



## OBRAS DE MODERNIZAÇÃO DA DA LINHA DO OESTE

# RELATÓRIO PRELIMINAR

OBRAS DE MODERNIZAÇÃO E ELETRIFICAÇÃO DA LINHA DO OESTE  
Troço de Mira Sintra-Meleças a Caldas da Rainha

**CONCELHO DE TORRES VEDRAS**

SETEMBRO 2021



## **INDICE**

1 – CONSTITUIÇÃO DA COMISSÃO.....	2
2 – ALARGAMENTO DO OBJETO.....	3
3 – HISTÓRIA.....	3
4 – INTRODUÇÃO.....	6
5 – OBJETIVOS.....	6
6 – ÂMBITO DA INTERVENÇÃO.....	7
7 – SERVIÇOS E TEMPOS DE PERCURSO.....	7
8 – BENEFÍCIOS PARA OS UTILIZADORES E PARA A SOCIEDADE.....	8
9 - INVESTIMENTO.....	8
10 – ANTECEDENTES-Parecer da Comissão da Avaliação.....	9
11 – CONSULTA PÚBLICA.....	16
12 – HISTORIAL DO PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO DA LINHA OESTE.....	17
13 – CONCLUSÃO.....	23
14 – RECOMENDAÇÕES.....	28
ANEXOS.....	33



## **1- CONSTITUIÇÃO DA COMISSÃO**

- No âmbito do Regimento da Assembleia Municipal de Torres Vedras do atual mandato, de acordo com os Artigos 24º a 28º, este órgão deliberativo poderá constituir, na esfera das suas atribuições, Comissões Permanentes e Eventuais, apresentando os seus relatórios e conclusões finais, cabendo ao Plenário, por consenso ou por maioria, determinar o número de membros que constituirão cada uma das Comissões e o respetivo Presidente.

Cada Relatório final deve ser remetido ao Presidente da Assembleia Municipal para que seja agendado dado ulterior conhecimento ao Plenário do órgão deliberativo.

- A Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade surgiu na sequência de uma Moção apresentada pelo Grupo Municipal do CDS, sendo aprovada na Sessão Ordinária de 24 de junho de 2019, onde deliberou a sua constituição no seio da Assembleia Municipal, *“ de modo a identificar os problemas existentes e, sob a forma de Relatório Final, apresentar as recomendações à Câmara Municipal no âmbito do acompanhamento da execução na obra de revitalização da linha do Oeste e eventual dinamização” (ANEXO I).*

Por indicação dos Grupos Municipais a Comissão foi constituída pelos seguintes deputados municipais:

- José Vale Paulos – Representante do PS;
- Luís Carlos Lopes – Representante do PSD;
- Teresa Oliveira – Representante da CDU;
- Pedro Castelo – Representante do CDS-PP;
- João Rodrigues – Representante do BE;
- Sérgio Jacinto – Representante de TnL.



No seguimento da tomada de posse, a Comissão reuniu pela primeira vez no dia 16-07-2019, tendo procedido por consenso à designação do Presidente da Comissão, o deputado municipal José Vale Paulos.

## **2 – ALARGAMENTO DO OBJETO**

Na mesma reunião os membros da Comissão consideraram que, além do acompanhamento da obra de revitalização da Linha do Oeste, fazia sentido alargar o âmbito desta Comissão às obras da EN9 em curso, tendo decidido propor o alargamento do seu objeto de análise ao Presidente da Assembleia Municipal **(ANEXO II)**.

Na sessão Ordinária da Assembleia Municipal , realizada no dia 16 de setembro de 2019, foi aprovada, por unanimidade o proposto alargamento do objeto desta Comissão ao acompanhamento das obras de requalificação da EN9 entre Torres Vedras e Merceana **(ANEXO III)**.

## **3 – HISTÓRIA**

### **Século XIX**

Antes da chegada do comboio, os transportes terrestres na região do Oeste eram muito deficientes, com vias na sua maioria em mau estado, exceto as estradas reais. Durante os primeiros anos dos caminhos de ferro em Portugal, os concelhos do litoral Oeste pugnaram pela instalação deste meio de transporte, tendo defendido que a futura Linha do Norte devia ter um traçado que servisse várias localidades na região, incluindo Torres Novas. Este esforço falhou, mas os seus argumentos foram posteriormente aproveitados pelo Duque de Saldanha, que recebeu em 25 de Outubro de 1869 a concessão para um caminho de ferro *Larmanjat* de Lisboa a Alcobaça, tendo sido construído o troço até Torres Vedras, que foi inaugurado em 4 de Setembro de 1873. No entanto, este sistema fracassou devido à sua reduzida fiabilidade, tendo sido encerrado em 1877.

Em Janeiro de 1880, foi apresentado no parlamento um contrato com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, para a construção de uma linha de Lisboa a Alfaiões e Figueira da Foz pela região Oeste, tendo a secção até Torres Vedras sido originalmente entregue à empresa Henry Burnay & Companhia, enquanto que a Companhia Real construiria os troços seguintes.-Em 31 de Janeiro de 1882, foi apresentada uma proposta para um caminho de ferro entre a zona de Alcântara, em Lisboa, e a Figueira da Foz, tendo o concurso para esta linha sido dividido



em duas partes, com a divisão em Torres Vedras A construção da primeira parte foi adjudicada à empresa Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, enquanto que a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses ficou responsável pelo troço até à Figueira da Foz e Alfarelos, por contrato de 23 de Novembro de 1883.

Em 1885, a Companhia Real ganhou os direitos para a construção de toda a linha, tendo concluído o troço entre Cacém e **Torres Vedras** a 21 de Maio de 1887. O troço seguinte, até Leiria, entrou ao serviço no dia 1 de Agosto do mesmo ano.

## **Século XX**

Em 1913, a **estação de Torres Vedras** era servida por carreiras de diligências até Carrasqueira, Pai Correia, Vale da Borra, Marteleira e Lourinhã.

Em finais de 1922, foi concluído um programa de renovação da via no troço entre Cacém e Torres Vedras.

No ano de 1933, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses realizou obras de reparação e melhoramento no edifício de passageiros desta estação. Em 1934, a Companhia construiu um dormitório e um bairro para o pessoal, e realizou obras de reparação total no edifício da estação.

Em 1940, existia um serviço de autocarros entre a estação de Torres Vedras e a Praia da Areia Branca, em serviço combinado com os caminhos de ferro.

No XI Concurso das Estações Floridas, organizado em 1952 pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e pela Repartição de Turismo do Secretariado Nacional de Informação, a estação de Torres Vedras recebeu uma menção honrosa simples. Nessa altura, o chefe da estação era João Baptista Comprido. No XIII Concurso, em 1954, foi premiada com um diploma de menção honrosa simples e um prémio de persistência.

Em 1961, entre os comboios na Linha do Oeste, existiam dois serviços entre **Torres Vedras** e Amieira, um em cada sentido.

No período entre 1989 e 1993, esteve em vigor o Programa Operacional de Desenvolvimento das Acessibilidades (PRODAC), que financiou a realização de várias obras de desenvolvimento nas redes rodoviárias e ferroviárias, incluindo na Linha do Oeste além de Torres Vedras.



## **Século XXI**

Em outubro de 2014 a central de camionagem situada contígua à **estação** (na Av. Gen. Humberto Delgado e R. Dr. Gomes Leal) foi encerrada, sendo criada uma nova infraestrutura a poente da cidade, anexa à Expotorres, distante 1130 m da estação e dotada de edifícios de apoio provisórios em estilo prefabricado. Com esta mudança foram alterados os percursos e paragens das carreiras suburbanas e de longa distância, deixando a estação de ser servida como até então, e



Foto da Saída sudeste da estação de Torres Vedras, vendo-se a sequência dos três túneis

passando o estacionamento automóvel junto a esta a ser pago: a esta perda de intermodalidade a autarquia contrapôs as vantagens do descongestionamento do tráfego automóvel e melhorias no estacionamento do mesmo. (Em março de 2020 a Câmara Municipal e a Barraqueiro Oeste negaram em comunicado conjunto que estivesse iminente o encerramento deste terminal rodoviário.)

Finalmente foi aprovada a modernização e eletrificação da Linha do Oeste; no âmbito do projeto de 2018 para o troço a sul das Caldas da Rainha, a **Estação de Torres Vedras** irá ser alvo de remodelação a nível das plataformas e respetivo equipamento, prevendo-se também a substituição do sistema ATV — sinalização para atravessamento de via seguro (passando do PK 64+053 para o PK 63+915, e do PK 64+176 para o PK 64+101). Nas imediações da estação serão ainda alvo de intervenções os três túneis ferroviários a sudeste da estação (Sertã, Cabaço, e Boiaca) que incluirão o rebaixamento do leito da via, necessário para dar vão vertical à catenária.



#### **4 – INTRODUÇÃO**

A Modernização da Linha do Oeste, compreende o Troço entre Mira Sintra/Meleças (Km 20,32) até Caldas da Rainha (Km 107,74), numa distância total de 87.42 Km.

De acordo com o PLANO DE INVESTIMENTOS FERROVIA 2020, a Modernização inclui a Eletrificação e implementação da sinalização, controlo automático de velocidade e telecomunicações ferroviárias em todo o troço, duplicação da via em dois troços distintos (desvios ativos), numa extensão de 18,00 Km, renovação pontual e retificação do traçado da via, supressão, reclassificação e automatização de passagens de nível e construção de passagens desniveladas **(ANEXO VI)**.

#### **5 - OBJETIVOS**

Este empreendimento tem o como objetivos seguintes:

- Com a melhoria dos serviços e do material circulante permitirá uma redução do tempo de trajeto;
- Melhorar a eficiência e competitividade do sistema ferroviário, aumentando a capacidade;
- Aumentar a segurança e a fiabilidade da exploração ferroviária, em resultado da instalação de novo sistema de sinalização e telecomunicações (S&T);
- Aumentar a segurança ferroviária e rodoviária, em resultado da supressão/automatização de Passagens de nível e da construção de desnivelamentos;
- Melhoria nas acessibilidades e criação de parques de estacionamento nas Estações e Apeadeiros;
- Redução total de emissões poluentes na qualidade do ar contribuindo para promover a transição para uma economia de baixo Carbono e assegurar uma trajetória sustentável de redução de emissões de gases de efeito estufa, sendo considerado como um impacte positivo do projeto;
- Criação de 400 postos de trabalho durante os dois anos da obra;
- Previsão de uma procura regional dos atuais 444.000 passageiros/ano 2021 para 842.000 em 2031.



## **6 – ÂMBITO DA INTERVENÇÃO**

O referido Troço da Linha do Oeste, terá as seguintes intervenções:

- A Modernização irá incluir a eletrificação do troço Mira Sintra-Meleças – Caldas da Rainha;
- Construção de 2 Troços de via dupla:
  - Mira Sintra-Meleças -Pedra Furada (11,00 Km);
  - Malveira-Entrada do Túnel da Sapataria (7,00 Km).
- Reabilitação e adaptação para a eletrificação dos quatro túneis existentes;
- Construção de passagens superiores (PS) e inferiores (PI) e de estruturas de proteção e estabilização da plataforma;
- Modernização e adaptação dos cais de passageiros, para melhoria da acessibilidade;
- Construção da subestação de tração elétrica de Runa e implementação dos sistemas S&T;
- A obra divide-se em duas empreitadas da via, eletrificação, construção civil e obras geotécnicas:
  - Mira Sintra-Meleças – Torres Vedras;
  - Torres Vedras – Caldas da Rainha.
- Empreitada de Conceção-Execução da Subestação de Tração Elétrica (Runa) e Postos Autotransformadores;
- Protocolo com a REN para a alimentação da Subestação de Tração, através da Subestação elétrica da Carvoeira;
- Seis Empreitadas para a Sinalização e Telecomunicações;
- Protocolos para a melhoria das acessibilidades, com construção de parques de estacionamento junto às estações e apeadeiros.

## **7 – SERVIÇOS E TEMPOS DE PERCURSOS**

- O impacto nos serviços utilizando o material circulante elétrico com redução do tempo de percurso de Meleças para Torres Vedras dos 85 min. atuais para 50 min. no futuro e de Caldas da Rainha para Lisboa dos 130 min. atuais para 90 min. no futuro;
- Aumento da oferta de 16 circulações para 48 (dois sentidos) no troço a sul das Caldas da Rainha/Torres Vedras.

**Procura regional de 2021 a 2051**

Ano	Nº de Passageiros		
	Cenário atual	Cenário com modernização	Acréscimo de passageiros
2021	444.000	781.000	337.000
2026	462.000	812.000	350.000
2031	479.000	842.000	363.000
2041	513.000	902.000	389.000
2051	548.000	964.000	416.000
Fonte: Estudo de Procura da Linha do Oeste, IPE, Dez.2017			

**8 – BENEFÍCIOS PARA OS UTILIZADORES E PARA A SOCIEDADE**

- Fiabilidade e segurança:

- Supressão de 14 passagens de Nível;
- Instalação de Sistema de Sinalização Eletrónica e Comando Centralizado da Circulação.

- Melhoria das Ligações Rodoferroviárias, em articulação com os municípios, e criação de Parques de Estacionamento;

- Aumento da Qualidade do serviço da operação ferroviária;

- Na ordem dos 400 postos de trabalho com duração de dois anos durante a fase de construção;

Redução total de emissões (até 2046, horizonte da ACB): 81.000 tonCO<sub>2</sub>eq.

**9 – INVESTIMENTO**

Ordem	Componentes	Custo Total Atual (€)
1	Estudos e Projetos	4 657 250
2	Terrenos	1 259 000
3	Construção	118 500 000
	• Troço Meleças-Torres Vedras	68 500 000
	• Troço Torres Vedras-Caldas da Rainha	30 400 000
		10 500 000



	<ul style="list-style-type: none"><li>• Materiais</li><li>• SST Runa (incluindo a alimentação)</li><li>• Nobo</li></ul>	8 800 000 300 000
4	Sinalização	21 285 000
5	Contingências	-----
6	Ajustamentos de preços (Revisão de Preços)	998 087
7	Publicidade	150 000
8	Supervisão durante a execução dos trabalhos de construção	7 700 000
9	Assistência Técnica	781 139
10	Outros	-----
<b>Total</b>		<b>155 330 475</b>

Comparticipação EU (M€)	Comparticipação Portugal (M€)	Programa
<b>44</b>	<b>111</b>	<b>COMPETE 2020</b>

## **10 – ANTECEDENTES – PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO**

### **(Processo de Verificação Ambiental do Processo de Execução-PE)**

O procedimento de Avaliação do Impacto Ambiental, (AIA n.º 2979) relativo ao Estudo Prévio (EP) da Modernização da Linha do Oeste – Troço Mira Sintra/Meleças – Caldas da Rainha entre os Km 20+320 e Km 107+740, decorreu entre outubro de 2017 e maio de 2018, ao abrigo do regime jurídico de AIA, tendo a 29 de maio de 2018 sido emitido pela APA o Título Único Ambiental, com decisão Favorável Condicionada, após apreciação pelo Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (ANEXO VII).

A APA, na qualidade de Autoridade de AIA, remeteu a documentação submetida no SILiAmb à Comissão de Avaliação (CA), (Pag.1) então nomeada em fase de Estudo Prévio (EP), constituída pelas seguintes entidades:

- Agência Portuguesa do Ambiente -APA;
- IP-Administração da Região Hidrográfica do Tejo e Oeste – APA/ARH TO;
- Direção-Geral do Património cultural (DGPC);



- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT);
- Laboratório Nacional de Energia e Geologia, IP (LNEG);
- Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC);
- Centro de Ecologia Aplicada Prof. Baeta Neves/Instituto Superior de Agronomia (EABN/SA);
- Dra Margarida Grossinho da APA/DAIA.

Do Parecer da Comissão de Avaliação, destaca-se o seguinte:

- **Impactes Positivos**

Os principais impactes positivos estão associados à sua exploração e resultarão do aumento da oferta do número de composições e numa redução do tempo de percurso entre Torres Vedras e Lisboa (de 85 para 50 minutos) e do percurso entre Caldas da Rainha e Lisboa (de 130 para 90 minutos).

Também ao nível da Qualidade do Ar, a utilização de locomotiva elétrica em detrimento de locomotiva a diesel vai ao encontro das políticas vigentes, nomeadamente, o PNAC 2020/2030, que tem como principais objetivos promover a transição para uma economia de baixo carbono e assegurar uma trajetória sustentável de redução das emissões de Gases de Efeito Estufa, considerando-se como um impacte positivo do projeto.

- **Do Património**

A PS 29+420, na zona da Pedra Furada, que incide sobre uma área arqueológica extremamente sensível, na qual se encontram referenciadas as ocorrências: E15 - Sítio Arqueológico da Granja dos Serrões (Villa Romana) e E16- Casal do Silvério (Necrópole Romano, CNS 30119);

A PS 29+420 que se sobrepõe à zona Especial de Proteção do Imóvel relativo à ocorrência E15 – Sítio Arqueológico da Granja dos Serrões (Villa Romana), ocorrendo uma sobreposição à extremidade da área C da Zona Especial de Proteção, que integra o campo de lapiás, incluindo parte da necrópole de incineração romana, a jazida de Monte da Maceira e a Estação paleolítica de Terras das Cenouras.



- **Da Paisagem**

Os impactes negativos significativos e muito significativos que decorrem fundamentalmente da expressão dos taludes nas zonas de duplicação da via e dos restabelecimentos/viadutos e “da presença da Subestação de Tração (em Runa) que se devem à alteração do relevo natural, afetação de valores/atributos visuais, ELEVADA, proximidade a observadores permanentes, fragmentação do espaço/isolamento de habitações/observadores permanentes, alteração do sistema de vistas e alteração de escala de referências.”

Constam assim na Declaração de Impacte Ambiental-DIA/Anexo ao TUA, um conjunto de Condicionantes, Elementos a apresentar em Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução-RECAPE, Medidas de Minimização e Planos de Monitorização, para o projeto de execução a desenvolver.

- **Principais características do Projeto de Execução**

As Estações e Apeadeiros serão alvo de intervenção, mas apenas ao nível dos cais de passageiros, uniformizando-se o comprimento (150 m) e largura (4,0 m). Previu-se o alteamento dos cais de passageiros em estações e apeadeiros para 0,90 m até Torres Vedras inclusive e 0,760 m em todas as outras estações e apeadeiros até ao fim do projeto.

O traçado da Via foi estudado tendo por base uma velocidade máxima de 140 Km/h para comboios convencionais.

- **Restabelecimentos e Passagens de Nível (PN)**

A PN 58+939 e PS 58+942 em Runa– No Estudo Prévio-EP estava prevista a suprimir esta PN e o seu restabelecimento através da construção de Passagem Superior-PS 58+942. No Projeto de Execução-PE está previsto - manter a PN em funcionamento com barreiras automáticas e sinalização de segurança e não construir a Passagem Superior 58+942. A explicação ter a ver com uma inserção Pilar no leito e taludes até às margens) sobre o Rio Sizandro que implicava com as margens e leito de cheia do mesmo, havendo dificuldade de alteração do projeto face ao espaço disponível.

Por outro lado, considera-se que estas PN ao abrigo dos critérios definidos para o desnivelamento de PN, de acordo com o Decreto-Lei n.º 568/99, de 23 de dezembro que aprova o Regulamento das



Passagens de Nível (RPN), considera-se que estas obras não são prioritárias ao investimento em questão.

Nos termos do n.º 1 e n.º 2 do Artigo 9.º do Dec. Lei n.º 568/99, de 23-12, a PS de Runa enquadra-se no tipo A, (as que apresentam mais tráfego rodoviário e ferroviário e o grau de maior perigosidade com acidentes nos últimos cinco anos).

- **Caminhos Paralelos**

Refere-se no documento de avaliação que os caminhos paralelos (CP) em território da freguesia de Ramalhal, referenciada CP73.3, CP 73.4, CP 75.3, CP 76.2 – Não estavam previstas em EP e serão executadas em PE com respetivamente: 96,5 m do lado direito da via; 50,87 m, do lado direito da via; 41,58 m, do lado esquerdo da via; 14,18 m do lado esquerdo da via; e 30,28,28 do lado direito da via. (Totalizando os quatro troços de caminhos paralelos apenas 203,13 m, não correspondendo à reclamação da Junta de Freguesia do Ramalhal em que justifica 1.556,00 m no lado da Caseta do Feno e 1.550,00 m no lado da Caseta dos Apupos, assim sendo totaliza 3.106,00m, cuja manutenção será da responsabilidade das autarquias)

- **Condicionantes**

“Devem apresentar novos locais para implantação dos pilares dos viadutos a construir, nomeadamente das soluções em que se verifica a sua implantação no leito e margens do rio e de afetação da galeria ripícola.”

Refere-se no Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução-RECAPE, que as passagens superiores projetadas em fase de Estudo Prévio (Runa e Dois Portos), se desenvolviam em viaduto sobre o rio Sizandro, verificando-se em ambas as situações existe interferência com as margens do rio.

Assim, em relação à situação de conflito da PS ao Km 58+982, em Runa, *“considera-se a situação de conflito resolvida considerando que o proponente (IP) não procederá, de imediato, à construção da referida passagem superior. Contudo, numa situação de eventual recuo nesta decisão, e a concretização da construção da PS, a condicionante ao projeto deverá ser observada”*.

Relativamente à outra situação de conflito da PS ao Km 54+870, em Dois Portos, foram alteradas, no RECAPE, as localizações dos pilares P2 e P3 do viaduto, por forma a não interferir com as margens do



rio Sizandro. O pilar P2 afastou-se o possível do leito e margem do rio, dentro dos constrangimentos de espaço existente até à via-férrea. Foi ainda definida uma faixa de proteção com enrocamento no talude de aterro do encontro E2 do viaduto, de forma a proteger do risco associado ao leito de cheia em que se encontra.

*“Caso se venha a realizar a PS em Runa, os pilares do viaduto não devem implantar-se no leito e margens do rio nem afetar a galeria ripícola”* (O estanho é que em Runa havia mais soluções para respeitar as condicionantes ambientais do que em Dois Portos).

- **Equacionar uma localização alternativa para a Subestação de Tração em Runa (Km 58+200)**

Tendo em conta a necessidade de minimização dos impactes sobre a paisagem, consideramos o seguinte. Esta Subestação destina-se à alimentação elétrica das catenárias entre o Sabugo (Km26) e Caldas da Rainha (Km 105) que decorre da intenção de eletrificação da linha do Oeste, numa primeira fase entre Meleças e Caldas da Rainha. Mantém-se a mesma localização do EP. Refere-se no RECAPE *“...que a sua localização é condicionada por uma lógica de concretização de rede, pelo que a solução de alimentação definida para o troço Meleças-Caldas da Rainha não pode ser dissociada de uma futura eletrificação do troço Caldas da Rainha-Louriçal e do esquema de alimentação existente nos eixos contínuos, linha de Sintra e Ramal de Alfarelos. Assim, no processo de definição das soluções de alimentação tem de ser avaliada a integração dos novos troços de linha na rede existente nos pontos de fronteira. Refere-se no RECAPE que por se tratar de uma região com zonas inundáveis adjacentes à linha ferroviária a disponibilidade de áreas para a instalação da Subestação é muito limitada. Procurou-se uma localização próxima de acessos rodoviários públicos, com pouca concentração de habitações, de forma a minimizar os impactes locais, evitando simultaneamente não ocupar áreas classificadas como REN.”*

*“Na disposição dos equipamentos da Subestação prevê-se que as linhas MAT chegarão pelo lado sudeste evitando a aproximação às habitações. Por outro lado, o posicionamento do edifício no lado noroeste proporcionará uma barreira que minimizará o impacto visual e acústico sobre as habitações.*

*Considera-se que apenas se apresentam um conjunto de questões técnicas (acesso rodoviário existente) que visam justificar o local de implantação.”*

*“Face ao exposto pelo proponente não se considera que as questões ambientais, e muito em particular as da Paisagem como estando minimizadas, consideram-se mesmo desvalorizadas.”*



Acresce referir que, (Pág. 18) mesmo o Projeto de Integração Paisagística (PIP) proposto, constitui uma prática, e bem, de minimização, mas é, para esta tipologia, “uma medida pouco eficiente.”

“O local previsto para a Subestação (em Runa) revela Qualidade Visual “ELEVADA”, assim como a sua envolvente. No contexto local destaca-se ainda uma particularidade muito relevante que é a do traçado sinuoso do rio Sizandro e respetiva galeria ripícola a par das vinhas existentes”.

“As instalações das referidas linhas MAT conflituariam com os valores visuais já referidos, e que teriam repercussões graves sobre integridade visual da Quinta da Casa Boa ( e Quinta da Granja), datada do Sec. XVIII, cuja área se situa atualmente em cerca de 120 há”, (além da Quinta da Granja , Moinho do Penedo e Azenha da Granja, todas as edificações estão inventariadas no PDM como Património a Proteger, incompatível com as linhas MAT).

Sobre o impacto negativo das Linhas de MAT, o parecer da REN de 2017-10-09, refere o seguinte;

*“Analisados os elementos recebidos confirma-se a existência de uma sobrepassagem sobre a via férrea no Km 41+800 e 41+900 da linha Carvoeira-Trajouce a 220 KV no vão P39-P40. Naquele vão a altura mínima ao solo na zona da via férrea é de 21,50 m e a linha férrea dista na horizontal cerca de 191,50 m do P40.*

Por sua vez confirma-se *“a existência de uma sobrepassagem da linha da Carvoeira-Trajouce a 220 KV no vão P40-P41, sobre a nova via rodoviária de restabelecimento. No vão em causa a altura mínima ao solo da zona da via é de 24,00 m” (ANEXO VII).*

*“Face ao exposto pelo proponente, a intenção da medida considera-se pertinente e ainda mais justificada em virtude de à mesma estarem também associadas à implantação da Subestação outras linhas elétricas aéreas. Os impactes visuais decorrem não só do local de implantação como se farão sentir impactes muito significativos com a proximidade das futuras linhas à Quinta da Casa Boa (e Quinta da Granja). Estar-se-á, inclusivamente, perante uma situação de impactes cumulativos com carácter significativos. Conclui que não se considera esta condicionante cumprida, devendo em PE apresentar-se, previamente ao licenciamento do projeto”.*

**“Solução alternativa para a Subestação de tração de Runa (Km 58+200), que salve os valores visuais em presença”.**(Pág. 19)



- **Obras nas Estações e Estacionamentos**

Estação de Torres Vedras (Pág.24)

– Equacionar uma passagem inferior para peões a ligar a Rua Poente à Rua Nascente, e a criação de um Parque de Estacionamento na área sob estacionamento junto da loja do cidadão, com acesso à Estação.

Refere-se no RECAPE que no projeto de Modernização da Linha do Oeste a IP está a contemplar a execução de passagens superiores e inferiores rodoviárias e de peões nas situações em que é necessário proceder ao encerramento de passagens de nível existentes e conseqüentemente proceder ao seu restabelecimento através de passagens desniveladas. No caso de Torres Vedras está a ser articulado entre a IP e a Câmara Municipal a cedência de espaço por parte da IP para a construção de um Parque de Estacionamento que sirva a cidade e a Estação, o que também inclui a futura passagem desnivelada (inferior) de peões.

Considera-se que deve ser remetido antes da conclusão da fase de execução da obra o seguinte elemento:

- Demonstração, para cada Estação, da forma como foi promovida a melhoria das acessibilidades e do estacionamento no âmbito dos protocolos que estão a ser estabelecidos entre o proponente e as autarquias locais afetadas.

Estação de Runa

– Equacionar a mudança do Apeadeiro de Runa para mais próximo do centro da localidade (Pág. 25).

Em caso de impossibilidade prever uma zona de estacionamento bem como o alinhamento do muro de vedação, que deveria ser repensado no sentido de ser recuado de forma a ser requalificada a via rodoviária e promovidas as acessibilidades nesta zona.

- Rever a passagem desnivelada para Runa com o objetivo de garantir uma melhor integração no traçado da Estrada Nacional existente, e deste, com a localidade.

- Está a ser desenvolvido um protocolo entre a IP e a Câmara Municipal para posterior construção de Parques de Estacionamento associados às Estações e Apeadeiros dos respetivos municípios.



- Refere-se no RECAPE que face dos impactes identificados e das dificuldades da obra, a IP decidiu não executar esta Passagem Superior (PS) nesta fase. Posteriormente vai ser estudada uma nova localização para esta PS que permita reduzir os impactes e melhor a inserção no território, não sendo aqui aplicado o critério para a supressão de passagens de nível em zona de duplicação por aumento do índice de sinistralidade associado, considerou-se não é prioritário no âmbito do projeto de Modernização.

- Estações com interesse arquitetónico

A Câmara Municipal Torres Vedras apresentou um parecer relativo ao Interesse Arquitetónico de todas as Estações do Concelho, de acordo com o inventário no PDM como Património a Proteger.

No seguimento do identificado no EIA foi considerado património arquitetónico apenas o edifício ferroviário da Estação de Dois Portos, omitindo as Estações de Runa, Torres Vedras, Ramalhal e Outeiro da Cabeça, em desconformidade com o PDM de Torres Vedras.

## **11 - CONSULTA PÚBLICA**

**João Pedro Saavedra** – considera ser muito positiva a eletrificação da Linha do Oeste. Lamenta o facto de não ser feita em toda a sua extensão sugerindo que tal seja tomado em consideração.

**João F. N. Pereira** – congratula o trabalho técnico realizado sobre a modernização da Linha do Oeste, no seu troço Meleças-Caldas da Rainha (Pág. 73).

Concorda com a decisão tomada de não deslocalizar o Apeadeiro de Runa uma vez que esta ex-Estação (agora Apeadeiro) serve não só a população de Runa, mas também todas as localidades envolventes e suas indústrias a Este (nascente) (EN9 em direção à Carvoeira) como freguesia de Matacães assim como a população fora do concelho, que utiliza Runa, morando próximo de Merceana-Alenquer.



## **12- HISTORIAL DO PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE**

Foi dado início ao Processo de Modernização com a Sessão de Esclarecimento promovida pela Câmara Municipal de Torres Vedras, em 19 março de 2018, no período da Consulta Pública. O Presidente da Câmara-Carlos Bernardes e Vereador do Pelouro-Hugo Lucas, depois da apresentação do processo de Modernização da Linha do Oeste, foram apresentadas principalmente três questões/Reclamações, todas no território de Runa.

José Vale Paulos, reclamou a localização da Subestação de Tração Elétrica em Runa, não fazendo sentido naquele local, pelos inconvenientes que irá causar, sabendo-se que iria ser abastecido pela Subestação da REN/EDP da Carvoeira.

Congratulando-se com a supressão prevista da PN de Runa e em Dois Portos, chamando à atenção que os estudos preveem um Pilar no leito do Rio Sizandro e taludes de terreno até mui próximo do domínio Hídrico.

Humberto Gomes, apresentou argumentos credíveis para a deslocalização do Apeadeiro para a zona do Parque Verde, para maior proximidade dos utilizadores, bem como, de quem se desloque por ferrovia para a Sede Oficial da União das Freguesias, ao Centro de Dia-IPSS, Igreja Matriz, Parafarmácia, Loja do Cidadão e à futura Unidade de Saúde.

Tendo o Presidente da Câmara dado boa nota, fazendo chegar as reclamações à Infraestruturas de Portugal.

Na Sessão Ordinária da Assembleia Municipal de 24 junho 2019, apresentada e aprovada unanimemente, uma proposta pelos deputados do CDS, no sentido de criar uma comissão eventual de Transportes e Mobilidade, “ de modo a identificar os problemas existentes e, sob forma de Relatório Final, apresentar recomendações à Câmara Municipal, relativamente ao acompanhamento da execução da obra de revitalização da Linha do Oeste”.

Na primeira reunião, foi designado por consenso o deputado municipal José Vale Paulos, presidente da Comissão.

Também foi decidido solicitar à Assembleia Municipal o alargamento das funções para acompanhar as Obras da EN9. A proposta foi aprovada por unanimidade.



Para melhor apreciação da localização da Subestação de Tração de Runa, foi solicitado informação relativamente aos condicionamentos previstos no PDM, relativamente aos elementos inventariados para classificação e outros a proteger, como Património natural, arquitetónico, arqueológico no território da anterior Freguesia de Runa.

Sendo de recomendar à Câmara Municipal de Torres Vedras que inicie/atualize o processo de classificação dos Sítios e Valores Patrimoniais Proteger, incluindo as Azenhas e os Moinhos de Água existentes.

Na reunião da Comissão Eventual, de 16-1-2020, procedeu-se à análise do Projeto de Modernização da Linha do Oeste, através do **quadro indicativo das principais intervenções** a levar a efeito dentro do concelho de Torres Vedras (**ANEXO XVIII**).

Salientando com principais os seguintes trabalhos:

- **A Construção de PS em Dois Portos (Km 54+870)** para supressão da PN, verificando-se que o traçado do viaduto não estaria na melhor localização, sendo mais aceitável desenvolver-se por trás da Adegua Cooperativa. Assim não entendeu a IP, feitas as correções ao projeto o viaduto irá ser construído no local projetado;

- **A pretensão inicial de suprimir a PN dos Sousas (K56+430)** com ligação da Caixaria à EM para Outeiro da Zibreira e Dois Portos, é contestada pela autarquia, visto que a alternativa apresentada não é credível, porque não possui altura nem largura para os veículos agrícolas que por ali transitam. A opinião geral é que a PN dos Sousas deve manter-se com as meias barreiras automatizadas.

- **A Subestação de Tração Elétrica em Runa, (Km 58+200)**, tem gerado grande polémica com enorme contestação das populações, devido à insistência da IP naquela localização, mesmo condicionada pela Avaliação de Impacte Ambiental-AIA, na apreciação do EP, recomendando ao promotor que equacionasse uma nova localização alternativa, a quando da elaboração do PE, devido aos impactes negativos a nível da paisagem e do visual (pág.17) do Parecer da Comissão de Avaliação. Desvalorizados pela IP que apenas fundamenta a opção por justificações técnicas, omitindo escandalosamente os Valores Ambientais referidos e sobretudo os Valores Patrimoniais em confronto direto com a Arqueologia, do Castro do Penedo da era do Calcolítico, da Villa Romana do Penedo, da Necrópole (cemitério romano) descoberta nas fundações da Quinta das Pederneiras, do Caminho militar Romana de acesso a Penedo através das Pontes Romanas reabilitadas. Com um



Património Arquitetónico riquíssimo, do Moinho do Penedo, das Quintas da Granja, da Casa Boa e das Pederneiras, além das ruínas moinho de água (Azenha da Granja) ali tão perto. Valores estes que se encontram inventariados no PDM-TV, como Valores Patrimoniais a Proteger, sendo nossa convicção que aquela localização ou outra na envolvente são incompatíveis com aquele instrumento de ordenamento do território.

**Importaria realizar estudos para encontrar a melhor alternativa, agilizando o processo com a ajuda dos serviços técnicos do Município.**

O adiamento da supressão da PN de Runa (Km 58+939), foi uma decisão do promotor que não entendemos, devido ao facto desta PN ser considerada das mais perigosas do País, com um registo de ocorrências de acidentes e mortes. Todos se recordarão da perda da vida do Dr. Neiva Vieira, proprietário das Termos dos Cucos e recentemente a morte de um homem de Moncova-Dois Portos, além de inúmeros acidentes contra as meias barreiras automáticas devido à falta de visibilidade nos dias de nevoeiro e pela PN ser antecedida de curva apertada a 90º na EN 248 com um aumento de tráfego rodoviário, além da insegurança total de que atravessa a Linha sem ver os comboios no horizonte devido à existência de curvas nos dois sentidos da linha férrea. Por estas razões esta PN, há anos que é considerada a “Passagem da Morte”. Agravando-se a situação com o aumento dos comboios de 16 para 48 por dia, nos dois sentidos, e para a duplicação da velocidade de 70 Km para 140 Km/h.

Esta situação a ser revista terá que respeitar as condicionantes em sede de EP, anulando os pilares no leito do Rio, o maior afastamento do domínio hídrico dos taludes de terreno e de não afetação da Galeria Ripícola.

A manter-se esta PN, a segurança Rodoviária e Ferroviária ficará comprometida com a Modernização desta Linha.

**Haveria o maior interesse na elaboração dos estudos necessários para a construção da PS e respetiva supressão da PN de Runa.**

Relativamente à deslocalização do Apeadeiro de Runa. Considera-se uma manifesta falta de sensibilidade na informação contraditória que chega às populações. Dizendo que não é possível devido aos constrangimentos de ordem técnica e outras vezes que talvez seja possível desde que a



Câmara Municipal se responsabilize pelos acessos rodoviário, pela ponte sobre o Rio Sizandro e pelo parque de estacionamento.

De facto, seria uma mais valia e uma chance de proximidade da população de Runa, Feliteira e Dois Portos permitindo aceder ao Centro de Dia-IPSS, à sede oficial da União das Freguesias, à Parafarmácia, à Igreja Matriz, à loja do Cidadão, ao Parque Verde e, no futuro, à projetada Unidade de Saúde Família, porque este equipamento encontra-se concentrado na povoação.

Em caso de impossibilidade prevê-se a cedência de espaço para utilidade pública permitindo protocolar com a Câmara Municipal retificar o muro confinante com a EN248 e construir um parque de estacionamento com reabilitação dos acessos.

Na Estação de Torres Vedras (Pag.24), deve ser equacionada uma passagem inferior para peões, estando a ser articulado com a autarquia a cedência de espaço para o domínio público permitindo a construção de um Parque de Estacionamento que sirva a cidade e a Estação.

A PN (Km66+116) na zona Urbana de casais Amiais e Urbanização da Paródia, prevista a manter com meias barreiras automáticas é outro local preocupante devido às ocorrências de acidentes e mortes, devido ao aumento exponencial de tráfego rodoviário, principalmente na hora de ponta, será agravado com a Modernização da Linhas do Oeste.

**Identifica-se como grande necessidade efetuar as retificações possíveis no local e a médio prazo avançar com a construção da PS projetada, a poucos metros, a nascente, envolvendo a IP, a Câmara Municipal e a Entidade Urbanizadora.**

No acesso pedonal a Casais da Palhagalo (Km 68+141), a manter-se as barreiras fixas, poderá trazer problemas acrescidos devido à Modernização da Linha do Oeste aumentar o número de combóis e duplicar a velocidade.

A solução passa por instalar meios de sinalização luminosos ou mesmo semáforos para minimizar os perigos naquele atravessamento pedonal.

A PI (Km 71+098), junto à Estação de Ramalhal, em comparação com a PI recentemente construída na zona do Rinertes (Km 67+674) que faz ligação entre a EN8 e Aldeia Nova. É de lamentar que a Modernização da Linha do Oeste não contemple a ampliação desta PI em altura e largura. Visto que, há espaço livre para o efeito não se entende esta grave omissão. A remodelação desta PI é reclamada



há dezenas de anos pelas populações e sobretudo pelos industriais que impedidos de atravessarem naquela PI terão de desviar dezenas de quilómetros numa zona com grande concentração industrial. A situação irá complicar-se para os transportes coletivos, principalmente, de apoio ao futuro Centro Escolar do Ramalhal em construção.

**Assinala-se a importância da realização de estudos no sentido de reabilitar aquela PI para as necessidades rodoviárias atuais.**

Supressão de duas PN, a da Caseta do Feno (Km72+172) e a da Caseta dos Apupos (Km 73+615), na Freguesia do Ramalhal e como alternativa a construção da PS, implicando o desvio por novos caminhos paralelos, com cerca de 1.500 m de cada lado e para cada utilizador. Assembleia de Freguesia do Ramalhal aprovou uma recomendação, sob proposta da Junta de Freguesia em não construir a PS e manter as referidas PN equipadas com barreiras automáticas devido ao facto de se localizarem em área florestal com tráfego rodoviário reduzido.

(Fim da análise do Projeto de Modernização da Linha do Oeste, através do quadro síntese comparativo das tarefas.)

## **HISTORIAL DO PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE (continuação)**

21

A IP publicou a 23 julho 2019 em DR dois concursos públicos para execução de empreitadas no âmbito do Projeto de Modernização da Linha Oeste, representando um investimento global em 74,3 M€ **(ANEXO XIX)**.

O Projeto de Modernização, no Troço Mira Sintra-Meleças até Torres Vedras na sede da Comunidade Intermunicipal do Oeste **(ANEXO XI)**.

Na Sequência da das reuniões da Comissão foram solicitados informações e projetos **(ANEXO XII)**.

Em novembro de 2019, a Comissão Eventual ficou reduzida a cinco elementos devido à demissão dos representantes do CDS **(ANEXO XIII)**.

Entretanto foram colocadas dúvidas de sobreposição com a criação da Comissão Permanente de Mobilidade. Tendo sido considerado que as duas Comissões não se sobrepõem no seu objeto, antes pelo contrário, se completam. Comissão Eventual tem uma função específica relacionada com o



acompanhamento das obras de Requalificação da EN9 e da Modernização da Linha do Oeste. Esta opinião foi comunicada ao Presidente da Assembleia Municipal (**ANEXO XIV**).

Após análise do PE da Linha do Oeste, pela Comissão Eventual, foi solicitada uma reunião à IP para a apresentação de nove questões importantes para a Comissão completar o Relatório a apresentar à Assembleia Municipal (**ANEXO XXIV**).



### 13- CONCLUSÃO

A modernização da Linha do Oeste no Troço entre Mira Sintra/Meleças e Torres Vedras, com 87,42 Km, inclui eletrificação, implantação da sinalização, controlo automático de velocidade e telecomunicações ferroviárias em todo o Troço, duplicação da via em dois troços (18) Km), retificação pontual da via, supressão, reclassificação e automatização de passagens de Nível (PN) e construção de passagens superiores (PS) e inferiores (PI).

Com objetivos de reduzir o tempo de trajeto dos 85 minutos para 50 minutos de Torres Vedras para Lisboa. Melhorar a eficiência e competitividade do sistema ferroviário aumentando a capacidade, a segurança e a fiabilidade de exploração, garantir melhor segurança ferroviária e rodoviária em resultado da supressão/automatização das PN e da construção de passagens desniveladas. Construção de uma Subestação de Tração Elétrica e Postes Autotransformadores, protocolos para a melhoria das acessibilidades e construção de parques de estacionamento junto às Estações e Apeadeiros.

Prevendo-se uma procura Regional dos atuais 444.000 passageiros em 2021 para 842.000 em 2031.

Durante os dois anos de obra, são cerca de 400 postos de trabalho envolvidos.

Com esta Modernização haverá uma redução total de emissões poluentes na qualidade do ar, com o objetivo de promover a transição para uma economia de baixo carbono e assegurar uma trajetória sustentável de redução das emissões de gases de efeito estufa.

Investimento no total de 155,33 M€, participado pela UE = 44M€ e Pelo Estado Português 111 M€ no programa COMPETE 2020.

Como **impactes positivos** a nível do Património de registar a PS, na zona da Pedra Furada a salvaguarda dos Sítios Arqueológicos, as Villas Romanas, a Necrópole (cemitério romano), a Jazida de Monte da Maceira e a Estação Paleolítica de Terras das Cenouras.

Os **impactes negativos** significativos, de acordo com o Parecer da Comissão de Avaliação, na presença da **Subestação de Tração (em Runa)** que se devem à afetação de valores/atributos visuais, ELEVADA, proximidade a observadores permanentes, fragmentação do espaço/isolamento de habitações/observadores permanentes, alteração do sistema de vistas e alteração de escala de referências.

Segundo consta no Projeto de Integração Paisagística (PIP) proposto, em relação ao argumento do promotor que, *“o posicionamento do edifício proporcionará uma barreira que minimizará o impacto*



visual e acústico sobre as habitações”, o PIP responde da seguinte forma: **“esta é uma prática de minimização, mas é, para esta tipologia, uma medida pouco eficiente”**.

O local previsto para a Subestação revela Qualidade Visual “ELEVADA”, assim como a sua envolvente. Também as Linhas MAT conflituariam com os valores visuais já referidos, especialmente com repercussões graves sobre a integridade da Quinta da Casa Boa (Granja).

A Comissão de Avaliação considera no seu parecer que o promotor apenas apresentou um conjunto de questões técnicas que visam justificar o local de implantação, não sendo demonstrativo da inevitabilidade da localização proposta. Os argumentos apresentados apenas versam preocupações relacionadas com o projeto si mesmo.

Face ao exposto pelo proponente não se considera que as questões ambientais, e muito em particular as da Paisagem como estando minimizadas, consideram-se mesmo desvalorizadas.

**“Não se considera esta condicionante cumprida, devendo em PE apresentar soluções alternativas para a Subestação de Tração, que salvaguarde os valores visuais em presença”**.

Por outro lado, esta Comissão Eventual estranha que os impactes a nível do Património tenham sido omitidos na localização da Subestação de Runa, pelo contrário, na zona de Pedra Furada-Sintra, foram salvaguardados os Sítios arqueológicos existentes como referido anteriormente.

A localização da Subestação agride escandalosamente o Património arqueológico do Castro do Penedo da era do Calcolítico, da “Villa Romana” de Penedo, da Necrópole (cemitério romano) da Quinta das Pederneiras, do Caminho militar Romano (que seria destruído com a construção da Subestação) e das duas Pontes Romanas reabilitadas, além do Património natural e arquitetónico das Quintas das Pederneiras, Casa Boa, Granja, do Moinho do Penedo e Azenha (Moinho de água) da Granja. Todo este Património encontra-se inventariado no PDM-TV, como Valores a Proteger (ANEXO VII).

Assim sendo, **esta localização não tem credibilidade não podendo a IP impô-la contra tudo e contra todos, quando existem, comprovadamente alternativas credíveis para a localização da Subestação de Tração Elétrica.**

Para ultrapassar este problema deveriam ser **elaborados estudos por forma a encontrar uma localização alternativa fora da zona prevista, assim como na respetiva envolvente.**

Na apresentação e consulta pública do Estudo Prévio (EP) da Modernização da Linha do Oeste, estava previsto a **supressão da Passagem de Nível (PN) de Runa**, devido a uma inserção de um pilar no leito do Rio Sizandro, dos taludes próximos do domínio hídrico e da afetação da galeria ripícola, condicionou a IP a alterar o Projeto de Execução (PE). Segundo o promotor, não havendo tempo para estudar soluções alternativas, decide não proceder de imediato à construção da Passagem Superior (PS), ficando a PN na mesma.



A PN de Runa é com certeza das mais perigosas do País, com um registo de ocorrências de acidentes e mortes, devido à falta de visibilidade devido à forma geométrica como se cruza com a EN248.

Com a Modernização da Linha, nada ficará na mesma, certamente ficará pior, devido ao aumento de 16 para 48 composições diárias e para a duplicação da velocidade dos comboios de 70 para 140 Km/hora.

Se esta PN não for suprimida ficará comprometida a segurança ferroviária e rodoviária neste local.

Relativamente à deslocalização do Apeadeiro de Runa. Considera-se uma manifesta falta de sensibilidade na informação contraditória que chega às populações. Dizendo que não é possível devido aos constrangimentos de ordem técnica e outras vezes que...” *talvez seja possível desde que a Câmara Municipal se responsabilize pelos acessos rodoviário, pela ponte sobre o Rio Sizandro e pelo parque de estacionamento*”.

De facto, seria uma mais-valia e uma chance de proximidade da população de Runa, Feliteira e Dois Portos permitindo aceder ao Centro de Dia-IPSS, à sede oficial da União das Freguesias, à Parafarmácia, à Igreja Matriz, à loja do Cidadão, ao Parque Verde e, no futuro, à projetada Unidade de Saúde Família, porque este equipamento encontra-se concentrado na povoação.

Na Estação de Torres Vedras (Pág.24), deve ser equacionada uma passagem inferior para peões, estando a ser articulado com a autarquia a cedência de espaço para o domínio público permitindo a construção de um Parque de Estacionamento que sirva a cidade e a Estação.

A PN (Km 66+116) na zona Urbana de casais Amiais e Urbanização da Paródia, prevista a manter com meias barreiras automáticas é outro local preocupante devido às ocorrências de acidentes e mortes, devido ao aumento exponencial de tráfego rodoviário, principalmente na hora de ponta, será agravado com a Modernização da Linha do Oeste.

A solução passa pela construção da PS projetada, a poucos metros, a nascente, envolvendo a IP, a Câmara Municipal e a Entidade Urbanizadora.

No acesso pedonal a Casais da Palhagalo (Km 68+141), a manter-se as barreiras fixas, poderá trazer problemas acrescidos devido à Modernização da Linha do Oeste aumentar o número de comboios e duplicar a velocidade.



Seria necessário a instalação de meios de sinalização luminosos ou mesmo semáforos para minimizar os perigos naquele atravessamento pedonal.

A PI (Km 71+098), junto à Estação de Ramalhal, em comparação com a PI recentemente construída na zona do Rinertes (Km 67+674) que faz ligação entre a EN8 e Aldeia Nova. É de lamentar que a Modernização da Linha do Oeste não contemple a ampliação desta PI em altura e largura. Visto que, há espaço livre para o efeito não se entende esta grave omissão. A remodelação desta PI é reclamada há dezenas de anos pelas populações e sobretudo pelos industriais que impedidos de atravessarem naquela PI terão de desviar dezenas de quilómetros numa zona com grande concentração industrial. A situação irá complicar-se para os transportes coletivos, principalmente, de apoio ao futuro Centro Escolar do Ramalhal em construção.

A Supressão de duas PN, a da Caseta do Feno (Km72+172) e a da Caseta dos Apupos (Km 73+615), na Freguesia do Ramalhal e como alternativa a construção de uma PS, implicando o desvio por novos caminhos paralelos, com cerca de 1.500 m de cada lado e para cada utilizador. Assembleia de Freguesia do Ramalhal aprovou uma recomendação, sob proposta da Junta de Freguesia em não construir a PS e manter as referidas PN equipadas com barreiras automáticas devido ao facto de se localizarem em área florestal com tráfego rodoviário reduzido.

## **14– RECOMENDAÇÕES**

### **1. LOCALIZAÇÃO DA SUBESTAÇÃO DE TRAÇÃO ELÉTRICA DE RUNA**



O local previsto para a Subestação revela Qualidade Visual “ELEVADA”, assim como a sua envolvente. Também as Linhas MAT conflituariam com os valores visuais já referidos, especialmente com repercussões graves sobre a integridade da Quinta da Casa Boa (Granja).

A Comissão de Avaliação considera no seu parecer que o promotor apenas apresentou um conjunto de questões técnicas que visam justificar o local de implantação, não sendo demonstrativo da inevitabilidade da localização proposta. Os argumentos apresentados apenas versam preocupações relacionadas com o projeto si mesmo.

Face ao exposto pelo proponente não se considera que as questões ambientais, e muito em particular as da Paisagem como estando minimizadas, consideram-se mesmo desvalorizadas.

***“Não se considera esta condicionante cumprida, devendo em PE apresentar soluções alternativas para a Subestação de Tração, que salvguarde os valores visuais em presença”.***

Por outro lado, esta Comissão Eventual estranha que os impactes a nível do Património tenham sido omitidos na localização da Subestação de Runa, pelo contrário, na zona de Pedra Furada-Sintra, foram salvaguardados os Sítios arqueológicos existentes como referido anteriormente.

A localização da Subestação agride escandalosamente o Património arqueológico do Castro do Penedo da era do Calcolítico, da “Villa Romana” de Penedo, da Necrópole (cemitério romano) da Quinta das Pederneiras, do Caminho militar Romano (que seria destruído com a construção da Subestação) e das duas Pontes Romanas reabilitadas, além do Património natural e arquitetónico das Quintas das Pederneiras, Casa Boa, Granja, do Moinho do Penedo e Azenha (Moinho de água) da Granja. Todo este Património encontra-se inventariado no PDM-TV, como Valores a Proteger (ANEXO VII).

Assim sendo, esta localização não tem credibilidade não podendo a IP impô-la contra tudo e contra todos, quando existem, comprovadamente alternativas credíveis para a localização da Subestação de Tração Elétrica.

**Recomenda-se à Câmara Municipal que diligencie junto à IP a elaboração de estudos por forma a encontrar uma localização alternativa fora da zona prevista e respetiva envolvente.**

## 2. SUPRESSÃO DA PASSAGEM DE NÍVEL DE RUNA

Na apresentação e consulta pública do Estudo Prévio (EP) da Modernização da Linha do Oeste, estava previsto a supressão da Passagem de Nível (PN) de Runa, devido a uma inserção de um pilar no leito do Rio Sizandro, dos taludes próximos do domínio hídrico e da afetação da galeria ripícola,



condicionou a IP a alterar o Projeto de Execução (PE). Segundo o promotor, não havendo tempo para estudar soluções alternativas, decide não proceder de imediato à construção da Passagem Superior (PS), ficando a PN na mesma.

A PN de Runa é com certeza das mais perigosas do País, com um registo de ocorrências de acidentes e mortes, devido à falta de visibilidade devido à forma geométrica como se cruza com a EN248.

Com a Modernização da Linha, nada ficará na mesma, certamente ficará pior, devido ao aumento de 16 para 48 composições diárias e para a duplicação da velocidade dos comboios de 70 para 140 Km/hora.

Se esta PN não for suprimida ficará comprometida a segurança ferroviária e rodoviária neste local.

**Recomenda-se à Câmara Municipal que diligencie junto à IP para elaborar os estudos necessários com respeito das condicionantes existentes.**



Foto da Passagem de Nível de Runa



Fotos da Passagem de nível de Runa

### 3. PASSAGEM DE NÍVEL NOS CASAIS AMIAIS



A PN (Km 66+116) na zona Urbana de Casais Amiais e Urbanização da Paródia, prevista a manter com meias barreiras automáticas é outro local preocupante devido às ocorrências de acidentes e mortes, devido ao aumento exponencial de tráfego rodoviário, principalmente na hora de ponta, será agravado com a Modernização da Linhas do Oeste.

**Recomenda-se à Câmara Municipal que diligencie a construção da PS projetada, a poucos metros, a nascente, envolvendo a IP, a Câmara Municipal e a Entidade Urbanizadora.**

#### **4. TRAVESSIA PEDONAL NOS CASAIS PALHAGALO**

No acesso pedonal a Casais da Palhagalo (Km 68+141), a manter-se as barreiras fixas, poderá trazer problemas acrescidos devido à Modernização da Linha do Oeste com aumentar o número de comboios e duplicar a velocidade.

**Recomendar à Câmara Municipal que diligencie à IP a instalação de meios de sinalização luminosa ou mesmo semáforos para minimizar os perigos naquele atravessamento pedonal.**



Foto da Passagem Pedonal Casais Palhagalo

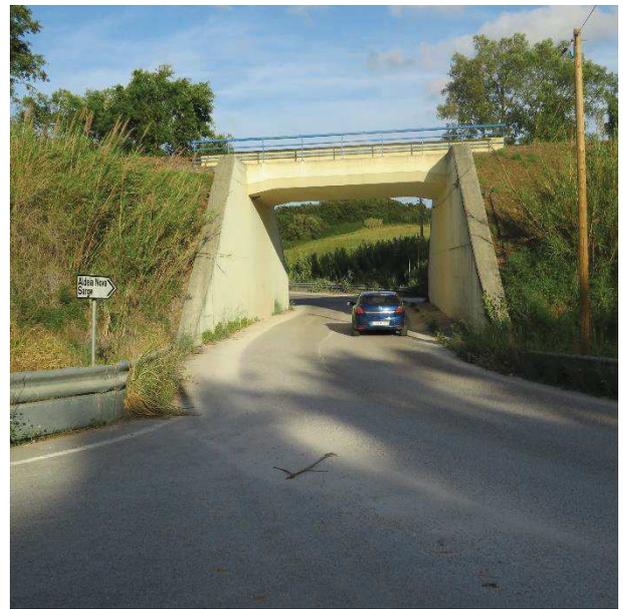
#### **5. PASSAGEM INFERIOR JUNTO À ESTAÇÃO DO RAMALHAL**



## 5. PASSAGEM INFERIOR JUNTO À ESTAÇÃO DO RAMALHAL

A PI (Km 71+098), junto à Estação de Ramalhal, em comparação com a PI recentemente construída na zona do Rinertes (Km 67+674) que faz ligação entre a EN8 e Aldeia Nova, que a Modernização da Linha do Oeste não contemple a ampliação desta PI em altura e largura. Visto que, existe espaço livre para o efeito, não se entende esta grave omissão. A remodelação desta PI é reclamada há dezenas de anos pelas populações e sobretudo pelos industriais que estão impedidos de atravessar naquela PI, terão de desviar dezenas de quilómetros numa zona com grande concentração industrial. A situação irá complicar-se para os transportes coletivos, principalmente, no apoio ao futuro Centro Escolar do Ramalhal em construção.

**Recomenda-se à Câmara Municipal que diligencie junto da IP a necessidade de iniciar estudos no sentido de reabilitar aquela PI para as necessidades rodoviárias atuais.**





## **A N E X O S**

## AGENDA

# SESSÃO DE ESCLARECIMENTO SOBRE A MODERNIZAÇÃO DA LINHA FERROVIÁRIA DO OESTE

19 de março de 2018 | segunda | 18h00



MAIS

(/ASSETS/UPLOAD/AGENDA-IMAGENS/2018/03/16/800PX-  
AUTOMOTORATIPO0450NALINHADOOESTE/800PX-  
AUTOMOTORATIPO0450NALINHADOOESTE.JPG)

Local: Auditório do Edifício Paços do Concelho

O projeto de modernização da Linha do Oeste, entre Meleças e as Caldas da Rainha, envolve um investimento total de 107 milhões de euros. Numa extensão total de 87 quilómetros, esta será uma das maiores intervenções ferroviárias efetuadas nos últimos anos no nosso país.

O projeto assenta na eletrificação da linha, duplicação dos troços entre os km 20 a 31 e 38 a 45; intervenção nos sistemas de sinalização e telecomunicações; que permitirá viajar entre Lisboa e Torres Vedras em menos de 50 minutos.

A nível concelhio destacam-se a reparação de túneis, a supressão de várias passagens de nível e a construção de novas plataformas de passageiros que contribuirão para aumentar a frequência de comboios diários de 8 para 24.

Neste projeto estão consideradas ainda as passagens desniveladas, incluindo as respetivas vias de acesso, pontes ferroviárias e passagens hidráulicas, estruturas de contenção, drenagem, estudos hidrológicos e vedações.

Paralelamente a este projeto o Plano Municipal de Transportes de Torres Vedras prevê soluções a nível de estacionamento *Park & Ride*.

A Agência Portuguesa do Ambiente colocou em [consulta pública a Avaliação do Impacte Ambiental \(AIA\) do projeto de modernização da Linha Ferroviária do Oeste](http://participa.pt/consulta.jsp?loadP=2147) (<http://participa.pt/consulta.jsp?loadP=2147>), no troço entre Mira-Sintra/Meleças e Caldas da Rainha até 27 de março.

A Linha do Oeste liga as estações de Agualva-Cacém, no concelho de Sintra, à estação da Figueira da Foz. É uma das mais antigas do País.

---

### **Auditório do Edifício Paços do Concelho**

Praça do Município  
2560 Torres Vedras

[Localização Google Maps \(http://maps.google.com/maps?q=39.09310895305315,-9.259790182113647+%28Auditório do Edifício Paços do Concelho%29&z=16&ll=39.09310895305315,-9.259790182113647\)](http://maps.google.com/maps?q=39.09310895305315,-9.259790182113647+%28Auditório+do+Edifício+Paços+do+Concelho%29&z=16&ll=39.09310895305315,-9.259790182113647)

---

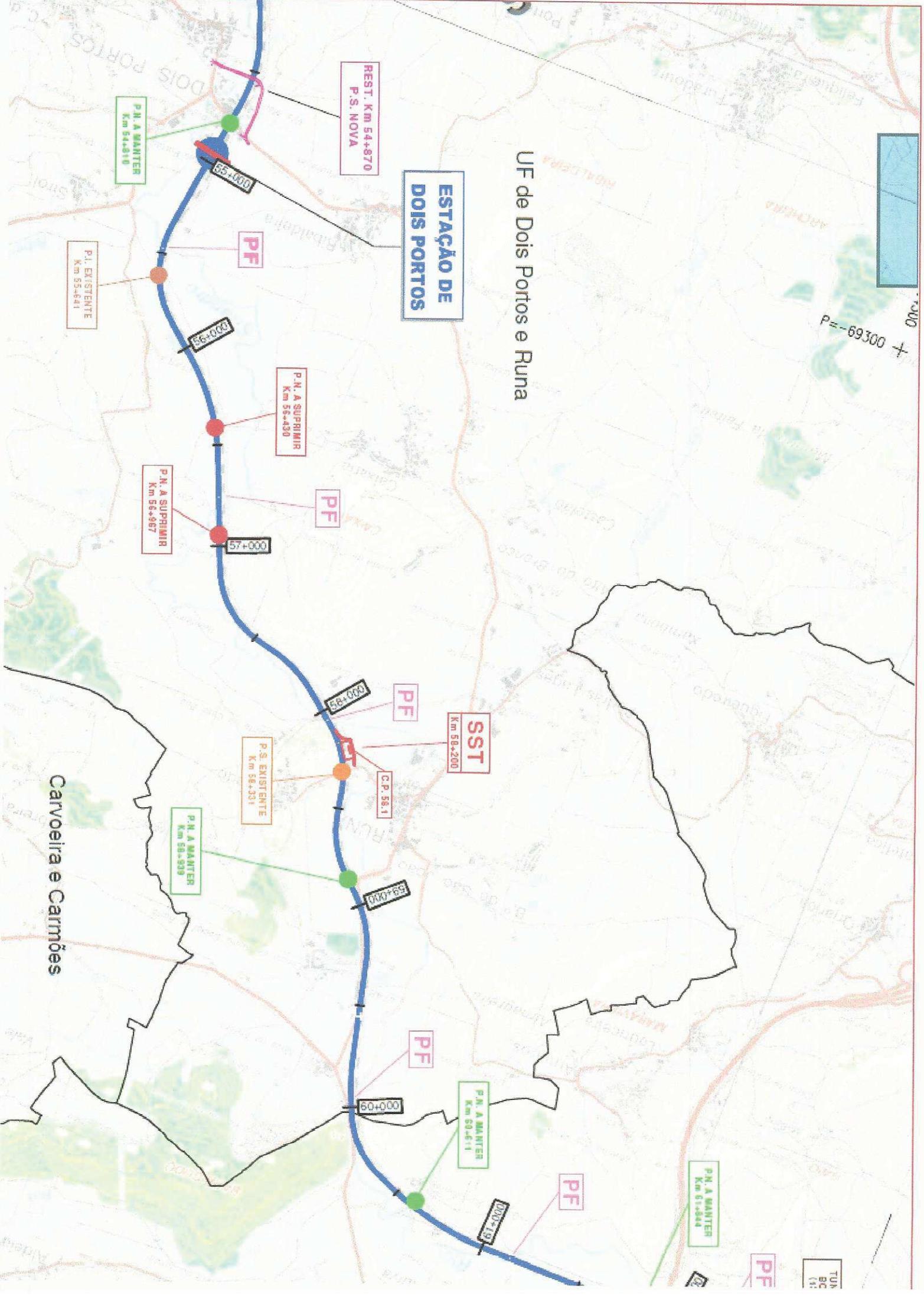
---

Sessão de Esclarecimento sobre a Modernização da Linha Ferroviária do Oeste em 19 março 2018 < Agenda < Câmara Municipal de Torres Vedras; Disponível em [www.cm-tvedras.pt/agenda/detalhes/79155/](http://www.cm-tvedras.pt/agenda/detalhes/79155/). Acesso em 2018-03-17



UF de Dois Portos e Runa

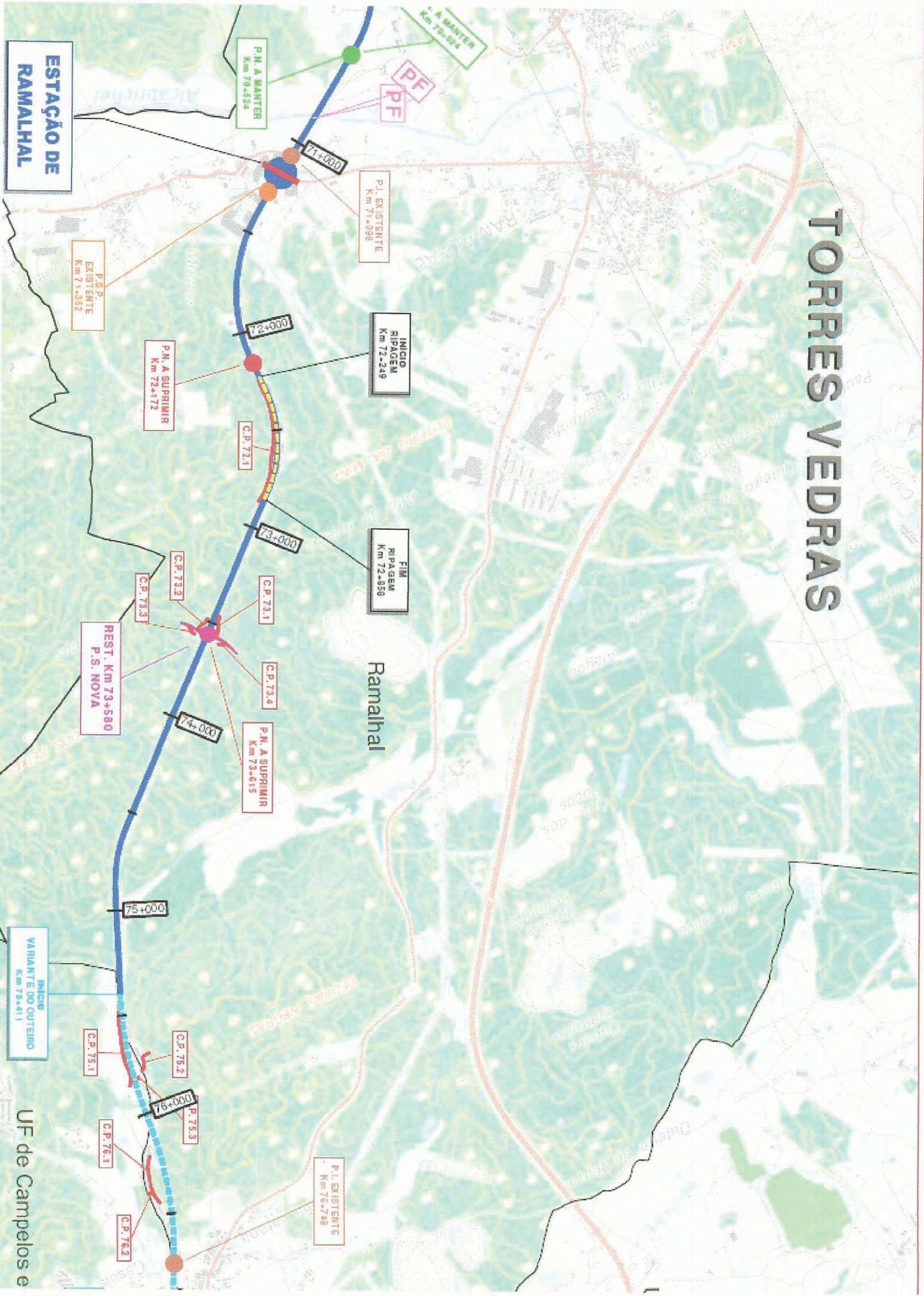
ESTAÇÃO DE DOIS PORTOS

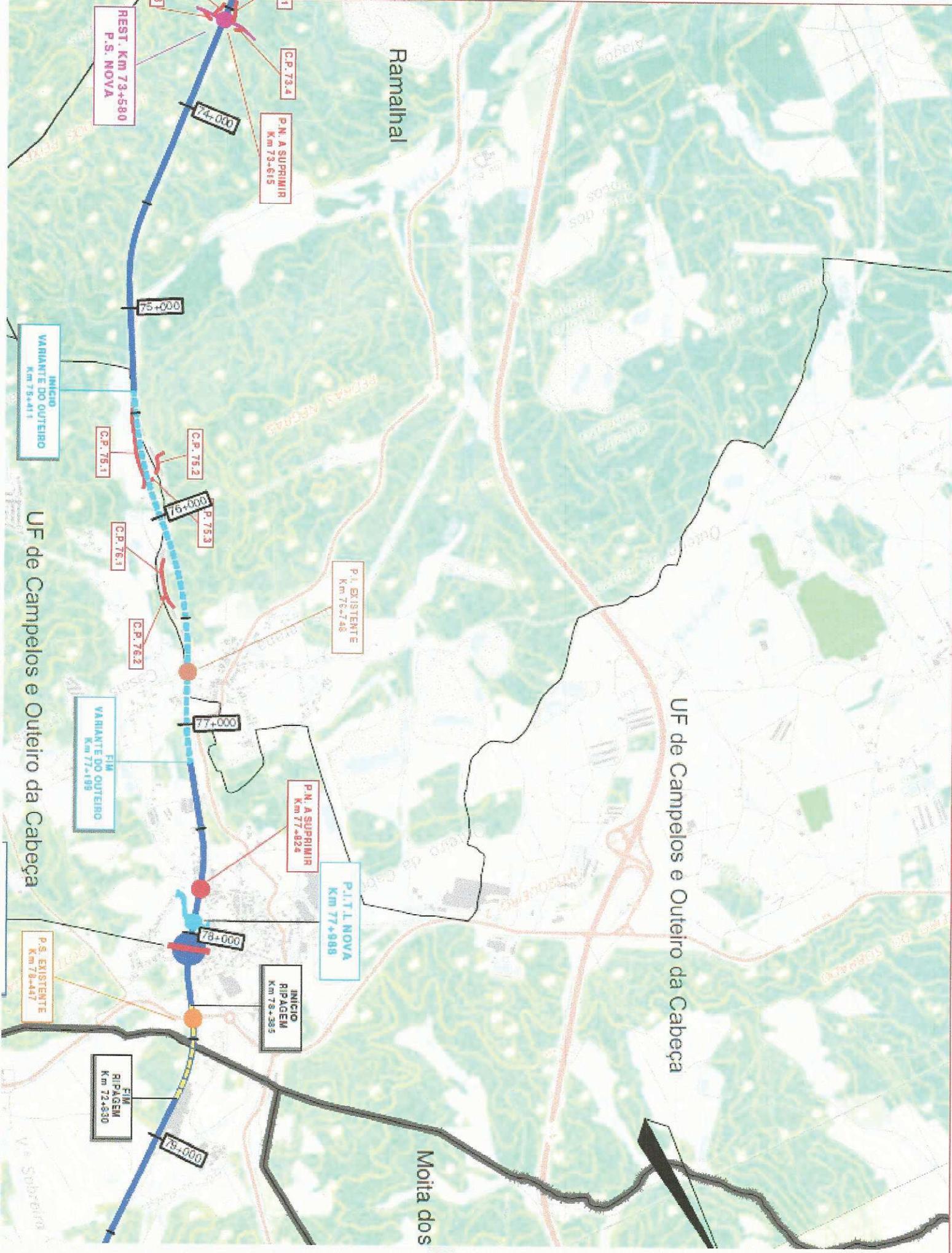


TUN BC (1)



# TORRES VEDRAS





Ramalhal

UF de Campelos e Outeiro da Cabeça

Moita dos

UF de Campelos e Outeiro da Cabeça

REST. Km 73+580  
P.S. NOVA

C.P. 73.4  
P.N. A SUPRIMIR  
Km 73-615

74+000

INICIO  
VARIANTE DO OUTEIRO  
Km 75+411

C.P. 75.1

C.P. 75.2

C.P. 76.1

P. 75.3

P.L. EXISTENTE  
Km 75+748

C.P. 76.2

77+000

FIM  
VARIANTE DO OUTEIRO  
Km 77+195

P.N. A SUPRIMIR  
Km 77+824

P.L.T. NOVA  
Km 77+988

78+000

P.S. EXISTENTE  
Km 78+447

INICIO  
RIPAGEM  
Km 78+385

FIM  
RIPAGEM  
Km 72+530

79+000

# Moção

Constituído  
unanimidade

Corporizando a preocupação crescente que os cidadãos do Concelho de Torres Vedras têm vindo a manifestar na questão vital dos transportes, o Grupo Municipal do CDS apresenta a Moção seguinte, nos termos e com os fundamentos dos considerandos abaixo descritos:

- Considerando que a temática da Mobilidade e Transportes, com enfoque nos movimentos pendulares de passageiros, merecem um cuidado e importância cada vez maiores da parte do poder autárquico, não apenas na lógica da regulação do serviço prestado, mas também na busca do aperfeiçoamento dos problemas existentes,
- Considerando que a linha do Oeste, vital para uma região, carece de acompanhamento na execução da obra e no contributo de ideias para uma futura dinamização, bem como para a integração do serviço de transporte ferroviário no âmbito do PART,

A Assembleia Municipal de Torres Vedras, reunida na sua sessão Ordinária de dia 24 de junho de 2019, delibera a constituição de uma Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade no seio desta Assembleia Municipal, de modo a identificar os problemas existentes e, sob a forma de um relatório final, apresentar recomendações à Câmara Municipal, no âmbito do considerando n.º 2, relativamente ao acompanhamento da execução na obra de revitalização da linha do Oeste e eventual dinamização.

Torres Vedras, 24 de junho de 2019

Os proponentes,

Pedro Castelo

João Pedro Gomes

-----**ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE TORRES VEDRAS**-----

-----**COMISSÃO EVENTUAL DE TRANSPORTES E MOBILIDADE**-----

-----**REUNIÃO nº 1 /Ano 2019**-----

Data 16/07/2019 -----

Hora de Início 18H15/Fim 19H10

**Presenças:**-----

José Vale Paulos-----

Teresa Oliveira-----

João Rodrigues-----

Luís Carlos Lopes-----

Pedro Castelo-----

Sérgio Jacinto-----

**Assuntos tratados:**-----

- 1- Nomeação do Presidente da Comissão-----
- 2- Proposta de alargamento do objeto de análise desta comissão -----
- 3- Plano de trabalho -----

**Conclusões:**-----

- 1- O representante indicado pelo grupo municipal do PS, José Vale Paulos, deu início à reunião e depois de esclarecido o facto de qualquer um dos elementos da comissão ser elegível para presidente foi colocada à consideração a pertinência da coordenação dos trabalhos ficar a cargo do representante do CDS-PP por ter sido o grupo municipal autor da Moção que, por unanimidade, deu origem à constituição desta comissão eventual. Os membros chegaram à conclusão que essa não era uma condição essencial e o próprio representante do CDS-PP, Pedro Castelo disse confiar no trabalho de todos os membros ali presente.-----

Por unanimidade dos votos, a presidência da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade fica a cargo do deputado municipal José Vale Paulos e o relator foi dispensado. Ficou acordado um trabalho conjunto na elaboração do relatório, com o auxílio dos serviços de apoio ao órgão Deliberativo.-----

- 2- Os membros desta comissão consideram que, além do acompanhamento das obras de revitalização da linha do Oeste, faria também sentido que o grupo se dedicasse ao acompanhamento de obras em vias de comunicação consideradas estruturantes para o concelho. Identificaram desde logo a previsão de arranque dos trabalhos de requalificação da estrada nacional nº 9. Assim, decidiram propor à Assembleia Municipal o alargamento do seu objeto de análise, incluindo no seu âmbito o acompanhamento das obras referida estrada nacional. A proposta será redigida nos termos acordados e enviada à Mesa para agendamento na próxima sessão -----

- 3- Foram dados vários contributos sobre o plano de trabalho desta comissão eventual.-----  
Sérgio Jacinto referiu o facto de a maior parte das estações da Linha estarem fechadas e com uma oferta cada vez menor na frequência de comboios, haver uma conseqüente diminuição do número de utilizadores e ser precisamente essa falta de passageiros a justificação para a diminuição da oferta. O problema entrou num círculo que importa quebrar.-----

Luís Carlos Lopes, referindo-se à previsão de 50 minutos para a viagem Torres/Lisboa de Comboio, depois da eletrificação da linha. A ser verdade, poderá ser uma resposta competitiva com a oferta dos autocarros diretos. Apesar do trajeto da linha não parecer o mais adequado, o mais importante é a velocidade permitida e que vai ditar o tempo real das viagens. Sabendo que a velocidade máxima prevista é de 120km/h, questionou o número de comboios que farão a viagem de forma direta e com essa velocidade. Só será uma oferta competitiva de tiver variedade de oferta nos horários.-----

Pedro Castelo sugeriu um pedido de reunião com as infraestruturas de Portugal. Considera que há muitos fatores que devem ser considerados, incluindo a oferta de estacionamento para os utentes da linha que se prevê que venham a aumentar. No seguimento deste raciocínio, Sérgio Jacinto referiu-se ao material circulante que deve também merecer a preocupação deste grupo de trabalho. Os comboios que a CP mantém fora de circulação devidos às más condições e a problemática dos grafitis não permitem oferecer

aos utilizadores o conforto desejável. João Rodrigues considera que, apesar de real, a questão dos grafitis é secundária. No seu entender, mais do que estarem grafitados, o maior problema é não existirem praticamente comboios nenhuns a circular na linha.-----

Ficou decidido pedir à Câmara Municipal todos os projetos para obras na linha do Oeste. Sabe-se que os projetos não foram desenvolvidos pelo Município mas julga-se serem do seu conhecimento e que possam, por seu intermédio, chegar ao conhecimento desta comissão.-----

Ficou também acordada uma viagem entre Torres Vedras e Lisboa de comboio para conhecer o real e atual estado da linha.-----

Antes de terminar a reunião, João Rodrigues questionou sobre uma comissão para a defesa da linha do oeste. Aludiu a uma faixa afixada na estação de Torres Vedras e que faz referência à referida comissão. Nenhum dos membros conhece o trabalho ou composição e não se consegue chegar à fala com o grupo. Admitem que poderá ter sido a tentativa de reunir um grupo de utilizadores e que não tenha dado frutos.-----

a)



MUNICÍPIO DE TORRES VEDRAS

Entrada-nº 16514 L.º 150.10.700

Em 19-07-2019

O Funcionário,

*Dr. José Augusto de Carvalho*  
22/7/2019

Exm.º Sr. Presidente da  
Assembleia Municipal de Torres Vedras  
Dr. José Augusto de Carvalho

Torres Vedras, 18 julho de 2019

Assunto: **Proposta**

Levo ao conhecimento de V. Exa. que a Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade decidiu, por unanimidade, propor à Assembleia Municipal o alargamento do seu objeto de análise, incluindo no seu âmbito o acompanhamento das obras da Estrada Nacional nº 9.

Junto em anexo a referida Proposta pedindo que a Mesa da Assembleia Municipal a coloque à consideração do Plenário na Ordem de Trabalhos da próxima Sessão do órgão Deliberativo.

Com os melhores cumprimentos,

**O Presidente da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade**

**José António do Vale Paulos**

VB

ANEXO: Proposta



## Proposta

A Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade foi constituída deliberação da Assembleia Municipal em 24 de junho do ano corrente, com o objetivo de acompanhar a execução da obra de revitalização da linha do Oeste e, sob a forma de relatório final, apresentar recomendações que possam contribuir para a sua futura dinamização.

O órgão Deliberativo do Município considerou esta linha ferroviária como vital para a região Oeste.

No decorrer da 1ª reunião, os seus membros desta comissão entenderam que a melhoria das vias comunicação que sejam consideradas estruturantes para o concelho merecem um acompanhamento por parte do poder autárquico, em geral e desta comissão em particular.

Sendo conhecidas as más condições em que se encontra a Estrada Nacional nº 9 (N9) e estando previsto o arranque dos trabalhos de requalificação da via, seria pertinente o acompanhamento dos trabalhos e forma a identificar e contribuir para a resolução dos problemas existentes.

Esta obra está fora da esfera de competências do Município mas, por ser de extrema importância para a melhoria das condições de vida de todos os munícipes que diariamente a utilizam em movimentos pendulares, deverá ser acompanhada por uma comissão.

Assim, reunida a 16 de julho de 2019, a Comissão Eventual dos Transportes e Mobilidade decidiu, por unanimidade, propor à Assembleia Municipal, o alargamento do seu objeto de análise, incluindo no seu âmbito o acompanhamento das obras da Estrada Nacional nº 9.

Torres Vedras, 16 de julho de 2019

**A Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade**

**FREGUESIAS (AUTORIZAÇÃO GENÉRICA DA AM DE 30/11/2018):**-----

- --- Na sequência da autorização genérica concedida pela Assembleia Municipal, presente informação sobre apoios concedidos pela Câmara Municipal: -----

---- Ofício número 4359, de 11/07/2019 a informar que em sua reunião de 27/05/2019 deliberou aprovar, para a União de Freguesia Carvoeira e Carmões os seguintes apoios: € 35.000,00 para obras no cemitério e € 5.000,00 para serviços de psicólogo para apoios aos alunos.-----

---- Ofício número 4158, de 28/06/2019 a informar que em sua reunião de 25/06/2019 deliberou aprovar o apoio de € 525,00 à União de Freguesias de Carvoeira e Carmões para o pavilhão gímnico de Carmões. -----

---- A Assembleia Municipal tomou conhecimento.-----

**PONTO 3 - PROPOSTA N.º 27/AM/2019 - COMISSÃO EVENTUAL DE TRANSPORTES E MOBILIDADE – ALARGAMENTO DE OBJETO:**-----

---- Presente proposta da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade que a seguir se transcreve e que foi lida pelo presidente da mesma, *deputado municipal Vale Paulos*.-----

---- “A Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade foi constituída deliberação da Assembleia Municipal em 24 de junho do ano corrente, com o objetivo de acompanhar a execução da obra de revitalização da linha do Oeste e, sob a forma de relatório final, apresentar recomendações que possam contribuir para a sua futura dinamização.-----

---- O órgão deliberativo do Município considerou esta linha ferroviária como vital para a região Oeste.-----

---- No decorrer da 1.ª reunião, os seus membros desta comissão entenderam que a melhoria das vias comunicação que sejam consideradas estruturantes para o concelho merecem um acompanhamento por parte do poder autárquico, em geral e desta comissão em particular. -----

---- Sendo conhecidas as más condições em que se encontra a Estrada Nacional n.º 9 (EN9) e estando previsto o arranque dos trabalhos de requalificação da via, seria pertinente o acompanhamento dos trabalhos e forma a identificar e contribuir para a resolução dos problemas existentes. -----

---- Esta obra está fora da esfera de competências do Município, mas, por ser de extrema importância para a melhoria das condições de vida de todos os munícipes que diariamente a utilizam em movimentos pendulares, deverá ser acompanhada por uma comissão. -----

---- Assim, reunida a 16 de julho de 2019, a Comissão Eventual dos Transportes e Mobilidade decidiu, por unanimidade, propor à Assembleia Municipal, o alargamento do seu objeto de análise, incluindo no seu âmbito o acompanhamento das obras da Estrada Nacional n.º 9. -----

---- Torres Vedras, 16 de julho de 2019.”-----

---- O *deputado municipal, Luís Carlos Lopes*, também membro da comissão em título, teceu

algumas considerações em defesa da necessidade de se incluir nos trabalhos da comissão o acompanhamento da EN9 e dando nota de uma viagem que fez das Caldas para Torres Vedras apelou à urgência de “algo” ser feito na Linha do Oeste sob pena de a mesma acabar. -----

---- A Assembleia Municipal, deliberou por unanimidade aprovar o alargamento do objeto de análise, da Comissão Eventual dos Transportes e Mobilidade, incluindo no seu âmbito o acompanhamento das obras da Estrada Nacional n.º 9. -----

**PONTO 4 - PROPOSTA N.º 37/CM/2019 - ALTERAÇÃO DO OBJETO SOCIAL DA PROMOTORRES, EM:** -----

---- Presente ofício número 5481, da Câmara Municipal de Torres Vedras, de 28 de agosto último, a remeter proposta de alteração aos estatutos tendo presente a competência do órgão deliberativo prevista na alínea n), do n.º 1, do art.º 25.º, da Lei n.º 75/2013, de 12/09 na sua atual redação, bem como a que lhe é conferida pela alínea d), do art.º 10.º, dos estatutos da Promotorres, EM. e ainda presente ofício número 5698, de 10/09/2019, em resposta a dúvidas suscitadas na reunião da (CPL) Comissão Permanente de Líderes, aquando da preparação da agenda. -----

---- O **Presidente da Câmara** informou que esta alteração visa ajustar as competências da Promotorres E.M., em função da descentralização na área do trânsito e da mobilidade e também de uma forma genérica poder trabalhar as várias “Marcas” do município por forma a serem mais eficientes na sua gestão. -----

---- A *deputada municipal Rita Sammer* manifestou algumas dúvidas com a introdução do edil dado que no esclarecimento que a CPL solicitou à câmara não vinha referida a questão das “Marcas”. -----

---- O PSD nada tem a opor quanto à alteração do objeto, mas gostaria de ver clarificada esta questão. -----

---- O *deputado municipal Pedro Castelo* também manifestou algumas dúvidas pois esta alteração visa ainda atribuir mais competências à Promotorres, que nunca foi o que devia ter sido e hoje gere os mercados, os estacionamento e o parque de exposições e agora vai gerir a “Marca” Torres Vedras. -----

---- Assim, indagou qual é o verdadeiro intuito da mudança deste objeto social e principalmente qual é o ganho da autarquia em que seja a Promotorres a gerir a “Marca” Torres Vedras. -----

---- Tendo presente que a Promotores não consegue gerir as competências que já tinha, que está dependente das transferências financeiras da câmara e não dá lucro, sendo de certa maneira uma empresa artificial do ponto de vista financeiro, apesar das contas que são apresentadas à assembleia, questionou se não poderia ser a autarquia a gerir a “Marca” Torres Vedras. -----

---- O **Presidente da Câmara** fez notar que estão a falar da empresa municipal Promotorres que promove Torres Vedras, com vários eventos, tais como o Carnaval e o Ocean Spirit que passaram

ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE TORRES VEDRAS

Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade  
REABILITAÇÃO DA EN9 TORRES VEDRAS (Km 68,000) e MERCEANA (km 82,600) 14,600 Km

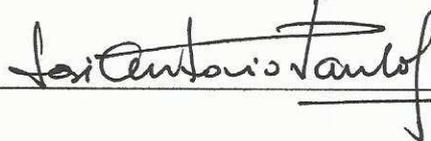
---

Exmo. Senhor Presidenta da Mesa da Assembleia Municipal de Torres Vedras

Nos termos do n.º 2 do Artigo 25º do Regimento da Assembleia Municipal de Torres Vedras, esta Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade, solicita a V.Exª. que diligencie informação relativa aos documentos em anexo, bem como a análise do projeto de execução da obra em apreço, a ter presente na próxima reunião da Comissão Eventual, a realizar na próxima 2ª-Feira, dia 14 de outubro 2019, pelas 18h00.

Torres Vedras, 07 de outubro 2019

O Presidente da Comissão Eventual dos Transportes e Mobilidade



---

-----**ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE TORRES VEDRAS**-----

-----**COMISSÃO EVENTUAL DE TRANSPORTES E MOBILIDADE**-----

-----**REUNIÃO nº 1 /Ano 2019**-----

Data 16/07/2019 -----

Hora de Início 18H15/Fim 19H10

**Presenças:**-----

José Vale Paulos-----

Teresa Oliveira-----

João Rodrigues-----

Luís Carlos Lopes-----

Pedro Castelo-----

Sérgio Jacinto-----

**Assuntos tratados:**-----

- 1- Nomeação do Presidente da Comissão-----
- 2- Proposta de alargamento do objeto de análise desta comissão -----
- 3- Plano de trabalho -----

**Conclusões:**-----

- 1- O representante indicado pelo grupo municipal do PS, José Vale Paulos, deu início à reunião e depois de esclarecido o facto de qualquer um dos elementos da comissão ser elegível para presidente foi colocada à consideração a pertinência da coordenação dos trabalhos ficar a cargo do representante do CDS-PP por ter sido o grupo municipal autor da Moção que, por unanimidade, deu origem à constituição desta comissão eventual. Os membros chegaram à conclusão que essa não era uma condição essencial e o próprio representante do CDS-PP, Pedro Castelo disse confiar no trabalho de todos os membros ali presente.-----

Por unanimidade dos votos, a presidência da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade fica a cargo do deputado municipal José Vale Paulos e o relator foi dispensado. Ficou acordado um trabalho conjunto na elaboração do relatório, com o auxílio dos serviços de apoio ao órgão Deliberativo.-----

- 2- Os membros desta comissão consideram que, além do acompanhamento das obras de revitalização da linha do Oeste, faria também sentido que o grupo se dedicasse ao acompanhamento de obras em vias de comunicação consideradas estruturantes para o concelho. Identificaram desde logo a previsão de arranque dos trabalhos de requalificação da estrada nacional nº 9. Assim, decidiram propor à Assembleia Municipal o alargamento do seu objeto de análise, incluindo no seu âmbito o acompanhamento das obras referida estrada nacional. A proposta será redigida nos termos acordados e enviada à Mesa para agendamento na próxima sessão -----

- 3- Foram dados vários contributos sobre o plano de trabalho desta comissão eventual.-----  
Sérgio Jacinto referiu o facto de a maior parte das estações da Linha estarem fechadas e com uma oferta cada vez menor na frequência de comboios, haver uma conseqüente diminuição do número de utilizadores e ser precisamente essa falta de passageiros a justificação para a diminuição da oferta. O problema entrou num círculo que importa quebrar.-----

Luís Carlos Lopes, referindo-se à previsão de 50 minutos para a viagem Torres/Lisboa de Comboio, depois da eletrificação da linha. A ser verdade, poderá ser uma resposta competitiva com a oferta dos autocarros diretos. Apesar do trajeto da linha não parecer o mais adequado, o mais importante é a velocidade permitida e que vai ditar o tempo real das viagens. Sabendo que a velocidade máxima prevista é de 120km/h, questionou o número de comboios que farão a viagem de forma direta e com essa velocidade. Só será uma oferta competitiva de tiver variedade de oferta nos horários.-----

Pedro Castelo sugeriu um pedido de reunião com as infraestruturas de Portugal. Considera que há muitos fatores que devem ser considerados, incluindo a oferta de estacionamento para os utentes da linha que se prevê que venham a aumentar. No seguimento deste raciocínio, Sérgio Jacinto referiu-se ao material circulante que deve também merecer a preocupação deste grupo de trabalho. Os comboios que a CP mantém fora de circulação devidos às más condições e a problemática dos grafitis não permitem oferecer

aos utilizadores o conforto desejável. João Rodrigues considera que, apesar de real, a questão dos grafitis é secundária. No seu entender, mais do que estarem grafitados, o maior problema é não existirem praticamente comboios nenhuns a circular na linha.-----

Ficou decidido pedir à Câmara Municipal todos os projetos para obras na linha do Oeste. Sabe-se que os projetos não foram desenvolvidos pelo Município mas julga-se serem do seu conhecimento e que possam, por seu intermédio, chegar ao conhecimento desta comissão.-----

Ficou também acordada uma viagem entre Torres Vedras e Lisboa de comboio para conhecer o real e atual estado da linha.-----

Antes de terminar a reunião, João Rodrigues questionou sobre uma comissão para a defesa da linha do oeste. Aludiu a uma faixa afixada na estação de Torres Vedras e que faz referência à referida comissão. Nenhum dos membros conhece o trabalho ou composição e não se consegue chegar à fala com o grupo. Admitem que poderá ter sido a tentativa de reunir um grupo de utilizadores e que não tenha dado frutos.-----

a)

## **Plano de Investimentos Ferrovia 2020**

### **MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE**

Lisboa, 26 de junho de 2019

# Índice

1. Plano de Investimentos no âmbito do Ferrovia 2020
2. Modernização do troço Mira-Sintra - Meleças – Caldas da Rainha
3. Condições de Exploração em Fase de Obra
4. Conclusões

FERROVIA 2020  
PROJETAR PORTUGAL NA EUROPA

Co-financiado por:

COMPETE  
2020

PORTUGAL  
2020

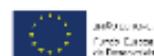


UNião Europeia  
Fundo de Crescimento

Co-financiado por:

COMPETE  
2020

PORTUGAL  
2020



UNião Europeia  
Fundo Europeu  
de Investimento Regional



Co-financiado pela União Europeia  
O Mecanismo Interligar a Europa





 Infraestruturas  
de Portugal

**FERROVIA 2020**

## 1. Plano de Investimentos no âmbito do Ferrovia 2020

### OBJETIVOS

#### ✓ AUMENTAR A COMPETITIVIDADE DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

- Redução de tempos de percurso e de custos de transporte
- Aumento da capacidade (n.º e comprimento comboios)

#### ✓ CRIAR CONDIÇÕES PARA A INTEROPERABILIDADE FERROVIÁRIA

- Eletrificação
- Sinalização eletrónica e comando centralizado de tráfego
- Aumento do comprimento dos comboios de mercadorias
- Instalação de travessas polivalentes

#### ✓ MELHORAR AS LIGAÇÕES INTERNACIONAIS

- Corredor Internacional Norte (Leixões/Aveiro – Vilar Formoso)
- Corredor Internacional Sul (Sines - Elvas/Caia)
- Potenciar a ferrovia nas acessibilidade aos Portos nacionais

INVESTIMENTO GLOBAL ~ 2.000 MILHÕES €  
MAIS DE 1.000 km DE LINHAS A INTERVENCIORAR





 Infraestruturas  
de Portugal

# MODERNIZAÇÃO DO TROÇO MIRA-SINTRA - MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA

## 2. Modernização do troço Mira-Sintra - Meleças – Caldas da Rainha

### OBJETIVOS DO EMPREENDIMENTO



Reduzir o tempo de trajeto



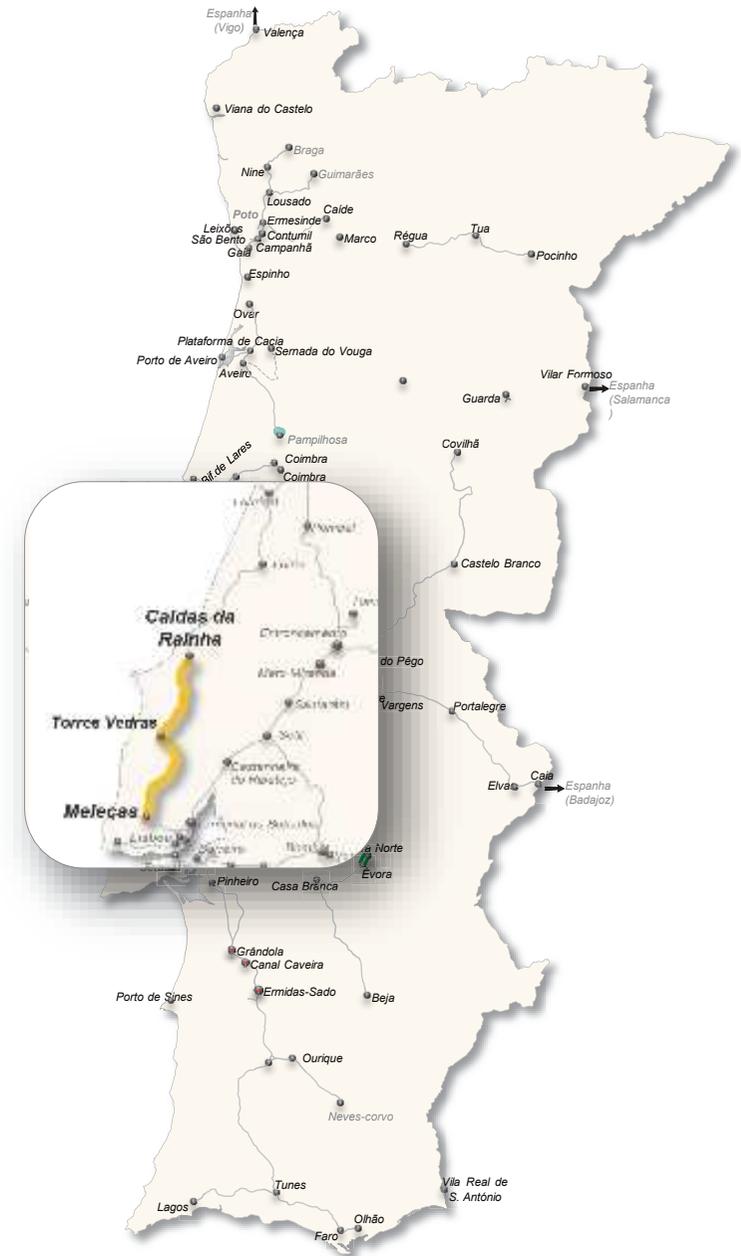
Melhorar a eficiência e competitividade do sistema ferroviário, aumentando a capacidade



Aumentar a segurança e a fiabilidade da exploração ferroviária, em resultado da instalação de novo sistema de sinalização e telecomunicações (S&T)



Aumentar a segurança ferroviária e rodoviária, em resultado da supressão/automatização de passagens de nível e da construção de desnivelamentos



## 2. Modernização do troço Mira-Sintra - Meleças – Caldas da Rainha

### ÂMBITO DA INTERVENÇÃO



Modernização, incluindo eletrificação, do troço Mira-Sintra -Meleças – Caldas da Rainha



Construção de 2 troços de via dupla:

- Mira-Sintra - Meleças - Pedra Furada (11 km)
- Malveira – Entrada do Túnel da Sapataria (7 km)



Reabilitação e adaptação para a eletrificação dos quatro túneis existentes



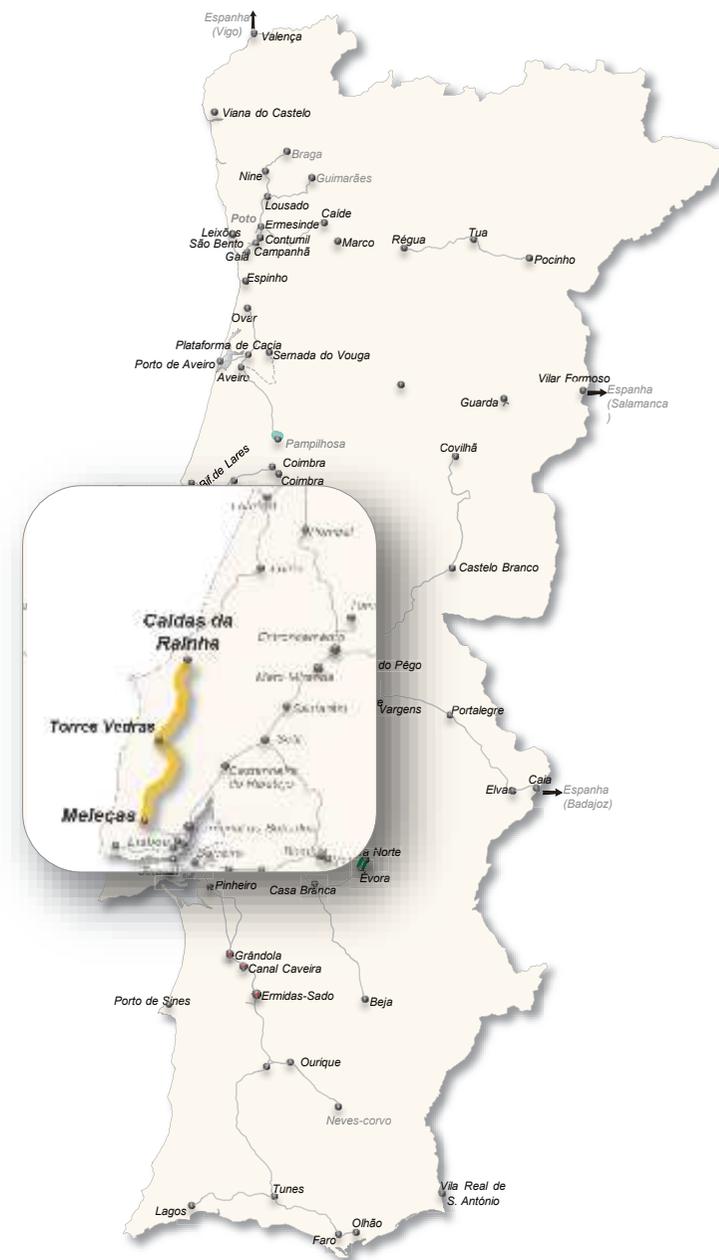
Construção de passagens superiores e inferiores e de estruturas de proteção e estabilização da plataforma



Modernização e adaptação dos cais de passageiros, para melhoria da acessibilidade



Construção da subestação de tração elétrica de Runa e implementação dos sistemas S&T



## 2. Modernização do troço Mira-Sintra - Meleças – Caldas da Rainha

### INTERVENÇÕES PREVISTAS



2 Empreitadas da via, eletrificação, construção civil e obras geotécnicas:

- Mira-Sintra – Meleças - Torres Vedras
- Torres Vedras - Caldas da Rainha



Empreitada de Conceção - Execução da Subestação de Tração de Runa e Postos Autotransformadores



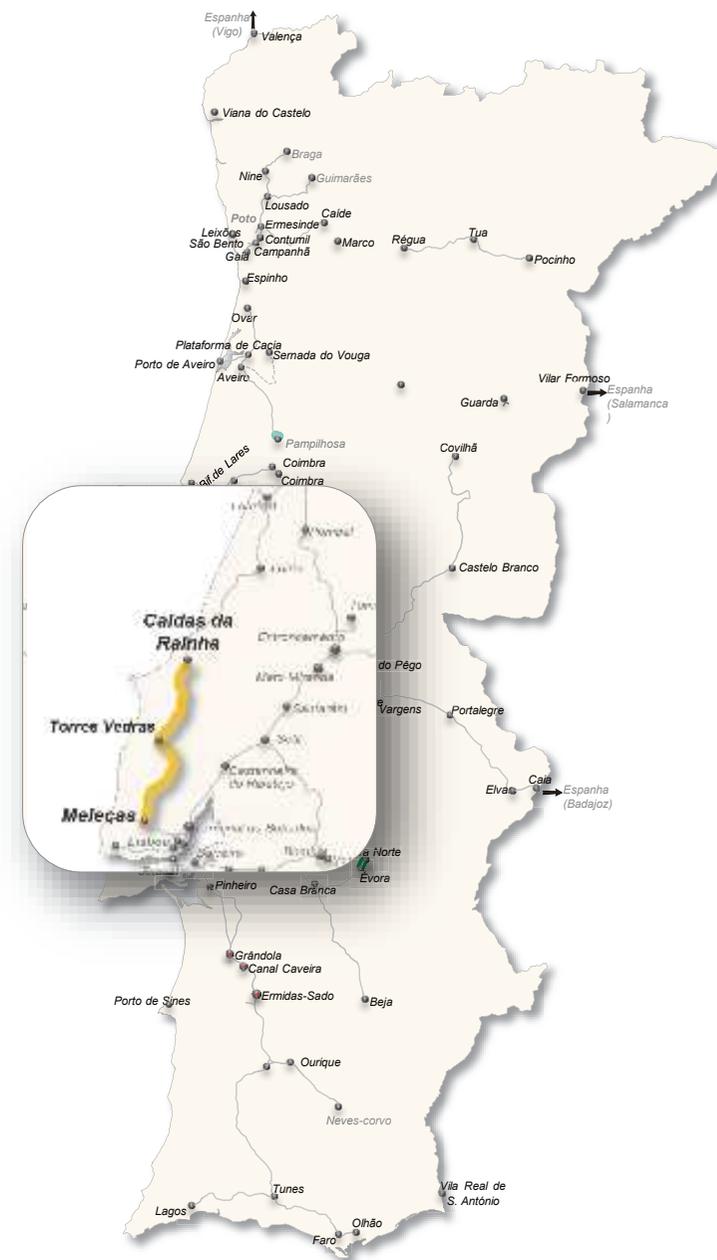
Protocolo com a REN para a alimentação da Subestação de Tração de Runa, através da Subestação elétrica da Carvoeira (REN)



6 Empreitadas para a Sinalização e Telecomunicações



Protocolos para a melhoria das acessibilidades, com construção de parques de estacionamento junto às estações e apeadeiros



## 2. Modernização do troço Mira-Sintra - Meleças – Caldas da Rainha

### BENEFÍCIOS DIRETOS PARA OS UTILIZADORES

#### ✓ SERVIÇOS E TEMPOS DE PERCURSO

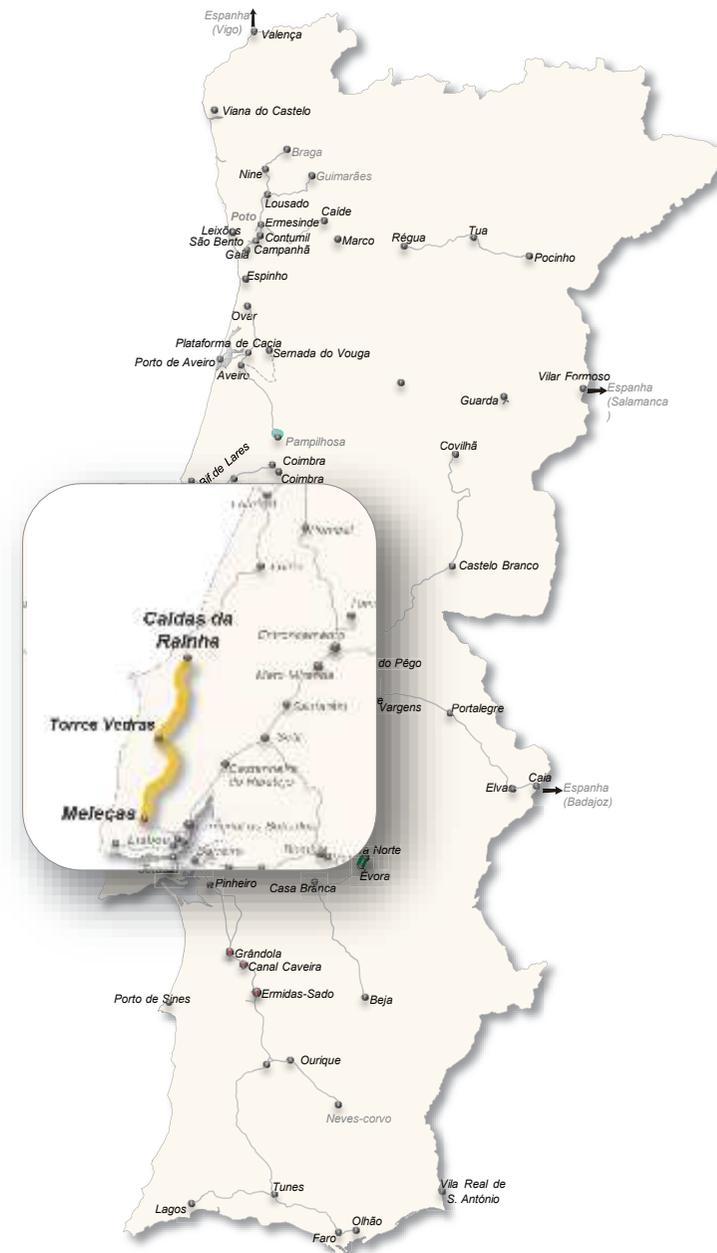
##### Impacto nos serviços

- Utilização de material circulante elétrico até Caldas da Rainha e **redução do tempo de percurso** Caldas da Rainha – Lisboa e Torres Vedras – Lisboa em **de cerca de 30 minutos**.
- **Aumento da oferta de 16 circulações para 48 (2 sentidos)** no troço a sul das Caldas da Rainha/Torres Vedras.

##### Procura Regional

Ano	Nº Passageiros		
	Cenário atual	Cenário com modernização	Acréscimo de passageiros
2021	444.000	781.000	337.000
2026	462.000	812.000	350.000
2031	479.000	842.000	363.000
2041	513.000	902.000	389.000
2051	548.000	964.000	416.000

Fonte: Estudo de Procura da L. do Oeste, IPE, Dez. 2017



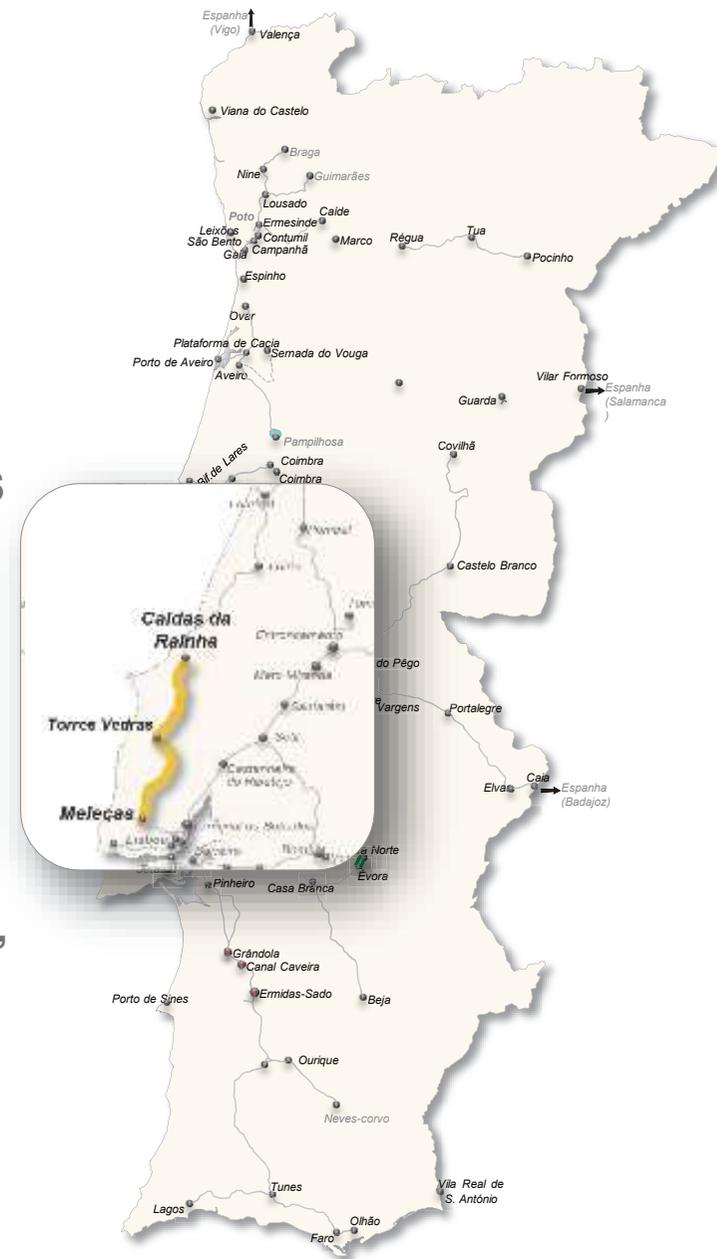
## 2. Modernização do troço Mira-Sintra - Meleças – Caldas da Rainha

### BENEFÍCIOS DIRETOS PARA OS UTILIZADORES

- ✓ **FIABILIDADE E SEGURANÇA**
  - Supressão de 14 Passagens de Nível
  - Instalação de Sistemas de Sinalização Eletrónica e Comando Centralizado da Circulação
- ✓ **MELHORIA DAS LIGAÇÕES RODOFERROVIÁRIAS, EM ARTICULAÇÃO COM OS MUNICÍPIOS, E CRIAÇÃO DE PARQUES DE ESTACIONAMENTO**
- ✓ **AUMENTO DA QUALIDADE DO SERVIÇO DA OPERAÇÃO FERROVIÁRIA**

### BENEFÍCIOS PARA A SOCIEDADE

- ✓ **EMPREGO**  
Na ordem dos 400 postos de trabalho com duração de dois anos, durante a fase de construção.
- ✓ **REDUÇÃO DE EMISSÕES**  
Redução total de emissões (até 2046, horizonte da ACB): 81 mil tonCO<sub>2</sub>eq.

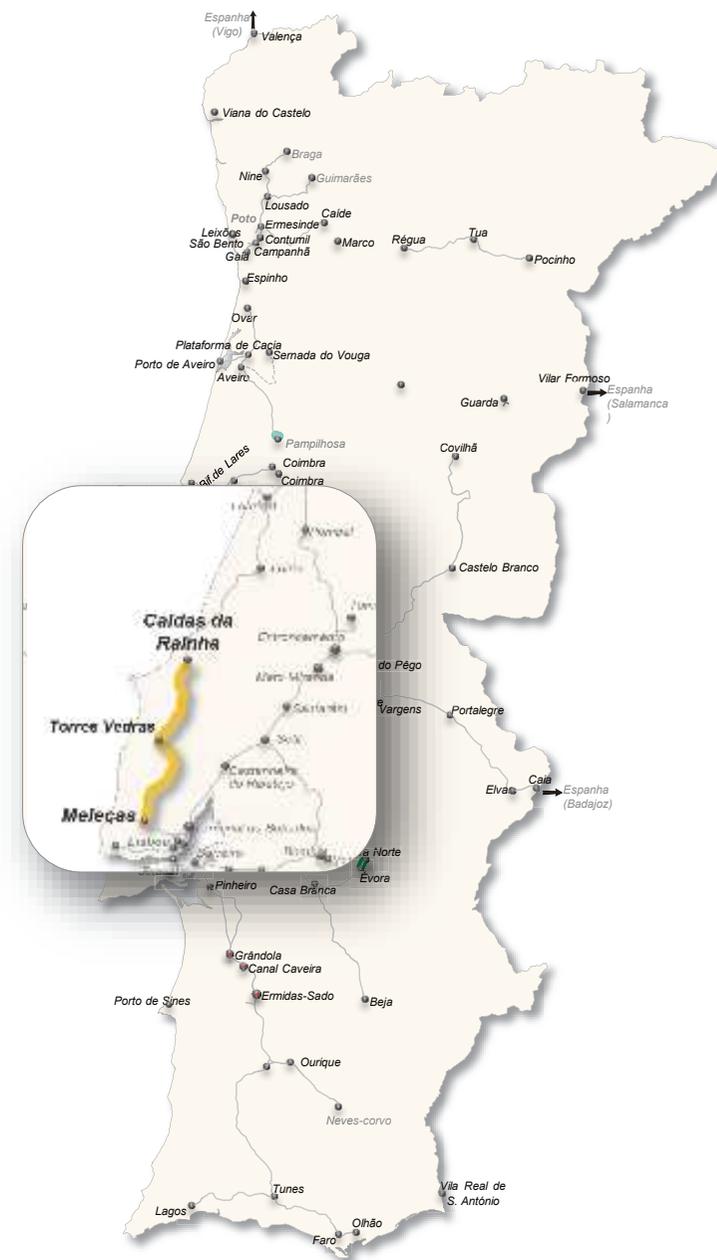


## 2. Modernização do troço Mira-Sintra - Meleças – Caldas da Rainha

### INVESTIMENTO

Componentes	Custo Total Atual
1. Estudos e Projetos	4 657 250 €
2. Terrenos	1 259 000 €
3. Construção	118 500 000 €
Troço Meleças-Torres	68 500 000 €
Troço Torres-Caldas	30 400 000 €
Materiais	10 500 000 €
SST RUNA (incluindo alimentação)	8 800 000 €
Nobo	300 000 €
4. Sinalização	21 285 000 €
5. Contingências	- €
6. Ajustamentos de preços (Revisão de Preços)	998 087 €
7. Publicidade	150 000 €
8. Supervisão durante a execução dos trabalhos de construção	7 700 000 €
9. Assistência técnica	781 139 €
10. Outros	- €
<b>Total</b>	<b>155 330 475 €</b>

Comparticipação UE [M€]	Comparticipação Portugal [M€]	Programa
44	111	COMPETE 2020



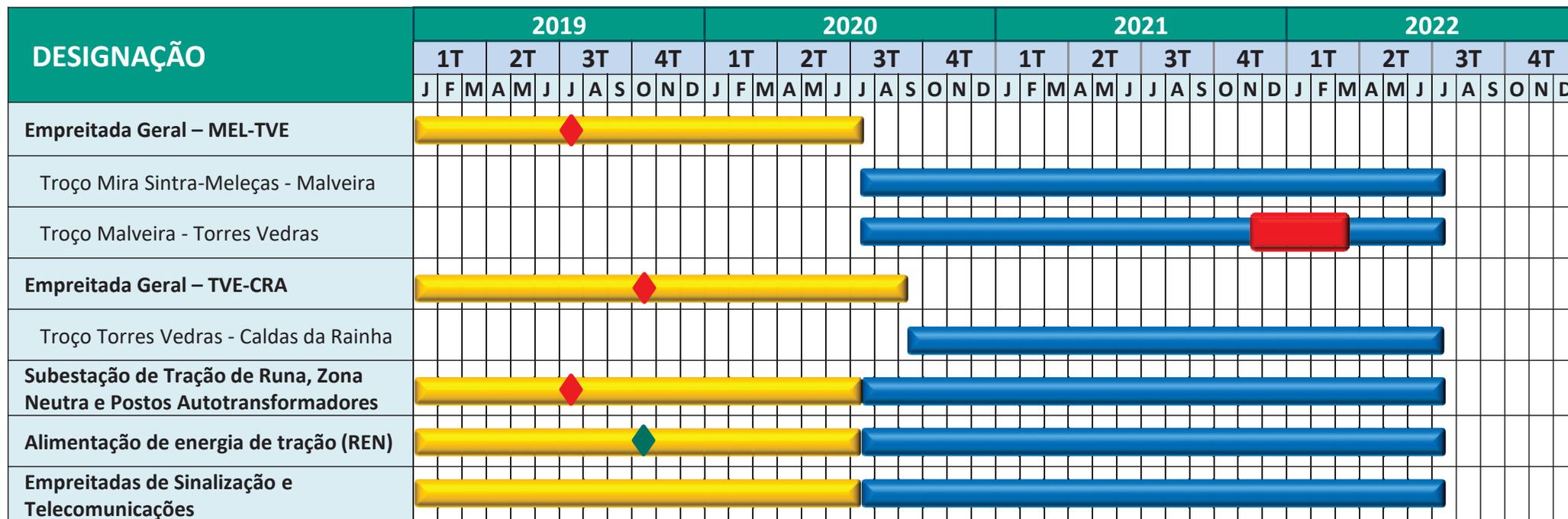


 Infraestruturas  
de Portugal

# CONDIÇÕES DE EXPLORAÇÃO EM FASE DE OBRA

## 3. Condições de Exploração em Fase de Obra

### PLANEAMENTO DAS INTERVENÇÕES



Contratação da empreitada



Execução com troço em exploração



Execução com suspensão da circulação



Lançamento do concurso da empreitada



Início do protocolo da empreitada

## 3. Condições de Exploração em Fase de Obra

### CONDIÇÕES PARA A REALIZAÇÃO DOS TRABALHOS

- ✔ Interdições de 8 horas diárias (sem impacto na circulação)
- ✔ Suspensão da circulação, no Troço Malveira – Torres Vedras, durante 4 meses

### FASEAMENTO DO INÍCIO DA EXPLORAÇÃO EM TRACÇÃO ELÉTRICA

- ✔ 1ª fase: Meleças – Malveira (previsivelmente no 20.º mês após o início da empreitada)
- ✔ 2ª fase: Malveira – Caldas da Rainha (no final das empreitadas)

## 3. Condições de Exploração em Fase de Obra

### SUSPENSÃO DA CIRCULAÇÃO

Causa: Complexidade técnica das intervenções no Túnel da Sapataria

#### ✓ Escavação para rebaixamento da soleira do túnel

Obtenção do *gabarit* de eletrificação e construção de soleira em betão armado

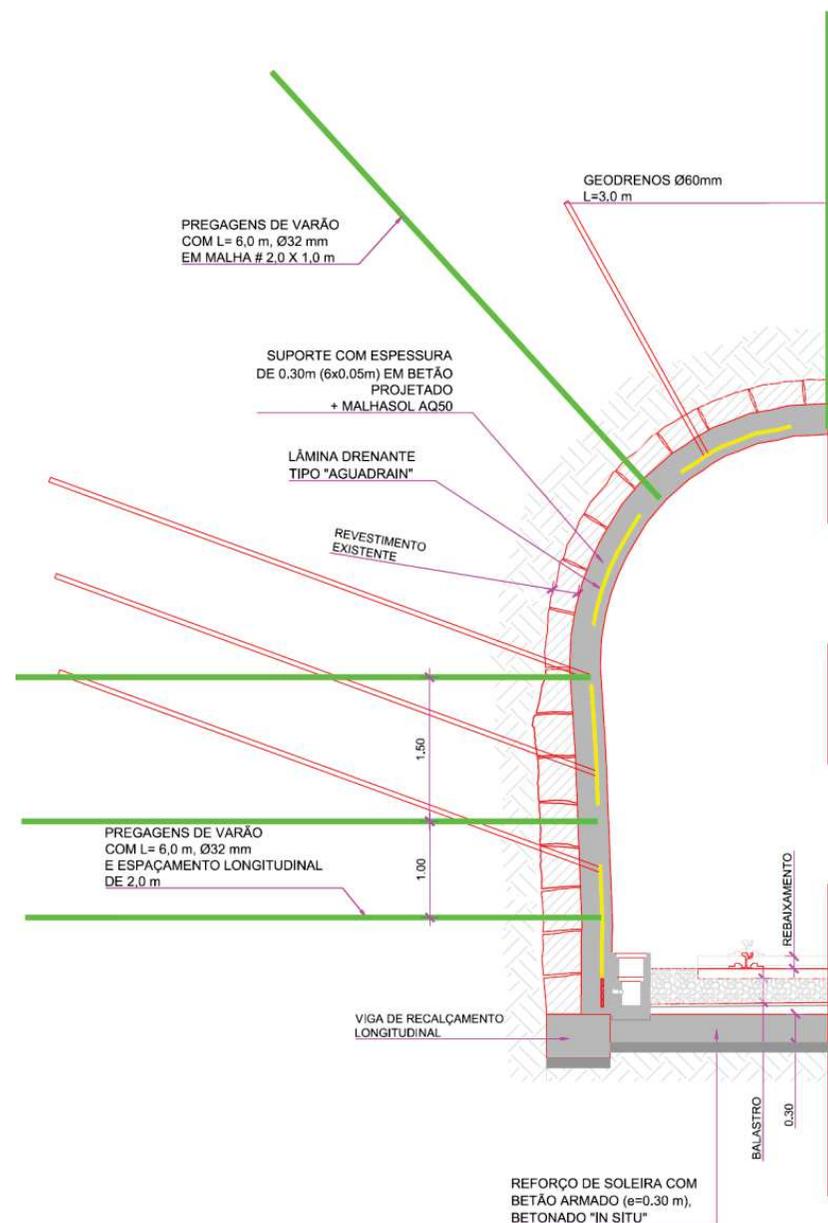
#### ✓ Construção de soleira em betão armado

Reforço estrutural e melhoria do desempenho dinâmico da via

#### ✓ Reforço dos hasteais e abóbada

Reforço estrutural e resolução de patologias

#### ✓ Prazo mínimo de suspensão: 4 meses



## 3. Condições de Exploração em Fase de Obra

### SUSPENSÃO DA CIRCULAÇÃO

- ✓ Rebaixamento da soleira e construção de soleira em betão armado

Remoção da superestrutura de via para a escavação e necessidade de período de cura para o betão armado da soleira a construir

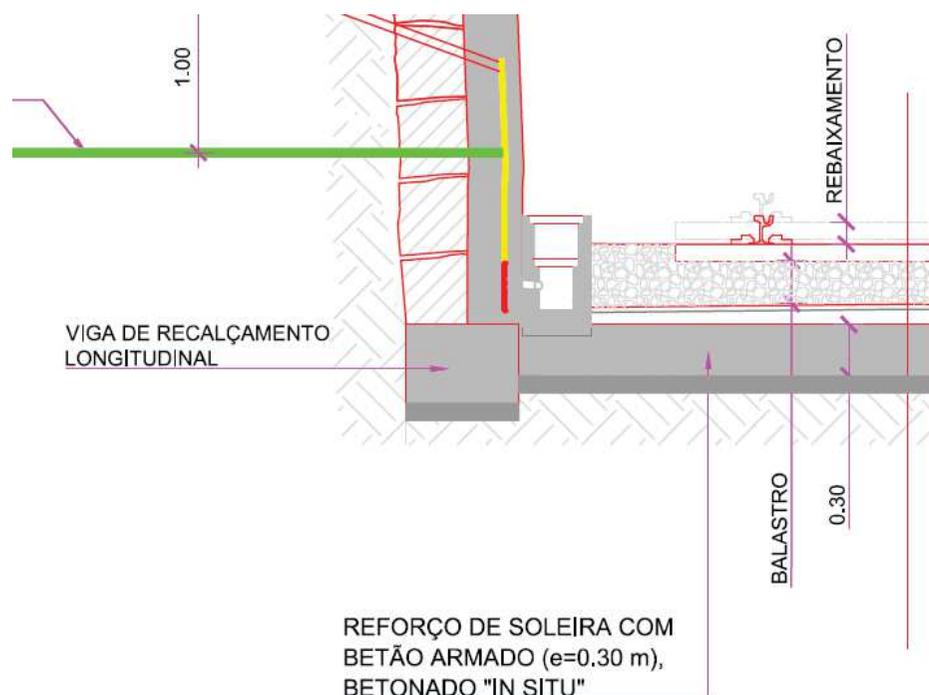


Foto da escavação da soleira no túnel de Caíde  
Linha do Douro | 2019

## 3. Condições de Exploração em Fase de Obra

### SUSPENSÃO DA CIRCULAÇÃO

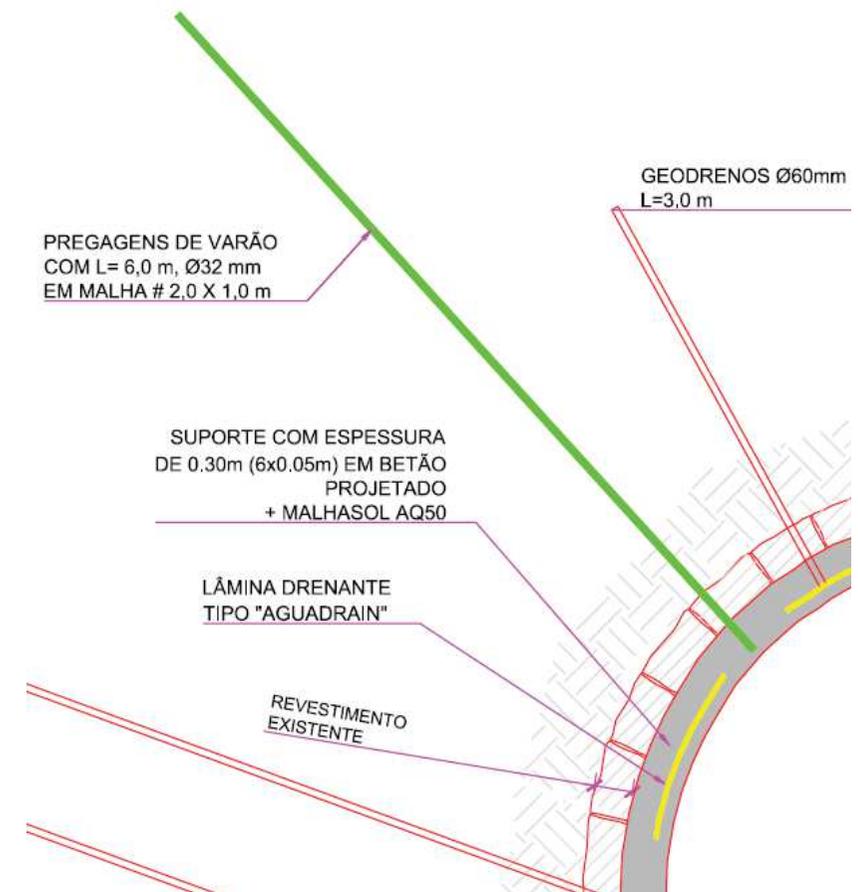
#### ✓ Reforço estrutural dos hasteais e abóboda

Remoção parcial de parte da estrutura, de forma faseada para minimizar instabilização do túnel, e substituição por malhasol e betão projetado.

A suspensão da circulação permite o aumento dos turnos de trabalho, redução do tempo de abertura de frente e de descompressão do maciço, aumentando a qualidade e segurança dos trabalhos.

#### ✓ Prazo mínimo para suspensão de 4 meses

As intervenções realizadas com uma forte mobilização de meios mecânicos pesados, ciclos de trabalho limitados por rendimentos máximos e sequências construtivas complexas para assegurar a estabilidade da estrutura.



## 3. Condições de Exploração em Fase de Obra

### Túnel da Sapataria – Parecer do LNEC



O projeto de reabilitação/rebaixamento do túnel da Sapataria foi objeto de análise pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil - LNEC, concluindo relativamente aos trabalhos previstos:

*“a execução dos diversos trabalhos previstos no faseamento construtivo do projeto só deverá ser possível mediante a interdição total da circulação”*

## 3. Condições de Exploração em Fase de Obra

### MAIS VALIAS DO ENCERRAMENTO TEMPORÁRIO À EXPLORAÇÃO

- ✔ Aumento do número de ciclos de trabalho e rendimentos com redução do prazo de execução da empreitada
- ✔ Reforço das condições de segurança e qualidade na execução dos trabalhos
- ✔ Condicionamento da oferta ferroviária, concentrado apenas no período de intervenção no túnel



## 3. Condições de Exploração em Fase de Obra

### AÇÕES MITIGADORAS

- ✔ Contratação de serviços alternativos rodoviários, **em condições a acordar com a CP e Municípios**
- ✔ **Envolvimento da Comissão de Utentes** na definição dos serviços alternativos
- ✔ Promoção de uma **Campanha de informação ao público**, em articulação com a CP
- ✔ **Reguladores (AMT e IMT)** - Comunicação do processo de negociação com o Operador





 Infraestruturas  
de Portugal

# CONCLUSÕES

## 4. Conclusões

✓ A modernização da Linha do Oeste, entre Mira-Sintra – Meleças e Caldas da Rainha, permitirá **reduzir tempos de percurso, aumentar os níveis de qualidade, fiabilidade e segurança e diminuição das emissões de CO<sub>2</sub>**

✓ A primeira empreitada, Mira-Sintra – Meleças – Torres Vedras, será lançada durante o mês de julho, estando a empreitada Torres Vedras – Caldas da Rainha prevista lançar em outubro de 2019



A eletrificação da linha do Oeste obriga a uma intervenção de grande complexidade no **Túnel da Sapataria** a qual só pode ser concretizada com um **encerramento da exploração ferroviária do troço Malveira - Torres Vedras por um período mínimo de 4 meses**



Durante este período:

✓ **Serão mantidos os serviços ferroviários nos restantes troços da linha do Oeste, com os ajustes decorrentes do encerramento**

✓ **A CP garantirá serviços rodoviários alternativos, custeados pela Infraestruturas de Portugal, e planeados em estreita colaboração com os municípios afetados**



Rodovia e Ferrovia.  
Juntos encurtamos distâncias.

**Viva a mobilidade.**

**OBRIGADO**

[ip@infraestruturasdeportugal.pt](mailto:ip@infraestruturasdeportugal.pt)

[www.infraestruturasdeportugal.pt](http://www.infraestruturasdeportugal.pt)

# **MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA, ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**

Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (AIA 2979)

## **Parecer da Comissão de Avaliação**

**Janeiro 2019**



Agência Portuguesa do Ambiente

Direção-Geral do Património Cultural

Laboratório Nacional de Energia e Geologia, I.P.

Laboratório Nacional de Engenharia Civil

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Instituto Superior de Agronomia / Centro de Ecologia Aplicada Prof. Baeta Neves



## ÍNDICE GERAL

<b>1. Introdução.....</b>	<b>Pág. 1</b>
<b>2. Antecedentes.....</b>	<b>Pág. 3</b>
<b>3. Descrição Sumária do Projeto.....</b>	<b>Pág. 6</b>
<b>4. Análise da Conformidade com a DIA.....</b>	<b>Pág.15</b>
<b>5. Consulta Pública.....</b>	<b>Pág. 73</b>
<b>6. Conclusões.....</b>	<b>Pág. 77</b>

Anexo I – Esboço Corográfico

Anexo II – Pareceres Entidades Externas





## 1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro, foi submetido no Sistema Integrado de Licenciamento do Ambiente – Módulo de Licenciamento Único Ambiental (processo PL20181026003352), para procedimento de verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (PE), o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da "Modernização da Linha do Oeste - Troço Mira Sintra - Meleças / Caldas da Rainha entre os km 20+320 e 107+740", bem como o respetivo Projeto de Execução. O proponente e licenciador do projeto é a IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

O projeto enquadra-se no artigo 1º, n.º 4, alínea b), encontrando-se tipificado no Anexo II, n.º 10 alínea c) área sensível: *"Construção de vias férreas e instalações de transbordo intermodal e de terminais intermodais (não incluídos no anexo I). Modernização de vias, quando a via extravase o domínio ferroviário preexistente."*

A APA, na qualidade de Autoridade de AIA, remeteu a documentação submetida no SILiAmb à Comissão de Avaliação (CA), então nomeada no âmbito da avaliação em fase de Estudo Prévio (EP), constituída pelas seguintes entidades: Agência Portuguesa do Ambiente, IP/Administração da Região Hidrográfica do Tejo e Oeste (APA/ARH TO), Direção-Geral do Património Cultural (DGPC), Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR LVT), Laboratório Nacional de Energia e Geologia, IP (LNEG), Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) e o Centro de Ecologia Aplicada Prof. Baeta Neves/Instituto Superior de Agronomia (CEABN/ISA). Também participou na elaboração deste parecer a Dr.ª Margarida Grossinho da APA/DAIA. Os representantes nomeados pelas entidades acima referidas, para integrar a CA, foram os seguintes:

- |   |                                      |
|---|--------------------------------------|
| • APA (coordenação)   | Eng.ª Dora Beja                      |
| • APA (consulta pública)  | Dr.ª Clara Sintrão                   |
| • APA/ARHTO (recursos hídricos)   | Eng.º Eng.ª Maria da Conceição Ramos |
| • DGPC (património)   | Dr.ª Alexandra Estorninho            |
| • CCDR LVT (solo e uso do Solo, socioeconom<br>qualidade do ar, Sistemas ecológicos<br>ordenamento do território) | Eng.ª João Gramacho                  |
| • LNEG (geologia e geomorfologia)   | Dr.ª Susana Machado                  |
| • LNEC (vibrações)  | Eng.º Jorge Patrício                 |
| • APA (ambiente sonoro)   | Eng.ª Maria João Leite               |
| • ISA/CEABN (paisagem)  | Arq.º Pais. João Jorge               |

O RECAPE, bem como o Projeto de Execução, referente ao projeto de Modernização da Linha do Oeste, datado de outubro de 2018, foi elaborado entre junho e setembro de 2018 pelo consórcio constituído pelas empresas GIBB/Quadrante/Prospetiva (CGQP) sendo composto pelos seguintes volumes:

- Relatório Base.
- Anexos.
- Peças Desenhadas.

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740  
Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

- Resumo Não Técnico.

A metodologia de avaliação adotada pela CA contemplou a análise do projeto de execução e a avaliação da sua conformidade ambiental, de acordo com as disposições do artigo 20º do Diploma AIA, bem como a promoção de um período de Consulta Pública e análise dos respetivos resultados. Foram solicitados Pareceres a entidades externas, nomeadamente, Câmaras Municipais de: Sintra, Mafra, Torres Vedras, Sobral de Montagraço, Cadaval, Bombarral, Óbidos, Caldas da Rainha; Autoridade Nacional da Aviação Civil; Direção-Geral de Recursos da Defesa Nacional; Infraestruturas de Portugal, SA; Direção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo; Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas – CNEMA Santarém; EDP - Eletricidade de Portugal; REN -Rede Elétrica Nacional; REN Gasodutos; Autoridade Nacional de Comunicações; ERRALVT - Entidade Regional da Reserva Agrícola LVT; Direção Geral Agricultura e Desenvolvimento Regional; Turismo de Portugal; Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P; Direção Geral de Energia e Geologia. Os pareceres recebidos constam do anexo II deste Parecer. Foi ainda tomada em consideração a documentação existente sobre o projeto decorrente dos anteriores procedimentos de avaliação de impacto ambiental.

## **2. ANTECEDENTES**

O procedimento de Avaliação (AIA n.º 2979) relativo ao Estudo Prévio da "Modernização da Linha do Oeste - Troço Mira Sintra - Meleças / Caldas da Rainha entre os km 20+320 e 107+740" decorreu entre outubro de 2017 e maio de 2018, ao abrigo do regime jurídico de AIA, tendo a 29 de maio de 2018 sido emitido pela APA enquanto Autoridade de AIA o respetivo Título Único Ambiental, com decisão Favorável Condicionada.

O Estudo Prévio correspondeu a um troço da Linha do Oeste, entre Mira Sintra/Meleças (km 20+320) e Caldas da Rainha (km 107+740), numa extensão de cerca de 87 km, e tem como principal objetivo melhorar as suas condições de exploração dotando-a de padrões de qualidade, fiabilidade e segurança exigíveis a um troço da Rede Ferroviária Nacional.

No âmbito, das razões de facto e de direto incluídas na Declaração de Impacte Ambiental/Anexo ao TUA, considerou-se que:

*“Os principais impactes positivos do projeto estão associados à sua exploração e resultarão do aumento da oferta do número de composições e numa redução do tempo de percurso entre Torres Vedras e Lisboa (passando de 85 para 50 minutos) e do percurso entre Caldas da Rainha e Lisboa (passando de 130 para 90 minutos), prevendo-se assim um aumento da mobilidade de passageiros que utilizam esta Linha com ganhos significativos no tempo de percurso. Para além da melhoria do serviço prestado pela infraestrutura ferroviária, em termos de rapidez e conforto, acresce ainda o incremento da segurança, pelos desnivelamentos previstos em algumas das passagens de níveis existentes e a automatização de todas as passagens de nível que não serão suprimidas. Deste modo, reduz-se o número de atravessamentos da via ao mesmo tempo que se melhoram as condições de segurança dos atravessamentos a manter, prevendo-se que venham a diminuir as situações de congestionamento junto das mesmas, por eliminação de locais de paragem obrigatória.*

*Saliente-se que ao nível dos Recursos Hídricos superficiais, a construção de novas passagens hidráulicas e requalificação das existentes, com secções de vazão adequadas para os caudais de dimensionamento, assim como a implantação de órgãos de drenagem longitudinal (valas, valetas, entre outros) irão melhorar as condições de drenagem induzindo, também a ocorrência de impactes positivos.*

*Também ao nível da Qualidade do Ar, a utilização de locomotivas elétricas em detrimento de locomotivas a diesel vai ao encontro das políticas vigentes, nomeadamente, o PNAC 2020/2030, que tem como principais objetivos promover a transição para uma economia de baixo carbono e assegurar uma trajetória sustentável de redução das emissões de Gases de Efeito Estufa, garantindo os compromissos nacionais de mitigação. Esta redução de emissões de poluentes atmosféricos considera-se como um impacte positivo do projeto, embora atinga uma maior magnitude quando toda a Linha do Oeste estiver eletrificada.*

*Quanto aos impactes negativos do projeto, os mesmos ocorrem principalmente durante a sua fase de construção. A execução do projeto será suscetível de provocar impactes negativos em vários fatores ambientais, dado que é durante a fase de obra que ocorrem as maiores intervenções, nomeadamente, preparação e ocupação do terreno com a desmatção e decapagem da terra vegetal, acrescido da execução de obras de arte e passagens hidráulicas, bem como a montagem de estaleiros e a movimentação de máquinas e materiais. Os impactes negativos serão, na sua maioria, significativos (embora alguns se possam classificar de muito significativos) a pouco significativos, alguns de caráter temporário, e ocorrerão nos troços em que se prevê o alargamento da plataforma, ripagens e outros melhoramentos da geometria de traçado, nomeadamente nos Desvios Ativos 1 e 2, na Variante do Outeiro, nos Restabelecimentos, nas intervenções nas Estações e Apeadeiros.*

Da avaliação desenvolvida, destacam-se como principais impactes negativos do projeto ao nível:

- Da Geomorfologia, a alteração da morfologia natural dos terrenos, dada a necessidade de execução de aterros e escavações, impactes significativos numa extensão de cerca de 1825 e 3170 m de aterros e escavações, e muito significativos numa extensão de cerca de 650 e 2852 m de aterros e escavações, também respetivamente.
- Da Geologia, a potencial afetação de valores geológicos frequentes em maciços carbonatados, dada a ocorrência de cavidades ou grutas resultantes da carsificação do maciço.
- Dos Recursos Hídricos, a implantação de pilares em margens de linhas de água, interferindo com o normal escoamento das mesmas; a consideração de reduzidas seções de vazão (para períodos de retorno de 10 anos) que não garantem o bom funcionamento as linhas de água intervencionadas; para as situações de escavações com alturas superiores a 10 m, a afetação da recarga e hidrodinâmica dos aquíferos para os sistemas aquíferos intercetados, por se tratarem de aquíferos mais porosos e permeáveis (exceto para o Sistema Aquífero de Torres Vedras); a afetação da qualidade da água subterrânea devido a potenciais derrames acidentais, que se considera muito significativo no caso de poder ser afetado o sistema aquífero de Caldas da Rainha-Nazaré, o qual possui elevada permeabilidade; a afetação das captações de uso privado, significativo para a captação privada na freguesia do Carvalhal e para as duas captações privadas na união de freguesias de Venda do Pinheiro e Santo Estêvão das Galés e muito significativo para a captação privada na freguesia de Sapataria; a ocupação das zonas intermédia e alargada dos perímetros de proteção das captações públicas, com finalidade destinada ao consumo humano; a afetação da zona preferencial de recarga do sistema aquífero de Caldas da Rainha-Nazaré, pelos caminhos paralelos previstos, situados na freguesia de Roliça, que se encontram inseridos numa zona de elevada permeabilidade.
- Do Ruído, o aumento dos níveis de ruído, na fase de construção, para o s seguintes recetores: S01 a S08 (S01 cerca do km 20+800 corresponde ao Colégio Vasco da Gama), S10 a S12, S20, S21, S27 a S30 e S32, aos quais crescem os seguintes: Hospital SOERAD (S14, cerca do km 47+500) e da Escola Básica Integrada de Santo Onofre ao km 103+900, à esquerda, bem como da zona de construção da nova PS, ao km 99+178, junto a Óbidos.
- Da Qualidade do Ar, a degradação da qualidade do ar em resultado da emissão de poluentes, originados pela queima de combustíveis utilizados pela maquinaria e outros veículos pesados afetos às obras, nas áreas de intervenção que ocorram no interior ou na proximidade de áreas urbanas, em particular as de caráter residencial.
- Da Ecologia, a destruição de plantas e de comunidades florísticas e de vegetação existentes; perturbação da fauna; o afastamento das espécies mais suscetíveis e eventual atropelamento de animais; a mortalidade de avifauna por colisão com cabos elétricos ou por eletrocussão; o aumento da mortalidade de vertebrados por atropelamento; a ampliação dos efeitos de barreira e de exclusão.
- Dos Usos do solo, a ocupação e afetação de áreas com culturas temporárias (3,54 ha) e áreas florestais (3,2 ha); a afetação de solos pertencentes ao regime da RAN; a afetação de áreas afetas ao Aproveitamento Hidroagrícola das Baixas de Óbidos; a afetação de 0,5 ha de parcelas de vinha pela PS prevista em Dois Portos, e de 0,3 ha, pela PS prevista em Runa.
- Da Socioeconomia, a expropriação de terrenos agrícolas; expropriação e demolição de edifícios industriais e habitações, incluindo alguns anexos; aproximação da linha das habitações nas zonas em que ocorre duplicação da via em zonas já muito condicionadas, com instalação de muros para evitar a sua expropriação; alterações da mobilidade local; o aumento dos níveis de ruído e de poeiras; as alterações no serviço ferroviário regularmente prestado uma vez que a intervenção na linha faz-se com a ferrovia em funcionamento.

- *Do Património, a afetação de faixas de restrição legal/servidões a estas associadas, designadamente das zonas gerais de proteção ou das zonas especiais de proteção dos Imóveis classificados atrás mencionados; impactes indiretos nas ocorrências patrimoniais e com importância geológica, 33 a 36, que se localizam na proximidade dos Túneis da Boiaca e do Cabaço; dada a atualização do layout das Estações de Malveira, Dois Portos, Torres Vedras, Bombarral e Caldas da Rainha poderá ser potencialmente geradora de afetações; a PS 29+420, na zona da Pedra Furada, que incide sobre uma área arqueológica extremamente sensível, na qual se encontram referenciadas as ocorrências: E15 – Sítio Arqueológico da Granja dos Serrões (Villa, Romano) e E16 - Casal do Silvério (Necrópole Romano, CNS 30119); a PS 29+420 que se sobrepõe à Zona Especial de Proteção do imóvel relativo à ocorrência E15 – Sítio Arqueológico da Granja dos Serrões (Villa, Romano), ocorrendo uma sobreposição à extremidade da Área C da Zona Especial de Proteção, que integra o campo de lapíás, incluindo parte de necrópole de incineração romana, a jazida de Monte da Macieira e a Estação paleolítica de Terra das Cenouras.*
- *Da Paisagem, os impactes significativos e muito significativos que decorrem fundamentalmente da expressão dos taludes nas zonas de duplicação a via e dos restabelecimentos/viadutos e da presença da Subestação de Tração que se devem à alteração do relevo natural, afetação física de valores/atributos visuais, afetação da integridade visual das áreas de qualidade visual “Elevada”, proximidade a observadores permanentes, fragmentação do espaço/isolamento de habitações/observadores permanentes, alteração do sistema de vistas e alteração de escala de referências.*

Constam assim incluídas na Declaração de Impacte Ambiental/Anexo ao TUA, um conjunto de Condicionantes, Elementos a Apresentar em RECAPE, Medidas de Minimização e Planos de Monitorização, para o projeto de execução a desenvolver.

### **3. DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO PROJETO**

#### **Enquadramento geográfico**

O troço Mira Sintra/Meleças – Caldas da Rainha, entre os km 20+320 e 107+740 insere-se na linha do Oeste que percorre cerca de 200 km entre Aigualva-Cacém (km17+343 – Linha de Sintra) e a Figueira da Foz (km 215+185), atualmente em via única, não eletrificada. A extensão do troço Mira Sintra/Meleças – Caldas da Rainha da Linha do Oeste é de 87,4 km e está em exploração desde 1887.

Abrange uma área muito extensa, atravessando 8 concelhos e 24 freguesias, pertencentes aos distritos de Lisboa (concelhos de Sintra, Mafra, Sobral de Monte Agraço, Torres Vedras e Cadaval) e de Leiria (concelhos de Bombarral, Óbidos e Caldas da Rainha).

#### **Objetivos do Projeto**

O objetivo principal do projeto é a eletrificação da linha ferroviária existente que decorre, com exceção da alimentação elétrica (subestação de tração e postos autotransformadores), dentro do Domínio Público Ferroviário.

Para além da eletrificação, previu-se, tal como previsto em fase de EP, a execução de 2 desvios ativos, ou seja, a via será duplicada em dois troços distintos, com 9,7 km para o desvio ativo 1 e 6,2 km para o desvio ativo 2, e uma variante no Outeiro com cerca de 2 km o que representa, no total, cerca de 20% de todo o troço com extravase de Domínio Público Ferroviário.

Nos dois troços de duplicação de via pretende-se que a nova via tenha o maior desenvolvimento possível paralela à via atual, o que permite simplificar o faseamento da fase de construção. A escolha do lado em que a segunda via irá ser implantada teve também em conta todas as condicionantes da envolvente, nomeadamente, edificações, caminhos, taludes, obras de arte existentes, entre outros.

Para além dos desvios ativos, que têm como principal função aumentar a capacidade da linha do Oeste (maior número de comboios) está também prevista a retificação de algumas curvas que em conjunto com a duplicação, permitem melhorar a exploração ferroviária, através do aumento das velocidades de circulação e redução dos tempos de percurso, com benefícios socioeconómicos significativos ao nível local e regional.

#### **Principais características do Projeto de Execução**

A informação apresentada neste capítulo foi retirada dos elementos apresentados no RECAPE e restante informação disponibilizada. No anexo I apresenta-se o esboço corográfico do projeto de execução.

A solução de projeto apresentada pretende otimizar o espaço existente, evitando expropriações principalmente de habitações e outras afetações. Neste sentido, o projeto contempla a colocação de muros em locais específicos, permitindo a manutenção de algumas estruturas existentes como casas, anexos e também de outras infraestruturas como estradas e caminhos existentes.

As intervenções previstas no projeto, nomeadamente a duplicação da via, irão interferir com algumas linhas de água existentes que terão de ser desviadas, mantendo-se os princípios de funcionamento que se verificam na rede hidrográfica atual. Algumas Passagens Hidráulicas (PH) existentes sobre a via terão de ser prolongadas e outras substituídas, melhorando o escoamento existente.

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740  
Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

A implantação do projeto irá interferir com vários tipos de redes de serviços existentes em áreas localizadas nos concelhos de Bombarral, Cadaval, Caldas da Rainha, Mafra, Óbidos, Sintra, Sobral de Monte Agraço e Torres Vedras. Estas redes correspondem a diferentes tipologias de infraestruturas, nomeadamente, condutas de abastecimento de águas, coletores de esgoto, linhas elétricas de alta, média e baixa tensão, condutas de gás, gasoduto e linhas aéreas e subterrâneas de telecomunicações.

As Estações e Apeadeiros serão também alvo de intervenção, mas apenas ao nível dos cais de passageiros, uniformizando-se o comprimento (150 m) e largura (4,0 m). Previu-se o alteamento dos cais de passageiros em estações e apeadeiros para 0,90 m até à estação de Torres Vedras inclusive e 0,760 m em todas as outras estações e apeadeiros até ao fim do projeto. Foram compatibilizados os acessos dos novos cais de passageiros com os novos atravessamentos de via. Está também prevista a requalificação em termos de abrigos e colocação de mobiliário urbano assim como a criação de condições de acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida.

Os apeadeiros de Alcainça–Moinhos e de Camarão serão encerrados, uma vez que atualmente já não existe paragem de comboios nos mesmos. Será igualmente desativado o apeadeiro do Telhal, por se encontrar em zona de duplicação e ser difícil tecnicamente a sua manutenção.

O apeadeiro de S. Mamede passará a considerar-se estação, pelo facto de estar prevista a construção de uma linha secundária que permitirá o cruzamento de comboios.

As estações e apeadeiros serão ainda dotados de sinalização, melhorando as condições de segurança dos atravessamentos da via entre as plataformas de passageiros, designados de ATV.

#### Traçado da Via

O traçado foi estudado tendo por base uma velocidade máxima de 140 km/h para comboios convencionais, e foi confinado ao corredor ferroviário existente, à área do DPF e, quando não se verificou ser possível, evitou-se interferir com estruturas existentes.

Eliminaram-se pequenos troços de alinhamento reto entre curvas de sentido contrário e manteve-se a maior distância possível entre AMV e pontos de tangência de curvas de transição e/ou curvas circulares.

Este projeto desenvolve-se em quatro zonas com características distintas, designadamente:

- Desvio Ativo 1 entre a saída da Estação Mira Sintra – Meleças ao km 20+320 e o km 30+450 na Estação da Pedra Furada. Troço de duplicação de via.
- Entre a saída da Estação de Pedra Furada ao km 30+450 e a entrada da Estação da Malveira. Troço de via única.
- Desvio Ativo 2 entre a entrada da Estação da Malveira ao km 38+063 e o km 44+326. Troço de duplicação de via.
- Entre o km 44+326 e o km 107+740. Troço de via única.

#### Drenagem transversal

- Via Férrea

No âmbito da drenagem transversal foi efetuado o estudo hidrológico e o estudo hidráulico dos aquedutos, passagens hidráulicas e desvios de linhas de água.

Para cada uma das bacias foram identificadas as principais características fisiográficas, avaliadas as principais variáveis climatológicas e estimados os caudais de ponta de cheia para diferentes períodos de retorno.

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

O estudo hidráulico das PH foi efetuado através do *software* americano HY-8 7.5, desenvolvido pela FHWA (*Federal Highway Administration*) em cooperação com a *Aquaveo* (LLC) e o *Environmental Modeling Research Laboratory*.

Foi apresentada a listagem das passagens hidráulicas a intervencionar nas zonas de desvios ativos, Variante do Outeiro e ripagens de curvas.

Em termos de dissipação de energia a jusante das passagens hidráulicas, os diferentes tipos de dissipação foram escolhidos com base na velocidade de saída do aqueduto. Para todas as passagens hidráulicas apresentadas, tentou-se, sempre possível, que a velocidade de saída não excedesse o valor de 5,0 m/s.

De acordo com as velocidades obtidas à saída das passagens hidráulicas foram então propostas estruturas de dissipação de energia em tapete de enrocamento ou em betão.

Ao longo desta obra a instalação das passagens hidráulicas será feita sem que haja interrupções na linha, ou minimizando-as.

▪ Restabelecimentos

As passagens hidráulicas poderão ser circulares, constituídas por manilhas de betão, ou retangulares em betão armado. Serão ainda dotadas de estruturas de entrada e saída. Foi também preconizada a colocação de tapetes de enrocamento, a jusante, para proteção da linha de água e dissipação de energia. A verificação do funcionamento das passagens hidráulicas foi efetuada segundo os critérios que da *Federal Highway Administration* (FHWA), através de *Norman et al.*

Desvios e Intervenções em Linhas de Água

No âmbito dos desvios e intervenções de linhas de água foram adotados os princípios de funcionamento que se verificam na rede hidrográfica natural, ou seja, o leito é definido para caudais com períodos de retorno não superiores a 10/15 anos. Assumiu-se que caudais superiores podem invadir o leito de cheia.

O dimensionamento do leito das linhas de água para caudais com período de retorno superior, conduziria a secções de elevadas dimensões que apenas se justificam em zonas onde se verifica a presença de habitações ou outras infraestruturas no leito de cheia. Para além disso, as secções da rede hidrográfica natural comportam caudais correspondentes aos períodos de retorno de 10/20 anos, pelo que não faz sentido aumentar pontualmente a dimensão da secção para comportar o caudal do período de retorno de 100 anos sabendo-se que a jusante esta secção irá estrangular.

As secções propostas para as linhas de água sujeitas a intervenção correspondem às necessárias para garantir o seu bom funcionamento para caudais com período de retorno de 10 anos. Em algumas valas de menores dimensões, a sua dimensão permite transportar o caudal do período de retorno de 100 anos. Estes casos correspondem a exceções que apenas são possíveis de executar em trechos com reduzidos caudais e secções.

Nos locais onde a cheia com período de retorno de 100 anos atinja o talude do aterro ferroviário, deverá ser garantida a sua proteção até à cota de inundação da cheia.

Na PH 29.1 a intervenção proposta corresponde à transição entre a linha de água existente e a nova localização da PH. A solução em muros de gabiões afigura-se a mais adequada para adaptar a linha de água existente à nova localização da PH sob a linha férrea, conferindo consolidação, flexibilidade e drenabilidade aos novos taludes marginais da linha de água.

No Túnel da Sapataria, a solução apresentada para a linha de água é aplicada a uma zona muito localizada junto da entrada Sul do túnel da Sapataria. Verifica-se que a linha de água proporciona infiltrações de água importantes para o túnel, pelo que se optou por uma impermeabilização deste troço.

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

Muros e Obras de Contenção

Na conceção dos muros de contenção foram adotados critérios que permitam, em todas as fases, a segurança da obra e das infraestruturas envolventes, minimizando os custos e prazo de execução da obra e colmatando todos os condicionamentos (geotécnicos, hidrológicos, segurança, locais e serviços afetados).

Restabelecimentos

Estão previstos os seguintes Restabelecimentos: PS 25+080, PS 26+556, PS 29+426, PS 30+971, PS 38+874, PI 39+811, PS 41+263, PS 43+238, PS 54+870, PS 73+580, e PITL 77+988.

Movimentação de terras

Para os restabelecimentos prevê-se um volume total de 195 144 m<sup>3</sup> de escavações (em que 52 097 m<sup>3</sup> serão utilizados e 140 454 m<sup>3</sup> rejeitados) e volume total de 241 336 m<sup>3</sup> de aterros (em que 54 365 m<sup>3</sup> serão utilizados e 186 971 m<sup>3</sup> rejeitados).

Para a Via Férrea:

- Execução de saneamentos e substituição por enrocamento em zonas de alargamento de aterros e para fundação da plataforma nova, cerca de 15 875 m<sup>3</sup>.
- Escavação total estimada de 543 226 m<sup>3</sup>.
- Regularização dos taludes existentes, estabilização, remoção de blocos instáveis, etc. em 3 915 m<sup>2</sup>.
- Regularização da plataforma de via, pequenos reperfilamentos de passeio de via, enchimentos para drenagem da plataforma, etc. em 114 046 m<sup>2</sup>.
- Revestimento de taludes de escavação, com matérias resultantes da decapagem e hidrossementeira em 113 782 m<sup>2</sup>.
- Aterro total de 178 784 m<sup>3</sup>, dos quais 53 591 m<sup>3</sup> necessários como solos selecionados.
- Revestimento de taludes de aterro, com materiais resultantes da decapagem e hidrossementeira em 55 397 m<sup>2</sup>.
- Solos sobrantes a depósito de 339 293 m<sup>3</sup> (embora no Quadro 3.8 do RECAPE este valor seja de 177 530 m<sup>3</sup>). Os restantes serão colocados na plataforma abandonada para execução da variante do Outeiro, km 75, provenientes de escavações a realizar entre o km 72 e o km 95.

Verifica-se que para o projeto da via-férrea não se prevê a necessidade de mobilização de manchas de empréstimo.

Serviços Afetados

O projeto interfere com vários tipos de serviços, nomeadamente, Redes de Águas e Esgotos, Redes de Gás, Redes de Telecomunicações e Redes Elétricas, existentes em áreas localizadas nos concelhos de Sintra, Mafra, Torres Vedras, Sobral de Monte Agraço, Cadaval, Bombarral, Óbidos e Caldas da Rainha.

- Rede de Águas e Esgotos – Conduções de abastecimento de águas; Coletores e/ou conduções elevatórias de esgoto.
- Rede de Gás - Conduções de gás e Gasoduto.
- Rede de Telecomunicações - Linhas aéreas de telecomunicações e Cabos subterrâneos de telecomunicações.

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740  
Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

- Rede Elétrica – Linhas elétricas de Alta Tensão, Linhas elétricas de Média Tensão, Linhas elétricas de Baixa Tensão, Iluminação Pública.

De acordo com o RECAPE foi previsto o restabelecimento destes serviços, através de contactos para diversas entidades públicas e/ou camarárias e outras entidades privadas, assim como a partir da implantação do traçado de via sobre o levantamento topográfico à escala 1/1000 e complementada com visitas e reconhecimentos de campo.

Em todas as soluções previstas, admite-se que os sistemas ou redes existentes poderão permanecer em funcionamento durante a execução dos trabalhos. Quando necessário, serão preconizadas soluções de desvio provisório, sendo garantida a divulgação atempada da duração da afetação, junto das populações locais.

As reposições serão executadas, sempre que possível, paralelamente à plataforma ferroviária, e localizadas exteriormente ao limite da área vedada, por forma a garantir as condições de acessibilidade.

Nos Anexos 4.1 a 4.3 do RECAPE encontram-se listadas as reposições a efetuar. Destacam-se no entanto:

- Reposição ao pk 97+406 – Conduitas de gás Galp.

De todas as infraestruturas de gás identificadas, apenas uma será objeto de reposição, ao pk 97+406, devido ao alargamento do caminho existente paralelo à via-férrea, de acordo com o novo perfil do arruamento. A tubagem será restabelecida em vala, sendo igual à existente.

- Infraestruturas da REN - Gasoduto

O gasoduto identificado é denominado Ramal de Torres Vedras (Linha 01004) e trata-se de uma infraestrutura da REN, que atravessa a Linha do Oeste ao pk 69+306. Este gasoduto não vai sofrer alterações uma vez que se encontra fora das zonas de desvio ativo onde a linha férrea irá sofrer alterações de traçado.

- Aproveitamento Hidroagrícola das Baixas de Óbidos

O projeto interfere com duas condutas de rega recentemente construídas no âmbito do Aproveitamento Hidroagrícola das Baixas de Óbidos e cujas soluções de proteção foram projetadas em articulação com a Direção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR).

Para a conduta de rega de FFD DN600, propôs-se a proteção da conduta existente com paredes e laje de proteção em betão. Dada a importância e o elevado diâmetro desta infraestrutura, e de modo a salvaguardar a integridade desta infraestrutura, propôs-se a proteção da conduta existente com uma laje de betão, apoiada lateralmente em duas paredes de betão, as quais apoiam nas respetivas sapatas. Considerando a extensão da conduta e o seu traçado em planta pouco retilíneo, optou-se por considerar a proteção da conduta de rega entre os limites de intervenção, nomeadamente entre o arranque e término dos taludes, perfazendo uma extensão total de 45,66 m.

#### Projetos Complementares

Foram considerados:

- Equipamentos de seccionamento e transformação de Média Tensão e Muito Alta Tensão subjacentes à Subestação de Runa, cujo projeto se insere na Empreitada de “Conceção Construção, Fornecimento/ Montagem e Manutenção de Sistemas de Controlo – Comando e Sinalização da Linha do Oeste – Troço Mira Sintra-Meleças – Caldas da Rainha.
- A instalação de um sistema de comunicações móveis específico para a rede ferroviária, constituído por antenas GSM-R (16 antenas com alturas médias de 30 m e localizam-se na sua maioria associadas às estações ferroviárias e dentro do DPF).

### Programação Temporal do Projeto

A obra ferroviária será executada com uma duração prevista de 18 meses, de acordo com a duração de cada uma das intervenções previstas. Procurou agrupar-se as intervenções para que todos os restabelecimentos a executar ocorram num fase inicial, permitindo o encerramento das PN aquando da intervenção na via-férrea.

#### **3.1. Principais alterações introduzidas no novo projeto**

De acordo com o referido pelo proponente, o Projeto de Execução evoluiu sem grandes alterações em relação ao Estudo Prévio anteriormente desenvolvido, tendo-se mantido grande parte das intervenções preconizadas.

No entanto, a principal alteração a assinalar é relativa aos restabelecimentos que foram considerados no EIA como projetos complementares pelo facto de haver intenção de antecipar a construção dos mesmos.

Neste sentido, a IP, embora tenha procedido ao lançamento dos respetivos concursos, não houve concorrentes interessados na sua execução, tendo-se considerado, por esse motivo, a integração dos mesmos no projeto.

Apresenta-se de seguida a identificação das principais alterações em fase de Projeto de Execução face ao Estudo Prévio, as respetivas justificações e identificação dos principais impactes ambientais associados.

#### Via-Férrea

Ao nível do traçado de via, o facto de o projeto se desenvolver num canal já existente e com ocupação urbana, limitou quer o desenvolvimento de alternativas em fase de EP quer as alterações de traçado em fase de PE, já que a solução preconizada pretendeu, desde o início, a minimização das afetações aproveitando ao máximo o Domínio Público Ferroviário de forma a ir ao encontro dos objetivos do projeto, em termos de aumento de velocidade, redução de tempos de percurso e melhoria do conforto e segurança da circulação ferroviária.

No geral, o projeto de execução considerou um melhoramento de toda a via-férrea, tanto em planta como em perfil, de forma a retificar a geometria de traçado e obter melhor performance nas velocidades de percurso e na segurança da própria infraestrutura. Assim, em termos de Via Férrea, a alteração de EP para PE foi a seguinte:

- Os taludes em aterro, que no EP tinham uma geometria de  $V/H = 1/1,5$  no PE passaram a ter uma geometria de  $V/H = 1/2$ , uma vez que o número de aterros a realizar não é significativo, adotou-se um critério geométrico que é prática comum na ferrovia e que permite maior segurança e estabilidade dos taludes. Em termos de impactes considerou-se que a alteração de geometria não incorreu no aumento significativo de áreas a expropriar. Os taludes com geometria  $1/2$  para além de apresentarem maior estabilidade conferem maior capacidade de fixação do coberto vegetal. Sendo o projeto excedentário em terras, também não se considera existirem impactes negativos decorrentes desta alteração.

Para as Estações e Apeadeiros o EP previa para além das alterações de *layout* em algumas estações e apeadeiros, o encerramento dos apeadeiros de Alcainça-Moinhos e de Camarão e a construção de uma via secundária no apeadeiro de S. Mamede, passando a ter a designação de estação.

No âmbito da remodelação dos cais de passageiros nas estações e apeadeiros existem situações em que, por falta de espaço disponível no edifício, se recorrerá a um contentor técnico pré-fabricado, tipo escritório, que fará de sala técnica, nomeadamente no: Apeadeiro de Pedra Furada; Estação da Malveira; Estação de Pero Negro; Apeadeiro de Runa; PN ao km 61+844; Estação de Torres Vedras; Estação do Outeiro; Estação do Bombarral; PN ao km 100+900; Estação das Caldas da Rainha.

- Apeadeiro do Telhal ao km 22+932 – No EP estava prevista a deslocalização, para sul, do apeadeiro existente, no PE está prevista a Desativação do apeadeiro, uma vez que os constrangimentos existentes a

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

norte e a sul do apeadeiro, respetivamente, a existência de uma PS e de um grande aterro em curva tornaram a inserção do apeadeiro tecnicamente difícil, para além de impossibilitar o aumento das plataformas de passageiros, para dar cumprimento aos critérios estabelecidos. Sendo este um apeadeiro com uma operacionalidade muito reduzida, a IP concluiu em conjunto com a Câmara Municipal de Sintra, pelo seu encerramento. De acordo com o proponente, tratando-se de um apeadeiro que dispõe ainda de serviço comercial, mas com uma operacionalidade bastante reduzida, considerou-se que esta situação poderá induzir um impacto negativo para a população do Telhal localizada junto à via-férrea, no entanto pouco significativo e de baixa magnitude, considerando-se por um lado que muitas composições já não efetuam paragens e por outro que as alternativas ao apeadeiro a suprimir se encontram relativamente próximas (aproximadamente 2,5 km).

12

Restabelecimentos e Passagens de Nível:

- PN 58+939 e PS 58+942 – No EP estava prevista a suprimir a PN e o seu restabelecimento através da construção da PS 58+942, em Runa. No PE está previsto manter a PN em funcionamento com barreiras automatizadas e sinalização de segurança e não executar a PS 58+942.
- PN 79+680 e PI 79+340 - No EP estava prevista a suprimir a PN e o seu restabelecimento através da construção PI 79+340, no Cadaval em Pero Moniz. No PE está previsto manter a PN e automatizar com meias barreiras e sinalização de segurança e não executar a PI 79+340.

A PS 58+942, em Runa, apresentava uma inserção sobre o rio Sizandro que implicava com as margens e leito de cheia do mesmo, havendo dificuldade de alteração do projeto face ao espaço disponível. Por outro lado, tinha uma inserção difícil na malha viária existente, não tendo, a solução, tido acolhimento por parte da Câmara Municipal de Torres Vedras.

Por outro lado, não estando estas PN ao abrigo dos critérios definidos para o desnivelamento de PN, de acordo com o Decreto-lei n.º 568/99, de 23 de dezembro que aprova o Regulamento das Passagens de Nível (RPN), considera-se que estas obras não são prioritárias ao investimento em questão.

É assim entendimento da IP e das respetivas Câmaras Municipais que estes projetos sejam adiados e sujeitos a mais estudos que avaliem outras alternativas evitando os impactos por estes produzidos.

Considera o proponente que embora a construção das passagens desniveladas configure uma melhoria na segurança rodoviária, no atravessamento da via-férrea, considera-se que estando as PN automatizadas e não se perspetivar um aumento significativo do tráfego rodoviário, não deverá constituir um impacto negativo.

Ainda assim, existirá um melhoramento nas condições de segurança no atravessamento da via, nomeadamente, da PN ao km 79+680 por via da sua automatização e sinalização.

Considera-se também que estas PN continuarão a ser monitorizadas pela IP e respetivas Câmaras Municipais, no âmbito do programa anual de supressão de passagens de nível, ao abrigo do Decreto-lei n.º 568/99, de 23 de dezembro.

Caminhos Paralelos

- CP 29.1 – No EP estava prevista a sua execução com extensão de 370 m, do lado direito da via. No PE não está prevista a sua construção sendo substituído pela PS 29+426.
- CP 30.1, CP73.3, CP 73.4, CP 75.3, CP 76.2 – Não estavam previstos em EP e serão executados em PE com respetivamente: 96,5 m do lado direito da via; 50,87 m, do lado direito da via; 41,58 m, do lado esquerdo da via; 14,18 m do lado esquerdo da via; e, 30,28 m do lado direito da via.

Uma vez que no PE já se encontram detalhados o cadastro e o projeto de expropriações, foi possível fazer-se o acerto, com o máximo rigor possível dos caminhos paralelos a prever, justificando-se desta forma as diferenças entre o EP e o PE.

Considerou o proponente que não se verificam impactes negativos associados aos referidos CP, uma vez que estes pretendem repor a afetação de acessos existentes, retomando a população os seus padrões de mobilidade habituais.

#### Desvios de Linhas de Água

- PH 42.2 (PH 4660) – No EP não estava previsto o seu desvio e no PE foi considerado o seu desvio ao km 42+343. O caudal é de 1,50 m<sup>3</sup>/s. Na fase de projeto de execução houve a necessidade de reajustar os desvios de linhas de água, de modo a garantir a correta drenagem, por via das intervenções efetuadas na via-férrea, cujos limites de ocupação do projeto interferem com a drenagem natural existente.

De acordo com o proponente o impacte sobre a construção dos desvios de linhas de água classifica-se como negativo e pouco significativo para as linhas de expressão reduzida. Considera-se que na PH 42.2 a magnitude do impacte será média, por se tratar de uma regularização conjunta com a PH 42.1, que perfazem uma extensão de aproximadamente 230m.

#### Muros

- Muro 30.1 (30+919 e 31+072) - No EP não estava previsto. No PE está prevista a construção de muro em escavação, do lado esquerdo da via, com 4,30 m de altura e 150,69 m de comprimento, uma vez que se tornou necessária a implantação deste muro, por via da construção do restabelecimento ao km 30+991 e pelo facto do talude de escavação do lado esquerdo da via se apresentar instável, com ocorrência de alguns ravinamentos superficiais e queda de blocos calcários para a valeta de plataforma de via / passeio de via. Sendo um muro a executar num talude de escavação, não se perspetiva que este tenha um impacte visual significativo. O Muro permitirá a manutenção do caminho existente.
- Muro 50.1 (50+672 e 50+788) - No EP não estava previsto. No PE está prevista a construção de muro em escavação, do lado esquerdo da via, com 3,55 m de altura e 116,00 m de comprimento. Tornou necessária a implantação deste muro uma vez que o talude de escavação do lado esquerdo da via apresentava alguns escorregamentos superficiais que provocam frequentemente a obstrução da valeta de plataforma e apresenta problemas ao nível da drenagem. De acordo com o proponente sendo um muro a executar num talude de escavação, não se perspetiva que este tenha um impacte visual significativo. Atualmente já existem muros, embora de altura mais reduzida e não abrangendo o comprimento total do talude. Esses muros serão demolidos para dar lugar a um mais alto e mais comprido.

No RECAPE efetuou-se à reavaliação dos impactes face às alterações de projeto do EP para PE, nos fatores que se consideraram relevantes.

No âmbito da reavaliação dos impactes considerou-se:

É referido no RECAPE que a principal alteração assinalada é relativa aos restabelecimentos que foram considerados no EIA como projetos complementares, pelo facto de haver intenção de antecipar a construção dos mesmos e que são agora integrados no projeto.

Assim, o RECAPE procede à atualização dos impactes decorrentes de pormenorizações e outras alterações de projeto que ocorreram entre o EP até ao PE. Neste particular, o RECAPE procede à avaliação/análise de conformidade do projeto (onde se inclui a via férrea, as passagens desniveladas, os caminhos paralelos, os postos autotransformadores, a Subestação de tração e as antenas GSMR) com os Instrumentos de Gestão Territorial em vigor (PNPOT, PROTAML, PROTOVT e 8 PDM) e conclui pela compatibilidade com o PNPOT e com

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740  
Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

os PROT, assumindo sobre os PDM que *“embora existam áreas que possam constituir desconformidades com os PDM analisados, não se considera que sejam suscetíveis de inviabilizar o projeto, tendo todo o projeto sido desenvolvidos em estreita colaboração com os municípios envolvidos.”*

É apresentado um quadro de áreas onde são indicadas as áreas abrangidas de cada classe/categoria de espaço dos PDM, num total de 62,14 ha, dos quais 29,67 ha de área a expropriar (47%).

Atento o tipo e natureza das atuais alterações de projeto, que não assumem significância no que respeita ao fator ambiental ordenamento do território.

No entanto, e uma vez que o RECAPE não descreve pormenorizadamente nem identifica/demonstra rigorosamente todas as desconformidades com o articulado dos regulamentos dos PDM envolvidos terá o proponente de aferir junto dos municípios da globalidade das desconformidades com as normas aplicáveis e estes procederem à adequação dos instrumentos de ordenamento/PDM, sendo certo que globalmente se mantém o entendimento que o projeto é viável, justificável e adequado em matéria de Ordenamento do Território.

No âmbito da socioeconomia e relativamente ao projeto em fase de EP, verifica-se que não são consideradas mais demolições de habitações do que as então previstas, mas são apresentadas alterações decorrentes da decisão de não supressão das PN aos km 58+939 e 79+680 e do encerramento do Apeadeiro do Telhal.

No RECAPE são identificados os impactes na Socioeconomia dessas alterações, os quais são considerados positivos quanto à manutenção das PN, e quanto à melhoria das condições gerais de segurança em termos de circulação ferroviária e a automatização de todas as PN que existem no troço.

No que respeita ao encerramento do Apeadeiro do Telhal, considera-se existir um impacte negativo para a povoação do Telhal localizada junto à via-férrea. A população dispõe da estação de Mira Sintra / Meleças a sul, a cerca de 2 610 m de distância, e a estação do Sabugo a norte a cerca de 2 450m de distância.

Apesar de no RECAPE se considerar que o impacte da desativação do Apeadeiro do Telhal embora seja um impacte negativo é pouco significativo, certo, permanente e de baixa magnitude considerando-se que as alternativas ao apeadeiro a suprimir se encontram relativamente próximas, na consulta pública efetuada este aspeto foi questionado, alertando-se para a necessidade da manutenção do Apeadeiro, uma vez que serve também uma unidade de saúde muito próxima do mesmo.

#### **4. ANÁLISE DA CONFORMIDADE COM A DIA**

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

Salienta-se também que o RECAPE deve contemplar, na análise da conformidade ambiental, uma caracterização e, se necessário, a avaliação de potenciais impactes ambientais gerados por alterações que possam ter sido introduzidas no projeto, para além da apresentação pormenorizada das medidas de minimização estabelecidas genericamente na DIA, bem como outras que venham a ser consideradas relevantes, tendo em conta as eventuais alterações introduzidas.

Neste sentido, e tal como mencionado anteriormente, verificam-se algumas alterações no projeto face ao previsto em sede de EP, designadamente no que se refere à inclusão dos restabelecimentos, considerados projetos complementares no âmbito do EP, tendo-se nessa fase avaliado os impactes cumulativos dos mesmos, à Supressão de duas PN, aos km 58+939 e 79+680 e à eliminação do Apeadeiro do Telhal.

Tendo em conta a avaliação de impactes apresentada em RECAPE, conclui-se não ser exetável que destas alterações resultem impactes acrescidos face aos considerados em sede de emissão da DIA, mantendo-se válidos os pressupostos da avaliação.

De seguida procede-se à apreciação específica relativa à verificação, caso a caso, do cumprimento/adequação das Condicionantes, Elementos a entregar em RECAPE, Medidas de Minimização e Planos de Monitorização incluídos na Declaração de Impacte Ambiental/Anexo ao TUA, sendo unicamente abordados aqueles sobre os quais se considerou pertinente tecer comentários.

#### **Condicionantes**

- 1. Apresentar novos locais para implantação dos pilares dos viadutos a construir, nomeadamente das soluções em que se verifica a sua implantação no leito e margens de linhas de água e de afetação da galeria ripícola.*

Refere-se no RECAPE que as passagens superiores projetadas em fase de Estudo Prévio para o km 54+870, em Dois Portos e para o km 58+982 em Runa, se desenvolviam em viaduto sobre o rio Sizandro, verificando-se em ambas as situações a interferência com as margens da linha de água.

Assim, no que se refere à situação de conflito da PS ao km 58+982, em Runa, considera-se a situação de conflito resolvida considerando que o proponente não procederá, de imediato, à construção da referida passagem superior. Contudo, numa situação de eventual recuo nesta decisão, e a concretização da construção da referida passagem superior, a condicionante ao projeto deverá ser observada.

Relativamente à outra situação de conflito da PS ao km 54+870, em Dois Portos, foram alteradas, no RECAPE, as localizações dos pilares P2 e P3 do viaduto, por forma a não interferir com as margens do rio Sizandro. O pilar P2 afastou-se o possível do leito e margem do rio, dentro dos constrangimentos de espaço existente até à via-férrea. Foi ainda definida uma faixa de proteção com enrocamento no talude de aterro do encontro E2 do viaduto, de forma a proteger do risco associado ao leito de cheia em que se encontra. O Projeto de Execução apresenta a planta e alçado do restabelecimento.

Considera-se, no entanto, que a solução é pouco satisfatória, dada a proximidade e a ainda afetação da galeria ripícola. Realça-se que para a implantação de um pilar, qualquer que ele seja, a área afetada nunca se limita à

área útil de implantação, como tal, mesmo que o pilar não conflitue, ou conflitue menos com os valores em presença, considera-se que não está assegurada a integridade física das margens assim como da vegetação em presença. Nestes termos, ou se procede a um maior afastamento ou a execução das fundações deverá realizar-se com um método que não comprometa fisicamente os valores naturais e visuais em presença. Com vista à proteção dos mesmos antes do início da obra deverá proceder-se ao levantamento/registo fotográfico da situação atual a partir de pontos pré-definidos assim como durante a obra evidenciado as soluções de proteção implementadas e após a conclusão das obras.

Face ao exposto, considera-se que a condicionante deve transitar para a DCAPE como medida de minimização dado o adiamento da construção da PS 58+982, em Runa, a que se acrescem restrições à realização das fundações no caso da PS 54+870, em Dois Portos, dado a solução apresentada não ser totalmente satisfatória.

Face ao apresentado no RECAPE, considera-se que o Projeto de Execução está em conformidade com o estipulado por esta condicionante, desde que consideradas as seguintes medidas de minimização a integrar no projeto de execução:

- Caso se venha a realizar a PS ao km 58+982, em Runa, os pilares do viaduto não devem implantar-se no leito e margens de linhas de água nem afetar a galeria ripícola.
- A execução das fundações dos pilares do viaduto relativos à PS ao km 54+870, em Dois Portos, deve realizar-se com um método, ou técnica, que não comprometa fisicamente os valores naturais e visuais em presença, em particular a galeria ripícola na qual se integra o sistema radicular que deverá ser devidamente acautelado com distâncias de segurança.

## *2. Evitar a ocupação da zona de risco de inundação do rio Sizandro.*

De acordo com o RECAPE a zona de risco de inundação do rio Sizandro, correspondente à zona de risco de inundação para um período de 100 anos, que atualmente é atravessada pela linha do Oeste, sensivelmente entre os km 59+000 e 67+000. Neste troço não estão previstas em PE quaisquer intervenções, exceto a implantação da catenária que constitui uma ação comum a todo o troço em análise. A zona de risco de inundação do rio Sizandro é também considerada como uma condicionante à localização dos estaleiros e de depósito de materiais.

Considera-se correta a análise efetuada no RECAPE.

## *3. Dimensionar todos os desvios e intervenções em linha de água, com base em caudais de cheia, correspondentes a um período de retorno de 100 anos.*

O Projeto de Execução assume que caudais superiores ao período de retorno dimensionado para o período de 10/15 anos podem invadir o leito de cheia e considera que o dimensionamento do leito das linhas de água para caudais com período de retorno superior, conduz a secções de elevadas dimensões que apenas se justificam em zonas urbanas onde se verifica a presença de habitações ou outras infraestruturas no leito de cheia.

Atendendo ao facto de que as secções da rede hidrográfica natural comportam caudais correspondentes aos períodos de retorno de 10/20 anos, em RECAPE não se considera pertinente aumentar pontualmente a dimensão da secção para comportar o caudal do período de retorno de 100 anos uma vez que que a jusante esta secção irá estrangular.

Nesta base, as secções propostas para as linhas de água sujeitas a intervenção são calculadas para caudais com período de retorno de 10 anos. Em algumas valas de menores dimensões, a sua dimensão permite transportar o caudal do período de retorno de 100 anos. Estes casos correspondem a exceções que apenas são possíveis de executar em trechos com reduzidos caudais e secções.

Face à justificação apresentada e por se verificar que para as zonas inundáveis, as secções foram calculadas para caudais com período de retorno de 100 anos, considera-se de aceitar a justificação apresentada para o dimensionamento dos desvios e intervenções em linha de água.

Considera-se que foi dado cumprimento a esta condicionante.

4. *Evitar a afetação de captações de água superficiais e subterrâneas, considerando um limite de proteção de 10 m, no mínimo, para as captações que não tenham perímetros de proteção associados.*

O RECAPE identifica e apresenta a localização de 9 captações de água subterrânea, cujos perímetros de proteção (10 m) são afetados pelo projeto. No sentido de não comprometer a sua utilização durante a fase de obra o RECAPE refere que serão implementadas medidas de minimização, nomeadamente a interdição de instalar estaleiro/oficinas/depósitos ou quaisquer outras estruturas de suporte à obra, num raio mínimo de 10 m das captações.

Por forma a evitar eventuais contaminações e/ou alteração da qualidade da água nas captações subterrâneas, o RECAPE refere que serão implementadas as Boas Práticas Ambientais relativas ao armazenamento de produtos passíveis de contaminarem as águas em locais cobertos e impermeabilizados restringindo-se, ainda, a circulação de maquinaria junto a estas infraestruturas para as captações localizadas ao km 25+900, km 42+743, km 46+200 e km 54+894.

Do acima referido, considera-se foi dado cumprimento a esta condicionante.

5. *Equacionar uma localização alternativa para a Subestação de Tração ao km 58+200, tendo em conta a necessidade de minimização dos impactes sobre a paisagem.*

A Subestação de Tração de Runa (km 58+240) destina-se à alimentação elétrica das catenárias entre o Sabugo (km 26) e Caldas da Rainha (km 105) que decorre da intenção de eletrificação da linha do Oeste, numa primeira fase entre Meleças e Caldas da Rainha. Mantém-se a mesma localização do EP. Refere-se no RECAPE que a sua localização é condicionada por uma lógica de concretização de rede, pelo que a solução de alimentação definida para o troço Meleças – Caldas da Rainha não pode ser dissociada de uma futura eletrificação do troço Caldas da Rainha – Lourical e do esquema de alimentação existente nos eixos contíguos, linha de Sintra e Ramal de Alfarelos. Assim, no processo de definição das soluções de alimentação tem de ser avaliada a integração dos novos troços de linha na rede existente nos pontos de fronteira. Refere-se no RECAPE que por se tratar de uma região com zonas inundáveis adjacentes à linha ferroviária a disponibilidade de áreas para a instalação da Subestação é muito limitada. Procurou-se uma localização próxima de acessos rodoviários públicos, com pouca concentração de habitações, de forma a minimizar os impactes locais, evitando simultaneamente não ocupar áreas classificadas como REN. Na disposição dos equipamentos da Subestação prevê-se que as linhas MAT chegarão pelo lado sudeste evitando a aproximação às habitações. Por outro lado o posicionamento do edifício no lado noroeste proporcionará uma barreira que minimizará o impacto visual e acústico sobre as habitações.

Face ao atrás exposto, considera-se que no geral, apenas se apresentam um conjunto de questões técnicas que visam justificar o local de implantação. Contudo, as mesmas não são demonstrativas da total inevitabilidade da localização proposta para a Subestação. Os argumentos apresentados apenas versam, no essencial, preocupações relacionadas com o Projeto em si mesmo.

Pese embora o entendimento do proponente, que assim minimiza os impactes por ter menos extensão de linha, tal carecia de uma demonstração comparativa com outras soluções de localização para a Subestação.

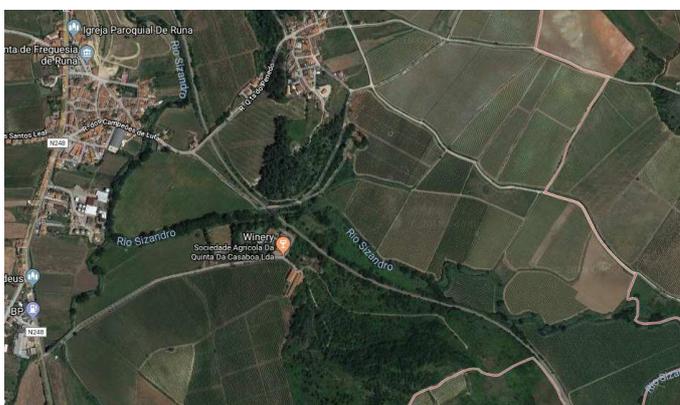
Face ao exposto pelo proponente não se considera que as questões ambientais, e muito em particular as da Paisagem como estando minimizadas, consideram-se mesmo desvalorizadas.

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740  
Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

Acresce referir que, mesmo o Projeto de Integração Paisagística (PIP) proposto, constitui uma prática, e bem, de minimização mas é, para esta tipologia, uma medida pouco eficiente. A sua implementação visa acima de tudo que as áreas de taludes, quando existentes, não sofram erosão e não se apresentem degradadas. O PIP surge mais com uma solução do tipo funcional do que como forma de minimizar os impactes visuais, não se pretendendo com esta apreciação esvaziar a sua importância, inclusive porque foi solicitado a sua apresentação.

Por outro lado, as fortes limitações que decorrem das medidas de segurança que têm a ver com o funcionamento da Subestação assim como também contra incêndios reduzem em muito a possibilidade de maior eficácia na minimização dos impactes visuais projetados pelas subestações – pórticos e apoios junto da mesma.

O local previsto para a Subestação revela Qualidade Visual “Elevada” assim como a sua envolvente. No contexto local destaca-se ainda uma particularidade muito relevante que é a do traçado sinuoso do rio Sizandro e respetiva galeria ripícola a par das vinhas existentes.



Fonte: *Google Maps*

Acresce, como referido pelo Proponente que outras linhas poderão ser instaladas, provenientes do lado SE tal como exposto na Página 91/102 “*Na disposição dos equipamentos da subestação prevê-se que as linhas MAT chegarão pelo lado sudeste (...)*”.

A instalação das referidas linhas conflituariam com os valores visuais já referidos, bem expresso no excerto acima apresentado do *Google Maps* e que teriam repercussões graves sobre integridade visual da Quinta da Casaboa, datada do Século XVIII, cuja área se situa atualmente em cerca de 120 ha.

Nestes termos, e face ao exposto pelo proponente, a intenção da medida considera-se pertinente e ainda mais justificada em virtude de à mesma estarem também associadas à implantação da Subestação outras linhas elétricas aéreas. Os impactes visuais decorrem não só do local de implantação como se farão sentir impactes muito significativos com a proximidade das futuras linhas à Quinta da Casaboa. Estar-se-á, inclusivamente, perante uma situação de impactes cumulativos com carácter significativo.

Assim, a medida deve manter-se, uma vez que não só não foi apresentada uma solução alternativa como a que foi apresentada e que mantém a localização do EP não é minimizadora dos impactes visuais sobre os valores/atributos visuais naturais e paisagísticos em presença nos quais se integra a preservação cénica da Quinta da Casaboa.

Não se considera esta condicionante cumprida, devendo em PE apresentar-se, previamente ao licenciamento do projeto:

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

- Solução alternativa para a Subestação de Tração SST, ao Km 58+200, que salogue os valores visuais em presença.

6. *Contemplar no Projeto de Execução os seguintes aspetos para compatibilização com o Aproveitamento Hidroagrícola da Baixa de Óbidos:*

- 6.1. *apresentar uma localização alternativa para a PS ao km 99+718 (Óbidos) face aos impactes que tem sobre este aproveitamento, na paisagem e no património (proximidade às muralhas do castelo de Óbidos).*
- 6.2. *prever cenários de rutura das condutas de rega e equacionar soluções que minimizem impactes dessa eventual ocorrência;*
- 6.3. *definir projetos de pormenor específicos para as situações que possam implicar afetação na rede de infraestruturas do AHBO e apresentar as soluções de projeto, a executar, para salvaguarda da rede de rega, tanto em fase de obra como em fase de exploração.*

6.1

Refere-se no RECAPE que a localização da PS em Óbidos foi definida, pela proximidade à PN existente a desativar e à estação ferroviária, sendo esta via uma importante ligação à EN 8. Por outro lado constitui uma importante via de acesso que merece concordância da Câmara Municipal de Óbidos, assumindo como sendo a localização preferencial que evita menor impacte face à proximidade do Monumento Nacional (Castelo de Óbidos). Considera-se no RECAPE que os impactes da obra, em particular na paisagem, serão minimizados através da adoção de algumas medidas que reduzirão a visibilidade da obra a partir do Castelo de Óbidos, como seja a adoção de iluminação com projetores lineares, sem recurso a luminárias aéreas. Prevê-se ainda a integração paisagística do restabelecimento através de sementeira nos taludes de aterro e também a plantação de arbustos em módulo e árvores em grupo (freixos e choupos), nos taludes de encontro do viaduto.

Não é referida no RECAPE qualquer minimização da afetação de infraestruturas do Aproveitamento Hidroagrícola existente.

Não se questiona a importância e a necessidade do restabelecimento, contudo, observando a figura que abaixo se apresenta extraída do EIA, verifica-se que o nível de afetação é muito elevado.



Fonte: EIA - Figura 3.3-5 – Solução da PS 99+718 – Página 3-58 do capítulo “3.3. Descrição do Projeto”.

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740  
Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

Traduz-se na destruição de uma parcela de vinha e de parte da galeria ripícola. Naturalmente, a figura traduz apenas uma imagem da implantação útil do restabelecimento, mas na fase de construção excede-se, também naturalmente, a área de implantação.

Para além da rotunda e dos restabelecimentos laterais o viaduto implica a construção de 8 pilares/apoios que implicam a sua estabilização através de estacas. Tal traduz-se numa afetação de área muito significativa durante a construção.

Se este tipo de intervenção se pode considerar aceitável noutras circunstâncias, como algumas apresentadas para outros locais, esta, face à grande proximidade ao Monumento Nacional Castelo de Óbidos e às suas características revela impactes visuais não compatíveis com os valores paisagísticos e patrimoniais em causa.

20

Refira-se também que a localização proposta é do lado onde aflui potencialmente maior número de observadores e do lado onde se situa o Castelo, propriamente dito, ou seja da parte mais nobre do mesmo, que assenta nas escarpas rochosas.

Por outro lado, o valor visual da paisagem em causa considera-se que fica bem expresso nas 3 imagens que abaixo se apresentam cuja autoria é referida na legenda e que é revelador da Qualidade Visual “Elevada” que a caracteriza.



**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**



Fonte: Google Maps

Créditos: Rui Fonseca

Face ao exposto, considera-se que previamente ao licenciamento do projeto se deva apresentar:

- Localização alternativa à PS ao Km 99+718 (Óbidos) que minimize os impactes sobre o AHBO, na Paisagem e no Património (proximidade às muralhas do Castelo de Óbidos).

6.2 e 6.3

Refere-se no RECAPE que para a compatibilização da PS ao Km 99+718 com as condutas de rega do Aproveitamento Hidroagrícola das Baixas de Óbidos, da tutela da DGADR, foram efetuadas reuniões com aquela entidade, nomeadamente, a 04/07/2018 onde ficou definida a necessidade de se proceder à análise das cargas que as condutas de rega irão estar sujeitas com a construção do restabelecimento e a necessidade ou não de se proteger a conduta de rega, e a 15/10/2018, onde foi definida a solução final de proteção das condutas de rega interseçadas. No anexo 2 encontra-se a correspondência trocada com a DGADR. No entanto de acordo com o mesmo documento esta entidade não respondeu, no entanto apresenta-se um *email* da mesma entidade. Assim, no RECAPE refere-se que o traçado da rede de rega já construída foi fornecido pela DGADR, verificando-se a interseção dos taludes de aterro da PS projetada com a infraestrutura de rega existente.

A conduta de rega de FFD DN600 encontra-se instalada ao km 0+023/0+080 do restabelecimento, paralelamente a uma das novas vias, ao longo do talude existente, acabando por sobrepor parte da via. Propôs-se a proteção da conduta existente, com paredes e laje de proteção em betão.

A solução para a proteção da conduta de rega (DN1200) existente consiste numa laje em betão, apoiada lateralmente em duas paredes de betão, as quais apoiam nas respetivas sapatas. Considerando a extensão da conduta e o seu traçado em planta pouco retilíneo, optou-se por considerar a proteção da conduta de rega entre os limites de intervenção, nomeadamente entre o arranque e término dos taludes, perfazendo uma extensão total de 45,66 m.

A estrutura de proteção da conduta desenvolve-se com a mesma geometria transversal ao longo de todo o desenvolvimento longitudinal da intervenção. A laje em betão armado tem uma largura de 2,955 m e uma espessura de 0,25 m. As paredes laterais têm uma altura de 2,705 m desde a cota de implantação até à cota da face superior da laje e uma espessura de 0,25 m.

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

No seguimento do estabelecido na reunião havida com a DGADR, considerou-se que ficando as condutas protegidas das atividades de construção e de exploração da passagem superior em causa, não seria de prever cenários de rutura resultantes do projeto da PS 99+718. Considerou-se ainda de prever, como medida de minimização, a limitação da implantação de estaleiros e de depósitos de terras nas áreas ocupadas pelas infraestruturas de rega.

Relativamente à afetação das infraestruturas do AHBO foi solicitado Parecer Externo à DGADR (anexo II), tendo esta entidade considerado:

1. Apesar de estar vertido em RECAPE no capítulo 4, o parecer específico da DGADR enviado à APA em 23 de março de 2018, as recomendações propostas nos pontos 6 e 7 do mesmo parecer, não foram tomadas em consideração no ponto 6. das condicionantes do Projeto de Execução capítulo 4.4 do RECAPE. Anexa-se ortofotomapa com indicação aproximada dos pontos de interferência do projeto com a área beneficiada pelo AHBO e que devem ser objeto de avaliação detalhada das referidas implicações.
2. No que respeita às implicações com as infraestruturas do AH, verifica-se que foram analisadas e incorporadas medidas específicas, contudo junta-se parecer técnico desta Direção Geral que decorre das reuniões havidas entre a DGADR e a Infraestruturas de Portugal, SA sobre o Projeto de Execução, que deverão ser incorporadas no projeto e mencionadas no RECAPE.

Desta forma e considera-se que não foi dado total cumprimento a esta condicionante.

Relativamente ao ponto 1. do Parecer da DGADR, considera-se que o PE deve ficar condicionado à:

- Obtenção do parecer da Entidade Regional da Reserva Agrícola de Lisboa e Vale do Tejo (ERRALVT) para efeitos de conformidade ou viabilidade das utilizações não agrícolas, no âmbito do disposto nos artigos 22.º e 23.º do Decreto-Lei n.º 73/2009, de 31 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 199/2015, de 16 de setembro, e do regulamentado pela Portaria n.º 162/2011, de 18 de abril.

Relativamente ao ponto 2. Do Parecer da DGADR, considera-se devem ser incluídas seguintes medidas de minimização no Projeto de Execução:

- Para a Condução de rega DN1200 em FFD – devem implementar-se as seguintes disposições construtivas na proteção da condução de rega DN1200 em FFD:
  - Na Etapa 1, as sondagens ser efetuadas de modo a localizar os 4 cabos de telegestão enterrados do tipo “VAV” 2x2.5mm<sup>2</sup>.
  - Na Etapa 2 a linha de escavação não deverá ter o desenvolvimento proposto (por baixo da tubagem). Não deverá haver interferência com a condução propondo-se que a linha de escavação seja de acordo com o esquema mencionado no Parecer daquela entidade. Caso seja necessário deverão ser assegurados meios de contenção do aterro a envolver a condução de modo a que a interferência com esta seja mínima no momento de execução da obra.
  - Os aterros para construção da nova via de circulação deverão ser iniciados apenas quando forem atingidas as cotas do terreno atual, ou seja, antes de se iniciarem os trabalhos para execução do aterro para o estabelecimento da plataforma da via e os taludes deverão ser efetuados em aterro até à cota do terreno atual.
  - Neste troço de condução, para além das juntas travadas, existe também um maciço de amarração localizado em R1.3 com as dimensões aproximadas de 4,2x4,5x2,2m, pelo que a estrutura em

betão armado C30/37 A500NR a construir, deverá ser ajustada neste local de modo a não danificar o maciço atualmente existente.

- Apesar da conduta de rega C4 DN 110 em PEAD, derivação da conduta DN1200 em FFD, se localizar na base do aterro de acesso ao viaduto, não se situar sob o aterro do viaduto, poderá ser influenciada pela movimentação das máquinas necessárias à realização dos trabalhos. Assim, qualquer dano que venha a ocorrer deverá ser prontamente corrigido e custeado pela IP.
- Criação de um traçado alternativo em caso de "avaria" da conduta instalada que ficará sob o aterro do encontro sudeste da passagem superior, de acordo com a faixa de 12 m apresentada em planta no parecer da DGADR.
- Para a Conduta de rega DN600 em FFD (solução de reposição entre o km 0+023 e km 0+080):
  - Eliminação das paredes laterais em betão simples, por se encontrarem demasiado próximas da conduta.
  - Aumento da largura das lajes para 1,0+DN, ou seja, 1,6m.
  - Colocação da base das lajes a 0,5m do extradorso da conduta para salvaguarda da telegestão.
  - Colocação da banda em PVC para sinalização da tubagem, a 0,3m da laje de proteção.

7. *Adotar, nas áreas de vertente acentuada, as medidas necessárias de forma a evitar possíveis deslizamentos, nomeadamente através da colocação de estruturas de suporte adequadas.*

Considera-se que foi dado cumprimento a esta condicionante, sendo apresentada a respetiva listagem dos taludes a tratar com recurso a gunitagem, bem como outras estruturas de contenção - muros, delimitadoras da plataforma ferroviária, por forma a diminuir o impacto da intervenção fora do Domínio Público Ferroviário.

8. *Evitar a afetação da ZEP da ocorrência patrimonial E15 – Granja dos Serrões, ou demonstrar a sua inevitabilidade.*

De acordo com o RECAPE a interferência do projeto da PS 29+426 situado na Pera Furada, sobre a Zona Especial de Proteção do Sítio Arqueológico da Granja dos Serrões ocorre na extremidade este da Área C da Zona Especial de Proteção, que integra o campo de lapiás (classificado como monumento natural), incluindo parte de necrópole de incineração romana, a jazida de Monte da Macieira e a Estação paleolítica de Terra das Cenouras. Nesta área C e de acordo com as especificações da Portaria n.º 268/2013 apenas serão autorizadas intervenções de investigação e valorização científicas.

O sítio arqueológico da Granja dos Serrões está classificado como SIP – Sítio de Interesse Público pela Portaria n.º 268/2013, DR, 2.ª série, n.º 90 de 10-05-2013<sup>a</sup>. O sítio abrange ocupações desde o Neolítico, Calcolítico, Romano e Medieval, com particular destaque para o período romano, deste período foram identificados estruturas habitacionais correspondentes à *pars rustica de uma villa* romana do século III e IV d.C., um conjunto de epígrafes que poderão estar associadas a um templo consagrado a Júpiter e uma sepultura de inumação do século I a.C. Foi também detetada uma necrópole alto-medieval que reaproveitou material pétreo romano.

O traçado agora proposto para o restabelecimento, PS 29+426, permite uma maior fluidez e segurança do trânsito que circula naquela área.

Desta forma o projeto colidirá marginalmente com a ZEP do sítio arqueológico (Área C da ZEP que integra campo de lapiás, parte da necrópole de incineração romana, a jazida de Monte da Macieira e da estação Terra

das Cenouras e apenas se procederá à retificação do piso existente e à inserção da rotunda na EM545, numa área já infraestruturada do ponto de vista rodoviário “... não constituindo um risco efetivo para o sítio classificado e não põe em causa a preservação da respetiva ZEP.”), não tendo efetivos impactes para o sítio classificado na fase de construção, nem na fase de exploração do projeto rodoviário. A única intervenção a realizar será ao nível do pavimento existente, na retificação das marcas rodoviárias e equipamentos de segurança, da retificação do pavimento existente e colagem entre este e o pavimento da nova via. A inserção do projeto da PS 29+426 na via existente (EM545) foi garantida por uma rotunda, de DCI= 48m, a qual foi desviada para nascente em relação à solução apresentada em EP, de modo que, a sua implantação não colidisse com a área de proteção do património arqueológico.

Não obstante esta sobreposição, justifica-se a implementação de trabalhos arqueológicos de diagnóstico de maior detalhe, designadamente a realização de sondagens arqueológicas manuais em fase prévia à obra.

Tendo em conta as alterações de projeto apresentadas, considera-se esta condicionante cumprida, desde que considerada a seguinte medida de minimização a implementar em Fase Prévia à Obra.

- Para ocorrência patrimonial E15 – Granja dos Serrões efetuar a realização de sondagens arqueológicas manuais.

#### **9. Estação do Sabugo: equacionar a construção de um acesso pedonal na EN117 para aceder à estação.**

Refere-se no RECAPE que existe um protocolo a autarquia e a IP no sentido de proceder, em fase posterior, à melhoria das acessibilidades e de estacionamento junto às estações e apeadeiros.

Considera-se, deste modo, que o acesso em causa deve ser compatibilizado com os parques de estacionamento a construir, remetendo-se esse projeto para uma fase posterior ao abrigo do referido protocolo.

Desta forma considera-se que deve ser remetido antes da conclusão da fase de execução da obra o seguinte elemento:

- Demonstração, para cada estação, da forma como foi promovida a melhoria das acessibilidades e do estacionamento no âmbito dos protocolos que estão a ser estabelecidos entre o proponente e as autarquias afetadas.

#### **10. Estação de Torres Vedras:**

##### **10.1. Equacionar uma passagem (inferior) para peões a ligar a rua poente à rua nascente, e a criação de um Parque de Estacionamento na área sob o estacionamento junto da loja do cidadão, com acesso à estação.**

Refere-se no RECAPE que no projeto de modernização da Linha do Oeste a IP está a contemplar a execução de passagens superiores e inferiores rodoviárias e de peões nas situações em que é necessário proceder ao encerramento de passagens de nível existentes e conseqüentemente proceder ao seu restabelecimento através de passagens desniveladas. No caso da Estação de Torres Vedras está a ser articulado entre a IP e a Câmara Municipal a cedência de espaço por parte da IP para a construção de parque de estacionamento que sirva a cidade e a estação, o que também inclui a futura passagem desnivelada de peões.

Desta forma considera-se que deve ser remetido antes da conclusão da fase de execução da obra o seguinte elemento:

- Demonstração, para cada estação, da forma como foi promovida a melhoria das acessibilidades e do estacionamento no âmbito dos protocolos que estão a ser estabelecidos entre o proponente e as autarquias afetadas.

*11. Estação de Runa:*

*11.1. Equacionar a mudança do Apeadeiro de Runa para mais próximo do centro da localidade. Em caso de impossibilidade prever uma zona de estacionamento bem como o alinhamento do muro de vedação, que deveria ser repensado no sentido de ser recuado de forma a ser requalificada a via rodoviária e promovidas as acessibilidades nesta zona.*

*11.2. Rever a passagem desnivelada considerada para Runa com o objetivo de garantir uma melhor integração no traçado da Estrada Nacional existente, e deste, com a localidade.*

11.1

Refere-se no RECAPE que a sul do atual apeadeiro de Runa, nas proximidades da localidade de Runa, a via-férrea desenvolve-se numa sequência de curvas e contracurvas, com raios de 471m, 579m e 543m, impossibilitando a implantação do apeadeiro nesse local. Devido às referidas condicionantes técnicas não é possível deslocalizar o apeadeiro de Runa. Embora o Projeto de Modernização da linha do Oeste não contemple a criação de estacionamentos, está a ser desenvolvido um protocolo entre a IP e a Câmara Municipal para a posterior construção de parques de estacionamento associados às estações e apeadeiros dos respetivos municípios.

Desta forma considera-se que deve ser remetido antes da conclusão da fase de execução da obra o seguinte elemento:

- Demonstração, para cada estação, da forma como foi promovida a melhoria das acessibilidades e do estacionamento no âmbito dos protocolos que estão a ser estabelecidos entre o proponente e as autarquias afetadas.

11.2

Refere-se no RECAPE que face dos impactes identificados e da dificuldade de implantação da obra, a IP decidiu não executar esta passagem desnivelada nesta fase, mantendo-se a atual passagem de nível automatizada e sinalizada em funcionamento. Em fase posterior vai ser estudada uma nova localização para esta passagem desnivelada que permita reduzir os impactes e melhorar a inserção no território. Para além desse facto, não sendo aqui aplicado o critério para a supressão de passagens de nível em zona de duplicação por aumento do índice de sinistralidade associado, considerou-se que este desnivelamento não é prioritário no âmbito do projeto de modernização.

*12. Estação de Dois Portos:*

*12.1. Rever a localização da passagem desnivelada considerada junto à estação, que inicialmente estava definida 60 m a jusante da atual passagem de nível, nos termos previstos no parecer emitido pela Câmara Municipal de Torres Vedras.*

O projeto da passagem desnivelada em Dois Portos foi revisto no sentido de reduzir a implantação do pilar P2 do viaduto na margem do rio Sizandro. Neste sentido foram deslocalizados os pilares P2 e P3 do viaduto com vista a uma melhor inserção face ao rio e às suas margens.

Para além dessa alteração foi também proposta a proteção do talude do encontro E2 do viaduto com enrocamento, dado que o mesmo é abrangido pela cheia de 100 anos.

Considera-se esta condicionante cumprida.

*13. Estação da Feliteira:*

*13.1. Manter a integridade arquitetónica da Estação no seu todo, nomeadamente a relação entre a plataforma e o edifício da estação, dado que os edifícios existentes são património público, devendo por isso ser preservados.*

Refere-se no RECAPE que na Feliteira existe apenas um apeadeiro sem edifício, apenas com um abrigo de passageiros, pelo que se considerou que a condicionante apresentada neste ponto não seria válida.

No entanto, considerou o proponente que da análise do parecer da Câmara Municipal de Torres Vedras, a redação da condicionante deverá ser aplicada a todas as estações que possuem edifício com interesse arquitetónico, pelo que se procedeu no RECAPE à análise tendo em consideração esse pressuposto. No seguimento do identificado no EIA foram considerados património arquitetónico os seguintes edifícios ferroviários, para os quais foram consideradas as intervenções que se explicitam abaixo:

- Estação de Mafra - O edifício de passageiros vai sofrer melhoramentos, nomeadamente, pintura exterior e a substituição dos vãos exteriores, que apresentam significativas patologias, tendo-se o cuidado de manter a geometria dos existentes. A intervenção será obrigatoriamente acompanhada de todas as medidas necessárias à proteção do património azulejar durante a execução da obra. Considera-se que a intervenção proposta contribui para a salvaguarda e a preservação do património público, mantendo a integridade arquitetónica do mesmo.
- Estação da Malveira - O edifício de passageiros, exteriormente, encontra-se em bom estado de conservação pelo que não se prevê nenhuma intervenção. No seu interior irá ser reabilitada a sala de exploração que inclui o tratamento das paredes interiores com aplicação de novos rebocos e pinturas. Considera-se que a intervenção proposta contribui para a salvaguarda e a preservação do património público, mantendo a integridade arquitetónica do mesmo.
- Estação de Pero Negro - No edifício de passageiros não está prevista qualquer intervenção a não ser a colocação de infraestrutura/tubagem para o relógio da Estação, o qual deverá ser preservado.
- Estação de Dois Portos - O edifício de passageiros existente encontra-se num estado bastante degradado estando previsto a sua reabilitação integral com demolição do seu interior e reconstrução. A reabilitação prevê o tratamento integral das paredes interiores e exteriores com a aplicação de novos rebocos e pintura, assim como dos azulejos que se encontrem em falta ou danificados. Os vãos serão beneficiados com a adoção de caixilharias de alumínio reforçados com aço e vidros duplos laminados tendo o cuidado de manter a geometria dos vãos existentes. A intervenção será obrigatoriamente acompanhada de todas as medidas necessárias à proteção do património azulejar durante a execução da obra. Considera-se que a intervenção proposta contribui para a salvaguarda e a preservação do património público, mantendo a integridade arquitetónica do mesmo.
- Estação de Bombarral - As fachadas exteriores do edifício de passageiros apresentam alguma fissuração dos rebocos. O projeto prevê a reparação das fissuras e a substituição pontual de rebocos e pintura integral das mesmas, bem como pintura das caixilharias de madeira e substituição de alguns vidros que se encontram quebrados. A intervenção será obrigatoriamente acompanhada de todas as medidas necessárias à proteção do património azulejar durante a execução da obra. Considera-se que a intervenção proposta contribui para a salvaguarda e a preservação do património público, mantendo a integridade arquitetónica do mesmo.
- Estação das Caldas da Rainha - O edifício de passageiros encontra-se em razoáveis condições de conservação. Verificam-se algumas situações pontuais a necessitar de reparação, seja por exemplo a fissuração dos rebocos, seja por desgaste da camada superficial da pintura pelo que o projeto prevê a reparação das áreas fissuradas e a repintura das áreas rebocadas. A intervenção será obrigatoriamente

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

acompanhada de todas as medidas necessárias à proteção do património azulejar durante a execução da obra. Considera-se que a intervenção proposta contribui para a salvaguarda e a preservação do património público, mantendo a integridade arquitetónica do mesmo.

Considera-se que foi dado cumprimento a esta condicionante.

*14. Dotar, as Passagens de Nível que não forem desniveladas, de barreiras automáticas, no âmbito da empreitada de conceção/construção de sinalização ferroviária, a lançar para esta Linha.*

Refere-se no RECAPE que o Projeto encontra-se a ser desenvolvido em paralelo com o empreendimento Investimentos Sustentáveis – Empreitada de “Conceção Construção, Fornecimento/ Montagem e Manutenção de Sistemas de Controlo – Comando e Sinalização”. A implementação de sistemas de sinalização eletrónica que inclui os sistemas de telecomunicações, controlo de velocidade e comunicação solo-comboio, requer a implementação de um caminho de cabos, compatibilizado com espaço canal e as restantes infraestruturas a construir/atualizar no âmbito do projeto de modernização que se encontra em execução. O projeto de caminho de cabos servirá de base para a realização pela empreitada de comando e sinalização, considerando a pré-instalação de algumas infraestruturas a utilizar pela futura sinalização eletrónica e aproveitando as sinergias com os trabalhos de eletrificação para instalar tubagens que serão utilizadas posteriormente para a passagem dos cabos da futura sinalização eletrónica do troço. A compatibilização destas empreitadas irá permitir a manutenção do funcionamento da sinalização atual até à implementação dos novos sistemas de sinalização eletrónica, no âmbito da empreitada de comando e sinalização. Deste modo, todas as passagens de nível que não venham a ser desniveladas no âmbito deste projeto serão dotadas de barreiras automáticas e de sinalização de segurança adequada.

Considera-se de manter a condicionante como medida a integrar o Projeto de Execução.

Deve assegurar-se que o empreendimento Investimentos Sustentáveis – Empreitada de “Conceção Construção, Fornecimento/ Montagem e Manutenção de Sistemas de Controlo – Comando e Sinalização” se realize.

*15. Acautelar a passagem das redes já existentes de abastecimento de água e de esgotos domésticos sob a via junto à passagem de nível de Vale Francas, ao km 82+00, e que não se encontram sinalizadas no desenho LO.EP.PG.EIA.0019\_2.*

As redes de águas e esgotos existentes entre o km 82+800 e 83+000 e que atravessam a via-férrea, não serão afetadas pelo projeto, dado não haver qualquer intervenção na via-férrea, nesse local. Por este motivo não é necessário proceder à reposição destes serviços.

*16. Ponderar uma passagem de nível desnivelada para Vale Francas. A manter a passagem de nível, garantir a sinalização luminosa e sonora de aproximação dos comboios, instalação de barreiras, e pavimento adequado à mobilidade pedonal e acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida.*

De acordo com o RECAPE existem atualmente, no troço em questão, 50 PN. Não sendo possível quer por razões de limitação orçamental, quer por razões regulamentares, suprimir a totalidade das passagens de nível, o critério utilizado está relacionado com o índice de sinistralidade, complementado com a uniformização da infraestrutura ferroviária em zona de via dupla. Desde modo foi considerada a supressão da totalidade das passagens de nível em zona de duplicação, quer por razões de uniformidade da infraestrutura a sul (a linha de Sintra não tem qualquer PN), quer pelo facto do momento de transporte (nº carros x nº comboios x nº de vias) aumentar com a duplicação da via e com ele, em termos probabilísticos, o índice de sinistralidade. Deste modo, a passagem de nível existente ao km 81+985, em Vale das Francas, ao encontrar-se numa zona em que não está prevista qualquer intervenção na via-férrea, não foi considerada como prioritária no âmbito do presente projeto. Não obstante, está previsto paralelamente a este projeto, a execução de uma empreitada comando e sinalização que contemplará a implementação de sistemas de sinalização eletrónica em todo o troço,

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

melhorando substancialmente as condições de segurança, nomeadamente nos atravessamentos de nível existentes.

Considera-se, assim, de manter a condicionante como medida a integrar o projeto de Execução.

*17. Análise e eventual compatibilização do projeto, com o troço do gasoduto Ramal de Torres Vedras (Linha 01004), atravessado cerca do pK 69+324 da Linha do Oeste.*

De acordo com as definições da reposição dos serviços afetados da rede de gás, o Gasoduto Ramal de Torres Vedras, que atravessa a Linha do Oeste ao pk 69+306, não vai sofrer alterações uma vez que se encontra fora das zonas de desvio ativo onde a linha férrea irá sofrer alterações de traçado. Os postes de catenária a implantar foram também compatibilizados com o ramal em questão de forma a não haver interferências que obrigassem ao desvio da infraestrutura.

De acordo com o Parecer Externo solicitado à REN – Rede Elétrica Nacional SA, considera esta entidade que o parecer anteriormente remetido ao proponente foi integralmente considerado no PE. Assim, não existe qualquer interferência direta com a servidão da Rede Nacional de Transporte de Gás Natural (RNTGN) e os cruzamentos com as infraestruturas da Rede Nacional de Transporte de Eletricidade (RNT) respeitam as distâncias de segurança regulamentares.

Considera-se que foi dado cumprimento a esta condicionante.

*18. Garantir a manutenção das servidões da Linha Carvoeira - Trajouce a 220 kV.*

Refere-se no RECAPE que embora a linha férrea já exista, foi verificado no âmbito das intervenções do projeto, o cumprimento das distâncias de segurança constantes do RSLEAT. Particularmente, as disposições identificadas relativas às servidões da Linha Carvoeira – Trajouce a 220 kV aplicam-se tanto a linhas de alta tensão (AT) como a linhas de média tensão (MT) e consideradas no projeto de reposição de serviços afetados relativos à rede elétrica. No caso concreto da linha Carvoeira – Trajouce, que atravessa o projeto em estudo ao pk 41+886, foi feita a verificação das distâncias, tendo-se concluído que não seria necessário efetuar qualquer intervenção nessa mesma linha.

De acordo com o Parecer externo da REN – Rede Elétrica Nacional SA, considera-se que foi dado cumprimento a esta condicionante.

*19. Preservar a integridade no âmbito da rede geodésica, do vértice geodésico e, no que se refere à rede de nivelamento geométrico de alta precisão, das marcas indicadas no documento em anexo ao parecer da DGT emitido em sede do presente procedimento de AIA.*

De acordo com o RECAPE as coordenadas fornecidas pela dgT do vértice Geodésico das Caldas da Rainha, apontam para que o vértice geodésico referido se localize nas proximidades da via-férrea, ao km 104+500, à entrada da Cidade das Caldas da Rainha, no cimo um silo existente. Considerou-se para efeitos de representação do referido vértice geodésico a existência de uma zona de proteção com um mínimo de 15 m de raio, de acordo com servidão instituída pelo Decreto-Lei n.º 143/82 de 26 de Abril. Tendo em consideração a cota a que se localiza o vértice (87.30), a cota a que será implantada a catenária (46.16) e não havendo outras intervenções de projeto neste local, conclui-se no RECAPE que não haverá qualquer afetação do mesmo, nem da sua visibilidade. No que respeita à Rede de Nivelamento Geométrico de Alta Precisão, verifica-se a existência das seguintes marcas nas proximidades da via-férrea, designadamente:

- Marca NP254-t5 - Cimentada na base dum chafariz que se encontra à direita da estação dos caminhos-de-ferro da Malveira, ao km 38+400. Não é expectável que a intervenção na estação interfira com a localização da referida marca, no entanto, dada a proximidade da mesma sugere-se a sua sinalização em fase de obra.

## MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA, ENTRE OS KM 20+320 E 107+740

### Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução

- Marca R002 –EN8 - km73.8680 - Entre Bombarral e S. Mamede, cimentada no começo do passeio direito da passagem superior da linha férrea, a 0,40m do primeiro pilar. A passagem superior existente será mantida, pelo que não haverá qualquer afetação na marca existente.
- Marca R005C- EN8 - km76.7310 - Cimentada numa passagem sobre a valeta, na passagem de nível do lado sul. A 7,70m do alcatrão e a 0,68m da ombreira esquerda da cancela. Aproximadamente ao km 92+036 do caminho-de-ferro. Neste local não haverá intervenções na via-férrea, não se prevendo qualquer afetação na marca existente.
- Marca R006 - EN8 - km77.9990 - Entre Bombarral e S. Mamede, cimentada em bloco de betão, junto da passagem de nível ao km 93+265 da linha férrea. A 1.50m da guia da estrada e a 2.30m para norte do meio do caminho. Neste local não haverá intervenções na via-férrea, não se prevendo qualquer afetação na marca existente.

Considera-se que foi dado cumprimento a esta condicionante.

20. *Minimizar o aumento em cerca de 4 km de percurso a efetuar na propriedade agrícola, pela supressão da PN ao km 28+420.*

Refere-se no RECAPE que da análise do percurso referido no âmbito da Consulta pública do EIA, por um proprietário de terrenos agrícolas do Casal da Feiteira que atravessa diariamente a linha férrea na PN 28+420, na deslocação da sede da exploração até aos seus terrenos, constatou-se o seguinte, de acordo com a figura apresentada no RECAPE:



- O percurso que atualmente é percorrido no âmbito da exploração agrícola, desde a sede até aos terrenos em causa, passando pelos caminhos paralelos e pela PN 28+420 é de 1,25 km (1250m), o que, se considerar-se um percurso de ida e volta, totaliza os 2,5 km referidos pelo proprietário.
- Com a supressão da PN 28+420 e a construção da nova PS 29+420 e tendo em consideração o mesmo ponto de origem e de destino da situação atual, o percurso a utilizar será de 1,8 km (1800m), o que, se considera-se um percurso de ida e volta, totaliza 3,6 km.

Tendo em consideração os percursos de ida e volta, verifica-se que diariamente o acréscimo a percorrer decorrente da supressão da PN será de 1,1 km, o que, tendo em conta que se tratam de tratores e alfaia agrícolas, não se considera muito significativo.

A referência do proprietário a um “aumento em cerca de 4 km de percurso”, poderá estar associada à utilização de um outro percurso que utilize a nova PS ao km 26+600, no entanto, não deverá ser este o percurso preferencial a utilizar, uma vez que existe uma alternativa mais próxima de atravessamento da linha ao km 29+420, conforme referido acima.

Deste forma e face aos potenciais impactes que este acréscimo de extensão a percorrer possa causar considera-se de integrar no projeto de Execução a seguinte medida:

- Articular com o proprietário do terreno agrícola afetado pela supressão da PN ao km 28+420, solução que optimize a extensão do percurso a restabelecer.

30

### **Elementos a apresentar em RECAPE**

1. *Estudo de avaliação de impactes dos locais onde se pretende instalar os estaleiros, identificando as respetivas medidas de minimização, incluindo proposta de integração dos estaleiros que combine elementos vegetais existentes, ou a utilizar, assim como a tipologia de vedação.*

*Os estaleiros e as infraestruturas de apoio à obra não devem ocupar os seguintes locais: Áreas do domínio hídrico; Áreas classificadas da Reserva Agrícola Nacional (RAN) ou da Reserva Ecológica Nacional (REN); Áreas do Aproveitamento Hidroagrícola das Baixas de Óbidos; Zonas de risco de inundação; Zonas de proteção de captações de água subterrânea e superficial; Zonas de depósitos e de massas minerais; Zonas coincidentes com o aquífero de Torres Vedras e aquífero de Caldas da Rainha; Áreas onde possam ser afetadas espécies de flora protegidas, nomeadamente sobreiros e/ou azinheiras; Áreas de ocupação agrícola; Zonas de risco de incêndio elevado; Zonas de proteção do património; bem como, áreas de ocorrência de habitats que se venham a identificar.*

De acordo com o RECAPE a localização dos estaleiros e infraestruturas de apoio à obra são da responsabilidade do(s) empreiteiro(s) adjudicatários da obra, pelo que estes não são apresentados.

Considerou-se no RECAPE que para a localização dos estaleiros não devem ser selecionadas zonas declivosas, que impliquem grandes movimentações de terras, devendo ser privilegiadas zonas degradadas como pedreiras desativadas ou outras áreas já alteradas. Apresenta-se Desenho com a identificação dos locais que não devem ser ocupados por estas infraestruturas, de acordo com o solicitado na DIA.

Apesar do referido Desenho permitir verificar o cumprimento de alguns locais, não foi apresentado o referido Estudo, pelo que não estão previstas as solicitadas “medidas de minimização, incluindo proposta de integração dos estaleiros que combine elementos vegetais existentes, ou a utilizar, assim como a tipologia de vedação”.

Considera-se de manter como Elemento a remeter previamente à execução da obra:

- Localização dos estaleiros em cartografia, demonstrando o cumprimento da Carta de Condicionantes, acompanhada de eventuais medidas de minimização, incluindo proposta de integração dos estaleiros que combine elementos vegetais existentes, ou a utilizar, assim como a tipologia de vedação.

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

2. *Carta com as condicionantes à localização dos locais de depósito temporários de materiais entulhos e terras sobrantes.*

Foi apresentada no RECAPE carta com a identificação dos locais que não devem ser ocupados por estaleiros e infraestruturas de apoio à obra, onde se incluem os locais de depósito temporários de materiais entulhos e terras sobrantes.

Considera-se que foi dado cumprimento a este Elemento.

3. *Medidas de minimização para as áreas onde haverá alteração dos padrões hidrológicos em termos de drenagem transversal e longitudinal (criação dos desvios ativos, ripagem de curvas, criação da variante do Outeiro e implantação dos restabelecimentos).*

O RECAPE refere que o projeto de drenagem transversal e longitudinal adaptou-se às áreas de desvios ativos, ripagens de curvas, variantes e restabelecimentos de modo a que as condições de escoamento sejam devidamente asseguradas, não existindo por isso alterações nos padrões hidrológicos.

Apesar de considerar que a implantação dos restabelecimentos possa aumentar a área impermeável existente, considera que o aumento é insignificante, não sendo expectável que sejam alterados os padrões hidrológicos das bacias interessadas. Não obstante, indica medidas de minimização com o objetivo de evitar eventuais acumulações de água a montante destas infraestruturas.

Dos elementos apresentados considera que foi dado cumprimento a este Elemento.

4. *Medidas de proteção e salvaguarda de pessoas e bens tendo em conta a implantação em zonas inundáveis e em caso de ocorrência de cheia.*

O RECAPE considera desnecessária a apresentação de medidas para a proteção e salvaguarda de pessoas e bens em zonas inundáveis, atendendo aos seguintes factos:

- Existência centenária da linha férrea.
- Aumento da capacidade de vazão das passagens hidráulicas que atualmente não comportam caudais correspondentes ao período de retorno de 100.
- As zonas com risco de inundações localizadas no concelho de Torres Vedras, nomeadamente no sub-troço Feliteira /Torres Vedras, desenvolvem-se no traçado da Linha do Oeste paralelo ao rio Sizandro.
- Deixa de fazer parte integrante do Projeto de Execução a construção da passagem desnivelada prevista para aquela zona, designadamente a PS de Runa, não se verificando alterações às condições existentes da via, com exceção da colocação de catenária.

Considera-se de aceitar a justificação apresentada relativamente à indicação de medidas de proteção e salvaguarda de pessoas e bens tendo em conta a implantação em zonas inundáveis e em caso de ocorrência de cheia.

5. *Cotas dos troços da linha férrea que atravessam as zonas inundáveis dos concelhos de Torres Vedras, Sobral de Monte Agraço, Bombarral e Óbidos as quais devem ser confrontadas com as cotas de cheia centenária.*

O RECAPE menciona que as zonas com risco de inundações encontram-se fora dos locais onde haverá alterações significativas de terraplenagens face à infraestrutura existente, nomeadamente, nas zonas dos Desvios Ativos 1 e 2, onde haverá duplicação da via e na zona da Variante do Outeiro, onde haverá alteração da localização da via.

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

Refere que o desenvolvimento da Linha do Oeste segue paralelo ao rio Sizandro pelo que as áreas inundáveis ou zonas com risco de inundação para um período de retorno de 100 anos, acontecem no sub-troço Feliteira/Torres Vedras.

Neste sentido, salienta que nos troços identificados com risco de inundação, apenas está previsto em Projeto de Execução a implantação de catenária na linha já existente, não constituindo qualquer alteração relativamente à situação atual, razão pela qual não se apresentam os elementos solicitados.

Face ao acima mencionado, aceita-se a justificação apresentada.

6. *Identificação de todas as passagens hidráulicas alvo de intervenção/remodelação, devendo ser indicadas as capacidades de vazão das novas secções. Nos casos em que o caudal correspondente ao período de retorno de 100 anos circula em pressão no aqueduto, devem ser apresentadas secções de vazão que permitam o escoamento em superfície livre.*

Foram identificadas todas as passagens hidráulicas alvo de intervenção/remodelação, bem como as secções de vazão propostas, a sua capacidade de escoamento e restantes características geométricas das PH assim como foram apresentadas as respetivas plantas-perfil à escala de projeto com a indicação das respetivas PH.

Para todas as passagens hidráulicas alvo de remodelação/intervenção foram propostas secções de vazão e inclinações que permitem que o escoamento correspondente ao período de retorno de 100 anos se faça em superfície livre.

Considera-se que foi dado cumprimento a este Elemento. O Projeto de Execução está em conformidade com o estipulado na DIA.

7. Solução de renaturalização e reabilitação da linha de água localizada na saída Oeste do Túnel da Sapataria.

A solução apresentada para a linha de água, numa zona localizada junto da entrada Sul do túnel da Sapataria é a impermeabilização de um pequeno troço que proporciona infiltrações de água importantes para o túnel.

De acordo com o projeto de Drenagem, as secções propostas são as necessárias para garantir o seu bom funcionamento para caudais com período de retorno de 10 anos, assumindo-se que caudais superiores podem invadir o leito de cheia.

O RECAPE refere que o dimensionamento do leito das linhas de água para caudais com período de retorno superior, conduziria a secções de elevadas dimensões que apenas se justificam em zonas onde se verifica a presença de habitações ou outras infraestruturas no leito de cheia, concluindo que tendo em consideração os reduzidos caudais que estão em causa e a necessidade de proceder à impermeabilização de um pequeno troço, não foi prevista a renaturalização da linha de água em questão.

Atendendo a que a linha de água proporciona infiltrações de água que podem colocar em causa a segurança do túnel da Sapataria e à reduzida dimensão do troço a impermeabilizar, aceita-se a solução apresentada.

8. Soluções de revestimento e tratamento dos taludes marginais das linhas de água, com indicação onde as mesmas serão adotadas (incluindo as respetivas peças desenhadas).

De acordo com o exposto pelo proponente não se justifica a aplicação desta medida “Conforme o Quadro 3.5, as linhas de água a desviar consistem em linhas de água de fraca expressão, com caudais muito reduzidos que atravessam a linha férrea através de PH que serão mantidas ou substituídas e reposicionadas conforme o caso em questão.”

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740  
Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

As mesmas questões voltam a ser objeto de consideração por parte do Proponente no Elemento 29 a Apresentar em RECAPE “Projeto de Engenharia Biofísica de Recuperação dos Troços das Linhas de Água Afetadas” onde são apresentadas “(...) imagens das linhas de água intersestadas e a desviar.”

Para os casos apresentados considera-se não haver questões relativas a esta intervenção e no âmbito da solicitação do “Projeto de Engenharia Biofísica de Recuperação dos Troços das Linhas de Água Afetadas”.

Contudo, a não implementação do referido projeto, nos casos apresentados não significa que o mesmo não seja para ser desenvolvido e implementado nas situações que assim o exijam. A apreciação, quanto ao cumprimento da entrega deste projeto, será feito mais à frente no referido Elemento 29.

O Proponente refere ainda que “No âmbito do Projeto de Integração Paisagística (PIP), apresentado no Anexo 10, foi proposta a plantação de arbustos, em módulo, e árvores, em grupo, nos taludes adjacentes às bocas das passagens hidráulicas, com espécies características da vegetação ribeirinha como o freixo, o loendro, a tamarqueira e a roseira brava.” (Página 176/201). Esta referência é apenas relativa ao Desvio de linha de água PK29 (PH29.1). Neste caso particular o PIP poderá dar resposta às questões de integração da intervenção.

Contudo não é garantido que a plantação e sementeira só por si sejam suficientes no curto prazo para promover a estabilização necessária dos taludes. A maior ou menor perturbação determinará se a solução do PIP se revela suficiente. Caso não seja, dever-se-á recorrer às técnicas de Engenharia Natural no sentido de promover a estabilização das margens e assim reduzir, ou evitar, níveis de erosão não desejados, sendo que esta pode comprometer mesmo o sucesso da intervenção no âmbito da implementação da proposta do PIP para esta linha de água.

Face ao exposto, esta linha de água fica ainda condicionada à apreciação do Elemento 29. “Projeto de Engenharia Biofísica de Recuperação dos Troços das Linhas de Água Afetadas”, no caso da intervenção se traduzir numa destruição significativa das margens.

**9. Reavaliação do fator Vibrações, de acordo com o mencionado no Parecer da Comissão de Avaliação.**

Relativamente ao Elemento 9 procedeu-se no RECAPE à reanálise do fator Vibrações, no âmbito do estabelecido na DIA e no Parecer da CA. Apresenta-se assim no Anexo 9, as conclusões da reavaliação efetuada. Considera-se adequada a reavaliação efetuada.

Desta forma, considera-se que foi dado cumprimento a este Elemento.

10. *Descrição dos aspetos relevantes dos modos construtivos a adotar e avaliação dos respetivos impactes no fator Ruído, apresentando também uma estimativa dos níveis sonoros esperados por período de referência junto dos edifícios sensíveis mais expostos em cada uma das situações S01 a S08, S10 a S12, S20, S21, S27 a S30 e S32, e ainda S14 (Hospital SOERAD, cerca do km 47+500), Escola Básica Integrada de Santo Onofre (km 103+900, à esquerda), e recetores afetados pela construção das novas PS ao km 25+050 (Sabugo) e km 99+178 (junto a Óbidos).*

11. *Programa de gestão de ruído, incluindo medidas concretas de minimização dos impactes causados pelo ruído em fase de obra.*

12. *Estudo acústico desenvolvido a uma escala de trabalho igual ou superior a 5:000 e dando especial enfoque às edificações de uso sensível onde ocorrerá maior proximidade à ferrovia, conforme identificadas no Quadro 6.8-5 do Relatório Síntese (habitações de Recoveiro, Colégio Vasco da Gama, habitações de Tala, de Casal da Mata, da Quinta das Covas, Sabugo, Pedra Furada, Matoutinho, Casais dos Carriços e Jerumelo), e ainda às situações agora estudadas que não foram alvo de medições e para as quais o ruído particular  $L_n \geq 50$  dB(A) e/ou não se conhece a classificação da zona onde se inserem (S11, S21, S24, S27 a S33).*

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

*Atendendo à baixa distância entre os recetores em situação de exposição sonora mais crítica e a ferrovia, adotar um valor de  $\alpha=0.5$  (mais conservativo que 0.8). Para cada recetor/situação deve ser associado o ruído particular estimado por piso, e ruído residual e ambiente medidos, expressos nos indicadores  $L_n$  e  $L_{den}$ , bem como associar  $L_{max}$  à passagem de cada tipo de composição no período noturno (recorrer a medições em situações análogas às em questão). Deve ser averiguado, para cada município, a existência ou ausência de cartografia de zonas, não sendo aceitável assumir por defeito a aplicação de valores limite interinos.*

Relativamente aos Elementos 10, 11 e 12, procedeu-se no RECAPE à reanálise do fator Ruído, no âmbito do estabelecido na DIA e no Parecer da CA. Apresenta-se assim no Anexo 9, as conclusões da reavaliação efetuada.

Assim, e relativamente aos Elementos 10 e 11 considera-se que não foi dada resposta ao solicitado nomeadamente:

- No Elemento 10, solicitava-se a estimativa dos níveis sonoros junto de um conjunto de recetores sensíveis mais expostos ao ruído da obra. Em vez disso, no Quadro 4 foi apresentado o cálculo das distâncias à Linha até onde se prevê a ultrapassagem dos valores limite aplicáveis em fase de obra. Sem melhor informação, deste exercício é possível, contudo, concluir que nos recetores localizados até 30 metros da linha, incluindo o Colégio Vasco da Gama, a 10 m e a Escola EB Santo Onofre, a 30m serão alcançados níveis sonoros superiores a 80 dB(A).
- No Elemento 11 onde se solicitava o programa de gestão de obra que incluísse medidas concretas de minimização de ruído da fase de obra, são apenas enumeradas medidas de minimização genéricas de boa prática que já tinham sido referidas no EIA.

Assim, é necessário incluir as seguintes Medidas de Minimização, para a fase de Execução da Obra e para a fase prévia à execução da obra, respetivamente:

- Prever a instalação de barreiras acústica, e de outras medidas a identificar pelo empreiteiro no programa de gestão da obra, junto dos recetores sensíveis (em particular, das escolas e dos recetores até 15 m), que permitam uma atenuação dos níveis sonoros superior a 15 dB(A).
- O cronograma de obra deve ser desenvolvido para proteção do descanso em período noturno.

13. *Avaliação e demonstração de que as seguintes ações salvaguardam as funções das tipologias da REN afetadas e cumprem os respetivos requisitos:*

- a) as PH existentes a intervir em linhas de água;*
- b) os alegados “desvios e intervenções em linhas de água”;*
- c) as zonas da via férrea existente a intervir, eventualmente em REN;*
- d) as estruturas de contenção previstas, eventualmente em REN;*
- e) as soluções de reposição dos serviços afetados, eventualmente em REN;*
- f) a instalação de vedações, eventualmente em REN; e*
- g) os locais condicionados a implantação de estaleiros.*

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

*Caso a necessária avaliação específica de cada uma daquelas ações em termos de REN venha a contrariar, pelo menos em parte, esta possibilidade, terá de ser devidamente justificada a sua imprescindibilidade e inexistência de alternativas de projeto, de forma a possibilitar o seu enquadramento nas ações de relevante interesse público, nos termos do n.º 1 e 3 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 166/2008, na sua atual redação. Avaliação e demonstração de que as seguintes ações salvaguardam as funções das tipologias da REN.*

Refere-se no RECAPE que a via-férrea a intervir consistirá numa via centenária que será agora modernizada com vista à sua eletrificação, sendo também um dos objetivos do projeto a diminuição dos tempos de percurso e a melhoria a qualidade do serviço prestado. Com vista a esse desígnio o projeto contempla a retificação / ripagem de curvas e a duplicação da via em dois troços. Tendo em conta a existência prévia da via-férrea e a ocupação já existente na sua envolvente, a intervenção a realizar cingiu-se à ocupação do menor espaço possível, sempre que exequível dentro dos limites do domínio público ferroviário. No sentido de dar uma resposta integrada de todas as intervenções de projeto em áreas de REN apresenta-se nos quadros seguintes as diferentes ações de projeto referenciadas nas alíneas a) a g) da questão em causa. Não obstante as intervenções de projeto em REN listadas nos quadros acima, de acordo com o solicitado nas alíneas subjacentes à questão 13, considera-se que as afetações de REN a contabilizar dizem respeito fundamentalmente às áreas de REN ocupadas por novas intervenções de projeto, que se encontram quantificadas no Quadro 4.14 acima. Estas áreas refletem a área de ocupação do projeto em áreas de REN e incluem outras intervenções de projeto de menor expressão com sejam, muros, vedações e serviços afetados a repor, até ao limite da área de expropriação. Em relação às PH, estas configuram na grande maioria das situações (conforme Quadro 4.12 acima), intervenções em locais onde existem atualmente PH, prevendo-se essencialmente o seu prolongamento e/ou substituição. Tendo em consideração que as áreas de REN tiveram origem em cartas à escala 1:25000 e que a análise das intervenções em área de REN é efetuada à escala 1:1000 existe uma discrepância significativa, nomeadamente nas linhas de água e que é visível à escala 1:1000. Esta discrepância foi, tanto quanto possível, tida em consideração na análise efetuada.

No Relatório Base do RECAPE efetua-se ainda uma avaliação das funções das tipologias de REN interferidas, nos termos do Anexo I do Decreto-Lei n.º 166/2008, na redação do Decreto-Lei n.º 239/2012, concluindo-se o seguinte relativamente a cada uma das tipologias interferidas:

- Secção II, Alínea a) Cursos de água e respetivos leitos e margens:

*“... face à situação existente em que a via-férrea já existe, assim como as correspondentes infraestruturas de drenagem transversal, e às alterações propostas, serão melhoradas as condições de drenagem existentes. As PH previstas na PS 29+420, garantirão igualmente a drenagem não pondo em causa as funções da REN na categoria em apreço.”*

- Secção II, Alínea d) Áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos:

*No que respeita especificamente às funções associadas às áreas estratégicas de proteção e recarga de aquíferos, considera-se o seguinte:*

*- O projeto, pelas suas características, não coloca em causa a manutenção dos recursos hídricos renováveis disponíveis nem o aproveitamento sustentável dos recursos hídricos subterrâneos;*

*- O projeto não contribui para a degradação da qualidade da água. A alteração do material circulante para locomotivas elétricas poderá contribuir para uma melhoria da qualidade das águas de escorrência da via-férrea. No caso dos restabelecimentos, embora as águas de escorrência das estradas contenham potenciais poluentes para as águas é importante referir que estas vias visam a substituição de PN*

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

*existentes, não se perspetivando um aumento de tráfego decorrente deste desnivelamento.*

*- A drenagem longitudinal e transversal prevista no projeto tem por objetivo promover a rápida escorrência superficial da água que cai na plataforma, evitar o acesso à zona da plataforma, da água que cai nos terrenos limítrofes e reduzir a ação negativa da água emergente dos taludes, promovendo a sua recolha e o controlo das condições de escoamento. Neste sentido, considera-se que o projeto não contribui de forma negativa para o aumento do risco de cheias e inundações.*

*- Em relação ao desvio da linha de água associada à PH 27.1, a mesma regista caudais reduzidos que variam de 1,5m<sup>3</sup>/s a 7,12m<sup>3</sup>/s, nas diferentes secções da mesma, sendo o seu desvio necessário por via da duplicação da linha. No entanto, esta linha de água constitui uma vala de drenagem que será reposicionada não se prevendo que esta ação tenha efeitos negativos na recarga dos aquíferos.*

Face ao descrito considera-se que as ações de projeto em causa não põem em causa as funções da REN descritas.

- Secção III, Alínea c) Zonas ameaçadas pelas cheias

Face ao exposto e tendo em consideração a situação existente, considera-se que as intervenções em questão não contribuem para a afetação das funções da REN descritas.

No que respeita especificamente às funções associadas às zonas ameaçadas pelas cheias, considera-se o seguinte:

*- As reduzidas intervenções em zonas ameaçadas pelas cheias, numa infraestrutura que foi dimensionada para minimizar o espaço ocupado para além do domínio público ferroviário, não contribuem para o aumento do risco de inundação, garantindo a segurança de pessoas e bens. No que respeita às passagens superiores, não foi identificada nenhuma situação que fosse suscetível de por em risco pessoas ou bens.*

*- Conforme já referido anteriormente a linha férrea não constitui uma infraestrutura impermeável, considerando-se que as condições de infiltração não serão substancialmente alteradas, até pelas reduzidas áreas de afetação que estão em causa. Os restabelecimentos e outras obras poderão alterar as condições de infiltração pelas áreas a impermeabilizar, no entanto estas consideram-se pouco significativas para além de, em determinados casos, se aproveitar infraestruturas já existentes, minimizando novas impermeabilizações.*

*- Em termos de estabilidade topográfica e geomorfológica dos terrenos em causa, considera-se que as obras projetadas não irão de interferir de forma negativa. Na PS38+864, a estabilidade é garantida pela construção do muro de proteção.*

*- Embora os solos ocupados pelas obras em questão deixem de ser utilizados para fins agrícolas, a perda de solo subjacente às intervenções em causa considera-se reduzida e limitada ao estritamente necessário e em zonas com infraestruturas previamente existentes.*

- Secção III, Alínea d) Áreas de elevado risco de erosão hídrica do solo

Assim, no que respeita especificamente às funções associadas às áreas de elevado risco de erosão hídrica do solo, considera-se o seguinte:

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

- As intervenções previstas interferem com o recurso solo, tendo-se evitado a sua afetação, dentro do tecnicamente possível. No entanto, considera-se que as áreas de afetação são reduzidas face à natureza das intervenções.

- A respeito da redução do escoamento superficial através da promoção da infiltração, considera-se que houve a preocupação de dentro do técnico e economicamente possível, aproveitar-se ao máximo as vias existentes e reduzir-se ao mínimo o acréscimo de área a impermeabilizar que corresponde a áreas de aplicação de betuminoso.

- As intervenções propostas ao nível da via ferroviária e dos restabelecimentos rodoviários foi alvo dos correspondentes projetos de integração paisagística, que contemplam o revestimento vegetal dos taludes, evitando-se desta forma a sua erosão e o arrastamento de material sólido para a linha de água.

- Secção III, Alínea e) Áreas de instabilidade de vertentes

A respeito especificamente das funções associadas às áreas de instabilidade de vertentes, considera-se que o projeto teve em consideração o local onde se insere, adotando as medidas necessárias à prevenção de fenómenos de instabilidade com eventuais riscos para a circulação ferroviária. Desta forma, com a estabilização prevista dos referidos taludes considera-se estar salvaguardada a segurança de pessoas e bens.

*Em suma, considera-se que a interferência das diversas componentes de projeto em área de REN não coloca em causa de forma significativa as funções associadas às diferentes tipologias de REN.*

*Embora tratar-se de uma importante infraestrutura com uma extensão significativa (87km), as áreas de REN a afetar pelo projeto consideram-se pouco significativas e com pouca expressão, uma vez que se tratam de áreas contíguas a um espaço canal existente.*

No que respeita à alínea g) deste elemento apresentado no RECAPE é referido no Elemento 1 que “Os estaleiros e as infraestruturas de apoio à obra não devem ocupar os seguintes locais: Áreas do domínio hídrico; Áreas classificadas da Reserva Agrícola Nacional (RAN) ou da Reserva Ecológica Nacional (REN); Áreas do Aproveitamento Hidroagrícola das Baixas de Óbidos; Zonas de risco de inundação; Zonas de proteção de captações de água subterrânea e superficial; Zonas de depósitos e de massas minerais; Zonas coincidentes com o aquífero de Torres Vedras e aquífero de Caldas da Rainha; Áreas onde possam ser afetadas espécies de flora protegidas, nomeadamente sobreiros e/ou azinheiras; Áreas de ocupação agrícola; Zonas de risco de incêndio elevado; Zonas de proteção do património; bem como, áreas de ocorrência de habitats que se venham a identificar.”

No âmbito da análise desse Elemento 1 refere-se o seguinte no RECAPE que as áreas de REN estão assinaladas no desenho como um dos locais que não devem ser ocupados por estas infraestruturas.

Considerando o exposto no Relatório Base do RECAPE - designadamente o facto de a via-férrea já existir, de se aproveitar ao máximo as infraestruturas existentes e reduzir ao mínimo o acréscimo de área ocupada/ a impermeabilizar, de se prever essencialmente o prolongamento e/ou substituição de PH existentes, de se melhorarem as condições de drenagem existentes, das condições de infiltração não serem substancialmente alteradas, de terem lugar intervenções reduzidas em áreas de instabilidade de vertentes e em zonas ameaçadas pelas cheias, das intervenções propostas ao nível da via ferroviária e dos restabelecimentos rodoviários serem alvo de projetos de integração paisagística, que contemplam o revestimento vegetal dos taludes, de se alterar o material circulante para locomotivas elétricas e das áreas de REN serem assinaladas como locais que não devem ser ocupados por estaleiros – concorda-se que o projeto em avaliação não colocará, relevantemente,

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

em causa as funções das tipologias de áreas de REN afetadas.

Acresce que, da avaliação efetuada ao projeto de execução, verificou-se uma minimização da interferência com as áreas de REN relativas às tipologias de escarpas e leitos dos cursos de água, pelo que a afetação das funções das tipologias de áreas de REN será ainda menos significativa.

Relativamente à apreciação das ações no âmbito da REN, de acordo com a Portaria n.º 419/2012, de 20 de dezembro é de referir o seguinte:

- *Passagens Hidráulicas* – o regime jurídico da REN não prevê a necessidade do *desassoreamento, estabilização de taludes e de áreas com risco de erosão, nomeadamente muros de suporte e obras de correção torrencial* cumprir qualquer requisito específico, pelo que nada haverá a opor à ação pretendida;
- *Muros de suporte* – o regime jurídico da REN não prevê, também neste caso, a necessidade *dos muros de suporte de terras desde que apenas ao limite da cota do terreno, ou até mais 0,20m acima deste* cumprirem qualquer requisito específico, pelo que nada haverá a opor à ação pretendida;
- *Reposição de serviços afetados* – se no caso das *Redes elétricas aéreas de baixa tensão* o regime jurídico da REN não prevê, igualmente, a necessidade de cumprirem qualquer requisito específico, nos casos das *Infraestruturas de abastecimento de água de drenagem e tratamento de águas residuais e de gestão de efluentes e das Redes subterrâneas elétricas* admite que possam ser aceites, mediante viabilização da CCDD e desde que cumpra, cumulativamente, os seguintes requisitos constantes respetivamente da alínea d) da secção II do anexo I da Portaria n.º 419/2012, a saber:

*... Sejam estabelecidas medidas de minimização das disfunções ambientais e paisagísticas;*

e da alínea m) da secção II do anexo I da Portaria n.º 419/2012:

*... Seja garantida a reposição das camadas de solo removidas e assegurado o adequado tratamento paisagístico.*

Neste particular e apesar de não ter sido efetuada no RECAPE qualquer referência específica ao assunto verifica-se que as intervenções propostas foram alvo de projetos de integração paisagística, que contemplam nomeadamente o revestimento vegetal dos taludes, evitando-se desta forma a sua erosão e o arrastamento de material sólido.

Face ao exposto, nos termos do n.º 1 do artigo 21.º (Ações de relevante interesse público) do Decreto-Lei n.º 166/2008 de 22 de agosto, na sua redação atual, nas áreas da REN podem ser realizadas as ações de relevante interesse público que sejam reconhecidas como tal por despacho do membro do Governo responsável pelas áreas do ambiente e do ordenamento do território e do membro do Governo competente em razão da matéria, desde que não se possam realizar de forma adequada em áreas não integradas na REN. E considerando o disposto no n.º 3 do mesmo artigo nos casos de infraestruturas públicas, nomeadamente rodoviárias, ferroviárias, portuárias, aeroportuárias, de abastecimento de água ou de saneamento, sujeitas a avaliação de impacto ambiental, a declaração de impacto ambiental favorável ou condicionalmente favorável equivale ao reconhecimento do interesse público da ação.

Ora, sendo claro que o projeto, no seu todo, não se pode realizar em áreas não integradas na REN e que a sua interferência com áreas de REN é pouco relevante, e reconhecendo-se a importância deste projeto de modernização de uma ferrovia existente, nomeadamente, com duplicação em dois troços da via e retificação do traçado em algumas áreas, entende-se que estão reunidas as condições para o enquadrar no n.º 3 do artigo 21.º do DL n.º 166/2008 de 22 de agosto, na sua redação atual.

14. *Localização e identificação em cartografia:*

14.1 *Das áreas de depósito da camada de terra viva/vegetal decapada.*

14.2 *Dos elementos arbóreos a proteger, a transplantar e a abater.*

É referido no RECAPE que ainda não são conhecidos os locais preferenciais para a deposição de terra viva/vegetal decapada. As terras serão armazenadas em pargas com 4 m de largura na base e 1,5 m de altura, e tendo em conta o período previsto para a sua reutilização, serão semeadas com leguminosas que serão enterradas na fase de floração. Estas terras serão posteriormente reutilizadas na própria obra, nos taludes a revestir, no âmbito do Projeto de Integração Paisagística.

O Proponente refere que “*competes à entidade executante identificar os locais preferenciais para a deposição de terra viva/vegetal decapada.*”, ou seja, considera não haver lugar, nesta fase, à apresentação da informação solicitada.

Face ao exposto considera-se que a informação deverá ser oportunamente entregue em Fase Prévia à Execução da Obra.

A cartografia em causa revela-se importante para o planeamento de obra e para a separação de terras de locais onde se encontrem espécies exóticas invasoras e, conseqüentemente, para a avaliação a decorrer e no futuro âmbito da verificação do cumprimento da DCAPE através dos relatórios de obra a apresentar pelo Proponente.

Até pelo exposto no RECAPE que refere que “*Estas terras serão posteriormente reutilizadas na própria obra, nos taludes a revestir, no âmbito do Projeto de Integração Paisagística, constante do Anexo 10.*” (Página 131/201) mais se justifica o solicitado, dado que se revela importante separar as terras vegetais consoante as mesmas se encontrarem ou não contaminadas pelos propágulos das espécies exóticas invasoras.

No que se refere aos elementos arbóreos a proteger, a transplantar e a abater, refere o proponente que:

*“No respeitante aos elementos arbóreos a proteger, a transplantar e a abater, proceder-se-á à sua identificação cartográfica aquando da instrução do pedido de autorização de corte e abate de árvores junto do ICNF, que terá lugar após a emissão da Declaração de Conformidade Ambiental com o Projeto de Execução.”*

Concorda-se com o exposto, contudo esta questão não se prende apenas com o abate de espécies protegidas mas também com todos os elementos vegetais que possam ter porte significativo e valor ornamental. Nestes termos, a solicitação é muito mais abrangente e mantém-se pertinente.

Face ao exposto considera-se que se deve apresentar previamente à execução da obra:

- Localização e identificação em cartografia:
  - Das áreas de depósito da camada de terra viva/vegetal decapada.
  - De todos os elementos arbóreos a proteger, a transplantar e a abater e não apenas dos protegidos por lei. Aos mesmos deve corresponder uma caracterização individual e identificação da espécie.

15. *Proposta de medidas cautelares, a implementar pelo empreiteiro, para a proteção da vegetação existente.*

O Propoente não desenvolve este Elemento cujo objetivo é o da proteção dos elementos vegetais, sobretudo quando de porte arbóreo e remete a responsabilidade para o Empreiteiro nos seguintes termos “*Compete ao*

*empreiteiro tomar as disposições adequadas para o efeito, designadamente instalando vedações e/ou resguardos onde for conveniente e necessário.”.*

Apresenta algumas generalidades mas que não se materializam em ações/medidas concretas. As medidas de proteção e com âmbito cautelar são medidas práticas e passíveis de fácil descrição com orientações para a sua realização e implementação.

Não se considera suficiente referir que serão assinaladas e que haverá recurso a “*vedações e/ou resguardos onde for conveniente e necessário.*”. Há distâncias a observar em função das espécies assim como a forma como essas proteções serão montadas.

Considera-se de manter em fase de Execução da Obra, a seguinte medida:

- Contemplar medidas cautelares, a implementar, para a proteção da vegetação existente.

*16. Estimativa do volume de terra viva/vegetal previsto decapar em função do respetivo horizonte existente.*

Considera-se cumprida com a apresentação de 3 quadros: “*Quadro 4-17 – Estimativa da área a limpar e desmatar e volume de terras previsto a decapar na via-férrea*”; “*Quadro 4-18 - Estimativa da área a limpar e desmatar e volume de terras previsto a decapar nas passagens desniveladas*” e do “*Quadro 4-19 - Estimativa da área a limpar e desmatar e volume de terras previsto a decapar nas passagens desniveladas*”.

A inclusão desta medida teve como objetivo ter valores, ainda que estimados e com base numa espessura única, que não reflete totalmente a realidade, para ter em consideração e cruzar com a informação sobre as áreas afetadas por espécies vegetais exóticas invasoras. Nestes termos, considera-se que foi dado cumprimento a este Elemento.

*17. Projeto de iluminação exterior que acautele todas as situações que conduzam a um excesso de iluminação artificial, com vista a minimizar a poluição luminosa. Todo o equipamento a utilizar no exterior deve assegurar a existência de difusores de vidro plano e fonte de luz oculta, para que o feixe de luz se faça segundo a vertical.*

Refere-se no RECAPE que as luminárias a instalar ao longo das plataformas / cais de passageiros são luminária de iluminação pública de tecnologia LED para montagem em topo de coluna metálica ou montagem lateral em coluna com braço de fixação através de adaptador. Refere-se que o estudo luminotécnico foi realizado tendo em conta os valores recomendados pela Comissão de Iluminação Internacional - CIE e pela EN 12464-2. Os níveis de iluminação (Em) a respeitar (plano no pavimento) não poderão ser inferiores aos da EN 12464-2 nem superiores ao valor médio dos definidos na EN 12464-2 e na IT.CCI.002.01 (REFER, 2003). De acordo com os resultados obtidos no estudo luminotécnico realizado adotaram-se luminárias de iluminação pública de tecnologia LED com um afastamento médio de 15m o que cumpre com os valores a respeitar relativos a Emédio, a uniformidade (Uo) e o encadeamento (GRL) não dando lugar a excesso de iluminação artificial e minimiza a poluição luminosa pelo que o tipo de equipamento adotado está de acordo com o referido. Outro aspeto importante a referir, para além dos já anteriormente referidos, é que o equipamento proposto não possui qualquer emissão luminosa no sentido ascendente, pelo que ULOR=0%

Relativamente à utilização de tecnologia LED contudo importa que a mesma seja ponderada pelas reservas, em

termos de saúde humana assim como sobre a fauna, que a mesma tem suscitado <https://www.scientificamerican.com/article/led-lightbulb-concerns/>.

*18. Soluções de revestimento exterior dos edifícios e dos pavimentos das estações que se deverão pautar por materiais e tonalidade tendencialmente neutras e de baixa refletância.*

O Proponente faz uma exposição do tipo de intervenções a realizar. A grande maioria incide sobre o edificado existente, caso das estações. Nestes casos, as características são mantidas pelo que não há introdução de novos materiais ou cores. Nestes termos considera-se não existirem reservas, mesmo não cumprindo o expresso na medida, uma vez que a mesma visava, e visa, aplicar-se, a novas construções ou alterações significativas.

No caso dos cais de embarque, onde de fato haverá alterações, já dignas de registo, a proposta de materiais corresponde ao solicitado, pese embora não serem materiais com características mais nobres e, nessa medida menos atrativos em termos estéticos:

*No projeto dos Cais de Passageiros da Linha do Oeste, está, de um modo geral, prevista a colocação de lajetas de betão, com dimensões 600x400x60mm, de acabamento antiderrapante e cor cinza claro para revestimento dos cais de passageiros e das rampas de acesso. Consideramos que este material se trata de um material de baixa refletância e, ao ser em cinza claro, que se trata de tonalidade neutra pelo que acreditamos que o projeto se encontra em sintonia com o referido.*

Considera-se cumprido, embora se considere que a solução em termos estéticos pode conflitar com o estilo da arquitetura das estações tradicionais e com os materiais que nelas sejam usados. O conflito visual pode inclusive comprometer, em particular, a estética dos painéis existentes nas estações.

Pese embora, a medida ter aplicação generalizada, comisera-se que em Fase de Execução da Obra se deve:

- Adotar soluções de revestimento exterior dos edifícios e dos pavimentos das estações que preserve a integridade visual e estética do conjunto arquitetónico da gare e das estações.

*19. Resultados da prospeção da flora (espécies protegidas e RELAPE), respetiva avaliação de impactes e eventual definição de medidas de minimização. Deve ser efetuada a atualização/correção do elenco florístico constante do Anexo IV ao EIA.*

Foi solicitado Parecer externo ao ICNF tendo esta entidade referido o seguinte:

O RECAPE refere que "os resultados da prospeção solicitada e a consequente definição de medidas de minimização, só poderão ser apresentados no final da Primavera, uma vez que a ocorrência das espécies em causa não pode ser verificada fora do período de floração. Deste modo, os levantamentos serão efetuados antes da fase de obra e na época do ano adequada".

Concorda-se com o referido, até porque foi o facto de o levantamento florístico apresentado no estudo prévio ter sido realizado no Inverno que motivou que este elemento devesse ser entregue em fase de RECAPE.

Relativamente à lista de espécies a prospetar, concorda-se com a proposta, devendo no entanto ser mantidas *Leuzea longifolia* e *Euphorbia transtagana*.

Assim, aguarda-se ainda a entrega, previamente ao início da obra, dos resultados da prospeção da flora (*Carduus lusitanicus subsp. broteroi*; *Centaurea sphaerocephala subsp. lusitanica*; *Euphorbia paniculata subsp. welwitschii*; *Euphorbia transtagana*; *Íris xiphium var. lusitanica*; *Juncus valvatus var. valvatus*; *Leuzea longifolia*; *Linaria amethystea subsp. multipunctata*; *Saxifraga cintrana*; *Silene longicilia*; *Tanacetum mucronulatum*), respetiva avaliação de impactes (das espécies já prospetadas e das espécies a prospetar) e eventual definição de medidas de minimização.

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

Considera-se cumprido este Elemento, desde que previamente à execução da Obra, seja apresentado o seguinte Elemento:

- Resultados da prospeção da flora (*Carduus lusitanicus subsp. broteroi*; *Centaurea sphaerocephala subsp. lusitanica*; *Euphorbia paniculata subsp. welwitschii*; *Euphorbia transtagana*; *Íris xiphium var. lusitanica*; *Juncus valvatus var. valvatus*; *Leuzea longifolia*; *Linaria amethystea subsp. multipunctata*; *Saxifraga cintrana*; *Silene longicilia*; *Tanacetum mucronulatum*), respetiva avaliação de impactes (das espécies já prospetadas e das espécies a prospetar) e eventual definição de medidas de minimização.

20. Avaliação dos impactes do projeto sobre os habitats presentes, designadamente os habitats que constam da Diretiva 92/43/CEE, e eventual definição de medidas de minimização.

Refere-se no RECAPE que as manchas de habitats afetadas são de pequena dimensão, sendo que as maiores já se encontram seccionadas pela presença da ferrovia. Como tal, o impacte decorrente desta afetação é pouco significativo, pelo que se considera que não se justifica a definição de medidas de minimização adicionais.

Concorda-se com o referido.

21. Demonstração da conformidade do projeto de execução com os seguintes regimes, no âmbito da proteção da Floresta:

a) Legislação de proteção do sobreiro e da azinheira, estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 169/2001 de 21 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 155/2004 de 30 de Junho);

Foi seguimento do referido no Parecer externo do ICNF considera-se que relativamente à afetação de sobreiros, o RECAPE refere que a intervenção a efetuar no âmbito do projeto requer o abate de vários exemplares de sobreiros, sendo necessário proceder ao respetivo pedido de autorização junto da autoridade competente.

Nesse sentido, deve ser incluída a seguinte condicionante:

- 2. Cumprimento do regime jurídico de proteção de sobreiros (Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 155/2004, de 30 de junho) e obtenção, caso necessário, de DIUP — Declaração de Imprescindível Utilidade Pública, ao abrigo do artigo 6.º do referido diploma legal, no caso desta espécie se localizar em povoamentos (alínea q) do artigo 1.º do referido decreto-lei).

b) Legislação relativa ao Sistema Nacional de Defesa da Floresta contra Incêndios (Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de junho, republicado pela Lei n.º 76/2017 de 17 de agosto, com as alterações introduzidas pela Declaração de Retificação n.º 27/2017 de 2 de outubro);

De acordo com o ICNF:

O RECAPE refere que "de acordo com o Artigo 15º do Decreto -Lei n.º 124/200, de 28 de junho, na sua redação vigente, nos espaços florestais previamente definidos nos PMDFCI é obrigatório que a entidade responsável pela rede ferroviária providencie a gestão do combustível numa faixa lateral de terreno confinante, contada a partir dos carris externos numa largura não inferior a 10 m.

Referindo que, em face das alterações que ocorrerão na via-férrea, a IP deverá proceder à limpeza por supressão total da material combustível existente na faixa de segurança não inferior a 10 metros, contada a partir dos carris externos agora projetados em articulação com os Planos Municipais de Defesa da Floresta contra Incêndios (PMDFCI).

A respeito dos condicionalismos à edificação constantes do Artigo 16º do referido diploma, a proibição de construção nas áreas classificadas no PMDFCI como de alta e muito alta perigosidade abrange apenas a construção de novos edifícios, não sendo extensível a intervenções em infraestruturas como a via-férrea. No entanto, o ponto 8 do mesmo artigo estabelece que "As ampliações dos aglomerados populacionais, das infraestruturas, equipamentos e demais áreas (...) ou novas áreas destinadas às mesmas finalidades podem, no

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740  
Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

*âmbito dos planos municipais ou intermunicipais de ordenamento do território, ser admitidas em áreas classificadas na cartografia de perigosidade de incêndio rural definida em PMDFCI como alta e muito alta perigosidade se verificado cumulativamente o seguinte: a) Ser tecnicamente viável a minimização do perigo de incêndio; b) Serem concretizadas através de unidades operativas de planeamento e gestão que identifiquem as medidas de controlo do risco e o programa de instalação e manutenção das faixas de gestão de combustíveis, de acordo com o estabelecido no referido artigo; c) Existência de parecer vinculativo do ICNF, l. P., solicitado pela câmara municipal.*

*No desenho n.º PF06.PE.V00.1-0.4.003 encontram-se representadas, entre outras condicionantes, as relativas às áreas com risco elevado e muito elevado de incêndio, locais em que é interdita a implantação de estaleiros e outras áreas de apoio à obra".*

Considera-se que foi demonstrado o cumprimento desta alínea.

*c) Legislação relativa aos povoamentos florestais percorridos por incêndios (Decreto-Lei n.º 327/90 22 de outubro alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2007 de 12 de março).*

De acordo com o ICNF:

De acordo com o RECAPE, há apenas a registar a interferência do projeto com uma área ardida em 2011, sensivelmente entre o km 31+000 e o km 31+700. Este pequeno troço entre o km 31+000 e o km 31+700, localizado entre os dois desvios ativos, não será sujeito a intervenções de projeto, mantendo-se o canal da via-férrea nas condições atuais, mas com implantação da catenária.

Contudo, de acordo com a informação disponível no ICNF, verificam-se outras áreas percorridas por incêndio datadas de 2008, 2010 e 2017.

O Decreto-Lei n.º 55/2007 de 12 de março estabelece na alínea a) do n.º 1 do Art.º 1.º que "*Nos terrenos com povoamentos florestais percorridos por incêndios, não incluídos em espaços classificados em planos municipais de ordenamento do território como urbanos, urbanizáveis ou industriais, ficam proibidas, pelo prazo de 10 anos, as seguintes ações:*

*a) A realização de obras de construção de quaisquer edificações (Decreto-Lei n.º 555 /99, de 16 de Dezembro define no Artigo 2.2, alínea a)"*

Contudo, de acordo com o disposto no n.º 5, do Art.º 1º do referido decreto-lei, "*Tratando-se de uma ação de interesse público ou de um empreendimento com relevante interesse geral, como tal reconhecido por despacho conjunto dos membros do Governo responsáveis pelas áreas do ambiente e do ordenamento do território e da agricultura e do membro do Governo competente em razão da matéria, o levantamento das proibições opera por efeito desse reconhecimento, o qual pode ser requerido a todo o tempo."*

Assim, nas intervenções a efetuar, nos muros, PS e PN, e, eventualmente, nos contentores, que ocorram em terrenos com povoamentos florestais percorridos por incêndios, não incluídos em espaços classificados em planos municipais de ordenamento do território como urbanos, urbanizáveis ou industriais, poderá ser requerido o levantamento da proibição acima referida, nos termos do estabelecido no n.º 5, do Art.º 1º do referido diploma legal.

Desta forma, deve ser incluída a seguinte condicionante:

- Obtenção de despacho conjunto nos termos do artigo 1.º, n.º 5 do Decreto-Lei n.º 555 /99, de 16 de dezembro, caso se verifiquem intervenções em terrenos com povoamentos florestais percorridos por incêndios, não incluídos em espaços classificados em planos municipais de ordenamento do território como urbanos, urbanizáveis ou industriais.

22. *Análise aprofundada sobre o potencial acréscimo de mortalidade de vertebrados em resultado da colisão com as composições e eventual apresentação de medidas mitigadoras.*

Refere-se no RECAPE que a eletrificação desta linha de caminho-de-ferro introduzirá um aumento considerável do tráfego, que praticamente duplicará, bem como um acréscimo na velocidade de circulação, que na maior parte do traçado será moderado, mas que em pelo menos duas secções assumirá maior relevo (km 70+890 a 72+174). Neste quadro espera-se um acréscimo na mortalidade de animais em resultado da colisão com as composições. Uma vez que a maior parte da circulação se fará em período diurno o grupo faunístico mais afetado será provavelmente o das aves.

Dadas as características das comunidades animais existente na vizinhança da linha estima-se que este impacte seja negativo, pouco significativo, de natureza local e irreversível.

Caso durante a fase de monitorização se venha a verificar uma mortalidade elevada nos troços onde o acréscimo de velocidade é mais significativo ou noutros troços sujeitos a monitorização deve ser avaliada a necessidade de se implantarem medidas de minimização que permitam reduzir esta mortalidade adicional.

Assim, no âmbito do Plano de Monitorização da mortalidade direta de mesomamíferos e avifauna deve considerara-se que:

- Face aos resultados da monitorização, caso se verifique mortalidade elevada, poderá ser prolongada a monitorização e repensadas as medidas de minimização.

23. *Medidas de minimização da mortalidade da avifauna por colisão/eletrocussão, considerando o estabelecido no "Manual de apoio à análise de projetos relativos à implementação de infraestruturas lineares", elaborado pelo ICNF.*

Refere o ICNF o seguinte:

O RECAPE refere que o projeto prevê as seguintes medidas de minimização dos incidentes de eletrocussão:

- *A montagem dos seccionadores numa cota inferior à cota de amarração das linhas de ligação para o exterior, para assim privilegiar a disponibilização de estrutura segura para eventuais poisos das aves no topo do poste, com distâncias suficientes, livres de tensão elétrica.*
- *Nas linhas de ligação ao exterior os pontos de amarração das linhas (Catenária e Feeder) terão o seu isolamento afastado de pelo menos 1,4 m do topo do poste, mantendo assim as partes em tensão a uma distância ainda superior.*
- *A utilização de montagens em cujos seccionadores se encontram lateralmente aos respetivos apoios e dotados de um postalete para suspensão de feeder, posicionado a uma cota superior à dos seccionadores, que privilegia também eventuais poisos das aves sobre os postaletes, em segurança, em detrimento do poiso sobre os seccionadores. Os seccionadores em causa são idênticos aos que existem instalados em toda a catenária da rede ferroviária nacional (RFN), e estão dotados de hastes que terão um efeito dissuasor sobre as aves, tornando os locais pouco propícios para o poiso das mesmas.*
- *No topo dos apoios serão colocados dispositivos de proteção contra o pouso e nidificação de aves.*

A minimização do impacte relativo à mortalidade por colisão é feita através da sinalização da catenária que fica exposta no perfil do terreno e é dirigida aos troços de maior sensibilidade onde se espera que o impacte possa assumir maior importância e deverá ser do tipo preventivo, isto é, com dois sinalizadores por vão. São sugeridos os sinalizadores do tipo *Firefly* (FBF) tipo fitas, que serão colocados nos seguintes troços (km): 50+800 a 51+000; 70+800 a 70+900; 87+400 a 87+900; 99+750 a 99+900.

Consideram-se, desta forma adequadas as medidas de minimização propostas.

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

*24. Reavaliação dos impactes negativos nos empreendimentos turísticos afetados pelo projeto, no que concerne a possíveis ruídos e vibrações, à qualidade do ar, à paisagem e ao património arqueológico e arquitetónico, identificando potenciais medidas de minimização dos mesmos.*

Refere-se no RECAPE que foram estabelecidos contactos com o Turismo de Portugal. Também no âmbito desta apreciação se solicitou um Parecer Externo a esta entidade.

Refere esta entidade que do ponto de vista do Turismo, relativamente ao suscitado no parecer emitido sobre o EIA, e elencado na DIA, sobre a necessidade de ser efetuada reavaliação dos impactes negativos nos empreendimentos turísticos afetados pelo projeto, no que concerne a possíveis ruídos e vibrações, à qualidade do ar, à paisagem e ao património arqueológico e arquitetónico, identificando potenciais medidas de minimização dos mesmos, verifica-se que é apresentada no RECAPE uma reavaliação da situação.

Na sequência de consulta efetuada ao Sistema de Informação Geográfica do Turismo - SIGTUR - são identificados os empreendimentos turísticos (ET) existentes e/ou com parecer favorável emitido pelo Turismo de Portugal, I.P. na proximidade da área de intervenção do projeto (corredor de aproximadamente 200m para cada lado da via):

- SANA Silver Coast, Hotel 4 \*, ET existente;
- Casa d'Óbidos, Turismo de Habitação, ET existente.
- Pousada do Castelo De Óbidos, Pousada, ET existente com parecer favorável para ampliação.
- Hotel Rural de Mafra, Hotel 4\*, ET com parecer favorável.
- Aldeamento Turístico (MCAT-AL-13752), Aldeamento Turístico 3\*, ET com parecer favorável.

Considera o RECAPE que em todas as situações identificadas, o afastamento à Linha ou aos restabelecimentos previstos é superior a 100 m de distância pelo que não se considera expectável a existência de impactes negativos ao nível da componente ruído e vibrações.

No que respeita à componente paisagem, considera ser possível que os empreendimentos localizados na zona de Óbidos, nomeadamente a Pousada do Castelo de Óbidos e a Casa d'Óbidos, passem a visualizar a nova passagem desnivelada que será construída no concelho de Óbidos (PS 99+718), situação que será minimizada com as intervenções preconizadas ao nível de Projeto de Integração Paisagístico desenvolvido e da iluminação prevista para o restabelecimento.

Relativamente ao património arqueológico e arquitetónico, é apresentado inventário, atualizado, de património no corredor da área de intervenção e na sua envolvente e, conforme já referido anteriormente, será garantido o acompanhamento arqueológico sistemático e presencial de todos os trabalhos que impliquem movimentações de terras.

Ao nível da qualidade do ar, é referido que a utilização de locomotivas elétricas em detrimento de locomotivas a *diesel*, terá um impacte positivo ao nível das emissões de poluentes atmosféricos, situação que vai ao encontro das políticas vigentes, nomeadamente na transição para uma economia de baixo carbono.

Efetivamente, da consulta ao SIGTUR, num *buffer* de 250 m à Linha, verifica-se que apenas existem os ET identificados no RECAPE.

Por considerar que o projeto não terá interferência nos ET identificados, tanto pela sua distância à Linha (superior a 100 m em qualquer das situações), como pelo facto de não estarem previstas, ao nível do projeto, alterações substanciais na proximidade dos mesmos (as intervenções que vão ocorrer consistem apenas na instalação de catenária junto à via-férrea) e que eventuais efeitos negativos sobre a paisagem serão minimizados com as intervenções desenvolvidas ao nível do Projeto de Integração Paisagístico desenvolvido, não são apresentadas outras medidas de minimização específicas para os locais de ET.

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740  
Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

*25. Demonstração de que o Projeto de Execução e as respetivas medidas de minimização foram desenvolvidas em articulação com as entidades consultadas em sede de AIA (ANAC, ANACOM, SCENDI, DGADR, DRAP, dgT, EDP Distribuição, Entidade Regional da Reserva Agrícola de Lisboa e Vale do Tejo, REN e Serviços Municipais de Proteção Civil e/ou os Gabinetes Técnicos florestais de Sintra, Mafra, Sobral de Monte Agraço, Torres Vedras, Cadaval, Bombarral, Óbidos e Caldas da Rainha), atendendo aos pareceres emitidos pelas mesmas.*

Apresenta-se no RECAPE a síntese dos pareceres obtidos e a forma como o projeto de execução considerou cada uma das referidas pretensões.

Relativamente aos Pareceres Solicitados a Entidades Externas, anexo II, consideram as entidades consultadas o seguinte:

EDP Distribuição: Considera não existem objeções ao desenvolvimento do projeto, desde que sejam cumpridos os seguintes requisitos:

1. As condições de ligação das instalações a remodelar à Rede Elétrica do Serviço Público (RESP) serão avaliadas em processos próprios, não sendo abrangidas pelo presente parecer;
2. A Subestação de Tração de Runa, cuja alimentação elétrica se prevê ser estabelecida através de uma linha aérea de 220kV, deverá ser ligada à Rede Nacional de Transporte que se encontra concessionada à REN - Redes Energéticas Nacionais, entidade que deverá ser consultada para se pronunciar sobre a referida ligação.
3. Ao longo do traçado da Linha do Oeste a intervir, existem várias linhas de Alta tensão a 60kV, Média Tensão a 10kV, Média Tensão a 30kV e redes de Baixa Tensão, que poderão constituir um conflito ao desenvolvimento do projeto.
4. Relativamente às infraestruturas da Rede Elétrica de Serviço Público (RESP) documentada no ponto anterior, devem ser garantidas as respetivas servidões e respeitadas as distâncias de segurança regulamentares (nos termos da legislação em vigor), impostas pelo Decreto Regulamentar nº 1/92 de 18 de fevereiro de 1992, e as normas e recomendações da DGEG e do Operador de Rede, nomeadamente garantir o acesso permanente à infraestrutura elétrica de serviço público, quer de pessoas quer de meios, não sendo necessário qualquer autorização específica para o efeito.
5. Eventuais alterações às redes RESP referidas que possam colidir com o desenvolvimento do projeto terão que ser solicitadas à EDP Distribuição, com a devida antecedência, para que possam ser estudadas e avaliada a eventual imputação de encargos à Entidade Requerente.

DRAP LVT:

Considera-se que cumpre a DIA desde que:

- Previamente se obtenha o parecer da Entidade Regional da Reserva Agrícola de Lisboa e Vale do Tejo (ERRALVT), órgão colegial que a DRAPLVT integra e preside, para efeitos de conformidade ou viabilidade das utilizações não agrícolas propostas, no âmbito do disposto nos artigos 22.º e 23.º do Decreto-Lei n.º 73/2009, de 31 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 199/2015, de 16 de setembro, e do regulamentado pela Portaria n.º 162/2011, de 18 de abril. A obtenção desse parecer ocorrerá mediante apresentação prévia pelo proponente, junto da DRAPLVT, de requerimento, dos elementos instrutórios e do comprovativo da liquidação da taxa de apreciação, conforme estipulado nessa Portaria n.º 162/2011, bem como na Portaria n.º 1403/2002, de 29 de outubro.

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740  
Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

ANACOM: Esta entidade analisou o RECAPE na perspetiva da identificação de condicionantes que possam incidir sobre o local afeto ao projeto, decorrentes da existência de servidões radioelétricas constituídas ou em vias de constituição ao abrigo do Decreto-Lei n.º 597/73, de 7 de novembro.

Em resultado da análise confirmou-se que os documentos acima referidos contemplam o parecer anteriormente emitido, o qual menciona expressamente a necessidade de considerar as condicionantes de natureza radioelétrica estabelecidas por diversas servidões radioelétricas legalmente constituídas.

De modo particular salienta-se a servidão associada à Estação Terrena de Negrais, relativamente à qual decorrem ainda conversações com a ALTICE, S.A. (atual exploradora daquela Estação) no sentido de apresentar a esta empresa um estudo técnico que permita a esta entidade concluir que o projeto de Modernização da Linha do Oeste não é suscetível de provocar perturbação e interferência no funcionamento da Estação.

De acordo com o RECAPE este Estudo encontra-se ainda em elaboração. Assim, desde que concluído deve o mesmo ser remetido à ANACOM.

Câmara Municipal de Bombarral: O Município do Bombarral demonstra a sua concordância com o Projeto de Execução apresentado, pese embora existam situações com importância para a competitividade da Linha, serviço às populações e até de segurança que carecem de aprofundamento, e que extravasando o âmbito da intervenção agora proposta, serão abordadas em reuniões bilaterais Município/ Infraestruturas de Portugal, em alinhamento com as orientações de articulação emanadas da DIA.

Câmara Municipal de Caldas da Rainha: Referem que não estando previstas intervenções com implicações ao nível do uso do solo no Município das Caldas da Rainha, sendo o término do projeto o Km 104+745 e não estando considerados serviços afetados, nomeadamente os relacionados com a rede de águas e esgotos, nada têm a expor, no entanto e de forma a reforçar informações anteriormente enviadas, anexam plantas com indicação nas infraestruturas nas proximidades de Passagens Inferiores e Passagens de Nível no troço de Caldas da Rainha (Km 103+000 - 107+551).

Assim, considera-se que em fase prévia à execução da Obra se deve:

- Garantir a articulação com as várias entidades responsáveis pelos serviços afetados pela obra, atendendo em particular aos pareceres emitidos em sede do presente procedimento.

Os Pareceres externos emitidos pela DGADR, o ICNF, o Turismo de Portugal e a REN, já se consideraram ao longo deste parecer.

#### *26. Plano de Gestão Ambiental.*

Este Plano deve ser alterado de acordo com a análise efetuada ao longo deste Parecer e que refletirá na DCAPE.

#### *27. Projeto de Integração Paisagística da Linha do Oeste, tendo em consideração os seguintes aspetos:*

*a) (...) a*

*e) (...)*

*f) Utilização apenas de espécies autóctones respeitando o elenco florístico da região (ou tradicionalmente utilizadas na região como forrageiras, por exemplo) e com as características do local onde a Linha do Oeste se insere, com especial cuidado na travessia das principais linhas de água e zonas de vale adjacente.*

*g) Todas as plantas autóctones devem obrigatoriamente provir de populações locais. Assim, quer estacas ou sementes, quer plantas juvenis propagadas em viveiro devem ter origem local. Deve excluir-se, em absoluto, a possibilidade de uso de plantas de origem geográfica incerta ou o uso de variedades ou clones comerciais. Tal ocorrência corresponderia a uma contaminação genética das populações locais, pela introdução maciça de genótipos exóticos.*

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

- h) *Não usar de espécies alóctones para as quais tenha sido observado comportamento invasor em território nacional.*
- i) *Identificar o elenco e número dos exemplares transplantados.*
- k) *Preservar, sempre que possível, os exemplares de azinheiras e sobreiros existentes. Caso não seja, efetuar plantação de sobreiros - Quercus suber - nos troços da Linha do Oeste a desativar, nomeadamente entre o km 75+300 e o km 77+300, como medida de compensação para o abate de exemplares desta espécie.*
- l) (...)
- m) (...)

48

Considera o ICNF o seguinte para as alíneas:

f) De acordo com o "PROJETO DE EXECUÇÃO/ Volume 10 — Diversos/ Tomo 0.2 — Projeto de Integração Paisagística/ Memória Descritiva e Justificativa", para a composição do elenco de vegetação utilizado foram selecionadas as espécies presentes nas formações e habitats identificados na área de estudo (...) Foram também adicionadas outras espécies identificadas nos trabalhos de campo e prospeções de flora do EIA, que integram a flora local, diversificando o elenco mas assegurando a manutenção da identidade da paisagem. Da análise da memória descritiva, verifica-se que, de facto, apenas estão previstas espécies autóctones.

g) É referido que esta medida foi incorporada nas Cláusulas Técnicas.

h) Tal como referido em f), apenas serão usadas espécies autóctones.

i) É referido que a hipótese de transplante foi posta de parte devido à idade/porte dos indivíduos, custo da operação e probabilidade mínima de sucesso (o sucesso nestes casos seria reduzido, pois as raízes atingem uma grande profundidade e a capacidade de regeneração da planta é muito menor).

K) O Projeto de Integração Paisagística refere que para "*além da plantação de exemplares de sobreiro nalguns troços da Linha do Oeste, está prevista a sementeira ao covacho de Quercus suber. Esta sementeira será aplicada nos trechos desativados dos desvios 1 e 2 (entre os km 23+500 a 23+850 e 43+150 a 43+500 aproximadamente). Será igualmente realizada a sementeira ao covacho no troço que será desativado devido à construção da Variante do Outeiro (aproximadamente entre os km 75+383 e 77+338). No total está prevista uma área aproximada de 7 000 m<sup>2</sup> para sementeira ao covacho de sementes de sobreiro.*"

Embora o ICNF nada tenha a obstar relativamente à plantação e sementeira de sobreiros, importa salientar que a obrigatoriedade de replantar sobreiros após o seu abate decorre da legislação em vigor nessa matéria (Decreto-Lei n.º 169/2001 de 21 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 155/2004 de 30 de Junho). Assim, a replantação/semteira desta espécie apenas constituirá medida de compensação (no contexto da AIA) se a área a replantar for superior ao definido na legislação, na medida em que ultrapassar o definido na lei.

Considera-se assim cumprida a entrega deste elemento "Projeto de Integração Paisagística da Linha do Oeste". O mesmo consta no Anexo "Projeto de Integração Paisagística" que constitui o Tomo 02 do Volume 10 do projeto de Execução e que consta do Anexo 10 do RECAPE.

Importa no entanto referir que a apresentação do Projeto para execução por parte do Empreiteiro deve ter maior leitura para uma correta execução em obra, em termos de escala e em termos de cores e de expressão nalguns casos. A manter-se o apresentado, poderá não se verificar o adequado cumprimento do PIP.

28. *Projeto de Recuperação Paisagística das Vias a Desativar na qualidade de Projeto de Execução como documento autónomo com as devidas peças desenhadas e escritas e com os pormenores adequados. Deve constar o Mapa de Quantidades e o Programa de Manutenção e respetivo cronograma para a fase de garantia.*

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740  
Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

O Proponente considerou a recuperação paisagística das vias a desativar passível de integração no “Projeto de Integração Paisagística da Linha do Oeste” apresentado no Anexo 10. Face ao exposto pelo Proponente e tendo em consideração que parte das vias se situam junto da via ferroviária, da análise do PIP, e em concreto as referidas situações considera-se não ser necessário, neste caso, o desdobrar em dois projetos.

Nestes termos, considera-se que a inclusão da recuperação paisagística das vias a desativar no PIP dá cumprimento ao solicitado.

*29. Projeto de Engenharia Biofísica de Recuperação dos Troços das Linhas de Água Afetadas na qualidade de Projeto de Execução como documento autónomo com as devidas peças desenhadas e escritas e com os cortes e pormenores adequados. Deve constar o Mapa de Quantidades e o Programa de Manutenção e respetivo cronograma para a fase de garantia. O projeto deve ter em consideração os seguintes aspetos:*

- a) Utilização apenas de espécies autóctones respeitando o elenco florístico da região.*
- b) Todos os exemplares das espécies autóctones deverão obrigatoriamente provir de populações locais, quer quando em estacas/sementes, quer quando plantas juvenis propagadas em viveiro. Deve excluir-se, em absoluto, a possibilidade de uso de plantas de origem geográfica incerta ou o uso de variedades ou clones comerciais. Tal ocorrência corresponderia a uma contaminação genética das populações locais, pela introdução maciça de genótipos exóticos.*
- c) Não uso de espécies alóctones para as quais tenha sido observado comportamento invasor em território nacional;*
- d) Aplicação de técnicas de Engenharia Natural que deverão ser graficamente detalhadas e pormenorizadas.*

O Proponente não apresenta o “Projeto de Engenharia Biofísica de Recuperação dos Troços das Linhas de Água Afetadas” demonstrando através de um conjunto de imagens (orto) associadas a vários locais, onde haverá intervenção, que não é necessário. Os referidos locais correspondem às seguintes linhas de água:

- Desvio de linha de água PK27 (PH27.1).
- Desvio de linha de água PK29 (PH29.1).
- Desvio de linha de água PK42 (PH42.1 a PH42.2).
- Linha de água – Túnel da Sapataria.
- Desvio de linha de água PK76 (PH76.).

Tal decorre de se considerar que as linhas de água a desviar consistem em valas de drenagem existentes, com caudais muito reduzidos (com variações de 0,28 m<sup>3</sup>/s a 7,12 m<sup>3</sup>/s) que atravessam a linha férrea através de PH que serão mantidas ou substituídas e reposicionadas conforme o caso em questão; e pela “ausência de vegetação ripícola adjacente”.

Face ao exposto pelo proponente e para os casos referidos considera-se que o projeto pode não se aplicar, devendo no entanto todas as situações serem sujeitas a recuperação paisagística em termos de reposição do relevo e eventual acompanhamento das condições de recuperação.

No caso apresentado para o desvio de linha de água PK 29 (PH29.1) já a intervenção assume outra relevância. Nesse sentido, e estando o proponente consciente de tal, a sua recuperação e integração paisagística é considerada no “Projeto de Integração Paisagística da Linha do Oeste” havendo um pormenor específico da abordagem a realizar.

Contudo, se nalguns casos as intervenções podem não ser relevantes que exijam a implementação de um projeto, há questões sempre relacionadas com a erosão e nesse sentido as preocupações incidem sempre nas

zonas perturbadas e que ficam sem vegetação. Tal pode traduzir-se na erosão das pequenas margens da linha de água.

Nos casos onde a intervenção surge com dimensão mais significativa como é um dos casos apresentados, já acima referida, desvio de linha de água PK29 (PH29.1), não se considera suficiente apenas a plantação de árvores ou arbustos. Tal não é garantia da estabilização das margens e instalação e crescimento da vegetação.

Por outro lado, estão previstas passagens superiores rodoviárias em outros locais, onde há ribeiras ou rios de maior dimensão e cujas obras podem comprometer não só as margens como a própria galeria ripícola, como é o caso dos Restabelecimentos ao km 54+559, em Dois Portos, ou ao km 58+982, em Runa, que se desenvolvem em viaduto sobre o rio Sizandro.

Realça-se, de novo, que a implantação de um pilar, qualquer que ele seja, a área afetada nunca se limita à área útil de implantação, como tal, mesmo que o pilar não conflitue, ou conflitue menos com os valores em presença, considera-se que não está assegurada a integridade física das margens assim como da vegetação em presença.

Face ao exposto, considera-se que a medida deve manter-se durante a Fase de Obra, através dos relatórios a apresentar e das visitas técnicas a realizar à obra, será avaliada a necessidade da apresentação do "Projeto de Engenharia Biofísica de Recuperação dos Troços das Linhas de Água Afetadas". Assim, como no Relatório Final tal situação será avaliada e ponderada a pertinência da apresentação do referido projeto.

Assim, considera-se que a medida em causa deverá manter-se com a mesma redação mas ser apresentada durante a Fase de Obra, mas antes do seu término, para que o projeto possa ser implementado antes da total conclusão das obras e desmontagem de estaleiros.

Assim, deve apresentar-se o seguinte Elemento, antes da conclusão da Fase de Execução da Obra:

- Projeto de Engenharia Biofísica de Recuperação dos Troços das Linhas de Água Afetadas" para as situações que o possam justificar como o caso, entre outros, do rio Sizandro, na qualidade de Projeto de Execução como documento autónomo com as devidas peças desenhadas e escritas e com os cortes e pormenores adequados. Deve constar o Mapa de Quantidades e o Programa de Manutenção e respetivo cronograma para a fase de garantia. O projeto deve ter em consideração os seguintes aspetos:
  - Utilização apenas de espécies autóctones respeitando o elenco florístico da região.
  - Todos os exemplares das espécies autóctones deverão obrigatoriamente provir de populações locais, quer quando em estacas/sementes, quer quando plantas juvenis propagadas em viveiro. Deve excluir-se, em absoluto, a possibilidade de uso de plantas de origem geográfica incerta ou o uso de variedades ou clones comerciais. Tal ocorrência corresponderia a uma contaminação genética das populações locais, pela introdução maciça de genótipos exóticos.
  - Não uso de espécies alóctones para as quais tenha sido observado comportamento invasor em território nacional.
  - Aplicação de técnicas de Engenharia Natural que deverão ser graficamente detalhadas e pormenorizadas.

*30. Plano de Controlo de Espécies Vegetais Exóticas Invasoras para as Áreas Afetadas, que deve conter cartografia, carta militar, com a localização e quantificação das áreas assim como a metodologia adequada para o controlo das espécies ocorrentes.*

Refere o ICNF que o RECAPE menciona o seguinte:

"A IP, através de entidades subcontratadas, faz a gestão regular do material vegetal existente no Domínio Público Ferroviário. O controlo de exóticas invasoras é já hoje realizado no âmbito desta gestão, havendo apenas a necessidade de melhorar a sua eficácia.

Deste modo, propõe-se o desenvolvimento das seguintes ações a considerar na estratégia de melhoria de eficácia daqueles trabalhos de gestão:

- i) o levantamento e cartografia das espécies invasoras, nomeadamente de manchas de *Cortaderia selloana* e de *Acacia longifolia*, existentes ao longo da linha,.
- ii) a definição de metodologias de ação para cada uma das espécies identificadas.

O Plano de Controlo de Espécies Vegetais Exóticas Invasoras apenas fará sentido para a gestão globalmente do controlo de vegetação no domínio ferroviário, efetuada pela IP.

As boas práticas para o controlo do desenvolvimento de exóticas invasoras serão referidas, quer como medidas de minimização a incluir em caderno de encargos, quer em PGA."

Assim, considera-se que deve ser considerado o seguinte Plano:

- Plano de Controlo de Espécies Vegetais Exóticas Invasoras para as Áreas Afetadas

Este plano que deve conter cartografia, carta militar, com a localização e quantificação das áreas assim como a metodologia adequada para o controlo das espécies ocorrentes, entre estas as manchas de *Cortaderia selloana* e de *Acacia longifolia*.

### 31. Projeto de Recuperação e Integração Paisagística da(s) Área(s) de Estaleiro(s).

O proponente refere que desconhecendo-se nesta fase a localização do(s) estaleiro(s), preconiza-se após a desocupação do local de estaleiro, e mediante projeto específico de integração paisagística a desenvolver pelo empreiteiro e a apresentar à fiscalização, promover a reposição da zona no seu estado anterior, por meio de medidas de descompactação e arejamento dos solos, modelação do terreno e cobertura com terra arável, seguida de sementeira e plantação com espécies vegetais da região.

Considera-se o exposto pelo proponente adequado e nesse sentido o referido projeto deverá ser oportunamente entregue na Fase de Construção, antes do seu término para avaliação e para que possa ser implementado assim que sejam desativados os estaleiros. Ou seja, pretende-se que assim que o estaleiro inicie a sua fase de desativação a recuperação se faça de imediato ou até em concomitância com a mesma.

Nestes termos, e face ao exposto quer pelo Proponente quer na apreciação realizada considera-se que a medida deve manter-se com uma alteração, apenas relativa ao momento de entrega.

Apresentar antes da conclusão da fase de execução da obra e antes da desativação total dos estaleiros, o seguinte Elemento:

- Projeto de Recuperação e Integração Paisagística da(s) Área(s) de Estaleiro(s).

### Medidas de minimização

A numeração utilizada na avaliação deste capítulo é a da numeração das Medidas de Minimização que estão incluídas na DIA / Anexo TUA, exceto quando são novas medidas propostas no RECAPE, passando a ter a referência REC.

## Gerais

1. Tendo como base a listagem “Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção”, disponível no portal da APA, rever e adequar as que se apliquem ao Projeto de Execução que vier a ser desenvolvido.
2. Relativamente às Medidas de Minimização Específicas apresentadas no EIA, devem as mesmas ser revistas de acordo com o Projeto de Execução que vier a ser definido.

As medidas de minimização apresentadas no RECAPE foram “... revistas e adaptadas ao projeto de execução e contemplam tanto as medidas de minimização gerais da fase de construção disponibilizadas pela APA, como as medidas específicas apresentadas no EIA, elaborado em fase de estudo prévio.” As medidas que decorrem do EIA estão identificadas no Quadro 4.7 – “Medidas de Minimização” remetendo para a fase /fator ambiental no âmbito da qual foram preconizadas:

- PE – Medidas a considerar na conceção do Projeto de Execução.
- MG - Medidas Prévias à execução das Obras.
- FE - Fase de Exploração.

Consideram-se assim cumpridas estas Medidas Gerais.

3. Todas as medidas de minimização devem integrar o Caderno de Encargos e serem consideradas no Plano de Gestão Ambiental.

No RECAPE refere-se que “todas as medidas de minimização para a fase prévia à construção, fase de construção e fase de exploração, definidas no presente relatório, serão parte integrante do Anexo II do Plano de Gestão Ambiental (PGA) e do Caderno de Encargos, sem prejuízo de outras medidas que venham a verificar-se necessárias.”

O Plano de Gestão Ambiental (PGA) corresponde ao Anexo 11 do RECAPE. No quadro 13-1 Medidas de minimização são apresentadas todas as medidas previstas no Relatório Base do RECAPE.

Considera-se que este Plano de ser reformulado de forma a contemplar todas as medidas previstas na DCAPE.

Uma vez que se refere que o PGA “... fará parte do(s) caderno(s) de encargo(s) referentes à(s) empreitada(s) que vier(em) a ser definida(s) para a execução das obras inerentes ao projeto de modernização da Linha do Oeste”, a verificação das medidas foi efetuada no âmbito da sua inclusão no anexo II deste documento.

Considera-se assim de manter esta medida de minimização geral.

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

4. A obra deverá ser suportada por um Sistema de Gestão Ambiental que inclua, entre outros, medidas de prevenção e controlo de derrames e contaminação das águas superficiais marítimas e de transição e que contemple as medidas de minimização que se vierem a definir.

O Sistema de Gestão Ambiental, de acordo com o RECAPE, será implementado pela Entidade Executante no decorrer da obra.

## Fase de Preparação Prévia à Execução das Obras

5. *Fasear o desenvolvimento dos trabalhos de modo a evitar interrupções do serviço ferroviário, ou caso não seja possível, alocar essas interrupções aos períodos de fim-de-semana.*

Esta medida não integra o PGA.

No item referente às Medidas de minimização deste documento, a firma-se que se “... teve em consideração o menor período de interdições possível” e que, “pontualmente ocorrerão interdições de fim-de-semana para colocação/assentamento de novos AMV e trabalhos pontuais”.

No entanto uma vez que não é uma medida de carácter restritivo considera-se de manter.

6. *No faseamento construtivo a definir, programar o encerramento das passagens de nível, após a conclusão e entrada em funcionamento dos respetivos restabelecimentos.*

Esta medida não integra o PGA.

No RECAPE salienta-se, no entanto, que na fase inicial – Fase 0 ocorrerá a execução de todas as passagens desniveladas e só após a conclusão das mesmas serão encerradas as respetivas passagens de nível. No Quadro 3.13 – “Faseamento construtivo da superestrutura de via para os desvios ativos e entre desvios” é indicada para a Fase 0 a execução das passagens desniveladas correspondentes às passagens superiores aos km: PS 25+080, 26+556, 29+426, 30+971, 38+874, 39+810, 41+263, 43+211, 54+870, 73+580, 99+780 e à passagem inferior para tráfego ligeiro ao km 77+98.

Considera-se assim, que a medida se deve manter.

REC 1. Antes do início dos trabalhos deverá, sempre que possível, efetuar-se a confirmação, em campo, da informação prestada pelas entidades concessionárias, aferindo a sua localização em planta, cotas de implantação, materiais e estado de conservação de cada infraestrutura com as entidades responsáveis pela sua exploração.

Esta medida integrava o EIA em Estudo Prévio mas não constava da DIA. Concorda-se com o seu teor.

7. *Balizar e delimitar, em todo o perímetro, as áreas de intervenção devendo a mesma ser reduzida à área essencial, sendo que as sinalizações só devem ser removidas após o final da obra.*

Esta medida consta do RECAPE (REC2) tendo sido complementada com o seguinte texto: “Deverá recorrer-se a sinalização luminosa das frentes de trabalho, nomeadamente, em locais de passagem, nas proximidades de habitações, escolas, de áreas industriais e nas entradas e saídas de estaleiro(s).”

Foi integrada no PGA com nova redação, com a qual se concorda.

8. *Transplantar os exemplares arbóreos existentes nos locais de intervenção ou que condicionem marginalmente a obra e que reúnam condições para essa operação.*

Esta medida não foi contemplada “... devido à idade/porte dos indivíduos, custo da operação e probabilidade mínima de sucesso. O sucesso, nestes casos seria reduzido, pois as raízes atingem uma grande profundidade e a capacidade de regeneração da planta é muito menor.”

Em substituição propõe a plantação da espécie *Quercus suber* com recurso à sementeira ao covacho, nos trechos desativados dos desvios ativos 1 e 2, entre os km 23+500 e 23+850 e entre os km 43+150 e 43+500, e

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

no troço que será desativado devido à construção da Variante do Outeiro, aproximadamente entre os km 75+383 e 77+338.

Medida da DIA incluída no PGA. (REC3)

9. *Efetuar o levantamento de todos os sobreiros/azinheiras localizados nas zonas sujeitas a intervenções, nomeadamente de abertura/alargamento de acessos.*

Foi proposta nova redação com a qual se concorda:

*Deverá ser aferida a contabilização de todos os sobreiros/azinheiras localizados nas zonas sujeitas a intervenções, nomeadamente de abertura/alargamento de acessos, identificados no âmbito do Processo de Licenciamento de Autorização para o Corte e/ou Abate de Árvores, que decorrerá após a emissão do DCAPE.*

Medida da DIA incluída no PGA. (REC4)

10. *Os exemplares adultos de espécies arbóreas autóctones localizados próximos das áreas a intervir localmente devem ser assinalados previamente ao início dos trabalhos, de forma a evitar a sua afetação ou destruição; as sinalizações só devem ser removidas após finalização da obra.*

Medida da DIA incluída no PGA. (REC5)

11. *Nas novas áreas de intervenção proceder à prévia decapagem dos solos; as terras provenientes da decapagem do solo devem ser posteriormente utilizadas na recuperação das áreas afetadas temporariamente no decorrer da implementação do projeto ou para recobrimento dos taludes criados.*

Medida da DIA incluída no PGA. (REC6)

12. *Prever a decapagem e armazenamento em pargas da terra viva/vegetal na espessura correspondente à profundidade do horizonte de cada local em concreto. Definir medidas para a conservação da terra viva/vegetal.*

Esta medida estava prevista no EIA tendo sido transposta para a DIA. Integra ainda as seguintes medidas previstas no item referente à Paisagem do EIA (PSG1):

- remoção por decapagem da terra vegetal das zonas sujeitas a trabalhos, de acordo com as indicações do estudo geológico e geotécnico;
- deposição em locais de fácil acesso e remoção;
- a terra vegetal proveniente da decapagem e que será posteriormente utilizada na cobertura da superfície dos taludes, deverá ser armazenada em pilhas regulares ao longo do traçado, em locais a propor à Fiscalização. Recomenda-se a sua disposição em pargas com 4,00 m de largura na base e 1,50 m de altura;
- valorização através da incorporação de fertilizantes químicos e orgânicos ou, em alternativa, através de sementeira de uma leguminosa, que será enterrada na Primavera, quando em floração, caso o armazenamento se mantenha por mais de um ano;

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

- aplicação posterior em camada uniforme sobre as áreas a revestir com material vegetal suscetíveis de aplicação de terra arável, acabadas sem grande esmero e de preferência antes do Outono, para que a sua aderência ao solo-base se processe nas melhores condições.

Medida da DIA incluída no PGA. (REC7)

REC 8. Para o controlo de espécies vegetais exóticas invasoras, deverá efetuar-se o levantamento e cartografia das espécies invasoras, nomeadamente de manchas de *Cortaderia selloana* e de *Acacia longifolia*, existentes ao longo da linha. Deverão também ser definidas metodologias de ação para cada uma das espécies identificadas.

Aplica-se o referido no âmbito da apreciação do Elemento 30 a apresentar em RECAPE.

13. *Restringir ao absolutamente necessário as áreas de estaleiros e parques de materiais, os quais devem ser vedados.*

Propõe o complemento da medida com as seguintes indicações/restrições:

*Os estaleiros e as infraestruturas de apoio à obra devem localizar-se no interior da área de intervenção ou em áreas degradadas, devendo ser privilegiados os locais de declive reduzido e com acesso próximo, para evitar ou minimizar movimentações de terras e abertura de acessos.*

*Pela sua sensibilidade ambiental, não devem ser ocupados os seguintes locais, identificados no Desenho n.º PF06.PE.V00.TO.4.003:*

- I. *Áreas do Domínio Hídrico*
- II. *Áreas classificadas da Reserva Agrícola Nacional ou da Reserva Ecológica Nacional;*
- III. *Zonas de risco de inundação (zona de risco de inundação do rio Sizandro);*
- IV. *Zonas de proteção de captações de água subterrânea e superficial;*
- V. *Zonas de proteção de águas minerais;*
- VI. *Zonas de depósitos e de massas minerais;*
- VII. *Zonas não coincidentes com o aquífero de Torres Vedras e aquífero de Caldas da Rainha;*
- VIII. *Áreas onde possam ser afetadas espécies de flora protegidas por lei, nomeadamente sobreiros e/ou azinheiras;*
- IX. *Áreas de ocupação agrícola;*
- X. *Zonas de risco de incêndio elevado;*
- XI. *Área do Aproveitamento Hidroagrícola das Baixas de Óbidos (AHBO) (rede de rega);*
- XII. *Zonas de proteção do património.*

*Deverá submeter-se previamente à Fiscalização, a planta do(s) estaleiro(s), ficando esta sujeita a aprovação.*

Medida da DIA incluída no PGA. (REC9)

14. *Comunicar atempadamente à DGADR (entidade gestora do AHBO), o início da construção, atempadamente (antecedência de 2 meses), de modo a ser possível acompanhar a execução da obra, nos locais onde há interferência com a rede de rega do AHBO.*

Medida da DIA incluída no PGA. (REC10)

REC 11. Deverá ser comunicado às concessionárias dos serviços afetados o início das obras, com uma antecedência mínima de duas semanas, para os trabalhos de reposição serem acompanhados por essas entidades, nomeadamente:

*CM Sintra; CM Mafra; CM Sobral de Monte Agraço; CM Torres Vedras; CM Bombarral; CM Óbidos; EPAL; AdP; Be Water; Galp – Lisboaagás; Transgás; NOS; MEO; IP Telecomunicações; NOWO ONI; EDP; REN; DGADR; Telecom*

No caso particular da EDP Distribuição, deverão ser tomados cuidados especiais na montagem e manobra de quaisquer dispositivos auxiliares utilizados na construção da infraestrutura em causa (gruas, guindastes, etc.) sob as referidas linhas de Alta Tensão e Média Tensão, devendo a EDP Distribuição ser obrigatoriamente consultada, por escrito, para que se pronuncie acerca dos procedimentos e cuidados a ter para que este tipo de equipamentos possa ser montado e manobrado em total segurança.

Concorda-se com o teor desta Medida de Minimização.

15. *Para a definição do cronograma da obra, maximizar a opção de horário de trabalho das 8h às 20h de dias úteis; eventuais exceções a esta condicionante devem ser claramente fundamentadas.*

Medida da DIA incluída no PGA. (REC12)

16. *Caso se verifique a instalação de elementos cujas alturas acima do solo se possam considerar como obstáculos à navegação aérea, conforme definido na Circular de Informação Aeronáutica 10/03, de 6 de maio, dar conhecimento para eventual validação de balizagem diurna e luminosa à ANAC.*

Medida da DIA incluída no PGA. (REC13)

17. *Assegurar o acompanhamento arqueológico sistemático e presencial de todos os trabalhos que impliquem revolvimentos de terras, desde imediatamente após as expropriações, acompanhando as ações de desmatamento, demolições, escavação, terraplanagens, abertura de caminhos de acesso, construção de estaleiros, áreas de empréstimo e depósito de solos, entre outros, que possam afetar o património arqueológico no solo e subsolo. Neste procedimento deverão merecer particular atenção as áreas assinaladas com densa cobertura vegetal, que inviabiliza a deteção de eventuais vestígios. Este acompanhamento deve ser efetuado por um arqueólogo, por frente de trabalho, quando as ações inerentes à implementação do projeto não sejam sequenciais mas sim simultâneas. Este arqueólogo deve ter experiência em intervenções no carso. Durante o acompanhamento deverá igualmente assegurar-se o cabal cumprimento das medidas propostas relativamente ao levantamento e salvaguarda dos elementos patrimoniais diretamente afetados e também das medidas relativas à afetação indireta dos elementos patrimoniais identificados, bem como a reposição das condições após a conclusão da obra.*

Medida da DIA incluída no PGA para a “Fase prévia à execução da obra”, no entanto deve passar a integrar a Fase de Execução da Obra. (REC14)

18. *Realizar sondagens arqueológicas manuais na área da ocorrência patrimonial E16 - Casal do Silvério (Necrópole Romana). Estas sondagens a distribuir em torno do ponto de ocorrência de achados de superfície, de forma a verificar a eventual existência de contextos arqueológicos no subsolo. Dos trabalhos arqueológicos poderá decorrer a necessidade de elaboração de estudos complementares, nomeadamente a escavação em área, da faixa necessária a afetar pela obra da PS29+420.*

Medida da DIA incluída no PGA (REC15), no entanto propõe-se nova redação:

*“Realizar sondagens arqueológicas manuais na área da ocorrência patrimonial E16 - Casal do Silvério (Necrópole Romana). Estas sondagens a distribuir em torno do ponto de ocorrência de achados de superfície, de forma a verificar a eventual existência de contextos arqueológicos no subsolo. Dos trabalhos arqueológicos poderá decorrer a necessidade de elaboração de estudos complementares, nomeadamente a escavação em área, da faixa necessária a afetar pela obra da PS29+420.”*

Dado que o projeto colidirá marginalmente com a ZEP do sítio arqueológico (Área C da ZEP que integra campo de lapiás, parte da necrópole de inceneração romana, a jazida de Monte da Macieira e da estação Terra das

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

Cenouras), considera-se que deverá acrescentar-se a seguinte medida de minimização, para a Fase Prévia à Obra:

- Efetuar sondagens arqueológicas de diagnóstico nas áreas afetadas da E15 (Monte da Maceira e Terra das Cenouras de forma a verificar a eventual existência de contextos arqueológicos no subsolo.

*19. Efetuar prospeção arqueológica sistemática do terreno após a desmatização, nas áreas de visibilidade reduzida a finalidade de colmatar as lacunas de conhecimento.*

Medida da DIA incluída no PGA. (REC16)

*20. Se no decorrer da obra forem detetadas cavidades cársticas não identificadas no EIA, efetuar avaliação espeleo-arqueológica prévia. Caso estas cavidades possuam interesse arqueológico, colocar à consideração prévia da tutela do património o conjunto de medidas consideradas adequadas.*

*21. No caso de serem detetados vestígios arqueológicos durante os trabalhos de acompanhamento arqueológico da obra, suspender de imediato as movimentações de terras no local do achado e comunicar a descoberta à DGPC, de forma a serem definidas as respetivas medidas de minimização.*

*22. Face aos resultados obtidos durante o acompanhamento arqueológico poderá também haver a necessidade de prever medidas complementares. Antes da adoção de qualquer medida de mitigação compatibilizar a localização dos elementos do projeto, de modo a garantir a sua preservação e o seu enquadramento visual.*

*23. Colocar os achados móveis em depósito credenciado pelo organismo da tutela do património cultural.*

Medidas da DIA incluídas no PGA, passando no entanto a integrar a Fase de Execução da Obra. (REC17, REC18, REC19 e REC20)

*24. No caso de Elementos (...)*

*25. Acautelar que as intervenções nas Estações/Apeadeiros sejam realizadas de forma a não afetar os painéis de azulejos, relógios existentes bem como outros bens culturais móveis.*

A medida da DIA 24 incluída no PGA. REC21

A medida 25 foi alterada em sede de RECAPE integrando novas condições. Concorde-se com o exposto devendo ter a seguinte redação:

*“Acautelar, sempre que possível, que nas intervenções nas Estações e Apeadeiros se mantenha inalterada a estrutura dos imóveis existentes, em detrimento de desmontagens e reconstrução. Para os casos em que tal não se verifique, proceder à reposição da situação existente no início da obra e se necessário proceder à respetiva recuperação paisagística.*

*Quaisquer danos que daí possam advir serão objeto de recuperação por uma entidade especializada em conservação e restauro de azulejos, a expensas da Entidade Executante.*

*O projeto de execução contempla melhoramentos em alguns edifícios, salvaguardando o património azulejar e mantendo a integridade arquitetónica dos mesmos. O projeto contempla igualmente a proteção dos relógios das estações e a colocação de infraestruturas necessárias ao seu funcionamento. A reabilitação dos edifícios prevê, consoante os casos, o tratamento das paredes exteriores, com aplicação de novos rebocos e pinturas e aplicação de azulejos em falta.*

*Nos casos em que se prevê a demolição de paredes interiores integrando painéis de azulejos, deve proceder-se à sua remoção e posterior reposição por entidade especializada. Caso a reposição não seja possível, os azulejos devem ser inventariados, fotografados in situ, limpos, etiquetados, acondicionados e entregues em depósito credenciado pelo organismo da tutela do património cultural.*

*26. Comunicar o início da construção e divulgar o programa de execução das obras, das principais ações a realizar e respetiva calendarização, junto das Câmaras Municipais e Juntas de Freguesias abrangidas pelo projeto. A informação disponibilizada deve incluir o objetivo, a natureza, a localização e as principais ações a realizar, respetiva calendarização e eventuais afetações, designadamente a afetação das acessibilidades.*

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

Medidas da DIA incluídas no PGA, com a seguinte redação com a qual se concorda. (REC23)

*Deverá ser comunicado o início da construção e divulgar o programa de execução das obras, das principais ações a realizar e respetiva calendarização, junto das Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia abrangidas pelo projeto. A informação disponibilizada deve incluir os seguintes elementos:*

- *Objetivo; Natureza; Localização; Principais ações a realizar e respetiva calendarização; Eventuais afetações das acessibilidades; Atividades ruidosas; Períodos de interdição de circulação e alternativas; Regime de funcionamento da obra (horários).*

REC 24. Assegurar informação atualizada sobre as obras a efetuar e os locais das mesmas aos agentes de proteção civil, tais como Corpos de Bombeiros, INEM e forças de segurança, uma vez que as obras poderão implicar a perda de mobilidade e acessibilidade em determinados traçados da via.

Concorda-se com esta inclusão desta medida.

27. *Elaborar um plano de desvios de trânsito e de percursos alternativos para a circulação rodoviária e pedonal, que garanta a menor perturbação possível em termos de mobilidade da população e para o qual devem ser consultadas as entidades competentes para autorização.*

Medida da DIA incluída no PGA. (REC25)

28. *Implementar um mecanismo de atendimento ao público para esclarecimento de dúvidas e atendimento de eventuais reclamações.*

Medida da DIA incluída no PGA (REC26), no entanto com uma nova redação com a qual se concorda:

*“Implementar um mecanismo de atendimento ao público para esclarecimento de dúvidas e atendimento de eventuais reclamações. Poderá disponibilizar-se um contacto telefónico e um contacto de correio eletrónico, criados para o devido efeito, de modo a aferir o grau de incomodidade percecionado pela população residente e equacionar a necessidade de implementação de novas medidas. Deverá ser mantido o registo de todas as reclamações rececionadas e a respetiva forma de tratamento.”*

29. *Planear adequadamente as intervenções de modo a interferir o menos possível com o funcionamento dos eixos viários, em especial das estradas nacionais que ligam as principais localidades existentes na faixa em estudo e na sua envolvente.*

Medida da DIA incluída no PGA (REC27), tendo sido complementada no sentido de se incluírem as ações a desenvolver para mitigar a afetação de Estradas Nacionais. Concorda-se com a alteração:

*“Planear adequadamente as intervenções de modo a interferir o menos possível com o funcionamento dos eixos viários, em especial das estradas nacionais que ligam as principais localidades existentes na faixa em estudo e na sua envolvente. As interferências com as EN devem ser previamente planeadas de modo a garantir a manutenção da circulação através de desvios ou construção prévia do restabelecimento a executar.”*

30. *Elaborar um plano de circulação para os veículos afetos à obra, visando minimizar a interferência com áreas urbanas, de lazer e de culto das populações e para o qual deverão ser consultadas a Autarquia e outras entidades oficiais competentes.*

31. *Realizar ações de formação e de sensibilização ambiental para os trabalhadores e encarregados envolvidos na execução das obras relativamente às ações suscetíveis de causar impactes ambientais, às medidas de minimização a implementar e às normas e cuidados a ter no decurso dos trabalhos*

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

Medidas da DIA incluídas no PGA. (REC28 e REC29)

REC 30. A IP deverá proceder à limpeza, por supressão total, do material combustível existente numa faixa de segurança não inferior a 10 metros, contada a partir dos carris externos agora projetados.

Concorda-se com a sua inclusão no PGA.

REC 31. Deverá ser estabelecido, previamente à execução das principais frentes de obra, um plano de movimentação de terras e a implantação dos depósitos provisórios e definitivos, de forma a permitir uma gestão racional dos solos disponibilizados pelas diferentes frentes de obra.

Relativamente à organização das frentes de obra, os empreiteiros deverão apresentar, para aprovação pela Fiscalização, faseamentos adequados para a execução dos trabalhos, bem como os métodos e equipamentos a utilizar, no sentido de garantir as indispensáveis condições de segurança e o mínimo de interferência com a organização urbana.

Concorda-se com a sua inclusão no PGA, no entanto com uma nova redação:

*“Deverá ser estabelecido, previamente à execução das principais frentes de obra, um plano de movimentação de terras e a implantação dos depósitos provisórios e definitivos, de forma a permitir uma gestão racional dos solos disponibilizados pelas diferentes frentes de obra.*

*Relativamente à organização das frentes de obra, deverão ser propostos, faseamentos adequados para a execução dos trabalhos, bem como os métodos e equipamentos a utilizar, no sentido de garantir as indispensáveis condições de segurança e o mínimo de interferência com a organização urbana.”*

REC 32. Minimizar o intervalo de tempo entre a preparação do terreno e a obra propriamente dita, procurando reduzir ao máximo o período de exposição dos solos.

REC 33. Identificar na fase de preparação dos trabalhos quais os destinos autorizados para depósito temporário e definitivo de resíduos e quais os transportadores que se pretende utilizar. Garantir um adequado planeamento da obra e a implementação das boas práticas comuns.

Concorda-se com a inclusão destas medidas de minimização no PGA.

REC 34. Embora não seja expectável que a intervenção interfira com a localização das marcas da Rede de Nivelamento Geométrico de Alta Precisão, dada a proximidade das mesmas sugere-se a sua sinalização em fase de obra, nos seguintes locais:

- Marca NP254-t5 - Cimentada na base dum chafariz que se encontra à direita da estação dos caminhos-de-ferro da Malveira, ao km 38+400.
- Marca R002 - EN8 - km73.8680 - Entre Bombarral e S. Mamede, cimentada no começo do passeio direito da passagem superior da linha férrea, a 0,40m do primeiro pilar.
- Marca R005C - EN8 - km76.7310 - Cimentada numa passagem sobre a valeta, na passagem de nível do lado sul. A 7,70m do alcatrão e a 0,68m da ombreira esquerda da cancela. Aproximadamente ao km. 92+036 dos caminhos-de-ferro.
- Marca R006 - EN8 - km77.9990 - Entre Bombarral e S. Mamede, cimentada em bloco de betão, junto da passagem de nível ao km 93+265 da linha férrea. A 1.50m da guia da estrada e a 2.30m para norte do meio do caminho.

Concorda-se com a inclusão desta medida no PGA em resposta às preocupações relativas à Rede de Nivelamento Geométrico de Alta Precisão apresentadas na exposição remetida pela Direção Geral do Território (DGT) em sede de consulta pública na fase de Estudo Prévio.

### Fase de Execução da Obra

32. Evitar a ocupação, mesmo que temporária, de áreas de RAN, de REN, de Domínio Hídrico, áreas inundáveis (zona de risco de inundação do rio Sizandro), zonas de proteção de captações de água subterrânea e

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

*superficial, zonas do AHBO, zonas de proteção de águas minerais, zonas de depósitos e de massas minerais, zonas coincidentes com o aquífero de Torres Vedras e aquífero de Caldas da Rainha, áreas de sobreiros e/ou azinheiras, áreas de ocupação agrícola, zonas de proteção do património.*

Não se considera necessária, uma vez que consta das condicionantes à implantação do Estaleiro. (REC35)

*33. Aplicar terra viva/vegetal proveniente da decapagem em todas as áreas sujeitas a recuperação e integração paisagística.*

Medida da DIA incluída no PGA. (REC36)

*34. Toda a terra viva/vegetal que seja decapada em áreas onde se encontrem espécies vegetais invasoras deve ser totalmente separada da restante terra viva/vegetal a reutilizar nas ações de recuperação e integração paisagística. A referida terra deve ser levada a depósito devidamente acondicionada.*

60

Medida da DIA incluída no PGA. (REC37)

*35. Em caso de ser necessário utilizar terras vivas/vegetais, terras de empréstimo ou materiais inertes para enchimento de valas ou camadas dos pavimentos dos acessos, deve ser dada atenção especial à sua origem, não devendo ser provenientes em caso algum, de áreas ocupadas por plantas exóticas invasoras, para que as mesmas não sejam introduzidas e alterem a ecologia local.*

Medida da DIA incluída no PGA. (REC38)

*36. Na área ocupada pelo estaleiro, prever a instalação de uma plataforma impermeável para abastecimento de combustíveis, lavagens de equipamento (com um sistema de recolha e armazenamento de águas residuais) e para as operações de manutenção, tais como sejam as reparações mecânicas necessárias, mudanças de óleo e restantes operações de lubrificação ou aplicação de massas.*

Medida da DIA incluída no PGA. (REC39)

*37. Limitar as zonas de circulação dentro do estaleiro e de acesso à obra.*

Medida da DIA incluída no PGA (REC40), no entanto com a seguinte redação com a qual se concorda:  
*“Limitar as zonas de circulação dentro do estaleiro e de acesso à obra, através de sinalização adequada dentro e fora do estaleiro. Deverão também limitar-se as zonas de acesso à obra de modo a evitar a compactação das terras aráveis limítrofes.”*

*38. Proceder, se necessário, à escarificação dos terrenos nas zonas mais compactadas, resultado da instalação de estaleiros ou caminhos de passagem de maquinarias, para restabelecer as condições de infiltração e de recarga de aquíferos, de modo a não diminuir a sua capacidade de armazenamento.*

Medida da DIA incluída no PGA. (REC41)

*39. Os trabalhos de escavações e aterros devem ser iniciados logo que os solos estejam limpos, devendo a movimentação de terras ser efetuada, tanto quanto possível, fora da época das chuvas.*

Medida da DIA incluída no PGA (REC42), no entanto com uma nova redação, com a qual se concorda:  
*“De modo a evitar a instabilização dos taludes de escavações e aterros, os trabalhos devem ser iniciados logo que os solos estejam limpos, devendo a movimentação de terras ser efetuada, tanto quanto possível, fora da época das chuvas.”*

*40. As terras sobrantes devem ser reutilizadas nos aterros previstos neste projeto, e as restantes, sempre que possível e que os materiais tenham características geotécnicas adequadas, em obras onde haja necessidade de aterro tal como a que está planeada para a Variante do Outeiro ou para a reposição da cota original da*

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

*Pedreira da Pedra Furada. O depósito definitivo das terras em vazadouro deverá ser feito em último recurso de modo a diminuir os impactos negativos relacionados com a condução e deposição daquelas terras.*

Medida da DIA incluída no PGA (REC43), tendo-se, no entanto retirado a referência à Pedreira da Pedra Furada, e incluído o seguinte texto, com o qual se concorda:

*“(onde os trechos em escavação entre os km 72 e 75 serão objeto de depósito de solos sobrantes provenientes das escavações e objeto de modelação, tal como definido no PIP e no respetivo Desenho nº PF06.PE.VO1.PIP.015\_019)”*

REC 44. Efetuar a descompactação dos solos nas áreas envolventes utilizadas temporariamente durante a obra, de forma a permitir o restabelecimento das condições de infiltração. A descompactação dos solos deverá ser efetuada através de lavra adequada, facilitando dessa forma a regeneração dos solos e da vegetação.

61

Concorda-se com a inclusão desta medida no PGA.

*41. Sempre que possível, e depois de devidamente tratado, reutilizar e/ou valorizar o balastro, travessas e carril.*

Medida da DIA incluída no PGA (REC45), no entanto com uma nova redação, com a qual se concorda.

*“Sempre que possível, e depois de devidamente tratado, reutilizar e/ou valorizar o balastro, travessas e carril. O balastro removido e não reutilizado na obra deverá ser encaminhado preferencialmente para um processo de reutilização por depuração e degradação para produção de brita (para além da sua possível utilização em colchões drenantes)”*.

*42. Assegurar e manter a boa drenagem nos aterros e escavações.*

Medida da DIA incluída no PGA (REC46), no entanto foi mais desenvolvida, concordando-se com a nova redação:

*“Assegurar e manter a boa drenagem nos aterros e escavações, com recurso, de modo geral, a valetas de crista de talude, valetas de pé de talude, valeta de plataforma, descidas de talude, caixas de receção, ligação derivação ou inspeção, drenos profundos e drenos intercetantes, conforme dimensionado no Projeto de Drenagem do Projeto de Execução”*.

*43. Armazenar os produtos de escavação que não possam ser aproveitados, ou em excesso, em locais com características adequadas para depósito.*

Medida da DIA incluída no PGA (REC47), no entanto foi mais desenvolvida, concordando-se com a nova redação:

*“Armazenar os produtos de escavações e decapagens que não possam ser aproveitados, ou em excesso, em locais com características adequadas para depósito.*

*Não armazenar, ainda que temporariamente, os materiais resultantes das escavações e da decapagem dos solos a menos de 10 m das linhas de águas, nem em zonas de cheias ou zonas inundáveis.”*

*44. Caso se verifique a existência de materiais de escavação com vestígios de contaminação, estes devem ser armazenados em locais impermeabilizados e cobertos, até ao seu encaminhamento a destino final adequado.*

Medida da DIA incluída no PGA. (REC48)

REC49. Durante o armazenamento temporário de terras, deve efetuar-se a sua proteção com coberturas impermeáveis. As pilhas de terras devem ter aproximadamente 1,5 m de altura de modo a garantir a sua estabilidade.

Concorda-se com a inclusão desta medida no PGA.

45. *As cavidades ou outros elementos de especial interesse geológico, geomorfológico ou espeleológico que sejam postos a descoberto durante as operações de escavação, devem ser sujeitas a uma avaliação geológica, devendo o procedimento técnico a adotar, apontar sempre para a sua preservação e acessibilidade.*

Medida da DIA incluída no PGA. (REC50)

46. *De modo a prevenir e conter os fenómenos de erosão e instabilidade de taludes derivados da escavação prevista devem ser adotadas as medidas preconizadas no estudo geotécnico desenvolvido, em particular no que toca às geometrias de talude.*

Medida da DIA incluída no PGA (REC51), no entanto foi mais desenvolvida, concordando-se com a nova redação:

*“De modo a prevenir e conter os fenómenos de erosão e instabilidade de taludes derivados da escavação prevista devem ser adotadas as medidas preconizadas no estudo geotécnico desenvolvido, em particular no que toca às geometrias de talude, nomeadamente:*

- *Taludes de aterro -  $V/H = 1/2$ ;*
- *Taludes de escavação -  $V/H = 1/1,5$ .”*

47. *Criar áreas específicas de armazenamento de óleos e combustíveis, que deverão ser cobertas e dotadas de bacias de retenção.*

Medida da DIA incluída no PGA. (REC52)

48. *Assegurar o correto armazenamento temporário dos resíduos produzidos, de acordo com a sua tipologia.*

Medida da DIA incluída no PGA (REC53), no entanto foi mais desenvolvida, concordando-se com a nova redação:

*“Deverá assegurar-se o correto armazenamento temporário dos resíduos produzidos, de acordo com a sua tipologia, devendo os locais estar devidamente identificados com o respetivo código LER, promovendo a separação na origem das frações valorizáveis e posterior envio para reciclagem, caso aplicável.”*

49. *Assegurar a manutenção dos equipamentos de modo a evitar o derrame acidental de óleos ou hidrocarbonetos e a sua escorrência para o solo e linhas de água.*

Medida substituída pela redação da medida n.º 36 da DIA, com o qual se concorda (REC54):

*“Na área ocupada pelo estaleiro, prever a instalação de uma plataforma impermeável para abastecimento de combustíveis, lavagens de equipamento (com um sistema de recolha e armazenamento de águas residuais) e para as operações de manutenção, tais como sejam as reparações mecânicas necessárias, mudanças de óleo e restantes operações de lubrificação ou aplicação de massas.*

50. *Assegurar ações de limpeza imediata das linhas de água, no caso de se verificar a sua obstrução parcial ou total.*

Medida da DIA incluída no PGA. (REC55)

REC 56. Os resíduos de construção e demolição devem ser triados e separados nas suas componentes recicláveis e subsequentemente valorizados. Deve ser dado cumprimento ao estabelecido no PPGRCD, e o

respetivo documento deverá ser atualizado ao longo da obra. Manter um registo atualizado das quantidades de resíduos gerados e respetivos destinos finais, com base nas guias de acompanhamento de resíduos.

REC 57 Sempre que ocorra um derrame de produtos químicos no solo, deve proceder-se à recolha do solo contaminado e ao seu armazenamento e envio para destino final ou recolha por operador licenciado.

REC 58 Todos os trabalhos nas linhas de água com interferência nos leitos devem ter em atenção a proteção dos mesmos, bem como das respetivas margens.

Concorda-se com a inclusão destas medidas no PGA.

51. *Controlar o nível de água das captações localizadas próximo do traçado, em particular nas zonas onde estão previstas as maiores alterações da morfologia, nomeadamente nas zonas dos trabalhos associadas às escavações e aterros mais significativas.*

Medida da DIA incluída no PGA (REC59), no entanto foi mais desenvolvida, tendo-se incluído as captações aos km 42+743, 54+894, 71+342 e km 81+736 do traçado.

52. *Efetuar o restabelecimento de captações a serem eventualmente afetadas durante as obras, o que poderá ser efetuado através do seu rebaixamento ou pela construção de unidades similares na envolvente, especialmente nos casos em que se mantenha a necessidade de o utilizar, de modo a não prejudicar os seus utilizadores.*

O RECAPE identifica a localização das captações em que esta medida será implementada (captações localizadas aos km 25+900, 42+743, 46+200, 54+894, 71+500, 88+557, 93+506) e refere que, caso não seja possível a sua proteção, serão construídas noutra local com características semelhantes.

Indica que as captações existentes ao km 71+342 e ao km 81+736 deverão ser seladas/tamponadas e estabelecidas com as mesmas características numa zona sem afetação do projeto. O restabelecimento de novas captações será objeto de licenciamento.

No entanto, considera-se que deverão igualmente ser seladas/tamponadas as captações identificadas no RECAPE com os números 4 (km 54+894), 6 (km71+500) e 8 (Km88+557), localizadas em Domínio Público Ferroviário (DPF) que interfere com os perímetros de proteção daquelas captações, as quais devem ser estabelecidas com as mesmas características, numa zona não afetada pelo projeto.

Assim a medida REC60 deve também integrar as captações localizadas aos km 54+894, 71+500 e 88+557, pelo que deve ser adotada a seguinte redação:

*“Delimitar a área de proteção às captações de água subterrânea licenciadas (10m), de forma a que não sejam realizados trabalhos nem circule maquinaria nessa zona.*

*Esta medida deve ser implementada nas captações existentes aos km 25+900, 42+743, 46+200, 54+894, 71+500, 88+557, 93+506. Caso não seja possível a sua proteção, deverá proceder-se ao restabelecimento noutra local com características semelhantes.*

*As captações existentes ao km 54+894 71+342, 71+500, km 81+736 e ao 88+557 deverão ser seladas/tamponadas e restabelecidas com as mesmas características numa zona sem afetação do projeto...”*

*O restabelecimento de novas captações deverá ser objeto de licenciamento*

53. *Instalar dispositivos de drenagem interna dos taludes, máscaras e/ou esporões drenantes nas escavações em que seja previsível a ocorrência de níveis hidrogeologicamente produtivos.*
54. *Assegurar que são selecionados os métodos construtivos e os equipamentos que originem o menor ruído e vibração possível.*
55. *Garantir a presença em obra unicamente de equipamentos que apresentem homologação acústica nos termos da legislação aplicável e que se encontrem em bom estado de conservação/manutenção.*
56. *Proceder à manutenção e revisão periódica de todas as máquinas e veículos afetos à obra, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar o cumprimento das normas relativas à emissão de ruído e vibração.*

Medidas da DIA incluídas no PGA. (REC61 a REC64)

57. *Garantir que pelo menos as operações mais ruidosas/vibráteis se restringem ao período diurno e de dias úteis, e cumprem a legislação e regras de boa prática em vigor.*

Medida da DIA incluída no PGA (REC65), no entanto foi mais desenvolvida, concordando-se com a nova redação:

*“Deverá garantir-se que, pelo menos, a população mais próxima das atividades a desenvolver em obra será informada dos dias e horas previstos para a ocorrência das atividades mais ruidosas e mais vibráteis. Tais atividades deverão restringir-se aos períodos (horas e dias da semana) de menor perturbação para os recetores sensíveis em causa, nomeadamente, as habitações (tipicamente período do entardecer e noturno de dias úteis, fins-de-semana e feriados) e as escolas (tipicamente período diurno de dias úteis), cumprindo a legislação e regras de boa prática em vigor.”*

58. *Condicionar a circulação de veículos pesados junto a eventuais escolas, hospitais ou afins.*

Considera-se de manter a medida proposta na DIA, uma vez que é mais específica por oposição à nova redação proposta, que é muito pouco precisa. REC66

REC 67. Caso ocorram atividades junto a habitações (até cerca de 100 metros de distância), escolas (até cerca de 100 metros de distância) ou hospitais (até cerca de 200 metros de distância), ou similares, nos períodos “proibidos” definidos no Artigo 14.º do DL 9/2007, será necessário solicitar Licença Especial de Ruído às Câmaras Municipais, a ser instruída também com informação sobre a vibração.

De notar que as distâncias referidas são apenas indicativas e devem ser revistas para o caso de atividades especialmente ruidosas e/ou vibráteis, face à confrontação de previsões específicas com os limites aplicáveis.

REC 68. Definir, se necessárias, deverá atender-se às seguintes situações:

Sempre que se preveja a ultrapassagem dos limites do DL 9/2007, para Atividades Ruidosas Temporárias, e/ou os limites da NP2074:2015, ou normas/regulamentos similares (e.g. BS5228-2:2009), comprovadamente adequados e aplicáveis à componente vibrações.

Nos eventuais pedidos de Licença Especial de Ruído (LER), recomenda-se que a Licença Especial de Ruído seja instruída também com informação sobre a vibração, indicando-se desde já o seguinte: conforme patente no ponto 2 do Artigo 13.º do DL 9/2007, a seleção das Medidas de Redução, se necessárias, deve seguir a seguinte ordem preferencial decrescente:

Medidas de redução na fonte;

Medidas de redução no meio de propagação;

Medidas de redução no recetor sensível.

Não se concorda com o proposto nestas Medidas REC67 e REC68. Desta forma deve-se proceder à sua substituição pelo mencionado no âmbito da avaliação do Elemento 10, nomeadamente:

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

*“Prever a instalação de barreiras acústicas, e de outras medidas a identificar pelo empreiteiro no programa de gestão da obra, enquanto a frente de obra perdurar junto dos recetores sensíveis (em particular, das escolas e dos recetores até 15m), que permitam uma atenuação dos níveis sonoros superior a 15 dB(A).”*

REC 69. Nas situações onde sejam exetáveis vibrações significativas, nas proximidades de edifícios ou estruturas (ver NP2074:2015), tipicamente a menos de 30 metros, poderá equacionar-se a vistoria prévia aos edifícios em conformidade com o estabelecido na NP2074:2015

REC 70. Deverá optar-se pela montagem dos seccionadores numa cota inferior à cota de amarração das linhas de ligação para o exterior, para assim privilegiar a disponibilização de estrutura segura para eventuais poisos das aves no topo do poste, com distâncias suficientes, livres de tensão elétrica.

REC 71. Nas linhas de ligação ao exterior os pontos de amarração das linhas (Catenária e Feeder) deverão ter o seu isolamento afastado de pelo menos 1,4 m do topo do poste, mantendo assim as partes em tensão a uma distância ainda superior.

REC 72. No topo dos apoios deverão ser colocados dispositivos de proteção contra o pouso e nidificação de aves.

REC 73. Sugere-se que para a sinalização da catenária que fica exposta no perfil do terreno, sejam utilizados os sinalizadores do tipo *Firefly* (FBF) tipo fitas, com dois sinalizadores por vão, por forma a evitar a mortalidade por colisão nos troços de maior sensibilidade, nomeadamente:

- 50+800 a 51+000
- 70+800 a 70+900
- 87+400 a 87+900
- 99+750 a 99+900

Concorda-se com a inclusão destas medidas no PGA. (REC69 a REC73)

59. *Proceder à desativação da área afeta aos trabalhos para a execução da obra, com a desmontagem dos estaleiros e remoção de todos os equipamentos, maquinaria de apoio, depósitos de materiais, entre outros. Proceder à limpeza destes locais, no mínimo com a reposição das condições existentes antes do início dos trabalhos.*

Medida da DIA incluída no PGA. (REC74)

60. *Proceder à recuperação de caminhos e vias utilizados como acesso aos locais em obra, assim como os pavimentos e passeios públicos que tenham eventualmente sido afetados ou destruídos.*

Medida da DIA incluída no PGA. (REC75)

61. *Assegurar a reposição e/ou substituição de eventuais infraestruturas, equipamentos e/ou serviços existentes nas zonas em obra e áreas adjacentes, que sejam afetadas no decurso da obra.*

Medida da DIA incluída no PGA. (REC76)

62. *Rever o estado geral de conservação dos edifícios com valor patrimonial situados na faixa de ocupação / do projeto, assegurando-se o seu bom estado, ou, em alternativa, a execução dos trabalhos de conservação / restauro necessários à reposição da sua condição inicial.*

Medida da DIA incluída no PGA. (REC77)

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

63. Concretizar a recuperação paisagística das zonas ocupadas pelo estaleiro, parque de máquinas e vias de acesso provisório.

Medida da DIA incluída no PGA (REC78), no entanto foi mais desenvolvida, concordando-se com a nova redação:

*“Proceder à recuperação paisagística das zonas de ocupação temporária dos solos por via da instalação de estaleiro, parque de máquinas e vias de acesso provisório, atendendo aos seguintes aspetos:*

- *Subordinação do local escolhido à prévia aprovação da Fiscalização, devendo preferencialmente ser utilizadas áreas já degradadas ou de baixa amplitude e qualidade visual;*
- *Evitar a destruição do coberto arbóreo de valor significativo promovendo, se necessário, a sua remoção, acondicionamento e posterior replantação;*
- *Interditar a ocupação de áreas de solos pertencentes à Reserva Agrícola Nacional ou com aptidão agrícola, de zonas próximas de cursos de água e captações, assim como áreas incluídas na Reserva Ecológica Nacional ou próximas de habitações;*
- *Proceder à decapagem da terra vegetal subjacente;*
- *Após a desocupação do local de estaleiro, e mediante projeto específico de integração paisagística a apresentar à fiscalização, promover a reposição da zona no seu estado anterior, por meio de medidas de descompactação e arejamento dos solos, modelação do terreno e cobertura com terra arável, seguida de sementeira e plantação com espécies vegetais da região.”*

64. Comunicar à população com a devida antecedência e com informação (período e duração da afetação, etc.) a afetação de serviços.

Medida da DIA incluída no PGA (REC79), no entanto incluiu-se um limite temporal para essa comunicação, concordando-se com a nova redação:

*“Comunicar à população a afetação de serviços, definindo o período, localização e duração da afetação, bem como as eventuais alternativas a considerar. Esta comunicação deverá ser efetuada com pelo menos 15 dias de antecedência.”*

65. Comunicar à população com a devida antecedência e com informação (período e duração da afetação, etc.) que permita aos utentes aumentar a perceção de controlo e gerir a situação de incomodidade no seu quotidiano a realização de determinadas atividades de obra geradoras de grande desconforto (por ex. utilização de explosivos).

Medida da DIA incluída no PGA (REC80), no entanto foi mais desenvolvida, concordando-se com a nova redação:

*“Comunicar à população a realização de determinadas atividades de obra geradoras de grande desconforto (por ex. utilização de explosivos). Esta comunicação deverá ser efetuada com pelo menos 15 dias de antecedência, indicando o objetivo, a natureza, a localização da obra, as principais ações a realizar, respetiva calendarização e eventuais afetações à população.”*

66. Na proximidade do Colégio Vasco da Gama no início do projeto e da Escola Básica identificada junto à Estação das Caldas da Rainha tomar medidas adicionais de segurança, prevendo-se a vedação de todas as áreas que possam vir a constituir qualquer tipo de perigo, de modo a impedir o acesso dos utentes da escola, em particular das crianças, à obra.

Medida da DIA incluída no PGA. (REC81)

67. *Montar um sistema de encaminhamento e resposta de queixas e reclamações (por exemplo, através da disponibilização de um contacto telefónico), de modo a permitir aferir o grau de incomodidade percebido pela população residente e equacionar a necessidade de implementação de novas medidas.*

Medida da DIA incluída no PGA. (REC82)

68. *Promover sempre que possível a integração de trabalhadores locais ou da área envolvente.*

Medida da DIA incluída no PGA (REC83), no entanto esta medida foi especificada, com a indicação do recurso aos Centros de Emprego. No entanto, considera-se de manter a redação da DIA.

### **Novas Medidas de Minimização**

Considera-se ainda de incluir no PGA as seguintes Medidas de Minimização, para a Fase de Execução da Obra:

- Definição de uma rede de caminhos de acesso à obra e de circulação, evitando a proliferação de trilhos e o conseqüente alargamento da frente de trabalho. Dever-se-á procurar aproveitar ao máximo a área de ocupação do traçado ou, eventualmente, caminhos já existentes. Neste sentido, providencia-se uma compensação ao nível da compactação dos solos e da afetação da taxa de infiltração e de recarga dos aquíferos.
- Assegurar o correto cumprimento das normas de segurança e sinalização de obras na via pública, tendo em consideração a segurança e a minimização das perturbações na atividade das populações.
- Assegurar que os caminhos ou acessos nas imediações da área do projeto não fiquem obstruídos ou em más condições, possibilitando a sua normal utilização por parte da população local.
- Sempre que se preveja a necessidade de efetuar desvios de tráfego, submeter previamente os respetivos planos de alteração à entidade competente, para autorização.
  
- Garantir a limpeza regular dos acessos e da área afeta à obra, de forma a evitar a acumulação e ressuspensão de poeiras, quer por ação do vento, quer por ação da circulação de veículos e de equipamentos de obra.
- Devem ser estudados e escolhidos os percursos mais adequados para proceder ao transporte de equipamentos e materiais de/para o estaleiro, das terras de empréstimo e/ou materiais excedentários a levar para destino adequado, minimizando a passagem no interior dos aglomerados populacionais e junto a recetores sensíveis (como, por exemplo, instalações de prestação de cuidados de saúde e escolas).
- Sempre que a travessia de zonas habitadas for inevitável, deverão ser adotadas velocidades moderadas, de forma a minimizar a emissão de poeiras.
- Assegurar o transporte de materiais de natureza pulverulenta ou do tipo particulado em veículos adequados, com a carga coberta, de forma a impedir a dispersão de poeiras.
- Proceder à manutenção e revisão periódica de todas as máquinas e veículos afetos à obra, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar a minimização das emissões gasosas, dos riscos de contaminação dos solos e das águas, e de forma a dar cumprimento às normas relativas à emissão de ruído.
- Garantir que as operações mais ruidosas que se efetuem na proximidade de habitações se restringem ao período diurno e nos dias úteis, de acordo com a legislação em vigor.
- Sempre que possível, proceder à pavimentação provisória das vias internas do local das obras, de forma a evitar o levantamento de poeiras através da circulação de veículos e maquinaria.
- A saída de veículos das zonas de estaleiros e das frentes de obra para a via pública deverá, obrigatoriamente, ser feita de forma a evitar a sua afetação por arrastamento de terras e lamas pelos rodados dos veículos. Sempre que possível, deverão ser instalados dispositivos de lavagem dos rodados e procedimentos para a utilização e manutenção desses dispositivos.

- Garantir a aspersão regular, em períodos secos e ventosos, das zonas de trabalho e acessos, onde ocorre a produção, acumulação e ressuspensão de poeiras.
- Não deverão utilizar-se como áreas de trabalho ou de circulação de veículos pesados os terrenos não expropriados, de modo a evitar a sua compactação;

### Fase de Exploração

69. *Providenciar, em caso de derrame acidental, a limpeza imediata da zona, utilizando os procedimentos adequados ao tipo de derrame. Os produtos derramados e/ou utilizados para a recolha do derrame devem ser tratados como resíduo e encaminhados para destino final adequado.*

Medida da DIA incluída no PGA. (REC85)

70. *Inspecionar periodicamente os órgãos de drenagem transversal existentes, assegurando uma adequada secção de vazão, garantindo-se o escoamento para jusante e diminuindo o atual risco de inundação a montante da via.*

Medida da DIA incluída no PGA. (REC86)

71. *Inspecionar os órgãos de drenagem nos locais onde se verifique acumulação de água melhorando o escoamento e evitando a inundação da plataforma.*

Medida da DIA incluída no PGA. (REC87)

72. *Promover, conjuntamente com as autarquias afetadas, o estudo de soluções que promovam a conceção de espaços para estacionamento Park&Ride.*

Propôs-se uma redação um pouco diferente (REC88): *“dar continuidade aos acordos já estabelecidos entre a IP e as câmaras municipais envolvidas para a conceção de espaços para estacionamento Park&Ride, por forma a melhorar as acessibilidades às estações e apeadeiros dos respetivos municípios.”*

No Relatório Base (p. 99, em resposta às condicionante n.º 9 e 10, afirma-se que *“Há semelhança do que sucede com as restantes câmaras municipais abrangidas pelo projeto, existe um protocolo entre essas entidades e a IP no sentido de proceder, em fase posterior, à melhoria das acessibilidades e de estacionamento junto às estações e apeadeiros”. “ No caso da Estação de Torres Vedras está a ser articulado entre a IP e a Câmara Municipal a cedência de espaço por parte da IP para a construção de parque de estacionamento que sirva a cidade e a estação, o que também inclui a futura passagem desnivelada de peões.”*

Neste sentido considera-se de manter esta Medida, na sua redação da DIA.

Foram propostas outras medidas (REC89 a REC 96):

REC 89. Recomenda-se que as operações de manutenção de cobertura vegetal ao longo dos taludes da Linha do Oeste sejam planeadas e desenvolvidas ao longo do tempo de vida útil da ferrovia.

REC 90. Manutenção do revestimento vegetal garantindo a conservação do coberto vegetal mediante a realização de regas, fertilizações, retanchas, sementeiras nas zonas que se apresentarem mal revestidas, cortes de vegetação, substituição das árvores ou arbustos plantados, que se apresentem em más condições fitossanitárias, e ainda recuperação dos taludes que apresentem sinais evidentes de erosão, respeitando os critérios definidos no PIP.

REC 91 Tendo em consideração que para as situações de maior proximidade a áreas habitacionais está prevista a implantação de estruturas de suporte, deverão ser realizadas as operações necessárias de manutenção das cortinas vegetais que permitem o enquadramento das mesmas.

REC 92. Dinamização dos serviços existentes na estação e/ou apeadeiros e sua envolvente, nomeadamente no que se refere no serviço de atendimento ao passageiro, mas também ao seu bem-estar durante o tempo de espera (serviço de informação e venda de bilhetes; espaço de espera – abrigos e assentos; casas de banho; cafetaria, entre outros).

REC 93. Colocação de contentores apropriados para a deposição dos resíduos banais eventualmente libertados, sobretudo nas estações e apeadeiros.

REC 94. Especificamente em situações de reparação e manutenção da via-férrea devem ser adotadas as medidas de minimização consideradas para a fase de construção, uma vez que se perspetiva a produção do mesmo tipo de resíduos.

Concorda-se com a inclusão destas Medidas no PGA.

REC 95. Aplicar os programas de monitorização propostos, nomeadamente os relativos aos descritores Qualidade da Água, Sistemas Biológicos e Biodiversidade – Fauna, Ruído e Vibrações.

Não se considera a realização dos Planos de Monitorização como uma medida de minimização. Estes devem constar da DCAPE mas num ponto dedicado aos mesmos.

REC. 96 Deverá ser respeitada a obrigatoriedade de gestão combustível na faixa de terreno com ocupação florestal confinante com a ferrovia.

Concorda-se com a inclusão desta Medida no PGA.

## Fase de Desativação

Deve incluir-se a seguinte Medida:

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

## Programas de monitorização

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

### 1. Plano de Monitorização dos Recursos Hídricos Superficiais – Qualidade da Água

Os parâmetros a monitorizar, a frequência e a apreciação dos resultados deverá respeitar o indicado no quadro abaixo:

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**

**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

	Fase de construção	Frequência	Fase de exploração	Frequência
Parâmetros Físico-Gerais <sup>(1)</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– pH</li> <li>– Condutividade</li> <li>– Dureza</li> <li>- Oxigénio dissolvido (mg/L; % de saturação)</li> <li>– CBO5</li> <li>– COD</li> <li>– Azoto amoniacal</li> <li>– Fósforo Total</li> <li>– Nitratos</li> <li>– Temperatura</li> </ul>	4 vezes por ano (Primavera, Verão, Outono, Inverno)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– pH</li> <li>– Condutividade</li> <li>– Dureza</li> <li>– COD</li> </ul>	Abril e outubro (depois das 1ª chuvas)
Poluentes Específicos <sup>(2)</sup>			<ul style="list-style-type: none"> <li>– Crómio dissolvido</li> <li>– Zinco dissolvido</li> <li>– Ferro dissolvido</li> <li>– Herbicidas utilizados <sup>(4)</sup></li> </ul>	Abril e outubro (depois das 1ª chuvas)
Substâncias Prioritárias e outros Poluentes <sup>(3)</sup>			<ul style="list-style-type: none"> <li>– HAP</li> <li>– Chumbo dissolvido</li> <li>– Cádmio dissolvido</li> <li>– Crómio dissolvido</li> <li>– Cobre dissolvido</li> <li>– Herbicidas utilizados <sup>(4)</sup></li> </ul>	Abril e outubro (depois das 1ª chuvas)

70

(1) Classificação de acordo com os critérios para a classificação do estado das massas de água superficiais, rios e albufeiras, publicados no Anexo V do Volume 2 do PGRH do Tejo e Ribeiras do Oeste em vigor ou noutro documento que o substitua. Anexos do Volume 2 do Plano de Gestão de Recursos Hídricos da Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras do Oeste publicado na Resolução do Conselho de Ministros n.º 52/2016, de 20 de setembro, retificada e republicada pela Declaração de Retificação n.º 22-B/2016, de 18 de novembro, aprova os Planos de Gestão de Região Hidrográfica de Portugal Continental para o período 2016-2021

(2) Classificação de acordo com as Normas de qualidade publicadas no Anexo V do Volume 2 do PGRH do Tejo e Ribeiras do Oeste em vigor ou noutro documento que o substitua.

(3) Classificação de acordo com as Normas de Qualidade Ambiental (NQA) publicadas no Decreto-lei 218/2015, de 7 de outubro, que procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 103/2010, de 24 de setembro.

(4) Substâncias ativas dos herbicidas utilizados no controlo de infestantes

Periodicidade dos Relatórios de Monitorização: a periodicidade dos relatórios de monitorização acompanhará as campanhas de amostragem, de modo a possibilitar uma atuação atempada, em caso de se detetarem situações críticas e/ou de incumprimento.

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

Critérios para a Decisão sobre a Revisão do Programa de Monitorização: os critérios para a decisão sobre a revisão dos programas de monitorização deverão ser definidos consoante os resultados obtidos, sendo o programa ajustado de acordo com as necessidades verificadas.

Datas de Entrega: para a fase de construção, o relatório de monitorização deverá ser enviado à Autoridade de AIA, um mês após a realização das colheitas. Para a fase de exploração, o Relatório deverá ser apresentado anualmente. Os resultados da monitorização deverão ser fornecidos em suporte informático, em formato com extensão “.xls” ou “.xlsx” ou outro, desde que compatível com o formato Excel.

## **2. Plano de Monitorização do Ruído**

Concorda-se com o proposto.

## **3. Plano de Monitorização das Vibrações**

Concorda-se com o proposto.

## **4. Plano de monitorização da mortalidade direta de mesomamíferos e avifauna**

De acordo com o referido pelo ICNF deve considera-se o seguinte:

- Os locais de amostragem devem incluir também troços onde não serão colocados os sinalizadores *Firefly* (FBF), para que seja possível comparar os locais com e sem sinalizadores e avaliar a sua eficácia.
- O plano de monitorização deve ter a duração de um ciclo anual. Face aos resultados da monitorização, caso se verifique mortalidade elevada, poderá ser prolongada a monitorização e repensadas as medidas de minimização

## **Outros Planos e Projetos**

Devem ainda ser implementados os seguintes planos/projetos:

- 1. Projeto de Integração Paisagística da Linha do Oeste.**
- 2. Projeto de Recuperação e Integração Paisagística da(s) Área(s) de Estaleiro(s).**
- 3. Projeto de Engenharia Biofísica de Recuperação dos Troços das Linhas de Água Afetadas.**
- 4. Plano de Controlo de Espécies Vegetais Exóticas Invasoras para as Áreas Afetadas:**

Este plano que deve conter cartografia, carta militar, com a localização e quantificação das áreas assim como a metodologia adequada para o controlo das espécies ocorrentes, entre estas as manchas de *Cortaderia selloana* e de *Acacia longifolia*.

## 5. CONSULTA PÚBLICA

A Consulta Pública decorreu durante 15 dias úteis, de 22 de Novembro a 12 de Dezembro de 2018. Durante o período de Consulta Pública foram recebidas 7 exposições das seguintes entidades e particulares:

**Comissão Para a Defesa da Linha do Oeste** (CPDLO) defende a modernização deste troço ferroviário, que reúne potencialidades inigualáveis como fator de desenvolvimento económico e social da região do Oeste; como meio de ligação entre as regiões de Lisboa, Leiria e Coimbra; e, como troço ferroviário alternativo à Linha do Norte.

Considera, no entanto, que o Plano de Modernização da Linha do Oeste, tal como o mesmo se apresenta para concretização nesta fase, está incompleto, porquanto considera somente o troço entre Meleças e Caldas da Rainha, deixando de fora o restante, até ao Louriçal. Salaria que só uma modernização da Linha do Oeste, em toda a sua extensão, permitirá explorar as potencialidades deste troço ferroviário.

Relativamente ao projeto em apreciação, a CPDLO manifesta ainda a sua preocupação pela necessidade de um rigoroso cumprimento dos prazos de ora em adiante, até à conclusão da obra, pelos efeitos negativos que eventuais atrasos poderão representar para a própria Linha do Oeste.

Por outro lado, refere que a concretização da modernização da Linha do Oeste, ainda que numa primeira fase, somente no troço entre Meleças e Caldas da Rainha, não terá o previsível efeito se, conjugadamente, não forem tomadas as medidas para a aquisição de material circulante adequado à tração elétrica.

Esta Comissão salienta que, como o próprio projeto reconhece em resposta ao IMT, não foram incluídos quaisquer estudos para a construção de projetos intermodais nas principais estações, designadamente parques de estacionamento de transporte individual e público, com capacidade suficiente para um potencial aumento da procura do transporte ferroviário.

Estes projetos são remetidos para “fase posterior”, no âmbito de protocolo entre a IP e as câmaras municipais envolvidas. A CPDLO considera que deve ser promovida desde já a dinamização do projeto destas estruturas intermodais, para que no calendário de conclusão da modernização da linha, estejam reunidas as condições de acessibilidades e de estacionamento junto às estações e apeadeiros. Estas estruturas devem englobar nomeadamente as estações de Mafra, Malveira, Torres Vedras, Bombarral, Óbidos e Caldas da Rainha, e contribuirão definitivamente para o sucesso da modernização da Linha do Oeste.

Considera igualmente, até à conclusão do Projeto agora em apreço, que deverá ser decidido e concretizado um plano global de modernização dos imóveis das estações e estruturas dos apeadeiros, em atividade, na Linha do Oeste, por forma a garantir a comodidade e informação exigível ao serviço público de transporte de passageiros.

**João Cunha** considera que a modernização da linha do oeste não resultará numa melhoria do serviço prestado, servindo apenas para a população que não tem outras alternativas.

No caso dos principais polos geradores de tráfego (Malveira, Torres Vedras, Bombarral e Caldas da Rainha) existindo oferta de transportes públicos razoável em direção a Lisboa considera duvidoso que sirva para captar passageiros para o modo ferroviário.

Salaria que em Mafra a estação vai continuar em local inútil e que o futuro da linha do Oeste passará pela realização do novo itinerário Malveira-Sacavém previsto desde o Estado Novo.

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

Considera que a atual linha não será alternativa à linha do Norte para mercadorias pois existe a limitação de apenas 850 toneladas a cada locomotiva de tipo de 4700 ou 5600, obrigando os operadores a investirem mais capital para carregar uma mesma carga, contra 1200 t via linha do Norte.

**João Pedro Saavedra** considera ser muito positiva a eletrificação da Linha do Oeste. Lamenta o facto de não ser feita em toda a sua extensão sugerindo que tal seja tomado em consideração.

**Pedro Resende** refere que uma melhor qualidade dos transportes públicos leva sempre a uma maior utilização dos mesmos e esta linha precisa de um investimento claro. Considera que poupa horas de carro e emissões. No entanto considera que a modernização tem de estar conectada com os outros transportes, parques de estacionamento e horários.

**João F. N. Pereira** congratula o trabalho técnico realizado sobre a modernização da Linha do Oeste, no seu troço Meleças-Caldas da Rainha.

Concorda com a decisão tomada de não deslocalizar o Apeadeiro de Runa uma vez que esta ex-estação serve não só a população de Runa mas também todas as localidades envolventes e suas indústrias a Este (N9 direção Carvoeira) como freguesia de Matacães assim como a população fora do concelho, que utiliza Runa, morando próximo de Merceana (Alenquer) (aprox.9km).

Salienta a omissão relativa ao património histórico do interior das estações (recheio). A operação centenária da linha deixa marcos históricos que não deviam ser desprezados, como o mobiliário, relógios, antigas bilheteiras e ferramentas de operação de cantonamento telefónico. Considera que se deve preservar, principalmente no seu estado natural, isto é, acautelar a preservação e deixar em estado museu acessível nas estações.

Questiona a decisão relativa à desafetação do Apeadeiro do Telhal. Sabe-se que em mobilidade são os “pequenos” locais que alimentam os “grandes” meios urbanos. Assim, fechar mais um local de acesso à utilização do transporte ferroviário levará ao aumento da dificuldade de acesso, causando impactes negativos que devem ser bem estudados uma vez que se trata da mobilidade de povoações com baixa densidade e alternativas de transportes.

A eficiência relativa ao número de passageiros transportados deve ser repensada em prol da coesão territorial e da igualdade de acesso.

Refere que não lhe parece verdadeira a afirmação sobre avaliação de impactes da página 63 do RECAPE onde se diz "*considerando-se por um lado que muitas composições já não fazem lá paragens*". A operadora incumbente CP efetua apenas serviço comercial regional neste troço, parando em todas as estações e apeadeiros, logo o argumento é inválido.

**Carlos Gaivoto** considera que a função de acessibilidade local e de transporte inter-regional deve ser potenciada com a eletrificação na perspetiva estratégica que o projeto *SINTROPER* (2014) desenvolveu.

O eixo ferroviário Lisboa-Foz-Coimbra é estratégico para o desenvolvimento sustentável das várias sub-regiões (ver artigo anexo ao Relatório da CP). A interoperabilidade deste eixo com o "*train*"+"*tram-train*"+"*regio-tram*" permite serviços "*door-to-door*" e ser um agente de urbanismo para se combater os "*hidden costs*" da dispersão urbana.

Planear este investimento no PNI2030 (com as sub-redes) é diminuir os défices e dívida de municípios e Estado, é substituir automóvel e criar emprego significativo.

No modelo de Karlsruhe, criaram rede com "*tram-train*" e ligações de 100 km, os impactes socioeconómicos são elevados. O recente Plano de Melbourne é um exemplo a seguir. O PNPOT2018 não responde ao "*urban sprawl*" mas, o PNI2030 pode fazê-lo com estratégia ferroviária.

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA,  
ENTRE OS KM 20+320 E 107+740**  
**Processo de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução**

Em 10 anos, as sub-redes ao longo da Linha Oeste podem mudar o modo de funcionamento da região do Oeste e a sub-região do Baixo Mondego (incluindo a Linha da Lousã) mas, não estando isso incluído neste RECAPE, sugere que o mesmo seja referido e incluído quando se fizer o troço "Caldas-F.Foz-Coimbra", sendo a ferrovia do Oeste incontornável no DS.

O troço "Lisboa>Caldas" deve ser incluído nesta estratégia. Propõe essa inclusão estratégica explicada aos autarcas e às populações.

**Ricardo Quinas** refere que a redução do tempo de percurso em 40 minutos entre Lisboa e Caldas da Rainha é realizada maioritariamente através da alteração do modelo de exploração – que é completamente independente do projeto – e não da melhoria real das condições da infraestrutura (eletrificação, aumento de capacidade e aumento marginal das velocidades praticadas) – que dependem do projeto. Desta forma, é perfeitamente falso afirmar que a execução do empreendimento permitirá a redução dos tempos de viagem em 40 minutos.

Seria pertinente que fosse publicado o ganho real no tempo de percurso exclusivamente associado ao projeto, através de simulações de viagem realizadas para tipos de material circulante atualmente existentes na CP (por exemplo, UDD 0450 para as atuais condições de exploração e UTE 2240 para as condições preconizadas no projeto), tendo em consideração o mesmo regime de paragens e não regimes distintos como atualmente sucede.

Considera também falso afirmar que o projeto permita melhorar as condições do material circulante. O material circulante pode ser melhorado sem a realização deste projeto, sendo que para tal é necessário simplesmente investir-se em novo material circulante *diesel* ou bimodo que substitua as atuais unidades que há muito se encontram desfasadas dos parâmetros minimamente aceitáveis de desempenho, fiabilidade, acessibilidade e conforto.

Afirma ainda que esse investimento seria inferior em valor ao investimento neste projeto e que não está de forma alguma garantida a transição para unidades elétricas visto que não existem unidades elétricas em número suficiente para assegurar sequer os níveis de serviço atuais da Linha do Oeste, muito menos em número suficiente para assegurar os níveis de serviço pretendidos para a Linha do Oeste no futuro.

Apesar de pensar que a Linha do Oeste necessita urgentemente de uma nova inserção em Lisboa via Malveira – Loures – Sacavém, o que eliminaria praticamente o serviço ferroviário entre Meleças e Malveira, num projeto tão pouco ambicioso como este sobressai a incapacidade de se manter o apeadeiro do Telhal, localizado muito próximo a uma unidade de saúde que teria algum interesse em ser servido pelo transporte ferroviário, e ainda sobressai a incapacidade de deslocar o apeadeiro de Runa para mais próximo da localidade, conforme proposto de forma muito pertinente por várias entidades.

Considera que estes exemplos são novamente a expressão natural de um projeto que não consegue ir de encontro às necessidades da população e que portanto a sua execução não tem justificação e não deveria de forma alguma ser concretizado nos moldes que são propostos.

Salienta que no projeto de execução fica ainda mais clara a total inaptidão da Linha do Oeste para o transporte de mercadorias, quando existem inúmeras secções de via com rampas que excedem claramente os limiares máximos adotados atualmente de 12,5 milésimas, ou excecionalmente até 15 milésimas. Portanto, o projeto também não mostra qualquer pertinência para o transporte de mercadorias, que atualmente é absolutamente inexistente entre Meleças e Caldas da Rainha.

De forma geral, considera fundamental que no futuro, quer para este, quer para outros projetos, se evite o seguinte:

- Os estudos de procura sobre uma determinada infraestrutura não podem ser realizados por uma entidade interessada na própria infraestrutura, como aconteceu neste projeto (o estudo de procura que serviu de base foi realizado pela *IP Engineering*, detida pela própria Infraestruturas de Portugal).
- Deve existir uma avaliação pública ao cumprimento dos objetivos do projeto através de parâmetros técnicos, económicos e financeiros que sejam mensuráveis em pelo menos dois tempos distintos – no primeiro ano de operação após sua entrada em funcionamento e no último ano de operação dentro do horizonte de vida útil do mesmo (em geral, 30 anos aplicáveis a este caso).

Não existindo essa avaliação, considera que não existe qualquer base de conhecimento de apoio à decisão sobre outros projetos desenvolvidos no futuro.

Dos resultados da consulta pública verifica-se que muitos dos aspetos abordados se referem a questões de gestão e estratégia ferroviária que ultrapassam o âmbito da avaliação ambiental deste projeto específico. Dos restantes aspetos apontados salientam-se as preocupações relativas à desativação do apeadeiro do Telhal e à necessidade de salvaguardar as condições de acessibilidade e estacionamento junto às estações e apeadeiros. É ainda apontada a necessidade de garantir a preservação da qualidade arquitetónica e do valor patrimonial dos imóveis das estações e estruturas dos apeadeiros.

Estas preocupações encontram-se refletidas nas condições impostas no presente parecer.

Comissão de Avaliação:

APA/DAIA - Eng.ª Dora Beja

*Dora Beja*

APA/DCOM - Dr.ª Clara Sintrão

*Clara Sintrão*

APA/ARH TO - Eng.ª Maria da Conceição Ramos

*Maria da Conceição Ramos*

PA APA/DGA – Eng.ª Maria João Leite

*Dora Beja*

CCDR LVT – Eng.º João Gramacho

*João Gramacho*

PA DGPC – Dr.ª Alexandra Estorninho

*Dora Beja*

LNEG – Dr.ª Susana Machado

*Susana Machado*

PA LNEC – Eng.º Jorge Patrício

*Dora Beja*

CEANB/ISA – Arq.º Pais. João Jorge

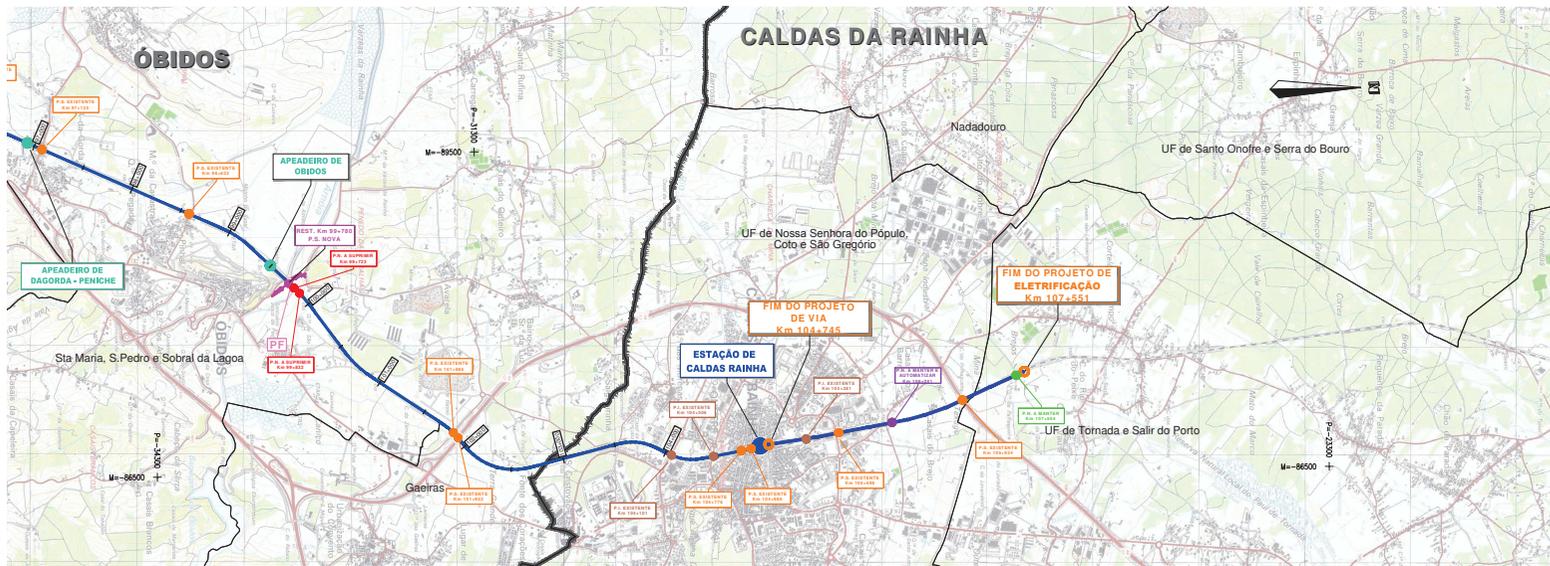
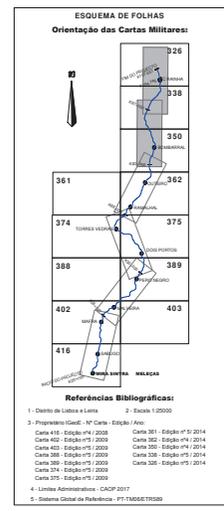
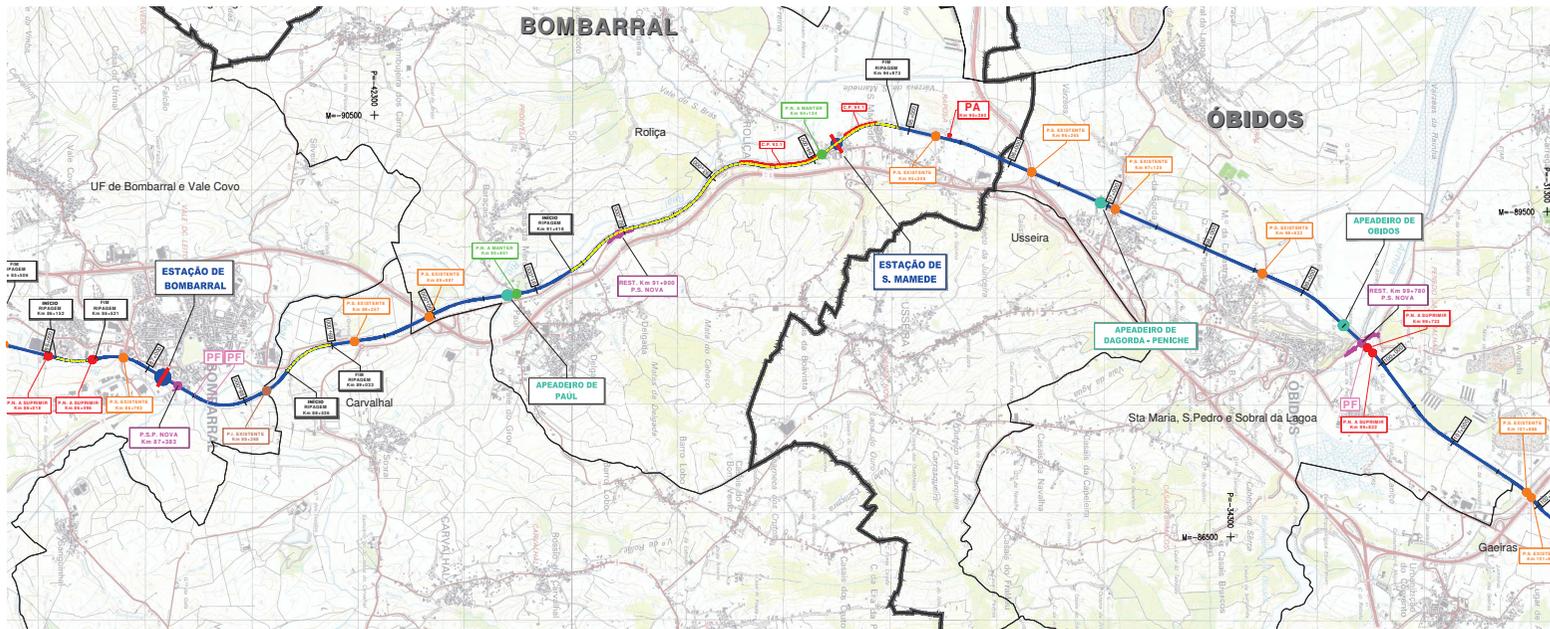
*João Jorge*

## Anexo I – Esboço Corográfico









**SIMBOLOGIA:**

**TRAÇADO:**

- EXISTENTE
- NOVO
- EM ESTUDO
- EM ESTUDO (DUPLICAÇÃO)
- EM ESTUDO (REPARAÇÃO)
- EM ESTUDO (VARIANTE DO OUTEIRO)

**SIMBOLOGIA DE PROJETO:**

- QUILÓMETRO DE PROJETO
- INEGOTIUM - PROJETOS/ESTADOS ATIVOS 1 E 2
- ESTAÇÃO
- APEADERO
- ATU NOVO ESTAÇÃO/APEADERO
- PASSAGEM SUPERIOR NOVA (em eixo)
- PASSAGEM INFERIOR NOVA (em eixo)
- OBRAS NOVAS - RESTABELECIMENTOS RODOVÁRIOS (em eixo)
- OBRAS NOVAS - PASSAGENS DE NÍVEL (em eixo)
- SUBESTAÇÃO - SST (em eixo)
- PONTE FERROVIÁRIA
- POSTOS AUTO. TRANSFORMADORES
- PONTES
- TUNEL EXISTENTE (em eixo)
- VADUJO EXISTENTE (em eixo)
- LIMITE DE CONCESSÃO
- LIMITE DE FREQUÊNCIAS

**SIMBOLOGIA DE OBRAS RODOVÁRIAS/REDONHAS EXISTENTES:**

- PASSAGEM SUPERIOR A MANUTER (em eixo)
- PASSAGEM DE NÍVEL A MANUTER (em eixo) - AUTOMATIZADA
- PASSAGEM DE NÍVEL A SUPRIMIR (em eixo)

Notas e tabelas de Alterações

	Data: Maio 2017 N.º Projeto: N.º 1000352542	Autor: Gilberto Nunes Projeto: Sofia Diego Verifica: Maria João Brito
	<b>PF06.PE.V00.T0.4.001_3</b>	
	Linha do Oeste Mira Sintra / Meças - Caldas da Rainha Fase do Projeto: Projeto de Execução Especialidade Técnica: RECAPE Nome do Empreendimento: Modernização da Linha do Oeste Tipo do Documento: Esboço Corográfico Folha 3 de 3	Este documento encontra-se classificado como confidencial e a sua divulgação é proibida sem a autorização expressa do GBB.
	Escala: 1:25000 Tipo: N.º SAP N.º do Documento Projeto: 1000352542 Versão: - - Data:	O Responsável por



## Anexo II – Pareceres Entidades Externas



Exma. Eng.ª Maria do Carmo Figueira  
Departamento de Avaliação Ambiental  
Agência Portuguesa do Ambiente, I. P.  
Rua da Murgueira, 9/9A - Zambujal  
Apartado 7585  
2610 - 124 Amadora

Sua referência	Sua comunicação	Sua referência
S071852-2018.11-DAIA.DAP	21/11/2018	OF/180/2018/DAOT/DRAPLVT de 17/12/2018
DAIA.DAPP.00269.2018		(AIA/7/2018/DAOT/DRAPLVT)

**Processo de Avaliação de Impacte Ambiental n.º 2979**

**Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da Modernização da Linha do Oeste – Troço Mira-Sintra/Meleças - Caidas da Rainha**

**ASSUNTO:** Proponente: Infraestruturas de Portugal, S. A.

**Localização:** concelhos de Sintra, Mafra, Sobral de Monte Agraço, Torres Vedras, Cadaval, Bombarral, Óbidos e Caidas da Rainha

**Fase:** RECAPE - Parecer específico

Em resposta à referência e assunto em epígrafe, analisados os elementos disponibilizados relativos ao **Relatório de Conformidade Ambiental (RECAPE) do Projeto de Execução da Modernização da Linha do Oeste – Troço Mira-Sintra/Meleças - Caidas da Rainha**, designadamente o Relatório Base e o respetivo Resumo Não Técnico, ambos datados de outubro de 2018, a Direção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo (DRAPLVT), no âmbito exclusivo das suas atribuições e competências<sup>1</sup> e nos termos e para os efeitos legalmente previstos no n.º 11 do artigo 14.º e no artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro, informa V. Exa. que, de acordo com a delimitação da Reserva Agrícola Nacional (RAIN) atualmente em vigor para os concelhos de Sintra, Mafra, Sobral de Monte Agraço, Torres Vedras, Cadaval, Bombarral, Óbidos e Caidas da Rainha, a área de implantação do projeto situa-se parcialmente em áreas integradas nessa restrição de utilidade pública.

Assim, à semelhança do transmitido aquando da fase de Estudo Prévio através da Nossa referência OF/45/2018/DAOT/DRAPLVT, de 15/03/2018, alerta-se que se deverá diligenciar no intuito de previamente se obter parecer da Entidade Regional da Reserva Agrícola de Lisboa e Vale do Tejo (ERRALVT), órgão colegial que a DRAPLVT integra e preside, para efeitos de conformidade ou viabilidade das utilizações não agrícolas propostas, no âmbito do disposto nos artigos 22.º e 23.º do Decreto-Lei n.º 73/2009, de 31 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 199/2015, de 16 de setembro, e do regulamentado pela Portaria n.º 162/2011, de 18 de abril. A obtenção desse parecer ocorrerá mediante apresentação prévia pelo

<sup>1</sup> Decreto Regulamentar n.º 39/2012, de 11 de abril, e Portaria n.º 305/2012, de 4 de outubro, em conjugação com Despacho n.º 5813/2017, de 3 de julho, que altera e republica o Despacho n.º 14786/2012, de 19 de novembro.



**Direção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo**

proponente, junto da DRAPLVT, de requerimento, dos elementos instrutórios e do comprovativo da liquidação da taxa de apreciação, conforme estipulado nessa Portaria n.º 162/2011, bem como na Portaria n.º 1403/2002, de 29 de outubro.

Por outro lado, não se presenciaram outros interesses públicos com expressão territorial e ambiental prosseguidos por este serviço periférico da administração direta do Estado, designadamente:

- Servidão administrativa respeitante às Obras de Aproveitamento Hidroagrícola, nomeadamente as classificadas no grupo IV (Decreto-Lei n.º 269/82, de 10 de julho, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 86/2002, de 6 de abril);
- Áreas protegidas ou de reserva no âmbito do Programa de Ação para a Zona Vulnerável a nitratos de origem agrícola do Tejo (definido pela Portaria n.º 259/2012, de 28 de agosto).

Face ao exposto e por se considerar que os estudos apresentados permitem evidenciar a conformidade ambiental do Projeto de Execução com os critérios estabelecidos na Declaração de Impacte Ambiental emitida a 29 de maio de 2018, emite-se para **parecer favorável** ao RECAPE, embora **condicionado** à obtenção do parecer suprarreferenciado.

Com os melhores cumprimentos,



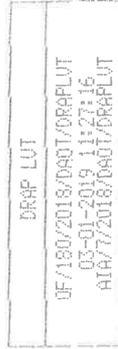
Assinado digitalmente por: JORGE ALEXANDRE FERNANDES CAPITÃO  
Data: 2018.12.27 14:52:48 +00:00

Móvel:

Local: Santarém

Jorge Alexandre Fernandes Capitão

Diretor Regional Adjunto





**Agência Portuguesa do Ambiente**  
R. da Murgueira, 9/9A - Zambujal  
Apartado 7585,  
**2610-124 AMADORA**

S/ referência	S/ comunicação	N/ referência	Data
S071852 201811-DAIA.DAP	21/11/2018	ANACOM- 2018396249 - 20081737	28.12.2018

**Assunto:** AIA 2979 - Modernização da Linha do Oeste - Troço Mira Sintra/Meleças - Caldas da Rainha

Em resposta ao ofício de V. Exas. acima referenciado, foi analisado o Resumo Não-Técnico do EIA deste projeto e o RECAPE constante do portal dessa Agência, na perspetiva da identificação de condicionantes que possam incidir sobre o local afeto ao projeto, decorrentes da existência de servidões radioelétricas constituídas ou em vias de constituição ao abrigo do Decreto-Lei n.º 597/73, de 7 de novembro.

Em resultado da análise confirmou-se que os documentos acima referidos contemplam o parecer anteriormente emitido por esta Autoridade, o qual menciona expressamente a necessidade de considerar as condicionantes de natureza radioelétrica estabelecidas por diversas servidões radioelétricas legalmente constituídas.

De modo particular salienta-se a servidão associada à Estação Terrena de Negrais, relativamente à qual decorrem ainda conversações com a ALTICE, S.A. (atual exploradora daquela Estação) no sentido de apresentar a esta empresa um estudo técnico que permita a esta entidade concluir que o projeto de Modernização da Linha do Oeste não é suscetível de provocar perturbação e interferência no funcionamento da Estação.

Com os melhores cumprimentos,



**CARLOS ANTUNES**  
Adjunto da Diretora de  
Gestão do Espectro



Agência Portuguesa do Ambiente  
Rua da Murgueira, 9/9A - Zambujal  
Apartado 7585  
2610-124 AMADORA

Sua referência	Sua comunicação	Nossa referência	Data:
5071852-201811-D	Z7-11-2018	Carta 455/18/ D-DRCL-AGA	19-12-2018
AIA.DAP			
DAIA.DAPP.00269.2			
018			

Assunto: Pedido de parecer – AIA2979 Avaliação de Impacte Ambiental (AIA)  
Proponente: Infraestruturas de Portugal, S.A.  
Local: Linha do Oeste - Troço Mira Sintra/Meleças a Caldas da Rainha, entre Km 20+230 e Km 107+740

Exmos. Senhores,

Em resposta à solicitação que nos foi feita através da vossa carta S071852-201811-DAIA.DAP, referente ao pedido de parecer em apreço, informa-se que por parte da EDP Distribuição não existem objeções ao desenvolvimento do projeto, desde que sejam cumpridos os seguintes requisitos:

1. As condições de ligação das instalações a remodelar à Rede Elétrica do Serviço Público (RESP), serão avaliadas em processos próprios, não sendo abrangidas pelo presente parecer;
2. A Subestação de Tração de Runa, cuja alimentação elétrica se prevê ser estabelecida através de uma linha aérea de 220kV, deverá ser ligada à Rede Nacional de Transporte que se encontra concessionada à REN - Redes Energéticas Nacionais, entidade que deverá ser consultada para se pronunciar sobre a referida ligação;
3. Ao longo do traçado da Linha do Oeste a intervir, existem várias linhas de Alta tensão a 60kV, Média Tensão a 10kV, Média Tensão a 30kV e redes de Baixa Tensão, que poderão constituir um conflito ao desenvolvimento do projeto;
4. Relativamente às infraestruturas da Rede Elétrica de Serviço Público (RESP) documentada no ponto anterior, devem ser garantidas as respetivas servidões e respeitadas as distâncias de segurança regulamentares (nos termos da legislação em vigor), impostas pelo Decreto Regulamentar nº 1/92 de 18 de fevereiro de 1992, e as normas e recomendações da DGEG e do Operador de Rede, nomeadamente garantir o acesso permanente à infraestrutura elétrica de serviço público, quer de pessoas quer de meios, não sendo necessário qualquer autorização específica para o efeito;

*Handwritten signature*

11058837201812 1 27-12-2018

DATA  
D116  
cc/n6



5. Eventuais alterações às redes RESP referidas que possam colidir com o desenvolvimento do projeto, terão que ser solicitadas à EDP Distribuição, com a devida antecedência, para que possam ser estudadas e avaliada a eventual imputação de encargos à Entidade Requerente.

Com os melhores cumprimentos,

Direção de Rede e Concessões Lisboa  
Área Gestão de Ativos

  
Ana Cristina Mendes  
(Subdiretor)

BMS/TS



E102482-201812 - 12-12-2018

DASA

DB



Exmo(a). Sr.(a)  
Agência Portuguesa do Ambiente  
Rua da Murgueira, 9/9 A - Zambujal  
Ap. 7585  
2610-124 AMADORA

V/Refª.: S071852-201811-DAIA.DP  
V/Comunicação: 21.11.2018

N/Refª SAI/2018/15859/DVO/DEOT/FV  
Proc.º 14.01.14/530 1 1 DEZ. 2018

**ASSUNTO:** Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da Modernização da linha do Oeste - Troço Mira-Sintra/Meleças - Caldas da Rainha  
**Promotor:** Infraestruturas de Portugal, S.A.(IP, S.A

Reportando-nos ao assunto mencionado em epigrafe, junto se envia cópia da Informação de Serviço deste Instituto, com o nº INT/2018/13929 [DVO/DEOT/SG], bem como dos despachos que sobre a mesma recaltram.

Com os melhores cumprimentos

Fernanda Praça  
Diretora do Departamento de Ordenamento Turístico

Em anexo: O mencionado



**Informação de serviço n.º INT/2018/13929 [DVO/DEOT/SG]**

**Assunto:** Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da Modernização da linha do Oeste – Troço Mira Sintra/Meleças – Caldas da Rainha (Proc. n.º 14.01.14/530)

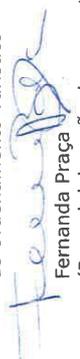
**Promotor:** Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP, S.A.)

Visto. Concorro.

Considerando o exposto na Informação de serviço, do ponto de vista do turismo, nada há a objetar ao RECAPE da Modernização da linha do Oeste – Troço Mira Sintra/Meleças – Caldas da Rainha.

Comunique-se à Agência Portuguesa do Ambiente.

A Diretora do Departamento  
de Ordenamento Turístico

  
Fernanda Praça  
(Por subdelegação de competências)  
06.12.2018



**Informação de serviço n.º INT/2018/13929 [DVO/DEOT/SG]**

06/12/2018

**Assunto:** Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da Modernização da linha do Oeste – Troço Mira Sintra/Meleças – Caldas da Rainha (Proc. n.º 14.01.14/530)

**Promotor:** Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP, S.A.)

**I – ENQUADRAMENTO E ANTECEDENTES**

A Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. (APA) vem comunicar ao Turismo de Portugal, I.P., através do ofício n.º S071852-201811-DAIA-DAP, com o n.º de entrada neste Instituto ENT/2018/27804, de 20/11/2018, que se encontra a decorrer o processo de verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da Modernização da Linha do Oeste – Troço Mira Sintra/Meleças – Caldas da Rainha, entre os Km 20+320 e 107+740, solicitando, no âmbito das competências específicas deste Instituto, a emissão de parecer específico sobre o mesmo.

O presente parecer analisa o RECAPE mencionado em epígrafe, tendo por base os elementos disponibilizados através do link indicado pela APA no ofício remetido (elementos também disponibilizados através do Portal Participa) e visa avaliar se o projeto de execução obedece aos critérios estabelecidos na Declaração de Impacte Ambiental (DIA), dando cumprimento aos critérios e condições nela fixados.

De acordo com a informação constante no processo em análise, o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Projeto de Modernização da Linha do Oeste ocorreu em fase de Estudo Prévio, tendo sido carregado no módulo Licenciamento Único de Ambiente (LUA) a 25 de setembro de 2017. Após recolha, análise técnica e ponderação dos pareceres emitidos pelas diversas entidades consultadas, nos quais se inclui o parecer emitido pelo Turismo de Portugal, I.P., e depois de realizada visita ao local de implantação do projeto foi emitido, a 29 de maio de 2018, o Título Único Ambiental (TUA) com parecer favorável condicionado ao cumprimento das condições constantes da DIA, anexa ao TUA nas quais constam:

- Condições gerais a cumprir no desenvolvimento do Projeto de Execução;
- Medidas prévias à construção;
- Medidas para a fase de construção;
- Medidas para a fase de exploração.

O Turismo de Portugal, I.P. pronunciou-se em 21/03/2018, sobre o referido EIA, através da informação de serviço n.º INT/2018/2810/DVO/DEOT/ACB, onde salientou que, não obstante considerar que o Projeto apresenta benefícios incontestáveis para a região e para o país, devem ser tidos em consideração os impactos negativos nos empreendimentos turísticos existentes e/ou previstos nas imediações da área de intervenção, no que concerne a possíveis ruídos e vibrações, à qualidade do ar, à paisagem e ao património arqueológico e arquitetónico. Para o efeito, refere o parecer emitido que relativamente aos dois descritores, que estão mais relacionados com o turismo, designadamente a paisagem e o património arquitetónico e arquitetónico, deverão ser implementadas as medidas de minimização previstas, respetivamente, o acompanhamento por um arqueólogo de todas as ações relacionadas com a movimentação geral de terras em obra e a elaboração de um Projeto de Integração Paisagística, em fase de projeto de execução, que terá como principais objetivos efetuar o enquadramento paisagístico integrado da via-férrea em relação à envolvente, a recuperação paisagística de áreas degradadas devido à execução do projeto e o aumento da funcionalidade da via-férrea, relacionada fundamentalmente com a segurança e o conforto visual do utilizador.

**II – DESCRIÇÃO**

O Projeto de Execução da Modernização da Linha do Oeste – Troço Mira Sintra/Meleças – Caldas da Rainha, que é agora objeto de RECAPE, visa promover uma intervenção de modernização que aperfeiçoe as condições de exploração, do troço compreendido entre Mira Sintra/Meleças e Caldas da Rainha, entre os km 20+320 e 107+740, dotando-o de padrões de fiabilidade e segurança.

**DIREÇÃO DE VALORIZAÇÃO DA OFERTA  
DEPARTAMENTO DE ORDENAMENTO TURÍSTICO**

Integrado na Linha do Oeste (que tem cerca 200 Km e vai de Agualva-Cacém à Figueira da Foz), este troço desenvolve-se numa extensão de cerca de 87,42 Km e atravessa 8 concelhos e 24 freguesias, pertencentes aos distritos de Lisboa (concelhos de Sintra, Mafra, Sobral de Monte Agraço, Torres Vedras e Cadaval) e de Leiria (concelhos de Bombarral, Óbidos e Caldas da Rainha).

O projeto de execução evoluiu sem grandes alterações em relação ao estudo prévio anteriormente desenvolvido. A intervenção foi projetada de forma a limitar a área de ocupação do projeto ao Domínio Público Ferroviário (apenas pontualmente será necessário intervir fora desse limite) e consiste, essencialmente, na eletrificação da Linha, no troço acima referido, e na duplicação de dois troços, com 9,750 Km e 6,244 Km, dotando este troço, desta infraestrutura fundamental da Rede Ferroviária Nacional, de melhores condições de segurança e de exploração, contribuindo para o reforço do crescimento da quota de mercado do transporte ferroviário.

De acordo com a documentação disponibilizada a intervenção preconizada terá uma duração prevista de 18 meses e contribuirá para a concretização dos seguintes objetivos específicos:

- "Permitir ajustes nos horários para ir ao encontro das necessidades atuais dos clientes;
- Tornar os tempos de percurso mais competitivos;
- Atualizar o material circulante (frota de comboios) em termos de características técnicas, permitindo a redução dos tempos de percurso e o aumento dos níveis de conforto;
- Reforçar as condições de segurança da circulação ferroviária;
- Diminuir os custos imputados à exploração;
- Melhorar e harmonizar as condições de exploração;
- Otimizar a capacidade utilizável;
- Reduzir as emissões de CO2 e os níveis de ruído;
- Reduzir os custos energéticos."

Os principais impactos positivos do projeto, conforme referido na DIA emitida, estão associados à exploração e resultarão do aumento da oferta e da redução dos tempos de percurso (entre Torres Vedras e Lisboa o tempo de percurso passa de 85 minutos para 50 minutos e entre Caldas da Rainha e Lisboa o tempo de percurso passa de 130 minutos para 90 minutos), prevenindo-se um ganho significativo ao nível da mobilidade dos passageiros quem utilizam esta Linha.

Por sua vez, considera o mesmo documento (DIA) que os impactos negativos do projeto são, na sua generalidade, suscetíveis de serem minimizados. Para esse efeito define, quais os elementos a apresentar em RECAPE, as medidas de minimização a implementar nas diversas fases, bem como quais os planos de monitorização a desenvolver.

Relativamente aos elementos a apresentar em RECAPE e no âmbito das preocupações elencadas no parecer emitido por este Instituto, em fase de EIA, salienta-se a necessidade de, em fase de Projeto de Execução, ser efetuada uma "Reavaliação dos impactos negativos nos empreendimentos turísticos afetados pelo projeto, no que concerne a possíveis ruídos e vibrações, à qualidade do ar, à paisagem e ao património arqueológico e arquitetónico, identificando potenciais medidas de minimização dos mesmos."

No que respeita a medidas de minimização a implementar, do ponto de vista do turismo, salienta-se, a necessidade de, em fase prévia à execução da obra, ser assegurado o acompanhamento arqueológico sistemático e presencial de todos os trabalhos que impliquem revolvimentos de terras e de realizar sondagens e prospeções arqueológicas. Em fase de construção, garantir o cumprimento das normas relativas à emissão de ruído e vibração e ainda concretizar a recuperação paisagística das zonas ocupadas pelo estaleiro, parque de máquinas e vias de acesso provisórias.



Figura 2 – Inserção do Troço Mira Sintra / Meleças - Caldas da Rainha na Linha do Oeste

**Item 24**

### **III – APRECIAÇÃO**

Analisado o RECAPE e respetivos anexos verifica-se que é apresentada evidência sobre o cumprimento dos termos e condicionantes estabelecidos na DIA.

Do ponto de vista do Turismo, relativamente ao suscitado no parecer emitido sobre o EIA, e elencado na DIA, sobre a necessidade de ser efetuada reavaliação dos impactos negativos nos empreendimentos turísticos afetados pelo projeto, no que concerne a possíveis ruídos e vibrações, à qualidade do ar, à paisagem e ao património arqueológico e arquitetónico, identificando potenciais medidas de minimização dos mesmos, verifica-se que é apresentada no RECAPE uma reavaliação da situação.

Na sequência de consulta efetuada ao Sistema de Informação Geográfica do Turismo – SIGTUR – são identificados os empreendimentos turísticos (ET) existentes e/ou com parecer favorável emitido pelo Turismo de Portugal, I.P. na proximidade da área de intervenção do projeto (corredor de aproximadamente 200m para cada lado da via):

- SANA Silver Coast, Hotel 4 \*, ET existente;
- Casa d'Óbidos, Turismo de Habitação, ET existente;
- Pousada do Castelo De Óbidos, Pousada, ET existente com parecer favorável para ampliação;
- Hotel Rural de Mafra, Hotel 4 \*, ET com parecer favorável;
- Aldeamento Turístico (MCAT-AL-13752), Aldeamento Turístico 3 \*, ET com parecer favorável.

Considera o RECAPE que em todas as situações identificadas, o afastamento à Linha ou aos estabelecimentos previstos é superior a 100m de distância pelo que não se considera expectável a existência de impactos negativos ao nível da componente ruído e vibrações.

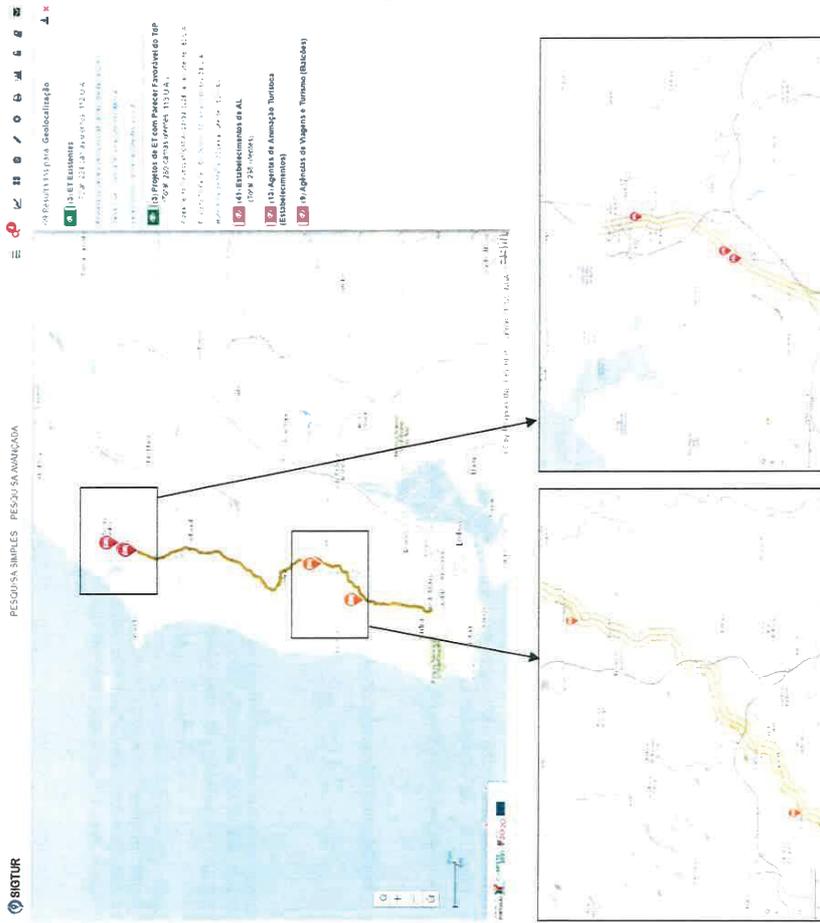
No que respeita à componente paisagem, considera o documento em análise ser possível que os empreendimentos localizados na zona de Óbidos, nomeadamente a Pousada do Castelo de Óbidos e a Casa d'Óbidos, passem a visualizar a nova passagem desnivelada que será construída no concelho de Óbidos (PS 99+718), situação que será minimizada com as intervenções preconizadas ao nível de Projeto de Integração Paisagístico desenvolvido e da iluminação prevista para o restabelecimento.

Relativamente ao património arqueológico e arquitetónico, é apresentado inventário, atualizado, de património no corredor da área de intervenção e na sua envolvente e, conforme já referido anteriormente, será garantido o acompanhamento arqueológico sistemático e presencial de todos os trabalhos que impliquem movimentações de terras.

Ao nível da qualidade do ar, é referido que a utilização de locomotivas elétricas em detrimento de locomotivas a diesel (quando a Linha estiver eletrificada), terá um impacto positivo ao nível das emissões de poluentes atmosféricos, situação que vai ao encontro das políticas vigentes, nomeadamente na transição para uma economia de baixo carbono.

Efetivamente, da consulta ao SIGTUR, num buffer de 250 m à Linha, verifica-se que apenas existem os ET identificados no RECAPE (conforme figura que se segue).

Por considerar que o projeto não terá interferência nos ET identificados, tanto pela sua distância à Linha (superior a 100m em qualquer das situações), como pelo facto de não estarem previstas, ao nível do projeto, alterações substanciais na proximidade dos mesmos (às intervenções que vão ocorrer consistem apenas na instalação de catenária junto à via-férrea) e que eventuais efeitos negativos sobre a paisagem serão minimizados com as intervenções desenvolvidas ao nível do Projeto de Integração Paisagístico desenvolvido, não são apresentadas outras medidas de minimização específicas para os locais de ET.



#### IV - CONCLUSÃO

Face ao exposto, e do ponto de vista do turismo, considera-se ter sido dada resposta ao suscitado por este Instituto nada havendo a objetar ao RECAPE da Modernização da Linha do Oeste – Troço Mira Sintra/Meleças – Caldas da Rainha, entre os Km 20+320 e 107+740.

Propõe a comunicação da presente informação de serviço à Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.

À consideração superior,

Susana Grácio

*Susana Grácio*

Exmo. Senhor Presidente da  
Agência Portuguesa do Ambiente  
Rua da Murgueira, nº 9 Zambujal  
Ap. 7585  
2610-124 Amadora

SUA REFERÊNCIA	SUA COMUNICAÇÃO DE	NOSSA REFERÊNCIA
S071852-201811-DAIA.DAP/ DAIA.DAPP.00269.2018		530/2019/DCNF-LVT/DPAP 10-01-2019

**ASSUNTO** AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE - PROCESSO DE AVALIAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL Nº 2979 - VERIFICAÇÃO DO RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAL DO PROJECTO DE EXECUÇÃO DO MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE - TROÇO MIRA SINTRA/ MELEÇAS - CALDAS DA RAINHA

Em resposta ao V. ofício com a referência nº S071852-201811-DAIA.DAP/DAIA.DAPP.00269.2018, informase o seguinte:

A Agência Portuguesa do Ambiente (APA) solicitou a este Instituto a emissão de parecer específico, ao abrigo do disposto no n.º 11 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013 de 31 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 152-B/2017 de 11 de dezembro, no âmbito do Procedimento de Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) relativo ao projeto em assunto.

No âmbito análise do presente RECAPE procede-se, de seguida, à verificação do cumprimento da Declaração de Impacte Ambiental (DIA), indicando-se a numeração das medidas da DIA seguida da respetiva apreciação ou comentário.

#### **ELEMENTOS A APRESENTAR NO RECAPE**

**19. Resultados da prospeção da flora (espécies protegidas e RELAPE), respetiva avaliação de impactes e eventual definição de medidas de minimização. Deve ser efetuada a atualização e correção do elenco florístico constante do Anexo IV ao EIA.**



O relatório refere que "os resultados da prospeção solicitada e a consequente definição de medidas de minimização, só poderão ser apresentados no final da Primavera, uma vez que a ocorrência das espécies em causa não pode ser verificada fora do período de floração. Deste modo, os levantamentos serão efetuados antes da fase de obra e na época do ano adequada".

Concorda-se com o referido, até porque foi o facto de o levantamento florístico apresentado no estudo prévio ter sido realizado no Inverno que motivou que este elemento devesse ser entregue em fase de RECAPE.

Relativamente à lista de espécies a prospetar, concorda-se com a proposta, devendo no entanto ser mantidas *Leuzea longifolia* e *Euphorbia transtagana*.

Assim, aguarda-se ainda a entrega, previamente ao início da obra, dos resultados da prospeção da flora (*Carduus lusitanicus* subsp. *brateroi*; *Centaurea sphaerocephala* subsp. *lusitanica*; *Euphorbia paniculata* subsp. *welwitschii*; *Euphorbia transtagana*; *Iris xiphium* var. *lusitanica*; *Juncus valvatus* var. *valvatus*; *Leuzea longifolia*; *Linaria amethystea* subsp. *multipunctata*; *Saxifraga cintrana*; *Silene longicilia*; *Tanacetum mucronulatum*), respetiva avaliação de impactes (das espécies já prospetadas e das espécies a prospetar) e eventual definição de medidas de minimização.

20.?

**21. Demonstração da conformidade do projeto de execução com os seguintes regimes, no âmbito da proteção da Floresta:**

**a) Legislação de proteção do sobreiro e da azinheira, estabelecida pelo Decreto-Lei n.º 169/2001 de 21 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 155/2004 de 30 de Junho);**

Relativamente à afetação de sobreiros, o RECAPE refere que a intervenção a efetuar no âmbito do projeto requer o abate de vários exemplares de sobreiros, sendo necessário proceder ao respetivo pedido de autorização junto da autoridade competente.

Nesse sentido deverá ser assegurado o cumprimento do regime jurídico de proteção da espécie em questão (Decreto-Lei n.º 169/2001, de 25 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 155/2004, de 30 de junho), e verificada a necessidade de DIUP – Declaração de Imprescindível Utilidade Pública ao abrigo do artigo 6.º do referido diploma legal, no caso desta espécie se localizar em povoamentos (alínea q) do artigo 1.º do referido decreto-lei).



**b) Legislação relativa ao Sistema Nacional de Defesa da Floresta contra Incêndios (Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de junho, republicada pela Lei n.º 76/2017 de 17 de agosto, com as alterações introduzidas pela Declaração de Retificação n.º 27/2017 de 2 de outubro);**

O RECAPE refere que "de acordo com o Artigo 15º do Decreto -Lei n.º 124/2006, de 28 de junho, na sua redação vigente, nos espaços florestais previamente definidos nos PMDFCI é obrigatório que a entidade responsável pela rede ferroviária providencie a gestão do combustível numa faixa lateral de terreno confinante, contada a partir dos carris externos numa largura não inferior a 10 m.

Referindo que, em face das alterações que ocorrerão na via-férrea, a IP deverá proceder à limpeza por supressão total da material combustível existente na faixa de segurança não inferior a 10 metros, contada a partir dos carris externos agora projetados em articulação com os Planos Municipais de Defesa da Floresta contra Incêndios (PMDFCI).

A respeito dos condicionamentos à edificação constantes do Artigo 16º do referido diploma, a proibição de construção nas áreas classificadas no PMDFCI como de alta e muito alta perigosidade abrange apenas a construção de novos edifícios, não sendo extensiva a intervenções em infraestruturas como a via-férrea. No entanto, o ponto 8 do mesmo artigo estabelece que "As ampliações dos aglomerados populacionais, das infraestruturas, equipamentos e demais áreas (...) ou novas áreas destinadas às mesmas finalidades podem, no âmbito dos planos municipais ou intermunicipais de ordenamento do território, ser admitidas em áreas classificadas na cartografia de perigosidade de incêndio rural definida em PMDFCI como alta e muito alta perigosidade se verificado cumulativamente o seguinte: a) Ser tecnicamente viável a minimização do perigo de incêndio; b) Serem concretizadas através de unidades operativas de planeamento e gestão que identifiquem as medidas de controlo do risco e o programa de instalação e manutenção das faixas de gestão de combustíveis, de acordo com o estabelecido no referido artigo; c) Existência de parecer vinculativo do ICNF, I. P., solicitado pela câmara municipal.

No desenho n.º PF06-PE.V00.T0.4.003 encontram-se representadas, entre outras condicionantes, as relativas às áreas com risco elevado e muito elevado de incêndio, locais em que é interdita a implantação de estaleiros e outras áreas de apoio à obra".

Considera-se que foi demonstrado o cumprimento do projeto de execução com o SDFCI.

**c) Legislação relativa aos povoamentos florestais percorridos por incêndios (Decreto-Lei n.º 327/90 22 de outubro alterado pelo Decreto-Lei n.º 55/2007 de 12 de março).**



De acordo com o RECAPE, há apenas a registar a interferência do projeto com uma área ardida em 2011, sensivelmente entre o km 31+000 e o km 31+700. Este pequeno troço entre o km 31+000 e o km 31+700, localizado entre os dois desvios ativos, não será sujeito a intervenções de projeto, mantendo-se o canal da via-férrea nas condições atuais, mas com implantação da catenária.

Contudo, de acordo com a informação disponível neste Instituto, verificam-se outras áreas percorridas por incêndio datadas de 2008, 2010 e 2017.

O Decreto-Lei n.º 55/2007 de 12 de março estabelece na alínea a) do n.º 1 do Art.º 1.º que "Nos terrenos com povoamentos florestais percorridos por incêndios, não incluídos em espaços classificados em planos municipais de ordenamento do território como urbanos, urbanizáveis ou industriais, ficam proibidas, pelo prazo de 10 anos, as seguintes ações:

a) A realização de obras de construção de quaisquer edificações<sup>1</sup>."

Contudo, de acordo com o disposto no n.º 5, do Art.º 1º do referido decreto-lei, "Tratando-se de uma ação de interesse público ou de um empreendimento com relevante interesse geral, como tal reconhecido por despacho conjunto dos membros do Governo responsáveis pelas áreas do ambiente e do ordenamento do território e da agricultura e do membro do Governo competente em razão da matéria, o levantamento das proibições opera por efeito desse reconhecimento, o qual pode ser requerido a todo o tempo."

Assim, nas intervenções a efetuar, nos muros, P.S e P.N, e, eventualmente, nos contentores, que ocorram em terrenos com povoamentos florestais percorridos por incêndios, não incluídos em espaços classificados em planos municipais de ordenamento do território como urbanos, urbanizáveis ou industriais, poderá ser requerido o levantamento da proibição acima referida, nos termos do estabelecido no n.º5, do Art.º 1º do referido diploma legal.

22.7

**23. Medidas de minimização da mortalidade da avifauna por colisão/eletrocussão, considerando o estabelecido no "Manual de apoio à análise de projetos relativos à implementação de infraestruturas lineares", elaborado pelo ICNF.**

<sup>1</sup> REGIME JURÍDICO DA URBANIZAÇÃO E DA EDIFICAÇÃO (Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de Dezembro define no Artigo 2.º, alínea a) "edificação a atividade ou o resultado da construção, reconstrução, ampliação, alteração ou conservação de um imóvel destinado a utilização humana, bem como de qualquer outra construção que se incorpore no solo com caráter de permanência".



O relatório refere que o projeto prevê as seguintes medidas de minimização dos incidentes de electrocussão:

- A montagem dos seccionadores numa cota inferior à cota de amarração das linhas de ligação para o exterior, para assim privilegiar a disponibilização de estrutura segura para eventuais poisos das aves no topo do poste, com distâncias suficientes, livres de tensão elétrica.
  - Nas linhas de ligação ao exterior os pontos de amarração das linhas (Catenária e Feeder) terão o seu isolamento afastado de pelo menos 1,4 m do topo do poste, mantendo assim as partes em tensão a uma distância ainda superior.
  - A utilização de montagens em cujos seccionadores se encontram lateralmente aos respetivos apoios e dotados de um postalete para suspensão de feeder, posicionado a uma cota superior à dos seccionadores, que privilegia também eventuais poisos das aves sobre os postaletes, em segurança, em detrimento do poiso sobre os seccionadores. Os seccionadores em causa são idênticos aos que existem instalados em toda a catenária da rede ferroviária nacional (RFN), e estão dotados de hastes que terão um efeito dissuasor sobre as aves, tornando os locais pouco propícios para o poiso das mesmas.
  - No topo dos apoios serão colocados dispositivos de proteção contra o pouso e nidificação de aves.
- A minimização do impacto relativo à mortalidade por colisão é feita através da sinalização da catenária que fica exposta no perfil do terreno e é dirigida aos troços de maior sensibilidade onde se espera que o impacto possa assumir maior importância e deverá ser do tipo preventivo, isto é, com dois sinalizadores por vão. São sugeridos os sinalizadores do tipo Firefly (FBF) tipo fitas, que serão colocados nos seguintes troços (kms): 50+800 a 51+000; 70+800 a 70+900; 87+400 a 87+900; 99+750 a 99+900

Consideram-se adequadas as medidas propostas.

**27. Projeto de Integração Paisagística da Linha do Oeste, tendo em consideração os seguintes aspetos:**

- f) Utilização apenas de espécies autóctones respeitando o elenco florístico da região (ou tradicionalmente utilizadas na região como forrageiras, por exemplo) e com as características do local onde a Linha do Oeste se insere, com especial cuidado na travessia das principais linhas de água e zonas de vale adjacente.**



De acordo com o "PROJETO DE EXECUÇÃO/ Volume 10 – Diversos/ Tomo 0.2 – Projeto de Integração Paisagística/ Memória Descritiva e Justificativa", para a composição do elenco de vegetação utilizado foram selecionadas as espécies presentes nas formações e habitats identificados na área de estudo (...). Foram também adicionadas outras espécies identificadas nos trabalhos de campo e prospeções de flora do EIA, que integram a flora local, diversificando o elenco mas assegurando a manutenção da identidade da paisagem.

Da análise da memória descritiva, verifica-se que, de facto, apenas estão previstas espécies autóctones

**g) Todas as plantas autóctones devem obrigatoriamente provir de populações locais. Assim, quer estacas ou sementes, quer plantas juvenis propagadas em viveiro devem ter origem local. Deve excluir-se, em absoluto, a possibilidade de uso de plantas de origem geográfica incerta ou o uso de variedades ou clones comerciais. Tal ocorrência corresponderia a uma contaminação genética das populações locais, pela introdução maciça de genótipos exóticos.**

É referido que esta medida foi incorporada nas Cláusulas Técnicas.

**h) Não usar de espécies alóctones para as quais tenha sido observado comportamento invasor em território nacional.**

Tal como referido em f), apenas serão usadas espécies autóctones.

**i) Identificar o elenco e número dos exemplares transplantados.**

É referido que a hipótese de transplantar foi posta de parte devido à idade/porte dos indivíduos, custo da operação e probabilidade mínima de sucesso (o sucesso nestes casos seria reduzido, pois as raízes atingem uma grande profundidade e a capacidade de regeneração da planta é muito menor).

**k) Preservar, sempre que possível, os exemplares de azinheiros e sobreiros existentes. Caso não seja, efetuar plantação de sobreiros - Quercus suber - nos troços da Linha do Oeste a desativar,**





**nomeadamente entre o km 75+300 e o km 77+300, como média de compensação para o abate de exemplares desta espécie.**

O Projeto de Integração Paisagística refere que “além da plantação de exemplares de sobreiro nalguns troços da Linha do Oeste, está prevista a sementeira ao covacho de *Quercus suber*. Esta sementeira será aplicada nos trechos desativados dos desvios 1 e 2 (entre os km 23+500 a 23+850 e 43+150 a 43+500 aproximadamente). Será igualmente realizada a sementeira ao covacho no troço que será desativado devido à construção da Variante do Outeiro (aproximadamente entre os km 75+383 e 77+338). No total está prevista uma área aproximada de 7 000 m<sup>2</sup> para sementeira ao covacho de sementes de sobreiro.

Embora este Instituto nada tenha a obstar relativamente à plantação e sementeira de sobreiros, importa salientar que a obrigatoriedade de replantar sobreiros após o seu abate decorre da legislação em vigor nessa matéria (Decreto-Lei n.º 169/2001 de 21 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 155/2004 de 30 de Junho). Assim, a replantação/sementeira desta espécie apenas constituirá medida de compensação (no contexto da AIA) se a área a replantar for superior ao definido na legislação, na medida em que ultrapassar o definido na lei.

**30. Plano de Controlo de Espécies Vegetais Exóticas Invasoras para as Áreas Afetadas, que deve conter cartografia, carta militar, com a localização e quantificação das áreas assim como a metodologia adequada para o controlo das espécies ocorrentes.**

Sobre este ponto o relatório refere o seguinte:

*“A IP, através de entidades subcontratadas, faz a gestão regular do material vegetal existente no Domínio Público Ferroviário. O controlo de exóticas invasoras é já hoje realizado no âmbito desta gestão, havendo apenas a necessidade de melhorar a sua eficácia.*

*Deste modo, propõe-se o desenvolvimento das seguintes ações a considerar na estratégia de melhoria de eficácia daqueles trabalhos de gestão:*

- i) o levantamento e cartografia das espécies invasoras, nomeadamente de manchas de Cortaderia selloana e de Acacia longifolia, existentes ao longo da linha;*
- ii) a definição de metodologias de ação para cada uma das espécies identificadas.*



O Plano de Controlo de Espécies Vegetais Exóticas Invasoras apenas fará sentido para a gestão globalmente do controlo de vegetação no domínio ferroviário, efetuada pela IP.

As boas práticas para o controlo do desenvolvimento de exóticas invasoras serão referidas, quer como medidas de minimização a incluir em caderno de encargos, quer em PGA."

Concorda-se com o proposto, considerando-se que foi dado cumprimento a este ponto.

#### MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO

##### FASE PREVIA A EXECUCAO DA OBRA

**8. Transplantar os exemplares arbóreos existentes nos locais de intervenção ou que condicionem marginalmente a obra e que reúnam condições para essa operação.**

Embora esta medida não tenha sido indicada pelo ICNF, tal como já referido, a hipótese de transplante foi posta de parte devido à idade/porte dos indivíduos, custo da operação e probabilidade mínima de sucesso (o sucesso nestes casos seria reduzido, pois as raízes atingem uma grande profundidade e a capacidade de regeneração da planta é muito menor).

Em substituição, tal como referido no ponto 27, o Projeto de Integração Paisagística prevê, para além da plantação de exemplares de sobreiro nalguns troços da Linha do Oeste, também a sua sementeira ao covacho.

**10. Os exemplares adultos de espécies arbóreas autóctones localizados próximos das áreas a intervir devem ser assinalados previamente ao início dos trabalhos, de forma a evitar a sua afetação ou destruição; as sinalizações só devem ser removidas após finalização da obra.**

Embora esta medida não tenha sido indicada pelo ICNF, é de referir que no relatório apenas é dito que o responsável pela implementação desta medida é a entidade executante.

Por fim, é referido no relatório que as medidas de minimização serão integrante do Plano de Gestão Ambiental de Obra e do Caderno de Encargos, sem prejuízo de outras que venham a verificar-se necessárias.

4



As cláusulas técnicas e ambientais constantes no Plano de Gestão Ambiental de Obra comprometem a Entidade Executante e o Dono de Obra a executar todas as medidas de minimização identificadas.

#### **PLANOS DE MONITORIZAÇÃO**

**Plano de Monitorização dos Sistemas Biológicos e da Biodiversidade: Plano de monitorização da mortalidade direta de mesomamíferos e avifauna (através da prospeção de cadáveres), com a duração de um ciclo anual. Face aos resultados da monitorização, caso se verifique mortalidade elevada, deve ser prolongada a monitorização.**

Concorda-se com o plano de monitorização apresentado no Anexo 12, considerando-se no entanto o seguinte:

- Os locais de amostragem devem incluir também troços onde não serão colocados os sinalizadores Firefly (FBF), para que seja possível comparar os locais com e sem sinalizadores e avaliar a sua eficácia.
- Considera-se que o plano de monitorização da mortalidade direta de mesomamíferos e avifauna deverá ter a duração de um ciclo anual. Face aos resultados da monitorização, caso se verifique mortalidade elevada, poderá ser prolongada a monitorização e repensadas as medidas de minimização.

Face ao acima exposto, emite-se parecer favorável ao RECAPE, condicionado aos seguintes pontos:

- Apresentação, previamente ao início da obra, dos resultados da prospeção da flora (*Carduus lusitanicus* subsp. *brateroi*; *Centaurea sphaerocephala* subsp. *lusitanica*; *Euphorbia paniculata* subsp. *weiwitschii*; *Euphorbia transtagana*; *Iris xiphium* var. *lusitanica*; *Juncus valvatus* var. *valvatus*; *Leuzea longifolia*; *Linaria amethystea* subsp. *multipunctata*; *Saxifraga cintrana*; *Silene longicilia*; *Tanacetum micronulatum*), respetiva avaliação de impactos do projeto (sobre estas espécies e sobre as já prospetadas: *Narcissus bulbocodium*; *Ruscus aculeatus*; *Ulex densus*; *Jonopsidium acaule*; *Thymus villosus* sbsp. *villosus*) e eventual definição de medidas de minimização.
- Inclusão, nos locais de amostragem do Plano de Monitorização dos Sistemas Biológicos e da Biodiversidade, de troços onde não serão colocados os sinalizadores Firefly (FBF), para que seja possível comparar os locais com e sem sinalizadores e avaliar a eficácia desta medida.



- Assegurar o cumprimento do regime jurídico de proteção do sobreiro e da azinheira (Decreto-Lei n.º 169/2001 de 25 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 155/2004 de 30 de junho) e verificar a necessidade de DIUP – Declaração de Imprescindível Utilidade Pública ao abrigo do artigo 6.º do referido diploma legal, no caso desta espécie se localizar em povoamentos (alínea q) do artigo 1º do referido decreto-lei);
- Assegurar o cumprimento da legislação relativa aos povoamentos florestais percorridos por incêndios, considerando que nas intervenções a efetuar, designadamente nos muros, P.S e P.N e, eventualmente, nos contentores, que ocorram em terrenos com povoamentos florestais percorridos por incêndios, não incluídos em espaços classificados em planos municipais de ordenamento do território como urbanos, urbanizáveis ou industriais, poderá ser levantada a proibição acima referida, nos termos do estabelecido no n.º5, do Art.º 1º do referido diploma legal.

Com os melhores cumprimentos,

*Alva*  
A Diretora do Departamento de Conservação da Natureza e Florestas de Lisboa e Vale do Tejo  
*Anália Freire*  
Mária de Jesus Fernandes  
ANÁLIA FREIRE  
Chefe de Divisão  
(nos termos do Despacho n.º 5951/2018, publicado no DR, 2.ª Série, n.º 115, de 18 de junho de 2018)

4279 28 DEZ 2018

Agência Portuguesa do Ambiente  
Rua da Murgueira, 9/9A  
Zambujal  
Apartado 7585  
2611-865 AMADORA

Registada c/ AR

Sua Referência  
S071852-201811-DAIA.DAP  
DAIA.DAPP.002689.2018

Sua Data

Nossa Referência  
N.º Of\_DSTAR\_DOER\_DOC00012706\_2018

Data  
21/12/2018

Proc.º 8743/2018

**ASSUNTO:** Processo de Avaliação de Impacte Ambiental nº 2979  
Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução de Modernização da  
Linha do Oeste – Troço Mira Sintra/Meleças – Caldas da Rainha, entre os Km 20+320 e 107+740.  
Parecer Específico  
Implicações com o Aproveitamento Hidrográfico das Baixas de Óbidos (AHBO) – Blocos de  
Óbidos e da Amoreira

Após análise do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) e o Resumo Não  
Técnico disponibilizados em <http://siaia.apambiente.pt/RECAPE2.aspx?ID=473> tem-se a referir o seguinte:

1. Apesar de estar vertido em RECAPE no capítulo 4, o parecer específico da DGADR enviado à APA em 23  
de março de 2018, n/ referência 1246, Of. DSATAR\_DOER\_DOC00003740\_2018 (em anexo), as  
recomendações propostas nos pontos 6 e 7 do mesmo parecer, não foram tomadas em consideração no  
ponto 6 das condicionantes do Projeto de Execução capítulo 4.4 do RECAPE. *NO ANEXO 2018  
RAN -> SP, p. 206  
201811160000*  
Anexa-se ortofotomapa com indicação aproximada dos pontos de interferência do projeto com a área  
beneficiada pelo AHBO e que devem ser objeto de avaliação detalhada das referidas implicações. *o grupo  
PUNASIRAP LP apropriado da RAN  
e ao DAP*  
2. No que respeita às implicações com as infraestruturas do AH, verifica-se que foram analisadas e  
incorporadas medidas específicas, contudo junta-se parecer técnico desta Direção Geral que decorre das  
reuniões havidas entre a DGADR e a Infraestruturas de Portugal, SA sobre o Projeto de Execução, que  
deverão ser incorporadas no projeto e mencionadas no RECAPE.

Em conclusão, emite-se parecer favorável condicionado ao RECAPE, devendo ser incorporadas, no mesmo, as situações 1 e 2 atrás referidas.

Com os melhores cumprimentos

O Diretor Geral



Gonçalo de Freitas Leal

Anexos: Of\_DSATAR\_DOER\_DOC00003740\_2018-12-21  
Parecer técnico  
Ortofotomapa de localização

CF-ACI

1246 23 MAR 2018

Exmº Senhor

Presidente do Conselho Diretivo da

AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE

Rua da Murgueira, n.º 99A – ZAMBUJAL

Apartado 7585 - Alfragide

2610-124 AMADORA

Registada c/AR

Sua Referência	Sua Data	Nossa Referência	Data
N.º S010860-201802-DAIA.DAP DAIA.DAPP.00182.2017 S008340-201802-DCOM.DCA	23-02-2018 09-02-2018	Of_DSTAR_DOER_DOC00003740_2018	20-03-2018

Proc.º 1368\_2018; 1716\_2018

**ASSUNTO:** Projeto de Modernização da Linha do Oeste – Troço Mira Sintra / Meleças – Caldas da Rainha, entre os Km 20+320 e 107+740 - Processo de Avaliação de Impacte Ambiental n.º 2379;

Solicitação de Emissão de Parecer Específico (Of. S010860-201802) e Licenciamento Único Ambiente - Consulta Pública (Of. S008340-201802-201802).

Implicações com o Aproveitamento Hidroagrícola das Baixas de Óbidos (AHBO) – Blocos de Óbidos e da Amoreira.

Em resposta ao solicitado por V. Ex.ª, através dos ofícios com as referências em epígrafe, relativamente ao assunto supramencionado, tem-se a referir o seguinte:

1. O Projeto em análise, dos documentos constantes do Estudo de Impacte Ambiental (EIA), disponíveis em <https://inbox.apambiente.pt/ls/8vVl8s47r4GzZY> constata-se que o troço da Linha Férrea do Oeste, a modernizar confina com a área beneficiada do AHBO, aproximadamente entre os Kms 93+200 e 95+000 (bloco da Amoreira) e entre os Kms 98+500 e 100+000 (bloco de Óbidos). Na zona do bloco da Amoreira estão previstos trabalhos identificados como "tipagem de curvas e de traçado e eletrificação" e na zona do bloco de Óbidos prevê-se a eletrificação da linha bem como a construção de uma passagem superior (km 99+718) (afigura-se que a mesma PS está mencionada no EIA como PS99+730).
2. Desse modo, a execução da obra da modernização da Linha do Oeste não deverá provocar impactos sobre a área beneficiada e as infraestruturas do AHBO que se encontra em fase de execução de obra.
3. O AHBO é uma área condicionada, com projeto de execução aprovado por despacho, de 05/01/2010 do Senhor Secretário de Estado das Florestas e Desenvolvimento Rural, publicado pelo despacho n.º 12110/2014, no DR, 2ª série, n.º 189, de 01/10/2014.
4. No AHBO aplica-se o Regime Jurídico das Obras de Aproveitamento Hidroagrícola (RJOAH): Decreto-Lei n.º 269/82, de 10 de julho, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 86/2002, de 6 de abril, e legislação complementar.

#### Implicações na área beneficiada pelo AHBO

5. Decorre do R.JOAH, que as áreas beneficiadas estão sujeitas ao disposto no artigo 95º e seguintes, sendo que nelas são proibidas todas e quaisquer construções, atividades ou utilizações não agrícolas de prédios ou parcelas de prédios, exceto as que nos termos do regime forem admitidas como complementares da atividade agrícola, sendo qualquer ação objeto de parecer prévio vinculativo da DGADR.
6. As ações previstas no Projeto de Modernização da Linha do Oeste (também designado neste parecer como Projeto de Modernização), com ocupação de área beneficiada, não se enquadram no disposto no artº 95º pelo que deverá, no âmbito do Projeto de Execução (PE) ser equacionada a sua exclusão do AHBO.
7. Afigura-se-nos que se encontram na situação de exclusão as áreas beneficiadas onde o Projeto de Modernização confina (terá de ser verificado se existe sobreposição) com a área beneficiada do AHBO, aproximadamente entre os Kms 93+200 e 95+000 (Bloco da Amoreira) e entre os Kms 98+500 e 100+00 (Bloco de Óbidos) e ainda na zona do Bloco da Amoreira onde estão previstos trabalhos identificados como "ripagem de curvas e de traçado e eletrificação". Também na zona do Bloco de Óbidos (Km 99+918), prevê-se a eletrificação da linha e construção de uma passagem superior (Km 99+718) dentro da área beneficiada, neste local, também com implicações em infraestruturas já construídas e em construção, do AHBO.
8. As áreas beneficiadas envolvidas terão de ser identificadas, contabilizadas e cartografadas (georreferenciadas) no Estudo Prévio e avaliados os respetivos impactos (redução de área beneficiada, implicações no cadastro da obra de rega, fragmentação de prédios, exclusão do regadio, entre outros) no EIA ou no Aditamento constante do processo.

#### Implicações nas infraestruturas AHBO

9. Ao abrigo do R.JOAH as infraestruturas do AHBO, são protegidas por faixas de proteção de pelo menos 5 metros para cada lado das mesmas, de forma a garantir a sua proteção e o acesso e realização de eventuais operações de conservação ou manutenção, pela entidade gestora do AHBO. Acresce referir que sobre as implicações com infraestruturas e faixas de proteção qualquer ação está sujeita também a parecer prévio vinculativo desta Direção-Geral. Retira-se que nestas faixas não é permitida nomeadamente a plantação de árvores, edificar ou fazer movimentações de terras.
10. Consta-se que a passagem superior, proposta, ao Km 99+718, será construída, maioritariamente, em área beneficiada do AHBO e que o ateno de jusante será construído numa zona em que se encontra instalada uma conduta da rede de rega em FFD DN1200 e outra em PEAD DN110 PN10.
11. A montante da passagem superior, está prevista a construção de um troço de caminho para reposição de acessos que também será instalado sobre uma conduta da rede de rega em FFD DN600.
12. No Estudo Prévio e no respetivo EIA, deverá avaliar-se as alternativas de localização da passagem superior (Km 99+718), tendo em vista minimizar os impactos sobre a rede de rega e área beneficiada do AHBO.
13. Para a localização da passagem superior (Km 99+718), atualmente proposta, deverá no Estudo Prévio e no EIA ser identificadas as diversas localizações, com implicações do projeto sobre a rede de rega do AHBO, deverão ser avaliados os impactos e previstas as soluções para proteção das infraestruturas de rega, cujos projetos detalhados deverão integrar o PE da obra.

14. No que respeita ao EIA, apesar do traçado das referidas condutas do AHBO estar implantado no Desenho 19 (Condicionantes – Infraestruturas, Folha 3 de 3) nada é referido quanto à solução técnica a adotar para a sua proteção.
15. Aliás, no desenho de pormenor (PS – PK99,723 – Implantação e Perfis Longitudinais) as condutas da rede de rega nem se encontram implantadas.
16. As interferências do Projeto de Modernização com o AHBO e respetivas infraestruturas e faixas de proteção, devem ser sujeitas (independentemente do procedimento de AIA) a parecer prévio vinculativo desta Direção-Geral, em fase prévia ao licenciamento do PE.
17. Também no EIA não são estudadas soluções alternativas à localização da passagem superior localizada ao Km99+718, o que se justifica pelas implicações gravosas nas infraestruturas de rega do AHBO existentes ou em construção no local.
18. Não existindo qualquer alternativa viável à localização da passagem superior, o EIA deverá também apresentar soluções que minimizem os impactos no caso de rutura das condutas e traduzir como se poderá aceder aos locais para realizar trabalhos de reparação. É fundamental que esta questão seja equacionada no EIA, face à dimensão dos caudais e pressões de funcionamento da rede de rega.
19. Numa situação de rutura, os danos causados na passagem superior não poderão ser imputados à DGADR, ou à entidade gestora do AH, sendo da responsabilidade das Infraestruturas de Portugal, SA (IP, SA) / dono da obra.
20. Este processo tem antecedentes, como é mencionado nomeadamente no *Volume 0 - Projeto Geral, Tomo 0.4 – EIA, Relatório Síntese (agosto de 2017)* e no seu *Anexo I.1 (agosto 2017)*, tendo havido troca de correspondência com envio de informação sobre o AHBO e projeto de emparelamento Rural e tendo decorrido uma reunião em 23/02/2017, conforme ata que consta do mesmo anexo do EIA.
21. Decorria da reunião o envio de plantas conforme descrito nos pontos 2.1 e 2.2 da ata (*Planta/perfil do traçado na zona da Estação de S. Mamede, para compatibilização com as infraestruturas de rega do AHBO/Bloco da Amoreira e Planta/perfil do traçado na zona do Apeadeiro de Óbidos e respetivo restabelecimento (viaduto), para compatibilização com as infraestruturas de rega do AHBO/Bloco de Óbidos*), para avaliação pela DGADR das implicações com o AHBO, o que não ocorreu.
22. Analisado o EIA, verifica-se que o AHBO e implicação do Projeto de Modernização sobre o mesmo, são mencionadas tanto no *Relatório Síntese* como no respetivo *Aditamento 1 (Janeiro de 2018)*, de forma bastante incompleta.
23. No Relatório Síntese é feita uma caracterização sumária no ponto 4 (Caracterização da situação ambiental de referência) que se encontra desatualizada (nomeadamente pelo descrito no 2º parágrafo da pág 4-69), uma vez que a maior parte da obra de rega já se encontra construída. Isto implica que o EIA ou através do Aditamento 1 ao mesmo, deva traduzir uma análise atualizada dos impactos sobre a rede de rega já instalada ou em obra.
24. Ainda no ponto 4.12.4. *Condicionantes*, do Relatório Síntese (pág. 4-509) descreve-se a condicionante aproveitamento hidrográfico. Contudo não se menciona a proteção das infraestruturas, com faixas de proteção de pelo menos 5 metros para cada lado das mesmas, como atrás descrito.

25. Entende-se que o 2º parágrafo da pág 4-510 (1) e o complemento da descrição efetuado na pág. 87 do Aditamento 1 (2), terão de ser alterados/atualizados e complementados com base na situação atual da obra do AHBO, uma vez que, no que respeita às implicações do Projeto de Modernização com o AHBO, verificam-se na nossa opinião interferências bastante significativas, tanto com implicações (redução) na área beneficiada como com implicações relevantes com as infraestruturas de rega, em particular no que diz respeito às implicações do projeto da nova passagem superior junto ao Apeadeiro de Óbidos (Km 99+718), sobre a rede de rega já construída ou em obra.
26. Assim, entende-se que terão de ser caracterizadas as implicações com a rede de infraestruturas do AHBO e avaliados os impactos sobre a mesma rede no presente EIA (Ponto 6 do EIA, pág. 6-173) ou no respetivo Aditamento 1, bem como contabilizada e cartografada a redução de área beneficiada que se virá a verificar, com a execução do Projeto de Modernização.
27. No que respeita à classificação dos impactos sobre o AHBO (último parágrafo da pág. 6-173), entende-se dever ser revista, uma vez que, na nossa opinião, os impactos sobre a rede de rega provocados pela construção da passagem superior ao Km 99+718, são bastante significativos, tendo de ser devidamente protegida a rede de rega do AHBO já construída e/ou em execução de obra, no local.
28. Note-se que nas implicações com o AHBO, não se trata somente de uma *fragmentação de áreas agrícolas*, mas também de implicações muito significativas com infraestruturas de rega do AHBO. Contudo, é um facto que se verifica fragmentação/redução da área beneficiada pelo AHBO, que terá de ser contabilizada e também avaliadas as implicações no EIA, uma vez que se trata duma inutilização definitiva de áreas beneficiadas por AH.
29. Esta atualização e complemento da avaliação, com ponderação de alternativas à localização da passagem superior, poderão ser efetuadas no Aditamento 1, uma vez que o documento promove uma atualização das situações constantes do texto do EIA.
30. É também importante que se avaliem os impactos nas diversas fases do Projeto de Modernização, nomeadamente nas fases de construção e de exploração. Isto inclui nomeadamente a avaliação e apresentação de soluções de minimização dos impactos no caso de rutura das condutas de rega, bem como a forma de aceder às mesmas para reparação.
31. O ponto 7 - *Medidas de minimização / potenciação e/ou compensação e impactos residuais*, terá de ser atualizado com medidas mitigadoras que visam reduzir a intensidade e/ou alterar e compensar os efeitos negativos sobre as infraestruturas e área beneficiada pelo AHBO. No que respeita às implicações com as infraestruturas do AHBO deverão ser propostas medidas do tipo estrutural, envolvendo a construção de obras complementares de proteção e salvaguarda da rede de rega afetada.

1 (...) Nesse sentido, e de forma a atempadamente resolver qualquer situação de conflito com o projeto em análise, foi realizada uma reunião com a DGADR, no dia 23 de fevereiro de 2017. Deste reunião com esta entidade, conclui-se que as intervenções previstas no projeto de Modernização da Linha não irão interferir, à partida, com os blocos agrícolas do AH das Baixas de Óbidos. No entanto, de forma a compatibilizar o projeto com os limites dos blocos de rega do AH, foi solicitada a apresentação do mesmo, a esta entidade, enquanto a fase de execução (...)

2 (...) A eleição verifica-se ao nível da própria rede de rega própria do AH das Baixas de Óbidos, que será compatibilizada com o projeto em questão em fase de projeto de execução. As áreas identificadas acima constituem desconformidades legais, no entanto, consideram-se que as áreas afetadas são, em geral, bastante reduzidas, de caráter fundamentalmente marginal à linha existente, não devendo constituir impedimento ao projeto. (...)

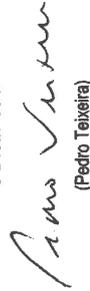
32. Desse modo deverão ser acrescentadas às medidas a considerar na conceção do PE (ponto 7.2), entre outras que se afigurem convenientes à proteção do AHBO, as seguintes:

- a. Na PE1 considerar que a área beneficiada, as infraestruturas do AHBO e suas faixas de proteção, são locais onde não é possível a instalação de estaleiros.
- b. Deverá acrescentar-se uma nova PE que reporte para a necessidade de consulta prévia (vinculativa) da DGADR, ao licenciamento de PE, ao abrigo do RJOAH.
- c. Na PE9, ter em consideração que a colocação de vedações (o mesmo se aplicando a instalação de árvores ou outras ações não agrícolas) em áreas beneficiadas e/ou faixas de proteção às infraestruturas é também objeto de emissão de parecer prévio vinculativo por parte da DGADR.
- d. Acrescentar nova(s) medidas que reportem(m) para a necessidade de no Estudo Prévio, no PE, ou em fase de obra ou de exploração serem tratados os seguintes temas:
  - i. No Estudo Prévio e no PE serem descritos cenários de rutura das condutas de rega e equacionadas soluções que minimizem impactos dessa eventual ocorrência;
  - ii. No PE ser contabilizada a área beneficiada afetada pelo Projeto de modernização e o consequente desencadear do procedimento de exclusão, ao abrigo do RJOAH;
  - iii. Serem tratadas em projetos de pormenor integrantes do PE, as localizações com implicação na rede de infraestruturas do AHBO e apresentadas as soluções de projeto, a executar, para salvaguarda da rede de rega, tanto em fase de obra como em fase de exploração. Integração no PE de plantas de pormenor, perfis e memória descritiva das situações detetadas. Estes projetos serão objeto de parecer prévio vinculativo desta Direção-Geral;
  - iv. Ser indispensável ao licenciamento/aprovação do PE, o parecer prévio, vinculativo, da DGADR a emitir ao abrigo do RJOAH;
  - v. Salvaguardar no PE, em fase de construção e em fase de exploração, que os danos causados pela sua execução da obra ou pela sua exploração, ou decorrentes do próprio funcionamento da infraestrutura de rega, devido à proximidade/sobreposição da infraestrutura ferroviária e da passagem superior ao Km 99+718, com a rede de rega, não poderão ser imputados à DGADR ou entidade gestora do AHBO.
  - vi. Acrescentar uma nova MG, no ponto 7.3.1 (Medidas Prévias à execução da obra), que reporte para a necessidade de comunicar à DGADR e entidade gestora do AHBO, o início da construção, atempadamente (antecedência de 2 meses), de modo a que se possa acompanhar a execução da obra, nos locais onde há interferência com o AHBO, em particular na passagem superior, ao Km 99+718.
  - vii. Nas MG2, MG40, MG41 e na OT1, acrescentar o AHBO (área beneficiada, infraestruturas e faixas de proteção).

33. O *Quadro Síntese de Impactes*, constante do ponto 8 terá também de ser atualizado face aos impactes com o AHBO.
34. A localização prevista para os estaleiros deverá respeitar a carta de condicionantes do EIA, que inclui o AHBO, não devendo implicar com a área beneficiada nem com as infraestruturas de rega e talhas de proteção.
35. Sobre o EIA foi consultada a Divisão técnica da DGADR cujo parecer se anexa e deverá ser considerado como parte integrante do presente parecer ao EIA.
36. Em conclusão, esta Direção-Geral, emite parecer favorável condicionado ao presente EIA.
37. Este parecer fica condicionado a que o Relatório Síntese do EIA seja alterado em conformidade com o exposto no presente ofício. Em alternativa poderá ser Aditado ao EIA documento que trate as matérias atrás expostas. Deverá também o Projeto de Modernização da Linha do Oeste – Troço Mira Sintra / Meleças – Caldas da Rainha, entre os Km 20+320 e 107+740 ser executado considerando os aspetos e observações expostos neste parecer e integrar os projetos de pomenor necessários à salvaguarda das infraestruturas do AHBO. O Projeto de Execução terá de ser objeto de emissão de parecer prévio vinculativo da DGADR, ao seu licenciamento/aprovação.

Com os melhores cumprimentos, *Pedro Teixeira*

O Diretor-Geral



(Pedro Teixeira)

ANEXO: Parecer Técnico da DGADR, de 13/03/2018.

JP-AC

A montante da passagem superior, está prevista a construção de um troço de caminho para reposição de acessos que também será instalada sobre uma conduta da rede de rega em FFD DN600.

Ora, apesar do traçado das referidas condutas estar implantado no Desenho 19 (Condicionantes – Infraestruturas, Folha 3 de 3) nada é referido quanto à solução técnica a adotar para a sua proteção. Aliás, no desenho de pormenor (PS – PK99.723 – Implantação e Perfis Longitudinais) as condutas da rede de rega nem se encontram implantadas.

Assim, tendo em conta as interferências deste projeto com a área e as infraestruturas instaladas no Aproveitamento Hidroagrícola das Baixas de Óbidos, é nosso entendimento que, relativamente à citada passagem superior, devem ser sujeitas a avaliação da DGADR as soluções de proteção a propor pelo projetista atendendo ao facto de, na eventualidade de uma rutura nas condutas da rede de rega, por um lado, ser necessário aceder-lhes para realizar os trabalhos de reparação e por outro estar posta em causa a segurança da própria passagem superior atendendo à dimensão dos caudais e às pressões de funcionamento da rede de rega. Sublinha-se ainda, mais uma vez, que a passagem superior será construída, maioritariamente em área beneficiada pelo Aproveitamento Hidroagrícola.

Devem ainda ser devidamente identificadas e submetidas a parecer da DGADR as zonas a intervir que confinam com a área beneficiada do Aproveitamento Hidroagrícola, tanto relativamente ao bloco da Amoreira como ao de Óbidos, no sentido de avaliar a existência de eventuais interferências.

DGADR, 13 de março de 2018

A Eng.ª Agrónoma

ISABEL  
MÁRIA DOS  
SANTOS  
LOUREIRO

Digitally signed by  
MÁRIA DOS  
SANTOS LOUREIRO  
DN: c=PT, o=ISABEL  
MÁRIA DOS SANTOS  
LOUREIRO, ou=133622Z

Isabel Loureiro

## ELABORAÇÃO DO PROJETO DE MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE – TROÇO MIRA SINTRA /

### MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA, ENTRE OS KM 20+320 E 107+740

#### Avaliação de Impacte Ambiental

#### PARECER

O Aproveitamento Hidroagrícola das Baixas de Óbidos desenvolve-se a SE de Caldas da Rainha, sendo constituído por dois blocos fisicamente separados:

- O bloco de Óbidos, com 747ha, que vai desde a Barragem de Óbidos, concluída em 2005, até perto da Lagoa de Óbidos desenvolvendo-se ao longo dos vales do Rio Amóia e do troço de jusante do rio Real;
- O bloco da Amoreira, com 438ha, que se encontra a Sul da povoação de Amoreira e se prolonga, para Sul, até à povoação de Roliça ao longo do vale do rio Real, e até perto da povoação do Pó, ao longo do vale do rio Galvão, desenvolvendo-se ainda, para Oeste, ao longo da ribeira da Amoreira.

A água para rega é obtida a partir da albufeira da Barragem de Óbidos e pressurizada numa Estação Elevatória, construída a jusante da referida barragem, com capacidade total de elevação de 1672 l/s a 65mca.

Pela análise dos documentos constantes do Estudo de Impacte Ambiental disponíveis em <https://nbox.apambiente.pt/s/8vNf8e47r4GzZY>, constata-se que o troço da Linha Férrea do Oeste, a modernizar, confina com a área beneficiada do Aproveitamento Hidroagrícola aproximadamente entre os Kms 93+200 e 95+000 (bloco da Amoreira) e entre os Kms 98+500 e 100+000 (bloco de Óbidos). Na zona do bloco da Amoreira estão previstos trabalhos identificados como "ripagem de curvas e de traçado e eletrificação" e na zona do bloco de Óbidos prevê-se a eletrificação da linha bem como a construção de uma passagem superior (km 99+718).

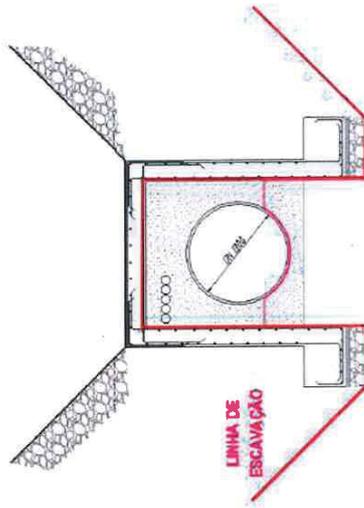
Com base nos elementos em análise identifica-se que a referida passagem superior será construída, maioritariamente, em área beneficiada do Aproveitamento Hidroagrícola e que o aterro de jusante será construído numa zona em que se encontra instalada uma conduta da rede de rega em FFD DN1200 e outra em PEAD DN110 PN10.

## ELABORAÇÃO DO PROJETO DE MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE – TROÇO MIRA SINTRA / MELEÇAS – CALDAS DA RAINHA, ENTRE OS KM 20+320 E 107+740

Após troca de correspondência e reuniões havidas na sede da DGADR, com a Infraestruturas de Portugal, SA acerca do Projeto de Execução em epigrafe, foram recebidos documentos para análise que visam responder às solicitações feitas por esta Direção-Geral. Após análise dos documentos apresentados, entende-se o seguinte:

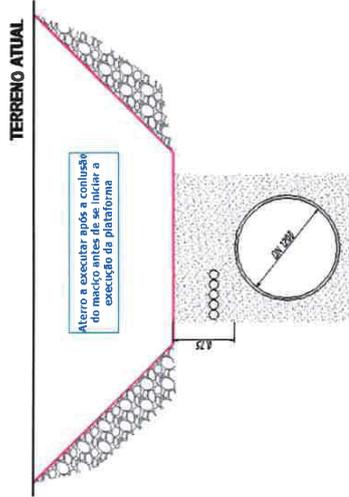
### 1 - Das disposições construtivas na proteção da conduta de rega DN1200 em FFD

- Na descrição dos trabalhos referentes à Etapa 1 (pág. 18) onde se refere a possibilidade da execução de sondagens de modo a localizar a telegestão, informa-se que a mesma não se encontra em tubagens devendo, portanto, as sondagens ser efetuadas de modo a localizar os 4 cabos de telegestão enterrados do tipo "VAV" 2x2.5mm<sup>2</sup>.
- Na Etapa 2 (pág 19) é apresentado um esquema com a indicação da linha de escavação. Ora, tal linha não deverá ter o desenvolvimento proposto (por baixo da tubagem). A DGADR entende que não deverá haver interferência com a conduta propondo-se que a linha de escavação seja de acordo com o esquema abaixo indicado (linha vermelha). Caso seja necessário deverão ser assegurados meios de contenção do aterro a envolver a conduta de modo a que a interferência com esta seja mínima no momento de execução da obra.



- Após a conclusão de toda a extensão do maciço é afirmado que "...poderão ser iniciados os trabalhos relativos ao aterro para estabelecimento da plataforma de construção da via

de circulação e respetivos taludes." É entendimento da DGADR que os aterros para construção da nova via de circulação deverão ser iniciados apenas quando forem atingidas as cotas do terreno atual, ou seja, antes de se iniciarem os trabalhos para execução do aterro para o estabelecimento da plataforma da via e os taludes deverá ser efetuado o aterro até à cota do terreno atual.



- Informa-se que neste troço de conduta, para além das juntas travadas, existe também um maciço de amarração localizado em R1.3 com as dimensões aproximadas de 4,2x4,5x2,2m, do qual, se anexa uma fotografia. Assim a estrutura em betão armado C30/37 A500NR a construir, deverá ser ajustada neste local de modo a não danificar o maciço atualmente existente.



Maciço instalado na conduta DN 1200

- Junta-se também tela final atualizada que inclui a conduta de rega C4 DN 110 em PEAD, derivação da conduta DN1200 em FFD, e que se localiza na base do aterro de acesso ao

viaduto. Ora, apesar desta conduta não se situar sob o aterro do viaduto, vai ser influenciada pela movimentação das máquinas necessárias à realização dos trabalhos. Assim, qualquer dano que venha a ocorrer deverá ser prontamente corrigido e custeado pela IP.

- Tal como referido na reunião, junto se remete planta com faixa de 12 metros para a criação de um traçado alternativo em caso de "avaria" da conduta instalada que ficará sob o aterro do encontro sudeste da passagem superior.

## 2 - Da proteção da conduta de rega DN600 em FFD (solução de reposição entre o km 0+023 e km 0+080):

- É proposta a proteção da conduta com paredes e laje de proteção em betão, solução que se encontra no desenho intitulado "assentamento de tubagens em vala simples", tipo 3.

No caso da conduta da rede de rega DN600 em FFD, deverão ser feitas as seguintes alterações:

- eliminação das paredes laterais em betão simples, por se encontrarem demasiado próximas da conduta;
- aumento da largura das lajes para 1,0+DN, ou seja, 1,6m;
- colocação da base das lajes a 0,5m do extradorso da conduta para salvaguarda da telegestão;
- colocação da banda em PVC, para sinalização da tubagem, a 0,3m da laje de proteção.

*p/baixo o terreno*

### Elementos anexos:

- Tela final atualizada com inclusão da conduta C4 (ObidosRR\_TF\_CO-CO1\_C4\_linha.ferrea\_V1.pdf);
- Faixa com 12 metros para traçado alternativo em caso de "avaria" da conduta atualmente instalada (LINHA FERREA\_CP\_LOCALIZAÇÃO FAIXA\_12m.pdf);

DGADR, 18 de Dezembro de 2018

### Os Técnicos

ISABEL MARIA  
DOS SANTOS  
LOUREIRO  
Z

Digitally signed by ISABEL  
MARIA DOS SANTOS  
LOUREIRO  
Date: 2018.12.18 16:43:44

VÍCTOR MANUEL ROSA  
PEREIRA CANDEIAS  
2018.12.18 16:36:31 Z

Isabel Loureiro

Vitor Candeias



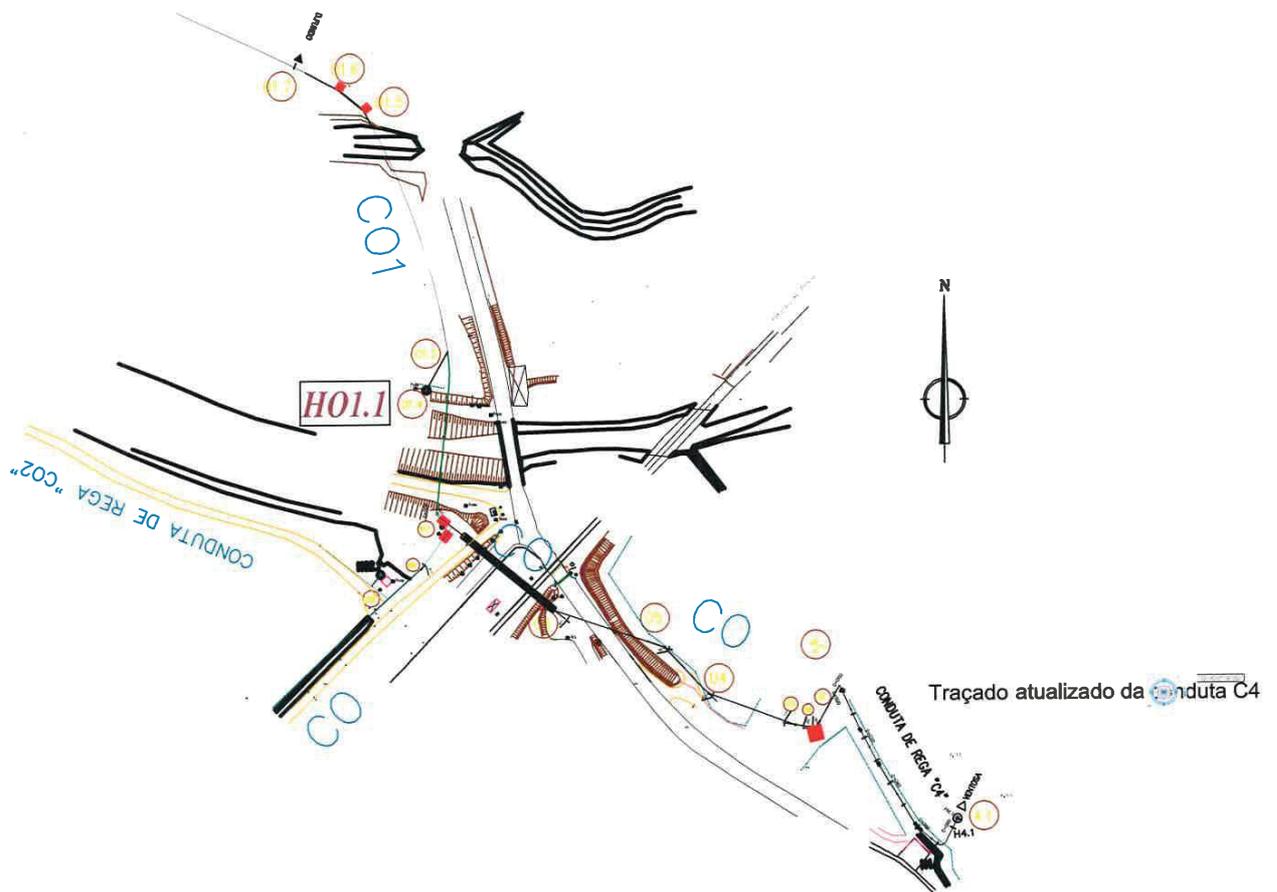
Direção-Geral de Agricultura  
e Desenvolvimento Rural



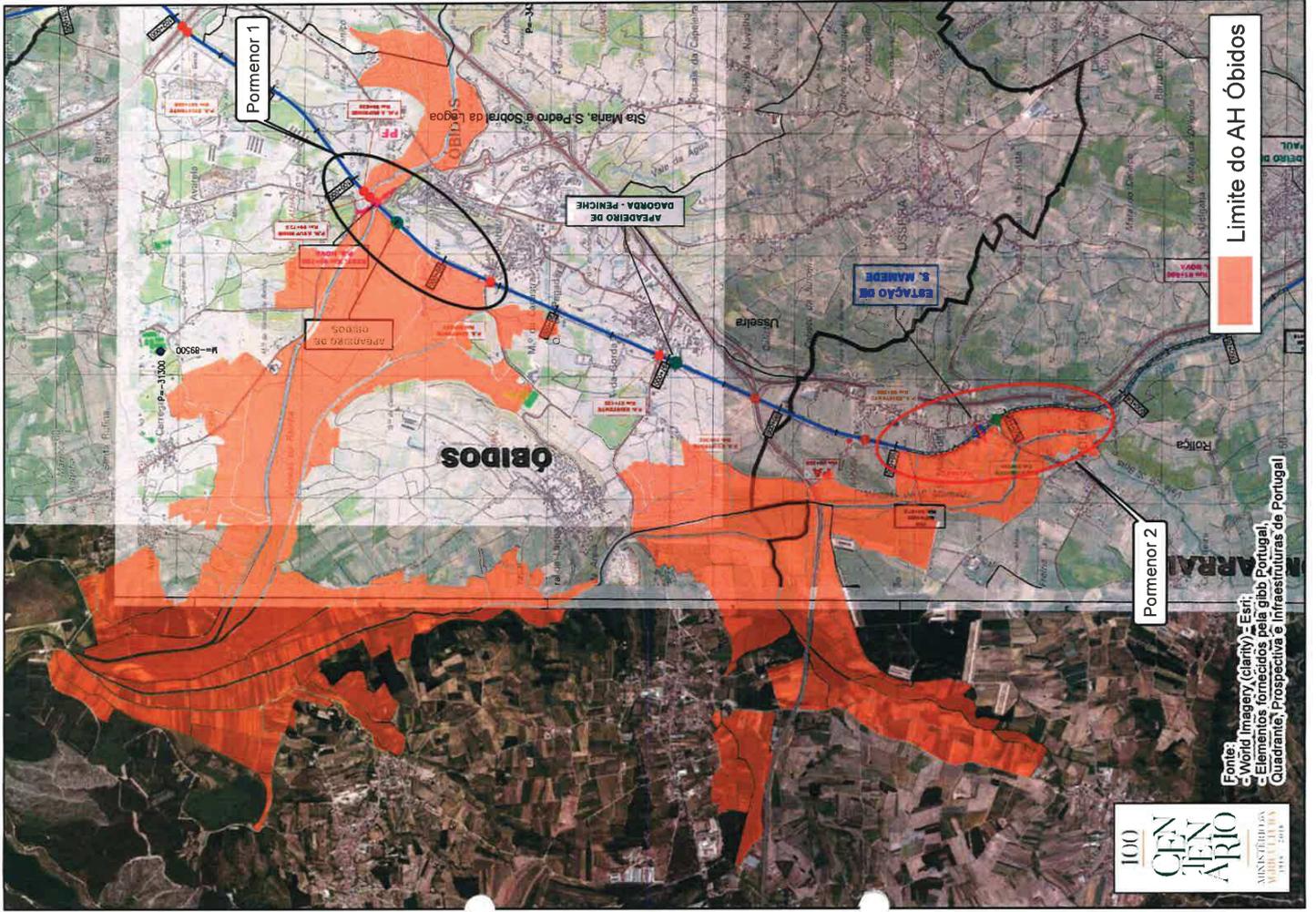
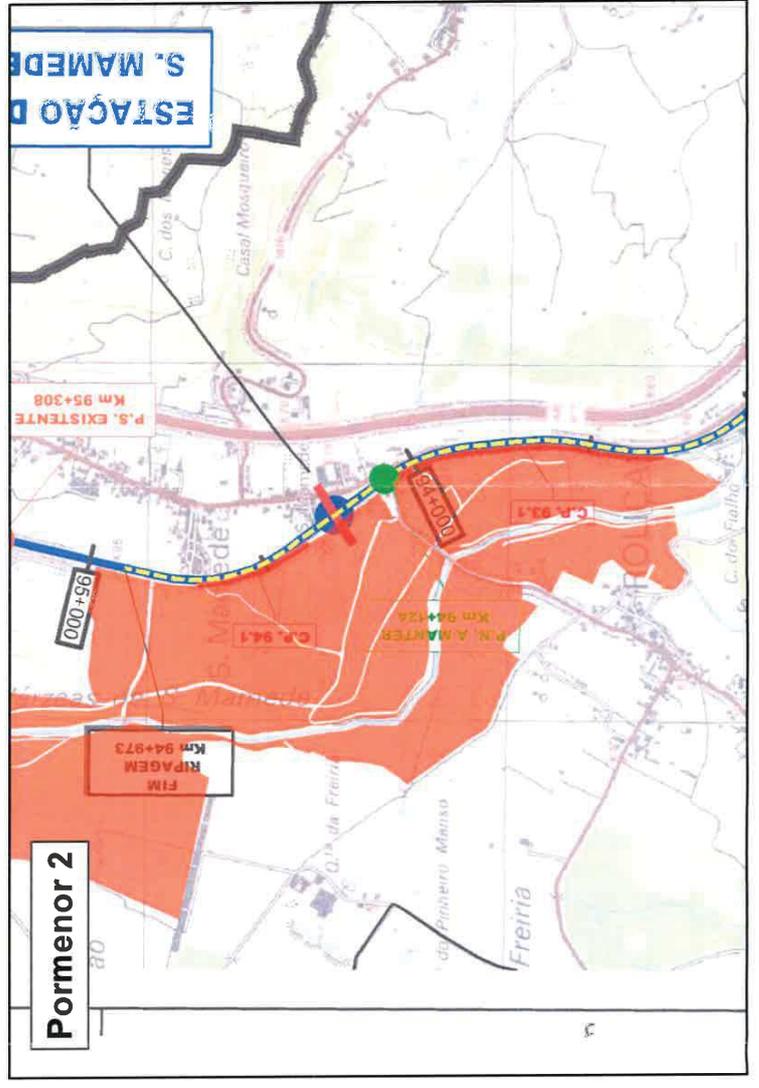
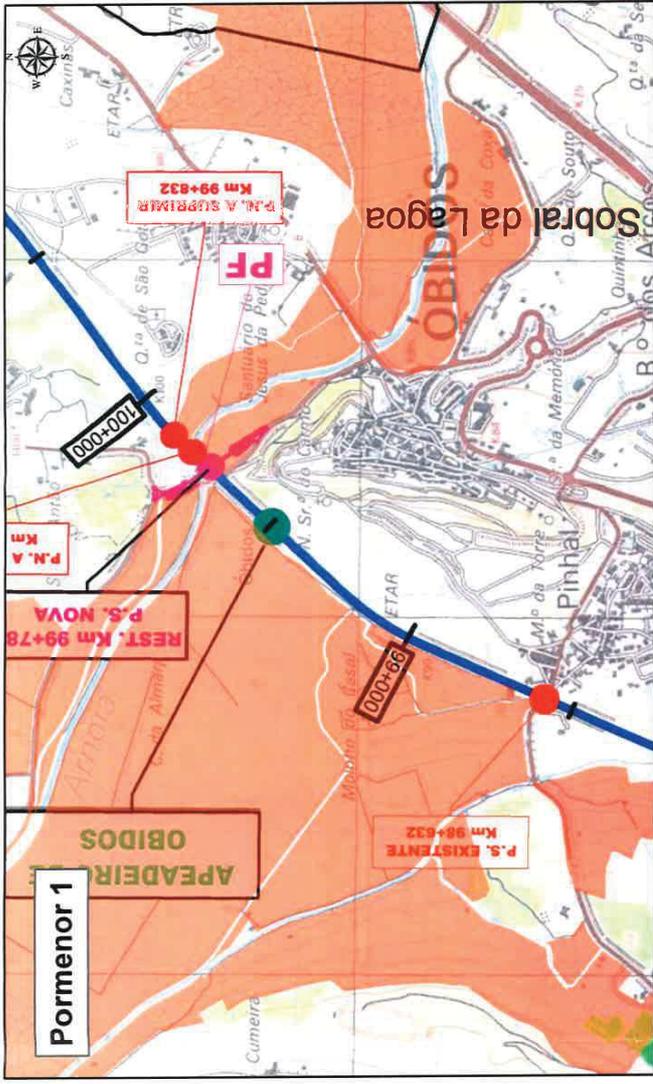
REPÚBLICA  
PORTUGUESA

AGRICULTURA, FLORESTAS  
E DESENVOLVIMENTO RURAL

Anexos









DADA

Qualidade, Ambiente e Segurança

DB  
09/11/18

AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE

Rua da Murgueira, 9/9A

Zambujal - Ap. 7585

2610-124 Amadora

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	Data
S071852-201811-DAIA.DAP	21-11-2018	REN - 170/2019	08/01/2019

Assunto: AIA 2979: Verificação do RECAPE da modernização da Linha do Oeste, troço Mira Sintra/Meleças a Caldas da Rainha - Parecer específico relativo às Redes Nacionais de Transporte de Eletricidade e de Gás Natural

Exmos. Senhores,

O vosso ofício S071852-201811-DAIA.DAP DAIA.DAPP.00269.2018 de 21 novembro, foi enviado para instalações, já desativadas, da REN, Rede Eléctrica Nacional, SA, localizadas na Rua Sá da Bandeira no Porto, o que provocou o seu extravio. Assim sendo, o nosso parecer é enviado com algum atraso relativamente á data terminal da Consulta Pública do RECAPE relativo ao procedimento de AIA n.º 2979.

Após uma análise às peças escritas e desenhadas disponíveis no Sistema de Informação sobre Avaliação de Impacte Ambiental, verificámos que o parecer que anteriormente enviámos à entidade responsável por este projeto, carta REN-6931/2017 de 9 outubro (em anexo), foi integralmente considerado no projeto de execução. Assim, não existe qualquer interferência direta com a servidão constituída da Rede Nacional de Transporte de Gás Natural (RNTGN) e os cruzamentos com as infraestruturas da Rede Nacional de Transporte de Eletricidade (RNT) respeitam as distâncias de segurança regulamentares.

Ao dispor para eventuais esclarecimentos adicionais.



REN - Rede Eléctrica Nacional, S.A. - (Lisboa - EUA)  
Av. Estados Unidos da América, 55  
1749-061 LISBOA  
Telefone:(+351) 210 013 500 Fax:(+351) 210 013 310  
Apartado 50316 - 1708-001 LISBOA

Capital Social: 586.758.993 euros  
NIPC: 507 866 673  
[info.portal@ren.pt](mailto:info.portal@ren.pt) [www.ren.pt](http://www.ren.pt)

E002279-201901-09-01-2019

Com os melhores cumprimentos

**REN - Rede Eléctrica Nacional, S.A.**  
Qualidade, Ambiente e Segurança



Francisco Parada  
(o responsável)

**ANEXO: Carta REN 6931/2017**

À PROSPECTIVA, Projectos, Serviços, Estudos, SA

Rua Major Neutel de Abreu, nº 16  
1500 - 411 Lisboa

---

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	Data
		REN - 6931/2017 GA-PJ	09/10/2017

---

**Assunto: P04.16.2284 Linha do Oeste - P06-Linha do Oeste-Projeto de execução de 5 restabelecimentos da linha do Oeste km 30+900, 41+000, 43+150, 73+600 e 77+959. Cadastro de infraestruturas da RNT e condicionantes**

Exmos Senhores,

O quadro legislativo para o sector eléctrico considera que as atividades de transporte e distribuição de energia são exercidas em regime de concessão (Decreto-Lei nº 29/2006, de 15 de Fevereiro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 215-A/2012, de 8 de Outubro). Assim, são definidas as RESP - Rede Eléctrica do Serviço Público, das quais fazem parte aa RNT - Rede Nacional de Transporte de eletricidade, a RND - Rede Nacional de Distribuição de eletricidade em média e alta tensão e as redes de distribuição de eletricidade em baixa tensão.

O mesmo diploma refere que a REN - Rede Eléctrica Nacional, S.A. é a concessionária da RNT em regime de serviço público. A RNT é constituída pelas linhas e subestações de tensão superior a 110 kV, as interligações, as instalações para operação da Rede e a Rede de Telecomunicações de Segurança.

Como concessionária da RNT compete designadamente à REN:

- Garantir a segurança de abastecimento de energia à rede da distribuição em termos de aumento da capacidade de oferta e da melhoria da qualidade de serviço;
- Garantir a integração da nova geração de energia (em particular a partir de fontes renováveis);
- Gerir a RNT nas vertentes de planeamento, projeto, construção, operação e manutenção da RNT;
- Planeamento da RNT por um período de 10 anos;
- Garantir o funcionamento dos mercados de energia (nomeadamente quanto às interligações).



  
REN Serviços, S.A.  
Av. Estados Unidos da América, 55  
1749-061 LISBOA  
Telefone:(+351) 210 013 500 Fax:(+351) 210 013 310  
Apartado 50316 · 1708-001 LISBOA

Capital Social:220.000.000 euros  
NIPC: 508 195 390  
[info.portal@ren.pt](mailto:info.portal@ren.pt) [www.ren.pt](http://www.ren.pt)

No âmbito do planeamento da RNT acima referido, a REN elabora o Plano de Desenvolvimento e Investimento da Rede de Transporte de eletricidade (PDIRT), o qual é objeto de aprovação por parte do membro do Governo responsável pela área da Energia, onde estão apresentados, programados e justificados todos os projetos de desenvolvimento e modernização da rede, no território nacional continental, num horizonte de dez anos.

Decorre da legislação ambiental em vigor que os projetos da RNT são objeto de estudos e Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) de que resulta a emissão de uma Declaração de Impacte Ambiental.

Concluída favoravelmente a AIA, os projetos da RNT são sujeitos a licenciamento em conformidade com o Regulamento de Licenças para as Instalações Elétricas no qual se procede ao controlo prévio da sua conformidade técnica e administrativa e, se favorável, dará lugar à emissão da respetiva licença de estabelecimento por parte da DGEG, condição para que a REN possa iniciar a fase de construção.

Durante o processo de licenciamento das infraestruturas da RNT são requeridas e constituídas servidões de utilidade pública (de acordo com os n.ºs 2 e 3 do artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 29/2006 atualizado pelo Decreto-Lei n.º 215-A/2012) sobre os imóveis necessários ao estabelecimento das infraestruturas da RNT.

O Decreto-lei n.º 43335 de 19 de Novembro, (Art.ºs 37.º a 42.º) determina a existência de servidões de passagem para instalações de redes elétricas. Estas não implicam necessariamente uma expropriação, mas sim uma servidão de passagem com a correspondente indemnização pelas restrições ou perdas de uso do solo no presente e em futuro, continuando os terrenos na posse dos seus legítimos proprietários.

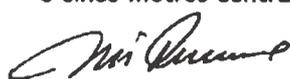
A constituição das servidões decorre igualmente do Regulamento de Licenças para Instalações Elétricas aprovado pelo Decreto-Lei n.º 26852, de 30 de Julho de 1936 (art.ºs 54º e 56º), com as atualizações introduzidas pelos Decreto-lei n.º 446/76, Decreto-lei n.º 186/90 e Decreto Regulamentar n.º 38/90.

A servidão de passagem associada às linhas da RNT consiste na reserva de espaço necessário à manutenção das distâncias de segurança aos diversos tipos de obstáculos (e.g. edifícios, solos, estradas, árvores), considerados os condutores das linhas nas condições definidas pelo Regulamento de Segurança de Linhas Aéreas de Alta Tensão (RSLEAT) a saber:

distâncias apresentadas em (m)

<b>Obstáculos</b>	<b>150 kV</b>	<b>220 kV</b>	<b>400 kV</b>
Solo	6,8	7,1	8
Árvores	3,1	3,7	5
Edifícios	4,2	4,7	6
Estradas	7,8	8,5	10,3
Vias-férreas não eletrificadas	7,8	8,5	10,3
Obstáculos diversos (Semáforos, iluminação pública)	3,2	3,7	5

Como disposto no RSLEAT, está também definida uma zona de proteção da linha com uma largura máxima de quarenta e cinco metros centrada no seu eixo, na qual são condicionadas ou sujeitas a autorização prévia algumas atividades.



Relativamente às subestações refere-se que são instalações vedadas ao acesso do público em geral e regem-se pelo Regulamento de Segurança de Subestações e os respetivos projetos estão igualmente sujeitos a avaliação de impacto ambiental de acordo com a legislação em vigor.

Analisados os elementos recebidos confirma-se a existência de uma sobrepassagem sobre a via férrea no km 41+800 e 41+900 da linha Carvoeira - Trajouce a 220 kV no vão P39-P40.

Naquele vão a altura mínima ao solo na zona da via férrea é de 21,5m e a linha férrea dista na horizontal cerca de 191,5 m do P40.

Decorre do RSLEAT (Regulamento de Segurança de Linhas Elétricas de Alta Tensão) que:

- As linhas elétricas e o eixo da ferrovia não deverão formar um ângulo inferior a 15 °. Esta situação é observada;
- As distâncias mínimas a garantir entre os carris e os condutores nas condições de flecha máxima definidas pelo RSLEAT e para linhas elétricas de 220 kV deverá ser de 8,5 m (ferrovias não eletrificadas) ou de  $(13,2 + 0,005L)$  (sendo L a menor distância dos apoios da linha elétrica ao eixo da via), com um mínimo de 13,5 m (ferrovias com eletrificação prevista). No caso presente a distância mínima observada é de 14,5 m;
- A distância mínima horizontal a garantir entre os apoios e a zona do caminho-de-ferro é de 5 m. No caso presente a distância mínima observada é de 191,5 m;

Por sua vez confirma-se a existência de uma sobrepassagem da linha Carvoeira - Trajouce a 220 kV no vão P40-P41, sobre a nova via rodoviária de restabelecimento. No vão em causa a altura mínima ao solo da zona da via é de 24 m.

Decorre do RSLEAT (Regulamento de Segurança de Linhas Elétricas de Alta Tensão) que:

- As distâncias mínimas a garantir entre as autoestradas, estradas nacionais e municipais e os condutores nas condições de flecha máxima definidas pelo RSLEAT e para linhas elétricas de 220 kV deverá ser de 8,5m. No caso presente a distância atual observada é de 24m;
- Os apoios das linhas não deverão distar, horizontalmente, da zona de estrada menos de:
  - a) 5m, no caso de autoestradas, itinerários principais e itinerários complementares;
  - b) 3m, no caso de outras vias de comunicação;

O desenvolvimento do projeto da via de restabelecimento deverá ter em conta aquelas distâncias.

Junta-se extrato do perfil da linha Carvoeira - Trajouce a 220 kV nos vãos acima referidos.



Alertamos também para a necessidade de consulta à EDP - Distribuição, concessionária da RND, no que se refere às infraestruturas desta Rede que possam existir na zona dos restabelecimentos em causa.

Com os melhores cumprimentos,

**REN - Rede Eléctrica Nacional, S.A.**  
Gestão de Ativos  
Projeto



José Peralta

Anexo: o citado

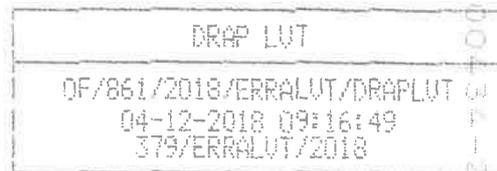






DAIA

DB



Direção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo

Registado com Aviso de Receção

À:

Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.

Rua da Murgueira, 9/9 A, Zambujal - Apartado 7585

2610-124 AMADORA

Sua referência	Sua comunicação	Nossa referência
Processo AIA nº 2979		
Ofic. Circ. S071852-201811-DAIA.DAP		OF/861/2018/ERRALVT/DRAPLVT
De 21-11-2018		
DAIA.DAPP.00269.2018		

**ASSUNTO:** **PROCESSO Nº 379/ERRALVT/18 – Agência Portuguesa do Ambiente (Processo AIA nº 2979) / Infraestruturas de Portugal S.A. – Execução da Modernização da Linha Ferroviária do Oeste no troço entre Mira Sintra / Meleças ao Km 20+320 e Caldas da Rainha ao Km 107+740, nos concelhos de Sintra, Mafra, Sobral de Monte Agraço, Torres Vedras, Cadaval, Bombarral, Óbidos e Caldas da Rainha**

*Esclarecimento*

Na sequência do vosso ofício acima identificado, relativo ao assunto em epígrafe, e tendo em conta os elementos disponibilizados no *link* <http://siaia.apambiente.pt/RECAPE2.aspx?ID=473>, informa-se que, de acordo com a delimitação da Reserva Agrícola Nacional (RAN) atualmente em vigor para os concelhos de Sintra, Mafra, Sobral de Monte Agraço, Torres Vedras, Cadaval, Bombarral, Óbidos e Caldas da Rainha, a pretensão afeta áreas integradas nessa Reserva.

De acordo com o nº1 do art. 23º do regime jurídico da RAN (Decreto-Lei nº 73/2009, de 31 de março, alterado pelo Decreto-Lei nº 199/2015, de 16 de setembro e regulamentado pela Portaria nº 162/2011, de 18 de abril), a utilização não agrícola de solos da RAN, para os fins pretendidos, carece do parecer prévio vinculativo do órgão colegial “Entidade Regional da Reserva Agrícola de Lisboa e Vale do Tejo – ERRALVT” a que se refere a alínea b) do seu art. 34º, o qual será emitido em sede de reunião deliberativa desse Órgão.

Mais se informa que, tratando-se de um projeto sujeito a um procedimento de Avaliação de Impacto Ambiental (AIA) nos termos do Decreto-Lei nº 151-B/2013, de 31 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei nº 152-B/2017, de 11 de dezembro, o parecer prévio da ERRALVT a que se refere o nº 1 do art. 23º do anteriormente mencionado Decreto-Lei nº 199/2015, de 16 de setembro, compreenderá a pronúncia dessa Entidade quanto ao procedimento de AIA em questão, conforme resulta do disposto nos nºs 7º e 8º desse art. 23º.

Informa-se também que, consultados os arquivos e base de dados da ERRALVT, constatou-se a inexistência de qualquer pedido de parecer formulado pela Infraestruturas de Portugal S.A. especificamente para efeitos da pretendida utilização não agrícola de solos da RAN, no âmbito do disposto nos artigos 22º e 23º do citado Decreto-Lei nº 199/2015, de 16 de setembro, e decorrente da implementação do projeto de Modernização da Linha Ferroviária do Oeste no troço entre Mira Sintra / Meleças ao Km 20+320 e Caldas da Rainha ao Km 107+740.

Atento o acima exposto e analisados os elementos processuais disponibilizados, informa-se ainda que **não é possível a emissão do parecer solicitado**, na medida em que, nos termos do nº 8 do art. 23º e do art. 45º, ambos do anteriormente referido Decreto-Lei nº 199/2015, de 16 de setembro, bem como do Art. 1º do Anexo I e do Anexo II, ambos da Portaria nº 162/2011, de 18 de abril, e ainda do nº 5 da Portaria nº 1403/2002, de 29 de outubro, o processo está deficientemente instruído por carecer da apresentação, sugerindo-se que pelo proponente Infraestruturas de Portugal S.A. diretamente junto desta Entidade, dos seguintes elementos instrutórios que estão em falta nos termos requeridos nesses dispositivos legais, e

E1100454-201812-05-12-2018

sem prejuízo de outros que venham eventualmente a ser solicitados posteriormente pela ERRALVT ao abrigo do disposto no nº 10 do Anexo II dessa Portaria 162/2011:

- Requerimento dirigido à Presidente da Entidade Regional da Reserva Agrícola de Lisboa e Vale do Tejo, para a morada Quinta das Oliveiras, EN 3, 2000-471 SANTARÉM, de acordo com a minuta de requerimento constante no anexo III da citada Portaria 162/2011. Pode obter o formulário “Requerimento – RAN” em:

<http://www.draplvt.mamaot.pt/formularios/ambiente-ordenamento/Pages/Ambiente-Ordenamento.aspx>

- Documentos exigidos nos nºs 2, 7, 8, 9 e 10 do Anexo II dessa Portaria nº 162/2011, designadamente:
  - Memória descritiva devidamente clarificadora da pretensão, no que se refere às seguintes questões:  
Caracterização detalhada de todas as ações propostas para áreas integradas na RAN.  
Quantificação detalhada da área total de RAN proposta para intervencionar.
  - Extratos das plantas de condicionantes com a RAN e com a pretensão devidamente demarcada e identificada.
  - Extratos das plantas de ordenamento com a pretensão devidamente demarcada e identificada.
  - Extratos de ortofotomapas com a demarcação, a uma escala adequada, e identificação da pretensão.
  - Parecer da DGADR – Direção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural que ateste a viabilidade da pretensão no âmbito do AHBO – Aproveitamento Hidroagrícola das Baixas de Óbidos.
- Documentos comprovativos do cumprimento cumulativo dos requisitos que excecionam a utilização não agrícola de solos da RAN identificada na alínea L) do nº 1 do art. 22º do anteriormente mencionado Decreto-Lei nº 199/2015, de 16 de setembro, e de acordo com o art. 12º do Anexo I da citada Portaria nº 162/2011, de 18 de abril, designadamente:
  - Plantas de pormenor com o detalhe da intervenção propostas para cada uma das parcelas de RAN a intervencionar, bem como perfis, longitudinais e transversais tipos, relativos a cada uma das intervenções propostas em áreas integradas na RAN, de forma a permitir aferir o eventual cumprimento do disposto na alínea b) do nº1 do art. 12º do Anexo I da citada Portaria 162/2011
  - Parecer da APA / ARH TO que ateste a viabilidade da pretensão em zonas ameaçadas por cheias, nomeadamente que o projeto não contém nem constitui quaisquer elementos que funcionem como obstáculos à livre circulação das águas nas zonas inundáveis afetadas pela intervenção, conforme exigido na alínea c) do nº 1 do art. 12º do Anexo I da citada Portaria 162/2011.

Mais se informa que, após receção, nestes serviços, dos documentos acima identificados, será aferida e verificada a área total de RAN a intervencionar, bem como emitida a fatura para o proponente/requerente poder proceder à liquidação da taxa de apreciação a que se refere o nº 8 do art. 23º e o art. 45º, ambos do Decreto-Lei nº 73/2009, de 31 de março, alterado pelo Decreto-Lei nº 199/2015, de 16 de setembro e articulado com o nº 5 da Portaria nº 1403/2002, de 29 de outubro.



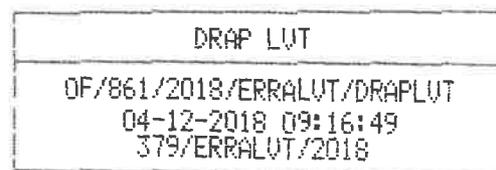
Direção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo

Por último, informa-se ainda que, de acordo com o disposto nas acima mencionadas Portarias n.ºs 162/2011 e 1403/2002, o prazo para a emissão do parecer, estipulado nos n.ºs 1, 7 e 8 do art. 23.º do citado Decreto-Lei n.º 199/2015, só se inicia a partir da data de receção, nos serviços da DRAPLVT, de todos os elementos instrutórios em falta acima identificados, incluindo a liquidação da referida taxa de apreciação.

Cumprimentos,

Vasco Maciel Costa

Chefe de Divisão de Ambiente e Ordenamento do Território



RSS/me





Município de Bombarral

NIPC: 506 800 580

DTB CC/113

DASA

E000153-201901-02-01-2019

Ex.mos senhores  
Agência Portuguesa do Ambiente  
Rua da Murgeira, 9/9ª – Zambujal  
Ap. 7585  
2610-124 Amadora

20.12.18 14:43:00

Vossa Referência	Data	Nosso Registo de Entrada		Nossa Referência	Data
		N.º	Data:	471/GAP/2018	2018.12.21

Na resposta, é favor indicar esta referência. Obrigado.

**Assunto:** AIA nº. 2979 – verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da Modernização da Linha do Oeste – Troço Mira Sintra/ Meleças – Caldas da Rainha, entre os Km 20+320 e 107+740.  
Emissão de Parecer Específico.

No que concerne ao assunto supracitado, o Município do Bombarral vem demonstrar a sua concordância com o Projeto de Execução apresentado, pese embora existam situações com importância para a competitividade da Linha, serviço às populações e até de segurança que carecem de aprofundamento, e que extravasando o âmbito da intervenção agora proposta, serão abordadas em reuniões bilaterais Município/ Infraestruturas de Portugal, em alinhamento com as orientações de articulação emanadas da DIA.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente da Câmara

Dr. Ricardo Fernandes

Gabinete de Apoio à Presidência  
[presidencial@cm-bombarral.pt](mailto:presidencial@cm-bombarral.pt)

Praça do Município | 2540-046 Bombarral  
Telf.: 262 609 020 | Fax: 262 609 041 | E-mail: [geral@cm-bombarral.pt](mailto:geral@cm-bombarral.pt)  
[www.cm-bombarral.pt](http://www.cm-bombarral.pt)





DAB  
CC/116

DATA



CALDAS DA RAINHA  
Câmara Municipal

Gabinete de Apoio à Vereação

Exmo. Senhor Presidente  
APA - AGENCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE  
Rua da Murgueira, 9/9A - Zambujal  
Apartado 7585

2610 - 124 AMADORA

Sua referência:

Sua comunicação:

Nossa referência:

Data: 19/12/2018

868121-12-18

**ASSUNTO:** Processo de Avaliação de Impacte Ambiental n.º 2979 - Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da Modernização da Linha do Oeste - Troço Mira Sintra/Meleças - Caldas da Rainha, entre os Km 20+320 e 107+740 - Solicitação de Parecer Especifico

Exmo. Sr. Presidente,

No âmbito do processo da verificação do Relatório da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução relativo ao assunto em epígrafe, temos a referir que não estando previstas intervenções com implicações ao nível do uso do solo no Município das Caldas da Rainha, sendo o término do projeto o Km 104+745 e não estando considerados serviços afetados, nomeadamente os relacionados com a rede de águas e esgotos, nada temos a expor, no entanto e de forma a reforçar informações anteriormente enviadas, anexamos plantas com indicação das nossas infraestruturas nas proximidades de Passagens Inferiores e Passagens de Nível no troço de Caldas da Rainha (Km 103+000 - 107+551).

Com elevada consideração,

O Vice-Presidente

(Hugo Patricio Martinho de Oliveira, D.)

Anexos:

- 16 Plantas com indicação do Cadastro da Rede de Águas e Saneamento (Doméstico e Pluvial).



Município das Caldas da Rainha

**Gabinete de Apoio à Vereação**

Praça 25 de Abril, 2500-110 Caldas da Rainha

email: [gav.hugooliveira@cm-caldas-rainha.pt](mailto:gav.hugooliveira@cm-caldas-rainha.pt)

Telf.: 262839711 918200103 966969384 938397001

[www.cm-caldas-rainha.pt](http://www.cm-caldas-rainha.pt) Pessoa Colectiva nº 501 222 634

Fax: 262839710

E105868-201812-27-12-2018





**Legenda**

- Troço de conduta  
(Material: Diáscabro (3mm))
- Troço de tubagem  
(Material: Diáscabro (3mm))
- Ramal
- Área adjacente  
(buffer 150 m)

Material:  
 FC - Fibrocimento  
 PVC - Polímero de vinilo  
 PVCC - Polímero de vinilo corrugado  
 PEAD - Polietileno de Alta Densidade

**PROJECTO:**

Modernização da Linha do Oeste

Troço Caldas da Rainha Km 100+000 - 107+651 (Aprox. 4,6 km)

**DESIGNAÇÃO:**

Cadastro da Rede de Abastecimento de Água  
 Troço IH 1

**CARTOGRAFIA:**

Cartografia de imagem oficial | IGP | 2017  
 Resolução espacial: 0,60 cm | Sistema de referência - PT TM06/  
 ETRS 89 - European Terrestrial System 1989

ESCALA: 1:3500



SISTEMA DE REFERÊNCIA: ETRS 1989 Portugal TM06  
 (X,Y metros)



**CALDAS DA RAINHA**  
 Serviços Municipalizados  
 SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA

DESENHO N.º

1



DATA:

19/12/2018





**Legenda**

-  Troço de conduta  
(Material Diâmetro (mm))
-  Área adjacente  
(buffer 150 m)
-  Troço de tubagem  
(Material Diâmetro (mm))
-  Ramal

Material  
 FC - Fibrocimento  
 PVC - Policloreto de vinilo  
 PVCC - Policloreto de vinilo corrugado  
 PEAD - Polietileno de Alta Densidade

**PROJECTO:**

Modernização da Linha do Oeste  
 Troço Caldas da Rainha Km 103+000 - 107+551 (Aprox. 4.5 km)

**DESIGNAÇÃO:**

Cadastro da Rede de Abastecimento de Água  
 Troço IH 2

**CARTOGRAFIA:**

Cartografia de imagem oficial | IGP | 2017  
 Resolução espacial 0.50 cm | Sistema de referência - PT TM06/  
 ETRS 89 - European Terrestrial System 1989

ESCALA: 1:3500



SISTEMA DE REFERÊNCIA: ETRS 1989 Portugal TM06  
 (X,Y metros)



CALDAS DA RAINHA  
 Serviços Municipalizados  
 SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA

DESENHO N.º:

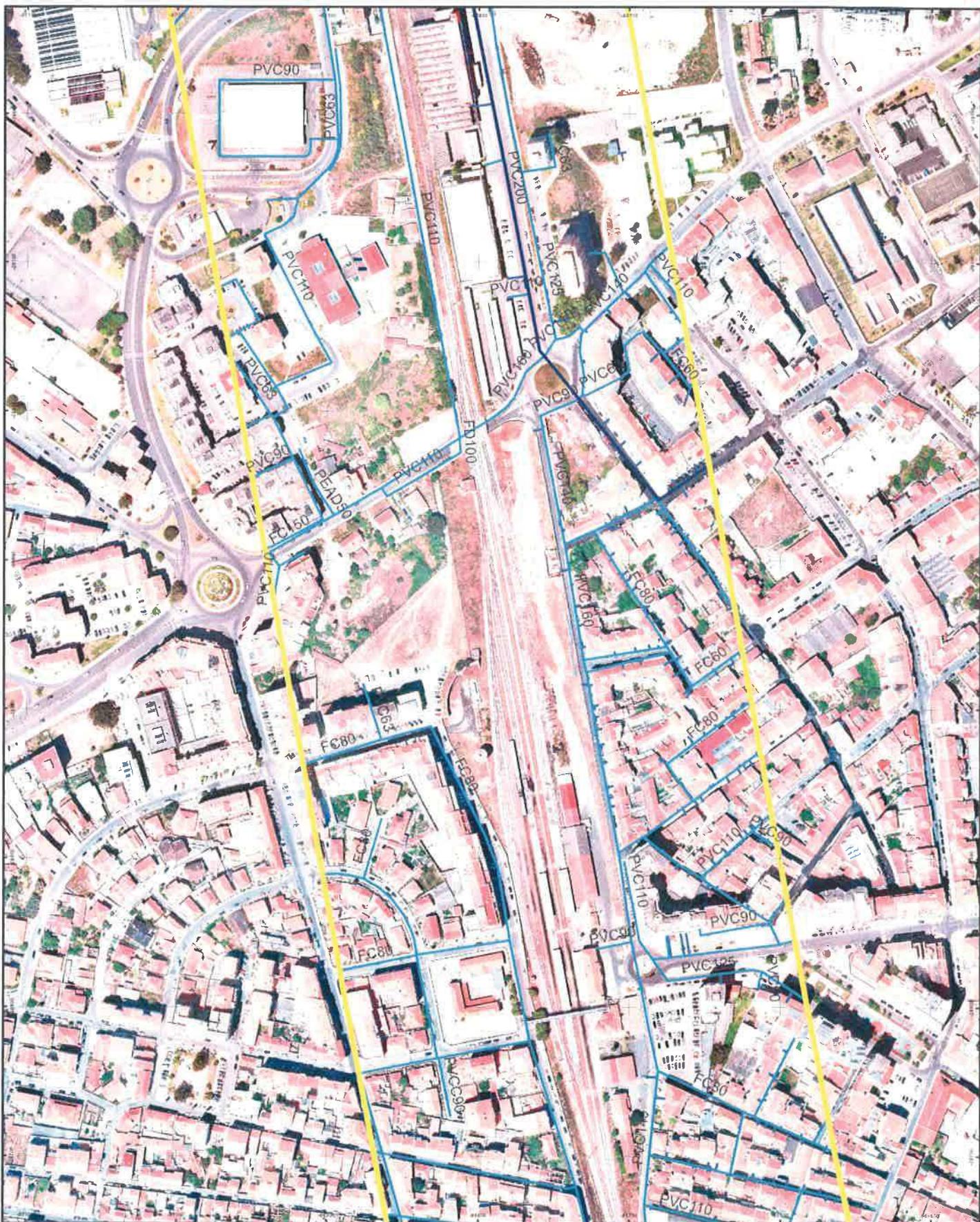
2



DATA:

19/12/2018





**Legenda**

- Troço de conduta (Material Diâmetro (mm))
- Troço de tubagem (Material Diâmetro (mm))
- Ramal
- Área adjacente (buffer 150 m)

Material  
 FC - Fibrocimento  
 PVC - Policloreto de vinilo  
 PVCC - Policloreto de vinilo corrugado  
 PEAD - Polietileno de Alta Densidade

**PROJECTO:**

Modernização da Linha do Oeste  
 Troço Caldas da Rainha - Km 103+000 - 107+551 (Aprox. 4,5 km)

**DESIGNAÇÃO:**

Cadastro da Rede de Abastecimento de Água  
 Troço IH 3

**CARTOGRAFIA:**

Cartografia de imagem oficial | IGP | 2017  
 Resolução espacial 0,50 cm | Sistema de referência - PT TM06/  
 ETRS 89 - European Terrestrial System 1989

ESCALA: 1:3500



SISTEMA DE REFERÊNCIA: ETRS 1989 Portugal TM06 (X,Y metros)



**CALDAS DA RAINHA**  
 Serviços Municipalizados  
 SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA

DESENHO N.º:

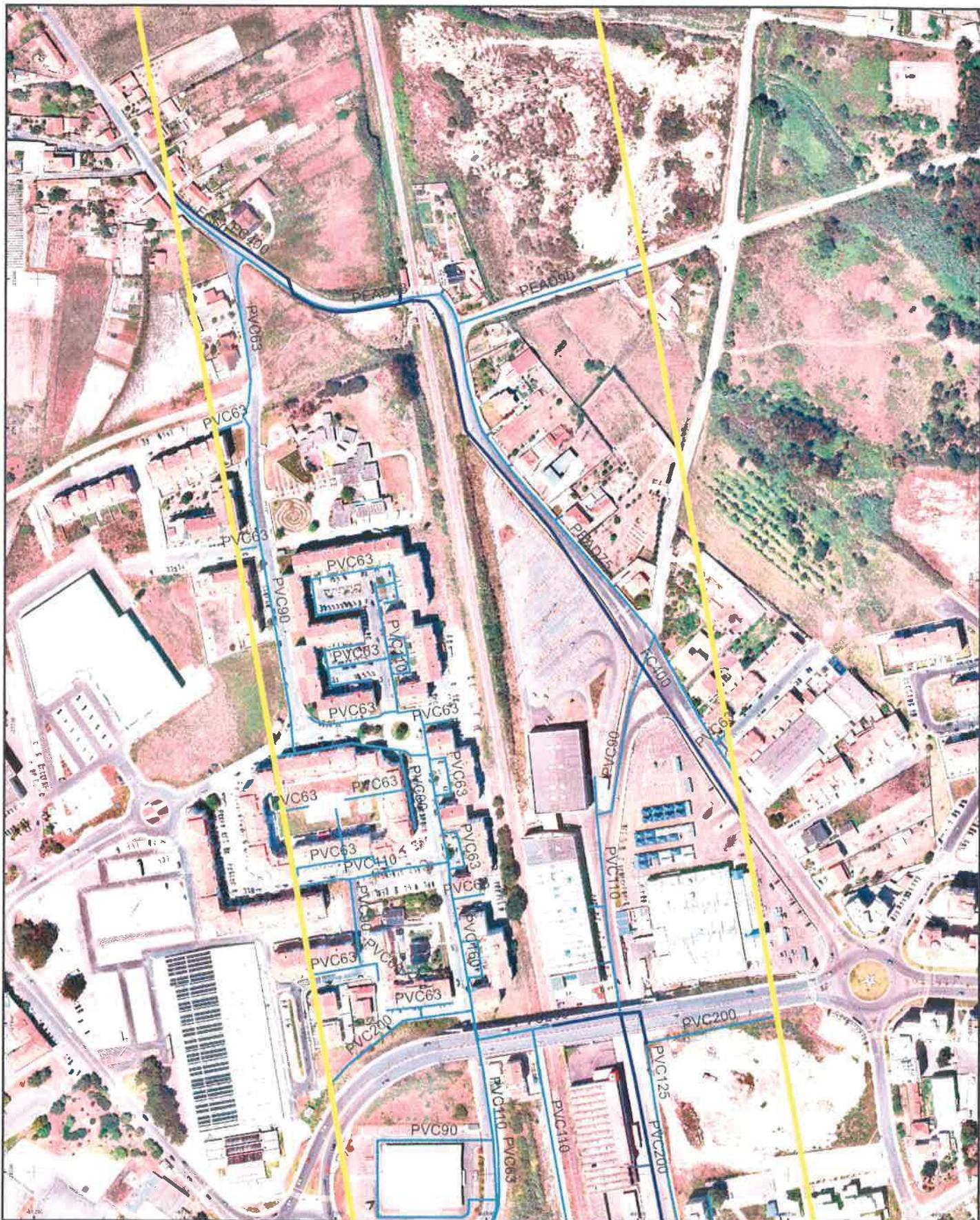
3



DATA:

19/12/2018





**Legenda**

-  Troço de conduta (Material Diâmetro (mm))
-  Área adjacente (buffer 150 m)
-  Troço de tubagem (Material Diâmetro (mm))
-  Ramal

Material  
 FC - Fibrocimento  
 PVC - Polícloro de vinilo  
 PVCC - Polícloro de vinilo corrugado  
 PEAD - Polietileno de Alta Densidade

**PROJECTO:**

Modernização da Linha do Oeste  
 Troço Caldas da Rainha Km 103+000 - 107+551 (Aprox. 4,5 km)

**DESIGNAÇÃO:**

Cadastro da Rede de Abastecimento de Água  
 Troço IH 4

**CARTOGRAFIA:**

Cartografia de imagem oficial | IGP | 2017  
 Resolução espacial 0,50 cm | Sistema de referência - PT TM06/  
 ETRS 89 - European Terrestrial System 1989

ESCALA: 1:3500



SISTEMA DE REFERÊNCIA: ETRS 1989 Portugal TM06 (X,Y metros)



CALDAS DA RAINHA  
 Serviços Municipalizados  
 SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA

DESENHO N.º:

4



DATA:

19/12/2018





**Legenda**

-  Troço de conduta  
(Material: Diâmetro (mm))
-  Troço de tubagem  
(Material: Diâmetro (mm))
-  Ramal
-  Área adjacente  
(buffer 150 m)

Material:  
 FC - Fibrocimento  
 PVC - Poliduretado de vinilo  
 PVCC - Poliduretado de vinilo corrugado  
 PEAD - Polietileno de Alta Densidade

**PROJECTO:**

Modernização da Linha do Oeste  
 Troço Caldas da Rainha Km 103+000 - 107+551 (Aprox. 4,5 km)

**DESIGNAÇÃO:**

Cadastro da Rede de Abastecimento de Água  
 Troço IH 5

**CARTOGRAFIA:**

Cartografia de imagem oficial | IGP | 2017  
 Resolução espacial 0,50 cm | Sistema de referência -PT TM06/  
 ETRS 89 - European Terrestrial System 1989

ESCALA: 1:3500



SISTEMA DE REFERÊNCIA: ETRS 1989 Portugal TM06  
 (X, Y metros)



**CALDAS DA RAINHA**  
 Serviços Municipalizados  
 SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA

DESENHO N.º

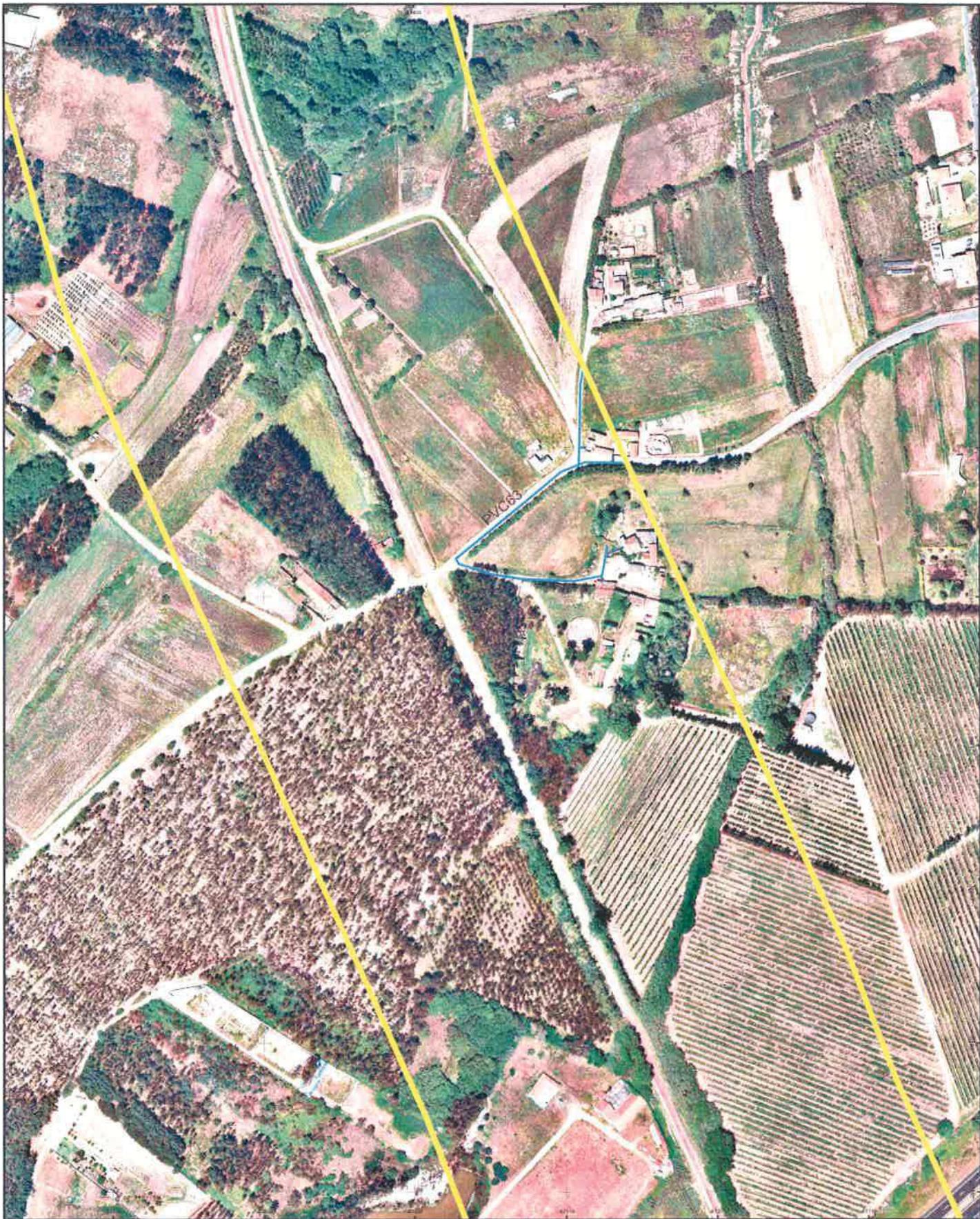
5



DATA:

19/12/2018





**Legenda**

- Troço de conduta  
(Material Diâmetro (mm))
- Troço de tubagem  
(Material Diâmetro (mm))
- Ramal
- Área adjacente  
(buffer 150 m)

Material  
 FC - Fibrocimento  
 PVC - Policloreto de vinilo  
 PVCC - Policloreto de vinilo corrugado  
 PEAD - Polietileno de Alta Densidade

**PROJECTO:**

Modernização da Linha do Oeste  
 Troço Caldas da Rainha Km 103+000 - 107+551 (Aprox. 4,5 km)

**DESIGNAÇÃO:**

Cadastro da Rede de Abastecimento de Água  
 Troço IH 6

**CARTOGRAFIA:**

Cartografia de imagem oficial | IGP | 2017  
 Resolução espacial 0,50 cm | Sistema de referência - PT TM06/  
 ETRS 89 - European Terrestrial System 1989

ESCALA: 1:3500



SISTEMA DE REFERÊNCIA: ETRS 1989 Portugal TM06  
 (X,Y metros)



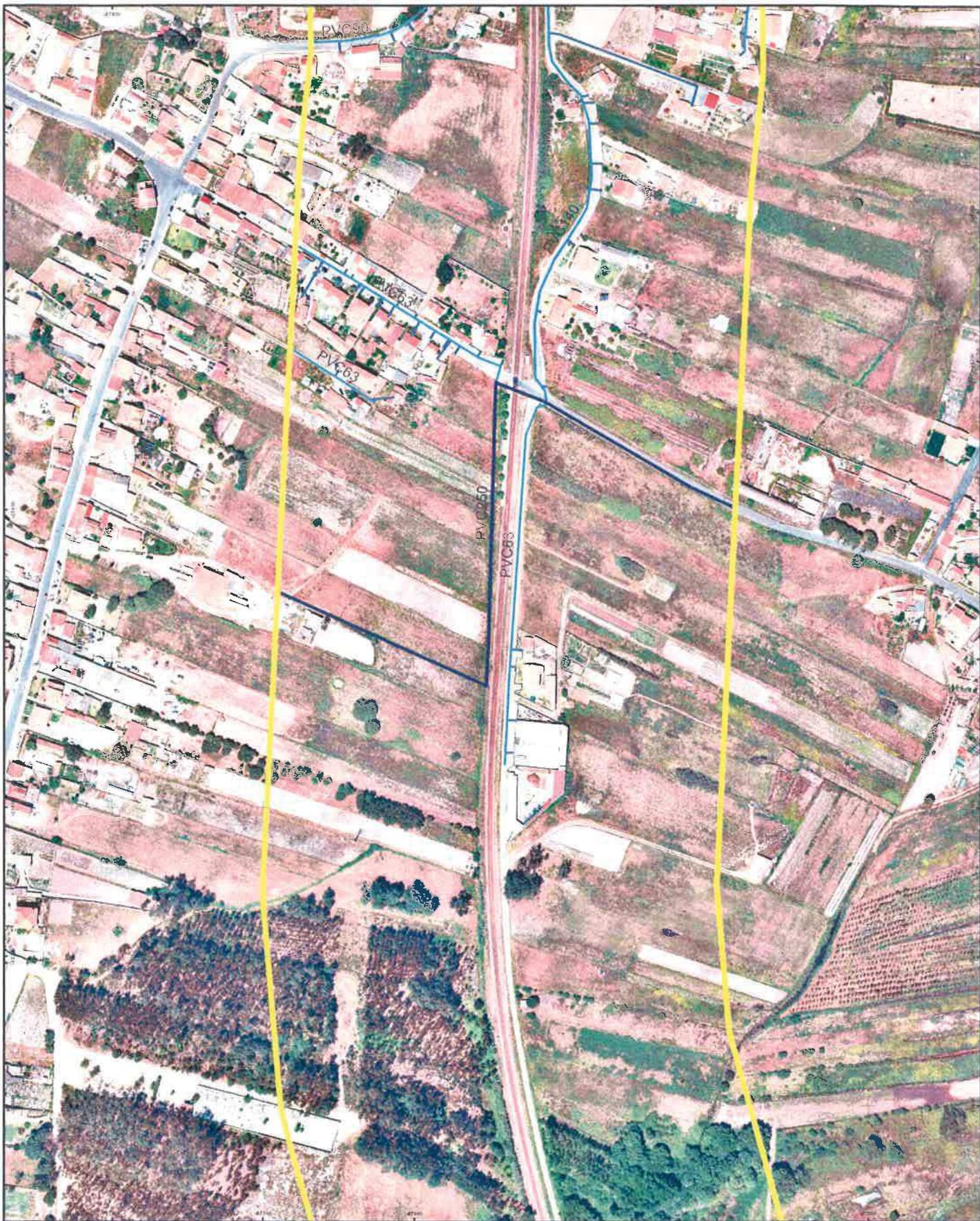
**CALDAS DA RAINHA**  
 Serviços Municipalizados  
 SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA

DESENHO N.º:  
 6



DATA:  
 19/12/2018





**Legenda**

-  Troço de conduta  
(Material: Diâmetro (mm))
-  Troço de tubagem  
(Material: Diâmetro (mm))
-  Ramal
-  Área adjacente  
(buffer 150 m)

Material:  
 FC - Fibrocimento  
 PVC - Policloreto de vinilo  
 PVCC - Policloreto de vinilo corrugado  
 PEAD - Polietileno de Alta Densidade

**PROJECTO:**

Modernização da Linha do Oeste  
 Troço Caldas da Rainha - Km 103+000 - 107+551 (Aprox. 4.5 km)

**DESIGNAÇÃO:**

Cadastro da Rede de Abastecimento de Água  
 Troço IH 7

**CARTOGRAFIA:**

Cartografia de imagem oficial | IGP | 2017  
 Resolução espacial 0.50 cm | Sistema de referência - PT TM08/  
 ETRS 89 - European Terrestrial System 1989

ESCALA: 1:3500



SISTEMA DE REFERÊNCIA: ETRS 1989 Portugal TM08  
 (X,Y metros)



**CALDAS DA RAINHA**  
 Serviços Municipalizados  
 SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA

DESENHO N.º

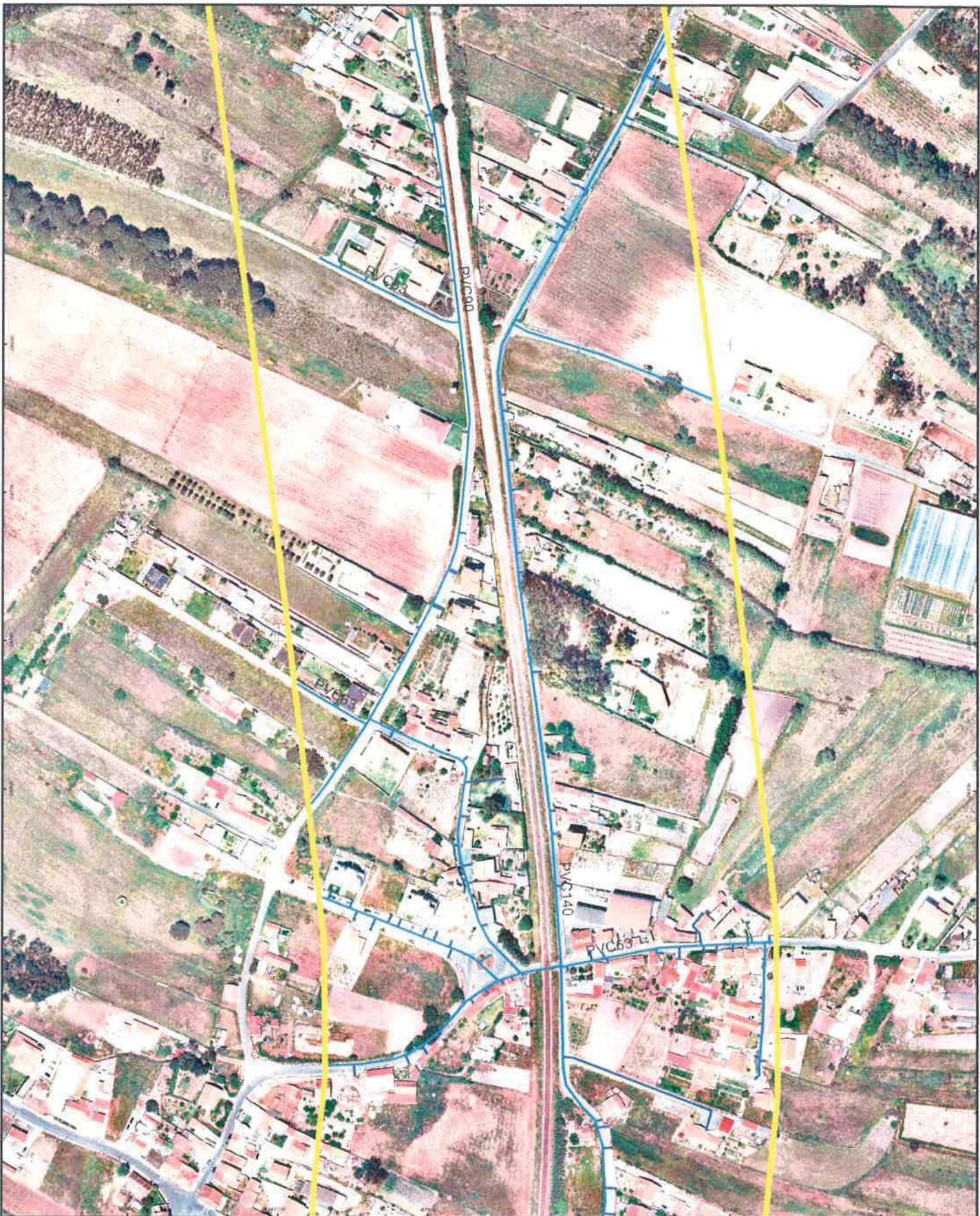
7



DATA:

19/12/2018





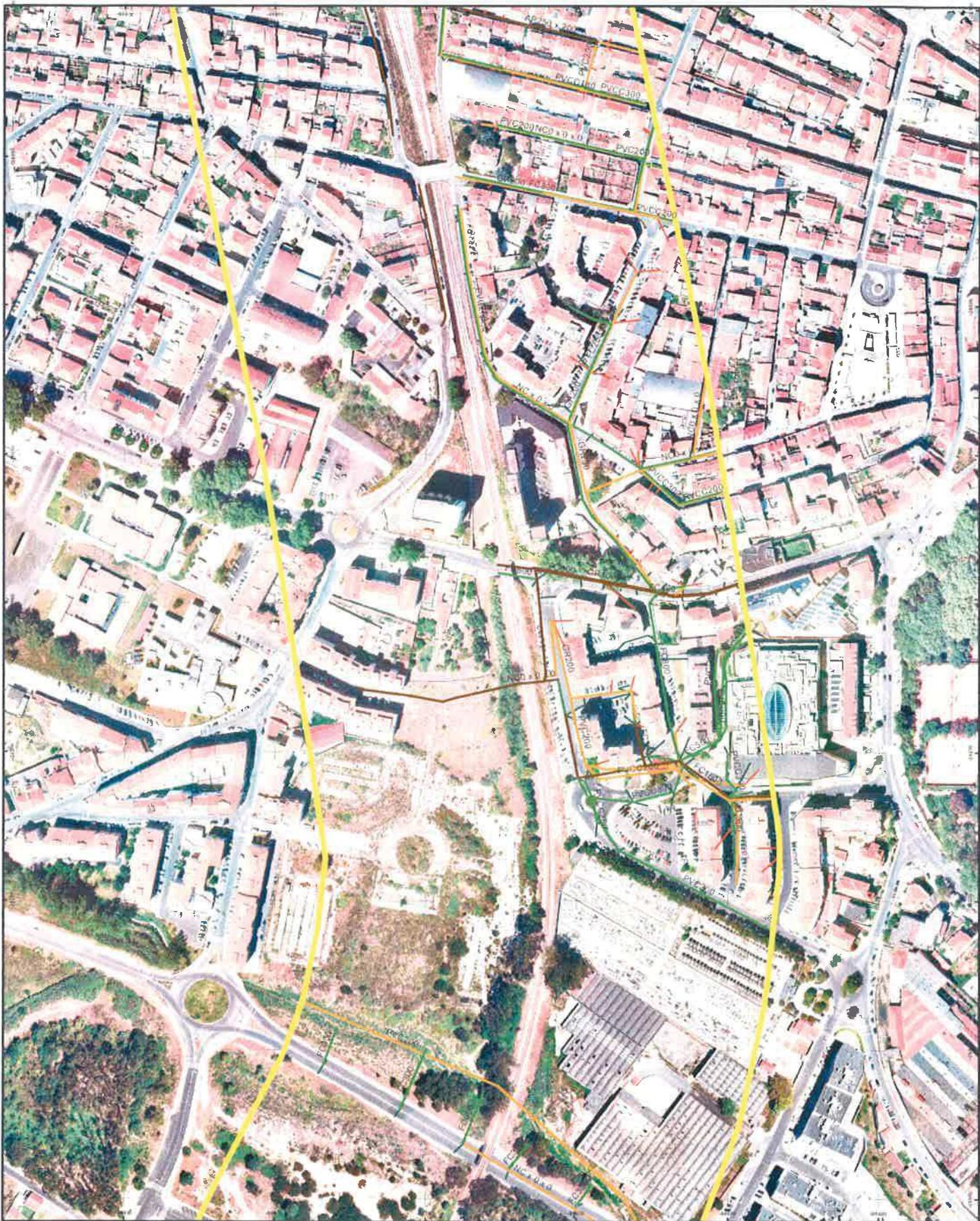
<p><b>Legenda</b></p> <p> Troço de conduta (Material Diâmetro (mm))</p> <p> Área adjacente (buffer 150 m)</p> <p> Troço de tubagem (Material Diâmetro (mm))</p> <p> Ramal</p> <p><small>Material FC - Fibrocimento PVC - Policloreto de vinilo PVCC - Policloreto de vinilo corrugado PEAD - Polietileno de Alta Densidade</small></p>	<p><b>PROJECTO:</b> Modernização da Linha do Oeste Troço Caldas da Rainha Km 103+000 - 107+551 (Aprox. 4,5 km)</p> <p><b>DESIGNAÇÃO:</b> Cadastro da Rede de Abastecimento de Água Troço IH 8</p> <p><b>CARTOGRAFIA:</b> Carlografia de imagem oficial   IGP   2017 Resolução espacial 0,50 cm   Sistema de referência - PT TM06/ ETRS 89 - European Terrestrial System 1989</p> <p><b>ESCALA:</b> 1:3500</p> <p><b>SISTEMA DE REFERÊNCIA:</b> ETRS 1989 Portugal TM06 (X,Y metros)</p>	<p> <b>CALDAS DA RAINHA</b> Serviços Municipalizados SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA</p> <p><b>DESENHO N.º:</b> 8</p> <p><b>DATA:</b> 19/12/2018</p>
--	---	--





<p><b>Legenda</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: yellow;">—</span> Troço de colector doméstico (Material: Diâmetro (mm))</li> <li><span style="color: green;">—</span> Troço de colector pluvial (Material: Diâmetro (mm))</li> <li><span style="color: brown;">—</span> Troço de colector unitário (Material: Diâmetro (mm))</li> <li><span style="color: blue;">—</span> Troço de colector unitário (Material: Diâmetro (mm))</li> <li><span style="color: red;">—</span> Troço de tubagem ramal</li> <li><span style="color: blue;">—</span> Troço de tubagem sarjeta</li> <li><span style="border: 2px solid yellow; display: inline-block; width: 15px; height: 10px; vertical-align: middle;"></span> Área adjacente (buffer 150 m)</li> </ul> <p><small>Material  FC - Fibrocimento  PVC - Policloreto de vinilo  PVCC - Policloreto de vinilo corrugado  PEAD - Polietileno de Alta Densidade</small></p>	<p><b>PROJECTO:</b>  Modernização da Linha do Oeste  Troço Caldas da Rainha - Km 103+000 - 107+551 (Aprox. 4,5 km)</p> <p><b>DESIGNAÇÃO:</b>  Cadastro da Rede de Saneamento e Águas Pluviais  Troço IH 1</p> <p><b>CARTOGRAFIA:</b>  Cartografia de imagem oficial   IGP   2017  Resolução espacial 0,50 cm   Sistema de referência - PT TM06  ETRS 89 - European Terrestrial System 1989</p> <p><b>ESCALA:</b> 1:3500</p> <p><b>SISTEMA DE REFERÊNCIA:</b> ETRS 1989 Portugal TM06 (X, Y metros)</p>	<div style="text-align: center;">   <b>CALDAS DA RAINHA</b>      Serviços Municipalizados      SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEGRÁFICA         </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 5px;"><b>DESENHO N.º</b></td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">9</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">               N         </td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="padding: 5px;"><b>DATA:</b> 19/12/2018</td> </tr> </table>	<b>DESENHO N.º</b>	9	 N	<b>DATA:</b> 19/12/2018		
<b>DESENHO N.º</b>	9	 N						
<b>DATA:</b> 19/12/2018								





**Legenda**

- Troço de colector doméstico (Material Diâmetro (mm))
- Troço de colector pluvial (Material Diâmetro (mm))
- Troço de colector unitário (Material Diâmetro (mm))
- Troço de colector unitário (Material Diâmetro (mm))
- Troço de tubagem ramal
- Troço de tubagem sarjeta
- Área adjacente (buffer 150 m)

Material  
 FC - Fibrocimento  
 PVC - Policloreto de vinilo  
 PVCC - Policloreto de vinilo corrugado  
 PEAD - Polietileno de Alta Densidade

**PROJECTO:**

Modernização da Linha do Oeste  
 Troço Caldas da Rainha Km 103+000 - 107+551 (Aprox. 4,5 km)

**DESIGNAÇÃO:**

Cadastro da Rede de Saneamento e Águas Pluviais  
 Troço IH 2

**CARTOGRAFIA:**

Cartografia de imagem oficial | IGP | 2017  
 Resolução espacial 0,50 cm | Sistema de referência - PT TM06/  
 ETRS 89 - European Terrestrial System 1989

ESCALA: 1:3500



SISTEMA DE REFERÊNCIA: ETRS 1989 Portugal TM06 (X,Y metros)

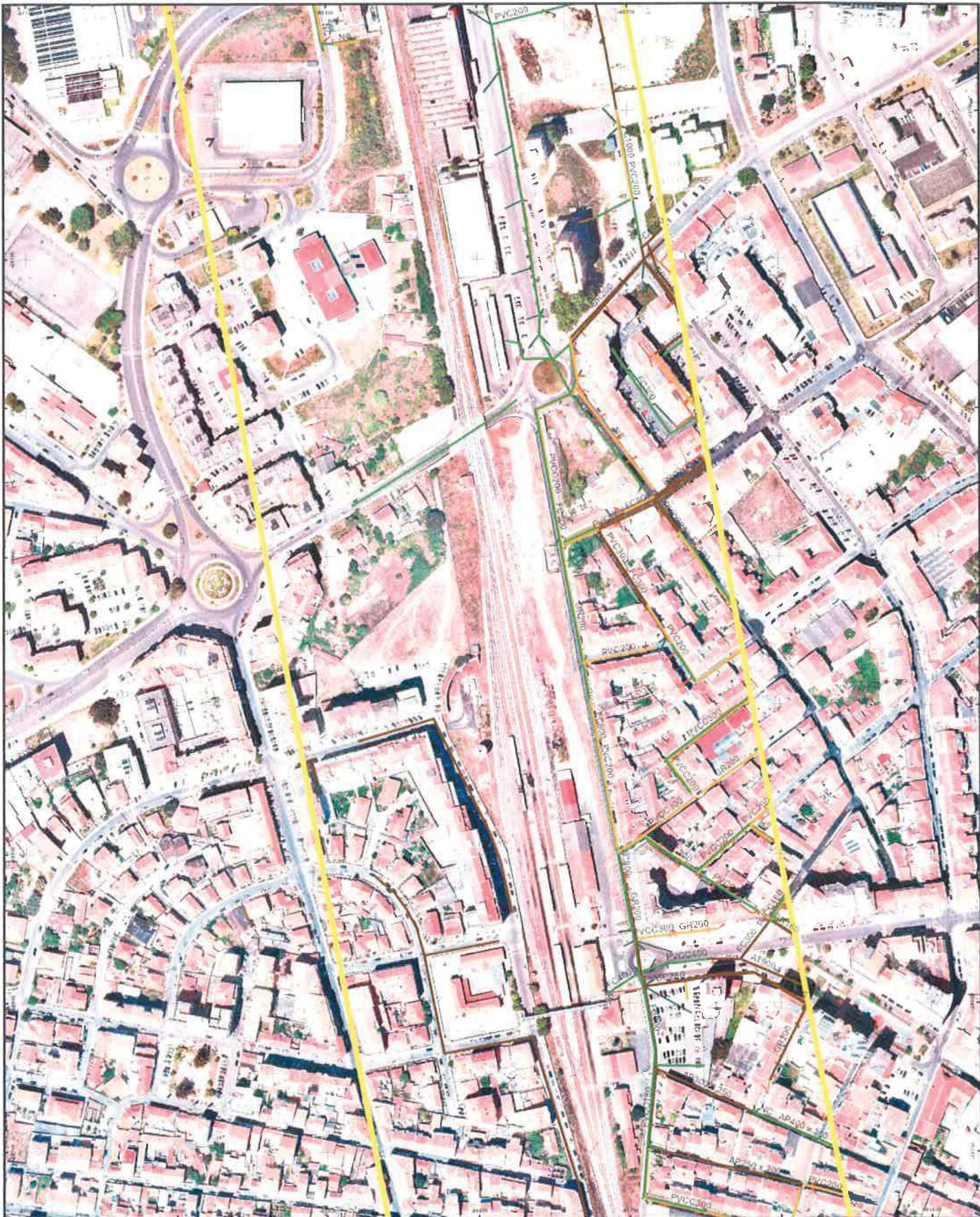
**CALDAS DA RAINHA**  
 Serviços Municipalizados  
 SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA

DESENHO N.º:  
**10**



DATA:  
 19/12/2018





**Legenda**

- Troço de colectador doméstico (Material, Diâmetro (mm))
- Troço de colectador pluvial (Material, Diâmetro (mm))
- Troço de colectador unitário (Material, Diâmetro (mm))
- Troço de colectador unitário (Material, Diâmetro (mm))
- Troço de tubagem ramal
- Troço de tubagem sarjeta
- Área adjacente (buffer 150 m)

Material  
 FC - Furação  
 PVC - Pólioetileno  
 PVCC - Polímero de vinilo  
 PEAD - Polietileno de Alta Densidade

**PROJECTO:**

Modernização da Linha do Oeste  
 Troço Caldas da Rainha Km 103+000 - 107+551 (Aprox. 4,5 km)

**DESIGNAÇÃO:**

Cadastro da Rede de Saneamento e Águas Pluviais  
 Troço IH 3

**CARTOGRAFIA:**

Cartografia de imagem oficial | IGP | 2017  
 Resolução espacial 0,50 cm | Sistema de referência - PT TM06/  
 ETRS 89 - European Terrestrial System 1989

ESCALA: 1:3500



SISTEMA DE REFERÊNCIA: ETRS 1989 Portugal TM05  
 (X,Y metros)

**CALDAS DA RAINHA**  
 Serviços Municipalizados  
 SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA

DESENHO N.º:

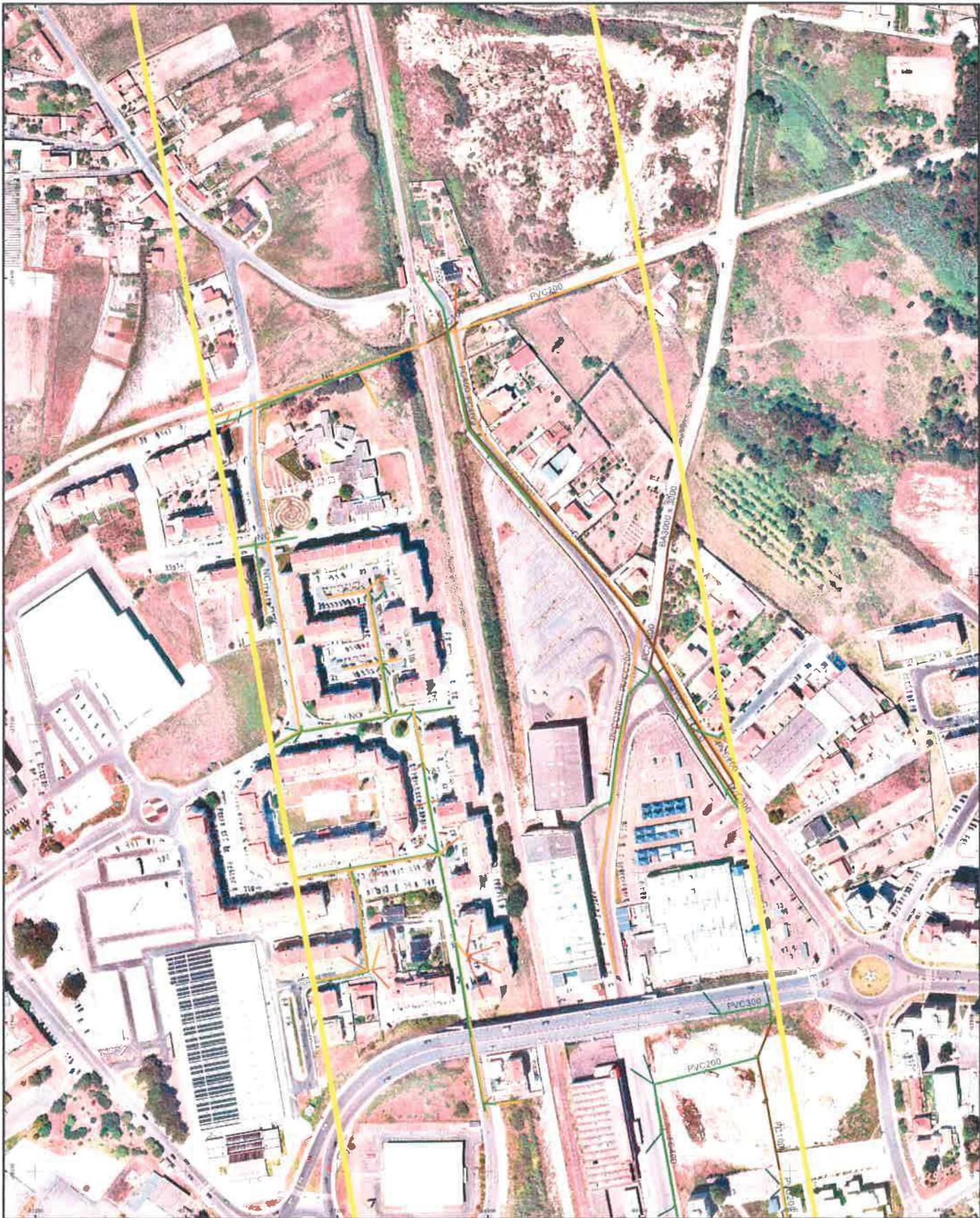
11



DATA:

19/12/2018





**Legenda**

- Troço de colectador doméstico (Material Diâmetro (mm))
- Troço de colectador pluvial (Material Diâmetro (mm))
- Troço de colectador unitário (Material Diâmetro (mm))
- Troço de colectador unitário (Material Diâmetro (mm))
- Troço de tubagem ramal
- Troço de tubagem sarjeta
- Área adjacente (buffer 150 m)

Material  
 FC - Fibrocimento  
 PVC - Policloreto de vinilo  
 PVCC - Policloreto de vinilo corrugado  
 PEAD - Polietileno de Alta Densidade

**PROJECTO:**

Modernização da Linha do Oeste  
 Troço Caldas da Rainha Km 103+000 - 107+551 (Aprox. 4,5 km)

**DESIGNAÇÃO:**

Cadastro da Rede de Saneamento e Águas Pluviais  
 Troço IH 4

**CARTOGRAFIA:**

Cartografia de imagem oficial | IGP | 2017  
 Resolução espacial 0,50 cm | Sistema de referência - PT TM06/  
 ETRS 89 - European Terrestrial System 1989

ESCALA: 1:3500



SISTEMA DE REFERÊNCIA ETRS 1989 Portugal TM06 (X,Y metros)

**CALDAS DA RAINHA**  
 Serviços Municipalizados  
 SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA

DESENHO N.º  
**12**



DATA:  
 19/12/2018





**Legenda**

- Troço de colector doméstico (Material, Diâmetro (mm))
- Troço de colector pluvial (Material, Diâmetro (mm))
- Troço de colector unitário (Material, Diâmetro (mm))
- Troço de colector unitário (Material, Diâmetro (mm))
- Troço de tubagem ramal
- Troço de tubagem sarjeta
- Troço de conduta de bombagem
- Área adjacente (buffer 150 m)

Material:  
 FC - Ferrocimento  
 PVC - Policloreto de Vinilo  
 PVCC - Policloreto de Vinilo Corrigado  
 PEAD - Polietileno de Alta Densidade

**PROJECTO:**

Modernização da Linha do Oeste  
 Troço Caldas da Rainha Km 103+000 - 107+551 (Aprox. 4.5 km)

**DESIGNAÇÃO:**

Cadastro da Rede de Saneamento e Águas Pluviais  
 Troço IH 7

**CARTOGRAFIA:**

Cartografia de imagem oficial | IGP | 2017  
 Resolução espacial 0.50 cm | Sistema de referência - PT TM06/  
 ETRS 89 - European Terrestrial System 1989

ESCALA: 1:3500



SISTEMA DE REFERÊNCIA: ETRS 1989 Portugal TM06 (X,Y metros)



**CALDAS DA RAINHA**  
 Serviços Municipalizados  
 SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA

DESENHO N.º

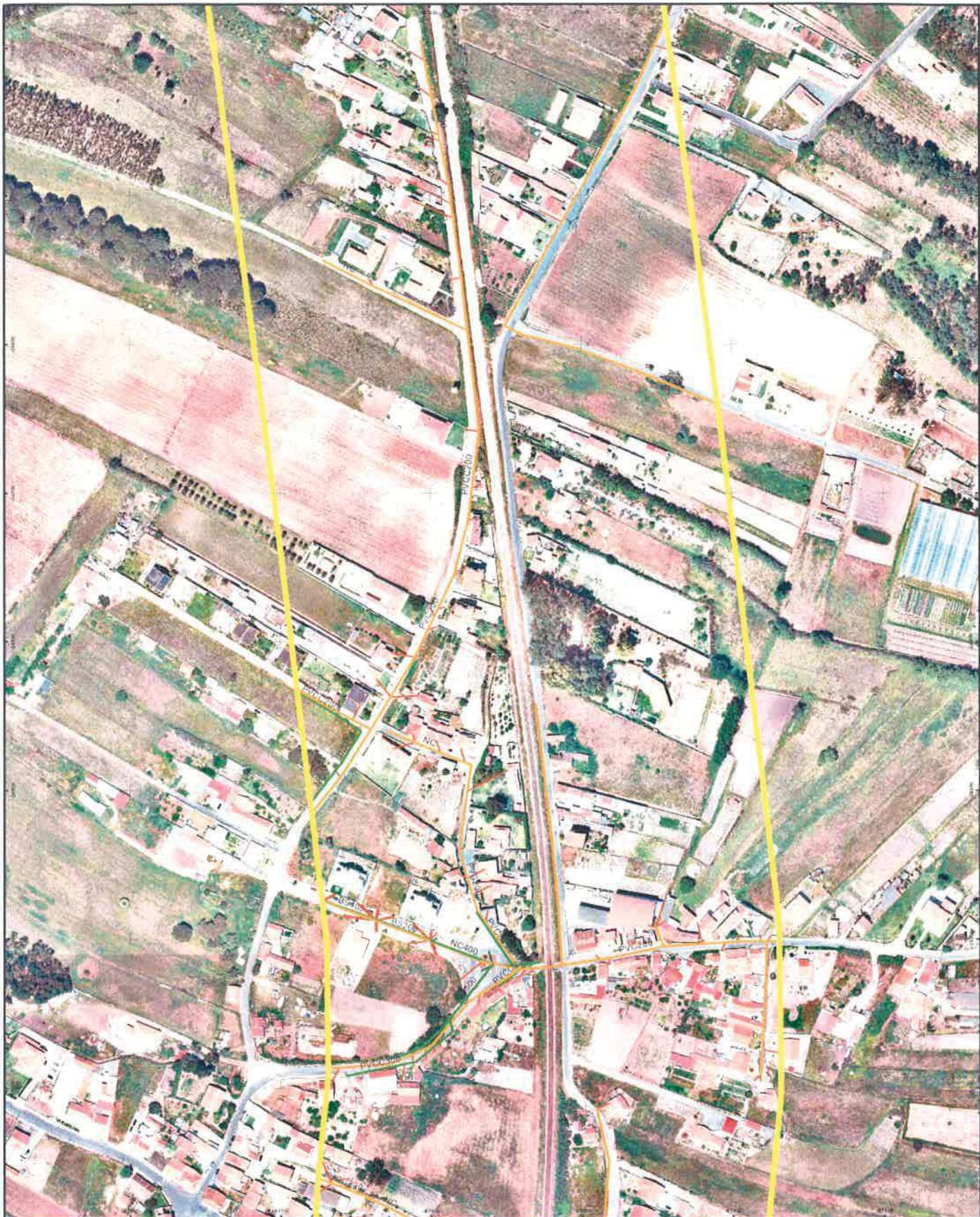
15



DATA:

19/12/2018





**Legenda**

- Troço de colector doméstico (Material Diâmetro (mm))
- Troço de colector pluvial (Material Diâmetro (mm))
- Troço de colector unitário (Material Diâmetro (mm))
- Troço de colector unitário (Material Diâmetro (mm))
- Troço de tubagem sarjeta
- Area adjacente (buffer 150 m)

Material  
 FC - Fibrocimento  
 PVC - Policloreto de vinilo  
 PVCC - Policloreto de vinilo corrugado  
 PEAD - Polietileno de Alta Densidade

**PROJECTO:**

Modernização da Linha do Oeste  
 Troço Caldas da Rainha Km 103+000 - 107+551 (Aprox 4 5 km)

**DESIGNAÇÃO:**

Cadastro da Rede de Saneamento e Águas Pluviais  
 Troço IH 8

**CARTOGRAFIA:**

Cartografia de imagem oficial | IGP | 2017  
 Resolução espacial 0 50 cm | Sistema de referência - PT TM06/  
 ETRS 89 - European Terrestrial System 1989

ESCALA: 1:3500



SISTEMA DE REFERÊNCIA: ETRS 1989 Portugal TM06  
 (X, Y metros)

**CALDAS DA RAINHA**  
 Serviços Municipalizados  
 SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA

DESENHO N.º:  
**16**



DATA:  
 19/12/2018



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

### Resolução do Conselho de Ministros n.º 144/2007

Sob proposta da Câmara Municipal, a Assembleia Municipal de Torres Vedras aprovou, por deliberações de 14 de Julho de 2005 e de 28 de Abril de 2006, a revisão do respectivo Plano Director Municipal (PDM), ratificado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 159/95, de 30 de Novembro.

A revisão do PDM teve início na vigência do Decreto-Lei n.º 69/90, de 2 de Março, tendo sido cumpridas todas as formalidades legais, nomeadamente quanto ao acompanhamento da elaboração por uma comissão técnica de acompanhamento e quanto à discussão pública, a qual decorreu já nos termos do previsto no artigo 77.º do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 53/2000, de 7 de Abril, pelo Decreto-Lei n.º 310/2003, de 10 de Dezembro, e pela Lei n.º 58/2005, de 29 de Dezembro.

Verifica-se a conformidade da presente revisão com as disposições legais e regulamentares em vigor, com excepção da definição de «superfície bruta de construção para efeitos de determinação do valor da edificabilidade média», constante do artigo 4.º do Regulamento do PDM, correspondendo ao «valor expresso em metros quadrados, resultante do somatório das áreas de todos os pavimentos, acima e abaixo do solo, medidas pelo extradorso das paredes exteriores incluindo as escadas, caixas de elevadores, alpendres, varandas balançadas e excluindo espaços livres de uso público cobertos pelas edificações, sótãos sem pé-direito regulamentar, terraços descobertos, estacionamentos ou serviços técnicos instalados nas caves dos edifícios», uma vez que tal noção não coincide com a definição de superfície bruta de construção constante do n.º 4 do artigo 139.º do RJIGT, normativo aplicável à determinação do valor de edificabilidade média para efeitos de perequação.

É também excluída de ratificação a expressão «quer a obras particulares», constante do n.º 1 do artigo 69.º do Regulamento do PDM, por violar o disposto no n.º 1 do artigo 43.º e nos n.ºs 1 e 2 do artigo 44.º, ambos do Decreto-Lei n.º 555/99, de 22 de Dezembro, nos termos dos quais as cedências de áreas para espaços verdes e de utilização colectiva, infra-estruturas e equipamentos apenas se encontram previstas no âmbito do licenciamento ou autorização de operações de loteamento.

Quanto à referência ao «Plano de Pormenor de Salvaguarda da Zona Histórica de Torres Vedras», constante do n.º 1 do artigo 133.º do Regulamento do PDM, por estar incorrecta face à denominação efectivamente publicada no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 230, suplemento, de 6 de Outubro de 1992, deve ser entendida como sendo feita para o «Plano de Pormenor de Reabilitação do Centro Histórico de Torres Vedras».

Do mesmo modo, a referência ao «Plano de Pormenor de Expansão Poente da Cidade de Torres Vedras», constante do n.º 2 do artigo 133.º do Regulamento do PDM, por estar incorrecta face à denominação publicada no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 195, suplemento, de 25 de Agosto de 1992, deve ser entendida como sendo efectuada para o «Plano de Pormenor da Zona Poente de Torres Vedras».

Relativamente à parte final do artigo 85.º do Regulamento do PDM, deve entender-se que os parâmetros de dimensionamento para as infra-estruturas/arruamentos são os que forem definidos nos planos municipais de ordenamento do território ou, caso estes não os fixem, devem ser cumpridos os parâmetros mínimos fixados pela Portaria n.º 1136/2001, de 25 de Setembro.

Verifica-se a conformidade da revisão do PDM de Torres Vedras com os demais instrumentos de gestão territorial eficazes, designadamente o Plano de Ordenamento da Orla Costeira de Alcobaça-Mafra e o Plano de Bacia Hidrográfica das Ribeiras do Oeste, cuja compatibilidade foi assegurada pelas entidades responsáveis em razão da matéria, nomeadamente o Instituto da Água, I. P., a Direcção-Geral das Florestas, e a comissão técnica de acompanhamento.

Salienta-se a necessidade de o município de Torres Vedras assegurar a conformidade do PDM com o Plano Regional de Ordenamento Florestal do Oeste, aprovado pelo Decreto Regulamentar n.º 14/2006, de 17 de Outubro, dispondo para o efeito do prazo máximo de dois anos a contar da data de entrada em vigor do referido Plano.

Refira-se ainda a necessidade de o município dar cumprimento ao Plano Municipal de Defesa da Floresta contra Incêndios de Torres Vedras, o qual foi aprovado pela Direcção-Geral dos Recursos Florestais em 27 de Fevereiro de 2007.

A presente revisão mantém em vigor o Plano de Pormenor de Reabilitação do Centro Histórico de Torres Vedras e revoga o Plano de Pormenor da Zona Poente da Cidade de Torres Vedras.

O processo de revisão do PDM deu origem à aprovação da alteração da delimitação da Reserva Ecológica Nacional (REN), através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 98/2002, de 21 de Maio.

Foi emitido parecer favorável pela comissão técnica de acompanhamento que, nos termos do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 69/90, de 2 de Março, acompanhou a elaboração da revisão do PDM de Torres Vedras, bem como pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, que se pronunciou favoravelmente, nos termos do previsto no artigo 78.º do RJIGT.

Assim:

Ao abrigo do disposto no n.º 8 do artigo 80.º, conjugado com o n.º 2 do artigo 96.º, ambos do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro, na redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 53/2000, de 7 de Abril, pelo Decreto-Lei n.º 310/2003, de 10 de Dezembro, e pela Lei n.º 58/2005, de 29 de Dezembro, e nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição da República, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Ratificar a revisão do Plano Director Municipal de Torres Vedras, cujo regulamento e respectivos anexos I e II, planta de ordenamento e planta de condicionantes se publicam em anexo à presente resolução e dela fazem parte integrante.

2 — Excluir de ratificação a expressão «varandas balançadas» da definição de «superfície bruta de construção para efeitos de determinação do valor da edificabilidade média», constante do artigo 4.º, e a expressão «quer a obras particulares», constante do n.º 1 do artigo 69.º, ambos do Regulamento do PDM de Torres Vedras.

Presidência do Conselho de Ministros, 2 de Agosto de 2007. — O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

14 — Freguesia de Runa

Património natural

Elementos classificados:

RUN-AIP-01 — árvore de interesse público nacional — Cedro do Buçaco, loc. jardim do edifício onde está instalado o asilo dos inválidos militares.

Património arqueológico

Outros valores a proteger:

RUN-VP-05 — povoado fortificado — calcolítico, loc. Penedo;

RUN-VP-12 — vila — romana, loc. Aldeia do Penedo — não identificado.

Património arquitectónico

Elementos classificados:

Imóvel de interesse público (ILP) — RUN-IIP-01 — edifício onde está instalado o asilo dos inválidos militares, loc. Runa;

Outros valores a proteger:

RUN-VP-01 — estação de caminhos de ferro, loc. Runa;

RUN-VP-02 — moinho da Carrasqueira, loc. a norte de Penedo;

RUN-VP-03 — moinho da Mascote, loc. a nordeste do Penedo;

RUN-VP-04 — Quinta da Pederneira, loc. Penedo;

RUN-VP-06 — Quinta da Casa Boa, loc. Penedo;

RUN-VP-07 — moinho do Penedo, loc. Penedo;

RUN-VP-08 — Quinta da Granja, loc. a sul de Penedo;

RUN-VP-09 — Quinta de Cascavelos, loc. a sudeste de Runa;

RUN-VP-10 — moinho da Caixaria I, loc. norte de Caixaria;

RUN-VP-11 — moinho da Caixaria II, loc. norte de Caixaria.



Moinho das Rosas .....	119
<b>Freguesia de Ramalhal</b>	
Azenha da Ponte .....	120
Azenha do Paço .....	121
Azenha do Ramalho .....	122
Moinho de Vila Facaia .....	123
Moinho do Cabeço da Alagoa .....	124
<b>Freguesia de Runa</b>	
Azenha da Quinta da Chambona .....	125
<u>Azenha da Quinta da Granja .....</u>	126
Azenha de Cima II .....	127
Moinho da Caixaria I .....	128
Moinho da Caixaria II .....	129
Moinho da Carrasqueira .....	130
Moinho da Mascote .....	131
Moinho do Penedo .....	132
<b>Freguesia de Santa Maria</b>	
Moinho da Orjariça .....	133
Moinho da Parafuja I .....	134
Moinho da Parafuja II .....	135
Moinho da Ribeira de Pedrulhos .....	136
Moinho da Serra da Vila I .....	137
Moinho da Serra da Vila II .....	138
Moinho de Catefica .....	139
Moinho do Alto do Covão .....	140
Moinho do Ponta da Serra .....	141
Moinho do Sarge .....	142
Moinho José Avelino .....	143
<b>Freguesia de São Pedro da Cadeira</b>	
Moinho da Soltaria I .....	144
Moinho da Soltaria II .....	145
Moinho da Soltaria III .....	146
Moinho das Figueiras .....	147
Moinho de Barrocas I .....	148
Moinho de Barrocas II .....	149
Moinho de Bececarias .....	150
Moinho de Cambelas I .....	151
Moinho de Mouguelas .....	152
Moinho do Casal da Camila .....	153
Moinho do Casal do Formigal .....	154
Moinho do Casal do Ulmeiro .....	155
Moinho do Casal dos Caiados .....	156
Moinho do Galeto .....	157
Moinho do Paço .....	158

# Azenha da Quinta da Granja

## Localização

Freguesia:

Runa

M:

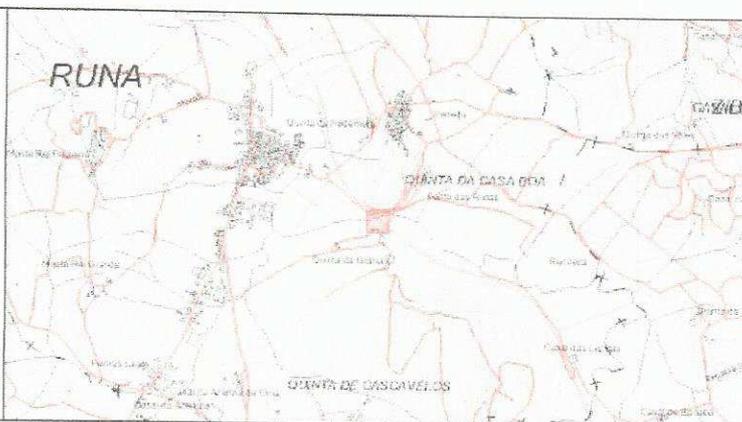
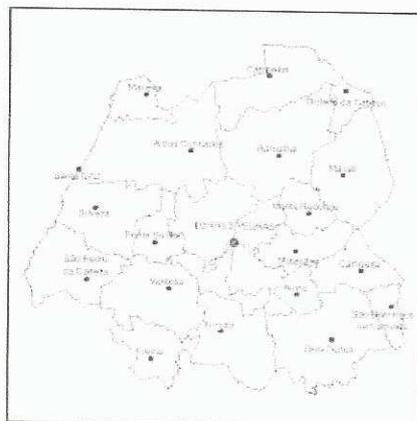
-92573,0000

P:

-66615,6900

H (altitude) (m):

58



## Caracterização



Completo:

Reconvertido

Incompleto / ruína:

Capelo:

Engrenagem / roda

Mós

Obs.:

## PDM

Classe de espaço da proposta de revisão do PDM:

Solo Rural - Áreas agrícolas especiais

Classificado na proposta de revisão do PDM:

Serviços e restrições de utilidade pública:

Zonas Inundáveis + REN + RAN

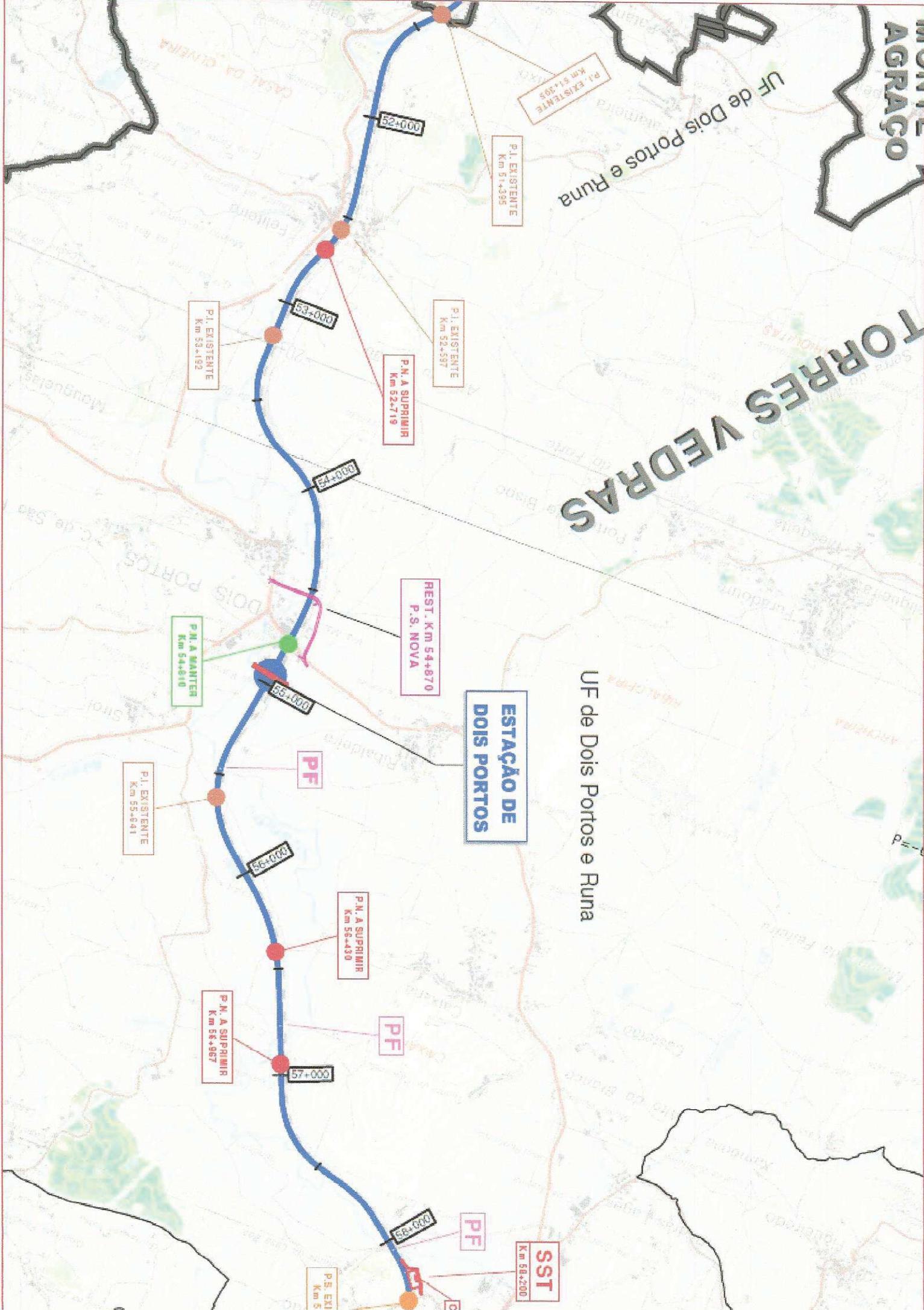
MUNICÍPIO DE AGRÃO

UF de Dois Portos e Runa

TORRES VEDRAS

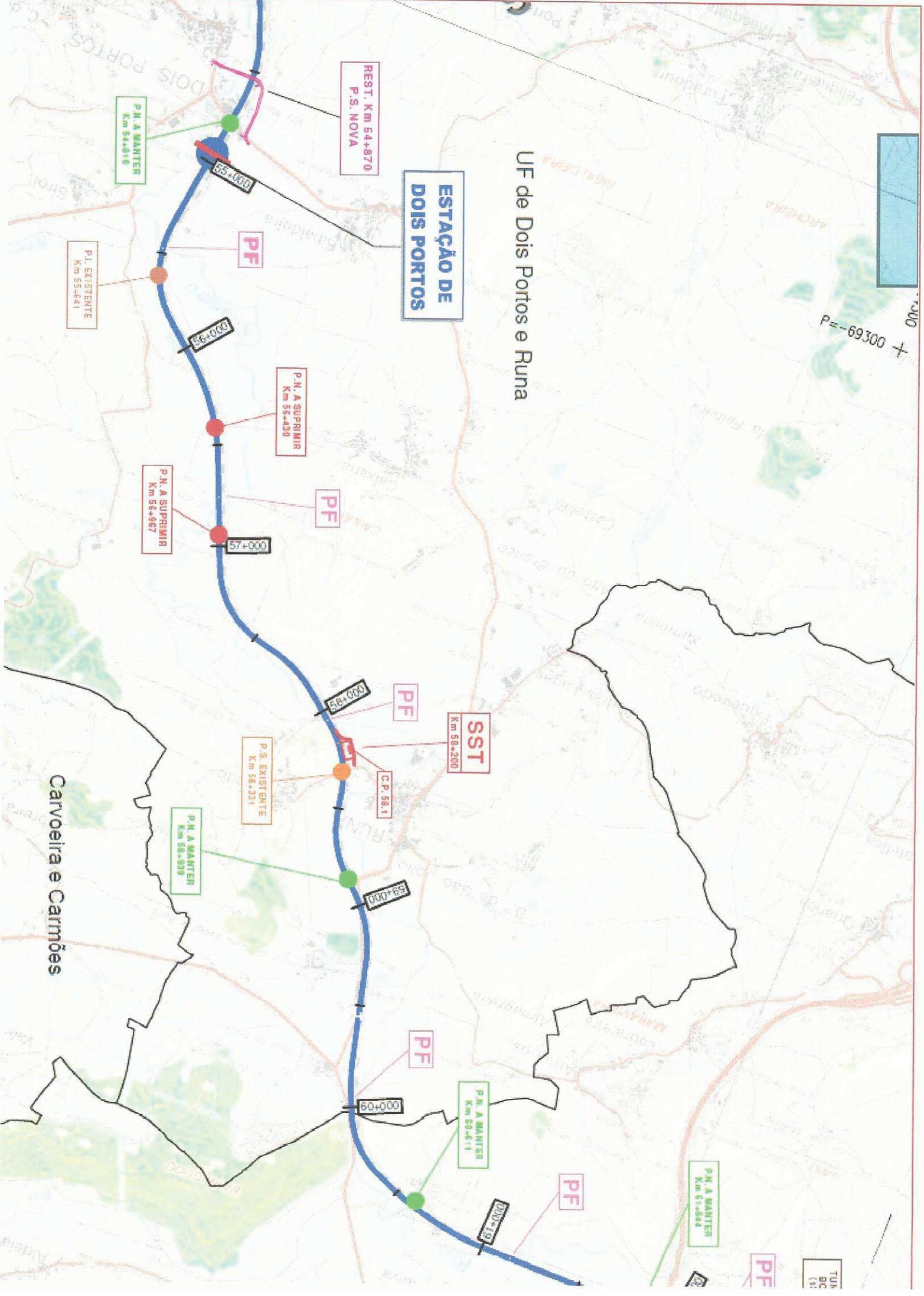
UF de Dois Portos e Runa

ESTAÇÃO DE DOIS PORTOS



UF de Dois Portos e Runa

ESTAÇÃO DE DOIS PORTOS



DOIS PORTOS

PF

PF

PF

PF

PF

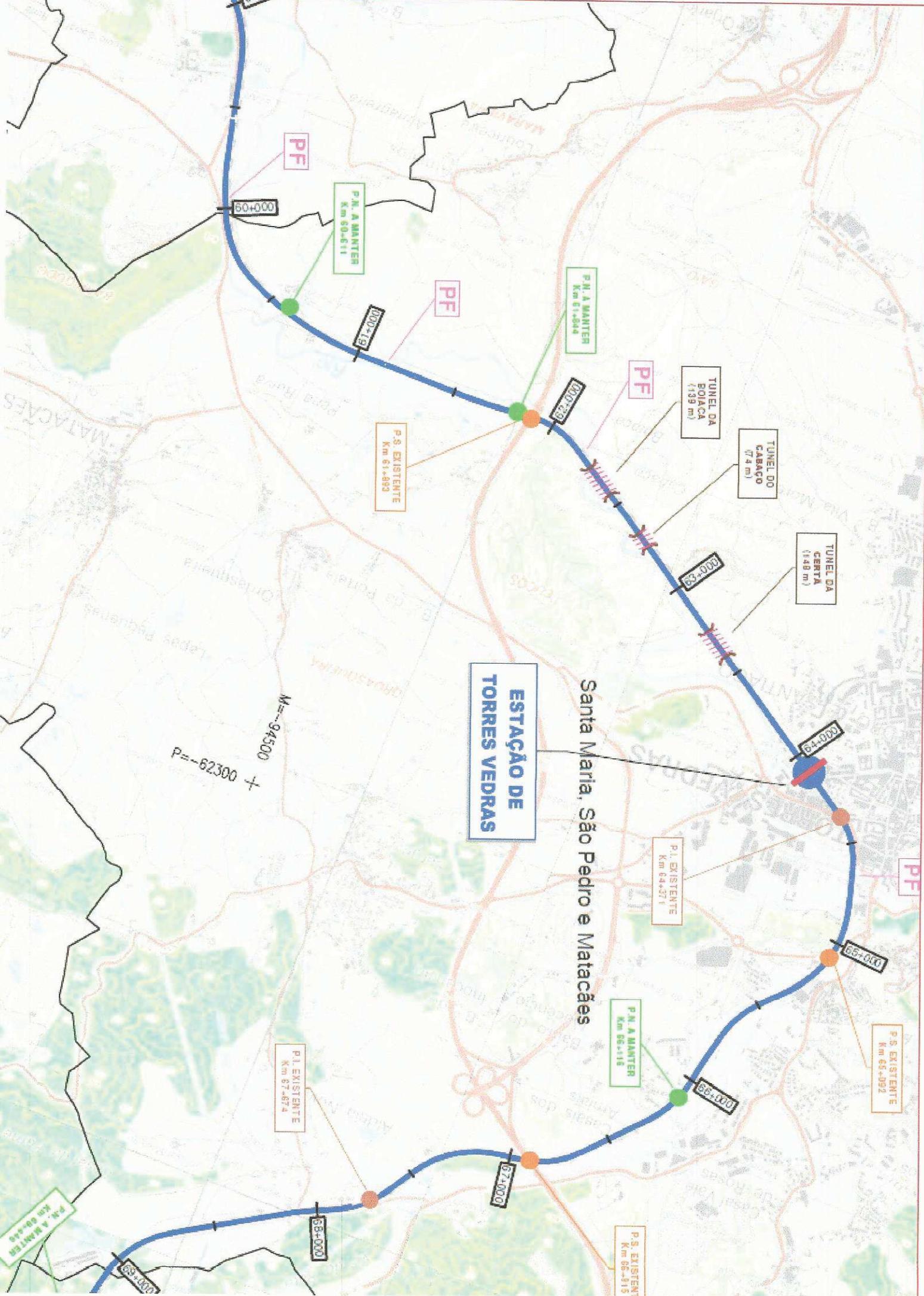
PF

TUN BC (1)

Carvoeira e Carmões



P=-69300 +



**ESTACÃO DE TORRES VEDRAS**

Santa Maria, São Pedro e Matacões

PF

PF

PF

PF

P.N. A MANTER  
Km 50+511

P.N. A MANTER  
Km 51+504

P.N. A MANTER  
Km 52+116

P.N. A MANTER  
Km 55+445

P.S. EXISTENTE  
Km 51+893

P.L. EXISTENTE  
Km 54+371

P.L. EXISTENTE  
Km 57+674

P.S. EXISTENTE  
Km 56+815

P.S. EXISTENTE  
Km 55+092

TUNEL DA BOIAÇA  
(139 m)

TUNEL DO CABAÇO  
(74 m)

TUNEL DA CERTEA  
(148 m)

$P = -62300 +$   
 $M = -94500$

50+000

50+139

50+278

50+388

50+519

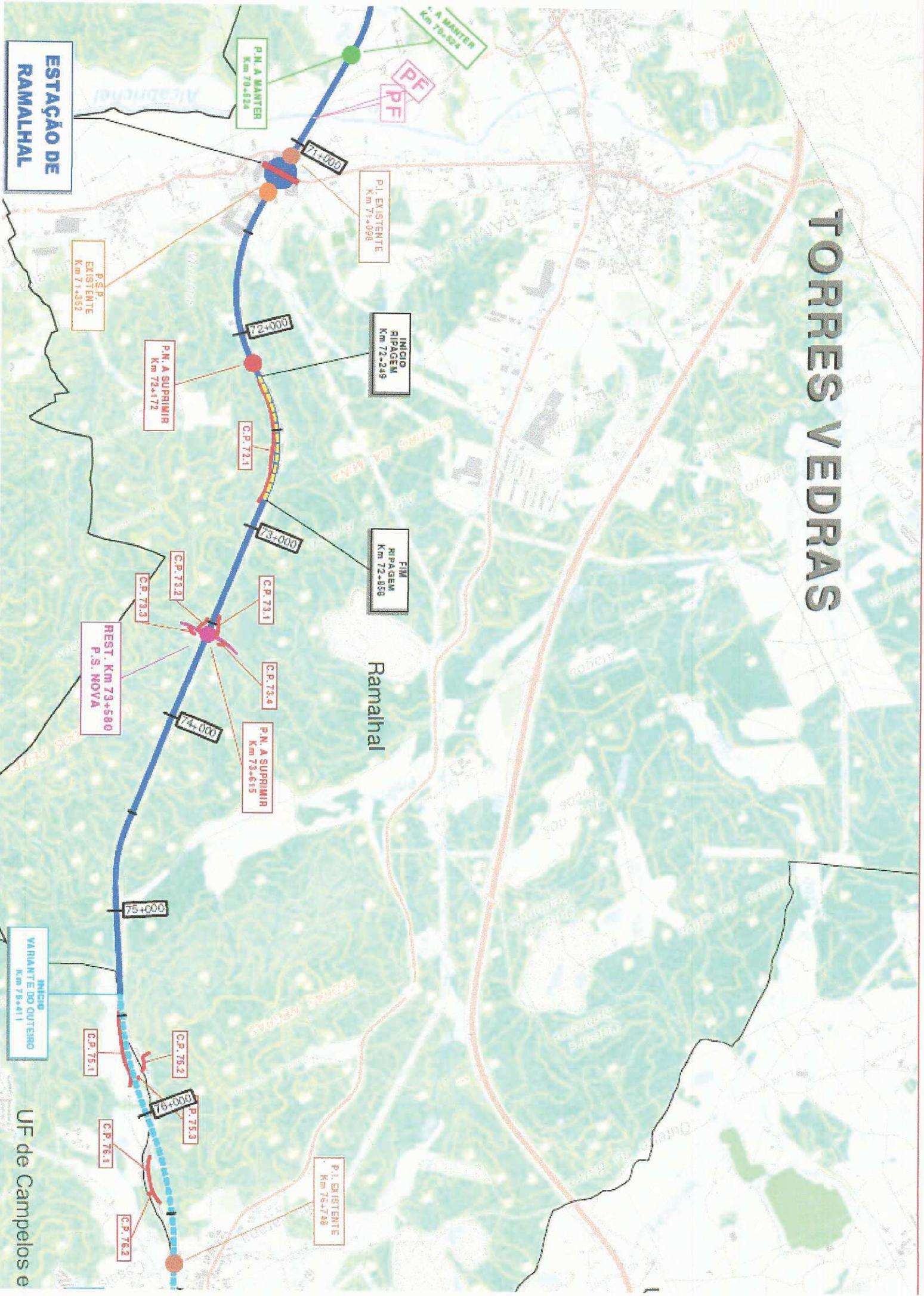
50+600

52+000

53+000

53+200

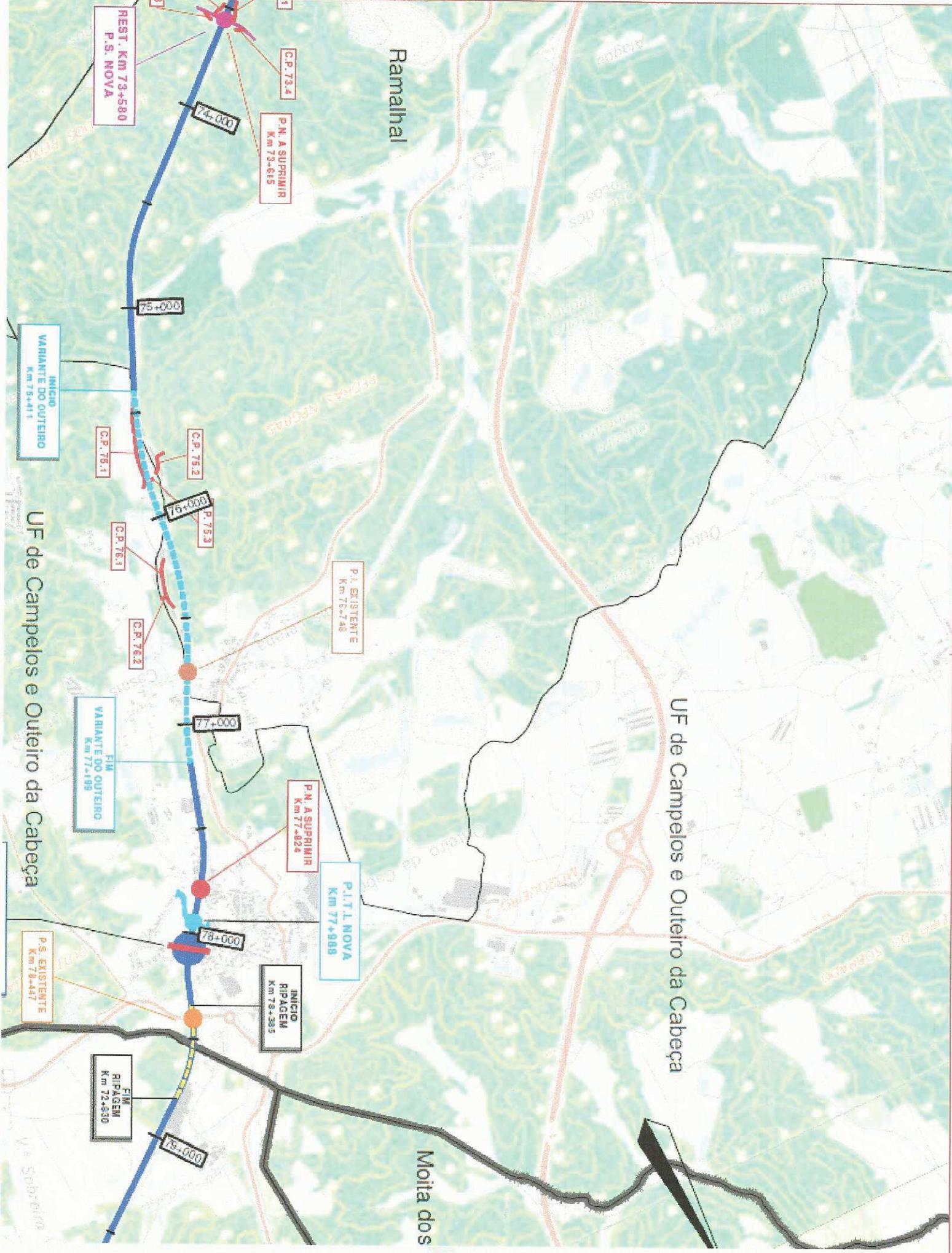
# TORRES VEDRAS



ESTAÇÃO DE RAMALHAL

Ramalhal

UF de Campelos e



Ramalhal

UF de Campelos e Outeiro da Cabeça

Moita dos

REST. Km 73+580  
P.S. NOVA

C.P. 73.4  
P.N. A SUPRIMIR  
Km 73+615

75+000

INICIO  
VARIANTE DO OUTEIRO  
Km 75+411

C.P. 76.1

C.P. 76.2

P. 75.3

C.P. 76.1

C.P. 76.2

P.L. EXISTENTE  
Km 76+748

77+000

FIM  
VARIANTE DO OUTEIRO  
Km 77+195

P.N. A SUPRIMIR  
Km 77+824

P.L.T.L. NOVA  
Km 77+988

78+000

P.S. EXISTENTE  
Km 78+447

INICIO  
RIPAGEM  
Km 78+385

FIM  
RIPAGEM  
Km 72+830

79+000

V. Sobrinho

## JUNTA DA FREGUESIA DO RAMALHAL

### PROPOSTA À ASSEMBLEIA DA FREGUESIA DO RAMALHAL

Submete-se para apreciação e votação a seguinte proposta:

-Considerando que ao momento, está a decorrer o período de consulta pública, do projecto de electrificação da “ LINHA DO OESTE “,da responsabilidade das Infraestruturas de Portugal, no troço compreendido entre o Cacém e as Caldas da Rainha;

- Considerando que a Freguesia do Ramalhal, é atravessada pela linha do Oeste em cerca de 7Km;

- Considerando que este projecto tem aspectos positivos (a electrificação é uma mais valia), não podemos ignorar que a proposta de supressão de duas passagens de nível, a acontecer, é um contributo muito negativo para a circulação de pessoas e bens na área onde estas estão inseridas;

-Considerando a necessidade de esclarecer a população em geral, sobre as alterações projectadas, passamos a apresentar os factos do nosso conhecimento, a saber:

1º- Na área da Freguesia existem 6 passagens da linha férrea: 4 niveladas e duas desniveladas.

- Km 69,446 – Cabeço da Alagoa (Vale Gamelas), Ameal, com barreiras eléctricas – A manter

- Km 70,524- Fonte Maria Leite, Ameal, com barreiras eléctricas – A manter-

- Passagem desnivelada inferior, junto à Estação do Ramalhal

- Km 72,172 – Caseta do Feno, Abrunheira – A suprimir

- Km 73, 615- Caseta dos Apupos, Bugalheira- A suprimir

- Passagem desnivelada inferior), Casais Larana

2º- Em alternativa à supressão das passagens de nível (aos Kms 72,172 e 73,615, propõe o projecto, uma passagem desnivelada superior ao Km 72,900. (728 m

3º- Na carta de localização que anexamos, o Ponto "A" Km 72,172, indica a passagem de nível sem guarda da antiga Caseta do Feno; O ponto "B" (Km 72,900), indica o local onde se prevê implantar a nova passagem desnivelada superior; O Ponto "C" (Km 73,615), indica o local da passagem de nível sem guarda da antiga Caseta dos Apupos.

Podemos concluir que entre os Pontos "A e C", existe uma distância 1 Km + 443 metros e que a projectada passagem superior do Ponto "B" dista 728 metros para o Ponto "A" e 715 metros para o Ponto "C".

4º- Anexamos ainda, informação sobre as quatro passagens de nível existentes na Freguesia.

Considerandos que não existem acessos credíveis e consolidados no sentido do longitudinal ao longo da linha férrea, bem como a considerável distância de 700 metros da projectada passagem superior, às estradas existentes, o relevo do terreno;

Considerando que este projecto obriga, a quem utilize a estrada que intercepta a linha no Ponto "C", deslocar-se 700 metros para sul, atravessar a linha, deslocar-se 700 metros no sentido norte para retomar a estrada onde circulava, assim como procedimentos semelhantes relativamente ao Ponto "A";

- Considerando a importância estruturante das estradas que cruzam a linha nos pontos "A e C";

Propõe-se:

1º -Que a Assembleia da Freguesia do Ramalhal, reunida a 19/04/2018, delibere no sentido de que sejam mantidas as passagens de nível dos Km 72 +172 e Km 73+615.

2º -Que as mesmas sejam dotadas de barreiras eléctricas automáticas, a exemplo das existentes ao Km 69+446 e Km 70+524.

Ramalhal, 4 de Abril de 2018

O Presidente da Junta da Freguesia



António Joaquim do Espírito Santo

OUTEIRO

C  
Casa dos Apurados  
Km 73+615

7.12 m

B  
PS  
Km 72+900

7.28 m

A  
Casa do Fero  
Km 72+172

ESTRADA DO TRAMALIM  
Estação de Carris

Casal Rodrigues  
Abrunheira

Moscente do Suro

Alto do Marco

Alto da Reposeira

Alto da Sardinha

Vale Cantanhas

Vale do Feno

Casa do Fero

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

+

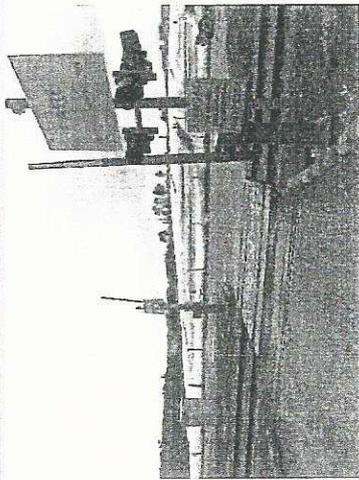
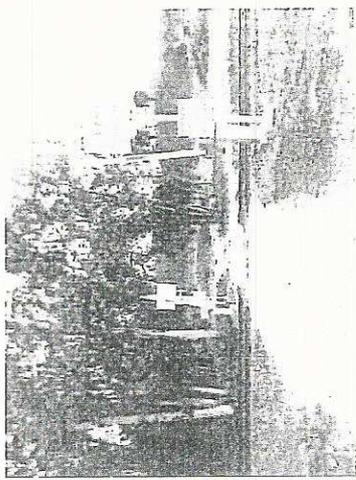
+

+

+

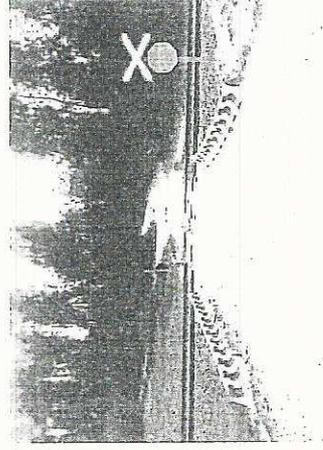
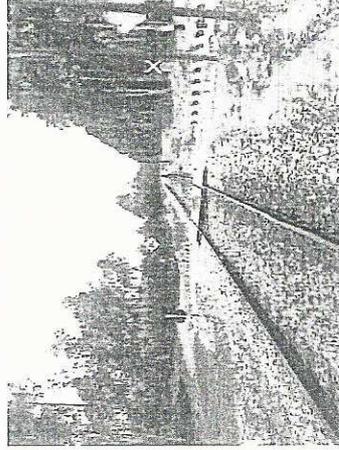
+

# PASSAGENS DE NÍVEL

Km	Localização PN	Tipo	Ocorrências	Solução
Km 69+446	Estrada terra batida entre cabeço da Alagoa e terrenos florestais	D – Sem guarda com visibilidade regulamentar	1 acidentes em junho 2008, 1 morto e 1 ferido grave	A manter
				
Km 70+ 524	Estrada de terra batida entre Ameal e terrenos florestais	D – Sem guarda com visibilidade regulamentar	Sem acidentes	A manter
				

# PASSAGENS DE NÍVEL

Km	Localização PN	Tipo	Ocorrências	Solução
Km 72+172	Estrada de terra batida entre Abruñheira e terrenos florestais (Caseta do Feno)	D – Sem guarda com visibilidade regulamentar	Sem acidentes	Suprimir. Com a execução de caminho alternativo e uma passagem superior (km72+900), a analisar em conjunto com a PN seguinte do km 73+615
Km 73+615	Estrada de terra batida entre terrenos florestais (Caseta dos Apupos)	D – Sem guarda com visibilidade regulamentar	Sem acidentes	Suprimir. Com a execução de passagem superior (km72+900), a analisar em conjunto com a PN anterior ao km 72+172





- d) Se situem em via rodoviária com um tráfego médio diário (TMD<sub>R</sub>) superior a 2000, determinado de acordo com a alínea b) do n.º 2 e com n.º 3 do artigo 7.º do RPN;
- e) Que atravessem mais de duas vias férreas;
- f) Que se devam considerar de particular perigosidade, quer pelas características das vias ferroviária ou rodoviária onde se situam, quer pelo tipo de tráfego rodoviário ou de peões que as utilizam.

2 — O desenvolvimento dos programas é da responsabilidade dos organismos ou entidades proponentes previstas no n.º 1 do presente artigo. Em projectos específicos, poderão estabelecer-se acordos ou parcerias envolvendo organismos ou entidades da administração central, regional ou local, a entidade gestora da infra-estrutura ferroviária e outras entidades públicas ou privadas.

3 — A repartição de encargos em projectos envolvendo dois ou mais organismos ou entidades públicas é fixada em despacho conjunto do Ministro das Finanças e dos ministros da tutela dos organismos envolvidos.

4 — A participação de entidades privadas deve ser sempre fundamentada e precedida de autorização ministerial.

### Artigo 3.º

#### Novas urbanizações ou equipamentos colectivos

1 — O licenciamento de operações de loteamento, bem como a construção ou desenvolvimento de equipamentos de utilização colectiva, nas proximidades de PN implica a obrigação de construir atravessamentos desnivelados ao caminho de ferro e a supressão das PN existentes, sempre que o acesso às novas urbanizações ou equipamentos se faça através dessas PN.

2 — Os encargos resultantes do cumprimento da obrigação prevista no número anterior são suportados pelo titular do alvará de licenciamento ou pelo dono da obra.

### Artigo 4.º

#### Utilização de terrenos necessários às obras de supressão de PN

1 — O pedido de aprovação administrativa dos projectos necessários para supressão de PN integrados em programas de supressão plurianuais deve incluir em anexo processo de declaração de utilidade pública com carácter de urgência da expropriação dos imóveis e direitos a eles inerentes, se tal for absolutamente necessário para a realização oportuna das obras.

2 — As passagens desniveladas e caminhos de ligação construídos por iniciativa da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária integram-se na rede rodoviária municipal, regional ou nacional, cabendo, respectivamente, à administração local, regional ou central a responsabilidade da beneficiação, manutenção e sinalização das mesmas.

3 — A realização de quaisquer obras em passagens desniveladas cuja estrutura tenha interferência com o caminho de ferro deve merecer o acordo prévio da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária.

4 — O disposto nos n.ºs 2 e 3 aplica-se às passagens desniveladas e caminhos de ligação existentes à data da entrada em vigor do presente Regulamento.

### Artigo 5.º

#### Regulamento de Passagens de Nível

É aprovado o Regulamento de Passagens de Nível (RPN), o qual é publicado em anexo ao presente diploma, dele fazendo parte integrante.

### Artigo 6.º

#### Norma transitória

1 — A reclassificação das PN existentes, em conformidade com o estipulado no artigo 9.º do novo Regulamento, deve estar concluída no prazo máximo de cinco anos a contar da data de entrada em vigor do presente diploma.

2 — A dotação das PN existentes com as características de visibilidade e com os equipamentos previstos no novo Regulamento será progressivamente efectuada pela entidade gestora da infra-estrutura ferroviária, mediante plano de reconversão a aprovar pelo ministro da tutela, onde se definem as prioridades, meios e prazos para o efeito.

### Artigo 7.º

#### Norma revogatória

É revogado o Decreto-Lei n.º 156/81, de 9 de Junho.

### Artigo 8.º

#### Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 8 de Outubro de 1999. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *Jorge Paulo Sacadura Almeida Coelho* — *João Cardona Gomes Cravinho*.

Promulgado em 2 de Dezembro de 1999.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 8 de Dezembro de 1999.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

#### ANEXO

#### Regulamento de Passagens de Nível

#### CAPÍTULO I

#### Disposições gerais

#### Artigo 1.º

#### Definições legais

1 — Para efeitos do presente Regulamento, considera-se PN todo o cruzamento de nível da via pública ou privada com linhas ou ramais ferroviários.

2 — São públicas as PN situadas em vias do domínio público ou em vias do domínio privado quando abertas ao trânsito público.

3 — São particulares as PN estabelecidas para serviço exclusivo de prédios vizinhos do caminho de ferro, mediante licença concedida pela entidade gestora da infra-estrutura ferroviária.

## Artigo 2.º

**Âmbito de aplicação**

1 — Este Regulamento aplica-se a todas as PN, públicas ou particulares, com excepção das situações previstas nos n.ºs 2 e 3 do presente artigo.

2 — Não ficam abrangidas por este Regulamento as PN:

- a) Situadas em linhas ou ramais particulares;
- b) Situadas em linhas de eléctricos e de outros transportes urbanos circulando sobre carris;
- c) Situadas em troços de caminho de ferro em que as linhas férreas estejam assentes em vias onde também circulem outros meios de transporte;
- d) Que se incluam em linhas ou ramais que não integrem a rede base ferroviária.

3 — Do mesmo modo, não ficam abrangidos por este Regulamento os acessos de nível entre plataformas destinadas ao serviço exclusivo das estações ou apeadeiros.

4 — As PN a que se referem as alíneas a) e d) do n.º 2 deste artigo devem ser objecto de regulamentação específica a aprovar pelo ministro da tutela.

## Artigo 3.º

**Prioridade e responsabilidade geral**

1 — Os veículos ferroviários gozam de prioridade absoluta de passagem nas PN.

2 — Sempre que pretenda atravessar uma PN, o utente é obrigado a respeitar as prescrições da legislação rodoviária e do presente Regulamento, os avisos e sinais afixados nos lugares próprios e as ordens e instruções dadas pelos agentes da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária.

## Artigo 4.º

**Supressão de PN**

1 — As PN públicas que possuam momento de circulação nulo, determinado de acordo com o artigo 7.º, e reconhecidamente não sejam utilizadas devem ser suprimidas pela entidade gestora da infra-estrutura ferroviária, após dar conhecimento da intenção de supressão às câmaras municipais respectivas com antecedência não inferior a 30 dias.

2 — Existindo ou sendo viável o estabelecimento de caminhos de ligação, as PN públicas situadas até 700 m de outras PN ou de passagens desniveladas devem ser suprimidas pela entidade gestora da infra-estrutura ferroviária. Sempre que os trabalhos a realizar para o efeito ultrapassem os limites do domínio ferroviário, a intervenção deve ser efectuada em conformidade com parecer das respectivas câmaras municipais.

3 — As PN públicas que tenham passado a servir apenas um prédio devem ser suprimidas. Podem, no entanto, manter-se como particulares, desde que o usuário se conforme com as condições de utilização definidas pela entidade gestora da infra-estrutura ferroviária nos termos do capítulo III do presente Regulamento e caso não exista qualquer acesso alternativo.

4 — Verificando-se a existência de condições para a supressão ou reclassificação de PN e havendo oposição

a tal por parte da câmara municipal respectiva, pode, excepcionalmente e por tempo limitado, ser mantida a situação existente. Nesse caso, os encargos e demais responsabilidades resultantes da manutenção da PN são suportados pela câmara municipal.

5 — Para as situações de supressão previstas no n.º 2 deste artigo que venham a ocorrer após a entrada em vigor do presente Regulamento, o prazo máximo para concretização da supressão é de um ano após o estabelecimento dos caminhos de ligação ou entrada em funcionamento da passagem desnivelada que fundamenta a supressão.

## Artigo 5.º

**Beneficiação ou reconstrução de vias rodoviárias**

Os trabalhos de beneficiação ou reconstrução de estradas ou outras vias rodoviárias que atravessem linhas férreas não podem ser implementados sem que a entidade gestora da infra-estrutura ferroviária dê parecer favorável às soluções preconizadas para as passagens de nível afectadas. Do mesmo modo, a execução dos trabalhos deve ser acordada previamente com a entidade gestora da infra-estrutura ferroviária.

## Artigo 6.º

**Linhas de elevada velocidade**

Nos troços de linha férrea em que se estabeleçam para os comboios velocidades superiores a 140 km/hora não é permitida a existência de PN, a não ser por tempo limitado previamente fixado e que seja adoptado o regime especial de segurança em PN a que se refere o n.º 8 do artigo 12.º, não podendo em caso algum ser ultrapassado o limite de 160 km/hora.

## Artigo 7.º

**Momento de circulação**

1 — Entende-se por momento de circulação (MC) de uma PN o produto do tráfego médio diário ferroviário ( $TMD_F$ ) pelo tráfego médio diário rodoviário ( $TMD_R$ ) que passam nessa PN.

2 — Para os efeitos do n.º 1 do presente artigo, entende-se por:

- a)  $TMD_F$  — número médio diário de circulações ferroviárias;
- b)  $TMD_R$  — número médio diário de veículos rodoviários, expresso em unidades de veículos ligeiros equivalentes (UVLE).

3 — Os coeficientes de conversão das diferentes classes e tipos de veículos em UVLE são estabelecidos caso a caso em função das características geométricas das vias e das características do tráfego, não podendo ser adoptados valores inferiores aos seguintes:

- a) Motociclos com ou sem carro lateral — 0,3;
- b) Automóveis ligeiros de passageiros ou de mercadorias com ou sem reboque — 1;
- c) Pesados de passageiros — 2;
- d) Pesados de mercadorias — 3;
- e) Veículos agrícolas e máquinas industriais — 3;
- f) Pesados com reboque — 4.

## Artigo 8.º

## Visibilidade

1 — Entende-se por distância de visibilidade a máxima extensão a que os veículos ferroviários podem ser avistados em toda a sua altura acima de 1,5 m em relação ao plano de rolamento por condutor de veículo rodoviário colocado na posição indicada no n.º 3 deste artigo.

2 — Define-se distância de visibilidade mínima (DV), expressa em metros, o valor obtido pela multiplicação do coeficiente 3,5 por  $V$ , sendo  $V$  a velocidade máxima permitida aos comboios no troço de via onde se localiza a PN, expressa em quilómetros/hora.

3 — As distâncias de visibilidade determinam-se para cada um dos sentidos do tráfego ferroviário e rodoviário, medem-se sobre o eixo da linha férrea a partir do ponto de intersecção do eixo da via ferroviária com o da via rodoviária e referem-se a um observador colocado no local determinado pela sinalização a que refere o n.º 2 do artigo 10.º, cujo plano de visão se situa a uma altura compreendida entre 1 m e 2,5 m em relação à estrada.

4 — Junto às PN do tipo D, conforme definidas no n.º 5 do artigo 9.º, há obrigatoriamente uma zona de visibilidade, na qual não pode existir qualquer construção ou vegetação que impeça que os veículos ferroviários ali sejam continuamente vistos em toda a sua altura acima de 1,5 m em relação ao plano de rolamento por condutor de veículo rodoviário colocado na posição indicada no n.º 3.

5 — A zona de visibilidade a que se refere o número anterior é constituída pela reunião de quatro triângulos, dois para cada lado da linha férrea, em correlação com cada um dos sentidos normais da circulação ferroviária e rodoviária, determinados em função da distância de visibilidade mínima definida no n.º 2 do presente artigo, conforme figura 1.

6 — Quando a PN se localizar num troço de via férrea em curva, a área da zona de visibilidade corresponde à degeneração dos triângulos definidos no n.º 5, de acordo com o desenvolvimento da curva, tendo em vista a garantia de visibilidade contínua do comboio na aproximação à PN.

7 — Se para adequar as condições de visibilidade de uma PN às condições deste Regulamento a entidade gestora da infra-estrutura ferroviária necessitar de proceder à demolição de construções ou obras, corte de árvores ou vegetações, deverá notificar os proprietários ou possuidores com a antecedência mínima de 20 dias, indemnizando por aquelas intervenções os que comprovem o seu direito, sendo a indemnização fixada por acordo entre os interessados e a entidade gestora da infra-estrutura ferroviária ou, na falta de acordo, por arbitragem, sem prejuízo do direito de recurso nos termos da lei processual civil.

8 — A fim de assegurar a manutenção das condições de visibilidade mínima junto às PN de tipo D, os proprietários ou possuidores dos terrenos não podem praticar quaisquer actos que prejudiquem a visibilidade, designadamente plantar árvores ou outra vegetação, construir muros ou outras edificações, escavações ou aterros, sem que a entidade gestora da infra-estrutura ferroviária dê parecer favorável.

9 — À entidade gestora da infra-estrutura ferroviária compete assegurar a manutenção da visibilidade mínima considerada necessária, notificando para esse fim os proprietários ou possuidores dos terrenos afectados pela

servidão para que procedam à demolição de obras indevidamente efectuadas, ao corte de árvores ou de outra vegetação e à remoção de outros obstáculos indevidamente colocados.

10 — Os proprietários ou possuidores devem executar os trabalhos para que foram notificados no prazo de 30 dias ou de 60 dias, no caso de se tratar de demolições, findo o qual pode a entidade gestora da infra-estrutura ferroviária proceder à execução dos trabalhos, cabendo aos proprietários ou possuidores suportar o custo dos mesmos, sendo conferido ao respectivo documento de despesa força de título executivo.

## CAPÍTULO II

## Das PN públicas

## Artigo 9.º

## Classificação de PN

1 — Atendendo à composição dos tráfegos ferroviário e rodoviário, bem como as características das vias ferroviária e rodoviária, as PN públicas classificam-se em A, B, C, D e de peões.

2 — São de tipo A as PN:

- a) Com momento de circulação igual ou superior a 24 000;
- b) Com momento de circulação igual ou superior a 10 000 e inferior a 24 000, situadas em troços de linha onde a velocidade das circulações ferroviárias mais rápidas seja superior a 120 km/hora.

3 — São de tipo B as PN:

- a) Com momento de circulação igual ou superior a 10 000 e inferior a 24 000, situadas em troços de linha onde a velocidade máxima das circulações ferroviárias seja igual ou inferior a 120 km/hora;
- b) Com momento de circulação inferior a 10 000, situadas em troços de linha onde a velocidade máxima das circulações ferroviárias seja superior a 120 km/hora;
- c) Com momento de circulação igual ou superior a 5000 e inferior a 10 000, situadas em troços de linha onde a velocidade máxima das circulações ferroviárias seja superior a 50 km/hora.

4 — São de tipo C as PN:

- a) Com momento de circulação igual ou superior a 5000 e inferior a 10 000, situadas em troços de linha onde a velocidade máxima das circulações ferroviárias seja igual ou inferior a 50 km/hora;
- b) Com momento de circulação igual ou superior a 3000 e inferior a 5000, situadas em troços de linha onde a velocidade máxima das circulações ferroviárias seja igual ou inferior a 120 km/hora;
- c) Com momento de circulação inferior a 3000 e que não possuam visibilidade igual ou superior à distância de visibilidade mínima, determinada de acordo com o previsto no n.º 2 do artigo 8.º, situadas em troços de linha onde a velocidade máxima das circulações ferroviárias seja igual ou inferior a 120 km/hora;

- d) Com momento de circulação inferior a 3000, situadas em troços de linha em que a velocidade máxima das circulações ferroviárias seja igual ou inferior a 120 km/hora e com TMD<sub>F</sub> igual ou superior a 50.

5 — São de tipo D as PN com momento de circulação inferior a 3000 e TMD<sub>F</sub> inferior a 50, que possuam distância de visibilidade igual ou superior à mínima em todos os sentidos de circulação considerados e que estejam situadas em troços de linha onde a velocidade máxima das circulações ferroviárias seja igual ou inferior a 120 km/hora.

6 — São de peões as PN exclusivamente destinadas à passagem de peões.

#### Artigo 10.º

##### Sinalização

1 — A sinalização das vias públicas na aproximação às PN compete às entidades mencionadas na legislação rodoviária, devendo, no entanto, ser objecto de aprovação pela entidade gestora da infra-estrutura ferroviária, e obedece às regras previstas na mesma legislação e à especificidade do presente Regulamento.

2 — A fim de melhorar as condições de segurança ferroviária e rodoviária no atravessamento das PN, devem, sempre que se justifique, ser utilizadas marcas rodoviárias acompanhadas de sinais de regulamentação de velocidade.

#### Artigo 11.º

##### Sinalização do trânsito e equipamentos de segurança

1 — Os sinais e equipamentos de segurança a utilizar em PN são os indicados, respectivamente, nos n.ºs 2 e 6 deste artigo.

2 — Sinais:

- Sinal constituído por uma luz circular vermelha intermitente ou por um sistema de duas luzes circulares vermelhas acendendo alternadamente, significando a obrigatoriedade de parar, conforme figura 2;
- Sinal constituído por um sistema de três luzes circulares com as cores vermelha, amarela e verde, a que correspondem os significados previstos na legislação rodoviária;
- Sinal constituído por um sistema de duas luzes circulares com as cores vermelha e amarela, a que correspondem os significados previstos na legislação rodoviária;
- Sinal constituído por uma luz circular vermelha intermitente, ou por um sistema de duas luzes circulares vermelhas acendendo alternadamente, significando a obrigatoriedade de parar, e por uma luz circular de cor branca lunar, intermitente ou fixa, significando autorização de passar, conforme figuras 3 e 4;
- Sinal sonoro, significando obrigatoriedade de parar;
- Sinais de local de PN sem guarda de uma e de duas ou mais vias — cruz de Santo André;
- Sinal de paragem obrigatória em cruzamentos ou entroncamentos — «STOP»;
- Outros sinais previstos na legislação rodoviária.

3 — Os sinais luminosos são colocados nas vias rodoviárias próximo das PN, em local que garanta boa visibilidade e do lado direito do sentido do trânsito a que respeitam, podendo, quando justificado, ser repetidos do lado esquerdo ou por cima em suporte adequado.

4 — Os sinais de perigo indicando o local de PN sem guarda ou o eventual sinal de paragem obrigatória na proximidade imediata de PN sem barreiras ou meias barreiras são colocados do lado direito da via rodoviária no sentido do trânsito a que respeitam e à distância de 5 m do carril mais próximo podendo, quando justificado, esta distância ser reduzida, mas nunca para menos de 3,5 m.

5 — Os sinais sonoros devem estar instalados nos mesmos suportes dos sinais luminosos.

6 — Barreiras completas ou meias barreiras, de funcionamento manual ou automático.

7 — As barreiras completas, com excepção das constituídas por correntes, e as meias barreiras são pintadas de branco ou listadas de vermelho e branco ou de vermelho e amarelo, devendo as correntes ou barreiras pintadas apenas de branco ser complementadas com um alvo vermelho ao centro para melhor as assinalar.

#### Artigo 12.º

##### Equipamento por tipo de PN

1 — As PN de tipo A, B e C são guarnecidas e dotadas de equipamentos de comando manual ou, em alternativa ao guarnecimento, equipadas com dispositivos de segurança de comando automático com as seguintes características:

- PN de tipo A: barreiras ou meias barreiras e sinalização prevista no n.º 2 do presente artigo;
- PN de tipo B: barreiras ou meias barreiras e sinalização prevista no n.º 3 do presente artigo;
- PN de tipo C: sinalização prevista no n.º 4 do presente artigo.

2 — As PN do tipo A que estejam equipadas com barreiras ou meias barreiras, de comando automático ou manual a distância donde não sejam visíveis, têm a sinalização luminosa prevista na alínea a) do n.º 2 do artigo 11.º, a qual pode ser completada ou substituída pela prevista nas alíneas b) ou c) do mesmo número. Complementarmente, pode instalar-se sinalização sonora. Nas PN deste tipo com comando manual no local dispensa-se a sinalização luminosa e sonora.

3 — O disposto no número anterior aplica-se às PN do tipo B, não sendo, porém, permitida a substituição do sinal da alínea a) do n.º 2 do artigo 11.º pelos sinais descritos nas alíneas b) ou c) do mesmo número, podendo estes sinais apenas ser utilizados como complemento no caso de existir sinalização rodoviária luminosa antes da PN.

4 — As PN do tipo C devem ser equipadas com o sinal previsto na alínea a) do n.º 2 do artigo 11.º ou os constantes das alíneas d) e f) do mesmo número, facultativamente completados com sinais sonoros. Esta sinalização pode ser completada ou substituída por um dos sistemas de duas ou de três luzes circulares previstos nas alíneas b) e c) do n.º 2 do artigo 11.º, se pouco

antes da PN existir sinalização rodoviária luminosa. Em caminhos de terra com reduzida circulação rodoviária podem ser utilizados apenas sinais sonoros.

5 — As PN do tipo D têm o sinal previsto na alínea f) do n.º 2 do artigo 11.º e, facultativamente, o previsto na alínea g) do mesmo número, salvo quando se trate de estradas nacionais, regionais ou municipais, em que têm obrigatoriamente os referidos sinais, colocados no mesmo suporte, conforme figura 5, e ainda, marcada no pavimento, uma linha de paragem com a inscrição «STOP».

6 — Sempre que possível, deve existir nas vias rodoviárias na aproximação à PN um separador central ou uma linha longitudinal contínua marcada no pavimento a separar os sentidos de circulação e ainda ser marcada uma linha de paragem para o tráfego rodoviário.

7 — As PN de peões são equipadas com placa com a indicação «Pare, escute e olhe» e, quando se justifique, com labirinto ou com sinalização luminosa ou sonora, conforme figura 6.

8 — Em PN incluídas em troços de linha férrea onde se estabeleçam velocidades superiores a 140 km/hora deve ser adoptado um regime especial de segurança por recurso à utilização simultânea dos dispositivos de comando automático determinados no presente artigo para as PN de tipo A ou B e de dispositivos de detecção automática de obstáculos ou de guarnecimento.

#### Artigo 13.º

##### Reclassificação

1 — A entidade gestora da infra-estrutura ferroviária deve verificar a correcta classificação de cada PN com intervalos de tempo não superiores a cinco anos e sempre que as circunstâncias o aconselharem, designadamente por alteração das condições de circulação ferroviária ou rodoviária e a pedido das autarquias.

2 — A análise a realizar para os efeitos previstos no n.º 1 deste artigo deve incluir uma previsão dos volumes de tráfego até ao ano horizonte, que, sem prejuízo da possibilidade de utilização de modelos de previsão mais poderosos, deve basear-se em contagens e na análise da tendência de crescimento do tráfego e do desenvolvimento urbano.

#### Artigo 14.º

##### Início do fecho das PN

1 — As PN dos tipos A, B ou C devem ser fechadas, relativamente à passagem de cada circulação ferroviária, com a antecedência mínima seguinte:

- a) Vinte segundos, as PN do tipo C automático;
- b) Vinte e cinco segundos, as PN do tipo B automático e as do tipo A, B ou C comandadas em conjugação com sinais ferroviários;
- c) Sessenta segundos, as PN dos tipos A, B ou C com barreiras de comando manual e com sinais rodoviários automáticos;
- d) Noventa segundos, as PN dos tipos A, B ou C com barreiras de comando manual e anúncio automático de aproximação de circulação ferroviária aos guardas das PN;

- e) Cinco ou dez minutos, consoante a intensidade dos tráfegos ferroviário e rodoviário, as restantes PN dos tipos A, B e C, desde que não se trate de manobras, caso em que podem ser fechadas com a antecedência estritamente necessária.

2 — Para os efeitos do presente Regulamento, a PN considera-se fechada a partir do momento em que os sinais rodoviários luminosos ou sonoros indiquem proibição de atravessamento.

#### Artigo 15.º

##### Telefones

1 — As PN dos tipos A, B e C, desde que guarnecidas, são dotadas de telefone para uso do respectivo pessoal.

2 — As PN dos tipos A, B e C desguarnecidas podem ser dotadas com telefone apropriado, para uso do público em caso de emergência. O mesmo telefone pode ser utilizado nas PN guarnecidas à distância, para solicitar autorização de passagem.

3 — Os telefones instalados para uso do público são devidamente sinalizados e devem dispor de instruções necessárias para a sua utilização.

#### Artigo 16.º

##### Regime de funcionamento

1 — Quanto ao regime de funcionamento, as PN dos tipos A, B e C, desde que guarnecidas, classificam-se em:

- a) Normalmente abertas;
- b) Normalmente fechadas;
- c) Temporariamente abertas;
- d) Temporariamente fechadas.

2 — Consideram-se normalmente abertas as PN que asseguram a continuidade do tráfego rodoviário com interrupções somente nos períodos de aproximação e passagem de circulações ferroviárias.

3 — Consideram-se normalmente fechadas as PN que somente se abrem a pedido dos utentes, para possibilitar, quando não haja perigo, a circulação rodoviária.

4 — Consideram-se temporariamente abertas as PN que durante períodos perfeitamente definidos permanecem ininterruptamente abertas ao tráfego rodoviário.

5 — Consideram-se temporariamente fechadas as PN que durante certos períodos, devidamente assinalados nos respectivos acessos, estão encerradas ao tráfego rodoviário.

6 — Os períodos de abertura ou encerramento podem corresponder a parte ou partes do dia ou do ano, isolada ou cumulativamente.

#### Artigo 17.º

##### Itinerários de alternativa

Nas PN dos tipos A, B e C desguarnecidas e naquelas em que o regime de funcionamento seja o de temporariamente fechadas deve haver indicação dos itinerários de alternativa.

#### Artigo 18.º

##### Guarnecimento

1 — As PN são consideradas em regime de guarnecimento quando dotadas de pessoal, privativo da PN ou não, no próprio local ou à distância.

2 — São guarnecidas as PN dos tipos A, B e C, quando forem de comando manual, no local ou à distância, sem prejuízo do disposto no n.º 8 do artigo 12.º

3 — O guarnecimento não é, no entanto, necessário durante os períodos em que as PN estejam temporariamente abertas ou temporariamente fechadas ou quando os comboios parem obrigatoriamente imediatamente antes da PN.

#### Artigo 19.º

##### Desguarnecimento

São desguarnecidas as seguintes PN:

- a) Tipo D;
- b) Tipos A, B e C, quando dotadas dos equipamentos de segurança de comando automático estabelecidos neste Regulamento para o respectivo tipo;
- c) As destinadas exclusivamente à passagem de peões.

#### Artigo 20.º

##### Deveres da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária e dos seus agentes

1 — São deveres da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária:

- a) Manter em bom funcionamento os equipamentos das PN, ocorrendo com a maior celeridade às reparações das avarias que eventualmente se verifiquem;
- b) Obrigar a manter livre de obstáculos a zona de visibilidade referida no artigo 8.º

2 — São deveres dos agentes da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária que guarnecem as PN:

- a) Manterem-se no respectivo local de trabalho de forma atenta e vigilante, só o devendo abandonar após terminado o período de guarnecimento e verificada a sua substituição;
- b) Manobrar e fazer funcionar, quando for caso disso, os equipamentos das PN;
- c) Dar conhecimento aos seus superiores de todas as infracções praticadas pelos utentes das PN, descrevendo pormenorizadamente as infracções cometidas e fornecendo todos os elementos de identificação dos infractores de que tenha conhecimento;
- d) Cumprir todas as instruções e regulamentos relativos ao seu serviço.

#### Artigo 21.º

##### Deveres das empresas de transporte ferroviário e dos seus agentes

São deveres das empresas de transporte ferroviário e dos seus agentes:

- a) Respeitar a sinalização ferroviária existente, bem como as normas e procedimentos em vigor referentes à circulação de comboios;
- b) Cumprir as ordens dos agentes da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária, ainda que sob a forma de sinais, desde que transmitidas em conformidade com as normas e procedimentos em vigor;

- c) Accionar os sinais sonoros do material circulante quando da aproximação às PN;
- d) Transmitir à entidade gestora da infra-estrutura ferroviária quaisquer factos observados em PN que possam afectar a segurança de pessoas e bens;
- e) Em situações de ocupação indevida das PN, avaria dos equipamentos de segurança ou de outra qualquer anormalidade verificada, adoptar de imediato procedimentos que evitem a ocorrência de acidente ou lhe reduzam a gravidade.

#### Artigo 22.º

##### Deveres dos utentes

1 — Os utentes das PN públicas só devem proceder ao atravessamento destas depois de terem tomado todas as precauções para o poderem fazer sem perigo, quer para si quer para terceiros.

2 — O atravessamento só pode fazer-se nas seguintes condições:

- a) Se a PN estiver munida apenas de sinalização luminosa e ou sonora, quando não houver sinal indicativo de impedimento e o utente tiver tomado as precauções necessárias para se assegurar que não se aproxima qualquer circulação ferroviária;
- b) Se a PN tiver barreiras completas ou meias barreiras, quando estas se encontrem completamente abertas;
- c) Se a PN estiver munida de sinalização luminosa e ou sonora e barreiras completas ou meias barreiras, quando nenhum destes elementos der indicação impeditiva;
- d) Se a PN dispuser de entrada destinada a peões, quando esta estiver franqueada e o utente tiver tomado as precauções necessárias para o poder fazer sem perigo;
- e) Se a PN não estiver munida de sinalização luminosa e ou sonora nem de barreiras completas ou meias barreiras, quando o utilizador tiver tomado as precauções necessárias para se assegurar que não se aproxima qualquer circulação ferroviária.

3 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, é, em especial, proibido aos utentes:

- a) Entrar nas PN quando lhes seja apresentada indicação de proibição, quer pela sinalização, quer pelos agentes ferroviários em serviço nas PN;
- b) Entrar nas PN sem que a respectiva saída esteja livre;
- c) Utilizar, sem autorização escrita da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária, o interior das PN para acesso de viaturas a estabelecimentos, residências, parques ou outras instalações adjacentes;
- d) Abrir, escalar ou arrombar vedações, barreiras ou quaisquer outros equipamentos instalados nas PN;
- e) Demorar mais de dez segundos a atravessar as PN, excepto em caso de situação anormal e de cuja ocorrência não lhe seja imputável responsabilidade;

- f) Atravessar as PN, se a altura do veículo conjugada com o afastamento entre eixos ou a disposição da carga puder provocar apoio nas lombas das PN;
- g) Proceder a ultrapassagens imediatamente antes e no interior das PN, excepto se na faixa de rodagem forem possíveis duas ou mais filas de trânsito no mesmo sentido e desde que a ultrapassagem se não faça pela parte da faixa de rodagem destinada ao trânsito em sentido oposto;
- h) Inverter o sentido de marcha;
- i) Efectuar manobra de marcha-atrás sem prejuízo do que a este respeito se dispõe no Código da Estrada;
- j) Parar ou estacionar dentro das PN;
- k) Estacionar a menos de 10 m para um e outro lado das PN;
- l) Iniciar o atravessamento da PN, ainda que a sinalização lho permita, sem se certificar que a intensidade do trânsito não o obriga a imobilizar o veículo sobre ela.

4 — Os utentes são obrigados a:

- a) Ceder passagem aos veículos que saem das PN;
- b) Acatar prontamente as instruções que sejam dadas pelos agentes ferroviários em serviço nas PN e, bem assim, todas as demais prescrições;
- c) Em caso de imobilização forçada de veículo ou animal ou de queda da respectiva carga numa PN, o respectivo condutor deve promover a sua imediata remoção ou, não sendo esta possível, tomar as medidas necessárias para que os condutores dos veículos ferroviários que se aproximem se possam aperceber da presença do obstáculo;
- d) Adoptar uma velocidade especialmente moderada no atravessamento das PN;
- e) Utilizar luzes de cruzamento, médios, na aproximação de PN fechada, sempre que, de acordo com o previsto no Código da Estrada, seja obrigatória a utilização de dispositivos de sinalização luminosa e de iluminação;
- f) Utilizar luzes de presença, mínimos, enquanto aguarda a abertura de PN fechada, sempre que, de acordo com o previsto no Código da Estrada, seja obrigatória a utilização de dispositivos de sinalização luminosa e de iluminação.

5 — Nas PN dotadas de telefone para uso do público, os utentes só podem utilizá-lo para participar situações de perigo, pedir informações ou assistência ou solicitar autorização de passagem, quando for caso disso.

#### Artigo 23.º

##### Veículos especiais

1 — Os veículos cujas características não permitam a sua circulação sem medidas de segurança face ao Código da Estrada só podem atravessar as PN mediante autorização especial da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária.

2 — Na autorização deve indicar-se o dia, hora, local e condições de atravessamento.

### CAPÍTULO III

#### Das PN particulares

##### Artigo 24.º

##### Condicionamentos

1 — As PN particulares podem resultar:

- a) De licença de atravessamento passada pela entidade gestora da infra-estrutura ferroviária;
- b) De compromisso assumido por ocasião da construção da via férrea, cujo direito de servidão tenha sido comprovado.

2 — As PN a que se refere a alínea a) do número anterior regem-se pelo estabelecido no presente Regulamento e pelos termos e natureza da licença.

3 — As PN a que se refere a alínea b) têm o regime que o título constitutivo e a lei prescrevem para o direito de servidão.

4 — Pela emissão da licença será devida a taxa praticada pela entidade gestora da infra-estrutura ferroviária.

5 — São de conta e risco do titular da licença todas as obras que a entidade gestora da infra-estrutura ferroviária julgar necessárias para a emissão da licença, bem como todas as obras de manutenção, conservação e reparação da PN.

6 — São extintas as servidões e suprimidas as respectivas PN particulares sempre que:

- a) Existindo ou constituindo-se outros acessos alternativos ao prédio dominante, aquelas se situem a menos de 700 m de outras PN ou de passagens desniveladas;
- b) O prédio dominante seja loteado ou por outra forma urbanizado, salvo se, no caso de loteamento ou urbanizações parciais, se mantiver a necessidade de servidão para a parte do prédio dominante não loteada ou urbanizada.

7 — A requerimento fundamentado da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária, poderão ser judicialmente consideradas extintas as servidões e suprimidas as respectivas PN particulares que, por razões diversas das constantes do número anterior, se tornem desnecessárias ao prédio dominante.

##### Artigo 25.º

##### Segurança

1 — As PN particulares devem estar dotadas de obstáculos físicos fechados a cadeado e demais requisitos de segurança que a entidade gestora da infra-estrutura ferroviária venha a considerar necessários.

2 — Nos troços com velocidade ferroviária superior a 120 km/hora, as PN particulares, para além do equipamento indicado no n.º 1, devem também estar equipadas com sinalização automática luminosa ou sonora ou telefone.

##### Artigo 26.º

##### Deveres dos utentes

1 — Os utentes das PN particulares ficam obrigados a observar o disposto no artigo 22.º, sem prejuízo da responsabilidade do titular da licença ou direito de ser-

vidão por incumprimento das obrigações a que está sujeito no que respeita às normas de segurança fixadas neste Regulamento e nos termos da licença concedida.

2 — Os titulares das licenças ou direito de servidão, além de sujeitos ao regime estabelecido no número anterior, devem:

- a) Respeitar integralmente todas as prescrições constantes dos respectivos títulos;
- b) Proceder à vigilância das PN de forma que o atravessamento se faça sempre com inteira segurança e custear as despesas da sua conservação.

## CAPÍTULO IV

### Responsabilidade civil

#### Artigo 27.º

##### Responsabilidade da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária

1 — Em caso de acidente ocorrido no atravessamento de PN pública por peão, veículo ou animal, a entidade gestora da infra-estrutura ferroviária é obrigada a indemnizar a empresa de transporte ferroviário, os utentes e ou terceiros pelos danos causados, sempre que se verifique que a causa do acidente resulta directamente de falha ou omissão de algum dos seus agentes ou sistemas de segurança, designadamente nos seguintes casos e condições:

- a) Tratando-se de PN equipada com barreiras completas ou meias barreiras, de funcionamento manual ou automático, quando estas se encontram indevidamente abertas ou o forem espontaneamente por pessoal da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária;
- b) Tratando-se de PN equipada com barreiras completas ou meias barreiras e sinalização luminosa e ou sonora, quando nenhum destes elementos der indicação impeditiva de atravessamento;
- c) Tratando-se de PN equipada com sinalização luminosa e ou sonora, quando nenhum dos sinais der indicação impeditiva de atravessamento;
- d) Tratando-se de PN do tipo D, se não possuir as condições de visibilidade mínimas exigidas no presente Regulamento;
- e) Em caso de a PN se encontrar fechada e ter sido aberta por agente da entidade gestora da infra-estrutura ferroviária a pedido de quem pretenda passar.

2 — Os acidentes ocorridos em PN são comunicados pela entidade gestora da infra-estrutura ferroviária à entidade administrativa competente, que deve instruir os processos e manter registo estatístico devidamente actualizado.

#### Artigo 28.º

##### Responsabilidade das empresas de transporte ferroviário

Em caso de acidente, as empresas de transporte ferroviário respondem, nos termos da lei, pelos danos causados à entidade gestora da infra-estrutura ferroviária, seus agentes e a terceiros se o acidente resultar direc-

tamente do não cumprimento de qualquer norma ou procedimento a que se encontrem obrigados ou de falha dos sistemas de segurança das composições ferroviárias.

#### Artigo 29.º

##### Responsabilidade dos utentes

1 — Os utentes das PN respondem pelos danos causados à entidade gestora da infra-estrutura ferroviária, às empresas de transporte ferroviário e a terceiros, nos termos da lei geral sobre a responsabilidade civil.

2 — Se o acidente tiver ocorrido em PN particular, a obrigação de indemnização a que se refere o n.º 1 do artigo 27.º recai sobre o titular da licença de passagem ou do direito de servidão.

## CAPÍTULO V

### Contra-ordenações

#### Artigo 30.º

##### Legislação aplicável

1 — Sem prejuízo da responsabilidade civil e criminal que a cada caso couber e do disposto na legislação rodoviária quanto a infracções às normas relativas ao atravessamento de PN, as infracções às disposições deste Regulamento têm a natureza de contra-ordenações e são sancionadas e processadas nos termos da respectiva lei geral com as adaptações constantes deste Regulamento.

2 — Nas contra-ordenações previstas neste Regulamento a negligência é sempre punível.

#### Artigo 31.º

##### Auto de notícia

1 — Sem prejuízo do disposto na legislação aplicável, as entidades fiscalizadoras devem levantar auto das infracções verificadas e enviá-lo à entidade administrativa competente em razão da matéria, para instrução e aplicação da respectiva coima.

2 — São entidades fiscalizadoras a entidade gestora da infra-estrutura ferroviária e as fixadas na legislação rodoviária.

#### Artigo 32.º

##### Coimas

1 — Sem prejuízo da responsabilidade civil pelos danos eventualmente causados, são punidas as seguintes infracções:

- a) Ao disposto nas alíneas *j)* e *k)* do n.º 3 do artigo 22.º e nas alíneas *e)* e *f)* do n.º 4 do mesmo artigo, com coima mínima de 5000\$ e máxima de 25 000\$;
- b) Ao disposto nas alíneas *c)* e *e)* do n.º 3 do artigo 22.º e na alínea *d)* do n.º 4 do mesmo artigo, com coima mínima de 10 000\$ e máxima de 50 000\$;
- c) Ao disposto nas alíneas *a)*, *b)*, *d)*, *f)*, *g)*, *h)*, *i)* e *l)* do n.º 3 do artigo 22.º e nas alíneas *a)*, *b)* e *c)* do n.º 4 do mesmo artigo, com coima mínima de 20 000\$ e máxima de 100 000\$;
- d) Ao disposto no artigo 23.º, com coima mínima de 100 000\$ e máxima de 500 000\$.

2 — A não execução de trabalhos no prazo fixado pela entidade gestora da infra-estrutura ferroviária nos termos do n.º 10 do artigo 8.º é punida com coima mínima de 20 000\$ e máxima de 100 000\$.

Artigo 33.º

Produto das coimas

A afectação do produto das coimas cobradas faz-se da seguinte forma:

- a) 10 % para a entidade gestora da infra-estrutura ferroviária;
- b) 10 % para a entidade que instruiu o processo;
- c) 20 % para a entidade que aplicou a coima;
- d) 60 % para os cofres do Estado.

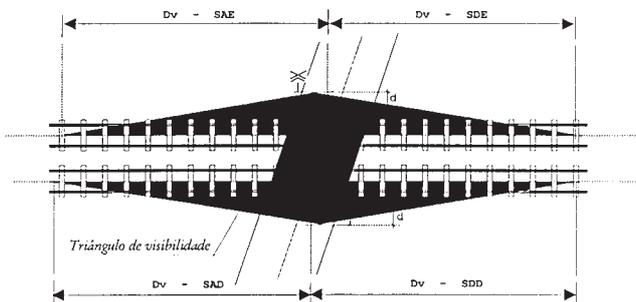


FIGURA 1

Legenda:

Dv - Distância de visibilidade mínima  
 SAE - Sentido Ascendente Esquerdo  
 SAD - Sentido Ascendente Direito  
 SDE - Sentido Descendente Esquerdo  
 SDD - Sentido Descendente Direito  
 d ≥ 5,00 m (excepcionalmente 3,50 m)

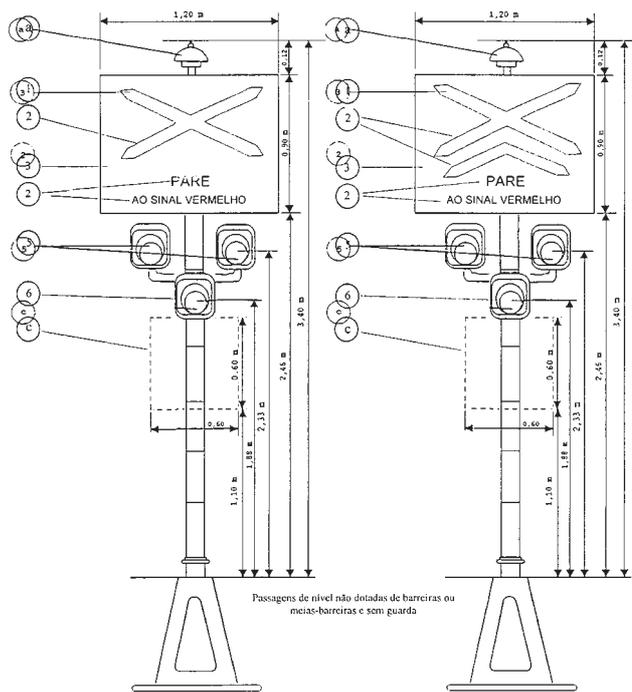


FIGURA 3

FIGURA 4

Legenda:

- 1 - Branco reflector
- 2 - Vermelho reflector
- 3 - Amarelo reflector
- 4 - Azul reflector
- 5 - Vermelhos intermitente
- 6 - Branco-lunar
- a - Facultativa
- b - Tabuleta facultativa e iluminável
- c - Tabuleta facultativa com indicações para os utilizadores

Notas:

- A tabuleta "Pare ao sinal vermelho" pode também ser montada sob a lanterna.
- Podem ser utilizadas protecções anti-vidrado que não prejudiquem a percepção, como por exemplo redes de malha adequada.

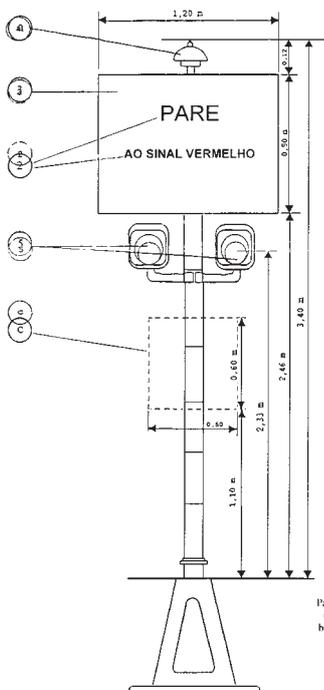
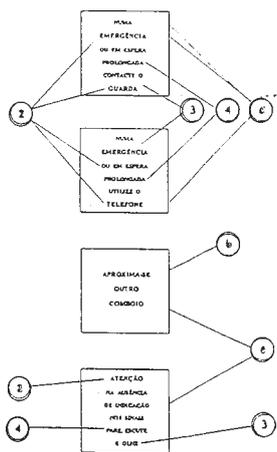


FIGURA 2

EXEMPLOS DE TABULETAS INDICATIVAS



Passagens de nível dotadas de obstáculo mecânico (barreiras ou meias-barreiras automáticas ou barreiras de correr ou meias-barreiras basculantes manobradas à distância) ou com guarda e com sinalização luminosa

Legenda:

- 1 - Branco reflector
- 2 - Vermelho reflector
- 3 - Amarelo reflector
- 4 - Azul reflector
- 5 - Vermelhos intermitente
- 6 - Branco-lunar intermitente ou fixo
- a - Facultativa
- b - Tabuleta facultativa e iluminável
- c - Tabuleta facultativa com indicações para os utilizadores

Notas:

- A tabuleta "Pare ao sinal vermelho" pode também ser montada sob a lanterna.
- Podem ser utilizadas protecções anti-vidrado que não prejudiquem a percepção, como por exemplo redes de malha adequada.

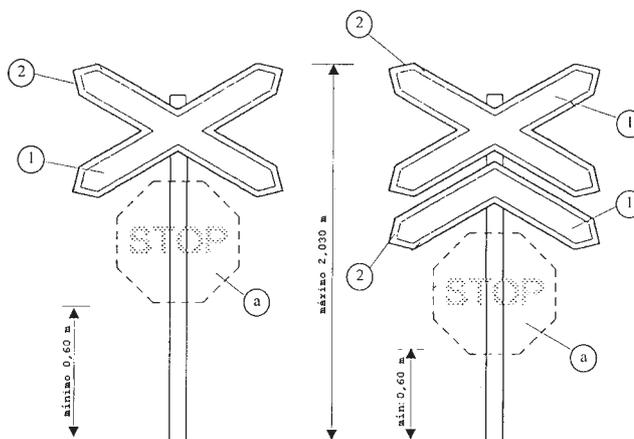


FIGURA 5

Legenda:

- 1 - Branco reflector
- 2 - Vermelho reflector
- a - Sinal de STOP (facultativo)

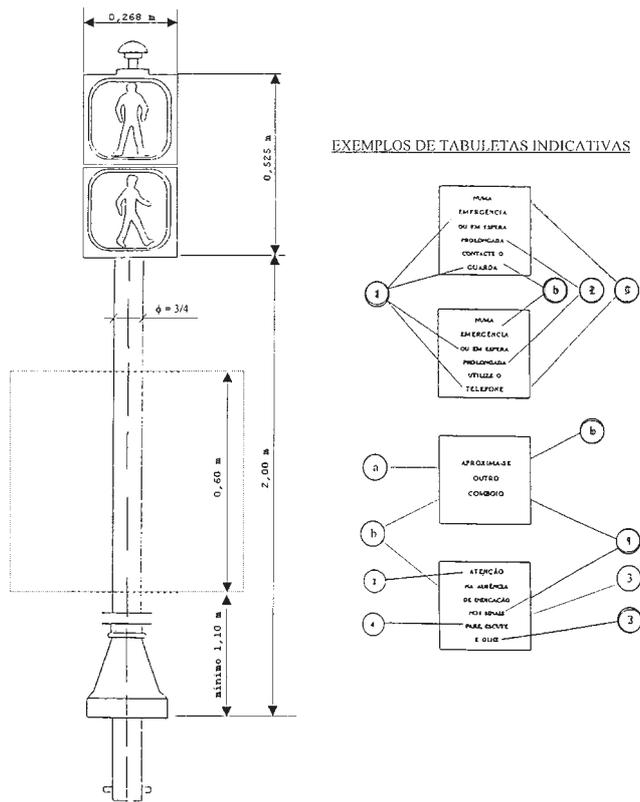


FIGURA 6

Legenda:  
 1 - Vermelho reflector  
 2 - Amarelo reflector  
 3 - Azul reflector  
 b - Tabuleta facilitada com indicacões de reflexo

## TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

### Acórdão n.º 630/99 — Processo n.º 455/99

Acordam no Plenário do Tribunal Constitucional:

1 — O Provedor de Justiça requer ao Tribunal Constitucional, nos termos do artigo 281.º, n.º 2, alínea *d*), da Constituição da República Portuguesa (CRP), a fiscalização abstracta sucessiva da constitucionalidade das normas contidas nos artigos 13.º, n.º 3, e 14.º, n.º 2, do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores (EPARAA), na redacção constante da Lei n.º 39/80, de 5 de Agosto, e na numeração da Lei n.º 61/98, de 27 de Agosto.

O pedido é fundamentado nos seguintes termos:

«1.º O artigo 13.º, n.º 3, do EPARAA prevê a existência de dois círculos adicionais para a eleição da Assembleia Legislativa Regional, um correspondendo aos ‘açorianos’ residentes noutras parcelas do território português e outro aos residentes no estrangeiro, cada um elegendo um deputado.

2.º O artigo 14.º, n.º 2, por sua vez, define que são eleitores naqueles círculos, ou seja, são ‘açorianos’ os cidadãos portugueses residentes na área em causa e que tenham nascido no território da Região Autónoma.

3.º Faz-se assim participar na identificação do âmbito subjectivo de uma pessoa colectiva de população e território não o critério da residência mas sim o da naturalidade, com a criação de um arremedo de dupla cidadania.

4.º Normas idênticas constavam da Lei Eleitoral para a Assembleia Legislativa Regional dos Açores (Decreto-Lei n.º 267/80, de 8 de Agosto), tendo sido declaradas inconstitucionais pela Resolução do Conselho da Revolução n.º 68/82 (*Diário da República*, 1.ª série, de 22 de Abril de 1982), com suporte em parecer no mesmo sentido da Comissão Constitucional (parecer n.º 11/82, publicado em *Pareceres da Comissão Constitucional*, 19.º vol., pp. 57 e segs.).

5.º Contudo, pelo princípio do pedido, não é possível estender a eficácia dessa declaração de inconstitucionalidade às normas constantes do EPARAA, apesar de ser evidente que a mesma *ratio decidendi* é aplicável em ambas as situações.

6.º Norma de idêntico alcance, em decreto que aprovava o Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma da Madeira, foi já objecto de uma pronúncia no sentido da inconstitucionalidade por esse Tribunal Constitucional, através do Acórdão n.º 1/91 (*Acórdãos do Tribunal Constitucional*, 18.º vol., pp. 7 e segs.), tirado em fiscalização preventiva, considerando violados os artigos 4.º, 6.º e 227.º, n.ºs 1 e 3 (hoje o 225.º), da Constituição, com argumentação que se acompanha e que aqui se tem como reproduzida.

7.º Além das normas constitucionais que o citado acórdão considera como violadas, julga-se ainda estar a ser infringido o princípio da igualdade, visto se estar perante a atribuição de direitos políticos em função do local de nascimento, sem que haja norma constitucional que tal permita.

8.º No mesmo sentido aponta o parecer da Comissão Constitucional acima citado (cf. *Pareceres da Comissão Constitucional*, 19.º vol., pp. 75-76), que mereceu a concordância do Conselho da Revolução.

9.º É certo que as normas em causa nunca foram aplicadas, mercê da declaração de inconstitucionalidade das disposições do Decreto-Lei n.º 267/80, de 8 de Agosto, a que se fez referência, o que no entanto em nada afecta o seu desvalor constitucional nem a possibilidade de serem sindicadas por esse Tribunal em sede de fiscalização abstracta sucessiva de constitucionalidade, importando expurgá-las do EPARAA.

Nestes termos, requeiro ao Tribunal Constitucional a declaração da inconstitucionalidade, com força obrigatória geral, de acordo com o artigo 281.º, n.º 2, alínea *d*), e para os efeitos do artigo 282.º da Constituição, das normas contidas nos artigos 13.º, n.º 3, e 14.º, n.º 2, do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores (EPARAA), na redacção constante da Lei n.º 39/80, de 5 de Agosto, e na numeração da Lei n.º 61/98, de 27 de Agosto, por violação do princípio da igualdade e das normas dos artigos 4.º, 6.º e 225.º, n.º 3, da Constituição.»

Notificado o Presidente da Assembleia da República, nos termos e para os efeitos do disposto nos artigos 54.º e 55.º, n.º 3, da Lei do Tribunal Constitucional, ofereceu o merecimento dos autos.

2 — Dispõem as normas em causa:

«Artigo 13.º

- 1 — .....
- 2 — .....
- 3 — Haverá ainda mais dois círculos, um compreendendo os açorianos residentes noutras parcelas do território português e outro os açorianos residentes no estrangeiro, cada um dos quais elegerá um deputado.

M=93100 + 00800

S=103.785  
H=543.000

Nº PF08.PE.V01.T1.1.078

SAÇÃO AO DES.

P59-01.  
59+003.212 Projeto  
59+000.000 Existente

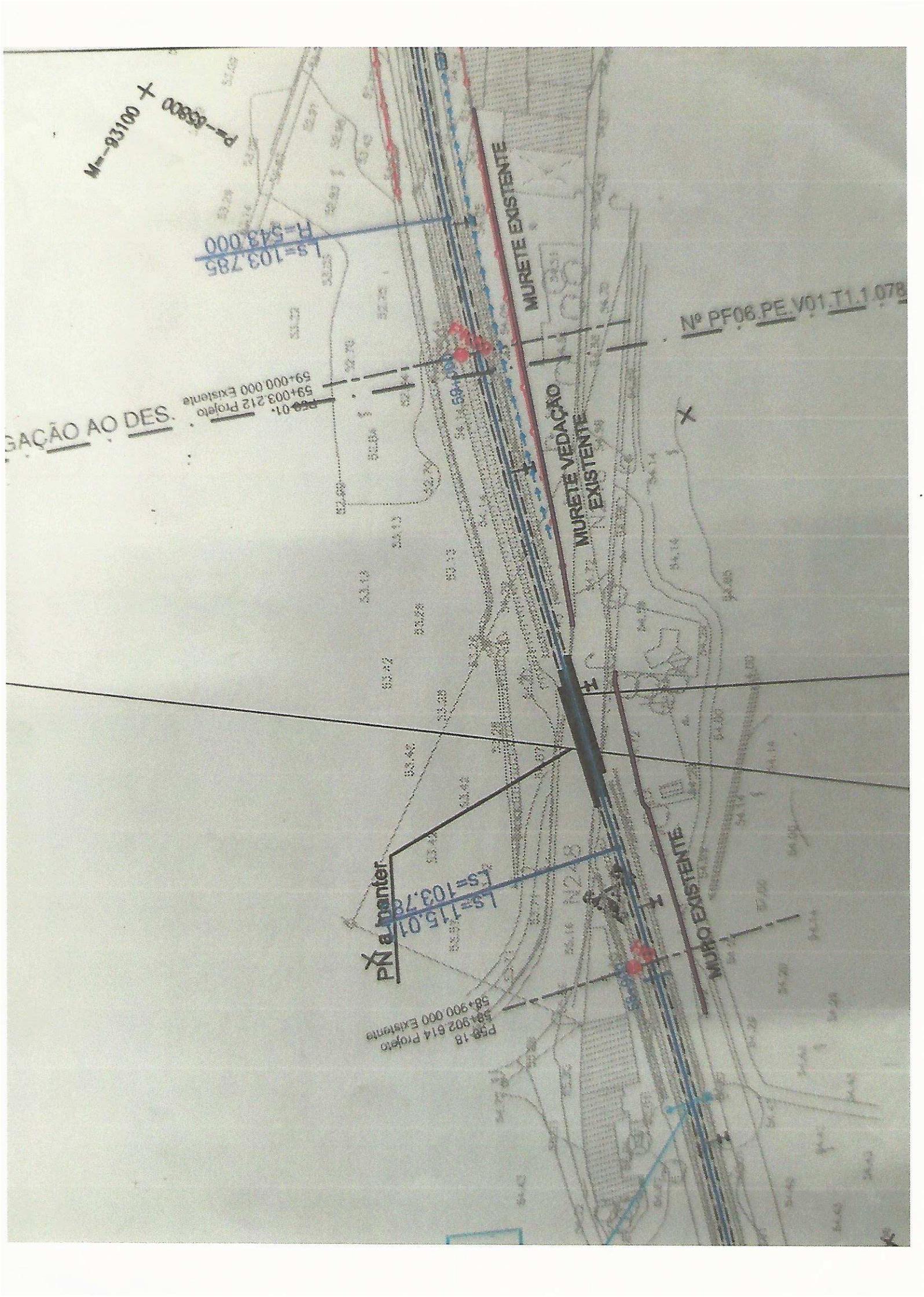
PN a manter  
S=115.017  
S=103.785

P58-18  
58+902.614 Projeto  
58+900.000 Existente

MURETE EXISTENTE

MURETE VEDAÇÃO  
EXISTENTE

MURO EXISTENTE



# MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE

2019-07-23

A Infraestruturas de Portugal publicou no dia 23 de julho em Diário da República dois Concursos Públicos para a execução de empreitadas no âmbito do projeto de Modernização da Linha do Oeste, que representam um investimento global estimado em 74,3 milhões de euros.



Este projeto de modernização foi apresentado nesta data na Comunidade Intermunicipal do Oeste, nas Caldas da Rainha, numa reunião que contou com a presença do secretário de Estado das Infraestruturas, Jorge Delgado, do presidente da Câmara Municipal de Mafra, Hélder Silva, do vice-presidente da Câmara Municipal de Sintra, Rui Pereira e do presidente e vice-presidente da IP, António Laranjo e Carlos Fernandes.

As empreitadas a concurso são:

## **Modernização do troço da Linha do Oeste entre Mira Sintra-Meleças e Torres Vedras**

Com um investimento estimado em 68,5 milhões para a eletrificação e modernização da via num troço com 43 quilómetros de extensão, a obra envolve, entre outros, a execução dos seguintes trabalhos:

- Criação de dois desvios ativos, com uma extensão total de 16 quilómetros, para permitir o cruzamento de comboios sem necessidade de paragem (Desvio ativo 1: com cerca de 10 quilómetros, entre a estação de Mira Sintra-Meleças e o apeadeiro de Pedra Furada e desvio ativo 2: com cerca de 6 quilómetros, entre a estação da Malveira e o quilómetro 44,3, a sul do Túnel da Sapataria);
- *Eletrificação integral do troço no sistema 2 x 25kV - 50 Hz;*
- Trabalhos de beneficiação em cinco estações e seis apeadeiros, com a criação de acessos para pessoas com mobilidade condicionada às plataformas de passageiros e alteamento das plataformas;
- Automatização e supressão de Passagens de Nível;
- Construção de nove passagens desniveladas;
- Reabilitação estrutural e rebaixamento da plataforma ferroviária para colocação da catenária nos túneis de Sapataria, Boiaca, Cabaço e Certã;

# LINHA DO OESTE

# LINHA DO OESTE

---

## SÍNTESE DO PROJETO

---

- Modernização, incluindo a eletrificação, construção de subestação de tração elétrica, reabilitação dos túneis ferroviários e intervenção nos sistemas de sinalização e telecomunicações;
- Criação de dois desvios (construção de via dupla para permitir a ultrapassagem/cruzamento de comboios sem redução de velocidade, entre Mira Sintra-Meleças e Pedra Furada e entre Malveira e a entrada do Túnel da Sapataria) e nova variante, de dois quilómetros, ao traçado existente, na zona do Outeiro;
- Supressão, por via de construção de passagens desniveladas, e reclassificação pontual de passagens de nível;
- Remodelação pontual de plataformas de passageiros em estações e apeadeiros, para melhoria das condições de segurança e acesso dos utentes.

---

## FINANCIAMENTO COMUNITÁRIO

---

**POCI-04-2958-FEDER-000002** Linha do Oeste - Modernização do Troço Meleças-Caldas da Rainha

- **Custo total elegível:** 75,3 milhões de euros
- **Valor de Participação:** 43,5 milhões de euros
- **Apoio financeiro público nacional:** 68,9 milhões de euros

---

## SÍNTESE DO PROJETO

---

- Modernização, incluindo a eletrificação, construção de subestação de tração elétrica, reabilitação dos túneis ferroviários e intervenção nos sistemas de sinalização e telecomunicações;
- Criação de dois desvios (construção de via dupla para permitir a ultrapassagem/cruzamento de comboios sem redução de velocidade, entre Mira Sintra-Meleças e Pedra Furada e entre Malveira e a entrada do Túnel da Sapataria) e nova variante, de dois quilómetros, ao traçado existente, na zona do Outeiro;
- Supressão, por via de construção de passagens desniveladas, e reclassificação pontual de passagens de nível;
- Remodelação pontual de plataformas de passageiros em estações e apeadeiros, para melhoria das condições de segurança e acesso dos utentes.

---

## FINANCIAMENTO COMUNITÁRIO

---

**POCI-04-2958-FEDER-000002** Linha do Oeste - Modernização do Troço Meleças-Caldas da Rainha

- **Custo total elegível:** 75,3 milhões de euros
- **Valor de Participação:** 43,5 milhões de euros
- **Apoio financeiro público nacional:** 68,9 milhões de euros

- Instalação de Sinalização Eletrónica, Telecomunicações e GSM-R (a presente empreitada a lançar tem a cargo a execução de caminhos de cabos, preparação de salas técnicas e instalação de antenas);
- Instalação do Sistema de Retorno de Corrente de Tração e Terras de Proteção.

Esta empreitada tem um prazo de execução previsto de 24 meses, estimando-se que esteja concluída no terceiro trimestre de 2022.

### **Conceção-execução da Subestação de Tração de Runa, Postos Autotransformadores e de Zona Neutra no Troço Mira Sintra-Meleças - Caldas da Rainha, da Linha do Oeste**

Com um valor base de investimento de 5,8 milhões de euros, para a construção de sistemas de tração elétrica, a intervenção engloba:

- Construção de uma Subestação de tração elétrica na zona de Runa;
- Construção de cinco Postos Autotransformadores distribuídos ao longo do traçado entre as estações de Mira Sintra-Meleças e Caldas da Rainha;
- Construção de um Posto Autotransformador de Zona Neutra na zona de Sabugo.

Esta empreitada tem um prazo de execução previsto de 781 dias de calendário, estimando-se que esteja concluída no terceiro trimestre de 2022.

---

## **MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE**

---

O projeto de modernização da Linha do Oeste, que está a ser desenvolvido pela Infraestruturas de Portugal no âmbito do programa Ferrovia 2020, será executado de forma faseada em duas empreitadas, a primeira foi hoje lançada, correspondendo à eletrificação e modernização do troço entre Mira Sintra-Meleças e Torres Vedras.

Ainda no decorrer deste ano, será publicado o concurso para a intervenção no troço entre Torres Vedras e Caldas da Rainha, com um valor estimado de 30,4 milhões de euros.

A modernização da Linha do Oeste compreende um investimento global superior a 155 milhões de euros, participado pela União Europeia, que engloba:

- o desenvolvimento de estudos e projetos,
- a execução de duas empreitadas de eletrificação, via-férrea, construção civil e obras geotécnicas,
- a construção de passagens superiores e inferiores e de estruturas de proteção e estabilização da plataforma,
- a modernização e adaptação dos cais de passageiros,
- a conceção e execução de uma subestação de tração e de postos autotransformadores e
- a realização de seis empreitadas para a sinalização e telecomunicações.

O projeto de Modernização da Linha do Oeste entre Mira Sintra-Meleças e Caldas da Rainha tem como principais objetivos a melhoria da eficiência e competitividade do sistema ferroviário, através do aumento da capacidade, segurança e fiabilidade da exploração e pela redução dos tempos de trajeto.

A eletrificação do troço até Caldas da Rainha permitirá a redução do tempo de percurso, Caldas da Rainha – Lisboa e Torres Vedras – Lisboa em de cerca de 30 minutos e irá assegurar a possibilidade de aumento da oferta de 16 circulações para 48 (2 sentidos) no troço a sul das Caldas da Rainha - Torres Vedras.

Esta ação integrará a candidatura a submeter no âmbito do COMPETE 2020, com a designação "Modernização do troço Mira Sintra-Meleças - Torres Vedras (excl.), da Linha do Oeste", para a qual se prevê um financiamento comunitário de cerca de 39%.

II SÉRIE



# DIÁRIO DA REPÚBLICA

Terça-Feira, 23 de Julho de 2019

Número 139

---

## PARTE L - CONTRATOS PÚBLICOS

---

INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, S. A.

### Anúncio de procedimento n.º 7736/2019

MODELO DE ANÚNCIO DO CONCURSO PÚBLICO

#### 1 - IDENTIFICAÇÃO E CONTACTOS DA ENTIDADE ADJUDICANTE

Designação da entidade adjudicante: Infraestruturas de Portugal, S. A.

NIPC: 503933813

Serviço/Órgão/Pessoa de contacto: Direção Compras e Logística - Departamento de Compras - Unidade Empreitadas - Edifício 2

Endereço: Praça da Portagem

Código postal: 2809 013

Localidade: Almada

País: PORTUGAL

NUT III: PT170

Distrito: Setúbal

Concelho: Almada

Freguesia: União das Freguesias de Almada, Cova da Piedade, Pragal e Cacilhas

Telefone: 212879780

Fax: 211021839

Endereço da Entidade: <http://www.infraestruturasdeportugal.pt/>

Endereço Eletrónico: [contratos@infraestruturasdeportugal.pt](mailto:contratos@infraestruturasdeportugal.pt)

#### 2 - OBJETO DO CONTRATO

Designação do contrato: Empreitada de "Modernização do troço Mira Sintra-Meleças - Torres Vedras (excl.), da Linha do Oeste"

Descrição sucinta do objeto do contrato: Empreitada Global de Modernização do troço Mira Sintra-Meleças - Torres Vedras (excl.), da *Linha do Oeste, incluindo eletrificação do troço e ligação à subestação, construção de dois troços de via dupla, supressão, reclassificação e automatização de passagens de nível, construção de desnivelamentos superiores e inferiores ao caminho-de-ferro, intervenção pontual de edifícios e plataformas de passageiros em estações e apeadeiros, retorno de corrente de tração e terras de proteção, renovação pontual e retificação do traçado de via, entre outras intervenções constituintes duma modernização e construção de vias férreas*

Tipo de Contrato: Empreitada de Obras Públicas  
Preço base do procedimento: Sim

Valor do preço base do procedimento: 68500000.00 EUR  
Classificação CPV (Vocabulário Comum para os Contratos Públicos)  
Objeto principal  
Vocabulário principal: 45234100

### 3 - INDICAÇÕES ADICIONAIS

Referência interna: 5010042358  
O contrato envolve aquisição conjunta (com várias entidades)? Não  
Contratação por lotes: Não  
O contrato é adjudicado por uma central de compras: Não  
O concurso destina-se à celebração de um acordo quadro: Não  
É utilizado um leilão eletrónico: Não  
É adotada uma fase de negociação: Não

4 - ADMISSIBILIDADE DA APRESENTAÇÃO DE PROPOSTAS VARIANTES: Não

### 5 - LOCAL DA EXECUÇÃO DO CONTRATO

País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Sintra  
Freguesia: União das Freguesias de Queluz e Belas  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Sintra  
Freguesia: União das Freguesias de Almargem do Bispo, Pêro Pinheiro e Montelavar  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Mafra  
Freguesia: União das Freguesias de Igreja Nova e Cheleiros  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Mafra  
Freguesia: União das Freguesias de Malveira e São Miguel de Alcainça  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Mafra  
Freguesia: União das Freguesias de Venda do Pinheiro e Santo Estêvão das Galés  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Sobral de Monte Agraço  
Freguesia: Freguesia de Sapataria  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Sobral de Monte Agraço  
Freguesia: Freguesia de Sobral de Monte Agraço  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Torres Vedras  
Freguesia: União das Freguesias de Dois Portos e Runa  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Torres Vedras

Freguesia: Freguesia de Ramalhal

País: PORTUGAL

NUT III: PT170

Distrito: Lisboa

Concelho: Torres Vedras

Freguesia: Freguesia de Santa Maria, São Pedro e Matacães

País: PORTUGAL

NUT III: PT170

Distrito: Lisboa

Concelho: Torres Vedras

Freguesia: União das Freguesias de Campelos e Outeiro da Cabeça

País: PORTUGAL

NUT III: PT170

Distrito: Lisboa

Concelho: Cadaval

Freguesia: União das Freguesias do Cadaval e Pêro Moniz

País: PORTUGAL

NUT III: PT16B

Distrito: Leiria

Concelho: Bombarral

Freguesia: Freguesia de Carvalhal - Bombarral

País: PORTUGAL

NUT III: PT16B

Distrito: Leiria

Concelho: Bombarral

Freguesia: União das Freguesias de Bombarral e Vale Covo

País: PORTUGAL

NUT III: PT16B

Distrito: Leiria

Concelho: Bombarral

Freguesia: Freguesia de Roliça

País: PORTUGAL

NUT III: PT16B

Distrito: Leiria

Concelho: Óbidos

Freguesia: Freguesia de Santa Maria, São Pedro e Sobral da Lagoa

País: PORTUGAL

NUT III: PT16B

Distrito: Leiria

Concelho: Caldas da Rainha

Freguesia: União das Freguesias de Caldas da Rainha - Nossa Senhora do Pópulo, Coto e São Gregório

País: PORTUGAL

NUT III: PT16B

Distrito: Leiria

Concelho: Caldas da Rainha

Freguesia: União das Freguesias de Tornada e Salir do Porto

6 - PRAZO DE EXECUÇÃO DO CONTRATO

Prazo: Dias

720 dias - 2 anos

O contrato é passível de renovação? Não

## 7 - DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO

7.1 - Habilitação para o exercício da atividade profissional

Sim

Tipo:

Alvará

Descrição:

Alvará ou título de registo emitido pelo Instituto dos Mercados Públicos, do Imobiliário e da Construção, I.P., contendo as seguintes habilitações:

Subcategoria 2.ª da 2.ª categoria e da classe que cubra o valor global da proposta;

Subcategorias 1.ª, 4.ª e 5.ª da 1.ª categoria, das classes correspondentes, cada uma, ao valor dos trabalhos especializados que lhes respeitam na proposta;

Subcategorias 1.ª, 5.ª, 6.ª e 11.ª da 2.ª categoria, das classes correspondentes, cada uma, ao valor dos trabalhos especializados que lhes respeitam na proposta;

Subcategorias 1.ª, 8.ª e 17.ª da 4.ª categoria, das classes correspondentes, cada uma, ao valor dos trabalhos especializados que lhes respeitam na proposta;

Subcategorias 2.ª, 3.ª, 6.ª, 7.ª, 8.ª, 10.ª e 12.ª da 5.ª categoria, das classes correspondentes, cada uma, ao valor dos trabalhos especializados que lhes respeitam na proposta.

7.2 - Informação sobre contratos reservados

O contrato está reservado a entidades e fornecedores cujo objetivo principal seja a integração social e profissional de pessoas com deficiência ou desfavorecidas?

Não

8 - ACESSO ÀS PEÇAS DO CONCURSO, PEDIDOS DE PARTICIPAÇÃO E APRESENTAÇÃO DAS PROPOSTAS

8.1 - Consulta das peças do concurso

Designação do serviço da entidade adjudicante onde se encontram disponíveis as peças do concurso para consulta dos interessados: Direção Compras e Logística - Departamento de Compras - Unidade Empreitadas, no seguinte horário das 9:30 às 12:30 horas e das 14:30 horas às 17:00 horas

Endereço desse serviço: Praça da Portagem

Código postal: 2809 013

Localidade: Almada

Telefone: 212879780

Fax: 211021839

Endereço Eletrónico: [contratos@infraestruturasdeportugal.pt](mailto:contratos@infraestruturasdeportugal.pt)

8.2 - Fornecimento das peças do concurso, apresentação dos pedidos de participação e apresentação das propostas

Plataforma eletrónica utilizada pela entidade adjudicante:

AnoGov (<http://www.anogov.com/>)

9 - PRAZO PARA APRESENTAÇÃO DAS PROPOSTAS

Até às 17 : 00 do 60 º dia a contar da data de envio do presente anúncio

10 - PRAZO DURANTE O QUAL OS CONCORRENTES SÃO OBRIGADOS A MANTER AS RESPECTIVAS PROPOSTAS

120 dias a contar do termo do prazo para a apresentação das propostas

11 - CRITÉRIO DE ADJUDICAÇÃO

Melhor relação qualidade-preço: Sim

Critério relativo à qualidade

Nome: Valia Técnica

Ponderação: 50 %

Critério relativo ao custo

Nome: Preço

Ponderação: 50 %

12 - PRESTAÇÃO DE CAUÇÃO:

Sim 5 %

13 - IDENTIFICAÇÃO E CONTACTOS DO ÓRGÃO DE RECURSO ADMINISTRATIVO

Designação: Conselho de Administração Executivo da Infraestruturas de Portugal, S.A.

Endereço: Praça da Portagem

Código postal: 2809 013

Localidade: Almada

Telefone: 212879780

Fax: 211021839

Endereço Eletrónico: [contratos@infraestruturasdeportugal.pt](mailto:contratos@infraestruturasdeportugal.pt)

14 - DATA DE ENVIO DO ANÚNCIO PARA PUBLICAÇÃO NO DIÁRIO DA REPÚBLICA

2019/07/22

15 - O PROCEDIMENTO A QUE ESTE ANÚNCIO DIZ RESPEITO TAMBÉM É PUBLICITADO NO JORNAL OFICIAL DA UNIÃO EUROPEIA:

Sim

16 - OUTRAS INFORMAÇÕES

Serão usados critérios ambientais: Não

17 - IDENTIFICAÇÃO DO AUTOR DO ANÚNCIO

Nome: Margarida Veloso

Cargo: Diretora

412465036

---

II SÉRIE



**DIÁRIO  
DA REPÚBLICA**

Depósito legal n.º 8815/85 ISSN 0870-9963

*Diário da República Eletrónico:*

Endereço Internet: <http://dre.pt>

*Contactos:*

Correio eletrónico: [dre@incm.pt](mailto:dre@incm.pt)

Tel.: 21 781 0870

Fax: 21 394 5750

---

II SÉRIE



# DIÁRIO DA REPÚBLICA

Terça-Feira, 23 de Julho de 2019

Número 139

---

## PARTE L - CONTRATOS PÚBLICOS

---

INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, S. A.

### Anúncio de procedimento n.º 7737/2019

MODELO DE ANÚNCIO DO CONCURSO PÚBLICO

#### 1 - IDENTIFICAÇÃO E CONTACTOS DA ENTIDADE ADJUDICANTE

Designação da entidade adjudicante: Infraestruturas de Portugal, S. A.

NIPC: 503933813

Serviço/Órgão/Pessoa de contacto: Direção Compras e Logística - Departamento de Compras - Unidade Empreitadas - Edifício 2

Endereço: Praça da Portagem

Código postal: 2809 013

Localidade: Almada

País: PORTUGAL

NUT III: PT170

Distrito: Setúbal

Concelho: Almada

Freguesia: União das Freguesias de Almada, Cova da Piedade, Pragal e Cacilhas

Telefone: 212879780

Fax: 211021839

Endereço da Entidade: <http://www.infraestruturasdeportugal.pt/>

Endereço Eletrónico: [contratos@infraestruturasdeportugal.pt](mailto:contratos@infraestruturasdeportugal.pt)

#### 2 - OBJETO DO CONTRATO

Designação do contrato: Empreitada de "Conceção-execução da Subestação de Tração de Runa, Postos Autotransformadores e de Zona Neutra no Troço Mira Sintra-Meleças - Caldas da Rainha, da Linha do Oeste" (eContratos N.º 5010035661)

Descrição sucinta do objeto do contrato: Conceção/construção da Subestação de Tração de Runa e Postos de Autotransformadores

Tipo de Contrato: Empreitada de Obras Públicas

Preço base do procedimento: Sim

Valor do preço base do procedimento: 5800000.00 EUR  
Classificação CPV (Vocabulário Comum para os Contratos Públicos)  
Objeto principal  
Vocabulário principal: 45232220

### 3 - INDICAÇÕES ADICIONAIS

Referência interna: 5010035661  
O contrato envolve aquisição conjunta (com várias entidades)? Não  
Contratação por lotes: Não  
O contrato é adjudicado por uma central de compras: Não  
O concurso destina-se à celebração de um acordo quadro: Não  
É utilizado um leilão eletrónico: Não  
É adotada uma fase de negociação: Não

### 4 - ADMISSIBILIDADE DA APRESENTAÇÃO DE PROPOSTAS VARIANTES: Não

### 5 - LOCAL DA EXECUÇÃO DO CONTRATO

Pais: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Sintra  
Freguesia: União das Freguesias de Almargem do Bispo, Pêro Pinheiro e Montelavar  
Pais: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Mafra  
Freguesia: União das Freguesias de Malveira e São Miguel de Alcainça  
Pais: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Sobral de Monte Agraço  
Freguesia: Freguesia de Sapataria  
Pais: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Torres Vedras  
Freguesia: União das Freguesias de Dois Portos e Runa  
Pais: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Torres Vedras  
Freguesia: Freguesia de Ramalhal  
Pais: PORTUGAL  
NUT III: PT16B  
Distrito: Leiria  
Concelho: Bombarral  
Freguesia: Freguesia de Roliça  
Pais: PORTUGAL  
NUT III: PT16B  
Distrito: Leiria  
Concelho: Bombarral  
Freguesia: Freguesia de Carvalhal - Bombarral

### 6 - PRAZO DE EXECUÇÃO DO CONTRATO

Prazo: Dias  
781 dias  
O contrato é passível de renovação? Não

### 7 - DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO

7.1 - Habilitação para o exercício da atividade profissional

Sim

Tipo:

Alvará

Descrição:

Alvará ou título de registo emitido pelo Instituto da Construção e do Imobiliário, I.P., contendo as seguintes habilitações:

- a) A 4ª subcategoria da 4ª categoria e da classe que cubra o valor global da proposta;  
b) As 1ª, 4ª, 5ª, 6ª e 7ª subcategorias da 1ª categoria e as 1ª, 2ª, 3ª e 5ª subcategorias da 4ª categoria, das classes correspondentes, cada uma, ao valor dos trabalhos especializados que lhes respeitam, consoante a parte que cada um desses trabalhos cabe na proposta e que será indicada em documento anexo àquela.

7.2 - Informação sobre contratos reservados

O contrato está reservado a entidades e fornecedores cujo objetivo principal seja a integração social e profissional de pessoas com deficiência ou desfavorecidas?

Não

8 - ACESSO ÀS PEÇAS DO CONCURSO, PEDIDOS DE PARTICIPAÇÃO E APRESENTAÇÃO DAS PROPOSTAS

8.1 - Consulta das peças do concurso

Designação do serviço da entidade adjudicante onde se encontram disponíveis as peças do concurso para consulta dos interessados: Direção Compras e Logística - Departamento de Compras - Unidade Empreitadas, no seguinte horário das 9:30 às 12:30 horas e das 14:30 horas às 17:00 horas.

Endereço desse serviço: Praça da Portagem

Código postal: 2809 013

Localidade: Almada

Telefone: 212879780

Fax: 211021839

Endereço Eletrónico: [contratos@infraestruturasdeportugal.pt](mailto:contratos@infraestruturasdeportugal.pt)

8.2 - Fornecimento das peças do concurso, apresentação dos pedidos de participação e apresentação das propostas

Plataforma eletrónica utilizada pela entidade adjudicante:

AnoGov (<http://www.anogov.com/>)

9 - PRAZO PARA APRESENTAÇÃO DAS PROPOSTAS

Até às 17 : 00 do 91 º dia a contar da data de envio do presente anúncio

10 - PRAZO DURANTE O QUAL OS CONCORRENTES SÃO OBRIGADOS A MANTER AS RESPECTIVAS PROPOSTAS

120 dias a contar do termo do prazo para a apresentação das propostas

11 - CRITÉRIO DE ADJUDICAÇÃO

Melhor relação qualidade-preço: Sim

Critério relativo à qualidade

Nome: Valia Técnica

Ponderação: 50 %

Critério relativo ao custo

Nome: Preço

Ponderação: 50 %

12 - PRESTAÇÃO DE CAUÇÃO:

Sim 5 %

13 - IDENTIFICAÇÃO E CONTACTOS DO ÓRGÃO DE RECURSO ADMINISTRATIVO

Designação: Conselho de Administração Executivo da Infraestruturas de Portugal, S.A.

Endereço: Praça da Portagem

Código postal: 2809 013

Localidade: Almada

Telefone: 212879780

Fax: 211021839

Endereço Eletrónico: [contratos@infraestruturasdeportugal.pt](mailto:contratos@infraestruturasdeportugal.pt)

14 - DATA DE ENVIO DO ANÚNCIO PARA PUBLICAÇÃO NO DIÁRIO DA REPÚBLICA

2019/07/22

15 - O PROCEDIMENTO A QUE ESTE ANÚNCIO DIZ RESPEITO TAMBÉM É PUBLICITADO NO JORNAL OFICIAL DA UNIÃO EUROPEIA:

Sim

16 - OUTRAS INFORMAÇÕES

Serão usados critérios ambientais: Não

17 - IDENTIFICAÇÃO DO AUTOR DO ANÚNCIO

Nome: Margarida Veloso

Cargo: Diretora

412465222

---

II SÉRIE



**DIÁRIO  
DA REPÚBLICA**

Depósito legal n.º 8815/85

ISSN 0870-9963

*Diário da República Eletrónico:*

Endereço Internet: <http://dre.pt>

*Contactos:*

Correio eletrónico: [dre@incm.pt](mailto:dre@incm.pt)

Tel.: 21 781 0870

Fax: 21 394 5750

---



## Concurso de 68,5 milhões de euros para modernizar Linha do Oeste lançado ainda este mês

11 jul 2019 15:27

MadreMedia / Lusa

Atualidade

Linha do Oeste

A Infraestruturas de Portugal (IP) deverá lançar ainda este mês um concurso de 68,5 milhões de euros para modernizar parte da Linha do Oeste (Sintra-Figueira da Foz), disse hoje à Lusa fonte oficial da empresa.

A fonte afirmou que “até ao final deste mês” é lançado o concurso público de 68,5 milhões de euros para obras de modernização e eletrificação da linha entre Sintra e Torres Vedras, no distrito de Lisboa.

Aguardado há décadas e várias vezes adiado, o projeto de modernização da linha centenária está orçado num total de 112,4 milhões de euros e vai ser dividido em duas empreitadas, Mira Sintra/Meleças (Sintra)-Torres Vedras e Torres Vedras-Caldas da Rainha.

O projeto incide em 87 dos 200 quilómetros da Linha do Oeste, englobando a eletrificação e duplicação da via, a retificação de curvas, a criação de variantes ao traçado atual, a supressão de passagens de nível e a sua substituição por passagens superiores ou inferiores à linha férrea e instalação de sinalização nas estações e apeadeiros.

A empreitada, com duração de 18 meses após consignação, é em grande parte financiada por fundos comunitários e atravessa os concelhos de Sintra, Mafra, Sobral de Monte Agraço, Torres Vedras, Cadaval (distrito de Lisboa), Bombarral, Óbidos e Caldas da Rainha (Leiria).

O Plano de Investimentos para a Ferrovia 2020 prevê a conclusão das obras durante o ano de 2020, mas estão em atraso.

O concurso público está para ser lançado desde 2017.

Numa portaria publicada hoje em Diário da República, os secretários de Estado do Orçamento e das Infraestruturas autorizam a Infraestruturas de Portugal a proceder à repartição de encargos da primeira empreitada - a que está orçada em 68,5 milhões de euros.

Os custos vão ser repartidos entre 2020 (cerca de 2,7 milhões de euros), 2021 (35,6 milhões de euros) e 2022 (30,1 milhões de euros).

Dos 68,5 milhões de euros, o Estado entra com 42 milhões de euros.

### Link:

<https://24.sapo.pt/atualidade/artigos/concurso-de-685-milhoes-de-euros-para-modernizar-linha-do-oeste-lancado-ainda-este-mes>



Exmo. Senhor Presidente  
da Assembleia Municipal de Torres Vedras,  
Dr. José Augusto de Carvalho

v/ comunicação      v/ referência      n/ referência      n.º de ofício      data

4711 26-JUL-19

**Assunto: Pedido da Comissão Eventual de Transportes**

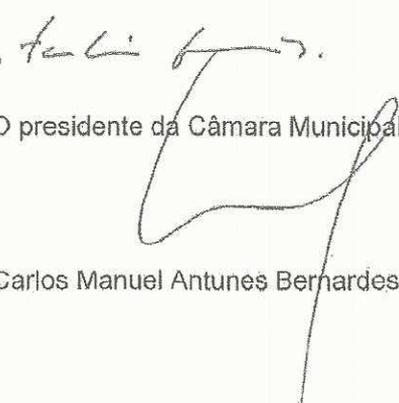
Exmo. Senhor Presidente da Assembleia Municipal,

Vimos pelo presente informar que a requalificação da Linha do Oeste é um projeto das Infraestruturas de Portugal, I.P., pelo que o pedido em causa deverá ser apresentado junto daquela entidade.

Aproveitamos a oportunidade para informar V. Exa. que os seguintes procedimentos foram publicados em Diário da República de 23 de julho de 2019:

- Empreitada de Modernização do troço Mira Sintra-Meleças - Torres Vedras, da Linha do Oeste;
- Empreitada de Conceção-execução da Subestação de Tração de Runa, Postos Autotransformadores e de Zona Neutra no Troço Mira Sintra-Meleças - Caldas da Rainha, da Linha do Oeste.

Com os melhores cumprimentos,

  
O presidente da Câmara Municipal

Carlos Manuel Antunes Bernardes

DL



*Resposta AM de hoje (Expediente) 25/11/2019*

MUNICÍPIO DE TORRES VEDRAS  
Entrada nº 388 L.º 150.10.º 00  
Em 26-11-19  
O Funcionário,  
*[Signature]*

Exmo. Senhor Presidente  
da Assembleia Municipal de Torres Vedras  
Dr. José Augusto de Carvalho  
augustocarvalho.presidente.am@cm-tvedras.pt

v/ comunicação	v/ referência	n/ referência	n.º de ofício	data
<b>Assunto: Ponto de situação sobre a Modernização da Linha do Oeste</b>				<b>7796 25-NOV '19</b>

Exmo. Senhor Presidente da Assembleia Municipal,

Na sequência da última sessão da Assembleia Municipal na qual foi abordado o assunto em título, vimos pelo presente remeter a V. Exa. esclarecimento prestado pelas Infraestruturas de Portugal sobre a Modernização da Linha do Oeste.

Com os melhores cumprimentos, *[Signature]*

O presidente da Câmara Municipal

*[Signature]*  
Carlos Manuel Antunes Bernardes

Anexo: O citado.  
DL



*As Coordenador  
da Câmara Municipal  
fa análise em  
12/12/2019  
fw*

Exmo. Senhor Presidente  
da Assembleia Municipal de Torres Vedras  
Dr. José Augusto de Carvalho  
augustocarvalho.presidente.am@cm-tvedras.pt

v/ comunicação	v/ referência	n/ referência	n.º de ofício	data
				0235 10 DEZ '19

**Assunto: Projeto da Modernização da Linha do Oeste**

Exmo. Senhor Presidente da Assembleia Municipal,

Na sequência do pedido da Assembleia Municipal sobre o projeto da Modernização da Linha do Oeste, encetamos contactos com a entidade que tutela a referida linha, as Infraestruturas de Portugal, que nos remeteu os documentos em anexo.

Mais informamos V. Exa. que os referidos documentos correspondem aos dois concursos para a Modernização da Linha do Oeste, o primeiro entre Meleças e Torres Vedras e o segundo entre Torres Vedras e Caldas da Rainha.

Com os melhores cumprimentos, *Carlos Manuel Antunes Bernardes*

O presidente da Câmara Municipal

*Carlos Manuel Antunes Bernardes*  
Carlos Manuel Antunes Bernardes

Anexo: O citado.

DL

1/1

João Carlos  
da Comissão  
23/11/2019  
JC

Exmo Presidente de  
Asssembleia Municipal  
de Toug Vedus

Toug Vedus, 20 de Novembro de 2019

Eu, Pedro Miguel Castelo, membro da Comissão  
Eventual de Transportes e Mobilidade, venho por  
este meio apresentar a V. Ex. a minha demissão  
de membro de referida Comissão.  
Entendo que perante a ineficácia que a mesma  
tem demonstrado e atendendo aos factos graves  
que tem acontecido que não tenho condições  
efectivas para desenvolver o trabalho que ~~se~~  
immediatamente se expectava

O Deputado Municipal  
Pedro Miguel Castelo

ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE TORRES VEDRAS  
**Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade**

---

Exmo. Senhor

Presidente da Assembleia Municipal – Dr. José Augusto de Carvalho

Na sequência da Sessão Extraordinária do dia 20 de novembro de 2019, a Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade reuniu no dia 27 de novembro do corrente ano, tomou conhecimento do pedido de demissão do deputado do CDS, Pedro Castelo, bem como do suplente, João Pedro Gomes.

Relativamente às dúvidas de sobreposição com a recente eleita – Comissão Permanente de Mobilidade, esta Comissão Eventual concluiu, por unanimidade dos presentes, que as referidas Comissões não se sobrepõem no seu objeto, antes pelo contrário, se completam. Enquanto que a Comissão Permanente de Mobilidade tem um amplo campo de ação, designadamente no acompanhamento da *“Implementação do Plano de Mobilidade e Transportes para o Território do Concelho (PMT-TV), com base na Estratégia Municipal de Adaptação às Alterações Climáticas”*, nomeadamente a Rede de Ciclovias Urbanas, sendo uma das operações do PAMUS.

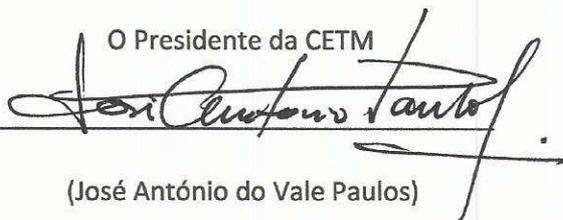
A Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade tem uma função específica relacionada com as obras em curso da Requalificação da E.N.9 e da Linha do Oeste em fase de lançamento dos concursos.

Concluindo-se que uma não conflitua com a outra podendo e devendo continuarem em paralelo.

Neste seguimento, colocamos à vossa consideração a pertinente mudança de designação desta Comissão, no pressuposto de apresentar situações confusas de identificação, sugerimos a seguinte designação – **Comissão Eventual para a Requalificação da EN9 e Linha do Oeste.**

Torres Vedras, 27 de novembro 2019

O Presidente da CETM



(José António do Vale Paulos)

ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE TORRES VEDRAS  
Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

Exmo. Sr. presidente da Assembleia Municipal  
Dr. José Augusto Carvalho

*Reg. ac. fo. l. 12/19  
Comissão  
24/1/2020  
de  
esta  
data  
JW*

Tendo em conta o objetivo de elaborar um relatório sobre as obras de requalificação da EN9 e a modernização da Linha do Oeste:

Esta comissão teve uma reunião agendada, a dia 12 de novembro de 2019, com o diretor do Departamento de Relacionamento Institucional Central e com representantes da Direção de Engenharia e Ambiente - Departamento de Estudos e Projetos Rodoviários e Departamento de Estudos e Projetos Ferroviários, nas Infraestruturas de Portugal S.A.

O Sr. presidente da Câmara Municipal, em reunião de 1 de novembro de 2019, comprometeu-se a diligenciar no sentido de nos serem fornecidas as suprarreferidas peças processuais.

Para aguardar a disponibilização desses elementos técnicos, a reunião com as Infraestruturas de Portugal foi desmarcada, a nosso pedido.

Depois da receção e análise das peças desenhadas de ambos os projetos, surgem-nos agora dúvidas substanciais que carecem de esclarecimento.

Assim, solicito a V. Exa. que diligencie no sentido de agendar uma reunião desta Comissão Eventual com representantes da entidade responsável pelos projetos de requalificação da EN9 e de modernização da Linha do Oeste, a Infraestruturas de Portugal S.A., e da possibilidade de, nesse encontro, nos serem disponibilizadas as peças escritas do projeto referente à Linha do Oeste.

Torres Vedras, 14 de janeiro de 2020

O Presidente da Comissão

  
\_\_\_\_\_  
(José António Vale Paulos)

**FINANÇAS E INFRAESTRUTURAS E HABITAÇÃO****Gabinetes dos Secretários de Estado do Orçamento e das Infraestruturas****Portaria n.º 58/2020**

*Sumário:* Autoriza a Infraestruturas de Portugal, S. A., a proceder à repartição de encargos relativos ao contrato da «Aquisição de aparelhos de via para a Linha do Oeste — Troço Meleças-Mira Sintra/Torres Vedras (exc.)».

Considerando que a Infraestruturas de Portugal, S. A., pretende lançar um procedimento para a «Aquisição de aparelhos de via para a Linha do Oeste — Troço Meleças-Mira Sintra/Torres Vedras (exc.)».

Considerando que o artigo 2.º da Lei de Enquadramento Orçamental (LEO), na sua redação atual, determina que o Orçamento do Estado abrange os orçamentos do subsector da administração central, incluindo os serviços e organismos que não dispõem de autonomia administrativa e financeira, os serviços e fundos autónomos e a segurança social.

Considerando que nos termos do n.º 4 do artigo 2.º da LEO, na redação da Lei n.º 151/2015, de 11 de setembro, consideram-se integradas no sector público administrativo, também, as entidades que, independentemente da sua natureza e forma, tenham sido incluídas em cada subsector no âmbito do Sistema Europeu de Contas Nacionais e Regionais, nas últimas contas sectoriais publicadas pela autoridade estatística nacional, referentes ao ano anterior ao da apresentação do Orçamento.

Considerando que as Entidades Públicas Reclassificadas (EPR) a que se refere o n.º 5 do artigo 2.º da LEO integram o Orçamento do Estado, tendo sido listadas no Anexo I da Circular, Série A, n.º 1367, de 1 de agosto de 2011, da Direção-Geral do Orçamento, encontrando-se integradas no mesmo Orçamento do Estado como serviços e fundos autónomos nos respetivos ministérios de tutela e considerando que a Infraestruturas de Portugal, S. A., é uma das EPR que consta dessa lista.

Considerando que a «Aquisição de aparelhos de via para a Linha do Oeste — Troço Meleças-Mira Sintra/Torres Vedras (exc.)» tem execução financeira plurianual, torna-se necessário a autorização do Ministro de Estado e das Finanças e do Ministro das Infraestruturas e da Habitação.

Considerando que o procedimento em causa tem um preço base de € 2.320.000,00, a que acresce IVA à taxa legal em vigor.

Considerando que o início desta prestação de serviços ainda não ocorreu e que o prazo de execução abrange o ano de 2020.

Nestes termos, e em conformidade com o disposto nos termos conjugados da alínea a) do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro, e do n.º 1 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho, manda o Governo, pelos Secretários de Estado do Orçamento e das Infraestruturas, ao abrigo da competência delegada, o seguinte:

1 — Fica a Infraestruturas de Portugal, S. A., autorizada a proceder à repartição de Encargos relativos ao contrato da «Aquisição de aparelhos de via para a Linha do Oeste — Troço Meleças-Mira Sintra/Torres Vedras (exc.)», até ao montante global de € 2.320.000,00, na condição de ter financiamento europeu com candidatura aprovada e sujeito a financiamento máximo nacional de € 1.421.232,00.

2 — Os encargos orçamentais decorrentes da execução do contrato acima referido são repartidos da seguinte forma, não podendo exceder estes valores em cada ano económico:

Em 2020: € 2.320.000,00, a que acresce IVA à taxa legal em vigor.

3 — O montante fixado para cada ano económico poderá ser acrescido do saldo apurado no ano anterior.



4 — Os encargos financeiros resultantes da execução do presente diploma serão satisfeitos por verbas adequadas do orçamento da Infraestruturas de Portugal, S. A.

5 — A presente portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

4 de dezembro de 2019. — O Secretário de Estado do Orçamento, *João Rodrigo Reis Carvalho Leão*. — 3 de dezembro de 2019. — O Secretário de Estado das Infraestruturas, *Jorge Moreno Delgado*.

312864878

-----**ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE TORRES VEDRAS**-----

-----**COMISSÃO EVENTUAL DE TRANSPORTES E MOBILIDADE**-----

-----**REUNIÃO nº 1 /Ano 2020**-----

**Data** 16/01/2020

**Hora de Início** 18H **Fim** 20H20

**Presenças:**-----

José Vale Paulos-----

Sérgio Jacinto-----

Teresa Oliveira-----

Luís Carlos Lopes-----

João Rodrigues-----

**Assuntos tratados:**-----

- 1- Análise do Projeto de Modernização da Linha do Oeste-----

**Conclusões:**-----

- 1- O presidente da comissão analisou antecipadamente o projeto de Modernização da Linha do Oeste e elaborou um quadro síntese que distribuiu por todos. Foi feita uma leitura conjunta do documento e identificadas algumas questões que os presentes gostariam de ver esclarecidas.-----  
Sérgio Jacinto referiu que esta comissão tem obrigação de defender os interesses e perspetivas dos torrienses. Perante o argumento da falta de dinheiro para fazer a obra desejável, considera que os trabalhos devem ser feitos com perspetiva de futuro e de modo a deixar preparadas melhorias futuras e isso não parece estar a ser tido em conta.-----

Luís Carlos Lopes disse esta a residir provisoriamente em Caldas da Rainha e que isso o tem obrigado a deslocações diárias de e para Torres Vedras e já experimentou a viagem de comboio mas não há condições e, principalmente, não há oferta de horário.-----

Sobre o trabalho de análise e da elaboração do relatório, José Vale Paulos, recordou que esta comissão se restringe ao território do concelho de Torres Vedras o que corresponde aos Km de linha entre a Feliteira e o Outeiro da Cabeça e que por essa razão, sobre o restante trajeto terão apenas uma opinião informal. O atual projeto a concurso é até Meleças, talvez um dia se faça projeto e abra concurso até Loures ou, melhor ainda, até à Gare do Oriente, mas não têm competência para acompanhar os trabalhos relativos a esse troço de linha. Durante a leitura orientada do quadro síntese surgiram algumas dúvidas:-----

- O que é ATV?-----
- Porquê vão ser demolidas todas as paredes interiores das estações (excerto Runa)?-----
- Porquê a construção de um T2 na estação de Dois Portos?-----
- Porquê manter a Passagem de Nível de Runa que é a mais perigosa de todo o concelho?-----
- Não há parques de estacionamento previstos?-----

Sérgio Jacinto referiu uma especial preocupação também com a Passagem de Nível do Bairro Rabão que vai ser mantida como está porque, devido às alterações de trânsito, muitas pessoas evitam a zona do Choupal fazendo um desvio pela zona do Arena Shopping e utilizando a referida passagem.-----

Foi feito um pedido à Mesa para que solicite uma reunião desta comissão com a Infraestruturas de Portugal e marcada uma reunião, para a semana seguinte, com os presidentes de junta dos territórios por onde passa a linha ferroviária.-----

Antes de terminar a reunião, Luís Carlos Lopes questionou sobre o acompanhamento das obras da EN9. O presidente da comissão respondeu que a reunião na Infraestruturas de Portugal também servirá para responder a algumas questões mas que, a drenagem está a ser revista em grande parte do trajeto. A função desta comissão é produzir um relatório mas ainda não têm todos os elementos necessários para terminar o relatório da EN9.-----

QUADRO INDICATIVO DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES

Local	Km	Designação/Cais/Plataforma	Edifício/Obras	Passagem Nível (PN)	Passagem (PS ou PI) (Superior/Inferior)	Obs.
-------	----	----------------------------	----------------	---------------------	---	------

LIMITE DO CONCELHO DE TORRES VEDRAS A SUL-SOBRAL DO MONTE AGRAÇO

FELITEIRA (Apeadeiro)	52+000  52+597  52+719	Subida e ampliar para Sul	(Não existe edifício) - Novo Abrigo; - Novo mobiliário urbano; - Renovação de infraestruturas elétricas.	A suprimir com passagem alternativa pelas P.I. Km 52+597	Inferior a manter	
DOIS PORTOS	54+870		Construção de Obra nova de PS.		Viaduto a construir (PS) nova, para supressão da Passagem de nível de Dois Portos, com início na EN 248 termina em rotunda frente à Farmácia. Sendo positiva a construção da PS, todavia, acompanhamos a sugestão da autarquia na alternativa apresentada a norte da adega cooperativa de Dois Portos.	Apresentada alternativa a norte pela Autarquia

QUADRO INDICATIVO DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES

Local	Km	Designação/Cais/Plataforma	Edifício/Obras	Passagem Nível (PN)	Passagem (PS ou PI) (Superior/Inferior)	Obs.
-------	----	----------------------------	----------------	---------------------	---	------

DOIS PORTOS (Estação)	54+810	PN-Dois Portos		A Suprimir a Passagem Nível de Dois Portos, com a construção da P.S. referida anteriormente		
	55+000	- Subida e ampliação dos Cais existentes e de apoio às respetivas 3 linhas.  - ATV a criar.  Parecer para classificação de Património arquitetónico.	- Criação de dois abrigos de passageiros; - Novo mobiliário urbano - Renovação das infraestruturas elétricas. - Remodelação do Edifício da estação com demolição das paredes interiores; - Criação de um apartamento T2 no 1º andar.			
	55+641				Passagem Inferior (PI) com piso desnivelado e inundável. (Escandalosamente precária) Não é considerada alternativa à passagem de nível dos Sosas por não possuir largura nem pé-direito suficiente.	<b>PI sem condições para ser alternativa à PN.</b>

QUADRO INDICATIVO DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES

Local	Km	Designação/Cais/Plataforma	Edifício/Obras	Passagem Nível (PN)	Passagem (PS ou PI) (Superior/Inferior)	Obs.
-------	----	----------------------------	----------------	---------------------	---	------

(Casal de Sousas de Acesso a Caixaria)	56+430			PN existente e Automatizada a Suprimir. (?) Em alternativa através dos caminhos paralelos até à P.I. precária ao km 55+641		Supressão contestada pelas Autarquias <b>Não deve ser Suprimida.</b>
(Casal das Lezírias)	56+967 (junto a PM)			A Suprimir. Passagem pelos caminhos paralelos existentes, pela P.I. existente ao km 55+641.		

QUADRO INDICATIVO DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES

Local	Km	Designação/Cais/Plataforma	Edifício/Obras	Passagem Nível (PN)	Passagem (PS ou PI) (Superior/Inferior)	Obs.
-------	----	----------------------------	----------------	---------------------	---	------

RUNA (Acesso à Q.ª Granja)	57+770			Manter Fechada		
(Ponte Metálica Q.ª Granja e Azenha em ruína)	58+000				PM a manter com passagem inferior precária de acesso ao património arquitetónico de Q.ª Casa Boa, Quinta da Granja e Azenha da Granja a recuperar, bem como à aldeia histórica de Penedo e Prédios Rústicos.	
Junto à PS de acesso ao Penedo (Rua das Pontes)	58+200	Localização fortemente contestada pela população e pela Autarquia Local	- Construção de uma Subestação de Tração Elétrica de Runa (SST), a Sul da Passagem Superior do Penedo, com destruição do caminho militar de acesso ao património arquitetónico (inventariado no PDMTV) da Quinta da Casa Boa, Quinta da Granja e Azenha da Granja e prédios rústicos.			Localização em questão está a ser estudada alternativa pela IP. Forte impacte negativo visual e confronto com património

QUADRO INDICATIVO DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES

Local	Km	Designação/Cais/Plataforma	Edifício/Obras	Passagem Nível (PN)	Passagem (PS ou PI) (Superior/Inferior)	Obs.
-------	----	----------------------------	----------------	---------------------	---	------

RUNA (Apeadeiro)	58+939	PN dentro do perímetro urbano de Runa (Nível de perigosidade elevado)		Automatizada com meias barreiras a manter. PN muito perigosa com várias ocorrências de acidentes com mortes. Não há fundamentação técnica, económica e ambiental que justifique manter este tipo de PN. A segurança desta linha é posta em causa se ficar tudo como está.		Ponto negro com vários acidentes.
	58+939	PS prevista no EP			Passagem Superior prevista na Consulta Pública (EP) com pilar no leito do Rio Sizandro, foi recomendada pela APA a alteração do pilar e da defesa da galeria ripícola. IP decide adiar a execução deste PS e promete rever o projeto mais tarde.	
	59+300	Um cais existente a ampliar para Norte (Edifício da Estação desclassificado)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Novo Abrigo passageiros;</li> <li>- Novo mobiliário urbano;</li> <li>- Renovação de infraestruturas elétricas.</li> </ul> O Edifício da Estação a manter fechado sem intervenção prevista (			Porquê que a Estação é a única com utilização indefinida ?

QUADRO INDICATIVO DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES

Local	Km	Designação/Cais/Plataforma	Edifício/Obras	Passagem Nível (PN)	Passagem (PS ou PI) (Superior/Inferior)	Obs.
-------	----	----------------------------	----------------	---------------------	---	------

Zona de Matacães (Quinta da Portuqueira de acesso único à EN9)	60+611			Automatizada com meias barreiras, A Manter		
Acesso à Quinta da Macheia e prédios agrícolas	61+844			Automatizada com meias barreiras, A manter		
Túnel da BOIACA	62+500		Requalificação			
Túnel do CABAÇO	63+000		Requalificação			
Túnel da CERTÃ	63+500		Requalificação			

QUADRO INDICATIVO DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES

Local	Km	Designação/Cais/Plataforma	Edifício/Obras	Passagem Nível (PN)	Passagem (PS ou PI) (Superior/Inferior)	Obs.
TORRES VEDRAS (Estação)	64+000	Mantem os Cais de apoio às 4 linhas existentes + uma para manobras	- Novos Abrigo; - Novo mobiliário urbano; - Renovação de infraestruturas elétricas. Remodelação do Edifício existente com a criação de salas amplas nos dois pisos. Protocolo criar estacionamento		Mantem o acesso Pedonal à Rua da Eletricidade	Estudo de Passagem inferior para parque de estacionamento
RUA Cândido dos Reis (Corredoura)	64+371				PS a manter	
(B.º Silvestre)	65+092			Suprimida		
(Bairro Rabão)	65+120				PS a manter	
Zona da Urbanização da Paródia/Casais Amiais	66+116			Automatizada com meias barreiras, A manter (Perigosa)	A MANTER_ - Urgente a supressão devido às ocorrências com acidentes mortais e aumento de tráfego rodoviário. A alternativa passa pela construção da nova PS projetada mais a Nascente. (PROJETO AUTÓNOMO Aprovado)	Muito Tráfego E ocorrências de acidentes

QUADRO INDICATIVO DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES

Local	Km	Designação/Cais/Plataforma	Edifício/Obras	Passagem Nível (PN)	Passagem (PS ou PI) (Superior/Inferior)	Obs.
-------	----	----------------------------	----------------	---------------------	---	------

Zona da Rinertes-Ligação da EN8 e Aldeia Nova	67+774				Passagem inferior a Manter(Recente) Barreiras fixas a substituir por meias barreiras automáticas.	Colocação semáforos <b>Ponto negro</b>
Zona da Palhagalo	68+141			X – Peões com barreira fixas A Manter	Pedonal Superior a Manter	Devido à População justificava a criação de Apeadeiro.
	69+446	Cabeço da Alagoa(Vale Gamelas) Ameal		A manter		A ligação por Estrada Municipal a várias Aldeias e Zona Empresarial
	70+524	Fonte Maria - Ameal		A Manter		
	71+098			A manter	Passagem inferior PRECÁRIA a manter sem justificação. PI a ampliar solicitado pelas populações	Que utilização ?

QUADRO INDICATIVO DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES

Local	Km	Designação/Cais/Plataforma	Edifício/Obras	Passagem Nível (PN)	Passagem (PS ou PI) (Superior/Inferior)	Obs.
-------	----	----------------------------	----------------	---------------------	---	------

RAMALHAL (Estação)	72+000	Cais a manter nas 3 linhas com dois novos abrigos	- Novo Abrigo passageiros; - Novo mobiliário urbano; - Renovação de infraestruturas elétricas. Remodelação do Edifício da Estação c/ amplos espaços interiores nos dois pisos.			
(A norte da Estação do Ramalhal)	72,172	Caseta do Feno- A norte de Abrunheira	Criação de novo caminho rural paralelo à Linha de Ferro, 728+728 m, devido à supressão da passagem de nível (PN) km72+172.	PN a suprimir		
	72+950	Nova PS	Construção de Passagem Superior			
	73+615	Caseta dos Apupos, Bugalheira	Criação de novo caminho rural paralelo à Linha de Ferro com 717+717 m, devido à supressão da PN, Km 73+615 m	PN a suprimir	Passagem superior a construir de acesso a MAXIAL/CAMPELOS	
	73+615 A 75+075					

QUADRO INDICATIVO DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES

Local	Km	Designação/Cais/Plataforma	Edifício/Obras	Passagem Nível (PN)	Passagem (PS ou PI) (Superior/Inferior)	Obs.
-------	----	----------------------------	----------------	---------------------	---	------

Zona de Casais Larana	74+500 A 74+900		Retificação da via férrea, eliminação de curvas			
	75+475 A 77+250		Construção de caminho Camarário paralelo à via férrea.			
	76+000 A 76+500		Obras de reconstrução de Taludes	PN a Suprimir		
	76+798		Grande Mov. De Terras		Variante ao Outeiro da Cabeça	
	77+824			Automatizadas com meias	Passagem inferior executada ao Km 76+748 . Construção inferior de tráfego ligeiro, cerca do Km 77+920. O tráfego pesado já tem condicionamentos dentro da povoação superior existente ao Km 78+447.	

QUADRO INDICATIVO DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES

Local	Km	Designação/Cais/Plataforma	Edifício/Obras	Passagem Nível (PN)	Passagem (PS ou PI) (Superior/Inferior)	Obs.
-------	----	----------------------------	----------------	---------------------	---	------

Outeiro da Cabeça	76+748			barreiras, a Suprimir	A Construir em Caminho Camarário de ligação de Casais Larana a Campelos.	
OUTEIRO (Estação)	77+988  78+447	Dois Cais a remodelar para 3 linhas + 1 linha	- Novo Abrigo passageiros; - Novo mobiliário urbano; - Renovação de infraestruturas elétricas. Edifício da Estação a Remodelar com demolição das paredes interiores		Passagem superior a Manter a Norte da Estação do Outeiro	

LIMITE NORTE DO CONCELHO DE TORRES VEDRAS-CADAVAL

**FINANÇAS E INFRAESTRUTURAS E HABITAÇÃO**

Gabinetes dos Secretários de Estado do Orçamento e das Infraestruturas

**Portaria n.º 71/2020**

*Sumário:* Autoriza a Infraestruturas de Portugal, S. A., a proceder à repartição de encargos relativos ao contrato da prestação de serviços de «Assessoria, Fiscalização e Coordenação de Segurança em Obra das Empreitadas e Prestações de Serviços para a Modernização da Linha do Oeste».

Considerando que a Infraestruturas de Portugal, S. A., pretende lançar um procedimento para a Prestação de Serviços de «Assessoria, Fiscalização e Coordenação de Segurança em Obra das Empreitadas e Prestações de Serviços para a Modernização da Linha do Oeste».

Considerando que o artigo 2.º da Lei de Enquadramento Orçamental (LEO), na sua redação atual, determina que o Orçamento do Estado abrange os orçamentos do subsector da administração central, incluindo os serviços e organismos que não dispõem de autonomia administrativa e financeira, os serviços e fundos autónomos e a segurança social.

Considerando que nos termos do n.º 4 do artigo 2.º da LEO, na redação da Lei n.º 151/2015, de 11 de setembro, consideram-se integradas no sector público administrativo, também, as entidades que, independentemente da sua natureza e forma, tenham sido incluídas em cada subsector no âmbito do Sistema Europeu de Contas Nacionais e Regionais, nas últimas contas sectoriais publicadas pela autoridade estatística nacional, referentes ao ano anterior ao da apresentação do Orçamento.

Considerando que as Entidades Públicas Reclassificadas (EPR) a que se refere o n.º 5 do artigo 2.º da LEO integram o Orçamento do Estado, tendo sido listadas no Anexo I da Circular, Série A, n.º 1367, de 1 de agosto de 2011, da Direção-Geral do Orçamento, encontrando-se integradas no mesmo Orçamento do Estado como serviços e fundos autónomos nos respetivos ministérios de tutela e considerando que a Infraestruturas de Portugal, S. A., é uma das EPR que consta dessa lista.

Considerando que a Prestação de Serviços de «Assessoria, Fiscalização e Coordenação de Segurança em Obra das Empreitadas e Prestações de Serviços para a Modernização da Linha do Oeste» tem execução financeira plurianual, torna-se necessário a autorização dos Ministros das Finanças e das Infraestruturas e da Habitação.

Considerando que o procedimento em causa tem um preço base de € 7.700.000,00, a que acresce IVA à taxa legal em vigor.

Considerando que o início desta prestação de serviços ainda não ocorreu e que o prazo de execução abrange os anos de 2020 a 2023.

Nestes termos, e em conformidade com o disposto nos termos conjugados da alínea a) do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro, e do n.º 1 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho, manda o Governo, pelos Secretários de Estado do Orçamento e das Infraestruturas, ao abrigo da competência delegada, o seguinte:

1 — Fica a Infraestruturas de Portugal, S. A., autorizada a proceder à repartição de Encargos relativos ao contrato da Prestação de Serviços de «Assessoria, Fiscalização e Coordenação de Segurança em Obra das Empreitadas e Prestações de Serviços para a Modernização da Linha do Oeste», até ao montante global de € 7.700.000,00, na condição de ter financiamento europeu com candidatura aprovada e financiamento máximo nacional de € 4.717.200,00.

2 — Os encargos orçamentais decorrentes da execução do contrato acima referido são repartidos da seguinte forma, não podendo exceder estes valores em cada ano económico:

Em 2020: € 1.324.400,00, a que acresce IVA à taxa legal em vigor;  
Em 2021: € 3.595.900,00, a que acresce IVA à taxa legal em vigor;  
Em 2022: € 2.748.900,00, a que acresce IVA à taxa legal em vigor;  
Em 2023: € 30.800,00, a que acresce IVA à taxa legal em vigor.



3 — O montante fixado para cada ano económico poderá ser acrescido do saldo apurado no ano anterior.

4 — Os encargos financeiros resultantes da execução do presente diploma serão satisfeitos por verbas adequadas do orçamento da Infraestruturas de Portugal, S. A.

5 — A presente portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

20 de dezembro de 2019. — O Secretário de Estado do Orçamento, *João Rodrigo Reis Carvalho Leão*. — 26 de dezembro de 2019. — O Secretário de Estado das Infraestruturas, *Jorge Moreno Delgado*.

312895099

-----**ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE TORRES VEDRAS**-----

-----**COMISSÃO EVENTUAL DE TRANSPORTES E MOBILIDADE**-----

-----**REUNIÃO nº 2 /Ano 2020**-----

**Data 23/01/2020**-----

-----**Hora de Início 18H Fim 20H30**

**Presenças:**-----

José Vale Paulos-----

Teresa Oliveira-----

João Rodrigues-----

Sérgio Jacinto-----

Luís Carlos Lopes-----

**Convidados:**-----

Presidente de Junta Dois Portos e

Runa-----

-

Presidente Junta Stª. Mª S. Pedro  
e Matacães-----

Presidente de Junta do Ramalhal

Presidente de Junta Campelos e

Outeiro da Cabeça-----

**Assuntos tratados:**-----

- 1- Modernização da Linha do Oeste-----

**Conclusões:**-----

- 1- O presidente da comissão começou por agradecer a presença de todos, distribuiu um quadro síntese do projeto de Modernização da Linha do Oeste no que corresponde aos Km que atravessam o concelho de Torres Vedras. Referiu-se ao relatório feito pela Infraestruturas de Portugal com base no inquérito público e disse que nesse documento, a Passagem de Nível de Runa é descrita como uma passagem sem histórico de acidentes. Este facto é muito preocupante porque todos sabem que já existiram vários e graves acidentes naquele local.-----  
Deu a palavra aso presidentes de Junta de Freguesia e o primeiro a falar foi o de Dois Portos e Runa.-----  
João Tomaz disse ter tido várias reuniões no terreno com técnicos e engenheiros responsáveis pelo projeto mas lhe parece ter sido uma perda de tempo porque o projeto final não reverte nenhuma das soluções apontadas por quem conhece bem o território. Identificou como muito "gravíssimos" os problemas das passagens de Nível de Dois Portos e de Runa. No primeiro caso, o centro de Dois Portos vai ficar "estrangulado" e perder toda a vida e em Runa, com o aumento do nº de comboios e o aumento de velocidade, prevê muitos mais acidentes. Segundo Francisco Martins, presidente de Junta de Freguesia de Stª. Mª São Pedro e Matacães, este projeto praticamente só tem em causa questões de modernização da linha em si e não houve preocupação com os restabelecimentos (homem/carro/comboio).-----  
António Espírito Santo, partilhou uma deliberação da assembleia de freguesia do Ramalhal, de agosto de 2018, sobre a supressão de duas passagens de nível e da criação de uma nova passagem a meio das anteriores e que obrigará os utilizadores a percorrerem mais de 700m saindo da estrada em direção à passagem e a mesma distância de regresso à estrada, tanto para norte como para sul. É ainda sua preocupação saber quem cuidará destes novos caminhos.-----  
A presidente de Junta de Freguesia de Campelos e Outeiro partilha das preocupações demonstradas com a segurança das passagens de nível, principalmente tendo em conta o aumento de velocidade dos comboios.-----  
Antes de terminar a reunião José Vale Paulos voltou a referir a necessidade de expor todas estas questões à Infraestruturas de Portugal para poderem informar convenientemente a Assembleia Municipal através de um relatório para o efeito.-----

a)

Cofinanciado por:



UNIÃO EUROPEIA  
Fundo Europeu  
de Desenvolvimento Regional

Projeto n. POCI-04-2958-FEDER-000002

Apoio no âmbito do Sistema de Incentivos: POCI - COMPETE 2020

Objetivo Temático: “Promoção de transportes sustentáveis e eliminação dos estrangulamentos nas principais redes de infraestruturas”

Entidade Beneficiária: Infraestruturas de Portugal, S.A.

Designação do Projeto: Linha do Oeste – Modernização do Troço Meleças- Caldas da Rainha

Data de Aprovação: fevereiro 2019

Data início: janeiro 2014

Data de conclusão: dezembro 2022

Custo total elegível: 75,3 M€

Apoio financeiro da UE: 43,5 M€

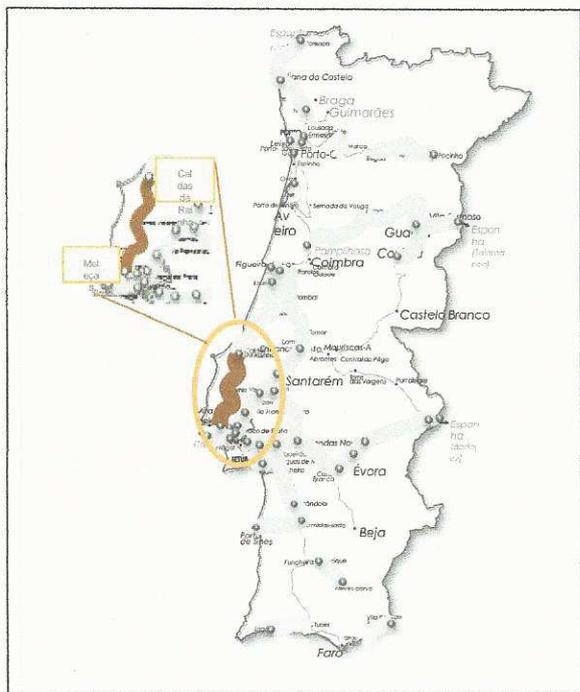
Apoio financeiro público nacional: 68,9 M€

### Síntese do projeto:

A modernização do troço Meleças – Caldas da Rainha, está inserida na Linha do Oeste, entre a saída da estação de Meleças ao km 20,32, no concelho de Sintra, até norte da estação de Caldas da Rainha ao km 107,74, no concelho de Caldas da Rainha. Contemplará a eletrificação e implementação de sinalização, controlo automático de velocidade e telecomunicações ferroviárias em todo o troço; duplicação de via em dois troços distintos (desvios ativos), numa extensão total de 18,0 km, renovação pontual e retificação do traçado de via; supressão, reclassificação e automatização de passagens de nível e construção de passagens desniveladas; e construção de uma subestação de tração.

### Objetivos:

O principal objetivo da modernização do troço Meleças-Caldas da Rainha da linha do Oeste é criar condições para tornar os serviços ferroviários que servem as deslocações pendulares para Lisboa, através das linhas de Sintra e do Oeste, mais competitivo face ao modo rodoviário, através da melhoria das condições de segurança, exploração, conforto e intermodalidade, de forma a potenciar o crescimento da quota de mercado do modo ferroviário e a reduzir o tráfego rodoviário na área metropolitana de Lisboa e em especial nos tecidos urbanos que a compõem.



# ADJUDICADA EMPREITADA DE MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE

2020-03-31

A empreitada para a Modernização do troço da [Linha do Oeste](#), entre Mira Sintra-Meleças e Torres Vedras, foi adjudicada pelo valor de 61,5 milhões de euros, no âmbito do [Programa Ferrovia 2020](#).

A obra tem como objetivo a eletrificação e requalificação da via, num troço com 43 quilómetros, envolvendo, entre outros, a execução dos seguintes trabalhos:

- Criação de dois desvios ativos, com uma extensão total de 16 quilómetros, para permitir o cruzamento de comboios sem necessidade de paragem - desvio ativo 1, com cerca de 10 quilómetros, entre a estação de Mira Sintra-Meleças e o apeadeiro de Pedra Furada e o desvio ativo 2, com cerca de 6 quilómetros, entre a estação da Malveira e o quilómetro 44,3 (a sul do Túnel da Sapataria);
- Eletrificação integral do troço no sistema 2 x 25kV - 50 Hz;
- Trabalhos de beneficiação em cinco estações e seis apeadeiros, com a criação de acessos para pessoas com mobilidade condicionada às plataformas de passageiros e alteamento das plataformas;
- Automatização e supressão de Passagens de Nível;
- Construção de nove passagens desniveladas;
- Reabilitação estrutural e rebaixamento da plataforma ferroviária para colocação da catenária nos túneis de Sapataria, Boiaca, Cabaço e Certã;
- Instalação de Sinalização Eletrónica, Telecomunicações e GSM-R (a presente empreitada a lançar tem a cargo a execução de caminhos de cabos, preparação de salas técnicas e instalação de antenas);
- Instalação do Sistema de Retorno de Corrente de Tração e Terras de Proteção.

O contrato será agora remetido para o Tribunal de Contas para obtenção do necessário Visto Prévio. Após esse parecer proceder-se-á à consignação da empreitada e iniciar-se-ão os trabalhos no terreno.

## Modernização da Linha do Oeste

O projeto de modernização da Linha do Oeste que está a ser desenvolvido pela Infraestruturas de Portugal no âmbito do programa Ferrovia 2020, será executado de forma faseada no terreno dividido em duas empreitadas. A primeira corresponde à eletrificação e modernização do troço entre Mira Sintra-Meleças e Torres Vedras, e a segunda à intervenção no troço entre Torres Vedras e Caldas da Rainha.

A modernização da Linha do Oeste compreende um investimento total de cerca de 155 milhões de euros, participado pelos [Fundos da União Europeia](#) através do [Portugal 2020](#), no âmbito do [COMPETE 2020](#), e engloba o desenvolvimento de Estudos e Projetos, a execução de duas Empreitadas de eletrificação, via-férrea, construção civil e obras geotécnicas.

Serão ainda desenvolvidas empreitadas de construção de passagens superiores e inferiores, e de estruturas de proteção e estabilização da plataforma, bem como a modernização e adaptação dos cais de passageiros, a conceção e execução de uma subestação de tração e de postos autotransformadores, e a realização de seis Empreitadas para a Sinalização e Telecomunicações.

A Modernização da Linha do Oeste entre Mira Sintra-Meleças e Caldas da Rainha tem como principais objetivos a melhoria da eficiência e competitividade do sistema ferroviário, através do aumento da capacidade, segurança e fiabilidade da exploração e pela redução dos tempos de trajeto.

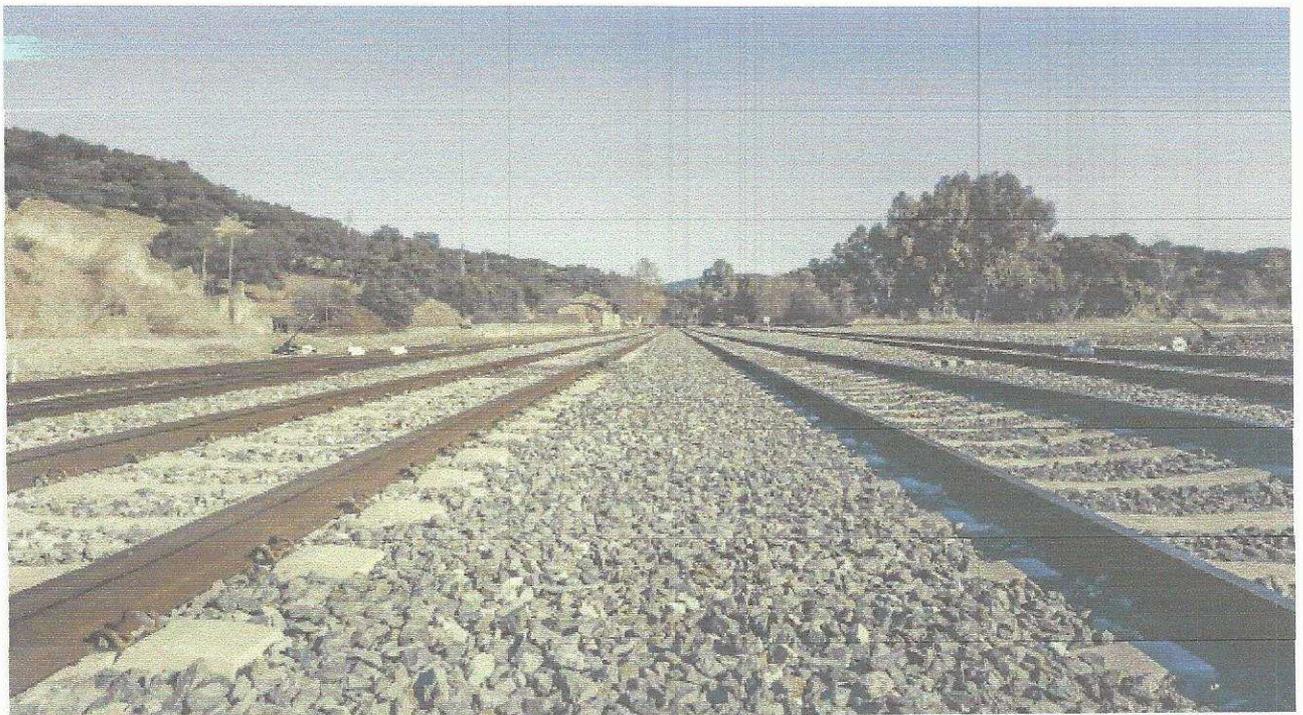
Aquando da empreitada serão implementados os Planos de Contingência de mitigação da situação epidemiológica provocada pela COVID-19 definidos pela IP e pela empresa que irá executar os trabalhos.

A presente ação integra a [candidatura aprovada](#) pelo COMPETE 2020, com a designação “Linha do Oeste - Modernização do Troço Meleças-Caldas da Rainha”, referente à qual se prevê um financiamento comunitário de 85%.

30/03/20 POR LUSA

## Fonte oficial da Infraestruturas de Portugal Adjudicada obra de requalificação da Linha do Oeste

As obras de modernização da Linha ferroviária do Oeste, entre Sintra e Torres Vedras, foram adjudicadas pelo valor de 61,5 milhões de euros, mas o seu arranque é incerto devido à pandemia, informou hoje a empresa Infraestruturas de Portugal.



30/03/20 POR LUSA

A obra foi adjudicada ao Agrupamento Construções Gabriel A. S. Couto, S.A. / M. Couto Alves, S.A. / Aldesa Construcciones, S.A., pelo valor de 61,5 milhões de euros, informou a IP em comunicado.

A linha vai ser eletrificada e requalificada, num troço de 43 quilómetros de extensão, entre as estações de Mira Sintra/Meleças (Sintra) e de Torres Vedras, no distrito de Lisboa.

A empreitada contempla a criação de dois novos desvios para permitir o cruzamento de comboios sem necessidade de paragem, um deles entre a estação de Mira Sintra-Meleças e o apeadeiro de Pedra Furada e o segundo entre a estação da Malveira e o quilómetro 44,3 (a sul do Túnel da Sapataria, no Sobral de Monte Agraço).

Está também planeada a eletrificação integral desse troço, a beneficiação de cinco estações e seis apeadeiros, a automatização e supressão de passagens de nível, a construção de nove passagens desniveladas, a reabilitação estrutural e rebaixamento da plataforma ferroviária para colocação da catenária nos túneis de Sapataria, Boiaca, Cabaço e Certã, a instalação da sinalização eletrónica e das comunicações, assim como do sistema de retorno de corrente de tração e terras de proteção.

O projeto de modernização da Linha do Oeste, orçado no total em 150 milhões de euros, vai ser executado de forma faseada e dividido em duas empreitadas, uma entre Sintra e Torres Vedras e outra entre Torres Vedras e Caldas da Rainha, sendo que, para esta segunda, não foi ainda lançado o concurso público.

O investimento é participado por fundos comunitários, tendo a primeira empreitada sido financiada em 85% pelo programa COMPETE 2020.

A modernização da Linha do Oeste tem como principais objetivos melhorar a eficiência e competitividade do sistema ferroviário, através do aumento da capacidade, segurança e fiabilidade da exploração e reduzir os tempos de trajeto.

estruturas de Portugal (IP) disse à agência Lusa que a empreitada aguarda ainda pelo visto do Tribunal de Contas e poderá sofrer atrasos devido à pandemia.

A obra foi adjudicada ao Agrupamento Construções Gabriel A. S. Couto, S.A. / M. Couto Alves, S.A. / Aldesa Construcciones, S.A., pelo valor de 61,5 milhões de euros, informou a IP em comunicado.

A linha vai ser eletrificada e requalificada, num troço de 43 quilómetros de extensão, entre as estações de Mira Sintra/Meleças (Sintra) e de Torres Vedras, no distrito de Lisboa.

A empreitada contempla a criação de dois novos desvios para permitir o cruzamento de comboios sem necessidade de paragem, um deles entre a estação de Mira Sintra-Meleças e o apeadeiro de Pedra Furada e o segundo entre a estação da Malveira e o quilómetro 44,3 (a sul do Túnel da Sapataria, no Sobral de Monte Agraço).

Está também planeada a eletrificação integral desse troço, a beneficiação de cinco estações e seis apeadeiros, a automatização e supressão de passagens de nível, a construção de nove passagens desniveladas, a reabilitação estrutural e rebaixamento da plataforma ferroviária para colocação da catenária nos túneis de Sapataria, Boiaca, Cabaço e Certã, a instalação da sinalização eletrónica e das comunicações, assim como do sistema de retorno de corrente de tração e terras de proteção.

O projeto de modernização da Linha do Oeste, orçado no total em 150 milhões de euros, vai ser executado de forma faseada e dividido em duas empreitadas, uma entre Sintra e Torres Vedras e outra entre Torres Vedras e Caldas da Rainha, sendo que, para esta segunda, não foi ainda lançado o concurso público.

O investimento é participado por fundos comunitários, tendo a primeira empreitada sido financiada em 85% pelo programa COMPETE 2020.

A modernização da Linha do Oeste tem como principais objetivos melhorar a eficiência e competitividade do sistema ferroviário, através do aumento da capacidade, segurança e fiabilidade da exploração e reduzir os tempos de trajeto.

II SÉRIE

# DIÁRIO DA REPÚBLICA

Segunda-Feira, 27 de Abril de 2020

Número 82

---

## PARTE L - CONTRATOS PÚBLICOS

---

INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, S. A.

### Anúncio de procedimento n.º 4327/2020

MODELO DE ANÚNCIO DO CONCURSO PÚBLICO

#### 1 - IDENTIFICAÇÃO E CONTACTOS DA ENTIDADE ADJUDICANTE

Designação da entidade adjudicante: Infraestruturas de Portugal, S. A.

NIPC: 503933813

Serviço/Órgão/Pessoa de contacto: Direção Compras e Logística - Departamento de Compras - Unidade Empreitadas - Edifício 2

Endereço: Praça da Portagem

Código postal: 2809 013

Localidade: Almada

País: PORTUGAL

NUT III: PT170

Distrito: Setúbal

Concelho: Almada

Freguesia: União das Freguesias de Almada, Cova da Piedade, Pragal e Cacilhas

Telefone: 212879780

Fax: 211021839

Endereço da Entidade: <http://www.infraestruturasdeportugal.pt/>

Endereço Eletrónico: [contratos@infraestruturasdeportugal.pt](mailto:contratos@infraestruturasdeportugal.pt)

#### 2 - OBJETO DO CONTRATO

Designação do contrato: Sinalização & ETCS - Conceção, Fornecimento, Montagem e Manutenção (vários troços da RFN)

Descrição sucinta do objeto do contrato: Conceção, fornecimento, montagem e manutenção dos sistemas de sinalização e ETCS (European Train Control System) a instalar na Linha de Cascais; Linha do Oeste: troço Meleças / Caldas da Rainha; Linha do Norte: Terminal de Mercadorias da Bobadela; Linha do Norte: estação de Lisboa Santa Apolónia

Tipo de Contrato: Empreitada de Obras Públicas

Preço base do procedimento: Sim

Valor do preço base do procedimento: 53568000.00 EUR  
Classificação CPV (Vocabulário Comum para os Contratos Públicos)  
Objeto principal  
Vocabulário principal: 45234115

3 - INDICAÇÕES ADICIONAIS

Referência interna: 5010042982  
O contrato envolve aquisição conjunta (com várias entidades)? Não  
Contratação por lotes: Sim  
O contrato é adjudicado por uma central de compras: Não  
O concurso destina-se à celebração de um acordo quadro: Não  
É utilizado um leilão eletrónico: Não  
É adotada uma fase de negociação: Não

4 - ADMISSIBILIDADE DA APRESENTAÇÃO DE PROPOSTAS VARIANTES: Não

5 - LOCAL DA EXECUÇÃO DO CONTRATO

País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Lisboa  
Freguesia: Freguesia de Misericórdia  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Lisboa  
Freguesia: Freguesia da Estrela  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Lisboa  
Freguesia: Freguesia de Alcântara  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Lisboa  
Freguesia: Freguesia de Belém  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Oeiras  
Freguesia: União das Freguesias de Algés, Linda-a-Velha e Cruz Quebrada-Dafundo  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Oeiras  
Freguesia: União das Freguesias de Oeiras e São Julião da Barra, Paço de Arcos e Caxias  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Cascais  
Freguesia: União das Freguesias de Carcavelos e Parede  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Cascais  
Freguesia: União das Freguesias de Cascais e Estoril  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Sintra  
Freguesia: União das Freguesias de Agualva e Mira-Sintra  
País: PORTUGAL

NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Sintra  
Freguesia: União das Freguesias de Almargem do Bispo, Pêro Pinheiro e Montelavar  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Mafra  
Freguesia: União das Freguesias de Igreja Nova e Cheleiros  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Mafra  
Freguesia: União das Freguesias de Malveira e São Miguel de Alcainça  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Sobral de Monte Agraço  
Freguesia: Freguesia de Sapataria  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Torres Vedras  
Freguesia: União das Freguesias de Dois Portos e Runa  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Torres Vedras  
Freguesia: Freguesia de Santa Maria, São Pedro e Matacães  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Torres Vedras  
Freguesia: Freguesia de Ramalhal  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Torres Vedras  
Freguesia: União das Freguesias de Maxial e Monte Redondo  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Lisboa  
Concelho: Cadaval  
Freguesia: Todas  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT16F  
Distrito: Leiria  
Concelho: Bombarral  
Freguesia: União das Freguesias de Bombarral e Vale Covo  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT16F  
Distrito: Leiria  
Concelho: Bombarral  
Freguesia: Freguesia de Roliça  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT170  
Distrito: Leiria  
Concelho: Óbidos  
Freguesia: Freguesia de Santa Maria, São Pedro e Sobral da Lagoa  
País: PORTUGAL  
NUT III: PT16F  
Distrito: Leiria  
Concelho: Caldas da Rainha  
Freguesia: Freguesia de Santa Catarina - Caldas da Rainha

País: PORTUGAL

NUT III: PT16F

Distrito: Leiria

Concelho: Caldas da Rainha

Freguesia: União das Freguesias de Caldas da Rainha - Nossa Senhora do Pópulo, Coto e São Gregório

País: PORTUGAL

NUT III: PT170

Distrito: Lisboa

Concelho: Lisboa

Freguesia: Freguesia de São Vicente

País: PORTUGAL

NUT III: PT170

Distrito: Lisboa

Concelho: Lisboa

Freguesia: Freguesia de Penha de França

País: PORTUGAL

NUT III: PT170

Distrito: Lisboa

Concelho: Lisboa

Freguesia: Freguesia de Beato

País: PORTUGAL

NUT III: PT170

Distrito: Lisboa

Concelho: Loures

Freguesia: União das Freguesias de Santa Iria de Azoia, São João da Talha e Bobadela

6 - PRAZO DE EXECUÇÃO DO CONTRATO

Prazo: Meses

156 meses

O contrato é passível de renovação? Não

## 7 - DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO

### 7.1 - Habilitação para o exercício da atividade profissional

Sim

Tipo:

Alvará

Descrição:

Os documentos de habilitação são indicados no Programa de Concurso.

Alvará ou título de registo emitido pelo Instituto dos Mercados Públicos do Imobiliário e da Construção - IMPIC, contendo as seguintes habilitações:

I. Da 17.ª subcategoria da 4.ª categoria da classe correspondente ao preço contratual;

II. Das 1.ª, 2.ª, 4.ª, 5.ª, 6.ª e 8.ª subcategoria (s) da 1.ª categoria (s), das 1.ª, 2.ª, 4.ª, 8.ª, 9.ª, 10.ª e 12.ª subcategorias da 4.ª categoria e das 1.ª, 2.ª, 10.ª e 12.ª subcategorias da 5.ª categoria, da(s) classe(s) correspondente(s), cada uma, ao valor dos trabalhos especializados que lhes respeitam, consoante a parte a que cada um desses trabalhos respeite na proposta e que será indicada em documento anexo àquela.

### 7.2 - Informação sobre contratos reservados

O contrato está reservado a entidades e fornecedores cujo objetivo principal seja a integração social e profissional de pessoas com deficiência ou desfavorecidas?

Não

## 8 - ACESSO ÀS PEÇAS DO CONCURSO, PEDIDOS DE PARTICIPAÇÃO E APRESENTAÇÃO DAS PROPOSTAS

### 8.1 - Consulta das peças do concurso

Designação do serviço da entidade adjudicante onde se encontram disponíveis as peças do concurso para consulta dos interessados:

Direção Compras e Logística - Departamento de Compras - Unidade Empreitadas e Serviços, no seguinte horário das 9:30 às 12:30 horas e das 14:30 horas às 17:00 horas

Endereço desse serviço: Praça da Portagem

Código postal: 2809 013

Localidade: Almada

Telefone: 212879780

Fax: 211021839

Endereço Eletrónico: [contratos@infraestruturasdeportugal.pt](mailto:contratos@infraestruturasdeportugal.pt)

### 8.2 - Fornecimento das peças do concurso, apresentação dos pedidos de participação e apresentação das propostas

Plataforma eletrónica utilizada pela entidade adjudicante:

AnoGov (<http://www.anogov.com/>)

9 - PRAZO PARA APRESENTAÇÃO DAS PROPOSTAS

Até às 17 : 00 do 67.º dia a contar da data de envio do presente anúncio

10 - PRAZO DURANTE O QUAL OS CONCORRENTES SÃO OBRIGADOS A MANTER AS RESPECTIVAS PROPOSTAS

120 dias a contar do termo do prazo para a apresentação das propostas

11 - CRITÉRIO DE ADJUDICAÇÃO

Melhor relação qualidade-preço: Sim

Critério relativo à qualidade

Nome: Valia Técnica

Ponderação: 50 %

Critério relativo ao custo

Nome: Preço

Ponderação: 50 %

12 - PRESTAÇÃO DE CAUÇÃO:

Sim 5 %

13 - IDENTIFICAÇÃO E CONTACTOS DO ÓRGÃO DE RECURSO ADMINISTRATIVO

Designação: Conselho de Administração Executivo da Infraestruturas de Portugal, S.A.

Endereço: Praça da Portagem

Código postal: 2809 013

Localidade: Almada

Telefone: 212879780

Fax: 211021839

Endereço Eletrónico: [contratos@infraestruturasdeportugal.pt](mailto:contratos@infraestruturasdeportugal.pt)

14 - DATA DE ENVIO DO ANÚNCIO PARA PUBLICAÇÃO NO DIÁRIO DA REPÚBLICA

2020/04/24

15 - O PROCEDIMENTO A QUE ESTE ANÚNCIO DIZ RESPEITO TAMBÉM É PUBLICITADO NO JORNAL OFICIAL DA UNIÃO EUROPEIA:

Sim

16 - OUTRAS INFORMAÇÕES

Serão usados critérios ambientais: Não

17 - IDENTIFICAÇÃO DO AUTOR DO ANÚNCIO

Nome: Margarida Veloso

Cargo: Diretora

413199334

---

2.ª SÉRIE

**DIÁRIO  
DA REPÚBLICA**

Depósito legal n.º 8815/85

ISSN 0870-9963

*Diário da República Eletrónico:*

Endereço Internet: <http://dre.pt>

*Contactos:*

Correio eletrónico: [dre@inem.pt](mailto:dre@inem.pt)

Tel.: 21 781 0870

Fax: 21 394 5750

---

-----**ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE TORRES VEDRAS**-----

-----**COMISSÃO EVENTUAL DE TRANSPORTES E MOBILIDADE**-----

-----**REUNIÃO nº 3 /Ano 2020**-----

-----**VIDEOCONFERÊNCIA**-----

**Data 02/07/2020**-----

-----**Hora de Início 18H Fim 19H30**

**Presenças:**-----

José Vale Paulos-----

João Rodrigues-----

Luís Carlos Lopes-----

Teresa Oliveira-----

Sérgio Jacinto-----

**Assuntos tratados:**-----

- 1- Acordo de Gestão entre o Município de Torres Vedras e as Infraestruturas de Portugal-----
- 2- Estudo Prévio do arranjo da Rotunda na Espera de Runa-----
- 3- Linha Ferroviária do Oeste-----

**Conclusões:**-----

- 1- Antes de tratar dos pontos agendados, o presidente da Comissão começou por recordar que ainda não houve resposta das Infraestruturas de Portugal quanto ao pedido de reunião e que esse encontro é fundamental para se esclarecerem as dúvidas que permitam a realização do relatório da Comissão. Foi já pedido ao presidente da Mesa da Assembleia Municipal para enviar novo ofício.-----  
A comissão teve conhecimento, através do presidente da Câmara, da minuta de acordo entre o Município e as Infraestruturas de Portugal para incluir 2,15Km de passeio (EN9) nas localidades de Carvoeira e Curvel e a respetiva drenagem. Depois de analisar o documento e os respetivo projeto, a comissão concordou com o seu conteúdo.-----  
O prazo de entrega da obra (maio/junho 2021), não deverá ser possível de cumprir. O presidente de comissão adianta como provável a conclusão da obra para o final do ano de 2021.-----  
Relativamente às camadas no pavimento da EN9, Luís Carlos Lopes questionado se o pavimento colocado neste momento até à zona de Runa já é o definitivo e o presidente da Comissão respondeu que não, por informou-se junto do fiscal das I.P. que se encontra no terreno e que lhe explicou que haverá uma camada de finalização que é também a camada que cobrirá os roços entretanto abertos para passagem de cabos, etc.-----  
Neste momento estão a cimentar as valetas e depois haverá essa cobertura final do pavimento.-----  
Mais acrescento que a empresa está a cumprir rigorosamente o projeto e não faz nada fora do orçamento, salvo aprovação do fiscal que se encontra em obra e confirmação da decisão pelas Infraestruturas de Portugal. Estes trabalhos acrescentados são todos faturados como trabalho extra. Os passeios visados no acordo em análise já estão a ser executados mas todas as restantes alterações que o Município indicou como necessárias (gares de autocarro; outras rotundas, etc) estão em fase de estudo e não têm a ver com a obra agora em curso.-----  
Sobre a drenagem em toda a obra, o presidente informou que estão a ser bem executadas e que os receios iniciais desta comissão não se confirmaram.-----
- 2- Foi distribuído pelos membros desta comissão um estudo prévio composto por fotos, fotomontagem e maquete, de uma instalação em ferro com 3 bolachas em forma de Y, cada uma com o recorte do logotipo da modalidade de luta Greco-Romana, como homenagem aos atletas daquela localidade pela vitória de sete campeonatos nacionais consecutivos nos anos 70/80. Esta proposta foi desenvolvida pelo presidente da comissão que colocou à consideração dos restantes membros a hipótese de a encaminhar, antes do relatório final, à Câmara Municipal para que a analise e caso concorde, possa tratar do devido licenciamento junto das infraestruturas de Portugal.-----

Luís Carlos Lopes perguntou se a intenção é a de encarar a proposta como esboço ou como desenho final a executar, recordando que *“se for entregue a um artista plástico deve ser respeitada a liberdade criativa”* e mantendo a ideia, o resultado final terá o cunho pessoal do artista. Por outro lado, se for encarada como desenho final, estaremos perante um trabalho técnico de execução em que o autor seria José Vale Paulos. Teresa Oliveira questionou a facilidade de compreensão da homenagem proposta e sugeriu uma contextualização em jeito de legenda.-----

Os membros da comissão aceitaram a sugestão e acordaram a preparação de um documento prévio ao relatório final para envio da proposta ao Executivo.-----

- 3- No que diz respeito à Linha Ferroviária do Oeste, a passagem de nível superior, foi retirada do projeto pois a APA não autorizou a sua construção por estar prevista para uma zona de leito de cheia. O presidente da Comissão lamenta a decisão de retirar sem se ter estudado a hipótese de a deslocar mais para norte, fora do leito de cheia. Torres Vedras está dentro das 2 fases da obra, sendo que a primeira fase inclui somente o troço entre Meleças e Torres Vedras. O troço de Torres Vedras até Caldas da Rainha será requalificado numa segunda fase de execução do projeto, ou seja, algumas das localidades do concelho localizadas a norte da cidade não serão intervencionadas durante a 1ª empreitada.-----

Sérgio Jacinto voltou a referir a importância que teria um corredor ferroviário de Loures Lisboa pois todas as povoações servidas pela Linha do oeste beneficiariam com ela. A população de Meleças é servida pela Linha de Sintra e a integração dos comboios da Linha do Oeste, em Meleças, na Linha de Sintra só irá aumentar aquela já tão sobrecarregada linha. O presidente da comissão concorda que deveria haver uma derivação da linha ferroviária na Malveira mas ao que se sabe a hipótese está em estudo há anos. Não faz parte deste projeto e não será realizada durante a obra agora a concurso.-----

Permanecem por esclarecer as dúvidas quanto à finalidade das obras a realizar nos edifícios das várias estações e a comissão também não entende a razão para a duplicação da linha entre Meleças e Pedra Furada. Apesar da justificação de que é para cruzarem dois comboios, julgam que aquela é uma zona de pouco fluxo.-----

a)

# DIÁRIO DA REPÚBLICA

Segunda-feira, 31 de agosto de 2020 Número 169

---

## PARTE L — CONTRATOS PÚBLICOS

---

### INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, S. A.

Anúncio de procedimento n.º 9675/2020

#### MODELO DE ANÚNCIO DO CONCURSO PÚBLICO

##### 1 - IDENTIFICAÇÃO E CONTACTOS DA ENTIDADE ADJUDICANTE

Designação da entidade adjudicante: Infraestruturas de Portugal, S. A.

NIPC: 503933813

Serviço/Órgão/Pessoa de contacto: Direção de Compras e Logística - Unidade de Bens e Serviços

Endereço: Praça da Portagem

Código postal: 2809 013

Localidade: Almada

País: PORTUGAL

NUT III: PT170

Distrito: Setúbal

Concelho: Almada

Freguesia: União das Freguesias de Almada, Cova da Piedade, Pragal e Cacilhas

Endereço da Entidade: <http://www.infraestruturasdeportugal.pt/>

Endereço Eletrónico: [compras@infraestruturasdeportugal.pt](mailto:compras@infraestruturasdeportugal.pt)

##### 2 - OBJETO DO CONTRATO

Designação do contrato: Aquisição de Serviços "Verificação de conformidade CE, por um Organismo Notificado, dos subsistemas associados à Modernização da Linha do Oeste, troço Mira Sintra-Meleças - Caldas da Rainha"

Descrição sucinta do objeto do contrato: Verificação de conformidade CE, por um Organismo Notificado, dos subsistemas associados à Modernização da Linha do Oeste, troço



Mira Sintra-Meleças - Caldas da Rainha

Tipo de Contrato: Aquisição de Serviços

Preço base do procedimento: Sim

Valor do preço base do procedimento: 320000.00 EUR

Classificação CPV (Vocabulário Comum para os Contratos Públicos)

Objeto principal

Vocabulário principal: 71319000

### 3 - INDICAÇÕES ADICIONAIS

O contrato envolve aquisição conjunta (com várias entidades)? Não

Contratação por lotes: Não

O contrato é adjudicado por uma central de compras: Não

O concurso destina-se à celebração de um acordo quadro: Não

É utilizado um leilão eletrónico: Não

É adotada uma fase de negociação: Não

4 - ADMISSIBILIDADE DA APRESENTAÇÃO DE PROPOSTAS VARIANTES: Não

### 5 - LOCAL DA EXECUÇÃO DO CONTRATO

País: PORTUGAL

NUT III: PT1

Distrito: Distrito não determinado

Concelho: Concelho não determinado

Freguesia: Freguesia não determinada

### 6 - PRAZO DE EXECUÇÃO DO CONTRATO

Prazo: Dias

1060 dias

O contrato é passível de renovação? Não

### 7 - DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO

7.1 - Habilitação para o exercício da atividade profissional

Não

7.2 - Informação sobre contratos reservados

O contrato está reservado a entidades e fornecedores cujo objetivo principal seja a integração social e profissional de pessoas com deficiência ou desfavorecidas?

Não

### 8 - ACESSO ÀS PEÇAS DO CONCURSO, PEDIDOS DE PARTICIPAÇÃO E APRESENTAÇÃO DAS PROPOSTAS

8.1 - Consulta das peças do concurso

Designação do serviço da entidade adjudicante onde se encontram disponíveis as peças do concurso para consulta dos interessados: Direção de Compras e Logística - Unidade de Bens e Serviços

Endereço desse serviço: Praça da Portagem



Código postal: 2809 013

Localidade: Almada

Telefone: 212879603

Endereço Eletrónico: [compras@infraestruturasdeportugal.pt](mailto:compras@infraestruturasdeportugal.pt)

8.2 - Fornecimento das peças do concurso, apresentação dos pedidos de participação e apresentação das propostas

Plataforma eletrónica utilizada pela entidade adjudicante:

AnoGov (<http://www.anogov.com/>)

9 - PRAZO PARA APRESENTAÇÃO DAS PROPOSTAS

Até às 17 : 00 do 32 º dia a contar da data de envio do presente anúncio

10 - PRAZO DURANTE O QUAL OS CONCORRENTES SÃO OBRIGADOS A MANTER AS RESPETIVAS PROPOSTAS

120 dias a contar do termo do prazo para a apresentação das propostas

11 - CRITÉRIO DE ADJUDICAÇÃO

Melhor relação qualidade-preço: Não

Critério relativo à qualidade

Nome: NA

Ponderação: 0 %

Critério relativo ao custo

Nome: Preço Contratual

Ponderação: 100 %

12 - PRESTAÇÃO DE CAUÇÃO:

Sim 2 %

13 - IDENTIFICAÇÃO E CONTACTOS DO ÓRGÃO DE RECURSO ADMINISTRATIVO

Designação: Conselho de Administração da - IP - Infraestruturas de Portugal, S.A.

Endereço: Praça da Portagem

Código postal: 2809 013

Localidade: Almada

Endereço Eletrónico: [ip@infraestruturasdeportugal.pt](mailto:ip@infraestruturasdeportugal.pt)

14 - DATA DE ENVIO DO ANÚNCIO PARA PUBLICAÇÃO NO DIÁRIO DA REPÚBLICA

2020/08/28

15 - O PROCEDIMENTO A QUE ESTE ANÚNCIO DIZ RESPEITO TAMBÉM É PUBLICITADO NO JORNAL OFICIAL DA UNIÃO EUROPEIA:

Sim

16 - OUTRAS INFORMAÇÕES

Serão usados critérios ambientais: Não



17 - IDENTIFICAÇÃO DO AUTOR DO ANÚNCIO

Nome: Ricardo Azevedo Saldanha

Cargo: Diretor de Compras e Logística

413526703



M 576 111



**DIÁRIO  
DA REPÚBLICA**

Depósito legal n.º 8815/85 ISSN 0870-9963

*Diário da República Eletrónico:*

Endereço Internet: <http://dre.pt>

*Contactos:*

Correio eletrónico: [dre@incm.pt](mailto:dre@incm.pt)

Tel.: 21 781 0870

Fax: 21 394 5750



Número da parcela	Nome e morada dos proprietários	Identificação do prédio				Área (m²)		Número do desenho
		Matriz/Freguesia		Descrição predial	Confrontações do prédio	Expropriar	Ocupação temporária	
		Rústica	Urbana					
201	Desconhecido. ....	119 F Sobral de Monte de Monte Agraço	—	Sobral de Monte Agraço	Norte: proprietário(s) do artigo rústico 163F. Sul: Serventia. Nascente: proprietário(s) do artigo rústico 163F. Poente: domínio público ferroviário.	268	—	10003645077
202	Desconhecido. ....	163 F Sobral de Monte de Monte Agraço	—	Sobral de Monte Agraço	Norte: domínio público ferroviário e Rio Sizandro. Sul: proprietário(s) do artigo rústico 119F e Serventia. Nascente: Rio Sizandro. Poente: domínio público ferroviário.	699	—	10003645077
203	Interessado: António Teixeira .....	30 G Sobral de Monte de Monte Agraço	—	Sobral de Monte Agraço	Norte: Sérgio Rui Pereira de Oliveira Carlos. Sul: domínio público ferroviário e outros. Nascente: domínio público ferroviário. Poente: caminho e outros.	252	—	10003645077
204	Interessado: Sérgio Rui Pereira de Oliveira Carlos, R. Paço Mosqueiro, 8, Espargueiras, Sapataria, 2590-414 Sobral de Monte Agraço.	29 G Sobral de Monte de Monte Agraço	—	Sobral de Monte Agraço	Norte: proprietário(s) do artigo rústico 55PP — Dois Portos. Sul: António Teixeira. Nascente: domínio público ferroviário. Poente: Serventia.	102	—	10003645077
205	António Fernando dos Santos Fortunato, R. Joaquim Januário, 4, 2555-225 Dois Portos.	103 R Dois Portos e Runa	—	Dois Portos	Norte: caminho. Sul: proprietário(s) dos artigos rústicos 102 R e 155 R. Nascente: caminho e outros. Poente: caminho.	892	—	10003475742
206	Banco BPI, S. A., R. Tenente Valadim, 284, 4100-476 Porto.	10 R (Parte) Dois Portos e Runa	1417 Dois Portos e Runa	2064/19980304 Dois Portos	Norte: Olga Maria de Sousa Moura. Sul: Alberto Fernandes da Silva Sabino e outros. Nascente: Banco BPI, S. A., e outros. Poente: domínio público ferroviário e rio Sizandro.	2204	—	10003645078 10003475742
206T1	Locador financeiro: Paulo Jorge da Silva Inácio, Pc. 25 Abril, 2, B, B, 1, 2560-286 Torres Vedras.					—	378	10003645078 10003475742
206T2						—	362	10003475742
206T3						—	18	10003645078

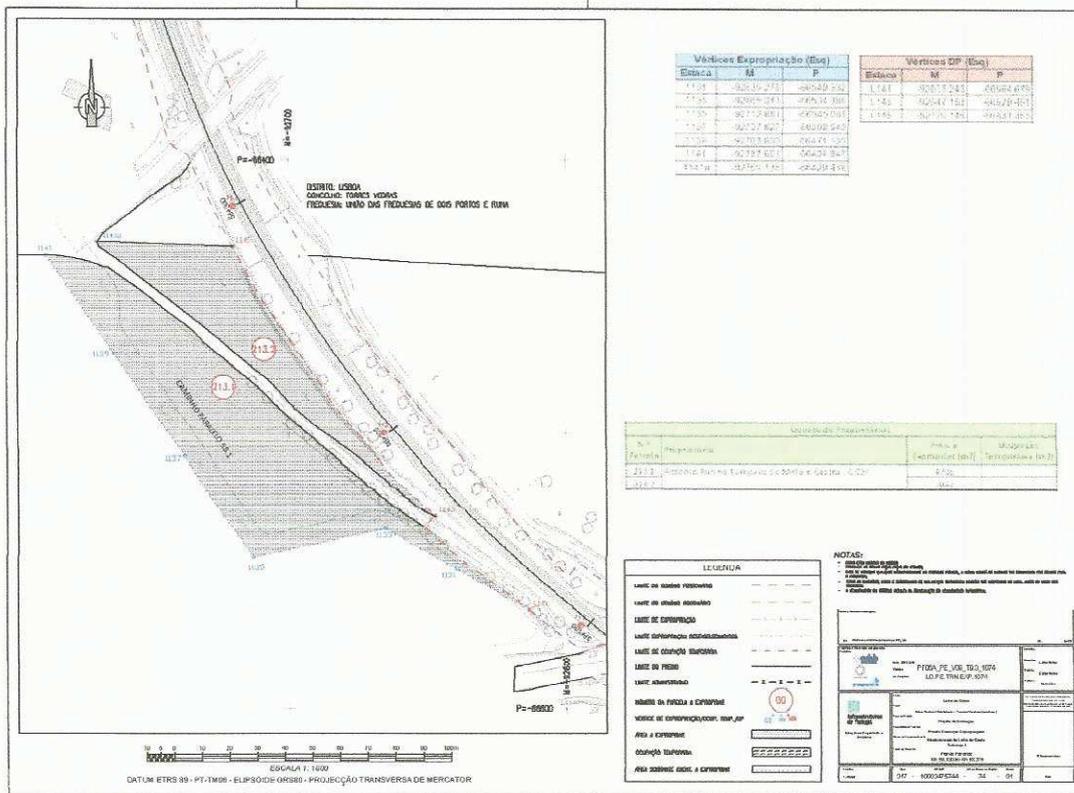
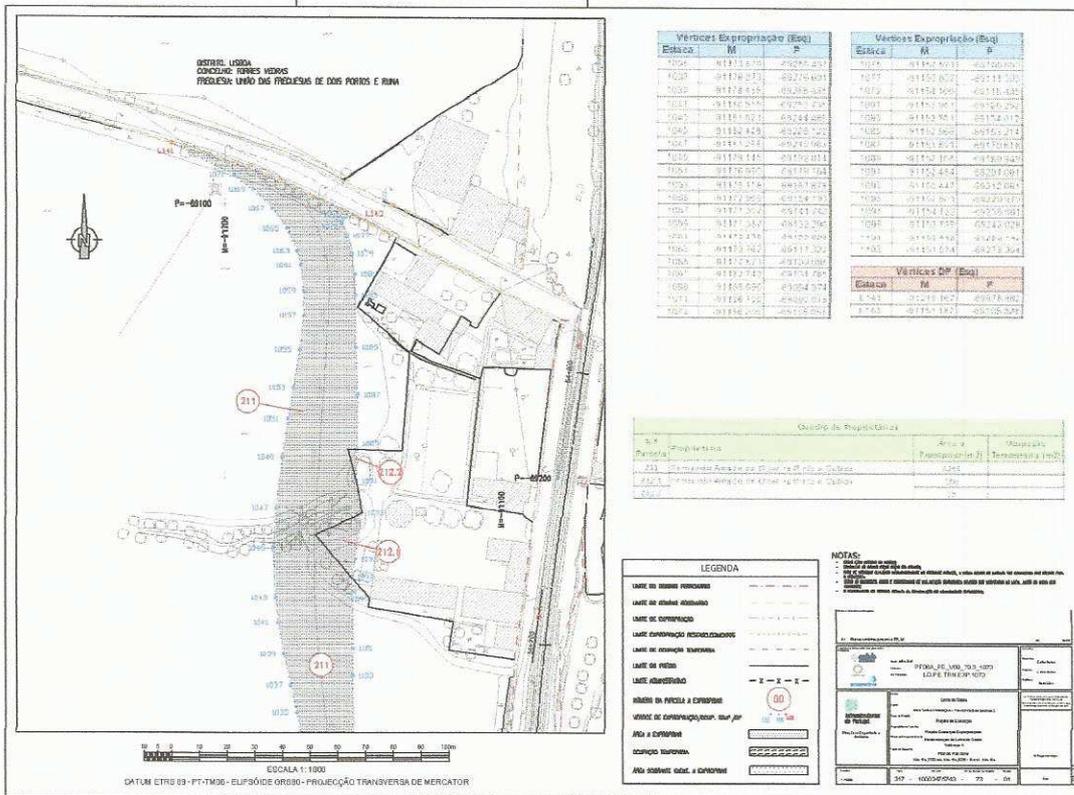


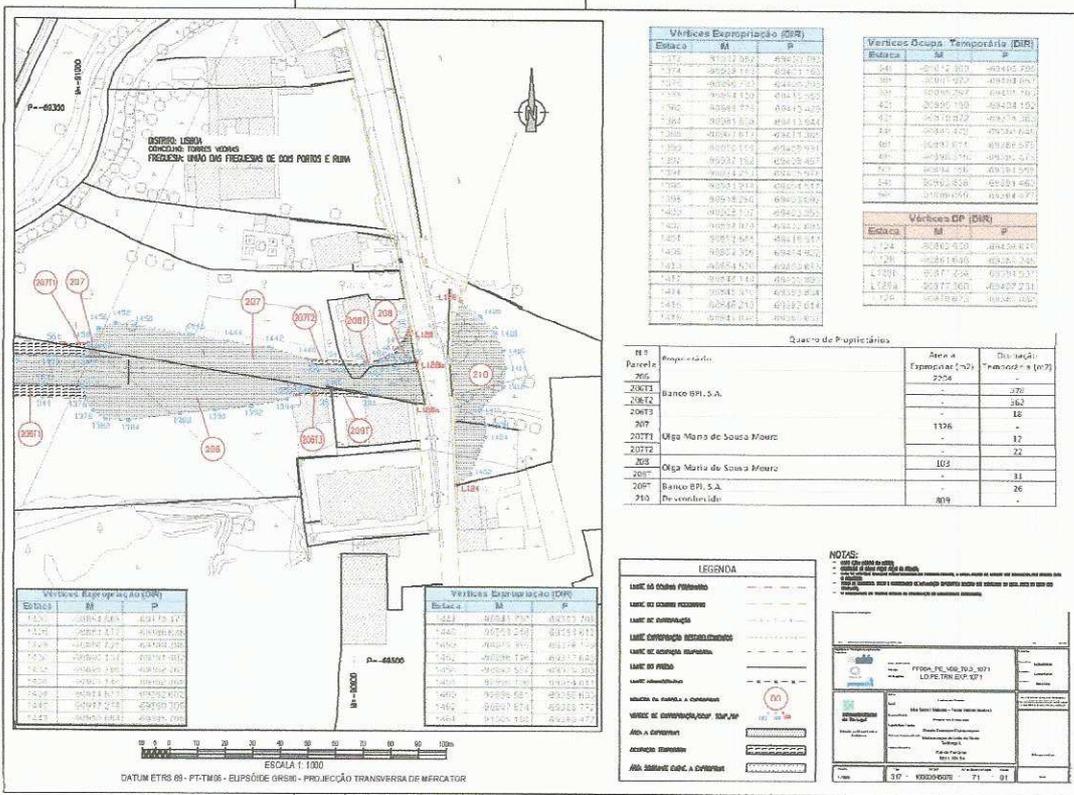
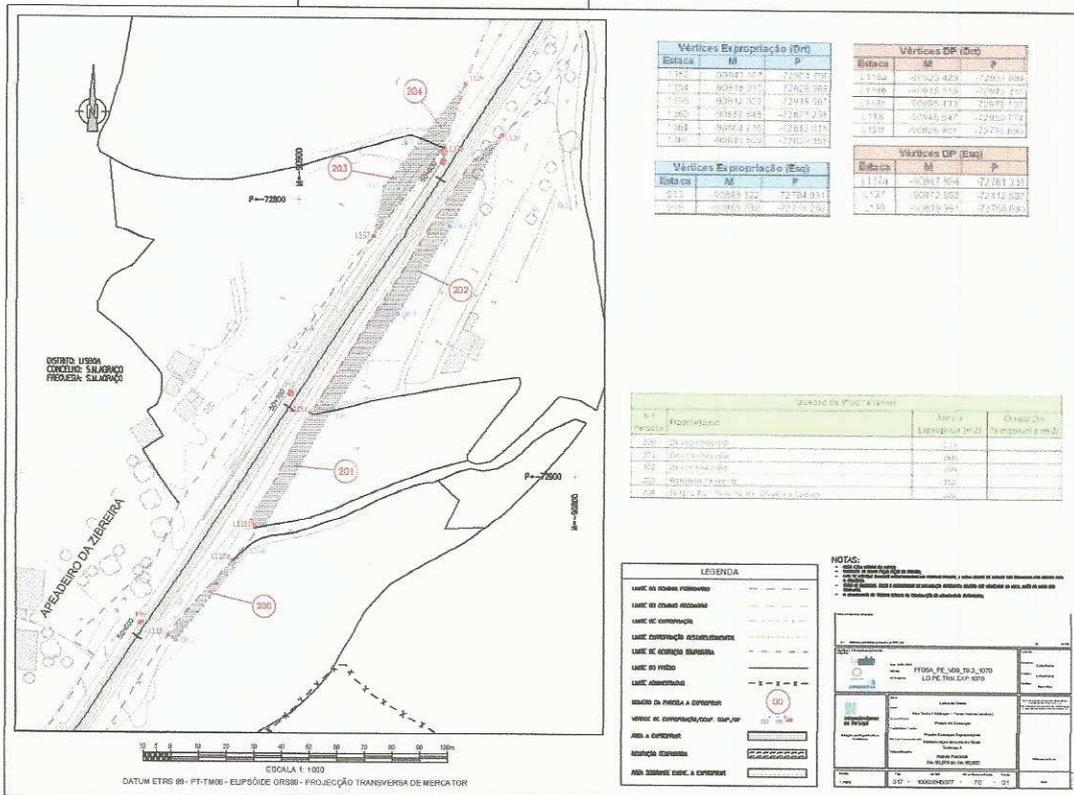
Número da parcela	Nome e morada dos proprietários	Identificação do prédio				Área (m²)		Número do desenho
		Matriz/Freguesia		Descrição predial	Confrontações do prédio	Expropriar	Ocupação temporária	
		Rústica	Urbana					
207	Olga Maria de Sousa Moura, Cc Conde Penafiel, 30, 2, Direito, 1100-158 Lisboa.	9 R Dois Portos e Runa	1241 Dois Portos e Runa	3370/20100108 Dois Portos	Norte: Filipe Gomes. Sul: Banco BPI, S. A. e outros. Nascente: domínio público rodoviário (Av. 25 Abril). Poente: Rafael Luis Campos Lourenço e outros.	1326	-	10003645078
207T1						-	12	
207T2						-	22	
208	Olga Maria de Sousa Moura, Cc Conde Penafiel, 30, 2, Direito, 1100-158 Lisboa.	9 R Dois Portos e Runa	1241 Dois Portos e Runa	3370/20100108 Dois Portos	Norte: Olga Maria de Sousa Moura. Sul: Olga Maria de Sousa Moura. Nascente: domínio público rodoviário (Av. 25 Abril). Poente: Olga Maria de Sousa Moura.	103	-	10003645078
208T						-	31	
209T	Banco BPI, S. A., R. Tenente Valadim, 284, 4100-476 Porto. Locador financeiro: Paulo Jorge da Silva Inácio, Pc 25 Abril, 2, B1, B, 1, 2560-286 Torres Vedras.	10 R (parte) Dois Portos e Runa	1417 Dois Portos e Runa	2064/19980304 Dois Portos	Norte: Olga Maria de Sousa Moura. Sul: Banco BPI, S. A.. Nascente: Domínio Público Rodoviário (Av. 25 Abril). Poente: Banco BPI, S. A.	-	26	10003645078
210	Desconhecido .....	-	Dois Portos e Runa	Dois Portos	Norte: Proprietário(s) dos artigos rústicos 146 R e 149 R. Sul: Rua Dr. Hermínio Dom Ferreira e outros. Nascente: proprietário(s) dos artigos rústicos 146 R e 149 R. Poente: domínio público rodoviário (Av. 25 Abril) e outros.	809	-	10003645078
211	Fernando Amado de Oliveira Pinto e mulher, Maria do Carmo Batista de Bray Pinheiro Oliveira Pinto, R. Alto Duque, 33, 1400-009 Lisboa. Filomena Augusta Louzada de Albuquerque Gouveia Bray Pinheiro e marido, João Batista de Bray Pinheiro, R. Cidade Bolama, 13, 4, Direito, 1800-077 Lisboa.	2 R Dois Portos e Runa	117, 1295 e 1296 Dois Portos e Runa	2510/20020412 Dois Portos	Norte: Domínio Público Rodoviário (E.N. 248) e Catarina Albuquerque de Bray Pinheiro. Sul: caminho. Nascente: domínio público ferroviário e caminho. Poente: João Correia Araujo.	6254	-	10003475742 10003475743



Número da parcela	Nome e morada dos proprietários	Identificação do prédio				Área (m²)		Número do desenho
		Matriz/Freguesia		Descrição predial	Confrontações do prédio	Expropriar	Ocupação temporária	
		Rústica	Urbana					
212.1	Francisco Manuel Noronha Gamito e mulher, Maria Regina Batista Bray Pinheiro de Noronha Gamito, Av. Duque Loulé, 71, 1, 1050-087 Lisboa.							
212.2	Fernando Amado de Oliveira Pinto e mulher, Maria do Carmo Batista de Bray Pinheiro Oliveira Pinto, R. Alto Duque, 33, 1400-009 Lisboa. Filomena Augusta Louzada de Albuquerque Gouveia Bray Pinheiro e marido, João Batista de Bray Pinheiro, R. Cidade Bolama, 13, 4, Direito, 1800-077 Lisboa. Francisco Manuel Noronha Gamito e mulher, Maria Regina Batista Bray Pinheiro de Noronha Gamito, Av. Duque Loulé, 71, 1, 1050-087 Lisboa.	—	1296 Dois Portos e Runa	2510/20020412 Dois Portos	Norte: Fernando Amado de Oliveira Pinto e outros. Sul: Fernando Amado de Oliveira Pinto e outros. Nascente: domínio público ferroviário (caminho). Poente: Fernando Amado de Oliveira Pinto e outros.	186 18	— —	10003475743
213.1	Interessado: António Rufino Sampaio de Melo e Castro — C.C.H., Runa.	1 F Dois Portos e Runa	—	Runa	Norte: domínio público ferroviário e outros. Sul: Nascente: domínio público ferroviário. Poente: Rio Sizandro e outros.	4796	—	10003475744
213.2						2062	—	10003475744







313498046

**FINANÇAS E INFRAESTRUTURAS E HABITAÇÃO**

Gabinetes da Secretária de Estado do Orçamento  
e do Secretário de Estado das Infraestruturas

**Portaria n.º 567/2020**

*Sumário:* Autoriza a Infraestruturas de Portugal, S. A., a proceder à repartição de encargos relativos ao protocolo para o estabelecimento de «Alimentação elétrica da futura Subestação de Tração de Runa, no âmbito da Modernização da Linha do Oeste — Troço Mira Sintra-Meleças — Caldas da Rainha, entre o km 20,320 e o km 107,740».

Considerando que a Infraestruturas de Portugal, S. A. pretende celebrar um protocolo para o estabelecimento de «Alimentação elétrica da futura Subestação de Tração de Runa, no âmbito da Modernização da Linha do Oeste — Troço Mira Sintra-Meleças — Caldas da Rainha, entre o km 20,320 e o km 107,740»;

Considerando que a Infraestruturas de Portugal, S. A. é uma empresa pública sob forma de sociedade anónima reclassificada para efeitos orçamentais, integrando o perímetro do Orçamento do Estado, sendo-lhe aplicáveis as disposições em matéria de assunção de encargos plurianuais;

Considerando que o Protocolo para o estabelecimento de «Alimentação elétrica da futura Subestação de Tração de Runa, no âmbito da Modernização da Linha do Oeste — Troço Mira Sintra-Meleças — Caldas da Rainha, entre o km 20,320 e o km 107,740» tem execução plurianual, torna-se necessário a autorização do Ministro de Estado e das Finanças e do Ministro das Infraestruturas e da Habitação;

Considerando que o protocolo em causa tem um preço base de € 3 674 778,13, a que acresce a taxa de IVA à taxa legal em vigor:

Nestes termos, e em conformidade com o disposto nos termos conjugados da alínea a) do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro, e do n.º 1 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho, manda o Governo, pela Secretária de Estado do Orçamento e pelo Secretário de Estado das Infraestruturas, ao abrigo da competência delegada, o seguinte:

1 — Fica a Infraestruturas de Portugal, S. A., autorizada a proceder à repartição de encargos relativos ao Protocolo para o estabelecimento de «Alimentação elétrica da futura Subestação de Tração de Runa, no âmbito da Modernização da Linha do Oeste — Troço Mira Sintra-Meleças — Caldas da Rainha, entre o km 20,320 e o km 107,740», até ao montante global de € 3 674 778,13, na condição de ter financiamento europeu com candidatura aprovada e sujeito a financiamento máximo nacional de € 2 251 235,18.

2 — Os encargos orçamentais decorrentes da execução do protocolo acima referido são repartidos da seguinte forma, não podendo exceder estes valores em cada ano económico:

Em 2020: € 657 785,29, a que acresce IVA à taxa legal em vigor;  
Em 2021: € 723 931,29, a que acresce IVA à taxa legal em vigor;  
Em 2022: € 1 830 039,51, a que acresce IVA à taxa legal em vigor;  
Em 2023: € 463 022,04, a que acresce IVA à taxa legal em vigor.

3 — O montante fixado para cada ano económico poderá ser acrescido do saldo apurado no ano anterior.

4 — Os encargos financeiros resultantes da execução do presente diploma serão satisfeitos por verbas adequadas do orçamento da Infraestruturas de Portugal, S. A.

5 — A presente portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

28 de agosto de 2020. — A Secretária de Estado do Orçamento, *Cláudia Joaquim*. — 1 de setembro de 2020. — O Secretário de Estado das Infraestruturas, *Jorge Moreno Delgado*.

313540554



## ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE TORRES VEDRAS

### Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

#### MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE NO TROÇO ENTRE MIRA SINTRA-MELEÇAS ATÉ CALDAS DA RAINHA

---

Na reunião por videoconferência entre as Infraestruturas de Portugal e a Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade da Assembleia Municipal de Torres Vedras, realizada a 03 de novembro de 2020, respeitante à Modernização da Linha do Oeste no troço que atravessa o território de Torres Vedras, entre Feliteira (Km 52+000) e Outeiro da Cabeça (Km 78+000), a obra será levada a efeito em duas empreitadas, a primeira entre:

#### **Mira Sintra-Meleças até Torres Vedras, para esta fase foram apresentadas as seguintes questões:**

1. Para quando é que está prevista a consignação da empreitada e onde é que são iniciados os Trabalhos? Os mesmos irão provocar paralisações nos comboios? Quando e Como?
2. Em **Dois Portos, ao Km 54+559, está previsto a construção de uma Passagem Superior (PS)** em viaduto devido supressão da Passagem de Nível (PN) de Dois Portos, a obra a desenvolver a Sul da PN, terá início na EN 248 sobre o Caminho de Ferro e Rio Sizandro, terminando numa nova rotunda na EN 248 junto à Farmácia.

Sabendo que, em sede de Inquérito Público, foram apresentadas propostas alternativas ao local para o desenvolvimento do viaduto a norte da PN, nas traseiras da Adega Cooperativa de Dois Portos, sobre a EN374, terminando numa nova rotunda a nascente da sede da Junta de Freguesia, em espaço aberto onde irá convergir a EN9, o novo viaduto e a EN374. Justificando que, seria melhor em termos do ordenamento urbanístico convergindo no entroncamento existente, de menor comprimento e com menos expropriações, logo, mais acessível financeiramente e que de certeza serviria muito melhor as populações.

A I.P. estaria disponível para viabilizar esta alternativa durante a empreitada?

3. **Passagem inferior (P.I.), ao Km 55+933,** a manter e de utilização muito precária, porque o nível do piso encontra-se muito baixo em relação ao leito do Rio Sizandro, logo inundável, quando chove, não tendo dimensão em altura e largura para funcionar como acesso alternativo à Passagem de Nível (PN) do Casal de Sousas-Caixaria, ao Km 56+430, existindo com meias barreiras automáticas e com supressão prevista no projeto.

Considerando que a P.I. não serve como alternativa ao único acesso credível à riquíssima área agrícola.

Será que a I.P. estaria disponível para reverter a supressão desta P.N. mantendo as barreiras automáticas existentes? visto que, possui uma ótima visibilidade para ambos os lados e que é a solução que melhor serve as populações locais.



## ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE TORRES VEDRAS

### Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

#### MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE NO TROÇO ENTRE MIRA SINTRA-MELEÇAS ATÉ CALDAS DA RAINHA

---

4. **Penedo-Runa, ao Km 58+500, Construção de uma plataforma elétrica** para receber energia da Subestação Elétrica de Runa/Carvoeira instalada a Norte do EN 9.

A presente localização apresenta-se com grande espanto das populações, envolvendo nova instalação de uma linha de média tensão sobre povoações a grande distância do ponto de abastecimento na Subestação Elétrica da Carvoeira através do Parque Eólico composto pelo conjunto de Aerogeradores da Serra de São Julião até Casais de St<sup>o</sup>. António-Maxial.

Qual é a justificação desta opção mais distante e mais dispendiosa?

Sabendo que existe alternativa a uma distância substancialmente menor, com linha de Alta e Média Tensão existentes que passa a Norte da atual Estação de Runa, nos terrenos afetos à mesma Estação, e numa área ampla disponível a Norte da ETAR de Runa?

5. **Passagem de Nível (PN) de Runa, ao Km 58+942.** Esta PN é de certeza das mais perigosas do País, com um registo de acidentes e mortes, nomeadamente há anos atrás, a morte do proprietário das Termas dos Cucos, Dr. Vieira, motivado pela avaria do sistema das barreiras automáticas e ainda recentemente da morte de um homem de motorizada, além de inúmeros acidentes contra as barreiras por falta de visibilidade, principalmente, de quem se desloca do centro da povoação de Runa. Esta PN é há muito considerada a passagem da morte, como se constata, o caminho de ferro é atravessado pela EN248 obliquamente e com imenso tráfego, impedido a visibilidade de quem atravessa a Linha, e ainda com a agravante da PN ser antecedida, nos dois sentidos, por curvas do caminho de ferro. Esta Comissão manifesta enorme preocupação se esta PN não for suprimida, contrariamente, ao previsto no projeto apresentado em Inquérito Público, onde se discutiu a possibilidade de deslocar o pilar do leito do Rio Sizandro para as suas margens e a substituição dos taludes de aterro por pilares, salvaguardando o previsível parecer negativo da Agência Portuguesa do Ambiente (APA), devido ao impacte significativo e de magnitude média da Passagem Superior (PS) de Runa, sobre a linha de água e dos terrenos inundáveis em cheias centenárias. Por outro lado, questionamos a IP, porquê que, não foram viabilizadas as alternativas credíveis apresentadas em sede de Inquérito Público? Como por exemplo, o desenvolvimento da Passagem superior do outro lado da EN248? através dos terrenos da autarquia no Parque Verde de Runa? Devido à grande perigosidade desta PN, questionamos a IP se é ou não possível efetuar os estudos e projetos alternativos por forma a anular os impactes negativos e obter o parecer favorável da APA? Ainda durante os dois anos que levará para concluir os trabalhos na Linha do Oeste, porque **o pior que poderia acontecer seria terminar esta Modernização da Linha do Oeste, apresentada como uma obra de Excelência, deixando para trás um PONTO NEGRO desta dimensão**, ninguém iria intender e certamente manifestar-se-ia com justa indignação.



## ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE TORRES VEDRAS

### Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE NO TROÇO ENTRE MIRA SINTRA-MELEÇAS ATÉ CALDAS DA RAINHA

---

**Na segunda empreitada entre Torres Vedras até Caldas da Rainha, no troço entre a Estação de T. Vedras e Outeiro da Cabeça, foram apresentadas as seguintes questões:**

6. **A Passagem de Nível (PN) dos Casais Amiais, ao Km 65+148 a Norte de Torres Vedras** está a tornar-se uma tormenta devido ao aumento exponencial de tráfego, principalmente nas horas de ponta para fuga às filas de trânsito na entrada e saída da Cidade. Devido à utilização maciça de pessoas e de veículos, registou-se um acidente mortal no dia 31 de agosto de 2020, apesar da PN ser dotada de meias barreiras automáticas. Estamos convencidos que dos inconvenientes da existência de barreiras automáticas completas seriam superiores os convenientes, porque certamente iria causar menos acidentes, num local de difícil alternativa há existente.

Como solução ao desvio substancial do tráfego a IP encara ou não a possibilidade de criação de uma alternativa credível ao assumir a responsabilidade da construção da passagem superior projetada e aprovada a implantar junto à antiga Adega Cooperativa de Torres Vedras para a Zona Comercial do Shopping Arena?

7. **Passagem Inferior, ao Km 70+950, mais conhecida pelo túnel da Estação do Ramalhal.** Não estando prevista qualquer alteração a esta PI, lamentavelmente precária e absurda, principalmente na zona industrial com a existência de várias empresas, nomeadamente, das Fábricas de Rações “VALOURO”, onde é impossível a travessia por veículos pesados através da referida PI. Será que a IP reconhecerá a precaridade desta PI e avançará com um projeto para a sua justa ampliação?

8. **Passagem Superior, ao Km 72+900, em alternativa à Supressão das PN da Caseta do Feno – Abrunheira, ao Km 72+172 e à PN da Caseta dos Apupos-Bugalheira, ao Km 73+615.** Sobre este assunto, acompanhamos a proposta da Junta de Freguesia aprovada pela Assembleia de Freguesia de Ramalhal, reunida a 19 de abril de 2018, com os seguintes pontos:

1º - A Assembleia de Freguesia deliberou no sentido de que sejam mantidas as Passagens de Nível (PN) referidas (Caseta do Feno-Abrunheira, ao Km 72+172 e da PN da Caseta dos Apupos-Bugalheira, ao km 73+615).

2º - Que as mesmas sejam dotadas de barreiras elétricas automáticas a exemplo das existentes ao Km 69+446, no Cabeço Alagoa e ao Km 70+524 na Fonte Maria Leite.

**CONCLUSÃO** : A manter-se o projetado irá provocar grandes constrangimentos na circulação para atravessamento da Linha de um lado para outro, obrigando a percorrer mais, cerca de 1,5 Km, para cada lado, logo, inaceitável para as populações e Autarquia Local.



## ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE TORRES VEDRAS

### Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE NO TROÇO ENTRE MIRA SINTRA-MELEÇAS ATÉ CALDAS DA RAINHA

---

Assim sendo, a IP estará recetiva em acolher a sugestão da JF e Assembleia de Freguesia, que passaria pela manutenção das referidas PN e que as mesmas fossem equipadas com barreiras automáticas?

9. **As remodelações previstas no projeto dos quatro edifícios das Estações** de Dois Portos, Torres Vedras, Ramalhal e Outeiro da Cabeça, situadas no território de Torres Vedras, são para utilização diversa de acordo com a configuração apresentada, para quais utilizações e ou funcionalidades serão aplicadas aos novos espaços das citadas Estações?

Ficando de fora o edifício da Estação de Runa, qual é o seu destino e ou utilização futura?

Nota Final:

- Esta Comissão teve conhecimento que estão a ser elaborados Estudos para um eventual novo Ramal de ligação da Estação da Malveira diretamente para Lisboa. A IP tem conhecimento destes Estudos de grande relevância para a maior viabilização e utilização da Linha do Oeste?

Torres Vedras, 03 de novembro 2020

A Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade

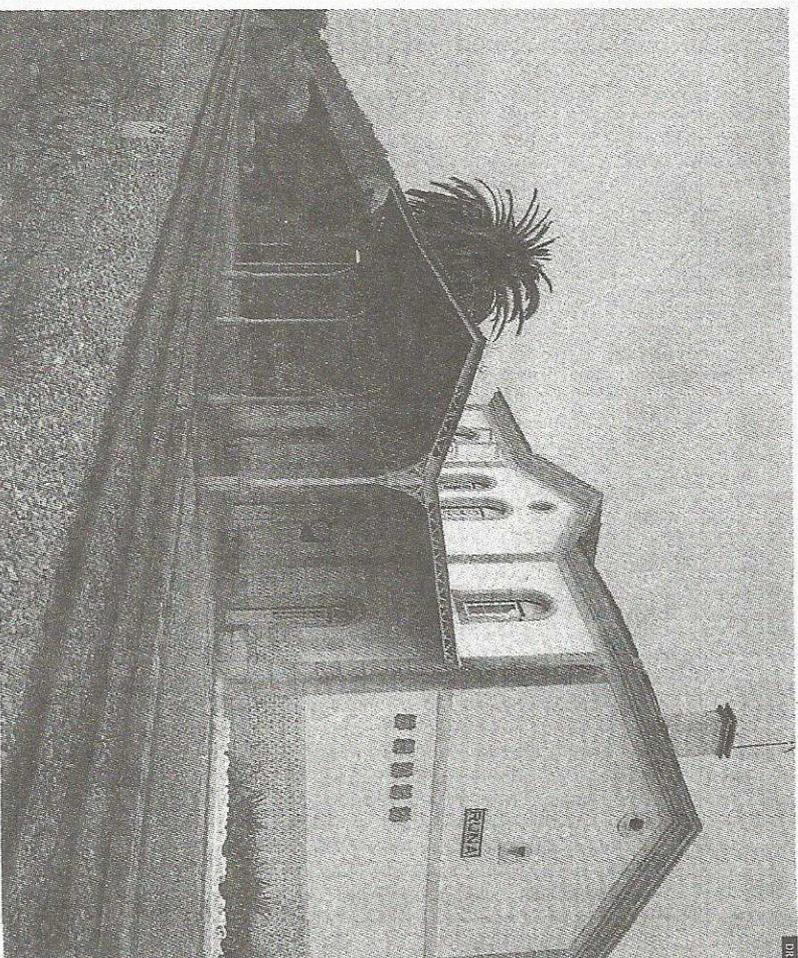
# PCP questiona a localização de subestação de tração em Runa

BADALADAS | 15 janeiro 2021

A população de Runa, no concelho de Torres Vedras, bem como a União das Freguesias de Dois Portos e Runa têm alertado para os problemas decorrentes da localização prevista para a subestação de tração de Runa, no quadro das obras de requalificação da Linha do Oeste. A população não põe, no entanto, em causa a necessidade dos investimentos na referida linha, que têm sido defendidos durante anos pelos seus utentes e pelo Partido Comunista Português (PCP).

*“O que está em causa é a localização da subestação de tração, demnstrado perto da localidade, e mesmo em frente a uma habitação, bem como o possível corte de um caminho romano que dá acesso a uma ponte romana, por isso em causa o acesso a esse património cultural”, referem os deputados Duarte Alves, Alma Rivera e Bruno Dias, do grupo parlamentar do PCP na Assembleia da República (AR), em comunicado enviado a este jornal. A necessidade de qualquer subestação prende-se com a existência de uma “zona neutra”, ou seja, um pequeno troço sem energia que separa duas secções de linha com alimentação elétrica distinta.*

A existência de uma “zona neutra” exige, como condições técnicas, uma reta de pelo menos 81 metros e pendentes máximas de seis milésimas nos 300 metros antes e depois do eixo da “zona neutra”. No entanto, a subestação de tração pode estar distante da “zona neutra” desde que se ligue, por feeder, as duas



Recorde-se que “os investimentos na Linha do Oeste são fundamentais para o desenvolvimento da região”

instalações. Como exemplo refira-se o caso recente, na Linha do Norte, de uma subestação de tração que está projetada para o Entroncamento, cuja energia será transportada até uma “zona neutra” em Mato de Miranda, a cerca de 10 quilómetros de distância.

Assim, tendo em conta as razões apresentadas pela população e órgãos eleitos dessa freguesia “não existirá, à partida, razão técnica que constitua impedimento a outra localização, desde que haja dignos na zona as condições geométricas na via-férrea atrás referidas. Foram

altas apresentadas outras soluções: pelo executivo da União de Freguesias”, lembram os tribunos do PCP.

Resta saber se, da parte da empresa Infraestruturas de Portugal, “foram tidas em conta essas circunstâncias e se houve algum estudo no terreno para comparar diferentes localizações para a subestação de tração, que salvaguardem as preocupações da população, e em particular dos residentes na habitação que ficará em frente às ditas instalações, relativos à excessiva proximidade de uma linha de alta tensão”, sublinham ainda os deputados.

Recorde-se que “os investimentos na Linha do Oeste são fundamentais para o desenvolvimento da região e para o incentivo ao uso do transporte ferroviário, com ganhos ambientais e de melhoria na mobilidade das populações”. Importa por isso que esses investimentos “tenham em conta preocupações patrimoniais, paisagísticas e de qualidade de vida, sem que um critério economicista se sobreponha à procura e ao estudo das melhores opções”. No caso de Runa, “importaria ainda garantir um acesso da população do apeadeiro que permita um acesso da população da freguesia ao transporte ferroviário”, advogam Duarte Alves, Alma Rivera e Bruno Dias.

Dessa forma o grupo parlamentar do PCP na AR pediu entretanto ao Governo para esboçar um conjunto de questões contidas num requerimento assinado pelos referidos tribunos.



# REPÚBLICA PORTUGUESA

GABINETE DO MINISTRO DAS  
INFRAESTRUTURAS E DA HABITAÇÃO

Exma. Senhora  
Chefe do Gabinete de S. Exa. o Secretário de  
Estado dos Assuntos Parlamentares  
Dr.ª Catarina Gamboa  
Palácio de São Bento  
1249-068 Lisboa

---

**SUA REFERÊNCIA**  
4631

**SUA COMUNICAÇÃO DE**  
28-12-2020

**NOSSA REFERÊNCIA**  
Nº: 152/2021  
ENT.: 345/2021  
PROC. Nº: 001/2021

**DATA**  
21-01-2021

---

**ASSUNTO:** Pergunta n.º 803/XIV/2ª de 28 de dezembro de 2020 - Localização da subestação de tração de Runa, Torres Vedras (Lisboa)

Na sequência do Ofício acima identificado, e em resposta à pergunta n.º 803/XIV (2.ª) formulada pelos Senhores Deputados do Grupo Parlamentar do PCP, encarrega-me Sua Excelência, o Ministro das Infraestruturas e da Habitação de, relativamente às questões colocadas, enviar a seguinte informação:

A modernização em curso da Linha do Oeste no âmbito do Programa Ferrovia 2020, entre Mira Sintra/Meleças (Linha de Sintra) e Caldas da Rainha, está dividida em dois troços (Mira Sintra/Meleças - Torres Vedras e Torres Vedras-Caldas da Rainha) e é composta por diversos contratos de empreitadas e prestações de serviços que terão de ser concluídos em simultâneo para se proceder aos necessários ensaios finais, relatórios, certificações e autorizações de entrada ao serviço a emitir pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.).

A empreitada de "Modernização do troço Mira Sintra-Meleças - Torres Vedras (excl.), da Linha do Oeste" foi consignada no passado mês de novembro de 2020. A empreitada de "Modernização do troço Torres Vedras (incl.) - Caldas da Rainha" está em contratação.

A empreitada da Subestação de Runa foi consignada em 20 de outubro de 2020, prevendo-se a sua conclusão no 1º trimestre de 2023.

Estima-se a conclusão dos trabalhos respeitantes à modernização da Linha do Oeste venha a ocorrer no primeiro semestre de 2023.



Os trabalhos em curso na Linha do Oeste visam, entre outras intervenções, a eletrificação da mesma, incluindo a construção da subestação de Runa.

O processo, incluindo a subestação de Runa, foi sujeito a Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) em fase de Estudo Prévio, iniciado a 6 de outubro de 2017, com um período de Consulta Pública que decorreu entre 14 de fevereiro e 27 de março de 2018, tendo a Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável sido emitida em 29 de maio de 2018.

Após a conclusão do Projeto de Execução, deu-se início à segunda fase do procedimento de AIA, após o qual foi entregue o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) na APA, em 2 de novembro de 2018, tendo decorrido novo período de Consulta Pública entre 22 de novembro e 12 de dezembro de 2018, e emitida a Declaração de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução em 28 de fevereiro de 2019.

A localização da Subestação de Tração, necessária para a alimentação elétrica do novo troço a eletrificar entre Meleças e Caldas da Rainha na Linha do Oeste, foi estudada tendo em consideração vários critérios, nomeadamente:

- A eletrificação do troço Caldas da Rainha - Lourical;
- A avaliação da ótica de “rede”, considerando que este novo troço se vai inserir numa rede já eletrificada do lado da Linha de Sintra e do Ramal de Alfarelos (eletrificação total da Linha do Oeste) e a necessidade de conjugar e articular as instalações fixas de tração a prever nesta linha com as existentes e garantir o seu bom funcionamento;
- A existência de condições adequadas para materialização da Zona Neutra de catenária;
- A capacidade para alimentação das cargas ferroviárias (com tração elétrica) previstas para este troço, garantido o cumprimento dos requisitos de qualidade de energia previstos no normativo Europeu (EN 50388, EN 50163 e Especificações Técnicas de Interoperabilidades para o Subsistema Energia);
- A proximidade a ponto de alimentação a partir da rede pública de forma a minimizar o comprimento e o impacto das linhas de alimentação (REN ou EDP);
- A minimização dos impactos locais, garantindo afastamento adequado a zonas povoadas e evitar a invasão de zonas protegidas;
- A existência de condições adequadas para materialização da instalação (orografia do terreno, cotas de cheia) e para estabelecimento de acesso rodoviário.



Tendo por base estes critérios e os estudos de tração efetuados, a localização da Subestação de Tração, para efetuar a alimentação elétrica ao troço Meleças - Caldas da Rainha seria na zona escolhida.

Foram ainda avaliadas várias localizações na periferia de Runa. Todavia, e atendendo à existência de zonas inundáveis (20 anos) junto ao Rio Sizandro, que acompanha a Linha do Oeste nesta zona, foi escolhida uma localização com uma cota mais elevada, para evitar o risco de inundação da Subestação de Tração.

Por outro lado, deveria ainda ser garantido o maior afastamento possível da zona mais habitada da Vila de Runa.

Assim, a subestação será instalada próximo da Rua Quinta do Penedo. Entre o limite da Subestação de Tração e a Rua Quinta do Penedo foi prevista uma zona de afastamento com mais de 35m, de forma a minimizar a proximidade desta instalação com a única habitação existente nesta zona.

Atendendo à disposição da aparelhagem na Subestação de Tração, os aparelhos que operam com 220 kV estarão a mais de 70m da mesma via rodoviária. A disposição da subestação e a chegada das linhas de alimentação foi também definida de forma a minimizar o impacto nas habitações existentes e na povoação.

A chegada das linhas de alimentação provenientes da Subestação Carvoeira da REN far-se-á pelo lado sul. Assim, a habitação mais próxima da futura Subestação de Tração encontra-se a mais de 40m do seu limite e a mais de 75m da zona com aparelhos de Muito Alta Tensão. A distância da Subestação às habitações é superior ao que se verifica em muitos locais de linhas ferroviárias eletrificadas, existindo outras Subestações de Tração com maior proximidade a habitações.

Assim, tendo em consideração todas as condicionantes técnicas mencionadas, procurou-se uma localização próxima de acessos rodoviários públicos, com pouca concentração de habitações, de forma a minimizar os impactes locais, evitando simultaneamente não ocupar áreas classificadas como REN.

No que respeita ao património, como já mencionado, o projeto foi sujeito a procedimento de AIA em duas fases. No que respeita à salvaguarda do património, esta foi tida em conta no desenvolvimento dos estudos, sendo mesmo obrigatório o levantamento do património nas áreas a intervencionar, não tendo sido identificado qualquer caminho romano ou ponte da mesma época.

Quanto às restantes preocupações, as mesmas foram avaliadas em sede de AIA, tendo sido emitidas a DIA e a DCAPE ao projeto desenvolvido.

No que respeita ao acesso da população de Runa ao transporte ferroviário, verifica-se que o atual Apeadeiro, está situado no limite norte da Vila que lhe dá o nome e a uma distância de cerca de 750m



# REPÚBLICA PORTUGUESA

GABINETE DO MINISTRO DAS  
INFRAESTRUTURAS E DA HABITAÇÃO

do centro da povoação (cerca de 10 minutos a pé e a 2 minutos de carro). Paralelamente e em articulação com a Autarquia, estão a ser preparados protocolos para a utilização de espaços públicos na proximidade do Apeadeiro para estacionamento de viaturas.

A alteração da localização da Subestação de Runa, nesta fase, teria como consequência um atraso irreversível na conclusão da eletrificação entre Meleças e Caldas da Rainha, comprometendo as convenções de financiamento comunitários já aprovados.

Com os melhores cumprimentos

A Chefe do Gabinete

**Maria Antónia  
Barbosa de Araújo**

Assinado de forma digital por  
Maria Antónia Barbosa de  
Araújo  
Dados: 2021.01.21 18:16:53 Z

---

(Maria Antónia Barbosa de Araújo)

## ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE TORRES VEDRAS

Sessão Ordinária de 22 e 24 de fevereiro 2021

### Intervenção antes da ordem do dia, sobre a Modernização da Linha do Oeste

Obrigado Senhor Presidente da Mesa da Assembleia Municipal, Dr. José Augusto de Carvalho,

Gostaria de saudar e aplaudir finalmente a Modernização da velhinha Linha do Oeste, entre Mira Sintra/Meleças e Caldas da Rainha. Configurando uma mais valia para o desenvolvimento de toda a Região Oeste, adquirindo sem dúvida impactes positivos, nomeadamente:

- Redução do tempo de percurso, de Torres Vedras para Lisboa, para 50 min. contra os anteriores 85 min., até o centro de Lisboa, prevendo-se um aumento da mobilidade de passageiros;
- Aumento da oferta de composições de 16 para 48 comboios diariamente, nos dois sentidos;
- Superiores vantagens ambientais ao nível da qualidade do ar devido à eletrificação;
- Apoio à produção e escoamentos dos produtos industriais e agrícolas da região;
- Mobilidade sustentável e desenvolvimento dos territórios que são atravessados pela Linha do Oeste.

No entanto, em todo este processo, o dono da obra – A Infraestruturas de Portugal-SA não está isenta de críticas por terem tomado opções que se vieram a verificar, não serem as melhores, nem para as populações, nem para os custos da obra.

Perante esta situação, gostaria de tecer algumas considerações sobre o tema que está na Ordem do Dia, principalmente nas redes sociais com centenas de participantes totalmente indignados.

Refiro-me, naturalmente, à **localização da subestação de tração elétrica de Runa**, junto à Rua das Pontes de acesso à Aldeia Histórica de Penedo-Runa, num terreno de RAN a escassos metros de moradias e dos perímetros urbanos de Runa e de Penedo.

A construção da subestação naquele terreno classificado de Reserva Agrícola Nacional (RAN), irá também destruir um Caminho Romano existente e testemunhado por gerações de residentes naquela zona, caminho este que faz ligação de duas Pontes Romanas, a ponte de Runa e a ponte da Quinta da Granja sobre o Rio Sizandro.

Caminho Romano e Militar tendo servido como itinerário foi utilizado nas Guerras Peninsulares.

Aquele Caminho é diferente dos restantes, cujo pavimento é composto por empedrado polido grosso, ligando Runa e Penedo a Caixaria, Dois Portos e Sobral do Monte Agraço.

Seria uma perda monumental do nosso Património a destruição daquele Caminho Romano, perdendo-se o acesso histórico às quintas de Casa Boa e da Granja, além da Azenha da Granja como Património a restaurar.

Outra questão tem a ver com as alternativas de localização apresentadas à I.P., desde a Sessão de esclarecimento, promovida pela Câmara Municipal, realizada no dia 19 de março de 2018, no âmbito do período de discussão pública, relativo à Modernização da Linha do Oeste, tendo eu próprio e o meu conterrâneo, Humberto Gomes, alertado para os três casos polémicos em Runa. Nessa reunião foi reclamada a localização da Subestação e apresentado alternativas.

A localização da Subestação de Tração apresenta-se com grande espanto de todos os autarcas conhecedores daquele território, porque irá obrigar a construção de uma linha nova de Muito Alta Tensão (MAT), com 24 m de altura e cerca de três quilómetros de extensão, desde a Subestação elétrica transformadora da REN/EDP, localizada no limite das Freguesias de Runa e da Carvoeira na Serra do Barrigudo.

Em alternativa, os terrenos disponíveis da Estação CP/Refer de Runa, a menos de um quilómetro da Subestação REN/EDP, são a opção certa, sendo atravessados por uma rede de Muita Alta Tensão. Ninguém entende esta opção e respetivo desperdício dos meios financeiros.

- Será por este terreno, afeto à Estação CP/Refer, estar classificado como solo urbano? Preferindo a I.P. expropriar um outro particular ainda por cima classificado por Reserva Agrícola Nacional?

- Será porque sendo bastante extenso não tem largura suficiente?

Então continuavam a ter alternativa para a construção da Subestação de Tração no outro lado da Linha Férrea, mesmo em frente à Estação, ao lado da ETAR de Runa. Seria outra localização ideal.

Não é pelo facto de ser leito de cheia, devida à cheia centenária atingir não mais que 0,60 cm de altura naquele local em 1982, que não é possível a construção, pelo contrário, o terreno está classificado como urbano e a construção é possível acima daquela cota de 0,60 cm, com uma plataforma elevada à semelhança do que foi feito para a construção da ETAR de Runa.

Curiosamente, vem agora a I.P. afirmar que, a localização da Subestação, deveria ser garantido o maior afastamento possível da zona mais habitada da vila de Runa. O mais curioso e controverso é que a I.P. veio localizar a Subestação numa zona habitada.

Relativamente à alternativa de uma nova **localização para o futuro Apeadeiro de Runa**, considero uma manifesta falta de sensibilidade e informação às populações da impossibilidade técnica desta deslocalização. Seria uma mais valia de proximidade para a população de Runa, de Feliteira e de Dois Portos poderem aceder ao futuro Centro de Saúde no centro de Runa.

Por último,

A **Passagem de Nível (PN) de Runa** é com certeza das mais perigosas do País, com um registo de ocorrência de acidentes e mortes. Ainda todos recordamos a perda da vida do Dr. Neiva Vieira, proprietário das Termas dos Cucos, bem como recentemente, um homem de Moncova-Dois Portos, além dos inúmeros acidentes contra as barreiras automáticas, devido à falta de visibilidade em dias de nevoeiro e pelo facto da PN se situar à saída de uma curva da EN 248, no sentido de Runa para Torres Vedras.

Esta P.N. pela falta de visibilidade devido à circunstância de ser antecedida dos dois lados por curvas na linha férrea, há muito que é considerada a PASSAGEM DA MORTE, se hoje é de facto assim, o que irá acontecer após a Modernização da Linha? Com o aumento de oito para vinte e quatro comboios para cada lado, no total de 16 para 48 composições diárias, e para a duplicação da velocidade dos comboios, de 70 para 140 Km/hora?

A manter-se esta PN, a Modernização da Linha do Oeste ficará amputada da tão divulgada segurança ferroviária.

Esta P.N. foi apresentada na discussão pública como a SUPRIMIR, sendo substituída pela construção de um viaduto. Nessa altura reclamamos o erro grosseiro da existência no estudo-prévio de um pilar no leito do Rio Sizandro. Posteriormente, veio a Agência Portuguesa do Ambiente - APA, chumbar esta solução, convidando a I.P. a apresentar alternativa, que aliás, seria simples, o pilar polémico e o talude de terras seriam substituídos por outros pilares com o afastamento necessário em cada margem do Rio.

A I.P. assim não fez, tomando a “decisão mais fácil”, isto é: Anular a construção do viaduto, ficando tudo como está, tudo na mesma, perspetivando-se um perigo ainda maior, relativamente às novas circunstâncias.

Em relação ao **Relatório da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade sobre a Modernização da Linha do Oeste**, tenho a informar que, no dia três de novembro de 2020, esta Comissão reuniu por videoconferência com os altos responsáveis da Infraestruturas de Portugal, tendo participado o Sr. Presidente da Câmara, Carlos Bernardes e o Sr. Vereador Hugo Lucas, onde foram apresentadas, cerca de uma dezena de questões que preocupam as populações, incluindo as referidas anteriormente.

Lamentavelmente, até ao dia de hoje, ainda não fomos informados das questões apresentadas, o que interpretamos como uma falta de respeito e consideração para com esta Assembleia Municipal.

### **Conclusão,**

- De facto, a população de Runa tem razões de indignação pela falta de disponibilidade e sensibilidade da Infraestruturas de Portugal em responder cabalmente às questões apresentadas pelo Poder Local;

- Os autarcas estão injustamente a ser criticados nas redes sociais por suposta conivência com a Infraestruturas de Portugal. Desde o início do Processo, o que a I.P. tem respondido nos média, consubstancia-se em factos consumados;

- A verdade é que, tanto a Câmara Municipal como as Juntas de Freguesia, têm-se desdobrado em diligências infrutíferas no sentido da melhoria das condições nos respetivos territórios;
- O que sabemos é que, na falta de argumentos perceptíveis pelas populações, a I.P. tem-se refugiado em explicações técnicas muito pouco credíveis, por exemplo:
- Em relação à passagem superior de Runa, dizer que não havia tempo de seguir as recomendações da APA;
- Relativamente à deslocalização da Subestação de Tração de Runa para os terrenos na zona da Estação/Apeadeiro com acesso direto e com respetiva redução dos custos iria pôr em causa os Fundos Comunitários, isto é; Factos consumados.

Senhor Presidente e colegas deputados, façam favor de tirar as devidas conclusões.

Muito obrigado.

Torres Vedras, 22 de fevereiro de 2021

O Deputado Grupo. Municipal do Partido Socialista

(José Vale Paulos)

# Runa entregue à sua sorte no caso da localização da Subestação Elétrica

A modernização e eletrificação da Linha do Oeste é uma obra inestimável, mas o progresso não se faz a qualquer preço. A localização da subestação de tração na zona de Runa e Penedo está a gerar protestos, sendo legítimo questionar se o estudo de uma alternativa não será a melhor solução e se a questão está a ser tratada corretamente pela autarquia.

Após um período de discussão a Infraestruturas de Portugal (IP) manteve a mesma localização do estudo prévio, alegando estarem acautelados os impactos para a população em termos de localização da estrutura e da passagem das linhas de alta tensão. A localização é apresentada como inevitável.

Mas a verdade é que não foram consideradas soluções alternativas. Nem as apresentadas em sede de discussão pública, nem as que foram solicitadas pela própria Agência Portuguesa do Ambiente, que a IP ignorou, levando depois um "puxão de orelhas" da Comissão de Avaliação Final (CAF), por não o ter feito, conforme registo demolidor na página 17 do relatório da CAF de 2019.

Quanto ao argumento de afastar a estrutura da zona de cheia basta verificar a olho nu que a estrutura fica contígua ao rio, para além disso na mesma cota, do outro lado do rio há locais muito mais seguros e sem o impacto deste. O próprio Estudo de Impacte Ambiental (EIA) chama a atenção no volume 0, página 99, para a REN e zona ameaçada por cheias. O mapa da zona de cheia específico pedido pela Agência do Ambiente não contempla Runa, o que é inacreditável (p. 23, tomo 4 do EIA, aditamento 1).

Muito menos há na consideração dos elementos em termos ambientais, paisagísticos, patrimoniais ou arqueológicos. Nem a autarquia os refere em sede de consulta pública, onde apresentou uma pobre argumentação, mas deveria ter em conta que a Câmara tem competências legais e responsabilidades na proteção do património cultural, paisagístico e ambiental do concelho. Os serviços especializados da autarquia deveriam ter sido envolvidos na argumentação das diversas dimensões, nomeadamente em relação também ao PDM, por exemplo, dado estarmos a falar de zona com Reserva Ecológica e Reserva Agrícola.

Os impactos paisagísticos muito significativos até estão assinalados na página 50 do volume 0 do próprio Estudo de Impacte Ambiental e são claros. São também confirmados de forma veemente na pág. 5 do parecer final da CAF, especialmente a partir de Runa.

Nos argumentos da IP destaca-se a vantagem dos acessos ali existentes e é aqui que parece ser a mais-valia do local. Usando vias centrais de Runa e Penedo estão resolvidas as estradas de acesso à subestação, com vantagem

económica. Mas a realidade é que a obra será praticamente dentro de Runa e ninguém se preocupou sobre o facto da localidade vir a ser atravessada diariamente por camiões, com todos os impactos em termos de ruído, de poluição, de incómodo. Não só pela obra mas pela dimensão dos veículos que serão necessários para deslocar postes enormes e entrar pela aldeia dentro. Estes impactos considerados muito significativos são também descritos pela CAF na pág. 3.

## Alta tensão e saúde pública

Em relação à saúde pública, dada a inexistência de conclusões científicas claras ou de estudos epidemiológicos extensivos e independentes, as evidências apontam para um risco baixo, sendo, no entanto, aconselhável uma distância preventiva das habitações ou outras estruturas sensíveis relativamente a alta ou muito alta tensão, entre 50 a 100 metros, de acordo com Azevedo, B. 2010, da Universidade do Minho. A própria lei aponta os 45 metros de distanciamento de linhas de alta tensão a habitações (n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei 11/2018; e n.º 2 do artigo 28 do Decreto Regulamentar 1/92).

O risco para a saúde em termos de doença ou stress devido à exposição às radiações não é um assunto fechado, mas existe aquilo que a Organização Mundial de Saúde define como risco percecionado pelas populações, que convém prevenir com diálogo, normas claras e afastamento que não coloquem as pessoas numa situação de insegurança e medo. Só que neste caso o afastamento da subestação é de 10 metros às casas do outro lado da estrada e menos de 100 de Runa. Trata-se de uma zona de crescimento urbano entalada entre Runa e Penedo.

## Património, ambiente e paisagem

A subestação fica ao lado de uma povoação sede de freguesia e está prevista para perto do Penedo, bem como linhas de alta tensão que farão sentir impactos muito significativos na Quinta da Casaboa e envolvente dado e elevado valor paisagístico, somando os enormes impactos visuais de postes com mais de 40 metros de altura e componentes associadas.

Runa tem um centro urbano antigo com um considerável número de edifícios de valor patrimonial relevante como o Asilo dos Inválidos Militares, a Estação da CP e um conjunto de habitações referidas no projeto das Áreas

de Reabilitação Urbana da autarquia, bem como Penedo onde se conhecem vestígios arqueológicos que remontam aos romanos e até ao calcolítico.

Dois aglomerados a necessitar de medidas de salvaguarda e reabilitação, atração de novos habitantes e de melhorar a qualidade arquitetónica, paisagística, ambiental e funcional. São ainda valiosos e a proteger pelo PDM os moinhos de Carrasqueira, Mascote, Penedo e Caixaria em torno de Penedo, bem como as famosas quintas das Pederneiras, Casa Boa, Granja e Cascavelos.

Na zona do Penedo o PDM em vigor até 2017 elencava património arqueológico de elevado valor a proteger como Povoado Fortificado Calcolítico de Penedo e a Villa (quinta) romana do Penedo, de onde se recolheram inúmeros achados de relevância para a arqueologia local e nacional a cerca de 100 metros em relação à subestação e seus terrenos próximos. Um património arqueológico sobejamente conhecido que aparece referido apenas num dos inventários do estudo da obra, mas que não é valorizado na escolha do local.

É também naquele local que muito provavelmente existiu uma estrada romana de acesso ao Penedo, localidade de origem comprovadamente romana. A IP não levou à cabo estudos para verificar a eventual presença destes vestígios numa zona que será, definitivamente, afetada pela subestação, nem que fosse para eliminar a possibilidade dessa existência. Dada a quantidade de achados arqueológicos na zona em causa não será de estranhar que a movimentação de terras em zona arqueológica possa constituir um problema. Agora a IP veio destacar arqueólogos para acompanhar as obras como se fosse inevitável esta infeliz localização, que nos aparece como facto consumado.

Acresce que a subestação fica encostada ao rio Sizandro e à azenha com represa, um local de valor patrimonial, ambiental e paisagístico. Uma zona do Sizandro ideal para lazer e criação de fauna piscícola que tão arredada tem andado do rio.

## Proteger o desenvolvimento futuro de Runa e suas populações

Por todas estas razões deve haver especial cuidado e sensibilidade ao usar os territórios mais desertificados do concelho, já de si fragilizados nesta dicotomia litoral e interior, para implantar este tipo de equipamento, que seguramente um grande centro urbano repudiaria.

As populações foram ignoradas, mas têm



JORGE HUMBERTO NOGUEIRA  
(Concelho do Bixo de Esquerda de Torres Vedras)

*Não se devem colocar fatores económicos à frente das pessoas. Urge uma posição pública forte da autarquia nesta matéria, mas em vez disso a população de Runa parece votada à sua sorte.*

o direito de ser ouvidas. O processo de consulta pública deveria ter tido momentos de contacto direto com as populações, que convenientemente não aconteceram. Runa tem o legítimo receio de toda esta estrutura causar impactos até na sua desertificação e no afastamento de possíveis novos residentes, contribuindo para o seu declínio, dado que o património se revela o seu maior seguro de vida.

Estruturas deste tipo, com linhas de alta tensão associadas e respetivos impactos amplamente referidos, são fatores dissuasores de uma atratividade que, de outra forma, poderia ser o motor do desenvolvimento da zona, dado ser um conjunto de uma enorme riqueza patrimonial e paisagística.

A possibilidade de uma passagem superior e de um apeadeiro junto à aldeia deveriam ser implementados, o que, a par do parque verde com zona para autocaravanas, são peças chave de desenvolvimento. O turismo de património e ambiental, os percursos e as visitas são agora postos em causa. Ninguém quer morar perto deste tipo de estruturas, nenhuma beleza reside e nenhum visitante se interessa por uma paisagem dessas.

O projeto coloca as populações em segundo lugar, dando prioridade a outros fatores, sem que tenha havido uma real auscultação dos habitantes de Runa e Penedo, que foram confrontadas com um facto consumado. Não se devem colocar fatores económicos à frente das pessoas. Urge uma posição pública forte da autarquia nesta matéria, mas em vez disso a população de Runa parece votada à sua sorte.

**Badaladas, a informação que interessa a todos!**

## Ata da Reunião

Realizou-se, a 23 de março de 2021, uma Sessão de Informativa, nos Paços do Concelho do Município de Torres Vedras, da iniciativa do Presidente da Câmara, Carlos Bernardes, na sequência dos pedidos de alteração seguintes:

1. Alternativas à localização da Subestação de Tração de Runa;
2. Deslocalização do Apeadeiro para a zona do Parque Verde;
3. Passagem Superior à Passagem de Nível de Runa.

Foram convidados:

- Vice-Presidente das Infraestruturas de Portugal-IP, Prof. Carlos Fernandes e equipa técnica da IP;
- Presidente da Assembleia Municipal, Dr. José Augusto de Carvalho; - Vereadores da Câmara Municipal;
- Presidente da União Freguesias de Dois Portos e Runa, João Tomaz, Presidentes das Comissões, Eventual dos Transportes da A.M., José Paulos e da Mobilidade da A.M., Rui Prudêncio, da Associação para a Defesa e Divulgação Património Cultural de Torres Vedras;
- Representante dos familiares da habitação mais próxima, Dr. José Augusto: - Casa do Povo de Runa/IPSS, Paula Maria Jorge:-Comissão de Apoio à Unidade de Saúde de Runa-CAUS-Runa, Maria Manuel Franco: - Representante da Plataforma-Runa Acontece, Humberto Gomes; - Grupo de Defesa do Património Arqueológico e Arquitetónico de Penedo e Runa, António Ginja.

Após a apresentação dos presentes pelo Presidente da Câmara foi a vez do Vice-Presidente da IP explicar a situação de “facto consumado” relativamente à Conceção-Execução da Subestação de Tração Elétrica de Runa, Postes Autotransformadores e da Zona Neutra. Esta empreitada já foi concessionada naquele local fundamentado tecnicamente, existindo parecer favorável de todas as Entidades da Comissão de Avaliação Ambiental.

Seguidamente foi dada a palavra aos convidados destacando-se:

- José Paulos, apresentou um estudo fundamentando oito alternativas à localização da Subestação de Tração de Runa, destacando três a montante e outras três a Jusante, como preferenciais e positivas, relativamente às outras duas na mesma zona da localização projetada, demonstrou que são negativas e também indesejáveis pelas populações;

- Dr. José Augusto, (Jurista e familiar dos residentes mais próximos da polémica localização), contestou aquela localização projetada que prejudica os seus familiares e como tal irá tudo fazer para impedir o desenvolvimento dos trabalhos.

Em resposta a esta questão (localização da Subestação) o Vice-Presidente da I.P. assegurou que iria mandar elaborar novos estudos para deslocalizar a Subestação para o outro lado da linha, evitando destruir o Caminho Militar Romano e abater as oliveiras centenárias, além de afastar ainda mais das habitações, minimizando os impactos visuais e paisagísticos com a plantação de rede arbórea;

- António Ginja, interveio reforçando que o local referido ou na sua envolvente continua a ter a oposição firme e enérgica das populações;

- Humberto Gomes, apresentou a localização ideal para a o novo Apeadeiro na zona a Sul do Parque Verde. Também neste caso a I.P. assumiu mandar elaborar novos estudos para deslocalização do Apeadeiro com a colaboração da Câmara Municipal nos acessos e parque de estacionamento de apoio ao Apeadeiro;

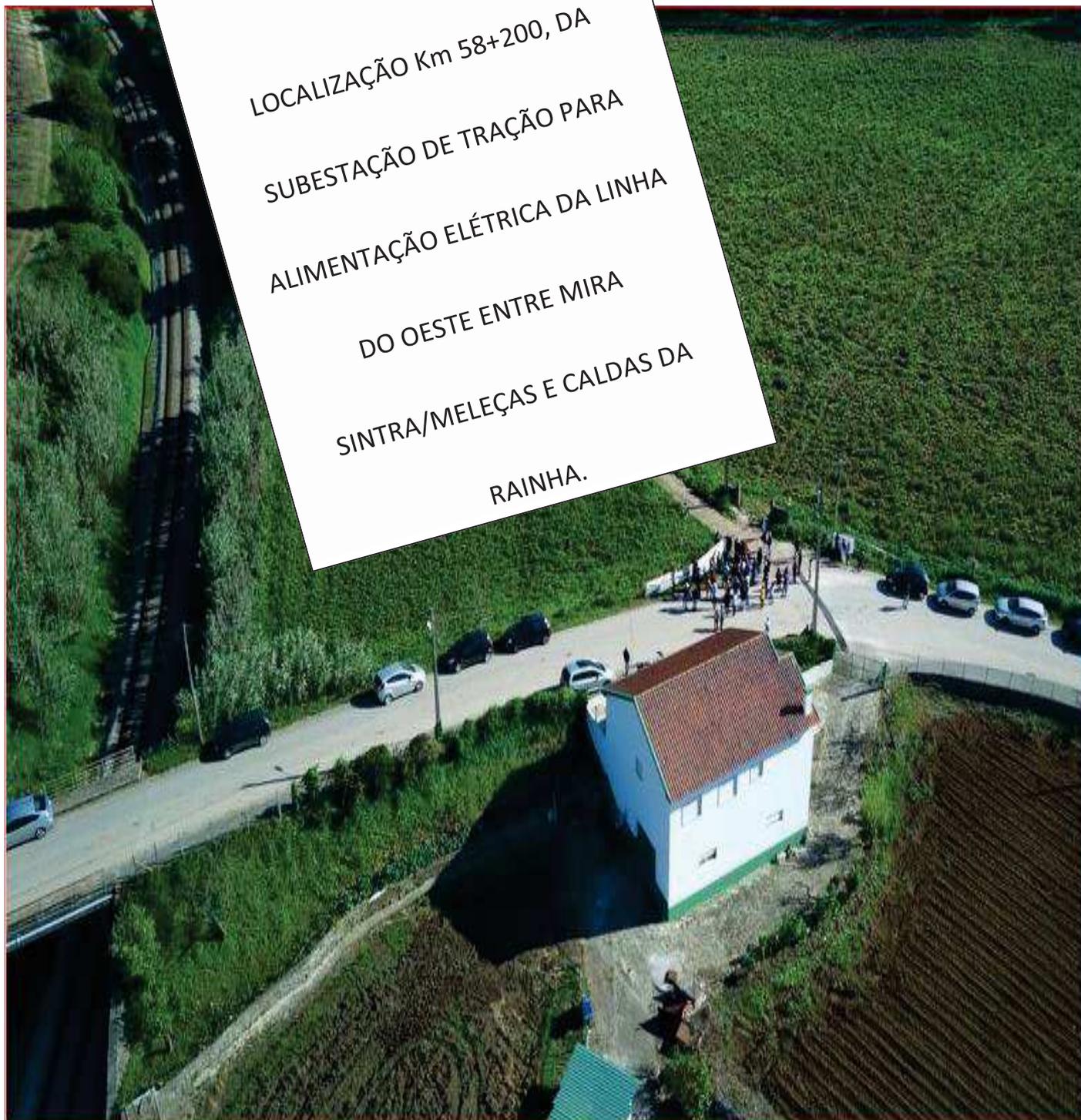
- José Augusto de Carvalho, chamou à atenção do Vice-Presidente da I.P. que a Passagem de Nível de Runa, é das mais perigosas do País, estando em jogo vidas, tendo ocorrido acidentes mortais. Não fazendo sentido suspenderem a Passagem Superior desta empreitada, tendo prevista a supressão da P.N. em sede de inquérito público, foi revertido e o PE deixou tudo na mesma.

O Vice-Presidente da I.P. respondeu que tinha plena consciência do nível do perigo daquela Passagem de Nível, comprometeu-se em mandar elaborar novo projeto alternativo para que seja aceite pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA) e possa avançar com nova empreitada.

Quando estes três estudos/projetos estivessem concluídos, haverá nova Sessão de Apresentação, alargada à população de Runa e Penedo.

Torres Vedras, 23 de março 2021

MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE ENTRE MIRA SINTRA/MELEÇAS E CALDAS DA RAINHA  
KM 20+320 E 107+740 no total de 87,420 Km  
**Alternativas à localização da Subestação de Tração-SST de Runa-Torres Vedras**



LOCALIZAÇÃO Km 58+200, DA  
SUBESTAÇÃO DE TRACÇÃO PARA  
ALIMENTAÇÃO ELÉTRICA DA LINHA  
DO OESTE ENTRE MIRA  
SINTRA/MELEÇAS E CALDAS DA  
RAINHA.

RUNA, 23 de março 2021

MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE ENTRE MIRA SINTRA/MELEÇAS E CALDAS DA RAINHA  
KM 20+320 E 107+740 no total de 87,420 Km  
**Alternativas à localização da Subestação de Tração-SST de Runa-Torres Vedras**

Senhor Vice-Presidente da I.P. - Carlos Fernandes,

Agradecemos esta oportunidade que nos é dada, com a sua presença, de dialogarmos e com a sensibilidade que o caracteriza podermos concluir esta reunião com mútua satisfação. Na qualidade de membro da Comissão Eventual de Transportes e Mobilidade da Assembleia Municipal e também como natural de Runa, gostaria de sublinhar que os meus conterrâneos e eu próprio não estamos contra à Modernização da Linha do Oeste, pelo contrário, estamos conscientes que é uma mais valia e uma oportunidade de desenvolvimento para esta Região, porém, relativamente à localização da Subestação de Tração em Runa, de facto não acompanhamos as “questões de ordem técnica” cuja localização é apresentada como inevitável no local projetado, não havendo alternativa.

Senhor Vice-Presidente da IP, acredite que estamos aqui para fazer parte da solução e não do problema, gostaríamos que as obras se desenvolvessem sem interrupções nem conflitos, para este objetivo apresentamos alternativas, que consideramos credíveis.

A I.P. informa que, por questões de ordem técnica decorrentes da alimentação elétrica da RFN, a Subestação de Tração tem de se situar entre os **Km 58** (sito na PN encerrada da Quinta da Granja) e o **Km 59** (a norte da PN de Runa).

Sobre esta localização apresenta-se como Nota Prévia o seguinte:

- As conclusões da Comissão de Avaliação em análise ao Estudo-Prévio-EP com recomendações para o Projeto de Execução-PE, referente à localização da Subestação de Runa, alerta para a “qualidade Visual Elevada”, sem se referir à agressão ao Património Natural, Arqueológico e Arquitetónico existente na envolvente de Penedo e Runa.
- No n.º 5, a pag. 17, do Parecer da Comissão de Avaliação-Janeiro 2019, adianta que “Não se considera que as questões ambientais, e muito em particular as da Paisagem como estando minimizadas, consideram-se mesmo desvalorizadas.”

De salientar que Penedo situa-se no plano superior relativamente à localização da Subestação, produzindo um impacte paisagístico brutal nesta aldeia histórica, delapidando em grande parte das aspirações futuras de produto turístico deste território do interior de Torres Vedras.

- No mesmo Parecer, a pag.18, “O local previsto para a Subestação de Runa revela Qualidade Visual ELEVADA assim como a sua envolvente”.  
“Na disposição dos equipamentos da subestação prevê-se que as linhas MAT chegarão pelo lado sudeste(...) e que teriam repercussões graves sobre integridade visual da Quinta da Casa boa, datada do Século XVIII”, (Classificada no Inventário Municipal como Património arquitetónico a proteger). ..esta intenção da medida considera-se pertinente e ainda mais

**Alternativas à localização da Subestação de Tração-SST de Runa-Torres Vedras**

*justificada em virtude de à mesma estarem também associadas à implantação da Subestação outras linhas elétricas aéreas. Os impactes visuais decorrem não só do local de implantação como se farão sentir impactes muito significativos com a proximidade das futuras linhas de MAT à Quinta da Casaboa. Estar-se-á, inclusivamente, perante uma situação de impactes cumulativos com carácter significativo”. Não se considera esta condicionante cumprida, devendo o projeto de execução-PE apresentar-se, previamente ao licenciamento com a solução alternativa para a Subestação de Tração SST, ao Km 58+200, que salvasse os valores visuais em presença”.*

Curiosamente, o PE nada refere relativamente à proximidade dos perímetros urbanos de Runa e Penedo e à violação do Património Arqueológico e Arquitetónico da Aldeia histórica de Penedo, inventariado no PDM de Torres Vedras-Património Arqueológico a proteger, RUN-VP-05-Povoado Fortificado-Calcolítico-Castro do Penedo e RUN-VP-12 - Villa Romana do Penedo, além da existência ali bem perto do Moinho do Penedo RUN-VP-07, Azenha e Quinta da Granja RUN-VP-08, Quinta da Casa Boa RUN-VP-06 e Quinta das Pederneiras, RUN-VP-04-Penedo,(Necrópole Romano), a escassos metros da localização da Subestação de Tração, onde foi encontrada a sepultura romana de Q. Coelius Aquila, filho do duúnviro Q. Coelius Cassianus, figura destacada da sociedade do Municípium de Olisípio (Lisboa antiga) em Territorium de Chretina (Turres Veteras ou Torres Vedras antiga).

Com a instalação da Subestação de Tração no local projetado, implicará anular um troço substancial do Caminho Militar Romano existente entre Pontes Romanas, e de acesso à Azenha da Granja em processo de Restauro para utilização comunitária, além de fazer parte do percurso da Rota do Património Arqueológico e Arquitetónico de Penedo-Runa, criado na sequência de referências credíveis terem apontado Penedo como Villa Romana, fazendo sentido se verificarmos que Penedo se localiza na confluência exata das duas mais importantes vias romanas da região, designadamente: - A Estrada Romana -OLISÍPO – EBUROBRITIUM – CONINIMBRIGA (Lisboa-Óbidos-Coimbra), e da Estrada Romana que desta partia para LERABRIGA.

**A Povoação de Penedo é talvez a mais romanizada do concelho e da região, referenciada nas «Memórias Paroquiais de 1758».**

Assim sendo, continuamos a analisar o Parecer da Comissão de Avaliação-Janeiro 2019, verificamos que foram tomadas diversas diligências noutros locais históricos no percurso a intervir, havendo objetivamente a preocupação de salvaguardar este Património, designadamente a pag. 5, implementaram-se medidas de impacto visual em áreas arqueológicas na Zona de Pedra Furada, sítio arqueológico da Granja dos Serrões (Villa Romana) e Casal do Silvério (Necrópole Romano), Área C da zona Especial de Proteção, que integra o campo de lápiás, incluindo parte da necrópole de incineração romana, a jazida de Monte da Maceira e a Estação paleolítica de Terra das Cenouras.

## Alternativas à localização da Subestação de Tração-SST de Runa-Torres Vedras

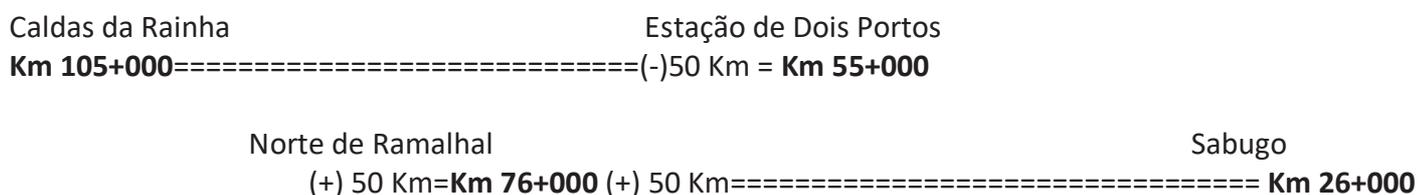
A pag. 17, n.º 5, do Parecer da Comissão de Avaliação, no âmbito da Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução, refere o seguinte:

“Equacionar uma localização para a Subestação de Tração (Runa) ao Km 58+200, tendo em conta a necessidade de minimização dos impactes sobre a paisagem”, considerando que a Subestação de Tração de Runa destinada à alimentação elétrica das catenárias entre o Sabugo (Km 26+000) e Caldas da Rainha (Km 105+000), numa distância total de 79,00 Km, enquanto que o P.E. para a Modernização da Linha do Oeste, aponta para um percurso mais longo, entre Mira Sintra/Meleças e o norte das Caldas da Rainha, Km 20+320 e 107+740, respetivamente, totaliza 87,42 Km, observando-se uma diferença de 8,42 Km, fazendo deslocar o troço intermédio onde se deve localizar a Subestação.

Segundo Rui de Carvalho Costa Pereira na Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em Engenharia Eletrotécnica no Instituto Superior de Engenharia do Porto, em ANÁLISE AO SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO DE TRACÇÃO ELÉTRICA. Define, a pag. 13 e 19, que as Subestações, em regra, alimentam troços eletrificados da ordem dos 25 a 50 Km, para um e outro lado da subestação.

No caso em apreço, está prevista uma Subestação do tipo 2x25 KV Ligação Bifásica + Autotransformadores, que permite maiores distâncias entre subestações de 60 a 100 Km. Nesta perspetiva a localizada da Subestação de Tração, seria encontrada no troço entre o Km 76+000 (a Norte de Ramalhal) e o Km 55+000 (Estação de Dois Portos), garantindo o distanciamento igual ou inferior a 50,00 Km para cada lado.

### I - Esquema de localização da Subestação entre o Sabugo e Caldas da Rainha



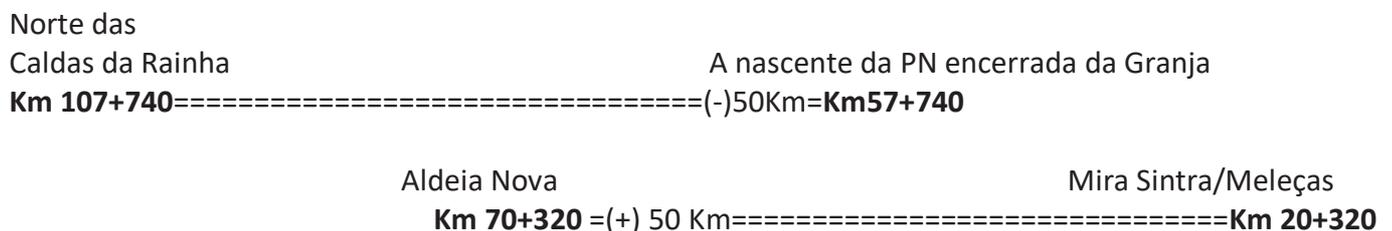
Neste caso concluímos que segundo a Tese de Rui Costa Pereira a Subestação poderia ser localizada entre a **Estação de Dois Portos (Km55+000) e a Norte de Ramalhal (Km 105+000).**

Toda esta justificação para o quê?

## Alternativas à localização da Subestação de Tração-SST de Runa-Torres Vedras

Os estudos que definiram este Projeto de Execução-PE, garantiram uma margem de segurança confortável, considerando a Subestação de Tração de Runa destinada à alimentação elétrica das catenárias entre o Mira Sintra/Meleças (Km 20+320) e o Norte das Caldas da Rainha (Km 107+740), numa distância total de 87+420 Km. Neste caso, determinaram que o troço onde deveria ser localizada a Subestação de Tração, seria, por questões de ordem técnica decorrentes da alimentação elétrica da Rede Ferroviária Nacional-RFN, a Subestação de Tração tem de se situar entre os **Km 58** (sito na PN encerrada da Quinta da Granja) e o **Km 59** (a norte da PN de Runa), sem a devida justificação técnica, como necessária e obrigatória.

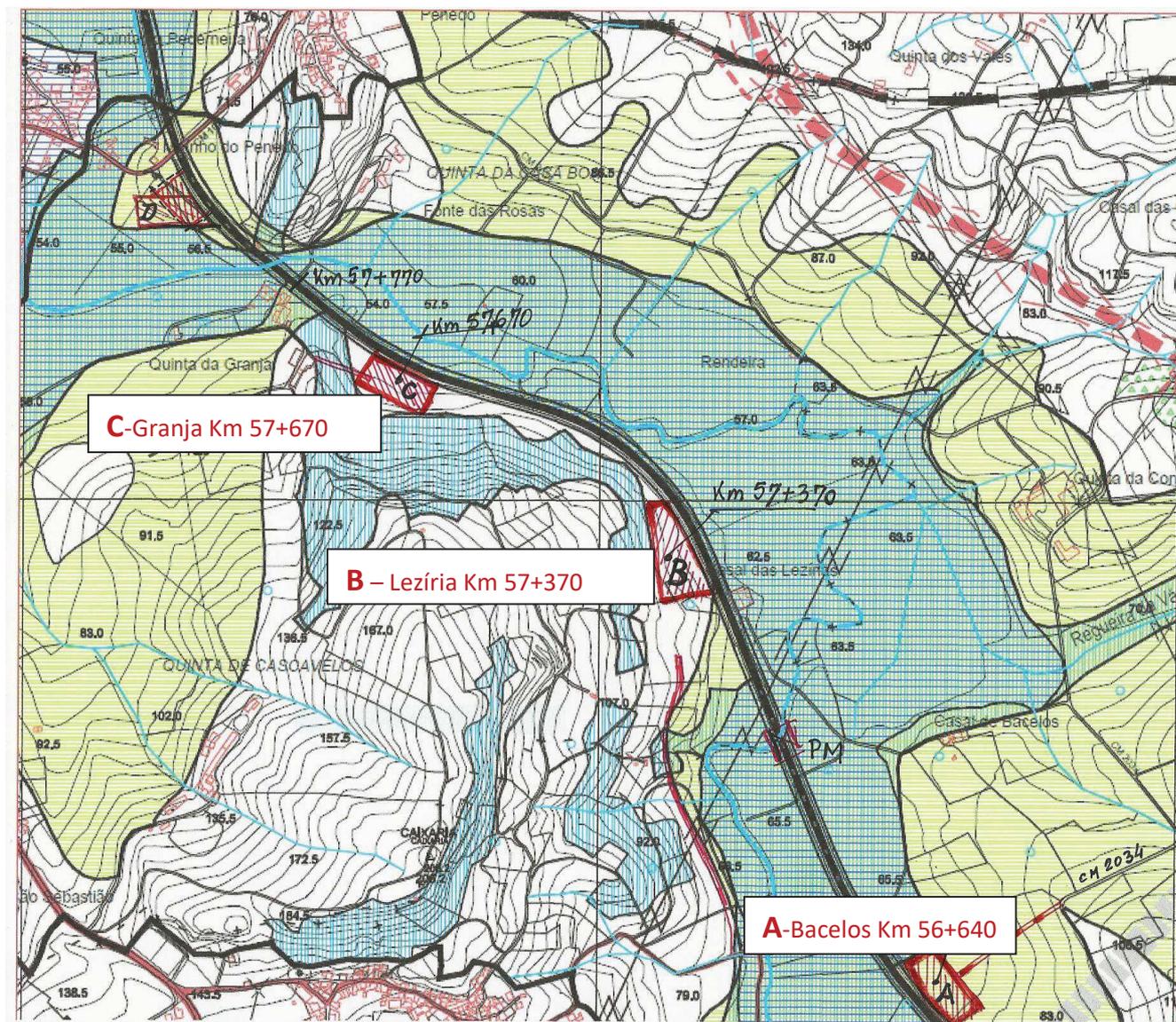
### II - Esquema de localização da Subestação entre Mira Sintra/Meleças e a Norte de Caldas da Rainha



Neste pressuposto, apresentamos as alternativas possíveis e respetivas preferências para a nova localização da Subestação de Tração de Runa.

MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE ENTRE MIRA SINTRA/MELEÇAS E CALDAS DA RAINHA  
KM 20+320 E 107+740 no total de 87,420 Km  
**Alternativas à localização da Subestação de Tração-SST de Runa-Torres Vedras**

A montante de Runa, na zona da “Tamuje”, indicamos três localizações, A, B e C, em planta de Condicionantes do PDM-TV, acompanhadas por fotografias de cada local alternativo.



**Planta de Condicionantes 1.** Alternativas a montante de Runa, zona da Tamuje, ref.ª A; B e C.

### **Alternativa - A, (Km 56+640)**

Zona de Bacelos, do lado direito e antes da PN dos Sousas-Caixaria.

Esta localização, situa-se em área de Reserva Agrícola Nacional-RAN, do lado direito da linha férrea, verifica a maioria dos critérios utilizados para classificar as diversas alternativas. Este local tem preferência perante os restantes porque os únicos critérios contra são a

## Alternativas à localização da Subestação de Tração-SST de Runa-Torres Vedras

acessibilidade indireta, havendo necessidade de construir um percurso com cerca de 100,00 metros de acesso direto, a partir do CM 2034 (D. Portos/Outeiro da Zibreira).

O outro critério menos bom refere-se ao afastamento de cerca de 51,100 Km do limite da eletrificação a Norte das Caldas da Rainha (Km 107+740), ainda assim, dentro da tolerância máxima de 10,00 Km, no pressuposto que poderá ir no máximo até 60,00 Km para cada lado da Subestação de Tração.

Resume-se os seguintes Critérios (A-Bacelos):

### **A Favor:**

- Local isolado, longe de habitações, sem impacte visual nem paisagístico;
- Permite uma frente reta com mais de 80 m;
- Localização em solo apenas de Reserva Agrícola Nacional-RAN;
- Dentro da tolerância dos limites do PE;
- Próximo de acesso rodoviário com prolongamento a construir com cerca de 100,00 m;
- Ligação em linha reta da rede MAT;
- Respeita o Património arqueológico e arquitetónico.

### **Contra:**

- Localização em solo de Reserva Agrícola Nacional-RAN;
- Fora do limite do PE, em cerca de 1,100 Km;
- Acesso Rodoviário indireto;

## Alternativas à localização da Subestação de Tração-SST de Runa-Torres Vedras



Fotografia. 1

Alternativa A (zona dos Bacelos)

### Alternativa -B- Ao Km 57+370, na zona designada por Lezíria,

Esta localização em área sem Condicionantes do lado esquerdo da Linha Férrea, verifica a maioria dos critérios utilizados para classificar as diversas alternativas.

Este Local também tem preferência perante os critérios contra da acessibilidade indireta, havendo necessidade de construir um percurso com cerca de 250,00 metros de acesso novo e reabilitar o caminho vicinal até ao CM 2034, a 450,00 m de distância, passando pela PN dos Sousas-Caixaria.

O outro critério contra refere-se ao afastamento de cerca de 0,370 Km do limite da eletrificação de Caldas da Rainha (Km107+740), ainda assim, dentro da tolerância máxima de 10,00 Km, podendo ir no máximo até 60,00 Km para cada lado da Subestação de Tração.

Resume-se os seguintes Critérios:

#### **A Favor:**

- Local isolado, longe de habitações, sem impacte visual nem paisagístico;
- Permite uma frente reta com 80 m;
- Localização em solo sem condicionantes;
- Dentro da tolerância dos limites do PE;
- Ligação em linha reta da rede MAT;

MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE ENTRE MIRA SINTRA/MELEÇAS E CALDAS DA RAINHA  
KM 20+320 E 107+740 no total de 87,420 Km  
**Alternativas à localização da Subestação de Tração-SST de Runa-Torres Vedras**

- Respeita o Património arqueológico e arquitetónico.

**Contra:**

- Acesso Rodoviário Indireto a construir, cerca de 250,00 m e a reabilitar, com 450,00 m;
- Fora do limite do PE, em cerca de 0,370 Km;



Fotografia. 2

**Alternativa B** (zona da Lezíria)

**Alternativa -C- Ao Km 57+670, na zona designada por Granja,**

Esta localização em área sem Condicionantes do lado esquerdo da Linha Férrea, verifica a maioria dos critérios utilizados para classificar as diversas alternativas.

Este Local também tem a grande preferência, porque apenas necessita de reabilitar o acesso rodoviário em apenas 50,00 metros, na sequência do acesso à Quinta da Granja.

O outro critério menos bom refere-se ao afastamento de cerca de 0,070 Km do limite da eletrificação de Caldas da Rainha (Km107+740), ainda assim, dentro da tolerância máxima de 10,00 Km, podendo ir no máximo até 60,00 Km para cada lado da Subestação de Tração.

Resume-se os seguintes Critérios:

**A Favor:**

- Local isolado, longe de habitações, sem impacte acústico, visual nem paisagístico;
- Permite uma frente reta com 80 m;
- Localização em solo sem condicionantes;

## Alternativas à localização da Subestação de Tração-SST de Runa-Torres Vedras

- Dentro da tolerância dos limites do PE;
- Ligação em linha reta à rede MAT;
- Respeita o Património arqueológico e arquitetónico.

### Contra:

- Acesso Rodoviário Indireto, a reabilitar, cerca de 50,00 m;
- Fora do limite do PE, em cerca de 0,070 Km;

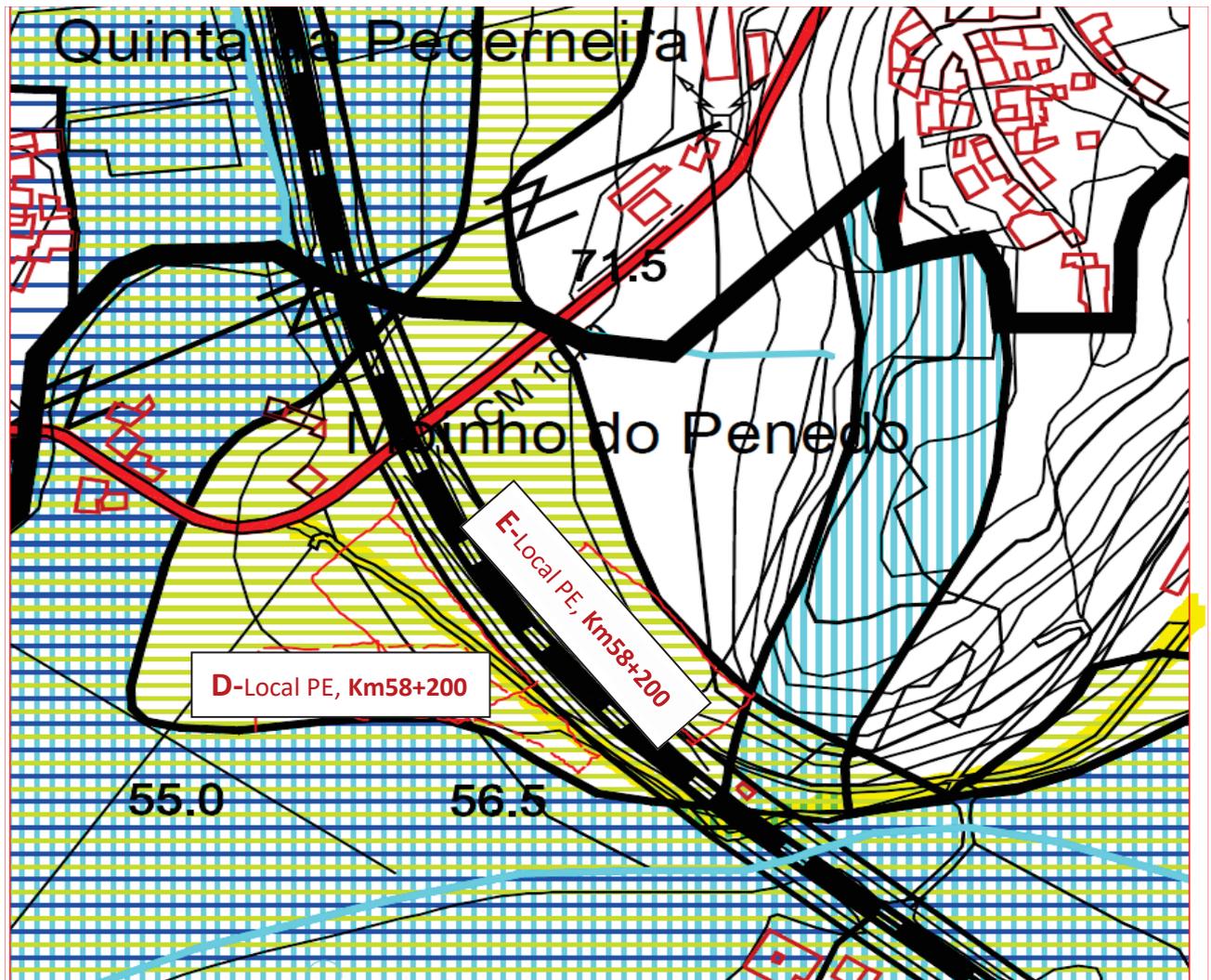


Fotografia. 3

Alternativa - C (zona a Nascente da Granja)

MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE ENTRE MIRA SINTRA/MELEÇAS E CALDAS DA RAINHA  
KM 20+320 E 107+740 no total de 87,420 Km  
**Alternativas à localização da Subestação de Tração-SST de Runa-Torres Vedras**

Seguidamente apresentamos duas alternativas precárias (indesejáveis pelos impactes negativos) na zona projetada para a localização da Subestação de Tração ao Km 58+200.



Planta de Condicionantes 2.

Alternativas não desejáveis no local do PE, ref.ª D e E.

**Alternativa -D e E (Localizações não credíveis) Ao Km 58+200, na zona projetada P.E.**

Estas localizações, com solo classificado como Reserva Agrícola Nacional-RAN, em alternativa à localização projetada, **também não são aceites pelas populações de Penedo e Runa**, apesar de não destruir o Caminho Militar Romano e conservar as oliveiras centenárias, mantêm os impactes negativos visuais, acústico e paisagísticos conhecidos, além da agressão ao Património Arquitectónico e Arqueológico da Aldeia Histórica de Penedo. A única vantagem que permanece é o acesso rodoviário direto.

Resume-se os seguintes Critérios:

## Alternativas à localização da Subestação de Tração-SST de Runa-Torres Vedras

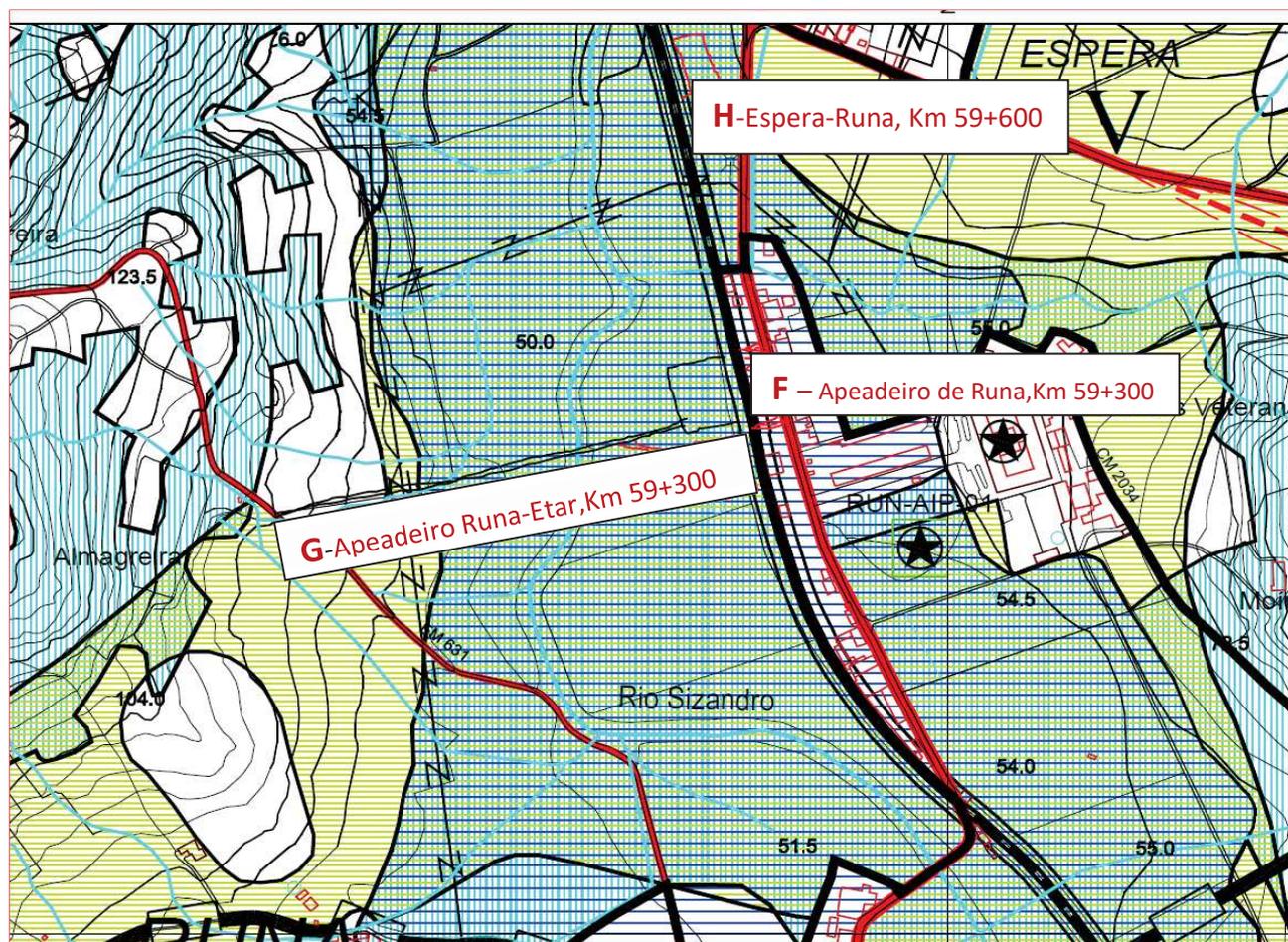
### A Favor:

- Acesso rodoviário direto, através do Caminho Militar Romano existente;
- Mantem o Caminho Romano e as oliveiras centenárias.

### Contra:

- Não permite uma frente reta com 80 metros;
- Localização em solo de Reserva Agrícola Nacional-RAN;
- Agressão ao Património Natural, Arquitetónico e Arqueológico da envolvente;
- Impactes brutais na qualidade visual, acústica e paisagística;
- Dificuldade no abastecimento de energia MAT, devido à Linha da Rede ter que curvar a 90º e encontrar um estrangulamento de espaço junto à Azenha da Granja, onde apenas existe o Caminho, o Rio e os muros oitocentistas da Quinta da Granja, a uma cota desnivelada, até à parte superior da Ponte Metálica-PM, cerca de 10,00 m;
- Habitações a escassos metros, bem como os perímetros urbanos de Penedo e Runa;
- Forte oposição das populações de Penedo e Runa.

### Apresentamos uma terceira área com alternativas na zona da Estação de Runa



MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE ENTRE MIRA SINTRA/MELEÇAS E CALDAS DA RAINHA  
KM 20+320 E 107+740 no total de 87,420 Km

**Alternativas à localização da Subestação de Tração-SST de Runa-Torres Vedras**

**Alternativa -F**

**Km 59+300, na zona do Apeadeiro-Runa**

Esta localização em área urbana de propriedade Refer/CP, na sequência do Edifício da Estação de Runa para jusante (Norte) e paralela à linha férrea, possuindo uma largura média cerca de 35,00 m x 400,00 m, se as dimensões se enquadrarem nas exigências do P.E. seria o local ideal para a Subestação de Tração o qual verifica a maioria dos critérios utilizados para classificar as diversas alternativas.

Com acessos diretos através do terreno da Refer/CP.

Dentro dos limites da eletrificação para Mira Sintra/Meleças (Km20+320)-(59+300)=38,98 Km, < 50,00 Km e para Caldas da Rainha (107+740)-(59+300)=48,44 Km, < 50,00 Km.

Resume-se os seguintes Critérios:

**A Favor:**

- Local dentro das instalações da Refer/CP, sem impacte visual nem paisagístico devido à barreira arbórea existente;
- Permite uma frente reta com 80 m;
- Localização em solo urbano, sem condicionantes;
- Dentro dos limites do PE;
- Acesso rodoviário direto;
- Ligação fácil a uma distância substancialmente inferior em linha reta da rede MAT;

**Contra:**

- Perto de Património Arquitectónico do CasRuna;
- Configuração estreita, mas longa do terreno;
- Perto de uma habitação, visualmente encoberta pela rede arbórea.

## Alternativas à localização da Subestação de Tração-SST de Runa-Torres Vedras



Fotografia. 4

Alternativa - F (zona do Apeadeiro de Runa)

### **Alternativa -G Km 59+300, Frente Apeadeiro-Runa - ETAR**

Esta localização em solo REN e RAN e Leito de Cheia, é das mais condicionadas, todavia, desafetadas destas condicionantes com uma plataforma aterrada de cerca de 1,00 m, seria uma ótima localização para a Subestação de Tração, confinante com a ETAR de Runa.

Com acessos diretos através do aceso criado para a ETAR;

Dentro dos limites da eletrificação para Mira Sintra/Meleças  $(\text{Km}20+320)-(59+300)=38,98$  Km, < 50,00 Km e para Caldas da Rainha  $(107+740)-(59+300)=48,44$  Km, < 50,00 Km.

Resume-se os seguintes Critérios:

#### **A Favor:**

- Sem impacte visual nem paisagístico devido à barreira arbórea existente;
- Permite uma frente reta com 80 m;
- Localização junto às instalações do preponente;

MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE ENTRE MIRA SINTRA/MELEÇAS E CALDAS DA RAINHA  
KM 20+320 E 107+740 no total de 87,420 Km  
**Alternativas à localização da Subestação de Tração-SST de Runa-Torres Vedras**

- Dentro dos limites do PE;
- Acesso rodoviário direto, a partir do acesso à ETAR;
- Ligação fácil a uma distância substancialmente inferior em linha reta da rede MAT;

**Contra:**

- Perto de Património Arquitectónico do CasRuna;
- Ponto fraco devido às condicionantes, a criar uma plataforma com 1,00 m de altura;
- Perto de uma habitação, visualmente encoberta pela rede arbórea e edifício da Estação.



Fotografia. 5

**Alternativa - G** (Frente ao Apeadeiro de Runa)

**Alternativa - H**

**Km 59+600, na Zona da Espera-Runa**

Esta localização em solo REN e RAN e Leito de Cheia na planta de condicionantes do PDM, não se concretizando na Cheia de 1983, todavia, desafetadas destas condicionantes, com a criação de uma plataforma aterrada com cerca de 1,00 m de altura, seria uma ótima localização para a Subestação de Tração, confinante com a linha férrea e acesso direto com a EN.248 em Runa.

Dentro dos limites da eletrificação para Mira Sintra/Meleças (Km20+320)-(59+600)=39,28 Km, < 50,00 Km e para Caldas da Rainha (107+740)-(59+600)=48,14 Km, < 50,00 Km.

Resume-se os seguintes Critérios:

MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE ENTRE MIRA SINTRA/MELEÇAS E CALDAS DA RAINHA  
KM 20+320 E 107+740 no total de 87,420 Km

## Alternativas à localização da Subestação de Tração-SST de Runa-Torres Vedras

### A Favor:

- Permite uma frente reta com 80 m;
- Localização junto às instalações do preponente;
- Dentro dos limites do PE;
- Acesso rodoviário direto, a partir do acesso da EN 248;
- A distância mais curta de todas as alternativas para a distribuição da rede MAT;
- Rede MAT existente de ligação dos moinhos eólicos à Subestação da EDP/REN.

### Contra:

- Com impacto visual e paisagístico;
- Ponto fraco devido às condicionantes, a criar uma plataforma com 1,00 m de altura;
- Perto de uma habitação, visualmente encoberta pela rede arbórea.



Fotografia. 6

Alternativa - H zona da Espera - Runa

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE ENTRE MIRA SINTRA/MELEÇAS E CALDAS DA RAINHA**  
 KM 20+320 E 107+740 no total de 87,420 Km  
**Alternativas à localização da Subestação de Tração-SST de Runa-Torres Vedras**

**CRITÉRIOS PARA CLASSIFICAÇÃO DAS LOCALIZAÇÕES ALTERNATIVAS**

<b>ALTERNATIVAS</b>	<b>A</b> <i>Bacelos</i> Km56+640	<b>B</b> <i>Lezírias</i> Km 57+370	<b>C</b> <i>Granja</i> Km 57+670	<b>D e E</b> <i>Zona P.E.</i> Km 58+200	<b>F</b> <i>Apeadeiro</i> <i>Runa</i> Km 59+300	<b>G</b> <i>ETAR</i> <i>Runa</i> Km 59+300	<b>H</b> <i>Espera</i> <i>Runa</i> Km 59+600
<b>CRITÉRIOS</b>							
1-IMPACTE VISUAL E ACÚSTICO SOBRE HABITAÇÕES	NÃO 8	NÃO 8	NÃO 7	SIM 0	NÃO 6	NÃO 6	SIM 5
2-OCUPAÇÃO DA REN (RESERVA Ecológica Nacional)	NÃO 5	NÃO 5	NÃO 5	NÃO 5	NÃO 8	SIM 4	SIM 0
3- CUPAÇÃO DA RAN (Reserva Agrícola Nacional)	SIM 0	NÃO 5	NÃO 5	SIM 0	NÃO 8	SIM 4	SIM 0
4-ZONA DE LEITO DE CHEIA	NÃO 5	NÃO 5	NÃO 5	NÃO 5	NÃO 8	SIM 3	SIM 0
5-PERTO DE HABITAÇÕES	NÃO 10	NÃO 10	NÃO 8	SIM 1	NÃO 6	NÃO 7	NÃO 7
6-IMPACTES EXISTENTES SOBRE A PAISAGEM	NÃO 7	NÃO 6	NÃO 6	SIM 0	NÃO 6	SIM 4	SIM 4
7-PRÓXIMO DE ACESSO RODOVIÁRIO	SIM 8	NÃO 4	SIM 8	SIM 8	SIM 8	SIM 9	SIM 10
8-DENTRO DOS LIMITES PROJETO (PE)	NÃO 5	NÃO 6	NÃO 7	SIM 10	SIM 8	SIM 8	SIM 8
9-PERTO DA REDE DE MUITO ALTO TENSÃO	NÃO 1	NÃO 3	NÃO 1	NÃO 0	SIM 6	SIM 5	SIM 8
10-COM DESTRUIÇÃO DO PATRIMÓNIO	NÃO 10	NÃO 8	NÃO 7	SIM 0	NÃO 7	NÃO 8	NÃO 8
11-RESPEITA PATRIM. ARQUEOLÓGICO	SIM 9	SIM 8	SIM 8	NÃO 0	SIM 9	SIM 8	NÃO 8
12-RESPEITA PATRIM. ARQUITECTÓNICO	SIM 8	SIM 6	SIM 8	NÃO 0	NÃO 3	NÃO 4	NÃO 8
<b>CLASSIFICAÇÃO --- 0-10</b>	<b>76</b>	<b>74</b>	<b>75</b>	<b>29</b>	<b>83</b>	<b>70</b>	<b>66</b>
<b>Ordem</b>	<b>2º</b>	<b>4º</b>	<b>3º</b>	<b>7º</b>	<b>1º</b>	<b>5º</b>	<b>6º</b>

## **Ordem de preferência da localização da Subestação de Tração Eléctrica, nos termos dos critérios definidos anteriormente**

**1º - Alternativa - F, Km 59+300, **Apeadeiro de Runa** nos terrenos da REFER;**

**2º - Alternativa – A, Km 56+640, **localização dos Bacelos;****

**3º - Alternativa – C, Km 57+670, **localização a nascente da Granja;****

**4º - Alternativa – B, Km 57+370, **localização das Lezírias;****

**5º - Alternativa - G, Km 59+300, **localização limítrofe à ETAR de Runa;****

**6º - Alternativa – H, Km 59+600, **localização na zona antes da Espera;****

**7º - Alternativas - D e E, Km 58+200, **localizações não credíveis na envolvente ao local projetado com impactes negativos e brutais sobre a Paisagem e agressão do Património Arquitectónico, Arqueológico e Natural****

### **Conclusão:**

Como se verifica, existem três alternativas a montante e outras três a jusante que se oferecem credíveis para a melhor localização da Subestação de Tração, em alternativa às três localizações indesejáveis no local projetado, ao Km 58+200, resta saber se a Infraestruturas de Portugal está disponível para voltar a analisar e encontrar a melhor solução para a Subestação de Tração e redução da distância da rede abastecedora, que satisfaça todas as partes, implicando, necessariamente, a suspensão do início obras naquele local projetado.

**MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE ENTRE MIRA SINTRA/MELEÇAS E CALDAS DA RAINHA**  
KM 20+320 E 107+740 no total de 87,420 Km

**Alternativas à localização da Subestação de Tração-SST de Runa-Torres Vedras**

**ANEXOS**

MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE ENTRE MIRA SINTRA/MELEÇAS E CALDAS DA RAINHA  
KM 20+320 E 107+740 no total de 87,420 Km  
**Alternativas à localização da Subestação de Tração-SST de Runa-Torres Vedras**

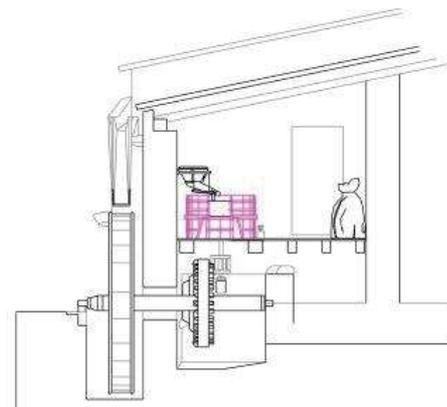


Vista aérea da localização projetada da Subestação com Estrada Militar Romana, Rio Sizandro e habitações



Fotografias do troço do Caminho Militar Romano com destruição projetada e das oliveiras Centenárias

MODERNIZAÇÃO DA LINHA DO OESTE ENTRE MIRA SINTRA/MELEÇAS E CALDAS DA RAINHA  
 KM 20+320 E 107+740 no total de 87,420 Km  
**Alternativas à localização da Subestação de Tração-SST de Runa-Torres Vedras**



Ruínas da Azenha (moinho) da Granja com esquema de recuperação



ASSOCIAÇÃO PARA  
A DEFESA E DIVULGAÇÃO  
DO PATRIMÓNIO CULTURAL  
DE TORRES VEDRAS

## PATRIMÓNIOS

Em Runa (Torres Vedras) a população reagiu vigorosamente contra o projecto de construção de uma subestação eléctrica praticamente dentro do aglomerado urbano. Havia alternativas quanto à localização, mas parece que a opção teve em conta apenas critérios económicos, pois é mais barato construir num lugar onde já existem acessos viários.

A Associação para a Defesa e Divulgação do Património Cultural de Torres Vedras foi a Runa e falou com cidadãos que não se conformam. Fizemos algumas perguntas:

- toda a população foi auscultada e informada em tempo oportuno?

- a ocupação de terrenos de elevada aptidão agrícola é economicamente sustentável?

- a comprovada existência de vestígios arqueológicos, que atestam ocupação humana do Calcolítico e do tempo dos Romanos, foi tida em conta?

A resposta a estas questões foi: NÃO!

Que tem uma Associação do Património a ver com o problema? Tem e muito. O conceito de Património ultrapassou há muito a limitação inicial que o ligava aos monumentos edificados e abarca hoje uma multiplicidade de perspectivas que ninguém contesta. Uma delas é a ideia de que as paisagens são Património que deve ser defendido e preservado; e as características específicas de cada território devem ser abordadas como elementos essenciais para a identidade e sentido de pertença das populações. Isso mesmo o reconheceu a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura – UNESCO, que, na sua Conferência Geral realizada em Paris de 9 de Novembro a 12 de Dezembro de 1962 aprovou uma *Recomendação Sobre a Salvaguarda da Beleza e do Carácter das Paisagens e dos Sítios*.

Nesse documento a Conferência Geral recomenda aos Estados membros, de que Portugal faz parte, "que apliquem as presentes disposições, adoptando (...) medidas com vista a fazer cumprir, nos territórios sob a sua jurisdição, as normas e princípios formulados na presente recomendação". Este importante documento – que faz parte dos modernos fundamentos da planificação e ordenamento do território – contém diversas especificações que é oportuno relembrar aqui. No capítulo II – Princípios Gerais, diz expressamente:

*"As medidas preventivas para a protecção das paisagens e dos sítios deverão procurar protegê-los contra os perigos que os ameaçam. Estas medidas deverão incluir, especialmente, a fiscalização dos trabalhos e das actividades susceptíveis de ameaçarem as paisagens e os sítios, nomeadamente:*

(...)

*o) Os cabos eléctricos de alta ou baixa tensão, as instalações de produção e transporte de energia, os aeródromos, (...), etc"* (sublinhado nosso).

O texto não podia ser mais claro. Vai direi-



tinho ao que se projecta para Runa: uma instalação eléctrica de alta potência com equipamentos destinados à transmissão e distribuição de energia eléctrica, além de instalações de protecção e controle, com postes de grande dimensão e densidade de cabos eléctricos que passarão a fazer parte da paisagem local, à beira da rua que liga Runa ao Penedo.

### Um atentado à paisagem e ao sítio?

Resta saber, portanto, se aquela paisagem e aquele sítio onde vai ser construída a subestação têm características que os recomendem como lugares a salvaguardar. Não temos dúvidas em afirmar que sim. A quem as tenha recomendamos uma visita vagarosa e atenta ao local. Adiantando tal visita, traçamos desde já o esboço do que um olhar atento descobrirá.

Primeira surpresa: a subestação vai ser construída sobre terrenos de elevadíssima aptidão agrícola, o característico terreno de aluvião adjacente à margem de um curso fluvial, aqui é um trecho do rio Sizandro. Um homem já idoso, que nos acompanhava, dizia com desalento: "constroem nestes terrenos tão ricos e qual-quer dia comemos betão...".

A Leste, a pouco mais de 100 metros, desembocamos num lugar paradisíaco ao som do canto das aves, na faina da nidificação, e das águas do rio sobre o muro do açude onde, poucos anos há, laborava uma azenha. Era ali que os gaiatos vinham nadar no Verão, saltando da velha ponte, de perfil medieval, que liga as duas margens. A Quinta da Granja, conhecida exploração agrícola, é mesmo ali ao lado. Mais adiante as ruínas da Quinta da Casa Boa.

Caminheemos agora para Norte. Um pouco adiante chegamos ao Penedo. Do lado esquerdo, as ruínas da Quinta da Pedernheiras na base do formoso monte onde, há cerca de 4.500 anos, viveu uma comunidade da Idade do Cobre, abundantemente documentada pelas prospeções arqueológicas de Aurélio Ricardo Belo, Leonel Trindade e Konrad Spin-

# O caso de Runa: desrespeito pela paisagem e pelo sítio?

*voações de Runa e Penedo a História e a envolvente paisagística são o melhor activo para o futuro. Foi feito o parque de lazer, pensamos num parque de autocaravanas, projectamos um roteiro pedestre que ligue os diversos pontos de interesse... Há pessoas de fora que procuram casas para recuperar e aqui viverem, fartos da fealdade suburbana de Lisboa. Não vão querer viver à beira de uma subestação eléctrica. Temos de defender o potencial histórico e paisagístico, que é uma esperança para os nossos filhos".*

Paulo Carvalho, investigador dos fenómenos de transformação e sustentabilidade do mundo rural confirma: "A definição e promoção de uma imagem territorial de individualidade e especificidade, alicerçada em características únicas e exclusivas, e de qualidade, em muito centrada nas identidades e recursos simbólicos de cada lugar, (...) é um caminho de revalorização dos territórios, onde se redescobrem novas centralidades com base na qualidade, e afinal a afirmação das teses territorialistas de desenvolvimento, as que melhor respondem às maiores exigências sociais e de cidadania participativa", (in: "O Ecomuseu da Serra da Louosa: desafio ou utopia?", 1º Congresso de Estudos Rurais, Vila Real, 2001).

### A melhor decisão?

A decisão de ali construir a subestação eléctrica foi da empresa Infraestruturas de Portugal. Houve um período de consulta pública mas, como é costume, para além do edital costumeiro, não se fez publicidade sobre o mesmo. Fez-se uma sessão restrita nos Paços do Concelho, mas não se organizaram sessões de esclarecimento e de auscultação pública com participação alargada. O período de consulta pública caducou e a população foi posta perante uma decisão que a afronta e lhe desagrada profundamente.

No processo de decisão foi ouvida a Agência Portuguesa do Ambiente, que levantou sérias questões sobre a pertinência daquela localização, mas foi ignorada, o seu parecer não era vinculativo, como nada é quando as decisões são tomadas nos gabinetes e as consultas públicas não passam de pró-formas para iludir a democracia...

Acabámos o passeio por estes lugares, exemplares magníficos do que a UNESCO considera necessário salvaguardar. É aqui, meus senhores, às portas das antiqússimas povoações de Runa e do Penedo que se situam as paisagens e os sítios que uma prosaica subestação eléctrica pode macular de modo irreversível.

A DIRECÇÃO DA ASSOCIAÇÃO PARA A DEFESA E DIVULGAÇÃO DO PATRIMÓNIO CULTURAL DE TORRES VEDRAS

Nota: página elaborada segundo a antiga ortografia.