convencional de mercadorias, com bitola ibérica.</p> <p>Foram previamente analisadas todas as alternativas de traçado viáveis, tendo sido retidas, para análise a nível de Estudo Prévio e avaliação de impacte ambiental apenas aquelas que minimizavam os impactes, designadamente sobre o património natural e os sistemas ecológicos em presença.</p> <p>Assim, após a análise prévia de todas as alternativas viáveis, foram retidas seis soluções alternativas de traçado, às quais se associam (cerca do km 15) seis ligações à Linha do Leste da REFER (em via única). Nos 12 km iniciais, as soluções 1/3/5 e 2/4/6 são coincidentes, tendo um afastamento máximo entre os dois grupos de cerca de 2km, desenvolvendo-se as soluções ímpares a norte da elevação de Buscavide e as soluções pares a Sul. A partir deste local, todas as soluções se desenvolvem com um afastamento máximo de cerca de 800m, sendo alguns troços coincidentes.</p> <p>Está previsto neste Lote, em todas as soluções, numa extensão de cerca de 2km, a possibilidade de vir a ser construída a Estação do Caia, cuja localização será definida oportunamente.</p> <p>O Lote LTF encontra-se articulado com o lote anterior – Lote 3C – Évora/Elvas e com o Lote seguinte em território espanhol. Para assegurar a articulação ambiental e urbana nos dois países, assumiu-se, no EIA, a consideração de um único corredor na zona de fronteira, no qual se consideram, contudo, três soluções/traçados alternativos, que por sua vez articulam dois atravessamentos possíveis na fronteira, com o objectivo de viabilizar as soluções com menores impactes em ambos os países.</p> <p>No âmbito dos procedimentos efectuados, face aos impactes transfronteiriços do projecto em avaliação, foram desenvolvidos os contactos estabelecidos com as Autoridades Espanholas. No entanto, até à data, não foi remetido o parecer daquelas autoridades.</p> <p>Todas as soluções em avaliação atravessam a IBA de Torre da Bolsa, o Sítio de Interesse Comunitário do Caia, e o Aproveitamento Hidroagrícola do Caia.</p> <p>De acordo com o EIA, o atravessamento do Sítio do Caia resulta da existência de um contínuo de áreas de conservação da natureza entre o Tejo e o Guadiana, sendo referido que se procurou, nesta faixa de fronteira, atravessar a área identificada como mais perturbada, o espaço canal da A6, o qual, por sua vez, apresenta maior pressão territorial e ambiental devido à influência urbana dos aglomerados de Elvas e Badajoz e à pressão agrícola devida ao Aproveitamento Hidroagrícola do Caia.</p> <p>Em termos de justificação do projecto e tal como referido no EIA, o Lote LTF em avaliação encontra justificação se integrado no eixo Lisboa - Madrid, o qual assume relevância pela articulação internacional que assegurará, a par da articulação com os restantes eixos previstos para a rede nacional, ibérica e europeia de Alta Velocidade. As ligações em Alta Velocidade são determinantes para a integração de Portugal na rede ferroviária europeia, criando as condições necessárias para aumentar a competitividade das regiões de maior densidade populacional e geradoras de maior riqueza no espaço ibérico e europeu. Os dois eixos da rede (Lisboa/Madrid e Lisboa/Porto), que correspondem aos principais corredores de fluxos de pessoas e mercadorias, permitirão aproximar os principais pólos de concentração de população e de actividades económicas, consolidando o espaço económico ibérico.</p> <p>Prevê-se, também, que a linha de Alta Velocidade se enquadre numa estratégia de sustentabilidade ambiental e energética da função transporte, consubstanciada na</p>
--	---



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

redução (ainda que pouco significativa) das emissões dos gases com efeito de estufa resultantes da transferência de passageiros e mercadorias dos modos rodoviários e aéreo para o modo ferroviário.

Assim, os principais impactes positivos do lanço LTF ocorrerão ao nível sócio-económico e serão resultantes dos benefícios associados à exploração de toda a rede, fazendo-se sentir ao nível nacional/internacional, devido ao facto de esta infra-estrutura proporcionar uma aproximação entre territórios que detêm diferentes dinâmismos económicos, permitindo uma concertação de estratégias económicas comuns, que favorecerão a economia portuguesa.

Em termos de Ordenamento do Território o projecto permite dar cumprimento ao estabelecido nos Instrumentos de Gestão do Territorial, em vigor. O projecto pretende ainda contribuir para a concretização do modelo territorial preconizado no Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território, o qual constitui o referencial do sistema de gestão territorial nacional, enquanto instrumento último de natureza estratégica e de desenvolvimento territorial.

A Alta Velocidade permitirá viabilizar melhores ligações regionais, nacionais e internacionais que passam e param próximo de Elvas, pelo que deverá assumir-se, em conjunto com outras infra-estruturas de transportes, como um meio de transporte integrado numa rede de acessibilidades alargada, a qual se estenderá a todo o país, devendo-se constituir como estrutura de desincentivo aos transportes público e individual.

O traçado previsto para a Alta Velocidade permite a articulação com a futura plataforma logística do Caia (Plataforma transfronteiriça), de média dimensão, que procura dinamizar a economia regional e a captação de fluxos e investimentos industriais, bem como estender a Espanha os actuais *hinterlands* portuários.

Da avaliação efectuada, para além dos impactes positivos associados à construção da Linha de Alta Velocidade entre Lisboa e Madrid, foram identificados impactes negativos, essencialmente de âmbito local, que terão logo início na fase de construção (a qual se prevê que seja efectuada em 3 anos). Referem-se, de seguida, os principais impactes negativos identificados para as várias soluções em avaliação, ao nível dos vários factores ambientais.

Salienta-se que face à sensibilidade da zona atravessada e às características do projecto, os factores ambientais Ecologia (tendo em conta o atravessamento da IBA de Torre da Bolsa e o Sítio de Interesse Comunitário do Caia) e os Recursos Hídricos/Solos (tendo em consideração a área afectada ao Aproveitamento Hidroagrícola do Caia) são determinantes para a selecção das várias soluções de traçados.

Para os restantes factores ambientais (geomorfologia, recursos hídricos subterrâneos, socioeconomia, ordenamento do território e uso do solo, paisagem, ruído e património), face à avaliação efectuada, concluiu-se que os impactes negativos são passíveis de minimização, através da adopção de condicionantes, estudos e medidas de minimização específicas para as soluções em avaliação, constantes na presente DIA.

Para os factores ambientais determinantes, identificaram-se os seguintes impactes ambientais:

- Recursos Hídricos Superficiais – afectação de um sistema complexo de transporte e distribuição de água para o uso agrícola, do Aproveitamento Hidroagrícola do Caia, composto por valas e canais de rega, reservatórios e sistemas subterrâneos de rega.
- Solos – ocupação de áreas de solos afectos à RAN e afectação de órgãos vitais do Aproveitamento Hidroagrícola do Caia. Face à existência e à importância das Obras de Fomento Hidroagrícola existentes e de forma a complementar a análise da CA, foi solicitado um parecer específico à DGADR e à Associação de Beneficiários do Caia (ABC). A DGADR, tendo em conta também o parecer da ABC, considerou que todas as soluções de traçado interferem com o Canal de Elvas, com o Distribuidor do Carrascal e com infra-estruturas subterrâneas do sistema de rega das parcelas localizadas a Sul do traçado e com alguns caminhos que servem as explorações agrícolas integradas no Aproveitamento. No entanto, face às referidas afectações, considera a Solução 3 a mais favorável, com a



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

deslocação para ponte da respectiva Ligação à Linha de Leste. Apresenta um conjunto de estudos/medidas de minimização a implementar.

- Sistemas Ecológicos – atravessamento da IBA de Torre da Bolsa e da zona proposta para integrar a ZPE de Torre da Bolsa, interferindo-se com um local prioritário em termos nacionais para a conservação de aves estepárias, com afectação significativa das populações de duas espécies prioritárias - Abetarda e Sisão - do Norte Alentejano, as quais são de importância nacional e europeia, o que levou o ICNB a emitir parecer desfavorável aos traçados em avaliação.

Nesta área, o Sisão (*Tetrax tetrax*) apresenta uma das maiores densidades de machos reprodutores do país com 7,34 machos/100 ha, estimando-se para a área da IBA uma população constituída por 217 machos reprodutores. Na área apropriada para designação como ZPE a densidade de machos reprodutores é superior, atingindo os 9,2 machos/100 ha, densidade relevante a nível nacional, daí que seja uma área prioritária para a conservação desta ave ameaçada.

Nesta área, para a Abetarda (*Otis tarda*) ocorre um dos poucos locais de *lek* (paradas reprodutoras de machos) no país, sendo este núcleo reprodutor formado por cerca de 25 indivíduos, o qual constitui uma prioridade ao nível da conservação da espécie em Portugal, estando representados cerca de 1,7% da população nacional.

Para estas duas espécies, verifica-se conectividade entre esta área com outras áreas do Nordeste Alentejano (Vila Fernando, Veiros, Monforte, Campo Maior e Alter do Chão) e zonas vizinhas espanholas.

Face à limitada extensão de *habitat* estepário em Torre da Bolsa e estando todas as soluções da LAV a atravessar sensivelmente a meio a área considerada como fundamental para a conservação de aves estepárias, os principais impactes potenciais decorrentes deste projecto, na fase de exploração, são:

- Perda directa de *habitat* como resultado da implantação do projecto.
- Perda de *habitat* resultante do efeito de exclusão.
- Afectação significativa da área de *lek* da Abetarda.
- Abandono do dormitório de peneireiro-cinzento e de peneireiro-das-torres.
- Mortalidade directa como resultado de colisão com as catenárias ou com os comboios.

Face a estes impactes, a presente DIA apresenta um conjunto de medidas de minimização e de compensação, de forma a que, globalmente, sejam criadas condições favoráveis à constituição e manutenção de *habitat* estepário e fixação de aves estepárias.

Verifica-se, também, que todas as soluções de traçado se desenvolvem em cerca de 5,8km dentro do Sítio de Importância Comunitária do Caia. No entanto, concluiu-se, da avaliação efectuada, que o projecto não é susceptível de induzir impactes negativos significativos sobre o SIC do Caia, tendo em consideração as medidas de minimização previstas.

Note-se que, sendo a magnitude dos impactes sobre os sistemas ecológicos semelhante para todas as alternativas consideradas, a Solução 3 é a mais favorável, tendo em conta a afectação do Aproveitamento Hidroagrícola do Caia.

Em termos de Consulta Pública, verificou-se uma participação reduzida, com apenas seis pareceres. Nestes, salientam-se os pareceres de particulares, sendo que os proprietários da Herdade das Caldeiras e de um imóvel no Caia consideram mais desfavoráveis as Soluções 1,2,5 e 6, tendo em consideração a afectação/inviabilização e as actividades previstas para os seus imóveis/herdades. O proprietário da Herdade da Enxarinha considera que a Solução 5 é a que menos prejudicará essa propriedade.

Assim, face ao elevado interesse público do projecto e tomando em consideração as medidas de minimização da afectação dos factores ambientais dominantes, os sistemas ecológicos e o aproveitamento dos recursos hídricos e do solo, bem como as medidas de compensação acima mencionadas, constantes da presente DIA e a que o



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO
REGIONAL

Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente

	projecto em apreço fica condicionado, resulta que o Lote LTF – Elvas/Caia da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Madrid – Lisboa/Porto, designadamente a Solução 3, poderá ser aprovado, desde que cumpridas as condições constantes da presente DIA.
--	--

ANEXO 1.2 - Quadros Síntese de Verificação das Condicionantes das DIA



Quadro AT1.1- Quadro Síntese de Verificação das Condicionantes da DIA - LOTE 3C

		Medidas da DIA	Trabalhos em Causa	Documento de Verificação
Condicionantes	1	Integração no Projeto de Execução das condicionantes indicadas na secção A) das Outras condições para licenciamento ou autorização do projeto, constantes na presente DIA, e demonstração da sua adoção, em fase de Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE)	Verificação do cumprimento das condicionantes para o PE	No presente quadro são identificados quais os documentos que no projeto em causa dão resposta às condicionantes solicitadas
	2	Concretização no RECAPE das medidas de minimização e dos elementos a apresentar em fase de RECAPE, bem como dos programas de monitorização (em consonância com as diretrizes indicadas na presente DIA), constantes da presente DIA, sem prejuízo de outros que se venham a revelar necessários, para efeitos de detalhe e concretização das medidas de minimização a adotar em fase de obra e em fase de exploração	Verificação do cumprimento das medidas e proposta de plano de monitorização no PE	No presente quadro são identificados quais os documentos que no projeto em causa dão resposta às medidas e programas de monitorização solicitados
	3	A presente DIA não prejudica a necessária obtenção de quaisquer outros pareceres, autorizações e/ou licenças previstos no quadro legislativo em vigor, como sejam as entidades com competências específicas nas áreas sujeitas a condicionantes e servidões (nomeadamente, reserva ecológica nacional, reserva agrícola nacional, recursos hídricos, proteção aos povoamentos de sobreiro e de azinheira)	Os Licenciamentos serão desenvolvidos posteriormente ao processo de AIA e antes do início da obra. As orientações para a elaboração destes licenciamentos são identificados nas medidas de minimização do EIA	Tomo 17.2 – Capítulo 7
Elementos a entregar em fase de RECAPE	1	Proceder a uma análise detalhada da situação de referência antes do início da fase de construção, quanto à comunidade de aves estepárias ocorrentes na <i>Important Bird Area</i> (IBA) e da eventual relação com as populações estepárias da Zona de Proteção Especial (ZPE) de Évora que justificaram a sua classificação.	Foi desenvolvido pela Universidade de Évora, InBIO, CIBIO uma prestação de serviços para a IP relativa ao acompanhamento ecológico e caracterização integrada dos sistemas ecológicos no corredor em estudo dando resposta ao solicitado. As considerações relevantes para o desenvolvimento do EIA foram vertidas para a análise do descritor ambiental Sistemas Biológicos e Biodiversidade.	Tomo 17.2 – Capítulo 4.11
	2	Elaborar o Projeto de Integração e Recuperação Paisagística (PIRP), de forma a minimizar os impactos negativos da obra e assegurar a integração da Linha de Alta Velocidade (LAV) na paisagem. O PIRP deverá prever a integração e recuperação paisagísticas de todas as áreas intervencionadas, incluindo locais de estaleiros, áreas de empréstimo e de depósito, etc. Este Plano deve integrar as medidas de minimização constantes no EIA para este fator ambiental. Nas sementeiras e plantações de vegetação, recorrer preferencialmente a espécies autóctones arbóreas locais e resistentes ao fogo. Embora as árvores, como o sobreiro e a azinheira, tenham crescimento lento, a sua utilização deverá ser privilegiada, ainda que intercalada com outras árvores de crescimento mais rápido e que cumpram o estabelecido no Decreto-Lei nº 565/99, de 21 de Dezembro, que regula a introdução na natureza de espécies de flora e de fauna não indígenas.	Conjuntamente com o presente estudo é apresentado um Projeto de Integração Paisagística (PIP) onde foram consideradas as orientações da DIA. Quanto ao uso de árvores nos taludes da via este está condicionado por limitações de segurança pela proximidade à catenária pelo que se optou essencialmente por espécies arbustivas e herbáceas.	Tomo 17.6 – Projeto de Integração Paisagística (PIP)
	3	Elaborar um Programa de Gestão de Resíduos em Obra, em consonância com os princípios da responsabilidade pela gestão e da regulação da gestão de resíduos, consignados na legislação em vigor, atendendo ainda aos seguintes aspetos principais: <ul style="list-style-type: none"> Identificar e classificar os diferentes tipos de resíduos através dos códigos da Lista Europeia de Resíduos (Portaria n.º 209/2004, de 3 de Março); Aplicar os princípios da prevenção e redução e da hierarquização das operações de gestão de resíduos; Garantir as condições técnicas adequadas nas operações de recolha, triagem, armazenagem e transporte dos resíduos, em salvaguarda dos valores ambientais e da saúde; Assegurar o encaminhamento para destino final adequado; O programa deverá atender, em especial, à gestão dos resíduos perigosos, dos fluxos específicos de resíduos e dos solos e das rochas não contaminados provenientes de operações de escavação quando constituam resíduos; O Programa deverá ainda contemplar os requisitos e os procedimentos que assegurem a correta gestão dos resíduos gerados na fase de exploração, atendendo às vertentes anteriormente mencionadas. 	Conjuntamente com o presente estudo foi desenvolvido um documento que integra Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e de Demolição das várias componentes do projeto e que contemplam as medições dos resíduos expectáveis a sua organização de acordo com tabela de resíduos (modelo do DL nº 46/2008, de 12 de março, conforme portal da APA).	Tomo 17.9 – Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e de Demolição
	4	No âmbito do Plano de Segurança/Plano de Emergência da Linha, contemplar a exploração e risco de rotura de barragens a montante e a situação de transporte de mercadorias, particularmente o caso de um derrame de produtos perigosos em albufeiras ou perímetros de proteção das captações públicas de água.	No EIA é desenvolvida uma Análise de Risco que faz uma abordagem aos principais riscos associados à obra e funcionamento da ferrovia, nomeadamente abordando os riscos associados a roturas de barragens. As questões associadas à afetação da qualidade da água são abordadas no descritor qualidade da água. A Infraestruturas de Portugal tem definido um plano de emergência geral da Rede Ferroviária Nacional e que está regulamentado na Instrução de Exploração Técnica (IET) 96 (outubro de 2016) e identifica as atribuições, define as normas e procedimentos de atuação em situações de emergência. Nas medidas de minimização do EIA é feita a referência à sua aplicação.	Tomo 17.2 – Relatório Síntese – Capítulo 6.7, 6.16 e Capítulo 7
	5	O RECAPE, independentemente da justificação, descrição, pormenorização e calendarização de cada medida de minimização, a apresentar nessa sede, deverá contemplar um inventário das mesmas, separadas por cada fase (fase prévia à construção, fase de construção, fase de conclusão da obra e fase de exploração), incluindo o respetivo local de aplicação, calendarização e entidade responsável pela sua implementação. O referido inventário deverá constituir um documento autónomo, por forma a facilitar o seu fácil manuseamento, nomeadamente em auditorias.	A listagem de medidas de minimização, para além da sua referência no EIA é apresentada em anexo ao Plano de Gestão Ambiental.	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7 Tomo 17.8 – Plano de Gestão Ambiental

Quadro AT1.1- Quadro Síntese de Verificação das Condicionantes da DIA - LOTE 3C

		Medidas da DIA	Trabalhos em Causa	Documento de Verificação
Condicionantes para o Projeto de Execução	A1	O traçado da infraestrutura deverá ser estabelecido, adotando as melhores soluções técnicas para a minimização das interferências com as atuais vias rodoviárias em serviço, devendo ser obtidas previamente às aprovações das entidades responsáveis pela sua gestão.	Foram considerados restabelecimentos para todas as vias rodoviárias em serviço interceptadas adotando, tanto quanto possível, características semelhantes às vias atuais, ou que não comprometam a segurança viária. Foram igualmente considerados diversos restabelecimentos de vias rurais. Foram realizadas reuniões com todas as Câmaras Municipais para otimização dos restabelecimentos.	Tomo 17.3 – Anexo 2 – Entidades Contactadas Tomo 17.3 – Anexo 3 - Anexo ferroviário
	A2	O traçado deverá ser estabelecido em conformidade com os requisitos definidos pela REFER – Rede Ferroviária Nacional, EP, no que diz respeito às atividades exercidas nas proximidades do domínio público ferroviário.	A compatibilidade com Domino Público Ferroviário das linhas existentes (Linha de Évora e Linha do Leste) é considerada na sua ligação ao projeto em estudo	-
	A3	O Projeto de Execução (PE) a desenvolver tem que apresentar soluções técnicas que minimizem os volumes excedentários de terras, previstos na fase de estudo prévio. Para os volumes que não seja possível reduzir, com as referidas soluções de projeto a implementar, deverão ser devidamente selecionados e apresentados os locais onde os mesmos poderão vir a ser colocados	O traçado foi desenvolvido tendo em conta esta questão, situação, tentando definir uma rasante que, para além de evitar as condicionantes ambientais e territoriais identificadas permitisse minorar o volume de terras.	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 3
	A4	O Posto de Ultrapassagem e Estacionamento de Comboios (PUEC) deverá ser deslocado, por forma a que o mesmo não se inicie na área de proteção do Plano de Ordenamento das Albufeiras do Alqueva e Pedrógão.	São consideradas 3 Estações Técnicas no âmbito do presente projeto localizadas entre os PK: ET1 - 132+370 a 133+522, ET2 - 161+168 a 162+565 e ET3 - 189+440 a 190+633, não interferido com o POAAP (176+735 a 178+800 e 181+535 a 182+570).	Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1206.00
	A5	O traçado deverá ser estabelecido, de forma a minimizar a afetação das infraestruturas/equipamentos a seguir indicados (localizados entre o pk 38+500 e 39+500), apresentando-se as respetivas medidas/soluções a adotar, devendo para o efeito ser contactadas as entidades responsáveis pela sua gestão: <ul style="list-style-type: none">Lixeira selada.Campo de tiro.Aterro de inertes.	O traçado desenvolve-se a norte destas infraestruturas/equipamentos sem interferir com as mesmas. Foi confirmado com a CM do Alandroal que o campo de tiro não se encontra em funcionamento não constituindo uma condicionante ao projeto. O aterro de inertes nunca chegou a ser desenvolvido.	Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1305.00
	A6	O traçado deverá ser estabelecido, de forma a minimizar a afetação das explorações agrícolas a seguir indicadas, identificadas na consulta pública: <ul style="list-style-type: none">Herdade da Buchana, sensivelmente ao Pk 14+000.CLONIX, Atividade Agrícola, S.A. (Herdade das Lages e Herdade do Zambujal), sensivelmente entre o Pk 16+000 e 17+000.Cotrim de Figueiredo – Sociedade Agrícola e de Serviços, Lda. – Monte da Pedra Torta, sensivelmente ao Pk 20+450.Olissipo, Fundo de Investimento Imobiliário Fechado – Herdade Monte das Silveiras, sensivelmente ao Pk 30+000.Herdade da Preguiça S.A.G., Lda, sensivelmente ao Pk 31+000.Herdade da Pipeira, Sociedade Agropecuária, S.A, sensivelmente ao Pk 41+000.	- Herdade da Buchana – km 139+912 a 141+375 Herdade das Lages e Herdade do Zambujal – 142+463 a 143+998 e 144+023 a 144+726 e 144+953 a 145+324 - Monte da Pedra Torta – km 147+628 a 147+963 Herdade Monte das Silveiras – 156+700 a 157+177 e 157+194 a 157+653 - Herdade da Preguiça – km 157+653 a 158+592 - Herdade da Pipeira – km 166+882 a 167+063 e 167+164 a 168+196 No capítulo da Componente Social é feita a análise da afetação das propriedades interceptadas, nomeadamente as supracitadas.	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 4.15, 6.15 Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1301.00 a 1309.00
	A7	Proceder ao estudo detalhado das vias e caminhos interceptados, dos restabelecimentos a efetuar e da rede de caminhos paralelos a construir, de forma a minimizar e compensar o efeito de barreira introduzido pela nova linha ferroviária e garantir a livre circulação de veículos, pessoas e animais e o acesso a todas as propriedades e habitações. A análise deverá atender aos locais de estacionamento de gado e aos pontos de abeberamento e os seus resultados deverão ser integrados no Projeto de Execução.	A garantia da acessibilidade das parcelas seccionadas foi um aspeto considerado no desenvolvimento do projeto que inclui uma diversidade de restabelecimentos e caminhos paralelos. As peças desenhadas do EIA incluem a sua representação, igualmente identificada na planta-perfil do traçado, sendo que o desenho da Ocupação Atual do Solo inclui a representação do cadastro da propriedade identificado.	Tomo 17.3 – Anexo 3 - Anexo ferroviário Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.0501.00 a 0509.00
	A8	Os restabelecimentos a efetuar não deverão introduzir deficiências nas características geométricas das vias a restabelecer, devendo minimizar a afetação dos usos existentes.	O projeto dos restabelecimentos foi desenvolvido com especiais cuidados tanto com as características do acesso a restabelecer como as condicionantes existentes na envolvente e numa tentativa de minimizar a afetação de áreas mais sensíveis. As peças desenhadas do EIA incluem a sua representação relativamente às várias condicionantes do território	Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.0601.00 a 0609.00 Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1201.00 a 1209.00 Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1301.00 a 1309.00 Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1401.00 a 1404.00
	A9	Proceder ao prolongamento dos Viadutos da Pardiela e da Palheta de modo a evitar aterros abaixo da cota 216,6 e proceder à substituição da passagem hidráulica (PH) ao km 10+840, por um terceiro viaduto, sobre a ribeira das Bicas (igualmente acima da cota 216,6)	Os viadutos da Pardiela e Palheta foram dimensionados de modo a albergar a cota referida e de acordo com as orientações da DGADR	Tomo 17.4 – Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1202.00

Quadro AT1.1- Quadro Síntese de Verificação das Condicionantes da DIA - LOTE 3C

	Medidas da DIA	Trabalhos em Causa	Documento de Verificação
A10	Prolongar alguns viadutos, nomeadamente: na ligação da REFER, em vez de se propor um muro de proteção, o viaduto deverá abranger toda a área inundada; na travessia do vale da Rib ^a de S. Bento e linha de água seguinte, dever-se-á igualmente privilegiar uma solução única de viaduto; o viaduto do Freixo deve ser mais extenso como forma de mitigar os impactes apresentados na Consulta Pública.	<p>O viaduto sobre a ribeira do Freixo (127+300) abrange toda a área inundada.</p> <p>O atravessamento da ribeira de S. Bento desenvolve-se em viaduto (PK148+400), a jusante da situação do EP sendo que o viaduto abrange as 2 linhas de água.</p> <p>O viaduto sobre a rib.^a do Freixo – PK 144+000 permite igualmente transpor a EN254. Sob o viaduto é possível a acessibilidade agrícola das propriedades.</p>	Tomo 17.3 – Anexo 3 - Anexo ferroviário
A11	Rever todos os viadutos propostos, em especial, o do Calado e o de Mures, de forma a que abranjam o leito de cheia, devendo a localização e configuração dos pilares assegurar que são mantidas boas condições de escoamento (configuração e orientação dos pilares) e a unidade do corredor ribeirinho (fora das margens e leito)	Todos os viadutos projetados (inclusive o Calado (154+000) e de Mures (182+050)) abrangem as linhas de água e respetivos leitões de cheia, tendo havido um cuidado na orientação dos pilares projetados no alinhamento do escoamento.	Tomo 17.3 – Anexo 3 - Anexo ferroviário
A12	Rever os dimensionamentos da drenagem transversal, face às características das sub-bacias hidrográficas e, com base nesses resultados verificar a necessidade de nas linhas de água assinaladas nas cartas 22 e 23 do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) serem realizados pontões e viadutos em vez de PH	Foi desenvolvido um Estudo Hidrológico e Projeto de Drenagem Transversal que garante o escoamento das linhas de água em situações de cheia.	Tomo 17.3 – Anexo 3 - Anexo ferroviário
A13	Proceder a um levantamento das características e estado das PH e pontões existentes nas imediações, quando existem estradas a jusante, no sentido de se compatibilizarem soluções	No projeto de drenagem transversal foram devidamente acauteladas as situações de infraestruturas a jusante como é o caso do paralelismo com a EN373 (aproximadamente entre o PK 173+500 a 177+000) orientando as PH no sentido das PH da via existente	Tomo 17.3 – Anexo 3 - Anexo ferroviário
A14	As PH devem ficar localizadas e orientadas de acordo com a diretriz das linhas de água, em vez de se propor o seu desvio, pelo que deverá ser feita a revisão de todas as soluções onde se preveem valas e coletores de desvio	No projeto de drenagem transversal foi considerada a localização e orientação das linhas de água no seu restabelecimento, minimizando, tanto quanto possível, a consideração de valas de desvio. Contudo, troços com desenvolvimento do traçado em escavação inevitavelmente necessitaram de desvio da linha de água.	Tomo 17.3 – Anexo 3 - Anexo ferroviário
A15	Rever as linhas de água em que o EIA apresentado não previu o seu restabelecimento e propor a respetiva solução.	No projeto de drenagem foi contemplado o restabelecimento da totalidade das linhas de água intercetadas, ainda que algumas de regime temporário.	Tomo 17.3 – Anexo 3 - Anexo ferroviário
A16	Evitar que as passagens inferiores (PI) e os restabelecimentos se situem sobre linhas de água.	Foi feita a compatibilização na localização dos restabelecimentos com linhas de água, não persistindo situações de conflito	Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1201.00 a 1209.00
A17	Efetuar um levantamento exaustivo das características e dos usos de cada infraestrutura hidráulica, até onde o impacte desta via possa vir a sentir-se, no sentido de se adotarem as melhores soluções de drenagem que mitiguem os impactes na capacidade de recarga. Nos casos em que estas estruturas se situem a montante e, perto do traçado, o projeto de drenagem deve ter em atenção o risco de rotura das mesmas. Nos casos em que há afetações diretas, deverá ser concretizada a respetiva mitigação/ compensação.	<p>Na análise dos recursos hídricos são identificadas as barragens da envolvente.</p> <p>Acresce igualmente a identificação de pequenas charcas identificadas no corredor em estudo.</p> <p>O risco de rotura é exposto no capítulo da análise de risco.</p>	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 4.6, 6.16 Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1201.00 a 1209.00
A18	Efetuar o inventário e respetiva caracterização dos pontos de água, de forma a servir de base à predição de impactes e, à respetiva proposta de medidas de minimização.	Foi feito o levantamento dos pontos de água na envolvente do traçado e feita a correspondente análise de impactes.	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 4.6 e 6.6 Tomo 17.3 – Anexo 4 - Recursos Hídricos – Inventário de Pontos de Água Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1201.00 a 1209.00
A19	Efetuar uma análise específica para os locais onde se prevê interferência com perímetros de proteção de captações, no sentido do projeto adotar as medidas necessárias, podendo estas passar, nomeadamente, pela alteração da drenagem da via.	<p>Na envolvente do projeto apenas são identificadas as captações públicas de Cascalhais – Juromenha.</p> <p>Não existem perímetros de proteção intercetados.</p> <p>Apenas existe um perímetro proposto das captações de Cascalhais- Juromenha</p>	Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1206.00
A20	O Projeto de Execução não poderá afetar a ocorrência patrimonial n.º 50 do EIA, a Anta Monte das Covas 2, pelo que se deverá proceder ao ajuste do traçado, distanciando-o, desse elemento patrimonial, de forma a preservar a sua integridade.	O traçado não interfere com a ocorrência patrimonial identificada a ao km 146+896 (50 (EP) – 26 (PE) Anta das Covas	Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1103.00

Quadro AT1.1- Quadro Síntese de Verificação das Condicionantes da DIA - LOTE 3C

	Medidas da DIA	Trabalhos em Causa	Documento de Verificação
A21	O Projeto de Execução deverá procurar não afetar as ocorrências patrimoniais inventariadas no EIA com os n. 3, 7, 8, 15, 42, 49, 58, 69, 78, 85 e 86, de forma a preservar a sua integridade	<p>- 3 (EP) / 8 (PE) Mancha de Ocupação do Seixinho 1 (131+429/131+581): Por imperativos técnicos de projeto, não foi possível evitar a afetação direta deste potencial sítio arqueológico.</p> <p>- 7 (EP) / 10 (PE) – Anta do Monte da Barrosinha 1 (133+091) e 8 (EP) / 11 (PE) – Anta do Monte da Barrosinha 2 (133+347): Não se verifica afetação da ocorrência, contudo referem-se impactes negativos no enquadramento paisagístico do monumento funerário (causado pela construção de uma passagem superior), minimizados pela intervenção proposta no PIP.</p> <p>- 15 (EP) / 12 (PE) – Habitat de Currais 1 (134+736): O traçado não interfere com esta ocorrência patrimonial.</p> <p>- 42 (EP) / 22 (PE) – Mancha de Ocupação do Monte do Zambujal 7 (145+200): O traçado não interfere com esta ocorrência patrimonial.</p> <p>- 49 (EP) / 27 (PE) – Mancha de Ocupação/Recinto do Monte das Covas 1 (146+982): O traçado não interfere com esta ocorrência patrimonial.</p> <p>- 58 (EP) / 33 (PE) – Mancha de Ocupação do Monte das Sobreiras (149+731): Não foi possível evitar a afetação direta deste potencial sítio arqueológico (causado pela construção de passagem superior).</p> <p>- 69 (EP) – Menir do Carrascal 6: O traçado não interfere com esta ocorrência patrimonial, por estar fora da área de enquadramento histórico.</p> <p>- 78 (EP) / 51 (PE) – Mancha de Ocupação do Pericoto 2 (163+246): O traçado não interfere com esta ocorrência patrimonial.</p> <p>- 85(EP) / 61 (PE) – Habitat da Malhada (177+611): Não foi possível evitar a afetação direta deste potencial sítio arqueológico pelo traçado.</p> <p>- 86 (EP) / 62 (PE) - Ponte da Asseca (177+951): Não se verifica afetação da ocorrência, contudo referem-se impactes negativos no enquadramento paisagístico desta infraestrutura (causado pela construção de um viaduto).</p>	<p>Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 4.13 e 6.13</p> <p>Desenho F-LE039-EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1101.00 a 1109.00</p> <p>Tomo 17.3 – Anexo 7 – Património Cultural</p>
A22	<p>Na fase prévia da elaboração do PE, efetuar a prospeção sistemática do corredor selecionado numa faixa de 400m, exceto nos segmentos já prospectados e que não apresentaram visibilidade fraca ou nula, procedendo-se ainda nessa fase, se necessário, a ajustes ao projeto ou a sondagens de diagnóstico. A prospeção arqueológica sistemática deverá ser mais intensa nas seguintes áreas definidas como sensíveis do ponto de vista patrimonial:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Monte do Seixinho (Évora); • Monte da Barrosinha (Évora); • Ribeira do Freixo/Ribeira de S. Bento (Redondo); • Vale de Sobrados/Monte do Paté/Vale da Anta (Redondo); • Lamego/Carrascal/Horta da Velhinha (Redondo); • Ponte da Asseca (Alandroal); • Monte das Tenazes (Alandroal). 	<p>Foi realizado, no âmbito do presente estudo, a prospeção sistemática de faixa de 400m em torno do eixo da via, abrangendo para além dessa área, as zonas ocupadas pelos restabelecimentos para além dos 400 metros.</p>	<p>Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 4.13 e 6.13</p> <p>Desenho F-LE039-EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1101.00 a 1109.00</p> <p>Tomo 17.3 – Anexo 7 – Património Cultural</p>
A23	Na fase prévia da elaboração do Projeto de Execução, proceder à localização, caracterização e avaliação da ocorrência patrimonial arquitetónica detetada durante a visita da CA, no Monte da Pipeira, de forma a permitir o ajuste do traçado da via, evitando a sua afetação.	<p>O edificado do Monte da Pipeira (n.º 87), ao km 168+100, localiza-se a mais de 70 metros da nova passagem superior e a mais de 150m do traçado.</p> <p>Foi ajustado o traçado ligeiramente para sul de modo a não interferir com o tanque identificado, ao km 168+050, localizado a 13 metros do talude</p>	<p>Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 4.13 e 6.13</p> <p>Desenho F-LE039-EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1105.00</p>
A24	Caso as áreas a afetar pela reposição de caminhos, vias, passagens e sistemas hidráulicos abranjam áreas situadas fora do corredor de 400m estudado na fase de Estudo Prévio, proceder à sua caracterização através da realização de trabalhos arqueológicos, nomeadamente pesquisa documental, bibliográfica e prospeção arqueológica sistemática, procedendo ainda nessa fase, se necessário, a ajustes ao projeto ou a sondagens de diagnóstico	<p>A prospeção sistemática realizada ocorreu tanto no corredor de 400m como nas áreas, fora deste, ocupadas pelo projeto.</p>	<p>Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 4.13 e 6.13</p> <p>Desenho F-LE039-EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1101.00 a 1109.00</p>
A25	Na fase prévia da elaboração do Projeto de Execução, proceder a sondagens arqueológicas de diagnóstico nas ocorrências patrimoniais n.º 5, 29, 30 e 95, de forma, se possível, a ainda permitir o ajuste do traçado da via.	<p>- 5 (EP) / 9 (PE) – Mancha de Ocupação do Seixinho 4 (131+630/131+714): O traçado não interfere com esta ocorrência patrimonial, mas causa impactes negativos diretos na Mancha de Ocupação do Seixinho 1 (n.º 8 - 131+429/131+581). Este potencial sítio arqueológico foi sujeito a uma intervenção arqueológica, cujos resultados se desconhece. Como foi confirmado o impacte negativo direto nos</p>	<p>Desenho F-LE039-EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.013.00</p>

Quadro AT1.1- Quadro Síntese de Verificação das Condicionantes da DIA - LOTE 3C

Medidas da DIA		Trabalhos em Causa	Documento de Verificação	
		trabalhos de campo, será necessário realizar mais ações de diagnóstico e minimização patrimonial. - 29 (EP) / 20 (PE) – Mancha de Ocupação da Água Branca 3 (142+537): O atual traçado foi ajustado em relação ao Estudo Prévio, pelo que, já não interfere com esta ocorrência patrimonial; assim, não se justifica realizar trabalhos arqueológicos num terreno privado. Este potencial sítio arqueológico foi sujeito a uma intervenção arqueológica, cujos resultados se desconhece. - 30 (EP) / 21 (PE) – Mancha de Ocupação da Água Branca 2 (142+800): O atual traçado foi ajustado em relação ao Estudo Prévio, pelo que, já não interfere com esta ocorrência patrimonial; assim, não se justifica realizar trabalhos arqueológicos adicionais. - 95 (EP) / 64 (PE) – Mancha de Ocupação do Monte das Tenazes 1 (179+412/179/616): Este potencial sítio arqueológico foi sujeito a uma intervenção arqueológica, cujos resultados se desconhece. Como foi confirmado o impacte negativo direto nos trabalhos de campo, será necessário realizar mais ações de diagnóstico e minimização patrimonial. Os terrenos onde se desenvolve o projeto são essencialmente privados o que limita a realização de atividades mais intrusivas como a realização de sondagens de diagnóstico pelo que se propõe a sua realização em fase prévia à obra, como indicado nas medidas de minimização do EIA.		
A26	Na fase prévia da elaboração do Projeto de Execução, caso a ocorrência n.º 103 se situe no eixo da via, proceder a sondagens arqueológicas de diagnóstico, de forma, se possível, a ainda permitir o ajuste do traçado da via.	O traçado foi ajustado para norte face ao Estudo Prévio evitando a zona da ocorrência n.º 103 do EP (n.º 72 do PE) - Casal rústico do Monte do Outeiro. Por este motivo, não se justifica realizar trabalhos arqueológicos adicionais.	Desenho F-LE039-EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.011.00	
A27	A concretização de todas estas condicionantes ao Projeto de Execução deverá ser apresentada detalhadamente no RECAPE.	No presente quadro são identificados os documentos que no projeto/EIA dão resposta às condicionantes solicitadas	-	
Medidas de Minimização	B1 O RECAPE deverá apresentar uma carta de condicionantes à localização do(s) estaleiro(s)/outras instalações de apoio à obra que não se deve circunscrever à área de impacte direto. De entre essas condicionantes, deverão considerar-se as seguintes: a) locais onde tenham sido identificadas ocorrências patrimoniais; b) locais na proximidade de recetores sensíveis ao ruído e a poeiras; c) áreas sensíveis em termos ecológicos (território de <i>Bubo bubo</i> e território de <i>Hieraetus fasciatus</i>), IBA de Évora e ZPE de Évora, Habitats prioritários; d) montado de sobre e azinho; e) áreas de REN (com destaque para a envolvente de linhas de água, permanentes ou temporárias, numa distância mínima de 10 metros); f) áreas de RAN; g) zonas de elevada densidade de coberto vegetal arbustivo e/ou arbóreo; h) áreas de recarga de sistemas aquíferos e áreas de influência direta de nascentes e de perímetros de Proteção de captações de abastecimento público; i) áreas residenciais.	É desenvolvida uma carta de condicionantes ao estaleiro onde, entre outras, são apresentadas as condicionantes mencionadas	Desenho F-LE039-EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1901.00 a 1909.00	
	B2	O RECAPE deverá apresentar a programação detalhada da fase de construção, discriminando, quer temporal quer espacialmente, as medidas de minimização a adotar para as ações de instalação do(s) estaleiro(s) e de outras instalações de apoio à obra, desmatamento/desflorestação, melhoria ou abertura de acessos, e recuperação das áreas intervencionadas.	As medidas de minimização são apresentadas no EIA com referência à sua fase de aplicação e localização	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7
	B3	(Não existe)	-	-
	B4	O RECAPE deverá concretizar as condições técnicas de que será(ão) dotado(s) o(s) estaleiro(s), por forma a garantir a adequação das áreas destinadas ao armazenamento dos diversos tipos de resíduos, enquanto aguardam encaminhamento para armazenamento temporário, tratamento ou eliminação em operadores devidamente licenciados/autorizados para o efeito.	No EIA são apresentadas medidas de minimização específicas para as condicionantes e condições Técnicas dos Estaleiro	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7
	B5	O RECAPE deverá concretizar o conjunto das medidas orientadoras para o plano de acessos, no sentido de: • Minimizar a intervenção nos solos classificados como RAN e REN. • Minimizar a afetação do montado de sobre e azinho • Limitar a circulação de veículos afetos à obra em áreas residenciais e nas imediações das captações públicas de água • Limitar a largura das vias • Garantir o acesso às propriedades, quer na fase de construção, quer na fase de exploração, sempre que os acessos existentes sejam interrompidos • Garantir a desativação dos acessos abertos que não tenham utilidade posterior, bem como a recuperação das áreas afetadas	No EIA são apresentadas medidas de minimização específicas para o Plano de Acessos a desenvolver em fase prévia à obra	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7
	B6	O RECAPE deverá concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização da fase de construção relativas ao factor Geologia e Geomorfologia, nomeadamente no que diz respeito à: • Minimização dos impactes nas formações geológicas, decorrentes da utilização de explosivos.	São apresentadas no EIA medidas de minimização dos impactes na Geologia e Geomorfologia	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7

Quadro AT1.1- Quadro Síntese de Verificação das Condicionantes da DIA - LOTE 3C

	Medidas da DIA	Trabalhos em Causa	Documento de Verificação
	<ul style="list-style-type: none"> Reutilização dos materiais resultantes da escavação. Utilização de materiais de empréstimo de áreas de extração atualmente em funcionamento e devidamente licenciadas, em detrimento da instalação de novas explorações. Aos locais de depósito das terras sobranes 		
B7	<p>O RECAPE deverá concretizar, de modo discriminado, quer temporal quer espacialmente, as medidas de minimização relativas ao factor Solos e Uso do Solo, no que diz respeito à:</p> <ul style="list-style-type: none"> Prevenção da poluição dos solos, quer na fase de construção, quer na fase de exploração; Garantia de reutilização dos bons solos agrícolas afetados pelas operações de construção Recuperação total de benfeitorias eventualmente afetadas (redes de rega e drenagem, caminhos, tanques, poços, etc.), na fase de construção Erosão dos solos, na fase de construção Perturbação das atividades agrícolas e florestais e deterioração das características do solo, na fase de construção A localização dos estaleiros deve evitar a afetação de solos de maior potencial e uso agrícola, que no caso concreto da área em estudo correspondem aos solos que estão classificados como RAN No planeamento da obra, deve ter-se especial cuidado com os acessos de obra para reduzir a afetação de áreas cultivadas. Deve dar-se preferência ao uso de caminhos já existentes que possam ficar afetados à obra sem prejudicar a circulação da população local Deverá proceder-se à escolha criteriosa das áreas de empréstimo e de depósito, não afetando obrigatoriamente áreas com solos de maior aptidão agrícola As intervenções a efetuar (desmatação, decapagem, movimentação de terras, circulação e estacionamento de veículos e máquinas) devem restringir-se à área de intervenção definida, delimitada por meio de piquetagem e processar-se, de modo a evitar a afetação suplementar de solos e respetivos usos Após a conclusão da obra, o empreiteiro deverá assegurar a desativação e limpeza de todas as instalações de apoio à obra e a recuperação dos solos afetados através da sua descompactação e arejamento de forma a assegurar a sua reutilização Deverá proceder-se ao revestimento das zonas decapadas o mais rapidamente possível, a fim de minimizar a sua exposição aos agentes erosivos 	São apresentadas no EIA medidas de minimização dos impactes nos Solos e Uso do Solo	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7
B8	<p>O RECAPE deverá definir as medidas que garantam o cumprimento das disposições legais em matéria de:</p> <ul style="list-style-type: none"> Proteção aos povoamentos de sobreiro e de azinheira (Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 155/2004, de 30 de Junho). Corte prematuro de exemplares de Pinheiro bravo em áreas superiores a 2 ha, ou de Eucalipto em áreas superiores a 1 ha (Decreto-Lei n.º 173/88, de 17 de Maio). No âmbito do sistema nacional de defesa da floresta contra incêndios, obrigação da gestão do combustível ao longo da infraestrutura ferroviária, numa faixa lateral de terreno confinante, numa largura não inferior a 10 m (Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de Junho). 	Os Licenciamentos serão desenvolvidos posteriormente ao processo de AIA e antes do início da obra. As orientações para a elaboração destes licenciamentos são identificadas nas medidas de minimização do EIA	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7
B9	<p>O RECAPE deverá desenvolver e concretizar as medidas de minimização para a fase de Projeto de Execução, preconizadas no Aditamento ao EIA para os recursos hídricos superficiais</p>	<p>O projeto incluiu as orientações do Aditamento do EIA que vão no sentido de garantir a viabilidade do projeto da Barragem da Pardiela cuja albufeira (cota 216,6) interjeta a zona de desenvolvimento do projeto no atravessamento da ribeira das Bicas, Pardiela e Palheta. Este atravessamento ocorre em viaduto nas 3 ribeiras.</p> <p>Foram realizados contactos com a DGADR para esclarecimento do ponto de situação do projeto da barragem que não teve qualquer evolução.</p>	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7 Desenho F-LE039-EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1202.00
B10	<p>Relativamente aos Recursos Hídricos Subterrâneos, deverão concretizar-se as medidas de minimização previstas no EIA, tendo em conta que se deverá evitar, em primeiro lugar, a afetação das captações, e só no caso de ser inevitável, tendo em conta impactes noutros fatores ambientais, as mesmas deverão ser repostas, assim como estruturas/equipamentos a elas associados.</p>	O desenvolvimento do traçado foi delineado tanto quanto possível de modo a evitar a afetação de captações subterrâneas, havendo contudo algumas afetações inevitáveis para as quais se propõe no EIA medidas de minimização tidas como adequadas.	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7
B11	<p>O RECAPE deverá concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização da fase de construção relativas ao factor Sistemas Ecológicos, completadas com as seguintes recomendações:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nos tramos que se aproximam de infraestruturas lineares já existentes, deverão ser implementadas medidas de minimização no sentido de desfragmentar o habitat, ou seja, de tornar permeável uma barreira constituída por mais que uma infraestrutura linear Prever medidas minimamente eficazes para minimizar o risco de colisão em toda a extensão da IBA e troço Nordeste coincidente com a ocorrência de aves estepárias e, ainda, na proximidade de planos de água (considerando uma faixa de 500 m para cada lado do traçado); Prever medidas para minimizar o risco de eletrocussão e colisão do Bufo-real e Águia de Bonelli nas áreas coincidentes com os territórios considerados no EIA. Deverão ser considerados períodos de interrupção dos trabalhos, durante o período reprodutor nas áreas coincidentes com os territórios de aves prioritárias, nomeadamente das aves estepárias e das aves nidificantes. 	<p>No desenvolvimento do projeto forma desde logo consideradas medidas que permitem evitar/minorar os efeitos negativos da presença da infraestrutura nos sistemas ecológicos da envolvente.</p> <p>São ainda apresentadas no EIA medidas de minimização dos impactes nos Sistemas Ecológicos.</p> <p>Para a avaliação efetiva dos impactes residuais é ainda proposta a monitorização.</p>	Tomo 17.2 – Relatório Síntese – Capítulo 6.11 e Capítulo 7 Tomo 17.5 – Programa Geral de Monitorização
B12	<p>O RECAPE deverá concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização a adotar na fase de construção relativas ao fator Qualidade do Ar, nomeadamente no que diz respeito à redução da emissão e dispersão de poeiras.</p>	São apresentadas no EIA medidas de minimização dos impactes na qualidade do ar, nomeadamente para situações de emissão de poeiras durante a fase de construção.	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7
B13	<p>O RECAPE deverá concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização relativas ao fator Ruído, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> A Regra de Boas Práticas, considerando o Ln como o indicador mais relevante, e sempre que tecnicamente possível, deverá ser tida em 	São apontadas no EIA medidas de minimização para o ruído	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7

Quadro AT1.1- Quadro Síntese de Verificação das Condicionantes da DIA - LOTE 3C

	Medidas da DIA	Trabalhos em Causa	Documento de Verificação
	<p>conta para o estabelecimento das medidas de minimização mais adequadas.</p> <ul style="list-style-type: none"> Para cumprimento desta regra, deve considerar-se que nas situações em que o valor de Ln na Situação atual, mais 12 dB(A), ainda é inferior a 45 dB(A), o valor alvo de redução deverá ser 45 dB(A) Após a classificação acústica de zonas por parte dos municípios atravessados pela Linha, se os locais avaliados passarem a ter a classificação de zonas sensíveis, deverão ser projetadas medidas de minimização que permitam o cumprimento dos valores limite fixados pelo Regulamento Geral do Ruído (Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro) para este tipo de zonas, nomeadamente 55 e 45 dB(A) para os indicadores Lden e Ln 		
B14	<p>O RECAPE deverá aprofundar a caracterização da envolvente, no que diz respeito ao fator Vibrações e concretizar, quer temporal quer espacialmente, as medidas de minimização a adotar na fase de construção e na fase de exploração. Para garantir a análise e validação desta informação, bem como dos programas de monitorização, deverá o proponente obter um parecer junto de entidade independente de reconhecido mérito e competência técnica nesta matéria.</p>	<p>Foi desenvolvida no EIA a análise das vibrações incluindo medidas específicas e orientações para o programa de monitorização a desenvolver.</p>	<p>Tomo 17.2 – Relatório Síntese – Capítulo 4.8 e 6.8 Capítulo 7 Tomo 17.5 – Programa Geral de Monitorização</p>
B15	<p>O RECAPE deverá prever as medidas necessárias que garantam a divulgação do programa de execução das obras às populações interessadas, designadamente à população residente na área envolvente. A informação disponibilizada deve incluir o objetivo, a natureza, a localização da obra, as principais ações a realizar, respetiva calendarização e eventuais afetações, nomeadamente no que diz respeito às operações de desmonte com recurso a cargas explosivas.</p>	<p>No EIA são apresentadas medidas de minimização direcionadas à divulgação do projeto à população previamente ao início da intervenção.</p>	<p>Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7</p>
B16	<p>O RECAPE deverá concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização a adotar na fase de construção relativas ao fator Socioeconomia, atendendo nomeadamente aos seguintes Aspetos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Definição de um dispositivo a estabelecer para o atendimento de reclamações, sugestões e pedidos de informação sobre o projeto, o qual deverá estar operacional antes do início da obra. Definição das condições que garantam a divulgação atempada, junto das populações dos locais a intervencionar e da respetiva calendarização dos trabalhos, bem como da afetação de serviços (rede de rega, telecomunicações, eletricidade, água, etc.) com a devida antecedência e com a informação necessária (período e duração da afetação) Apresentar o levantamento das seguintes afetações e respetivas medidas de minimização: <ul style="list-style-type: none"> Área de afetação de Vinha licenciada pelo ex-Instituto do Vinho e da Vinho. Empreendimento Turístico de Sousa da Sé. Monte Fonte da Cal (Tramo B2, km 23+360 a 140m a sul do eixo). 	<p>No EIA são apresentadas medidas de minimização direcionadas à divulgação do projeto à população previamente ao início da intervenção e atendimento de sugestões/reclamações.</p> <p>No EIA é feita a análise da afetação das áreas de vinha, afetação da zona do Empreendimento Turístico de Sousa da Sé, previsto e dos vários montes existentes na envolvente do traçado</p>	<p>Tomo 17.2 – Relatório Síntese – Capítulo 4.15 e 6.15 Capítulo 7 Desenho F-LE039-EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1301.00 a 1309.00</p>
B17	<p>Relativamente ao Património, o RECAPE deverá prever o seguinte:</p> <ul style="list-style-type: none"> Na fase prévia da elaboração do Projeto de Execução, durante a execução da prospeção sistemática, dever-se-á proceder à: <ul style="list-style-type: none"> Revisão do inventário no que concerne às estruturas habitacionais vernáculas identificadas, caso dos montes alentejanos, respetiva avaliação de impactes e proposta de medidas minimização; Relocalização do sítio Dona Amada 7 (CNS 28380) e avaliar a sua afetação pelo projeto; Prospeção, relocalização e avaliação da ocorrência n.º 103. Na fase de RECAPE, deverá ser executado o levantamento topográfico, o registo gráfico, fotográfico e elaborada memória descritiva da ocorrência n.º 95. Na fase de RECAPE, deverão ser desenvolvidas e propostas medidas para a fase de exploração nas ocorrências n.º 7, 8, 50, 69 e 89 Na fase de RECAPE, deverá ser avaliado o estado de conservação e executado o levantamento topográfico, arquitetónico, registo fotográfico e elaborada memória descritiva da ocorrência n.º 86 No RECAPE, deve ficar expressamente garantida a salvaguarda pelo registo arqueológico da totalidade dos vestígios e contextos a afetar diretamente pela obra e, no caso de elementos arquitetónicos e etnográficos, através de registo gráfico, fotográfico e memória descritiva; no caso de sítios arqueológicos, através da sua escavação integral Quando por razões técnicas do Projeto, não houver possibilidade de proceder a alterações pontuais de traçado ou, de localização dos respetivos componentes, a destruição total ou parcial de um Sítio deve ser assumida no RECAPE como inevitável. A Carta de Condicionantes à localização dos estaleiros, manchas de empréstimo e depósito, com a implantação dos elementos patrimoniais identificados, deverá integrar o Caderno de Encargos da Obra e ser distribuída a todos os empreiteiros e subempreiteiros Deverão ser incluídas no Caderno de Encargos todas as medidas referentes ao Património 	<p>No decorrer das novas prospeções sistemáticas foi revisto e acrescentado o inventário de edifícios com interesse arquitetónico e etnográfico.</p> <ul style="list-style-type: none"> O sítio Dona Amada 7 (CNS 28380) localiza-se fora da área de enquadramento histórico, ou seja, o atual projeto não causa impactes negativos diretos ou indiretos neste potencial sítio arqueológico. Não foi possível relocalizar a ocorrência patrimonial n.º 103 (EP) / n.º 72 (PE), por se encontrar num terreno vedado ao acesso público. Contudo, conforme mencionado anteriormente, o traçado foi ajustado face ao EP para evitar a sua afetação (direta e indireta). O edifício do Monte das Tenazes 2 (n.º 65 do PE) localiza-se num terreno privado, não sendo possível no atual Projeto de Execução proceder à desmatação do terreno e à limpeza da sua estrutura. 7 (EP) / 10 (PE) – Anta do Monte da Barrosinha 1 (133+091) e 8 (EP) / 11 (PE) – Anta do Monte da Barrosinha 2 (133+347): As medidas de mitigação patrimonial estão explicitadas no EIA 50 (EP) / 26 (PE) – Anta das Covas (146+896): O monumento funerário encontra-se relativamente afastado da linha de comboio (mais de 100m em relação ao eixo) não existindo necessidade de realizar medidas de mitigação para a fase de exploração desta infraestrutura. 69 (EP) – O menir do Carrascal 6 localiza-se fora da área de enquadramento histórico, ou seja, o atual projeto não causa impactes negativos diretos ou indiretos e não existe necessidade de realizar medidas de mitigação para a fase de exploração desta infraestrutura. 89 (EP) / 63 (PE) – Monte dos Cascalhais (178+911): Esta malhada encontra-se relativamente afastada da linha de comboio (mais de 150m em relação ao eixo) não existindo necessidade de realizar medidas de mitigação para a fase de exploração desta infraestrutura. 86 (EP) / 62 (PE) – Ponte da Asseca (177+941): As ações a implementar deverão ser efetuadas durante a empreitada, conforme as medidas de mitigação patrimonial explicitadas no EIA. 	<p>Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7 Desenho F-LE039-EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1101.00 a 1109.00</p>
B18	<p>Para a fase prévia à obra e fase de obra, o RECAPE deverá prever o seguinte:</p>	<p>São apresentadas no EIA as medidas de minimização para a fase prévia à</p>	<p>Tomo 17.2 – Relatório Síntese -</p>

Quadro AT1.1- Quadro Síntese de Verificação das Condicionantes da DIA - LOTE 3C

	Medidas da DIA	Trabalhos em Causa	Documento de Verificação
	<ul style="list-style-type: none"> Deverá ficar prevista a realização de prospeção arqueológica das zonas de estaleiro, manchas de empréstimo e depósito de terras, caminhos de acesso à obra, caso as mesmas se encontrem fora das áreas já prospetadas. Já para a fase de obra, deve ficar referido que o acompanhamento arqueológico deverá ser efetuado de modo efetivo, continuado e direto por um arqueólogo em cada frente de trabalho sempre que as ações inerentes à realização do projeto não sejam sequenciais mas simultâneas. Deverá proceder-se à sinalização das ocorrências situadas até cerca de 150 m da obra, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afetação. Dever-se-á, igualmente, sinalizar e vedar as ocorrências que se situem até 100 m da área de intervenção do projeto, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afetação. As ocorrências situadas a menos de 50 m da área de intervenção deverão ser vedadas com painéis, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afetação Recolha de eventuais elementos arquitetónicos relevantes das edificações com valor patrimonial que venham a ser demolidas, nomeadamente da ocorrência n.º 95 Na fase prévia à obra, dever-se-á proceder à sinalização e considerar, dentro do possível, uma área de reserva de 50m, das ocorrências n.º 7, 8, 40, 50, 69 e 86. Na fase de obra, dever-se-á proceder à monitorização da estabilidade estrutural e conservação geral da ocorrência n.º 86 	<p>obra</p> <p>95 (EP) / 65 (PE) – Monte das Tenazes 2 (179+525) - O edificado do Monte das Tenazes 2 não tem impactes negativos diretos previstos, por isso, pelo que não se prevê que venha a ser demolido</p> <p>86 (EP) / 62 (PE) – Ponte da Asseca (177+941):</p> <p>As medidas de mitigação patrimonial propostas estão explicitadas no EIA</p>	<p>Capítulo 7</p> <p>Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1101.00 a 1109.00</p>
B19	Até à receção provisória da obra, deverão estar adequadamente restabelecidas as ligações intersectadas e recuperados os acessos temporários, bem como as estradas e caminhos danificados, a(s) área(s) de estaleiro(s) e outras instalações de apoio à obra	Esta medida foi transposta para o EIA	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7
B20	As medidas de minimização específicas para a fase de obra deverão ser incluídas no caderno de encargos e nos contratos de adjudicação que venham a ser produzidos pelo proponente, para efeitos da construção do projeto	A listagem de medidas de minimização, para além da sua referência no EIA é apresentada em anexo ao Plano de Gestão Ambiental facilitando a sua integração no Caderno de Encargos	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7 Tomo 17.8 – Plano de Gestão Ambiental

Quadro AT1.1- Quadro Síntese de Verificação das Condicionantes da DIA - LOTE 3C

		Medidas da DIA	Trabalhos em Causa	Documento de Verificação
Programas de Monitorização	C1	<p>Programa de Monitorização dos Aspetos Ecológicos</p> <ul style="list-style-type: none"> Deverá ser equacionada uma metodologia intensiva de monitorização dirigida para a Cegonha-preta, Águia de Bonelli e Bufo-real, distinta da apresentada no EIA, menos invasiva Todos os troços alvos de medidas de minimização deverão ser monitorizados intensivamente ao longo da via-férrea A monitorização da mortalidade ao longo da linha ferroviária deverá ter em conta fatores que induzem erro no cálculo da taxa de mortalidade real, nomeadamente com fatores de detetabilidade, remoção de cadáveres por necrófagos ou ainda com a mortalidade fora da faixa estudada. Face aos resultados da monitorização, caso se venha a comprovar que os impactes desta infraestrutura afetam significativamente as populações de aves que contribuíram para a classificação da ZPE, deverão ser equacionadas medidas de compensação Face aos resultados da monitorização, caso se considere que a LAV acarretou impactes significativos sobre o casal de Águia de Bonelli, a Nordeste do Alandroal, deverão ser igualmente equacionadas medidas de compensação 	Elaboração do Programa de Monitorização dos Aspetos Ecológicos	Tomo 17.5 – Programa Geral de Monitorização
	C2	<p>Programa de Monitorização dos Recursos Hídricos Subterrâneos</p> <ul style="list-style-type: none"> Deverá ser detalhado, em função dos resultados do inventário e da caracterização dos pontos de água, e deverá considerar a conjuntura hidrogeológica – geometria, estrutura, litologia, fluxos e características hidrodinâmicas das formações aquíferas – a montante e a jusante da obra, daí não se poder, nesta fase, dizer se 2 piezómetros são, ou não, suficientes. Em particular, deverão ser selecionadas as captações de água subterrânea, destinadas ao abastecimento público, próximas do traçado da via. Este plano não se poderá restringir apenas à fase de exploração, tendo de englobar também a fase prévia à obra, caso contrário não se dispõe de dados de referência A proposta de monitorizar os efluentes líquidos da obra deve ser justificada detalhando os respetivos objetivos Em relação aos métodos analíticos, não se aplica o anexo XXII do DL nº236/98 a todas as situações 	Elaboração do Programa de Monitorização dos Recursos Hídricos Subterrâneos	Tomo 17.5 – Programa Geral de Monitorização
	C3	<p>Programa de Monitorização do Ruído</p> <ul style="list-style-type: none"> Na fase de construção, a monitorização deverá contemplar os recetores localizados num raio de 240 m a partir da frente de obra. Na fase de exploração, os locais de amostragem a considerar deverão ter em conta os seguintes objetivos: <ul style="list-style-type: none"> - Confirmar as previsões apresentadas no EIA. - Avaliar a eficácia das medidas de minimização implementadas. - Verificar o cumprimento da legislação nos recetores para os quais se previam valores próximos dos limites legais 	Elaboração do Programa de Monitorização do Ruído	Tomo 17.5 – Programa Geral de Monitorização

Quadro AT1.2- Quadro Síntese de Verificação das Condicionantes da DIA - LOTE LTF

		Medidas da DIA	Trabalhos em Causa	Documento de Verificação
Condicionantes	1	Integração no Projeto de Execução das condicionantes indicadas na secção A) das Outras condições para licenciamento ou autorização do projeto, constantes na presente DIA, e demonstração da sua adoção, em fase de Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE)	Verificação do cumprimento das condicionantes para o PE	No presente quadro são identificados quais os documentos que no projeto em causa dão resposta às condicionantes solicitadas
	2	Concretização no RECAPE das medidas de minimização e dos elementos a apresentar em fase de RECAPE, bem como dos programas de monitorização (em consonância com as diretrizes indicadas na presente DIA), constantes da presente DIA, sem prejuízo de outros que se venham a revelar necessários, para efeitos de detalhe e concretização das medidas de minimização a adotar em fase de obra e em fase de exploração	Verificação do cumprimento das medidas e proposta de plano de monitorização no PE	No presente quadro são identificados quais os documentos que no projeto em causa dão resposta às medidas e programas de monitorização solicitadas
	3	A presente DIA não prejudica a necessária obtenção de quaisquer outros pareceres, autorizações e/ou licenças previstos no quadro legislativo em vigor, como sejam as entidades com competências específicas nas áreas sujeitas a condicionantes e servidões (nomeadamente, reserva ecológica nacional, reserva agrícola nacional, recursos hídricos, Proteção aos povoamentos de sobreiro e de azinheira	Os Licenciamentos serão desenvolvidos posteriormente ao processo de AIA e antes do início da obra. As orientações para a elaboração destes licenciamentos são identificadas nas medidas de minimização do EIA	Tomo 17.2 – Capítulo 7
Elementos a entregar em fase de RECAPE	1	Face à área atravessada da Important Bird Area (IBA) de Torre da Bolsa, o RECAPE terá de concretizar uma proposta de medidas de compensação, de acordo com as seguintes diretrizes: <ul style="list-style-type: none"> a) Tendo em conta a afetação do núcleo reprodutor da Abetarda, criar condições, com medidas de gestão de habitat estepário, para o aumento do número de efetivos desta espécie nos núcleos reprodutores mais próximos, designadamente nas Zonas de Proteção Especial (ZPE) de Vila Fernando, Monforte, Veiros e Campo Maior, através do estabelecimento de acordos com os agricultores para garantir o afastamento do gado das áreas de parada nupcial da Abetarda, durante o período de 15 de Março a 30 de Abril. b) Tendo em conta a perda e a degradação do habitat estepário e a conseqüente perda de valor ornitológico, em particular no que refere à população reprodutora de Sisão, desenvolver ações dirigidas para a gestão de habitat estepário em Torre da Bolsa e nos núcleos reprodutores mais próximos, designadamente nas ZPE de Campo Maior, S. Vicente e Vila Fernando, áreas prioritárias para o Sisão e para a Abetarda, através da sua aquisição ou de contratualização com os proprietários, e estabelecimento de medidas de gestão a longo prazo, que assegurem o uso adequado, tanto ao nível da propriedade como ao nível das diferentes parcelas que as integram. c) Tendo em conta a grave afetação do dormitório do Peneireiro-das-torres, aumentar a disponibilização de cavidades adequadas para a nidificação em ruínas existentes e/ou através da construção de estrutura dirigida para o efeito (usando como modelo as construções desenvolvidas no âmbito do Projeto LIFE-Natureza "Recuperação do Peneireiro-das-torres em Portugal"), através da recuperação e construção de locais de nidificação para esta espécie. d) Tendo em conta a necessidade de criar condições para a fixação das aves estepárias em Torre da Bolsa, promover as práticas de uso do solo mais adequadas para a sua conservação, através da recuperação e reposição de habitat estepário adequado para Abetarda e Sisão, preferencialmente na área da IBA de Torre da Bolsa em que tal habitat tenha sido destruído, em área pelo menos dupla da área correspondente à faixa de expropriação da Linha Ferroviária de Alta Velocidade (LFAV), no território atravessado dentro desta IBA. e) Tendo em conta os impactos cumulativos da LFAV com os resultantes da presença das linhas elétricas de transporte de energia existentes na IBA de Torre da Bolsa, reduzir esses impactos na avifauna, designadamente nas populações de Abetarda e Sisão, através da retirada, enterramento, sinalização ou alteração da tipologia de linhas elétricas de transporte de energia, existentes na IBA de Torre da Bolsa ou noutras áreas prioritárias para a conservação das referidas espécies. 	Tendo em consideração a sensibilidade da área da Torre da Bolsa (delimitada em 2008 aquando da Avaliação de Impacte Ambiental do Lote LTF) e face à continuidade da alteração dos usos do solo na ZPE, a IP (ex-REFER), durante o período que mediou entre a emissão da DIA e o início do presente projeto, desenvolveu, conjuntamente com a Universidade de Évora um trabalho com o objetivo de fazer uma avaliação integrada e abrangente dos Sistemas Ecológicos. As considerações relevantes para o desenvolvimento do EIA foram vertidas para a análise do descritor ambiental Sistemas Biológicos e Biodiversidade.	Tomo 17.2 – Capítulo 4.11 Tomo 17.2 – Capítulo 7
	2	Apresentar um Programa de Monitorização das medidas de compensação adotadas e das populações das espécies prioritárias para aferir da eficácia das medidas referidas no ponto 1. Este programa deverá prolongar-se ao longo de 10 anos com apresentação à Autoridade de AIA de relatórios de monitorização anuais.	Elaboração do Programa de Monitorização dos Aspetos Ecológicos	Tomo 17.5 – Programa Geral de Monitorização
	3	No RECAPE, apresentar uma avaliação mais detalhada para, nas zonas consideradas de maior valor ecológico, se garantir a: <ul style="list-style-type: none"> • Recuperação das galerias ripícolas das linhas de água interferidas e afetadas pela construção, sobretudo naquelas que assumem maior expressão; • Adequação das passagens transversais à linha, sobretudo nas passagens hidráulicas (PH) que se evidenciarem como mais relevantes para a fauna, mediante a incorporação de elementos vegetais apropriados. 	No EIA é feita a identificação das zonas mais sensíveis do ponto de vista ecológico. Nas passagens hidráulicas que serão adaptadas para passagem de fauna o Projeto de Integração Paisagística propõe uma plantação específica.	Tomo 17.2 – Capítulo 6.11 e 6.12 Tomo 17.2 – Capítulo 7 Tomo 17.6 – Projeto de Integração Paisagística (PIP)
	4	Elaborar o Projeto de Integração e Recuperação Paisagística (PIRP), de forma a minimizar os impactos negativos da obra e assegurar a integração da Linha de Alta Velocidade na paisagem. O PIRP deverá prever a integração e recuperação paisagísticas de todas as áreas intervencionadas, incluindo locais de estaleiros, áreas de empréstimo e de depósito, etc. Este Plano deve integrar as medidas de minimização constantes no Estudo de Impacte Ambiental (EIA) para este fator ambiental. Nas sementeiras e plantações de vegetação, recorrer preferencialmente a espécies autóctones arbóreas locais e resistentes ao fogo. Embora as árvores como o sobreiro e a azinheira tenham crescimento lento, a sua utilização deverá ser privilegiada, ainda que intercalada com outras árvores de crescimento mais rápido e que cumpram o estabelecido no Decreto-Lei nº 565/99, de 21 de Dezembro, que regula a introdução na natureza de espécies de flora e de fauna não indígenas.	Conjuntamente com o presente estudo é apresentado um Projeto de Integração Paisagística (PIP) onde foram consideradas as orientações da DIA Quanto ao uso de árvores nos taludes da via este está condicionado por limitações de segurança pela proximidade à catenária pelo que se optou essencialmente por espécies arbustivas e herbáceas	Tomo 17.6 – Projeto de Integração Paisagística (PIP)
	5	Elaborar um Programa de Gestão de Resíduos em Obra, em consonância com os princípios da responsabilidade pela gestão e da regulação da gestão de resíduos, consignados na legislação em vigor, atendendo ainda aos seguintes aspetos principais: <ul style="list-style-type: none"> • Identificação e classificação dos diferentes tipos de resíduos através dos códigos da Lista Europeia de Resíduos (Portaria n.º 209/2004, de 3 de Março). 	Conjuntamente com o presente estudo foi desenvolvido um documento que integra Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e de Demolição das várias componentes do projeto e que contemplam as medições dos resíduos expectáveis a sua organização de acordo com	Tomo 17.9 – Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e de Demolição

Quadro AT1.2- Quadro Síntese de Verificação das Condicionantes da DIA - LOTE LTF

Medidas da DIA		Trabalhos em Causa	Documento de Verificação	
	<ul style="list-style-type: none"> Aplicação dos princípios da prevenção e redução e da hierarquização das operações de gestão de resíduos. Aplicação das condições técnicas adequadas nas operações de recolha, triagem, armazenagem e transporte dos resíduos, para salvaguarda dos valores ambientais e da saúde. Encaminhamento para destino final adequado. Gestão dos resíduos perigosos, dos fluxos específicos de resíduos e dos solos e das rochas não contaminados provenientes de operações de escavação quando constituam resíduos. Requisitos e os procedimentos que assegurem a correta gestão dos resíduos gerados na fase de exploração, atendendo às vertentes anteriormente mencionadas. 	tabela de resíduos (modelo do DL nº 46/2008, de 12 de março, conforme portal da APA)		
6	No âmbito do Plano de Segurança/Plano de Emergência da Linha de Alta Velocidade, contemplar o caso de um derrame de produtos perigosos em albufeiras ou perímetros de Proteção das captações públicas de água, bem como o caso de rutura de barragem	No EIA é desenvolvida uma Análise de Risco que faz uma abordagem aos principais riscos associados à obra e funcionamento da ferrovia, nomeadamente abordando os riscos associados a roturas de barragens. As questões associadas à afetação da qualidade da água são abordadas no descritor qualidade da água. A Infraestruturas de Portugal tem definido um plano de emergência geral da Rede Ferroviária Nacional e que está regulamentado na Instrução de Exploração Técnica 96 (outubro de 2016) e identifica as atribuições, define as normas e procedimentos de atuação em situações de emergência. Nas medidas de minimização do EIA é feita a referência à sua aplicação.	Tomo 17.2 – Relatório Síntese – Capítulo 6.7, 6.16 e Capítulo 7	
7	O RECAPE, independentemente da justificação, descrição, pormenorização e calendarização de cada medida de minimização, a apresentar nessa sede, deverá contemplar um inventário das mesmas, separadas por cada fase (fase prévia à construção, fase de construção, fase de conclusão da obra e fase de exploração), incluindo o respetivo local de aplicação, calendarização e entidade responsável pela sua implementação. O referido inventário deverá constituir um documento autónomo, por forma a facilitar o seu fácil manuseamento, nomeadamente em auditorias.	A listagem de medidas de minimização, para além da sua referência no EIA é apresentada em anexo ao Plano de Gestão Ambiental.	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7 Tomo 17.8 – Plano de Gestão Ambiental	
Condicionantes para o Projeto de Execução	A1	O traçado deverá ser estabelecido, adotando as melhores soluções técnicas para a minimização das interferências com as atuais vias rodoviárias em serviço, devendo ser obtidas previamente as aprovações das entidades responsáveis pela sua gestão. Destas vias, salienta-se a afetação da A6. Assim, para esta via e de acordo com o Parecer da BRISA, SA: <ul style="list-style-type: none"> Devem ser adotadas as melhores soluções técnicas para a minimização das eventuais interferências com a A6, atualmente em serviço. Deve-se considerar não só as zonas de servidão "non aedificandi" da A6 – Auto-estrada Marateca/Caia, garantindo todas as disposições regulamentares aplicáveis à sua implantação, como adequar e implementar as medidas necessárias à compatibilização dos diversos projetos, nomeadamente todas as situações que possam carecer de cuidados técnicos específicos, bem como da gestão do tráfego da referida autoestrada, sobre as quais a Brisa terá de se pronunciar oportunamente. Devem ser avaliados os impactes significativos do Projeto na rede concessionada à Brisa, nomeadamente as consequentes perturbações no tráfego, bem como a alteração e reposição de infraestruturas associadas à autoestrada, nomeadamente órgãos de drenagem, telecomunicações, etc. Devem ser adotados métodos construtivos que assegurem a minimização das interferências com a autoestrada e suas infraestruturas 	Foram considerados restabelecimentos para todas as vias rodoviárias em serviço intercetadas adotando, tanto quanto possível, características semelhantes às vias atuais, ou que não comprometam a segurança viária. No sentido de compatibilizar o projeto com a A6 para além do contacto por carta foi realizada uma reunião com a Brisa, SA Foram igualmente considerados diversos restabelecimentos de vias rurais. Foram realizadas reuniões com as Câmaras Municipais para otimização dos restabelecimentos.	Tomo 17.3 – Anexo 2 – Entidades Contactadas Tomo 17.3 – Anexo 3 - Anexo ferroviário
	A2	O traçado deve ser estabelecido em conformidade com os requisitos definidos pela REFER – Rede Ferroviária Nacional, EP, no que diz respeito às atividades exercidas nas proximidades do domínio público ferroviário.	A compatibilidade com Domino Público Ferroviário das linhas existentes (Linha de Évora e Linha do Leste) é considerada na sua ligação ao projeto em estudo	
	A3	O Projeto de Execução a desenvolver deve apresentar soluções técnicas que minimizem os volumes excedentários de terras. Devem ser apresentados e avaliados os impactes ambientais do destino final das terras sobrantes.	O traçado foi desenvolvido tendo em conta esta questão, situação, tentando definir uma rasante que, para além de evitar as condicionantes ambientais e territoriais presentes permitisse minorar o volume de terras	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 3
	A4	Rebaixar a plataforma da via férrea, sensivelmente entre os km's 7+800 e 13+500 (área atravessada da IBA de Torre da Bolsa), para assegurar, tanto quanto possível, que o desenvolvimento da LFAV tenha cotas inferiores às do terreno atual.	Tendo em consideração os usos atuais do solo em presença e das características morfológicas do território, o traçado desenvolve-se, sempre que possível, a cotas inferiores às do terreno atual, em especial na zona da IBA e ZPE.	Tomo 17.3 – Anexo 3 - Anexo ferroviário
	A5	Nos troços em que o perfil longitudinal da Linha de Alta Velocidade tenha cotas próximas ou superiores às cotas do terreno, quer a linha ferroviária se desenvolva em viaduto ou em aterro, na IBA de Torre da Bolsa, preconizam-se as seguintes medidas adicionais: <ul style="list-style-type: none"> Medidas que assegurem a dissimulação da linha ferroviária no terreno, nomeadamente pela adoção de cômodos de terra e/ou de barreiras visuais semi-opacas (tipo paliçada) nos trechos em aterro. Nas zonas onde se justifique, deve ser adotada uma modulação do terreno que permita dissimular a linha ferroviária no terreno até ao nível aproximado das catenárias (para minimizar a ocupação do solo, a modulação do terreno pode ser complementado em altura com barreiras tipo rede ou paliçada e/ou com estruturas arbustivas). A modulação do terreno deve ocupar a menor área possível, devendo ser equacionada a possibilidade de se desenvolver com um declive suave para o exterior, de forma a assegurar uma melhor continuidade com o terreno natural. As soluções devem ainda ser objeto de dissimulação adicional, recorrendo-se a recobrimento com espécies arbustivas (devem ser de evitadas, nestes casos, as espécies arbóreas), e com vegetação herbácea, ambas autóctones, de forma a criar uma barreira que obrigue as aves a subir quando atravessarem essas áreas, e que simultaneamente minimize a erosão e o impacte paisagístico. Desenvolvimento de cortinas arbóreas nas linhas de água, na zona dos viadutos, por forma a contribuir adicionalmente para a sua 	São apresentadas no EIA medidas de minimização dos impactes nos Sistemas Ecológicos tidas como adequadas. A construção de cômodos leva ao triplo da expropriação e, consequentemente à perda acrescida de área de habitat. Esta ação, para além dos impactes negativos por perda de habitat também induziria impactes negativos significativos ao nível da ocupação do solo e componente social por corresponder a uma zona de atividade agrícola intensiva; induziria, ainda impactes negativos significativos pela necessidade de recurso adicional a volumes de terras de empréstimo. Relativamente ao recobrimento com espécies arbustivas, considera-se que esta medida não deverá ser implementada. Deverá evitar-se a vegetação nas barreiras implementadas, de forma a não criar condições que possam atrair predadores e/ou que possam provocar alterações profundas no habitat estepário.	Tomo 17.2 – Capítulo 7 Tomo 17.6 - Projeto de Integração Paisagística (PIP)

Quadro AT1.2- Quadro Síntese de Verificação das Condicionantes da DIA - LOTE LTF

	Medidas da DIA	Trabalhos em Causa	Documento de Verificação
	<p>dissimulação, com recurso a plantação de árvores de crescimento rápido (ex.: choupos <i>Populus alba</i>, freixos <i>Fraxinus sp.</i>) ao longo dos viadutos (ou pelo menos junto das linhas de água), de forma a criar uma barreira visual junto dessas áreas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aplicação de dispositivos adequados para prevenir a eletrocussão da avifauna em toda a extensão da catenária. • Aplicação de medidas adicionais anti colisão, onde tal se justifique, isto é, sempre que as cotas da catenária excedam em mais de 1,5 m as cotas do terreno; • Assegurar a menor afetação direta possível da área de terreno intervencionado, recorrendo-se a taludes de maior inclinação nos novos trechos em escavação (até ao limite do tecnicamente viável). 		
A6	<p>O traçado deve ser estabelecido, de forma a permitir a salvaguarda estrita das espécies prioritárias/classificadas de ocorrência no Sítio da Rede Natura, das galerias ripícolas, e das áreas de montado.</p>	<p>O traçado foi delineado tentando evitar ao máximo as várias condicionantes que o território apresenta, entre elas as espécies prioritárias/classificadas de ocorrência no Sítio da Rede Natura, das galerias ripícolas, e das áreas de montado, contudo foi inevitável a sua afetação.</p> <p>No EIA são avaliados os impactos destas afetações e propostas medidas de minimização.</p>	<p>Tomo 17.2 – Capítulo 6.11 Capítulo 7 Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.006.00</p>
A7	<p>A Ligação à Linha de Leste deverá ser deslocada para poente, no sentido de anular as afetações do Canal de Elvas e do Distribuidor do Carrascal.</p>	<p>O traçado foi desenvolvido chegando-se mais para poente, no limite do corredor, ao curvar para norte para ligação à linha do Leste. É contudo intercetado o Distribuidor do Carrascal. O seu atravessamento / restabelecimento foi analisado conjuntamente com a DGADR.</p> <p>O canal de Elvas é intercetado pela Linha do Caia</p>	<p>Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.013.00</p>
A8	<p>O traçado deve ser estabelecido, de forma a minimizar a ocupação de solos de valor agrícola e/ou de uso condicionado, nomeadamente na área que integra o Aproveitamento Hidroagrícola do Caia.</p>	<p>O desenvolvimento do traçado que se desenvolve numa zona de componente essencialmente agrícola tentou evitar ao máximo a afetação das situações mais sensíveis. O aproveitamento Hidroagrícola do Caia é atravessado sempre em aterro de modo a não interferir com o sistema de rega e permitindo o restabelecimento de todos os canais.</p>	<p>Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.013.00</p>
A9	<p>O traçado deve ser estabelecido, de forma a serem encontradas adequadas soluções de projeto e de obra para a reposição das infraestruturas (canais, valas e distribuidores) do sistema de rega do Aproveitamento Hidroagrícola do Caia, cujo funcionamento depende de pequenas diferenças de cota (razão pela qual se tornam de difícil reposição), assegurando-se as atuais condições de escoamento por gravidade e, assegurando-se a possibilidade de serem realizados trabalhos de manutenção e de reparação do sistema. Desta forma, estas situações devem ser avaliadas pelas empresas projetistas e construtora, em conjunto com a Direcção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR) e a Associação de Beneficiários do Caia, tendo em vista a obtenção de um acordo, em relação às soluções de projeto a adotar para a manutenção de todos os sistemas de rega existentes.</p> <p>Deve ter-se uma atenção especial ao facto de que, sendo um sistema de distribuição de água por gravidade, todos os elementos intercetados e possivelmente deslocados devem ser repostos e devidamente testados assegurando o funcionamento hidráulico do sistema.</p>	<p>Foram realizadas reuniões específicas com a DGADR no sentido de adotar as melhores soluções no atravessamento do AH Caia, inclusive analisando as travessias dos canais de rega.</p>	<p>Tomo 17.4 – Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.013.00</p>
A10	<p>O traçado deverá ser estabelecido, de forma a minimizar a afetação das explorações agrícolas a seguir indicadas, identificadas na consulta pública:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Herdade da Enxarinha, cerca do PK 16+500; • Herdade das Caldeiras. 	<p>Uma vez que o Estudo Prévio referia o atravessamento das várias soluções da Herdade da Enxarinha ao km 16+500 (2+000 da linha do Caia) da mesma forma se verifica agora inevitável o seu atravessamento e analisado no EIA</p> <p>Não se refere o atravessamento da Herdade das Caldeiras, localizado a sudeste do traçado, ao km 3+000 da linha do Caia.</p>	<p>Tomo 17.2 – Capítulo 6.15</p>
A11	<p>Proceder ao estudo detalhado das vias e caminhos intercetados, dos restabelecimentos a efetuar e da rede de caminhos paralelos a construir, de forma a minimizar e compensar o efeito de barreira introduzido pela linha ferroviária e garantir a livre circulação de veículos, pessoas e animais e o acesso a todas as propriedades e habitações e a minimizar a intervenção nos solos classificados como Reserva Agrícola Nacional (RAN) e Reserva Ecológica Nacional (REN).</p> <p>Esse estudo deve ser devidamente articulado com o projeto do Aproveitamento Hidroagrícola do Caia. Deve ser garantido o acesso às propriedades sempre que os acessos existentes sejam interrompidos, tendo em consideração que alguns são utilizados por camiões de grandes dimensões que efetuam o escoamento dos produtos agrícolas a partir das explorações agrícolas.</p>	<p>A garantia da acessibilidade das parcelas seccionadas foi um aspeto considerado no desenvolvimento do projeto que inclui uma diversidade de restabelecimentos e caminhos paralelos.</p> <p>As peças desenhadas do EIA incluem a sua representação, igualmente identificada na planta-perfil do traçado, sendo que o desenho da Ocupação Atual do Solo inclui a representação do cadastro da propriedade identificado.</p> <p>Foram realizadas reuniões específicas com a DGADR no sentido de adotar as melhores soluções no atravessamento do AH Caia, inclusive analisando os restabelecimentos necessários a adotar.</p>	<p>EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.012.00 Tomo 17.3 – Anexo 3 - Anexo ferroviário Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.0501.00 a 0509.00 Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1308.00 a 1309.00</p>
A12	<p>Os restabelecimentos de caminhos a efetuar não devem introduzir deficiências nas características geométricas das vias a restabelecer, devendo minimizar a afetação dos usos existentes.</p>	<p>O projeto dos restabelecimentos foi desenvolvido com especiais cuidados tanto com as características do acesso a restabelecer como as condicionantes existentes na envolvente e numa tentativa de minimizar a afetação de áreas mais sensíveis.</p> <p>As peças desenhadas do EIA incluem a sua representação relativamente às várias condicionantes do território</p>	<p>Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.0601.00 a 0609.00 Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1201.00 a 1209.00 Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1301.00 a 1309.00</p>

Quadro AT1.2- Quadro Síntese de Verificação das Condicionantes da DIA - LOTE LTF

Medidas da DIA		Trabalhos em Causa	Documento de Verificação
			Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1401.00 a 1404.00
A13	Deve ser realizado um estudo hidrogeológico específico com base em informação completa e atualizada junto dos municípios e entidades gestoras dos recursos hídricos subterrâneos, onde devem ser determinados e caracterizados com maior rigor os aspetos qualitativos dos recursos hídricos subterrâneos existentes.	A análise qualitativa dos recursos hídricos subterrâneos é desenvolvida no EIA.	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 4.7
A14	Deve ser realizado um inventário dos pontos de água, com a correspondente caracterização desses mesmos pontos, que sirva de base à predição de impactes e à respetiva proposta e concretização de medidas de minimização.	Foi feito o levantamento dos pontos de água na envolvente do traçado e feita a correspondente análise de impactes.	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 4.6 e 6.6 Tomo 17.3 – Anexo 4 - Recursos Hídricos – Inventário de Pontos de Água Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1201.00 a 1209.00
A15	Efetuar uma análise específica para os locais onde se prevê interferência com áreas de recarga de captações públicas para abastecimento, no sentido do projeto adotar as medidas necessárias, podendo estas passar, nomeadamente, pela alteração da drenagem da via.	Na envolvente do projeto apenas são identificadas as captações públicas de Cascalhais – Juromenha. Não existem perímetros de proteção intercetados. Apenas existe um perímetro proposto das captações de Cascalhais- Juromenha	Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1206.00
A16	Os viadutos devem abranger o leito de cheia e, na localização e configuração dos pilares, deve-se atender a que os mesmos assegurem a manutenção de boas condições de escoamento (configuração e orientação dos pilares) e a unidade do corredor ribeirinho (fora das margens e leito).	Todos os viadutos projetados abrangem as linhas de água e respetivos leitos de cheia, tendo havido um cuidado na orientação dos pilares projetados no alinhamento do escoamento.	Tomo 17.3 – Anexo 3 - Anexo ferroviário
A17	No caso do distribuidor do Carrascal, deve-se analisar a possibilidade do mesmo ser restabelecido pelo viaduto da ribeira da Lã.	O viaduto da ribeira da Lã permite transpor o canal Elvas – Gramicha R3.1 O canal de Elvas – Carrascal é intercetado em aterro sendo garantido o seu restabelecimento como acordado com a DGADR	Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1308.00
A18	As passagens hidráulicas (PH) devem ficar localizadas e orientadas, de acordo com a diretriz das linhas de água.	No projeto de drenagem transversal foi considerada a localização e orientação das linhas de água no seu restabelecimento, minimizando, tanto quanto possível, a consideração de valas de desvio.	Tomo 17.3 – Anexo 3 - Anexo ferroviário
A19	Evitar que os restabelecimentos de caminhos se situem sobre linhas de água e valas de rega.	Foi feita a compatibilização na localização dos restabelecimentos com linhas de água ou valas de rega, não persistindo situações de conflito	Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1201.00 a 1209.00 Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1301.00 a 1309.00
A20	Rever o dimensionamento da drenagem transversal face às características das sub-bacias hidrográficas intercetadas.	Foi desenvolvido um Estudo Hidrológico e Projeto de Drenagem Transversal que garante o escoamento das linhas de água em situações de cheia.	Tomo 17.3 - Anexo 3 - Anexo ferroviário
A21	Proceder a um levantamento das características e estado das PH e pontões existentes nas imediações, quando existem estradas a jusante, no sentido de se compatibilizarem soluções.	No projeto de drenagem transversal foram devidamente acauteladas as situações de infraestruturas a jusante como é o caso do paralelismo com a EN373 (aproximadamente entre o PK 173+500 a 177+000) orientando as PH no sentido das PH da via existente	Tomo 17.3 - Anexo 3 - Anexo ferroviário
A22	Efetuar um levantamento exaustivo das características e dos usos de cada infraestrutura hidráulica, até onde o impacte desta via possa vir a sentir-se, no sentido de se adotarem as melhores soluções de drenagem que mitiguem os impactes na capacidade de recarga. Nos casos em que estas estruturas se situem a montante e, perto da nova via, o projeto de drenagem deve ter em atenção o risco de rotura das mesmas	Na análise dos recursos hídricos são identificadas as barragens da envolvente. Acresce igualmente a identificação de pequenas charcas identificadas no corredor em estudo. O risco de rotura é exposto no capítulo da análise de risco.	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 4.6, 6.16 Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1201.00 a 1209.00
A23	Nos casos em que há afetações diretas de infraestruturas hidráulicas deve ser assegurada a respetiva mitigação/compensação.	São apontadas no EIA medidas para as situações de afetação direta de infraestruturas hidráulicas. Foram realizadas reuniões específicas com a DGADR no sentido de adotar as melhores soluções no atravessamento dos canais de rega.	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7
A24	Avaliar da necessidade de serem adotadas e concretizadas medidas de Proteção da qualidade da água dos canais e valas de rega, nas fases de construção e de exploração.	Na fase de construção são propostas algumas medidas que permitem minorar/evitar a afetação da qualidade da água. Durante a fase de exploração não se prevê impactes que justifiquem a adoção de medidas adicionais de proteção.	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7
A25	Deve ser efetuada a prospeção sistemática do corredor selecionado numa faixa de 400 m, exceto nos segmentos anteriormente já prospetados	Foi realizado, no âmbito do presente estudo, a prospeção sistemática de	Tomo 17.2 – Relatório Síntese -

Quadro AT1.2- Quadro Síntese de Verificação das Condicionantes da DIA - LOTE LTF

Medidas da DIA		Trabalhos em Causa	Documento de Verificação	
	sistematicamente e que não apresentaram visibilidade reduzida ou nula, procedendo ainda nessa fase, se necessário, a ajustes ao projeto ou a sondagens de diagnóstico	faixa de 400m em torno do eixo da via, abrangendo para além dessa área, as zonas ocupadas pelos restabelecimentos para além dos 400 metros.	Capítulo 4.13 e 6.13 Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1101.00 a 1109.00 Tomo 17.3 – Anexo 7 – Património Cultural	
A26	A prospeção sistemática dos Terraços Plistocénicos referenciados na carta geológica ou noutra documentação atualizada, e nomeadamente dos cursos de água tributários do rio Guadiana afetados pelo corredor selecionado, deve ser executada por arqueólogo especializado em Pré-história Antiga, devendo: <ul style="list-style-type: none"> • Verificar-se se as cascalheiras contêm material arqueológico. • Ter especial atenção para o surgimento de contextos de arte rupestre pelo que a metodologia deve ser direcionada para a análise cuidada das superfícies rochosas. 	O traçado final da linha abrange vastos terrenos de olival intensivo ou outras culturas de produção em larga escala, que condicionam de forma acentuada a observação do terreno. Ou seja, a topografia original do terreno (com os terraços plistocénicos conservados) foi substancialmente alterada ou regista má visibilidade do terreno (sobretudo nos terrenos de seara). Valorizando o nosso conhecimento real deste território, não se considerou necessário ao bom desempenho do EIA a realização das prospeções arqueológicas por um arqueólogo especializado em Pré-história antiga.	-	
A27	Caso as áreas a afetar pela reposição de caminhos, vias, passagens e sistemas hidráulicos abranjam áreas situadas fora do corredor de 400m estudado na fase de Estudo Prévio, proceder à sua caracterização através da realização de trabalhos arqueológicos, nomeadamente pesquisa documental, bibliográfica e prospeção arqueológica sistemática, procedendo ainda nessa fase, se necessário, a ajustes ao projeto ou a sondagens de diagnóstico	A prospeção sistemática realizada ocorreu tanto no corredor de 400m como nas áreas, fora deste, ocupadas pelo projeto.	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 4.13 e 6.13 Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1101.00 a 1109.00	
A28	A concretização de todas estas condicionantes ao Projeto de Execução deve ser apresentada detalhadamente no RECAPE.	No presente quadro são identificadas, ponto por ponto, todas condicionantes e o modo como foi dada resposta no projeto/EIA	-	
Medidas de Minimização	B1	O RECAPE deve apresentar uma carta de condicionantes da localização do(s) estaleiro(s) e de outras instalações de apoio à obra que não se deve circunscrever à área de impacto direto. De entre essas condicionantes, devem ser consideradas pelo menos as seguintes: <ul style="list-style-type: none"> • IBA de Torre da Bolsa; • Sítio da Rede Natura do Caia; • Reserva Ecológica Nacional – REN; • Reserva Agrícola Nacional – RAN; • Domínio Público Hídrico – DPH; • Aproveitamento Hidroagrícola do Caia; • Faixas de segurança face a infraestruturas de alta tensão, abastecimento de água entre outros que se venham a identificar como relevantes; • Áreas residenciais. 	É desenvolvida uma carta de condicionantes ao estaleiro onde, entre outras, são apresentadas as condicionantes mencionadas	Desenho F-LE039- EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1901.00 a 1909.00
	B2	O RECAPE deve apresentar a programação detalhada da fase de construção, discriminando, quer temporal quer espacialmente, as medidas de minimização a adotar para as ações de instalação do(s) estaleiro(s) e de outras instalações de apoio à obra, desmatamento/desflorestação, melhoria ou abertura de acessos e recuperação das áreas intervencionadas.	As medidas de minimização são apresentadas no EIA com referência à sua fase de aplicação e localização	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7
	B3	O RECAPE deve concretizar, de modo discriminado quer temporal quer espacialmente, as medidas de minimização a adotar para as ações de instalação do(s) estaleiro(s) e de outras instalações de apoio à obra, desmatamento/desflorestação, melhoria ou abertura de acessos, e recuperação das áreas intervencionadas.	As medidas de minimização são apresentadas no EIA com referência à sua fase de aplicação e localização	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7
	B4	O RECAPE deve concretizar as condições técnicas a adotar para os estaleiros e outras instalações de apoio à execução da obra, por forma a garantir a adequação das áreas destinadas ao armazenamento dos diversos tipos de resíduos, enquanto aguardam encaminhamento para armazenamento temporário, tratamento ou eliminação em operadores devidamente licenciados/autorizados para o efeito.	No EIA são apresentadas medidas de minimização específicas para as condicionantes e condições Técnicas dos Estaleiro	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7
	B5	O RECAPE deve concretizar o conjunto das medidas orientadoras para o plano de acessos, no sentido de: <ul style="list-style-type: none"> • Minimizar a intervenção em área da IBA de Torre da Bolsa; • Minimizar a intervenção no Sítio da Rede Natura do Caia; • Minimizar a intervenção nos solos classificados como RAN e REN; • Minimizar a afetação do montado de sobre e azinho; • Minimizar a afetação de infraestruturas do Aproveitamento Hidroagrícola do Caia (AHC); • Limitar a circulação de veículos afetos à obra em áreas residenciais e nas imediações das captações públicas de água; • Limitar a largura das vias; • Garantir o acesso às propriedades, quer na fase de construção, quer na fase de exploração, sempre que os acessos existentes sejam interrompidos; 	No EIA são apresentadas medidas de minimização específicas para o Plano de Acessos a desenvolver em fase prévia à obra	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7

Quadro AT1.2- Quadro Síntese de Verificação das Condicionantes da DIA - LOTE LTF

Medidas da DIA		Trabalhos em Causa	Documento de Verificação
	<ul style="list-style-type: none"> Garantir a desativação dos acessos abertos que não tenham utilidade posterior, bem como a recuperação das áreas afetadas. 		
B6	<p>O RECAPE deve concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização da fase de construção relativas ao fator Geologia e Geomorfologia, nomeadamente no que diz respeito à:</p> <ul style="list-style-type: none"> Devem ser desenvolvidos estudos de maior pormenor relativos à aferição das condições de execução do projeto, com particular ênfase para as situações mais críticas identificadas, nomeadamente: <ul style="list-style-type: none"> Articulação dos aterros de maior porte com as estruturas rígidas materializadas nas obras de arte (Viadutos e PI); Avaliação das condições de execução das escavações mais expressivas. Minimização dos impactes nas formações geológicas, decorrentes da utilização de explosivos. Reutilização dos materiais resultantes da escavação. Utilização de materiais de empréstimo de áreas de extração atualmente em funcionamento e devidamente licenciadas, em detrimento da instalação de novas explorações. 	São apresentadas no EIA medidas de minimização dos impactes na Geologia e Geomorfologia	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7
B7	<p>O RECAPE deve concretizar, de modo discriminado, quer temporal quer espacialmente, as medidas de minimização relativas ao fator Solos e Uso do Solo desenvolvendo as medidas do EIA, considerando a apresentação de um levantamento das:</p> <ul style="list-style-type: none"> parcelas a serem diretamente afetadas pelo projeto; redes primárias e secundárias de rega do AHC; linhas de água intercetadas pelo projeto; <p>As respetivas medidas de minimização aos impactes associados às afetações identificadas assim como os respetivos restabelecimentos.</p> <ul style="list-style-type: none"> Devem ser definidas as medidas de compensação que assegurem a plantação de 1,25 vezes a área de sobreiros e azinheiras interferida. No planeamento da obra, deve dar-se preferência ao uso de caminhos já existentes que possam ficar afetos à obra sem prejudicar a circulação da população local. Deve proceder-se à escolha criteriosa das áreas de empréstimo e de depósito, não afetando obrigatoriamente áreas com solos de maior aptidão agrícola. As intervenções a efetuar (desmatamento, decapagem, movimentação de terras, circulação e estacionamento de veículos e máquinas) devem restringir-se à área de intervenção definida, delimitada por meio de piquetagem e processar-se, de modo a evitar a afetação suplementar de solos e respetivos usos. Devem ser implementadas as medidas de minimização previstas no parecer da DGADR, nomeadamente: <ul style="list-style-type: none"> Dado o traçado intersectar infraestruturas subterrâneas, que servem as áreas a Sul do traçado, no seu início, a sua afetação pode originar restrições na distribuição da água a parte significativa da área agrícola, pelo que a calendarização da construção da linha ferroviária, nestas situações concretas, deve ser articulada com a Associação de Beneficiários do Caia (ABC), de modo a encontrar formas de assegurar uma contínua entrega de água para rega destas áreas. Também a reposição destas infraestruturas, quando afetadas, deve prever a possibilidade de reparação e manutenção, sempre que necessárias. Atendendo aos impactes significativos sobre as infraestruturas, que se repercutem na produção agrícola durante a construção da linha ferroviária, deve ser feita uma avaliação prévia dos mesmos, de modo a evitar situações imprevistas que se reflitam em prejuízos para as infraestruturas e a atividade agrícola. A construção da linha ferroviária deve afetar o mínimo possível o normal desenvolvimento da atividade agrícola que ali se desenvolve, para o que a programação da construção deverá ser estabelecida, atempadamente, em articulação com a ABC e ser compatibilizada com a calendarização cultural do ano agrícola, evitando-se assim a inviabilização de culturas durante o período de construção, bem como consequentes prejuízos para os agricultores. Os custos inerentes à reposição das infraestruturas afetadas e aos prejuízos na atividade agrícola devem ser suportados pela entidade responsável pela obra. Relativamente aos impactes sobre os recursos hídricos, durante a fase de construção, devem ser tomadas medidas que permitam que a água mantenha boa qualidade para rega. Devem ser tomadas medidas que evitem a contaminação dos solos de RAN e de Aproveitamento Hidroagrícola. Na elaboração dos projetos associados da estação fronteiriça de Caia, devem ser consultadas a DGADR e a Associação de Beneficiários do Caia. Deve ser constituída uma comissão de acompanhamento do projeto e da obra que integre a DGADR, a Direcção Regional de Agricultura e Pescas do Alentejo e a Associação de Beneficiários do Caia. Devem ser implementadas as medidas de minimização previstas no parecer da Associação de Regantes do Caia, nomeadamente: 	<p>São apresentadas no EIA medidas de minimização dos impactes nos Solos e Uso do Solo</p> <p>As condicionantes ao projeto, nomeadamente linhas de água e canais de rega são apresentados nas peças desenhadas do projeto.</p> <p>Face ao atravessamento do Aproveitamento Hidroagrícola do Caia foram realizadas reuniões específicas, de análise do projeto, com a DGADR, no sentido de adotar as melhores soluções no seu atravessamento.</p> <p>O projeto agora em estudo não inclui a plataforma logística do Caia anteriormente integrante do projeto no Estudo Prévio</p>	<p>Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7</p> <p>Desenho F-LE039-EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.012.00</p> <p>Desenho F-LE039-EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.013.00</p>

Quadro AT1.2- Quadro Síntese de Verificação das Condicionantes da DIA - LOTE LTF

	Medidas da DIA	Trabalhos em Causa	Documento de Verificação
	<ul style="list-style-type: none"> - Devido ao prolongado período da obra, deve ser garantido o continuado funcionamento das infraestruturas de rega para que as zonas a sul da A6 não sejam seriamente prejudicadas pela impossibilidade de se instalarem culturas anuais e de não serem regados olivais e pomares, originando graves prejuízos económicos e, nestes últimos, com algumas perdas de árvores e baixas de produção. - Salvar a manutenção, conservação e reparação das infraestruturas, nomeadamente nos casos em que estas sejam feitas nas condutas subterrâneas à semelhança do ocorrido quando da construção da A6, que previram galerias de 1,80 m de diâmetro onde as condutas estavam instaladas. - Pela complexidade das infraestruturas de regadio com utilização contínua, a obra deve ter particular atenção para este pequeno núcleo de obras que deverá ser feita num curto período e de reduzida atividade agrícola nomeadamente em Dezembro e Janeiro. 		
B8	<p>O RECAPE deve definir as medidas que garantam o cumprimento das disposições legais em matéria de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proteção aos povoamentos de sobreiro e de azinheira (Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 155/2004, de 30 de Junho): <ul style="list-style-type: none"> - Apresentar para o projeto em fase de projeto de execução um levantamento das áreas de montado de sobreiro e azinho a serem afetadas e o número de exemplares a serem removidas; - Apresentação de propostas para as áreas de compensação de montado de sobreiro e azinho na replantação de uma área de 1,25 hectares. • Corte prematuro de exemplares de Pinheiro bravo em áreas superiores a 2 ha, ou de Eucalipto em áreas superiores a 1 ha (Decreto-Lei n.º 173/88, de 17 de Maio). • No âmbito do sistema nacional de defesa da floresta contra incêndios, obrigação da gestão do combustível ao longo da infraestrutura ferroviária, numa faixa lateral de terreno confinante, numa largura não inferior a 10 m (Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de Junho). 	<p>Os Licenciamentos serão desenvolvidos posteriormente ao processo de AIA e antes do início da obra.</p> <p>As orientações para a elaboração destes licenciamentos são identificados nas medidas de minimização do EIA.</p>	<p>Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7</p>
B9	<p>O RECAPE deve desenvolver e concretizar as medidas de minimização preconizadas no EIA para os recursos hídricos superficiais.</p> <p>Igualmente, e em relação à fase de construção, o RECAPE deve apresentar, detalhadamente, o modo como se irá proceder ao restabelecimento de todas as infraestruturas interferidas do AHC, incluindo o respetivo cronograma de execução, bem como as medidas e locais onde terão de ser adotadas medidas de minimização em obra que evitem a obstrução ou, a deterioração da qualidade da água para rega.</p> <p>A concretização destas medidas deve, igualmente, abranger os outros sistemas de rega e de armazenamento da água passíveis de serem afetados, durante a fase de construção.</p>	<p>São propostas EIA medidas de minimização dos recursos hídricos superficiais.</p> <p>No âmbito dos serviços afetados são indicadas soluções para o restabelecimento das infraestruturas interferidas. Para a definição da melhor solução foram desenvolvidas reuniões com a DGADR.</p>	<p>Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7</p>
B10	<p>Relativamente aos recursos hídricos subterrâneos, devem ser concretizadas as medidas de minimização previstas no EIA.</p>	<p>São propostas EIA medidas de minimização dos recursos hídricos subterrâneos.</p>	<p>Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7</p>
B11	<p>O RECAPE deve concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização relativas ao fator Sistemas Ecológicos previstas no EIA:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Recuperação das galerias ripícolas afetadas pela obra, nomeadamente na área adjacente à faixa a ser diretamente intervencionada; • Adoção de cortinas arbóreo-arbustivas de um dos lados da plataforma, por forma a minimizar a colisão de avifauna, sobretudo nas áreas de maior sensibilidade faunística a seguir referidas: <ul style="list-style-type: none"> - Áreas classificadas ao abrigo de diretivas comunitárias de Conservação da Natureza (Directiva n.º 79/409/CEE e Directiva n.º 92/43/CEE); - Montado; - Pastagens; - Zona entre a ribª da Lebre (cerca do km 5+000) e a ribª de Can-cão (km 10+000). 	<p>No desenvolvimento do projeto forma desde logo consideradas medidas que permitem evitar/minorar os efeitos negativos da presença da infraestrutura nos sistemas ecológicos da envolvente.</p> <p>São ainda apresentadas no EIA medidas de minimização dos impactes nos Sistemas Ecológicos.</p> <p>Para a avaliação efetiva dos impactes residuais é ainda proposta a monitorização.</p> <p>O Projeto de Integração Paisagística contempla a plantação essencialmente arbustiva face às condicionantes do projeto à proximidade a exemplares arbóreos cuja localização se restringiu a locais específicos.</p>	<p>Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7</p> <p>Tomo 17.5 – Programa Geral de Monitorização</p> <p>Tomo 17.6 - Projeto de Integração Paisagística (PIP)</p>
B12	<p>O RECAPE deve concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização a adotar na fase de construção relativas ao fator Qualidade do Ar, nomeadamente no que diz respeito à redução da emissão e dispersão de poeiras.</p>	<p>São apresentadas no EIA medidas de minimização dos impactes na qualidade do ar, nomeadamente para situações de emissão de poeiras durante a fase de construção.</p>	<p>Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7</p>
B13	<p>O RECAPE deve concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização relativas ao fator Ruído, tendo em conta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A Regra de Boas Práticas, considerando o Ln como o indicador mais relevante, e sempre que tecnicamente possível, deverá ser tida em conta para o estabelecimento das medidas de minimização mais adequadas. • Para cumprimento desta Regra, deve considerar-se que nas situações em que o valor de Ln na Situação atual, mais 12 dB(A), ainda é inferior a 45 dB(A), o valor alvo de redução deverá ser 45 dB(A). • Após a classificação acústica de zonas por parte dos municípios atravessados pela Linha, se os locais avaliados passarem a ter a classificação de zonas sensíveis, deverão ser projetadas medidas de minimização que permitam o cumprimento dos valores limite fixados pelo RGR para este tipo de zonas, nomeadamente 55 e 45 dB(A) para os indicadores Lden e Ln. 	<p>São apontadas no EIA medidas de minimização para o ruído, nomeadamente a colocação de barreiras acústicas.</p>	<p>Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7</p> <p>Tomo 17.5 – F-LE039-EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.PGM.00 – Programa Geral de Monitorização</p>
B14	<p>O RECAPE deve aprofundar a caracterização da envolvente, no que diz respeito ao fator Vibrações, e concretizar, quer temporal quer espacialmente, as medidas de minimização a adotar na fase de construção e na fase de exploração. Para garantir a análise e validação desta informação, bem como dos programas de monitorização deverá o proponente obter um parecer junto de entidade independente de reconhecido mérito e competência técnica nesta matéria</p>	<p>Foi desenvolvida no EIA a análise das vibrações incluindo medidas específicas e orientações para o programa de monitorização a desenvolver.</p>	<p>Tomo 17.2 – F-LE039-EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.RS.00 – Relatório Síntese – Capítulo 4.8 e 6.8 Capítulo 7</p> <p>Tomo 17.5 – F-LE039-EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.PGM.00 –</p>

Quadro AT1.2- Quadro Síntese de Verificação das Condicionantes da DIA - LOTE LTF

Medidas da DIA		Trabalhos em Causa	Documento de Verificação
			Programa Geral de Monitorização
B15	O RECAPE deve prever as medidas necessárias que garantam a divulgação do programa de execução das obras às populações interessadas, designadamente à população residente na área envolvente. A informação disponibilizada deve incluir o objetivo, a natureza, a localização da obra, as principais ações a realizar, respetiva calendarização e eventuais afetações, nomeadamente no que diz respeito às operações de desmonte com recurso a cargas explosivas.	No EIA são apresentadas medidas de minimização direcionadas à divulgação do projeto à população previamente ao início da intervenção.	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7
B16	O RECAPE deve concretizar, de modo discriminado, as medidas de minimização a adotar na fase de construção relativas ao fator Socioeconomia, atendendo nomeadamente aos seguintes Aspetos: <ul style="list-style-type: none"> Minimizar a afetação da Central de Camionagem. Definição de um dispositivo a estabelecer para o atendimento de reclamações, sugestões e pedidos de informação sobre o projeto, o qual deverá estar operacional antes do início da obra. Definição das condições que garantam a divulgação atempada, junto das populações dos locais a intervencionar e da respetiva calendarização dos trabalhos, bem como da afetação de serviços (rede de rega, telecomunicações, eletricidade, água, etc.) com a devida antecedência e com a informação necessária (período e duração da afetação) 	No EIA são apresentadas medidas de minimização direcionadas à divulgação do projeto à população previamente ao início da intervenção e atendimento de sugestões/reclamações. A central de camionagem não é afetada pelo projeto, ficando a 300 metros do traçado	Tomo 17.2 – F-LE039-EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.RS.00 – Relatório Síntese - Capítulo 7
B17	Relativamente ao Património, o RECAPE deve prever o seguinte: <ul style="list-style-type: none"> No RECAPE, deve ficar expressamente garantida a salvaguarda pelo registo arqueológico da totalidade dos vestígios e contextos a afetar diretamente pela obra e no caso de elementos arquitetónicos e etnográficos, através de registo gráfico, fotográfico e memória descritiva; no caso de sítios arqueológicos, através da sua escavação integral. Quando por razões técnicas do Projeto não houver possibilidade de proceder a alterações pontuais de traçado ou de localização dos respetivos componentes, a destruição total ou parcial de um Sítio deve ser assumida no RECAPE como inevitável. A Carta de Condicionantes à localização dos estaleiros, manchas de empréstimo e depósito, com a implantação dos elementos patrimoniais identificados, deve integrar o Caderno de Encargos da Obra e ser distribuída a todos os empreiteiros e sub-empreiteiros. Implementar as seguintes Medidas de minimização específicas para as ocorrências patrimoniais identificadas: <ul style="list-style-type: none"> - Na fase prévia à elaboração do Projeto de Execução, a execução da prospeção arqueológica sistemática deve ser mais intensa nas seguintes áreas, de forma a possibilitar a realocação das seguintes ocorrências patrimoniais: <ul style="list-style-type: none"> - Ponte do Lagarto (ocorrência n.º 8). - Ruínas de Buscavides (ocorrência n.º 3). - Deve ser avaliado o estado de conservação e executado o levantamento topográfico, arquitetónico e o registo fotográfico da ocorrência n.º 8. - Deve ser executado o levantamento topográfico, o registo gráfico, fotográfico e elaborada memória descritiva das ocorrências n.º 1A, 3 e 5. - Na fase prévia à obra, deve-se proceder à sinalização e vedação e considerar, dentro do possível, uma área de reserva de 50m, das ocorrências n.º 1, 1A, 4, 8 e 9. - Na fase de obra deve proceder-se à monitorização da estabilidade estrutural e conservação geral da ocorrência n.º 8. 	São apresentadas no EIA as medidas de minimização para a fase prévia à obra. As ocorrências n.º 1 (EP)/73 (EP), n.º 4 (EP)/n.º 76 (EP), n.º 8 (EP)/ 79 (PE), n.º 9 (EP)/ n.º 90 (PE), encontram-se a mais de 50m de distância do eixo da linha e em terrenos privados. Por estes motivos, não se justifica realizar qualquer ação de sinalização ou vedação 3 (EP) / 75 (PE) – Conjunto edificado de Buscavides 2 (191+286) - No decorrer dos trabalhos de campo não se conseguiu localizar esta construção, por estar vedado ao acesso público. Contudo, importa mencionar que esta construção encontra-se relativamente afastada da linha de comboio (mais de 80m em relação ao eixo da linha) não existindo necessidade de realizar medidas de mitigação. 8 (EP) / 79 (PE) – Ponte do Lagarto (200+500):No decorrer dos trabalhos de campo não se conseguiu localizar esta construção. Convém mencionar que esta construção pode estar relativamente afastada da linha de comboio (mais de 140m em relação ao eixo da linha) não existindo necessidade de realizar medidas de mitigação adicionais. Para as ocorrências 1A (EP) / 74 (PE) – Monte do Carapeto 2 (187+246) e 5 (EP) / 78 (PE) – Casas de Monte Falcato (194+200) são explicitadas no EIA as medidas a adotar	Tomo 17.2 – Relatório Síntese Capítulo 4.13 e 6.13 Capítulo 7 Desenho F-LE039-EVN.BLE.T0.PR.CA.AB.1101.00 a 1109.00
B18	Para a fase prévia à obra e, de obra, o RECAPE deve prever o seguinte: <ul style="list-style-type: none"> Na fase prévia à obra, deve ficar prevista a realização de prospeção arqueológica das zonas de estaleiro, manchas de empréstimo e depósito de terras, caminhos de acesso à obra, caso as mesmas se encontrem fora das áreas já prospetadas. Já para a fase de obra, deve ficar referido que o acompanhamento arqueológico deve ser efetuado de modo efetivo, continuado e direto por um arqueólogo em cada frente de trabalho sempre que as ações inerentes à realização do projeto não sejam sequenciais mas simultâneas. Também se deve efetuar a sinalização das ocorrências situadas até cerca de 150m da obra, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afetação Deve, igualmente, sinalizar-se e vedar as ocorrências que se situem até 100 m da área de intervenção do projeto, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afetação. As ocorrências, situadas a menos de 50m da área de intervenção, devem ser vedadas com painéis, condicionando a circulação de modo a evitar a sua afetação. 	São apresentadas no EIA as medidas de minimização para a fase prévia à obra	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7
B19	Até à receção provisória da obra, devem estar adequadamente restabelecidas as ligações intersectadas e recuperados os acessos temporários, bem como as estradas e caminhos danificados, a(s) área(s) de estaleiro(s) e outras instalações de apoio à obra.	Esta medida foi transposta para o EIA	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7
B20	As medidas de minimização específicas para a fase de obra devem ser incluídas no caderno de encargos e nos contratos de adjudicação que venham a ser produzidos pelo proponente, para efeitos da construção do projeto.	A listagem de medidas de minimização, para além da sua referência no EIA é apresentada em anexo ao Plano de Gestão Ambiental facilitando a sua integração no Caderno de Encargos	Tomo 17.2 – Relatório Síntese - Capítulo 7 Tomo 17.7 – Plano de Gestão Ambiental

Quadro AT1.2- Quadro Síntese de Verificação das Condicionantes da DIA - LOTE LTF

Medidas da DIA		Trabalhos em Causa	Documento de Verificação	
Programas de Monitorização	C1	<p>Programa de Monitorização dos Aspetos Ecológicos</p> <p>O Plano de monitorização não deve incluir a marcação de aves com PTT. Deve ser analisada uma forma de monitorização intensiva da comunidade de aves estepárias, em particular das que levaram à proposta de ZPE, recorrendo a métodos não invasivos.</p>	Elaboração do Programa de Monitorização dos Aspetos Ecológicos	Tomo 17.5 – Programa Geral de Monitorização
	C2	<p>Programa de Monitorização do Ruído</p> <ul style="list-style-type: none"> Na fase de construção, a monitorização deve contemplar os recetores em função da proximidade à frente de obra e dos estaleiros. Na fase de exploração, os locais de amostragem a considerar devem ter em conta os seguintes objetivos: <ul style="list-style-type: none"> - Confirmar as previsões apresentadas no EIA. - Avaliar a eficácia das medidas de minimização implementadas. - Verificar o cumprimento da legislação nos recetores para os quais se previam valores próximos dos limites legais 	Elaboração do Programa de Monitorização do Ruído	Tomo 17.5 – Programa Geral de Monitorização
	C3	<p>Programa de Monitorização dos recursos hídricos subterrâneos</p> <ul style="list-style-type: none"> Com base nos estudos a desenvolver, deve ser apresentada uma proposta de programa de monitorização para as águas subterrâneas, de forma a avaliar a afetação resultante da construção da rede ferroviária de alta velocidade. Neste, a seleção dos pontos de amostragem que constituem a rede de monitorização deve considerar a conjuntura hidrogeológica – geometria, estrutura, litologia, fluxos e características hidrodinâmicas das formações aquíferas – a montante e a jusante da obra. Em particular, devem ser selecionadas as captações de água subterrânea destinadas ao abastecimento público próximas do traçado da via. O plano de monitorização deve ser aplicado antes da fase de construção e durante a mesma. Antes da fase de construção deve ser considerado um ano de monitorização, com a execução de duas campanhas por ano (período seco e período húmido), a fim de serem obtidos valores de referência para cada um dos períodos. No que respeita à fase de construção, esta deverá ser sujeita a monitorização desde o seu início até ao seu final 	Elaboração do Programa dos Recursos Hídricos Subterrâneos	Tomo 17.5 – Programa Geral de Monitorização