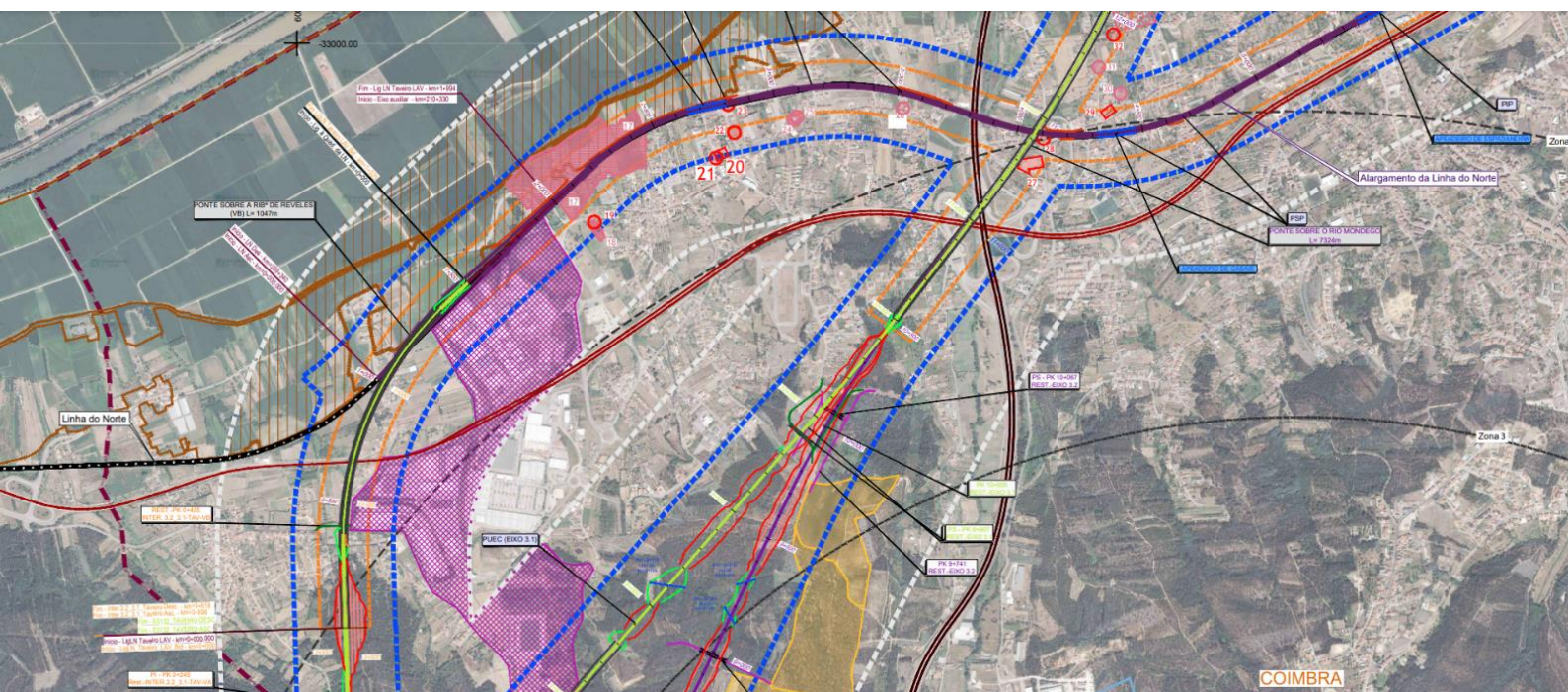


RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA



Avaliação de Impacte Ambiental n.º 3624

Linha Ferroviária de Alta Velocidade entre Porto e Lisboa Fase 1: Troço Porto/Soure, Lote B – Troço Soure/Aveiro (Oiã)

Agosto de 2023



Título: Relatório de Consulta Pública
Linha Ferroviária de Alta Velocidade entre Porto e Lisboa
Fase 1: Troço Porto/Soure, Lote B – Troço Soure/Aveiro
(Oiã) – AIA 3624

Autoria: Agência Portuguesa do Ambiente
Departamento de Comunicação e Cidadania Ambiental
Divisão de Cidadania Ambiental
Augusto Serrano / Rita Cardoso

Data: Agosto de 2023

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	3
2. O PROJETO	3
3. LOCALIZAÇÃO	5
4. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA.....	6
5. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA.....	6
6. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO.....	7
7. FORMAS DE ESCLARECIMENTO E PARTICIPAÇÃO DOS INTERESSADOS.	8
8. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS	8
9. SÍNTESE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS.....	9

1. INTRODUÇÃO

Este procedimento de AIA encontra-se enquadrado no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação. (alterações pelo diploma Simplex Ambiental – Decreto-Lei n.º 11/2023 de 10 de Fevereiro) (Anexo I, 7A) Construção de vias para o tráfego ferroviário de longo curso e aeroportos cuja pista de descolagem e de aterragem tenha um comprimento de pelo menos 2100 m.

Em cumprimento do disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, procedeu-se à consulta pública do estudo de impacte ambiental do projeto “Linha Ferroviária de Alta Velocidade entre Porto e Lisboa Fase 1: Troço Porto/Soure, Lote B – Troço Soure/Aveiro (Oiã) – AIA 3624”.

O proponente e entidade licenciadora é a Infraestruturas de Portugal SA.

2. O PROJETO

O projeto da Nova Linha de Alta Velocidade entre Porto e Lisboa, faz parte do Plano Nacional de Investimentos (PNI) 2030, e tem como principal objetivo a redução do tempo de percurso entre estas duas cidades, aumentando a qualidade dos serviços de médio e longo curso e libertando capacidade da Linha do Norte para o tráfego de passageiros regional e suburbano e o de mercadorias.

Simultaneamente, promove o uso de um transporte ambientalmente mais sustentável, que contribui para a redução das alterações climáticas.

Na Nova Ligação AV ficarão concentrados os serviços de passageiros de longo curso libertando capacidade na Linha do Norte para tráfego intercity, regional, suburbano e de mercadorias.

A Linha de Alta velocidade será construída em via dupla eletrificada, com uma velocidade máxima de projeto de 300 km/h, para tráfego exclusivamente de passageiros, e em bitola¹ ibérica (1668 mm). A largura total da plataforma da via, que será dupla, tem uma distância entre os eixos da via ascendente e da via descendente, de 4,7 m, e terá uma largura de 14 m, a que acrescem os taludes nas zonas em aterro ou escavação.

Acresce referir a rigidez da estrutura que não permite raios de traçado em planta menores que 5000 m, não permitindo, por exemplo, o acompanhamento do desenho das autoestradas, nem pendentes superiores a 0,25%, o que dificulta a adaptação à orografia do terreno levando à existência de muitos aterros / escavações, e viadutos / túneis.

O projeto tem assim as seguintes alternativas em estudo, subdivididas nos 3 Trechos:

- **Trecho Sul**

- Alternativa 1 - Eixo 1 + Ligação à Linha do Norte em Soure
- Alternativa 2 - Eixo 2 + Ligação à Linha do Norte em Soure

- **Trecho Centro**

- Alternativa 1 - Eixo 3.1 + Ligação à Linha do Norte em Taveiro + Ligação à Linha do Norte em Adémia;
- Alternativa 2 - Eixo 3.2 + Ligação à Linha do Norte em Taveiro + Ligação à Linha do Norte em Adémia;
- Alternativa 3 - Eixo 3.2 (km 0+000 a km 2+789) + Interligação 3.2-3.1 + 3.1 (km 7+900 ao final) + Ligação à Linha do Norte de Taveiro + Ligação à Linha do Norte em Adémia;

- **Trecho Norte**

- Alternativa 1 - Eixo 4 + Ligação à Linha do Norte em Oiã;
- Alternativa 2 - Eixo 4 (km 202+500 a km 217+188) + Variante de Anadia + Eixo 4 (km 233+551 ao final) + Ligação à Linha do Norte em Oiã;
- Alternativa 3 - Eixo 4 (km 202+500 a km 228+439) + Variante de Oliveira do Bairro + Ligação à Linha do Norte em Oiã;
- Alternativa 4 - Eixo 4 (km 202+500 a km 217+188) + Variante de Anadia (km 0+000 a km 9+504) + Interligação Var. Anadia-Var. Oliveira do Bairro + Variante de Oliveira do Bairro (km 3+757 ao final) + Ligação à Linha do Norte em Oiã;
- Alternativa 5 - Eixo 5 + Ligação à Linha do Norte em Oiã.

Para além das alternativas de traçado acima referidas, o projeto engloba a quadruplicação da Linha do Norte entre o km 210+330, em Taveiro, e a Estação de Coimbra B, que será reformulada para acomodar a LAV, terminado a intervenção ao km 218+676 da LN.

Fonte: Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental

3. LOCALIZAÇÃO

Região NUTS II	Sub-Região NUTS III	Distrito	Concelho	Freguesia	Traçado
Centro	Leiria	Leiria	Pombal	Almagreira; Pelariga	Eixo 1 Eixo 2 e Ligação à LN
			Soure	Soure	Eixo 1 e Ligação à LN Eixo 2 e Ligação à LN
	Coimbra	Coimbra	Condeixa-a-Nova	Ega; União das Freguesias de Sebal e Belide; Anobra	Eixo 1 Eixo 2 Eixo 3.1 e Ligação à LN (em Taveiro) Eixo 3.2 e Ligação à LN (em Taveiro) Interligação 3.2-3.1 e Ligação à LN (em Taveiro)
			Coimbra	União das Freguesias de Taveiro, Ameal e Arzila; União das Freguesias de Assafarge e Antanho; União das Freguesias de S. Martinho do Bispo e Ribeira de Frades; União das Freguesias de Santa Clara e Castelo Viegas; União das Freguesias de Coimbra (Sé Nova, Santa Cruz, Almedina e S. Bartolomeu); União das Freguesias de Eiras e S. Paulo de Frades; União das Freguesias de Trouxemil e Torre de Vilela; União das Freguesias de Antuzede e Vil de Matos	Eixo 3.1 e Ligação à LN (em Taveiro e Adémia) Eixo 3.2 e Ligação à LN (em Taveiro e Adémia) Interligação 3.2-3.1 e Ligação à LN (em Taveiro) Quadruplicação da LN Eixo 4 Eixo 5
			Cantanhede	Murte; Cordinhã; Ourentã; União das Freguesias de Sepins e Bolho	Eixo 4 Eixo 4 – Variante de Anadia
			Mealhada	Barcouço; Casal Comba; União das Freguesias de Mealhada, Ventosa do Bairro e Antes	Eixo 4 Eixo 5
	Aveiro	Aveiro	Anadia	União das Freguesias de Tamengos, Aguil e Óis do Bairro; S. Lourenço do Bairro; Vilarinho do Bairro; União das Freguesias de Arcos e Mogofores; União das Freguesias de Amoreira da Gândara, Paredes do Bairro e Ancas; Sangalho	Eixo 4 Eixo 4 – Variante de Anadia Eixo 4 – Variante de Oliveira do Bairro Eixo 4 – Interligação das Variantes de Anadia e Oliveira do Bairro Eixo 5
			Oliveira do Bairro	União das Freguesias de Bustos, Troviscal e Mamarrosa; Oliveira do Bairro; Oiã	Eixo 4 e Ligação à LN (em Oiã) Eixo 4 – Variante de Anadia Eixo 4 – Variante de Oliveira do Bairro Eixo 4 – Interligação das Variantes de Anadia e Oliveira do Bairro Eixo 5 e Ligação à LN (em Oiã)
			Aveiro	Requeixo, Nossa Sra. de Fátima e Nariz	Ligação à LN (em Oiã)

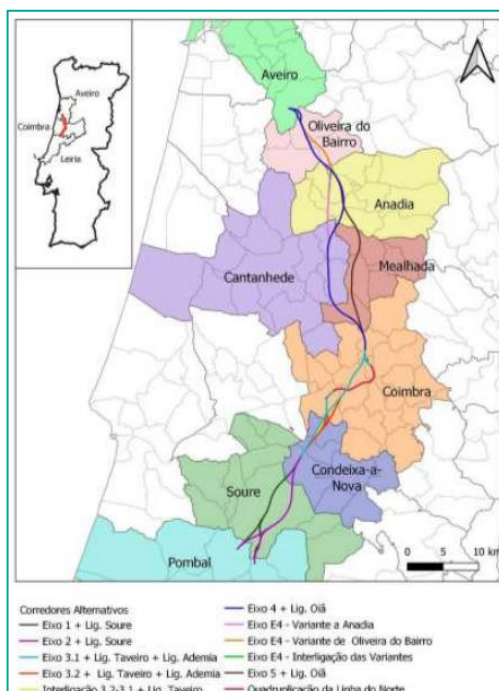


Figura 1 – Localização do projeto

Fonte: Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental

4. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

A Consulta Pública decorreu durante 30 dias úteis, de 19 de junho a 28 de julho de 2023. No entanto, o portal participa esteve aberto para receber participações até ao dia 31 de julho de 2023.

5. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

O Estudo de Impacte Ambiental, incluindo o Resumo Não Técnico (RNT), foi disponibilizado para consulta nos seguintes portais: Agência Portuguesa do Ambiente (apambiente.pt); Participa.pt.

Foram remetidos anúncios de consulta pública para as Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia da área de implantação do projeto, nomeadamente:

Distrito de Aveiro
<ul style="list-style-type: none">• Oliveira do Bairro<ul style="list-style-type: none">• Oiã• União das Freguesias de Bustos, Troviscal e Mamarrosa• Oliveira do Bairro• Aveiro<ul style="list-style-type: none">• Requeixo, Nossa Senhora de Fátima e Nariz• Mealhada<ul style="list-style-type: none">• Barcouço• Casal Comba• União das Freguesias da Mealhada, Ventosa do Bairro e Antes• Anadia<ul style="list-style-type: none">• União das Freguesias de Tamengos, Aguim e Óis do Bairro• São Lourenço do Bairro• Vilarinho do Bairro• União das Freguesias de Arcos e Mogofores• União das Freguesias de Amoreira da Gândara, Paredes do Bairro e Ancas• Sangalhos
Distrito de Coimbra
<ul style="list-style-type: none">• Cantanhede<ul style="list-style-type: none">• União das Freguesias de Sepins e Bolho

<ul style="list-style-type: none">• Cordinhã• Ourentã• Murtede• Soure<ul style="list-style-type: none">• Soure• Condeixa-A-Nova<ul style="list-style-type: none">• Ega• União das Freguesias de Sebal e Belide• Anobra• Coimbra<ul style="list-style-type: none">• União das Freguesias de Taveiro, Ameal e Arzila• União das Freguesias de Assafarge e Antanhol• União das Freguesias de São Martinho do Bispo e Ribeira de Frades• União das Freguesias de Santa Clara e Castelo Viegas• União das Freguesias de Coimbra (Sé Nova, Santa Cruz, Almedina e São Bartolomeu)• União das Freguesias de Eiras e São Paulo de Frades• União das Freguesias de Trouxemil e Torre de Vilela• União das Freguesias de Antuzede e Vil de Matos
Distrito de Leiria
<ul style="list-style-type: none">• Pombal<ul style="list-style-type: none">• Pelariga• Almagreira

6. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

A publicitação do Estudo de Impacte Ambiental, incluindo o Resumo Não Técnico, foi feita por meio de:

- Afixação de Anúncios nas seguintes entidades:
 - Agência Portuguesa do Ambiente;
 - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro;
 - Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia da área de implantação do projeto
- Envio de nota de imprensa para os órgãos de comunicação social de âmbito nacional;
- Divulgação na Internet no site da Agência Portuguesa do Ambiente e no portal PARTICIPA.PT;
- Envio de comunicação às ONGA inscritas no RNOE;
- Envio de comunicação a entidades.

7. FORMAS DE ESCLARECIMENTO E PARTICIPAÇÃO DOS INTERESSADOS

No âmbito da Consulta Pública, a APA, tendo por objetivo promover um maior envolvimento das autarquias e entidades diretamente interessadas e prestar esclarecimento relativamente ao processo de AIA, do projeto e respetivos impactos ambientais realizou uma Sessão de Esclarecimento em Coimbra, no dia 13 de julho, pelas 17h30m, no auditório do IPDJ. Esta sessão contou com 127 participantes (112 inscritos e 15 não inscritos), não obstante de se terem inscrito um total de 160.

8. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

Durante o período de Consulta Pública foram recebidas cerca de **997** exposições com a seguinte proveniência:

Entidades da Administração Central:

- Direção-Geral do Território

Entidades da Administração Local:

- Câmara Municipal de Oliveira do Bairro
- Câmara Municipal de Coimbra
- Câmara Municipal de Pombal
- Câmara Municipal de Mealhada
- Câmara Municipal de Cantanhede
- Câmara Municipal de Soure
- Câmara Municipal de Anadia

(Nota: os pareceres das Câmaras Municipais encontram-se analisados enquanto entidades externas no parecer da Comissão de Avaliação)

- União das Freguesias de Taveiro, Ameal e Arzila (Coimbra)
- União das Freguesias de Amoreira da Gândara, Paredes do Bairro e Ancas (Anadia)
- Junta de Freguesia de Ega (Condeixa-a-Nova)
- Junta de Freguesia de Almagreira (Pombal)
- Junta de freguesia de Murte de (Cantanhede)
- Junta de freguesia de Ourentã (Cantanhede)
- Junta de Freguesia de Soure (Soure)
- União das Freguesias de Bustos, Troviscal e Mamarrosa (Oliveira do Bairro)
- Junta de Freguesia de Oiã (Oliveira do Bairro)
- Junta de Freguesia de Oliveira do Bairro (Oliveira do Bairro)
- Junta de Freguesia de Casal de Comba (Mealhada)
- Junta de Freguesia de Anobra (Condeixa-a-Nova)

Organizações não-governamentais de Ambiente / Defesa do Ambiente:

- GEOTA
- ZERO Associação Sistema Terrestre Sustentável

Associações e outros Movimentos da Sociedade Civil:

- Grupo Municipal Juntos pelo Concelho da Mealhada

Partidos Políticos:

- Partido Socialista de Anadia

Entidades:

- Escola Superior Agrária do Instituto Politécnico de Coimbra
- Sogrape Vinhos, SA
- Comissão Vitivinícola da Bairrada
- Margab - Consultores, Lda
- Top Rural – Imobiliária, Lda
- Anadiagro, Lda
- Grupo Lusiaves, SGPS, SA

Outros / Cidadãos:

Cerca de 966 exposições.

1 Abaixo-assinado contra o Eixo 5 (Junta de Freguesia de Casal Comba) com cerca de 569 subscritores.

1 Abaixo-assinado "Por uma alternativa de ligação ente a LAV e a LN em Coimbra" com 232 subscritores.

1 Abaixo-assinado "Por um traçado de AV que proteja a Quinta das Cunhas e povoações circundantes" com 602 subscritores.

1 Abaixo-assinado da Junta de Freguesia de Anobra contra os eixos 3.2, 3.1, e ligação 3.1 e 3.2 com 681 subscritores.

9. SÍNTESE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

Da consulta pública resulta forte contestação à implantação destas soluções de projeto da "Linha Ferroviária de Alta Velocidade entre Porto e Lisboa Fase 1: Troço Porto/Soure, Lote B – Troço Soure/Aveiro (Oiã) – AIA 3624".

Com exceção de raras exposições que são favoráveis à construção do projeto da forma como é apresentado, a esmagadora maioria das exposições são contrárias à execução do mesmo.

A grande maioria das exposições considera as soluções de projeto apresentadas, como más soluções. Esta posição é, transversalmente, defendida por cidadãos, associações e outros representantes da sociedade civil e autarquias, que manifestam

grandes reservas quanto ao projeto pelos impactes significativos negativos, não minimizáveis nos sistemas ecológicos, ambiente sonoro e vibrações, saúde humana, ordenamento do território, mas sobretudo no edificado, nomeadamente residências.

Muitas exposições questionam a importância e necessidade do projeto, pondo em causa a sua viabilidade económica e os estudos de procura para esta infraestrutura.

Referem que não há justificação para um investimento tão grande que em nada vai beneficiar uma grande parte da população. A questão relativa ao uso da bitola ibérica e a interconetividade com o sistema ferroviário espanhol e restante da Europa é também referida. Saliendam que o investimento deveria ser direcionado para a melhoria da Linha do Norte e de toda a malha ferroviária existente. Muitos sugerem a opção pela Alternativa Zero, ou seja, pela inexistência de projeto, que consideram que se afigura mais sensata e técnica, económica e socialmente ajustada.

Os impactes ao nível das populações atravessadas, quer em termos de edificado afetado, mas também ao nível do ruído, vibrações, património, relações de comunidade e de vizinhança, qualidade de vida, fragmentação de propriedade e impactes cumulativos com outras grandes infraestruturas lineares (autoestradas, estradas, gasoduto etc) são seguramente os mais referidos.

A afetação direta de habitações é porventura a questão mais salientada nas exposições, assim como a afetação indireta de habitações devido ao ruído, vibrações, perda de qualidade de vida e do valor da propriedade.

De referir a preocupação com indemnizações que necessariamente têm de refletir a realidade atual do mercado imobiliário, e não serem dadas uma indemnização justa e serem expostos a um mercado em que não conseguem comprar nada devido aos elevados valores dos imóveis disponíveis e a falta de imóveis a preços mais acessíveis. É quase sempre referida a falta de alternativas disponíveis para alterar o local de residência ou de explorações agrícolas.

Também o atravessamento de freguesias, com a fragmentação do território e afetação de zonas urbanas/urbanizáveis são questões bastante referidas.

No que respeita ao meio biofísico, é ressaltada a afetação da Mata do Choupal em Coimbra, Paul de São João do Campo em Coimbra e Lagoa do Paúl em Ancas, sendo também bastante referida a afetação da zona Demarcada dos Vinhos da Bairrada.

Propõem-se outras soluções para a LAV, consideradas com menos impactes ambientais mas que não foram estudadas nem se encontram neste procedimento de AIA.

É certo que há áreas de afetação pelas diversas soluções de projeto que são mais contestadas, face aos impactes no território, nomeadamente: Ponte do Mondego, com o atravessamento da Mata do Choupal; atravessamento de Casal do Justo; Quintas das Cunhas; afetação de Adémia de Baixo; Afetação da Zona Demarcada da Bairrada; Barcouço (Mealhada); Freguesia de São João de Frades; Freguesia de Casal de Comba; Freguesia de Anobra entre outras. Situações refletidas nos abaixo assinado e nas inúmeras exposições recebidas. Importa também referir as muitas dezenas de exposições modelo contra o projeto recebidas do concelho de Anadia.

Seleção de Soluções por município/freguesia

(não obstante de haver situações particulares divergentes, apresenta-se uma síntese das principais opções por autarquia)

Concelhos - Freguesias	Posição
Município de Oliveira do Bairro	Considera que a alternativa que menos prejudica o Município de Oliveira do Bairro é a identificada pelo EIA, Alternativa 1 - Eixo 4 e Ligações à LN em Oiã, uma vez que, quando comparado com o traçado da VOB, traduz-se em menores impactes sociais, ambientais e económicos.
União das Freguesias de Bustos, Troviscal e Mamarrosa (Oliveira do Bairro)	Refere que no traçado Eixo 4/5 está prevista a passagem em túnel da LAV junto à EM 596 a Norte da mesma, o que viria a obrigar à demolição e 2 edificadados, assim como a criação de uma obra de arte que permitisse que a EM596 passasse em viaduto sobre a LAV. Este viaduto vira ainda prejudicar 2 edificadados. Assim propõe o Túnel tenha o seu início 100 a 200 metros a sul do inicialmente previsto, para que nenhum edificado seja prejudicado. Mais a sul no traçado (cerca de 500 metros a sul da anterior referência) o traçado passa perante um campo de tiro Deverão ser previstas medidas de proteção à circulação ferroviária, tendo em conta a atividade deste espaço e do seu raio de ação.
Junta de Freguesia de Oiã (Oliveira do Bairro)	Considera que este projeto não apresenta qualquer mais-valia para as populações e como tal manifesta-se contra a sua implementação.
Junta de Freguesia de Oliveira do Bairro	Desfavorável à LAV no seu território. Considera que o atravessamento dos Lugares da Serena, Monte Longo da Areia e Vila Verde, para além do comprometimento do sucesso do desenvolvimento da Zona Industrial de Vila Verde, podem hipotecar o franco crescimento que a Freguesia.
Câmara Municipal da Mealhada	Concorda, na generalidade com as conclusões do EIA, nomeadamente, a avaliação comparativa dos impactes ambientais entre o Eixo 4 e o Eixo 5 do Lote B, que estabelece que no Trecho Norte o Traçado globalmente mais favorável ambientalmente é a Alternativa 1 (Eixo 4 + Ligação à LN em Oiã). Considera que o EIXO 5, representa uma forte ameaça ao desenvolvimento e coesão territorial do município e deverá ser desconsiderado.
Assembleia Municipal da Mealhada	Rejeita liminarmente o Eixo 5 e aprova o Eixo-4, propondo que seja observada a melhor solução para salvaguardar as duas habitações potencialmente afetadas na Póvoa do Garção. Salienta os impactes negativos do Eixo 5, nomeadamente ao nível de afetação de habitações, limitação do desenvolvimento do

	<p>município, ruído e vibrações e recursos hídricos. Refere também a afetação de áreas agrícolas, especialmente de vinhedos em minifúndio, com afetação da Zona Demarcada da Bairrada.</p>
Junta de Freguesia de Casal de Comba (Mealhada)	<p>Contra o Eixo 5 na Freguesia de Casal Comba. Apela à escolha do eixo 4.</p>
Câmara Municipal de Cantanhede	<p>Desfavorável à proposta do Eixo 4 e Variante a Anadia/Oliveira do Bairro, no atravessamento do Município de Cantanhede.</p>
Junta de Freguesia de Murte de (Cantanhede)	<p>Apresenta um conjunto de argumentos relativos a questões que não foram ponderadas no projeto enquanto um todo e, sobretudo, no Eixo 4. Salaria que se for considerada a maior parte das questões que se levantam, implicam necessariamente uma reavaliação dos impactos ponderados e que, a seu ver, foram manifestamente subvalorizados no Eixo 4. Considera que há um conjunto de fatores importantíssimos que pode alterar a ponderação relativa entre eixos (seja em custos, em consequências sociais e em impactos ambientais) e que não foram tidos em conta.</p>
Junta de freguesia de Ourentã (Cantanhede)	<p>Considera que deve ser dado parecer desfavorável a todo projeto, ou pelo menos, ao Eixo 4.</p>
Câmara Municipal de Pombal	<p>Considera que deve ser adotada a solução que tenha menos impactes na componente social e ambiental. Priorizando a solução que menos comprometer o uso humano, seguido da menor afetação das componentes ambientais para os territórios afetados. Manifesta interesse em que a LAV se ligue à Linha do Norte também na cidade de Pombal e não apenas em Soure, situação que deverá ser avaliada e incluída no próximo troço da LAV para sul.</p>
Junta de Freguesia de Almagreira (Pombal)	<p>Manifesta-se contra a execução desta obra porque entende que a mesma não irá trazer qualquer mais-valia à qualidade de vida dos portugueses que habitam na freguesia, no concelho e no país, bem como para as empresas e também para o ambiente. Entende que a proposta que menos condicionantes trará para a freguesia é o "Eixo 1" por estar mais afastado das habitações existentes no lugar dos Netos, apesar de criar uma barreira de terra artificial na zona norte do lugar, com dezenas de metros de altura, o que criará, um enorme impacto visual na paisagem.</p>
Câmara Municipal de Anadia	<p>Rejeita totalmente as propostas de traçado da LAV no concelho de Anadia, e, conseqüentemente, emite parecer desfavorável à construção da Linha de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto, por considerar que a mesma constitui uma incompreensível e penalizadora decisão do Governo de Portugal para com o concelho de Anadia.</p>
Assembleia Municipal de Anadia	<p>Em moção aprovada, rejeita os traçados propostos para o concelho de Anadia, considerando que o investimento não trará quaisquer benefícios para esse município.</p>

<p>União das Freguesias de Amoreira da Gândara, Paredes do Bairro e Ancas (Anadia)</p>	<p>Mostra desagrado com todos os traçados apresentados para a Linha de Alta Velocidade. Considera que não há necessidade de construção da LAV. Contudo, se se mantiver a intenção de construção da LAV, gostaria que se optasse pela Variante Anadia – Interligação (ILAO), com as possíveis adaptações para minimizar acima de tudo o impacto da destruição de habitações.</p>
<p>Câmara Municipal de Soure</p>	<p>Manifesta a sua menor discordância pelo traçado com a designação “EIXO 2”, por ser a solução com menor impacto na população, considerando o fator de maior intrusão nos seus ativos patrimoniais: a demolição total ou parcial de habitações. Não menosprezando igualmente os impactos indiretos de proximidade à linha.</p>
<p>Junta de Freguesia de Soure (Soure)</p>	<p>Considera que ambos os eixos alternativos apresentam impactes muito negativos na qualidade de vida das populações mais próximas. Refere que o Eixo 1 tem um impacto devastador em diversos lugares da freguesia, considerando que o Eixo 2, apesar de mau, tem efeitos negativos mais reduzidos.</p>
<p>Câmara Municipal de Coimbra</p>	<p>Emite parecer desfavorável, no Trecho Centro, às Alternativas 1 (Eixo 3.1) e 3 (Interligação 3.2-3.1) por afetarem o lugar da Quinta das Cunhas, a ZEC Paul de Arzila e a ZPE Paul de Arzila. Emite parecer favorável, no Trecho Centro, à Alternativa 2 (Eixo 3.2) por não afetar, o lugar Quinta das Cunhas, a ZEC Paul de Arzila e a ZPE Paul de Arzila. No Trecho Norte emite parecer favorável à Alternativa 1 (Eixo 4) por não afetar edifícios habitacionais.</p>
<p>União das Freguesias de Taveiro, Ameal e Arzila (Coimbra)</p>	<p>Desfavorável ao traçado na freguesia considerando que tem fortes impactos na zona da Quinta dos Cunhas e de Reveles do Campo, resultando na demolição de habitações e num impacto visual muito significativo. Não aceita que não sejam estudadas outras alternativas no atravessamento da União de Freguesias. Quanto ao ramal de ligação da Alta Velocidade a Coimbra B, considera que deve ser equacionada uma alternativa na ligação à linha do norte a poente de Vila Pouca do Campo, sempre por terrenos onde não existam habitações, de modo a minimizar os impactos no atravessamento de Reveles.</p>
<p>Junta de Freguesia de Ega (Condeixa-a-Nova)</p>	<p>Não se opõe explicitamente à passagem da LAV na Freguesia de Ega, considerando que todos os prejuízos e impactes que daí resultarão podem e devem ser minimizados e compensados. Refere ainda que duas localidades da Freguesia (Campizes e Casével) serão fortemente afetadas pela proximidade da passagem da LAV (e respetivas obras de implantação), quer ao nível do parque habitacional como da prática de agricultura familiar.</p>
<p>Junta de Freguesia de Anobra (Condeixa-a-Nova)</p>	<p>Mostra-se contra o Eixo 3.2, porque apresenta impactos muito graves para a freguesia e para as suas populações. Os restantes Eixos (3.1 e interligação entre os Eixos 3.1 e 3.2) também merecem o desacordo da Junta pois,</p>

	<p>embora apresentem menor impacto, implicam a demolição de várias habitações nos lugares de Casal Seco e das Alvogadas.</p> <p>Neste sentido propõe, que na impossibilidade de deslocação da LAV para fora da freguesia, sejam equacionados ajustes nos Eixos 3.1 e interligação entre eixos 3.1 e 3.2 que não impliquem a demolição de qualquer habitação, sugerindo a possibilidade da deslocação destes Eixos (Eixos 3.1 e interligação entre eixos 3.1 e 3.2) para uma posição intermédia entre estes dois eixos de modo a evitar a demolição de habitações nos lugares de Alvogadas e Casal Seco.</p>
--	---

Breve síntese das exposições de Entidades

(Nota: os pareceres das Câmaras Municipais encontram-se analisados enquanto entidades externas no parecer da Comissão de Avaliação)

A **Direção-Geral do Território** refere que deverá ser respeitada a zona de proteção dos marcos da Rede Geodésica Nacional, que é constituída por uma área circunjacente ao sinal, nunca inferior a 15 metros de raio e assegurado que as infraestruturas a implantar não obstruem as visibilidades das direções constantes das respetivas minutas de triangulação.

Verificou que existem vários vértices geodésicos dentro da área de intervenção.

No que respeita à RNGAP, informa-se que também existem várias marcas de nivelamento na área de intervenção deste projeto, cuja integridade física deverá ser preservada.

A **Assembleia Municipal de Anadia**, em moção aprovada, rejeita os traçados propostos para o concelho de Anadia, considerando que o investimento não trará quaisquer benefícios para esse município.

Considera extremamente negativos os impactes da construção de qualquer dos traçados no território de Anadia, quer na afetação de habitação, paisagem, divisão de localidades, afetação da mobilidade local e fonte de ruído e vibrações.

Considera ainda que os traçados irão provocar impactes bastante negativos ao nível da flora e fauna, bem como na morfologia e aquíferos. Refere ainda a possível contaminação do perímetro de proteção de captação de água natural da Curia.

Salienta os impactes negativos nas explorações vinícolas da Bairrada inseridas na região demarcada, com afetação também do enoturismo.

A **Junta de Freguesia de Casal Comba (Mealhada)**, considera uma péssima solução o traçado do Eixo 5 pelos impactes fortemente negativos que vão incidir sobre o território e as dinâmicas sociais e económicas locais.

Refere que o Eixo 4 é mais favorável neste subtroço, dado não acentuar o efeito barreira que hoje já se verifica com o IC2 e com a Linha do Norte.

É seu entendimento que este traçado (Eixo 5) é uma forte ameaça ao desenvolvimento sustentado do território da Freguesia de Casal Comba, pelo facto do corredor rasgar verticalmente o seu território, numa zona povoada, e estabelece-se como um elemento desestabilizador das dinâmicas territoriais, sociais e económicas instaladas, bem como, a destruição da maior área de vinha da Região Vitivinícola da Bairrada, em comparação com o eixo 4.

Segundo a Junta, o eixo 5 afetará, seriamente, além do lugar de Casal Comba, o lugar da Silvã. Afeta especialmente pessoas, que de uma forma direta e irreversível correm o risco de ficar sem as suas casas.

Salienta que algumas moradias ainda não se encontram concluídas e obtiveram a licença de construção por parte do município, há menos de um ano, com todas as consequências e danos não patrimoniais que são imensuráveis, por muitos estudos e compensações financeiras que as famílias possam vir a receber.

Refere que no concelho da Mealhada, nomeadamente na Freguesia de Casal Comba, irão ser destruídas várias habitações e cumulativamente, não será possível a construção de novas, decorrente da zona de limitação/segurança imposta, em zonas que estavam definidas como de expansão urbanas, quer no lugar de Casal Comba, quer no Lugar da Silvã.

Reafirma que o Eixo 5 é a alternativa menos favorável, por implicar mais expropriações de casas de habitação, a que acresce a afetação de duas unidades industriais e do cemitério de Antes. É igualmente a alternativa com maior afetação de áreas agrícolas e a maior afetação de áreas de vinha da Região Vitivinícola da Bairrada (53,6 hectares).

A **União das Freguesias de Bustos, Troviscal e Mamarrosa (Oliveira do Bairro)** refere que no traçado Eixo 4/5 está prevista a passagem em túnel da LAV junto à EM 596 a Norte da mesma, o que viria a obrigar à demolição e 2 edifícios, assim como a criação de uma obra de arte que permitisse que a EM596 passasse em viaduto sobre a LAV. Este viaduto viria ainda a prejudicar 2 edifícios. Assim propõe o Túnel tenha o seu início 100 a 200 metros a sul do inicialmente previsto, para que nenhum edifício seja prejudicado.

Mais a sul no traçado (cerca de 500 metros a sul da anterior referência) o traçado passa perante um campo de tiro. Deverão ser previstas medidas de proteção à circulação ferroviária, tendo em conta a atividade deste espaço e do seu raio de ação.

A **Junta de Freguesia de Oliveira do Bairro** é totalmente contra a passagem da LAV no seu território. Considera que o atravessamento dos Lugares da Serena, Monte Longo da Areia e Vila Verde, para além do comprometimento do sucesso do desenvolvimento da Zona Industrial de Vila Verde, podem hipotecar o franco crescimento que a Freguesia tem vindo a apresentar.

Refere que todos os problemas da LAV jamais serão ressarcidos por mecanismos compensatórios de qualquer etiologia.

Apoia a “alternativa zero” considerando que o impacto vai-se sentir na vida das pessoas, no seu dia a dia, agravado com o passar dos anos e verdadeiramente sentido por todas as gerações vindouras.

Salienta os impactes cumulativos com outras infraestruturas existentes na freguesia.

A **Junta de Freguesia de Ega (Condeixa-a-Nova)** não se opõe explicitamente à passagem da LAV na Freguesia de Ega, considerando que todos os prejuízos e impactes que daí resultarão podem e devem ser minimizados e compensados. Refere ainda que duas localidades da Freguesia (Campizes e Casével) serão fortemente afetadas pela proximidade da passagem da LAV (e respetivas obras de implantação), quer ao nível do parque habitacional como da prática de agricultura familiar.

Propõe medidas de compensação que efetivamente aumentem a coesão territorial das aldeias e minimizem a descontinuidade urbanística e territorial, nomeadamente:

- Apoio na reconversão do espaço exterior da União Desportiva de Casével para um espaço multiusos ao ar-livre;
- Apoio ao Clube Desportivo de Campizes na reformulação do ringue de futsal;
- Construção, em espaço cedido pelas Associações locais, de parques intergeracionais (parque infantil + equipamentos geriátricos/fitness);
- Alcatroamento da Estrada do Casal Cuco (ligação Campizes-Casével, que será afetada pela LAV);
- Construção de passeios na N347, na extensão em que esta passa por Casével (aprox.500m);
- Apoio à JFEga para a colocação de paragens de autocarro onde elas não existem e reconversão das existentes de modelos em desuso para outras mais atuais;
- Garantia de continuidade das estradas agrícolas e florestais (passagem aérea ou túnel) que são atravessadas pela LAV, adicionando pontos de água para primeira intervenção dos bombeiros, nas estradas florestais principais;
- Construção de passeio na EM607-1 (ligação Ega-Campizes-Casével)
- Melhoria das condições da estrada CM1113 (Campizes - Casal do Missa - VN Anços) com alcatroamento da mesma e construção de valetas, passeios e requalificação do triângulo de Casével após finalizada a obra;
- Apoio para substituição/requalificação do parque de máquinas da Junta;

Propõe também as seguintes medidas de minimização:

- Utilização das melhores práticas ao nível da Engenharia Natural para a minimização do impacto visual e sonoro da LAV (ex. plantação de espécies

autóctones para estabilização de taludes, redução dos níveis de ruído nas habitações e efeito visual) e também sempre que necessário aplicado às alternativas viárias previstas;

- Utilização de painéis acústicos na aproximação e passagem pelas localidades de Campizes e Casével que garantam em qualquer condição (circulação, aceleração, travagem/abrandamento, sentido do vento) o conforto dos habitantes;
- Reposição/melhoria das condições de circulação de todos os percursos que sejam utilizados pelos veículos pesados durante a construção da LAV;
- Estrito cumprimento dos horários e limites de ruído aplicáveis, com operações de maior nível de ruído a ocorrerem afastadas das populações;
- Limpeza regular das vias alcatroadas, afetadas com a entrada e saída de camiões e maquinaria, que apresentem lama ou terra;
- Comunicação pública do fluxograma afeto ao tratamento de possíveis reclamações relacionadas com a obra, bem como as respostas dadas e medidas tomadas;

Considera ainda de extrema importância que todo o processo de expropriações seja conduzido de forma justa (no valor a atribuir e no acompanhamento a fazer junto dos afetados), prevalecendo a boa-fé, princípio da solidariedade institucional/governamental e com informação clara para todas as partes interessadas.

A **Junta de Freguesia de Anobra (Condeixa-a-Nova)** manifesta a sua preocupação relativamente aos traçados da LAV que atravessam a sua freguesia, considerando que as três alternativas de traçado apresentam grandes impactos na freguesia de Anobra, nomeadamente ao nível social, com a demolição de um número significativo de habitações e de outras edificações, como uma Capela e associação.

Mostra-se contra o Eixo 3.2, porque apresenta impactos muito graves para a freguesia e para as suas populações, como também verificado no EIA, que o declara como o menos favorável.

Este traçado prevê a demolição de um número muito significativo de habitações no lugar das Alvogadas e, principalmente, no lugar do Casal Carrito. Prevê também a demolição de uma associação e de uma Capela no referido lugar do Casal Carrito. Sendo que grande parte das restantes habitações passarão a estar muito próximas desse eixo.

Os restantes Eixos (3.1 e interligação entre os Eixos 3.1 e 3.2) também merecem o desacordo da Junta pois, embora apresentem menor impacto, implicam a demolição de várias habitações nos lugares de Casal Seco e das Alvogadas.

Neste sentido propõe, que na impossibilidade de deslocação da LAV para fora da freguesia, sejam equacionados ajustes nos Eixos 3.1 e interligação entre eixos 3.1 e 3.2 que não impliquem a demolição de qualquer habitação, sugerindo a possibilidade da deslocação destes Eixos (Eixos 3.1 e interligação entre eixos 3.1 e 3.2) para uma

posição intermédia entre estes dois eixos de modo a evitar a demolição de habitações nos lugares de Alvogadas e Casal Seco.

A **União das Freguesias de Taveiro, Ameal e Arzila (Coimbra)** é desfavorável ao traçado na freguesia considerando que tem fortes impactos na zona da Quinta dos Cunhas e de Reveles do Campo, resultando na demolição de habitações e num impacto visual muito significativo.

Não aceita que não sejam estudadas outras alternativas no atravessamento da União de Freguesias.

Quanto ao ramal de ligação da Alta Velocidade a Coimbra B, considera que deve ser equacionada uma alternativa na ligação à linha do norte a poente de Vila Pouca do Campo, sempre por terrenos onde não existam habitações, de modo a minimizar os impactos no atravessamento de Reveles.

A **União das Freguesias de Amoreira da Gândara, Paredes do Bairro e Ancas (Anadia)** mostra desagrado com todos os traçados apresentados para a Linha de Alta Velocidade.

Considera que não há necessidade de construção da LAV. Contudo, se se mantiver a intenção de construção da LAVA, gostaria que se optasse pela Variante Anadia – Interligação (ILAO), com as possíveis adaptações para minimizar acima de tudo o impacto da destruição de habitações.

Enumera os seguintes problemas: custos elevados; elevados impactes ambientais; expropriação de terras, imóveis e realojamentos; priorização de outros projetos; baixa utilização; afetação de infraestruturas existentes; relação custo-benefício.

Em relação à União de Freguesias ressalta os seguintes aspetos negativos: afetação da Lagoa do Paúl; interferência com a rede de saneamento; interferência com acessos a terrenos; afetação direta de habitações; impactes ao nível do ruído e na paisagem; afetação das vinhas da Zona Demarcada da Bairrada.

A **Junta de Freguesia de Almagreira (Pombal)** manifesta-se contra a execução desta obra porque entende que a mesma não irá trazer qualquer mais-valia à qualidade de vida dos portugueses que habitam na freguesia, no concelho e no país, bem como para as empresas e também para o ambiente.

Entende que a proposta que menos condicionantes trará para a freguesia é o “Eixo 1” por estar mais afastado das habitações existentes no lugar dos Netos, apesar de criar uma barreira de terra artificial na zona norte do lugar, com dezenas de metros de altura, o que criará, um enorme impacto visual na paisagem.

Considera que deverão ser salvaguardadas e repostas todas as vias existentes (vias principais e caminhos florestais e vicinais), quer na fase de exploração da linha, quer na fase de construção da mesma, situação que não vê esplanada nas peças escritas e desenhadas do projeto.

Considera que deverá ser:

- monitorizado o ruído junto das habitações que se encontrem mais próximas da linha, tanto na fase de exploração, como na fase de construção, com o cumprimento da legislação específica para esta matéria, devendo ser prevista já em fase de projeto de execução a implementação de barreiras acústicas dentro do aglomerado urbano dos Netos.
- implementado um processo de monitorização das vibrações junto das habitações mais próximas da linha de alta velocidade, de forma a prevenir a ocorrência de danos estruturais nas mesmas habitações.
- salvaguardada a continuidade de todas as linhas de água existentes.
- assegurada a estabilidade dos taludes de escavação e de aterro, bem como o correto encaminhamento das águas pluviais da plataforma, a fim de minimizar os problemas de erosão dos solos das zonas envolventes.
- salvaguardados os aquíferos existentes, bem como a qualidade da água subterrânea que é essencial para a atividade agrícola desenvolvida nos campos junto ao lugar dos Netos e nas margens do Rio Arunca, que deverá ser alvo de um plano de monitorização quer na fase de construção, quer depois na fase de exploração.

A **Junta de Freguesia de Soure (Soure)** considera que ambos os eixos alternativos apresentam impactes muito negativos na qualidade de vida das populações mais próximas. Refere que o Eixo 1 tem um impacto devastador em diversos lugares da freguesia, considerando que o Eixo 2, apesar de mau, tem efeitos negativos mais reduzidos.

A **Junta de Freguesia de Murtede (Cantanhede)** apresenta um conjunto de argumentos relativos a questões que não foram ponderadas no projeto enquanto um todo e, sobretudo, no Eixo 4. Salaria que se for considerada a maior parte das questões que se levantam, implicam necessariamente uma reavaliação dos impactos ponderados e que, a seu ver, foram manifestamente subvalorizados no Eixo 4. Considera que há um conjunto de fatores importantíssimos que pode alterar a ponderação relativa entre eixos (seja em custos, em consequências sociais e em impactos ambientais) e que não foram tidos em conta.

Ressalta um conjunto de informação que não consta do EIA, nomeadamente relativa a: serventias e caminhos paralelos; informação sobre alguns viadutos; tratamento diferenciado entre localidades; não foram considerados os efeitos cumulativos com as faixas de gestão de combustível.

Identifica habitações que ficarão isoladas ao km 211+600 (Eixo 4) e refere que o núcleo habitacional em Porto de Carros, entre o km 212+100 e 212+700 (Eixo 4), fica na zona de servidão. Os aterros necessários à construção da linha vão criar uma enorme barreira física a oeste de Porto de Carros, numa extensão superior a 1 km e que nalguns casos atinge os 16m de altura vai criar uma zona que ficará isolada dos

terrenos mais altos a poente e praticamente inacessível.

Salienta o enorme impacte visual entre o km 213+400 e 214+000, no Carvalho, assim como o impacte negativo em várias explorações agrícolas na envolvente a Murte de (km 215+500 a 216+300).

Refere que a LAV implica constrangimentos ao crescimento de Murte de ao longo da EN234.

Ao nível de vias e restabelecimentos no que se refere ao Eixo 4, salienta que:

- Várias propriedades ficam inacessíveis entre o pk 210+200 e o pk 211+555.
- Caminho do pk 210+200 não tem condições de circulação.
- Vários problemas de acessibilidade entre os pk 211+555 e 213+350.
- Restabelecimento do pk 213+350 é estreito e acarreta perigos.
- Faltam acessos sob o viaduto do Vale do Carvalho.
- Não está prevista reposição no ramal ferroviário da Figueira da Foz.
- Restabelecimento do pk 214+600 acarreta várias complexidades.
- Restabelecimento do pk 216+010 é estreito e tem infraestruturas.
- Traçado colide com Variante à EN 234 proposta no PDM.
- Faltam restabelecimentos adicionais a noroeste de Murte de.

Salienta ainda os impactes nas áreas florestais, quer ao nível do risco de incêndio, quer ao nível de diversas restrições, para além da dispersão de espécies invasoras através da movimentação de solos.

Refere ainda a falta de passagens hidráulicas assim como a afetação de nascentes e interferência com as linhas de água que abastecem a praia fluvial das sete Fontes. Afetação da captação de água que abastece o lavadouro de Porto de Carros (km 212+100) e destruída a nascente que abastece a fonte de porto de Carros.

Manifesta preocupação relativamente a elementos patrimoniais arqueológicos e construídos.

A **Junta de Freguesia de Ourentã (Cantanhede)** considera que deve ser dado parecer desfavorável a todo projeto, ou pelo menos, ao Eixo 4.

Refere o seguinte:

- As serventias e caminhos paralelos não constam do projeto, o que não permite verificar se os fregueses e proprietários continuarão a ter acesso direto a caminhos, seja para averiguar os impactos decorrentes da abertura e beneficiação de acessos. Sem isso, não é possível confirmar os reais impactos ambientais da construção da linha, nem tão pouco comparar devidamente os diferentes eixos.

- O restabelecimento do pk 216+010 é estreito e tem infraestruturas. Ao km 216+010 do eixo 4 é intercetada a EN234, que faz a ligação direta entre a Freguesia de Ourentã e a Freguesia de Murtede. Está previsto o seu restabelecimento com um perfil do tipo II (estrada nacional, largura da plataforma de 10m), quando se verifica que essa estrada tem atualmente um perfil em que a plataforma tem uma largura média de 12m. É importante manter uma berma larga (se possível com passeios), para assegurar o trânsito pedonal e velocipedico em condições. Propõe a correção do perfil do restabelecimento para tipo I, o que aumenta a largura da plataforma para 12m e permite manter o atual perfil transversal da via.
- Faltam restabelecimentos adicionais a sudeste da Lapa. Entre os restabelecimentos previstos aos km 216+010 e o km 218+015 do eixo 4, o traçado corta cerca de uma dezena de caminhos vicinais e florestais a sudeste da Lapa e a noroeste de Murtede, distando os restabelecimentos mais próximos cerca de 2Km entre si, o que incumprer com o objetivo estabelecido no EIA, de ter pelo menos um restabelecimento por quilómetro de desenvolvimento da LAV. É necessário dar alguma continuidade a esses caminhos, a fim de não onerar demasiado as deslocações dos proprietários, assegurar mecanismos e eficácia em caso de assistência e socorro, garantir condições de acessibilidade aos meios de combate a incêndios florestais, bem como permitir a subsistência de uma ligação rural e direta entre as localidades de Murtede e da Lapa. Deve garantir-se pelo menos a execução de um restabelecimento dos caminhos que confluem ao pk 216+600 e, se possível, também ao pk 217+050.
- Interferência com as linhas de água que abastecem a Praia Fluvial das Sete Fontes. Apesar de todo o seu potencial turístico e ambiental, a Praia Fluvial das Sete Fontes não surge mencionada nos pontos notáveis de paisagem, constituindo um fator adicional em desfavor do Eixo 4 (e a favor da opção pelo eixo 5). Por outro lado, no "Relatório Síntese dos Capítulos 6 a 12" refere-se que o Viaduto do Vale do Carvalho interfere com "massa de água associada a zona Balnear protegida", não existindo mais desenvolvimento sobre este assunto. Os impactes resultantes da movimentação dos veículos afetados à obra, funcionamento de estaleiros (oficinas e apoios à obra), operações e manutenção de maquinaria, a produção de efluentes e resíduos e, mais tarde, a operacionalidade da própria LAV, podem implicar a ocorrência de eventuais contaminações acidentais e originar impactes negativos sobre os solos. Por outro lado, as operações de aterro ou escavação podem interferir com diversas captações existentes, com os mecanismos de infiltração e com os aquíferos – tudo fatores que podem afetar o caudal que garante o espelho de água da referida zona balnear. Por outro lado, junto à zona balnear existem ainda bicas de água para consumo humano e lavadouros, pelo que qualquer impacto será triplamente negativo. Qualquer contaminante ou poluente que possa ser arrastado para as linhas de água será extremamente prejudicial, da mesma maneira que a diminuição do caudal pode colocar em causa a existência da própria zona balnear.

A **Junta de Freguesia de Oiã (Oliveira do Bairro)** considera que este projeto não apresenta qualquer mais-valia para as populações e como tal manifesta-se contra a sua implementação.

Refere que aqueles territórios já são atravessados pela A1, Linha Ferroviária do Norte e Gasoduto, sendo que a LAV irá agravar as assimetrias na sua área geográfica.

Considera que a LAV irá criar impactos diretos e indiretos que só prejudicam os seus habitantes. Irá destruir um dos mais importantes ecossistemas existentes na sua freguesia que é o Ribeiro da Palha, além de dividir os lugares de Malhapão e Águas Boas causando sérios transtornos para a organização desses territórios e para a vida dessas populações.

Refere que os Oianenses perderão mais qualidade de vida e sentirão maior desconforto com o aumento do ruído que já suportam, pelas infraestruturas existentes. Salaria os impactes negativos nos caminhos e ligações florestais e agrícolas.

Refere que os impactes negativos não poderão ser compensados por quaisquer mecanismos compensatórios.

A **ZERO - Associação Sistema Terrestre Sustentável** faz uma apreciação globalmente positiva do projeto, assinalando que o traçado final deve privilegiar uma lógica ferroviária que permita na fase de exploração atrair o maior volume de passageiros e mercadorias com o menor consumo possível de energia por passageiro e por tonelada de mercadoria transportada.

Deve estudar-se no troço entre Adémia e Coimbra B, junto à Zona Industrial de Coimbra, a criação de uma plataforma rodo-ferroviária que permita acolher as mercadorias de toda a região norte do distrito de Coimbra que potencie o tráfego ferroviário de mercadorias e reduza o atravessamento de Coimbra na atual Estrada Nacional 1.

No que respeita às alternativas apresentadas para a área central a Zero considera que o atravessamento do choupal deve ser realizado o mais próximo possível da atual Linha do Norte que deve ser mantido, não havendo lugar a novos atravessamentos rodoviários da Mata Nacional do Choupal. Este atravessamento deve ser compensado com a aquisição de novas áreas superiores à área afetada permitindo, na medida do possível, o alargamento da atual área destinada à conservação da natureza e da biodiversidade.

Ainda em relação ao trecho central, a Zero prefere a alternativa em que não existe qualquer atravessamento de áreas protegidas, como o Paul da Arzila, embora isso possa marginalmente implicar um maior investimento em áreas habitacionais afetadas, uma vez que estas áreas, nomeadamente as zonas húmidas são ecossistema de características de difícil reprodutibilidade, não havendo lugar a compensações adequadas.

Defende que nenhuma pessoa, família ou comunidade pode ser patrimonialmente prejudicada por esta nova infraestrutura pelo que as compensações deverão resultar numa situação significativamente melhor do que a atual.

As habitações ou áreas urbanas onde se produza um aumento do ruído ambiente, mesmo não violando os limites legais (que superam os recomendados pela Organização Mundial de Saúde), devem receber intervenções que permitam o adequado isolamento acústico para além das intervenções junto à fonte de ruído como são a colocação de barreiras acústicas.

O **GEOTA** reprovava liminarmente o estudo de impacte ambiental (EIA), por quatro ordens de motivos:

1. Não está demonstrado que uma LAV seja a melhor solução para a ligação ferroviária Lisboa -Porto. Não foi discutida a solução alternativa de alterar o modelo de exploração e requalificar a Linha do Norte, nem no Plano Ferroviário Nacional nem no EIA. Provavelmente o projeto LAV Lisboa-Porto terá fraca procura e um custo desproporcionado.
2. Numa LAV Lisboa-Porto, os impactes mais significativos, quer positivos quer negativos, são de natureza cumulativa, pelo que não é aceitável tomar decisões troço a troço. É o caso de fatores como os consumos de energia, a procura do serviço AV, o modelo de exploração, a afetação de populações humanas, a afetação de solos, corredores ecológicos e áreas classificadas, e os custos. É errado e politicamente inaceitável tomar decisões por troços e sem avaliar impactes cumulativos.
3. O avanço da LAV Lisboa-Porto em troços, com um custo incerto (que ultrapassará provavelmente os 6000 M€) impedirá outros investimentos em ferrovia, muito mais necessários. A LAV Lisboa-Porto dificilmente será viável (social, ecológica e economicamente). A prioridade devia ser antes o reforço sistemático do serviço intercidades, essencial para a coesão territorial.
4. Este troço da LAV apresenta impactes muito severos e este EIA em concreto apresenta múltiplas deficiências: nos estudos de procura e exploração, ao nível dos impactes dos gastos de energia, balanço de carbono, afetação de áreas naturais e sociais sensíveis, e custos. São especialmente danosos os impactes na envolvente de Coimbra e no vale do Mondego.

O **Coletivo de Ativistas Climáticos ClimAção Centro** considera que a construção de uma nova infraestrutura linear, como a LAV parece ser uma opção possível para reforçar o principal eixo ferroviário do país, a Linha do Norte, que se encontra, reconhecidamente, saturado. A LAV, nesta lógica, permite libertar capacidade na Linha do Norte para o transporte suburbano e de mercadorias, ao concentrar no canal de alta velocidade todo o tráfego de passageiros de longo curso.

Demonstra preocupação relativamente à enorme pegada carbónica inicial associada ao projeto. Estranha que o presente estudo não inclua qualquer cálculo carbónico ou estimativa relativamente à pegada inicial da LAV e do retorno previsto.

Defende a reversão da quadruplicação da Linha do Norte (LN) no troço entre Coimbra B e Taveiro, nem que tal reversão implique a anulação do by-pass que faz chegar o comboio de Alta Velocidade ao Centro de Coimbra. A quadruplicação da LN tem custos

ambientais e sociais elevadíssimos e não se afigura como uma condição imprescindível para o projeto da LAV.

Refere que a opção quadruplicação implica a construção de um viaduto fly-over ferroviário de 4 Linhas sobre plena Mata Nacional e a demolição total ou parcial de mais de 100 casas de habitação. A quadruplicação obriga ainda à demolição de infraestruturas pedonais e rodoviárias sobre a LN, como também à construção de extensos muros de proteção junto aos edificadados ao longo de todo o trajeto.

Questiona se não seria vantajoso aceder diretamente à LAV numa estação dedicada e melhorar as acessibilidades e mobilidade em zonas de Coimbra, hoje, carentes de transporte público? Ou seja, o acesso à AV ser garantido de forma eficaz através da expansão do sistema de Mobilidade Metro Mondego e servir ambos, a AV e os moradores?

O ClimAção Centro salienta que a quadruplicação da LN tem um impacto imediato irreversível no Choupal afetando uma faixa de 30 metros de largura com impacto direto sobre a fauna e a flora da mata, e perda consequente de biodiversidade. Refere que não encontra no EIA qualquer proposta para mitigar e/ou compensar os impactos sobre a mata.

Refere ainda que no contexto em que a quadruplicação da LN fosse comprovadamente necessária (acredita que não), é incompreensível que não se opte por uma solução menos impactante, aproveitando as duas linhas da ponte existente, construindo um novo viaduto paralelo ao atual, com as duas linhas necessárias à quadruplicação.

A **Sogrape Vinhos, SA** considera que os traçados são extremamente penalizantes para a zona demarcada da Bairrada e para a Sogrape em particular, uma vez que quer o eixo 4 e 5 afetam a Quinta de Barzomba comprometendo de forma muito significativa aquela propriedade com aproximadamente 15 há indispensável para assegurar a qualidade dos seus vinhos. Não se opõe à LAV mas discorda daqueles traçados em concreto.

A Escola Superior Agrária do Instituto Politécnico de Coimbra refere que a LAV atravessa o campus da ESAC na área da Vagem Grande. Para além de se tratar de uma área com solos com elevada produtividade agrícola, resultante da obra de emparcelamento no âmbito do Aproveitamento Hidroagrícola do Mondego, considera que o seu atravessamento hipotecará o funcionamento das atividades de diversa índole que aí se desenvolvem. Mercê da área total da parcela em causa e da vocação pedagógica, técnica e científica da ESAC, o solo tem vindo a ser progressivamente melhorado e esta parcela está equipada com dois modernos sistemas de rega por pivot que, com a divisão provocada pelo traçado proposto, ficarão inoperacionais.

Para além de ficar em causa a rentabilidade das atividades agrícolas desenvolvidas na área, também ficará comprometido o caráter de demonstração e as atividades de investigação aplicada proporcionadas pela realização anual de campos de ensaio (de variedades, práticas culturais, fertilizantes, etc.).

Refere ainda a inevitável inoperacionalidade dos equipamentos de rega motivada pela inadequação das suas dimensões às parcelas resultantes, terá repercussões negativas relevantes para a atividade de ensino da ESAC e impactes negativos, ao nível da demonstração, para toda a comunidade agrícola do Baixo Mondego.

Por sua vez, a ligação entre Taveiro e a Adémia no projeto de quadruplicação da linha do Norte, corta o campus principal da ESAC na localidade de Bencanta.

Refere que na parcela onde, não só se encontra a Canforeira (*Cinnamomum camphora*, árvore classificada no PDM da Câmara Municipal de Coimbra), mas também áreas de agricultura convencional e de agricultura biológica certificada, nomeadamente, de plantas aromáticas e medicinais e de pomares, ambas cruciais para aulas práticas, atividades de investigação avançada e visitas de estudo regulares para as escolas de vários níveis de ensino da região.

Na parcela designada pela instituição como “Caldeirão”, cuja área maioritária está localizada em área de Reserva Agrícola e Reserva Ecológica Nacional, e que se encontra certificada em agricultura biológica. Esta área é utilizada em aulas de produção agrícola e animal, bem como para o desenvolvimento de atividades de investigação avançada.

É referido que a ESAC terá impactes ambientais ao nível de: Perda de área útil pela instituição; agravamento muito significativo da separação física e da dificuldade de mobilidade da comunidade académica; inoperacionalidade total de equipamento de rega específico existente que suporta uma atividade agrícola diferenciada; aumento do risco de acidentes e atropelamento; perda de solo com excelentes qualidades, classificados como RAN e REN; agravamento do nível de ruído, com potencial afetação do bem-estar animal existente nos diversos efetivos pecuários da exploração; potencial afetação do normal funcionamento do ciclo hidrológico e adequada circulação de água, numa área que apresenta já problemas decorrentes da obra do IC2.

Considera que os impactes ambientais na parcela “Vagem Grande” da ESAC que decorrem do traçado principal poderão ser facilmente alvo de medidas de mitigação e de compensação que deverão, em todo o caso, permitir o restabelecimento de todas as funcionalidades e tipologias de atividade aí desenvolvidas.

Considera que a ligação entre Taveiro e a Adémia e o projeto de quadruplicação da linha do Norte nesta zona deverão ser repensados pela significância dos impactes socioeconómicos sentidos na área periurbana a sudoeste de Coimbra, bem como sobre a instituição centenária ESAC, nomeadamente, sobre a utilização das suas parcelas junto à Canforeira e “Caldeirão”.

Sugere as seguintes alterações:

A passagem em túnel nesta zona deverá ser reequacionada, dando seguimento aos estudos realizados em versões anteriores para a alta velocidade neste troço. Tais estudos que deram origem, há vários anos, a soluções alternativas e a propostas concretas dadas a conhecer às populações, poderão ter condicionado opções de vida de pessoas que viram nessas soluções a inocuidade do projeto de alta velocidade;

A própria quadruplicação da linha do Norte nesta zona deve ser devidamente reavaliada, já que a solução de mobilidade urbana Metro Mondego (ou outras) poderia ser expandida para além da cidade de Coimbra, até Taveiro e Adémia, permitindo assim a necessária interligação à alta velocidade e resolvendo problemas de mobilidade existentes atualmente. Sendo, muito provavelmente, menos onerosa (parte do troço pode fazer-se pelo canal definido pela antiga estrada), o seu impacto sobre a vida das populações seria muito mais racional e traria aspetos positivos ao seu quotidiano. Para além de reforçar e ajudar a viabilizar a solução Metrobus, a sua passagem na malha periférica da cidade traria benefícios e melhorias significativas, em termos de mobilidade, para a qualidade de vida das populações e para a cidade de Coimbra.

O **Partido Socialista - Concelhia de Anadia** considera que os traçados da futura Linha de Alta Velocidade ou destroem património único do concelho ou derrubam partes importantes das Freguesias de Vilarinho do Bairro ou de Ancas, deixando a restante parte dessas Freguesias isolada e interrompida, com prejuízos muito sérios para a sua população. Refere-se, mais concretamente, nessa segunda menção, à alternativa denominada de Variante de Anadia, que se lhe apresenta claramente como a pior opção.

Entende que devem ser seguidas as conclusões do Estudo de Impacte Ambiental e escolhido o traçado que indica ser o ambientalmente menos danoso.

O **Grupo Municipal Juntos pelo Concelho da Mealhada** entende que a LAV proposta não serve os melhores interesses da Mealhada, situação especialmente agravada pela opção Eixo-5.

Destaca que o concelho da Mealhada é já atravessado por um conjunto de infraestruturas lineares, mas que todas, de alguma forma, servem ou serviam o concelho, acrescentam algo que compensa o impacto que tiveram e têm no território.

Rejeita liminarmente o Eixo 5 e aprova o Eixo-4, propondo que seja observada a melhor solução para salvaguardar as duas habitações potencialmente afetadas na Póvoa do Garção. Salaria os impactes negativos do Eixo 5, nomeadamente ao nível de afetação de habitações, limitação do desenvolvimento do município, ruído e vibrações e recursos hídricos. Refere também a afetação de áreas agrícolas, especialmente de vinhedos em minifúndio, com afetação da Zona Demarcada da Bairrada.

A **Assembleia Municipal da Mealhada** aprovou a moção apresentada pelo Grupo Municipal Juntos pelo Concelho da Mealhada.

A empresa **Quinta do Celão, Unip. Lda.**, situada no vale do mondego, ínsua da Barata, Estrada Nacional 111-1, desenvolve a sua atividade no setor da agricultura, com o seu foco principal na produção e comercialização de produtos hortofrutícolas, mas também com alguma produção de flores. É sócio maioritário de uma organização

de produtores da zona centro. Refere que deve ser tido em consideração o impacto negativo da LAV na sua empresa.

A **Comunicação da Comissão Vitivinícola da Bairrada** manifesta enorme preocupação no que diz respeito ao atravessamento da Região Vitivinícola da "IG Beira Atlântico", onde se insere a "Região Demarcada da Bairrada".

Relembra que a Região é já dividida por outras vias de comunicação existentes que, em benefício coletivo, causam danos irreparáveis a essa Região.

Não obstante de uma das condicionantes mencionada no EIA ser exatamente a Região Demarcada da Bairrada, a Comissão Vitivinícola da Bairrada informa que não foi formalmente contactada.

Considera que os traçados são extremamente penalizadores para a Bairrada. O cultivo da vinha é uma atividade económica com enorme importância social e cultural, mas também económica e que através das Denominações de Origem, é possível valorizar uma atividade não deslocalizável (produção de uvas), fixar população, contribuir de forma decisiva para a economia local e tornar mais sustentável todo um território.

Acredita que, sendo o objetivo central do projeto de Alta Velocidade diminuir o tempo de percurso em comboio entre Lisboa e Porto, é possível encontrar outras opções de traçado que não castiguem, uma vez mais, a Região da Bairrada.

Salienta que as obras necessárias, os taludes a efetuar, os transportes durante a fase de construção e um conjunto de condicionantes associados a este tipo de projetos vão, em muitos casos, alterar de forma irrecuperável boa parte da Região.

Refere que ao longo dos últimos anos, vários foram os investimentos efetuados na recuperação e plantio de vinha, na adaptação, manutenção e construção de adegas que viabilizem não só a produção de vinhos e espumantes, mas se tornem ativos coletivos da Região, na criação de caminhos e percursos que permitam intensificar o Enoturismo, na criação de Rotas, na valorização da Paisagem Natural.

Considera que a construção da LAV, tal como é apresentada, e independentemente da opção que for selecionada entre os traçados apresentados, destrói uma mancha que, ao longo dos últimos anos, tem sido um dos maiores cartões-postais da Região Vitivinícola da Bairrada e um dos seus mais eficientes embaixadores. A sua singularidade e identidade será irremediavelmente afetada.

A **Margab - Consultores, Lda**, entidade exploradora de unidade de Alojamento Local (em processo de transição para Turismo no Espaço Rural), denominado de "Casa dos Aleluia", inserida em quinta agrícola centenária localizada em Revelos do Campo (UF Taveiro, Ameal e Arzila do concelho de Coimbra) refere que está prevista uma ligação entre a LAV e a linha do norte cujo traçado passa pela quinta muito perto do edifício habitacional centenário que foi reabilitado recentemente.

Teme que a estrutura da casa centenária, construída com métodos tradicionais da época, possa vir a ser fortemente prejudicada, mencionando também o impacto visual e acústico com perdas relevantes ao nível de qualidade habitacionais e de vida.

Refere que não são os únicos proprietários afetados por esta ligação na aldeia de Reveles do Campo, existindo situações bem mais dramáticas que se traduzem na potencial demolição de 8 casas de primeira habitação, para além de situações de inviabilização de outros terrenos com aptidão construtiva, assim como efeito significativo a nível de impacto visual e acústico para mais de 20 casas da aldeia.

Salienta que o trajeto que passa em Reveles do Campo, não tem alternativa e que não existe nenhuma evidência que outra zona foi estudada.

Solicita que o traçado de ligação da linha de Alta Velocidade à Linha do Norte, que passa em Reveles, seja rejeitado e apoia o abaixo-assinado "Por uma alternativa de ligação entre a Linha de Alta Velocidade e Linha do Norte em Coimbra".

A **Top Rural – Imobiliária, Lda**, adquiriu em 12/2008 terreno com 4.300 m² e com viabilidade construtiva para 5 moradias em Reveles do Campo (UF Taveiro, Ameal e Arzila do concelho de Coimbra). O projeto de linha de alta velocidade ferroviária prevê agora uma ligação entre a linha de alta velocidade e a linha do norte cujo traçado passa literalmente por cima, em viaduto, desse mesmo terreno.

Refere que não são os únicos proprietários afetados por esta ligação na aldeia de Reveles do Campo, existindo situações bem mais dramáticas que se traduzem na potencial demolição de 8 casas de primeira habitação, para além de situações de inviabilização de outros terrenos com aptidão construtiva, assim como efeito significativo a nível de impacto visual e acústico para mais de 20 casas da aldeia.

Salienta que o trajeto que passa em Reveles do Campo, não tem alternativa e que não existe nenhuma evidência que outra zona foi estudada.

Solicita que o traçado de ligação da linha de Alta Velocidade à Linha do Norte, que passa em Reveles, seja rejeitado e apoia o abaixo-assinado "Por uma alternativa de ligação entre a Linha de Alta Velocidade e Linha do Norte em Coimbra".

Para a **Anadiagro, Lda** qualquer dos traçados previstos vai levar à destruição de um elevado investimento que foi feito na plantação de vinhas novas e que agora se veem cortadas a meio, destruindo qualquer possibilidade de rentabilizar a vinha com processos de mecanização. A propriedade vai perder todo o seu valor apesar do sítio premium onde se encontra.

Refere ainda problemas com o acesso aos terrenos, uma vez que a construção dos taludes e dos aterros terão que andar às voltas para chegar aos terrenos, e isto quando ainda é possível o acesso por outros caminhos. Os terrenos que ficam do lado esquerdo dos traçados têm os acessos por caminhos que ficam do lado direito dos traçados. E tendo em conta que é uma zona com declives como é que se vai poder aceder?

Tem ainda outra vinha que será também destruída pela passagem quer dos traçados do Eixo 4, Eixo 5 ou Variante de Oliveira do Bairro.

Esta zona já está fortemente condicionada com a passagem do gasoduto bem como pela passagem do saneamento ao longo da vinha e da elevatória do saneamento que terá de ser removida com a implementação destes traçados.

Refere que o escoamento do saneamento das localidades de Ancas e Paredes do Bairro vem ter a esta elevatória por gravidade. Informa também que recentemente construiu um furo artesiano bem como a cabine para a bomba junto à elevatória para ter rega gota a gota e que também terá que ser destruído.

Salienta os custos com a perda de valor da paisagem que lhes permite trabalhar o enoturismo com grande esperança para o aumento do turismo na região.

A Anadiagro, Lda tem um projeto de construção de uma nova adega no meio da vinha, projeto esse que está para legalização junto da Câmara Municipal de Anadia e que espera que esteja aprovado a curto prazo.

Neste projeto prevê a construção da adega na zona mais alta da vinha da Casa do Canto de modo a que a parte superior da adega ficasse com a melhor vista possível para as vinhas.

Informa que já tem aprovado o projeto para requalificar a centenária Casa do Canto em Ancas e convertê-la num Boutique Hotel, com um investimento previsto de 2 milhões de euros, vocacionado para clientes que veem no enoturismo uma forma saudável de fazer turismo.

Refere que a vista dos quartos do andar superior vai ser toda a extensão do Eixo 4 ou eixo 5 ou Variante de Oliveira do Bairro em vez das vinhas que hoje se podem ver.

O **Grupo Lusiaves, SGPS, SA** refere que o traçado proposto para a LAV atravessa pelo meio de uma exploração avícola detida por uma participada, para além de sobrepor-se a um parque fotovoltaico que vende energia para a rede de acordo com o Leilão Solar de 2019 detido por outra participada do Grupo. (Eixo 2 – Fly Over Pk4+500)

A concretização do troço nos termos propostos inviabilizará a manutenção da atividade quer da exploração avícola, quer do parque solar, o que implicará prejuízos de larguíssimas dezenas de milhões de euros.

Questões particulares (devidamente identificadas)

(as questões apresentadas abaixo, referem-se às exposições onde foi possível identificar claramente a localização)

Paulo Eduardo Félix Malva salienta os impactes da LAV na zona de influência da Rua 15 de agosto (encontro sul da Ponte do vale do Mondego) até ao Rio Mondego, em Ribeira de Frades, Coimbra.

A travessia do Vale Mondego, sem traçado alternativo, é uma Ponte com um comprimento considerável e altura de dezenas de metros, que colidirá com ramal aéreo da linha de eletricidade de muito alta tensão, portagens da A1 de Coimbra Sul (lado direito e esquerdo A1) e cujos pilares representados ficam sobre A1.

Refere os estudos de 2010 abandonados para a travessia do mondego e considera que se poderia avançar com solução de corredor junto, com as necessárias distâncias de segurança, à rede primária de gás natural de muito alta pressão que só iriam expropriar pinhal e terrenos de cultivo e/ou sobrepor a LAV em angulo com pouco viés da A1, afetando ainda muitíssimo menos habitações próprias permanentes.

Refere que o EIA não têm por base todos os condicionalismos, condicionantes, serviços afetados, necessidade de restabelecimentos. Salienta que diversas edificações recentes, entre outro edificado não constam dos documentos.

(Soraia Pinão Fernandes) José Fernandes proprietário de habitação localizada na rua de Santo António nº 12, Palhagões em Condeixa-a-Nova, (Eixo 3.1 Pk2+868) a cerca de 100 m do Eixo 3.1.

Manifesta discordância com a referida alternativa considerando que é a única alternativa que intercepta a zona especial de conservação (ZEC) e a zona de proteção especial (ZPE) do Paul de Arzila, sobre o qual já existe muita pressão devido ao avanço da malha urbana. Refere que o Paul tem um enorme valor Ambiental visto que é o habitat natural de muitas espécies de flora e de fauna selvagens, algumas dos quais estão ameaçadas de extinção.

Informa que nos limites da sua propriedade existem 8 oliveiras, com pelo menos 50 anos cujo Eixo 3.1 ira obrigar a abater.

O terreno que existe à volta da sua casa é usado para agricultura de subsistência e produção de vinho para consumo próprio, sendo que a vinha foi cultivada recentemente. Tem também um anexo para criação de aves para subsistência. Refere também que é a alternativa com maior impacto a nível de ruído e vibrações, sobre as habitações da aldeia dos Palhagões, principalmente sobre a sua habitação.

Diana Isabel Costa Pinho Santos informa que reabilitaram uma habitação completamente devoluta em 2022, (1º habitação depois do apeadeiro da Espadaneira a ficar de pé). Mostra preocupação pelo facto da sua habitação ficar num local tão perto de uma linha de alta velocidade.

Ressalta os impactos negativos durante a fase de construção, ao nível do ruído e mostra preocupação sobre quais as proteções que irão colocar para proteger do ruído, uma vez que atualmente a habitação encontra-se “protegida” pelas habitações vizinhas. Com a proposta de uma delas vir a ser expropriada, refere que ficaria literalmente a fazer fronteira com a linha de comboio.

Tânia Oliveira opõe-se à atual proposta de traçado (Eixo 3.1, Pk10+450) considerando-a desapropriada e atentatória ao bem-estar e saúde das populações afetadas.

Refere que a sua habitação, situada na Urbanização de Santa Eufémia, lote 25, , Ribeira de Frades, Coimbra, (Eixo 3.1, Pk10+450), não foi concebida para ter uma linha da AV a 100 metros, com as consequências em termos de vibrações e ruído que esta acarreta. Solicita apoio para minimizar os efeitos do ruído na sua habitação.

Telmo José Lourenço Gomes residente em Taveiro - Reveles de Baixo, ao norte da Linha do Norte, (Início LN Asc. Pk0+000; Início LN Desc. Pk209+340) mostra-se preocupado com as obras deste projeto nomeadamente quais as medidas de minimização do ruído e poluição do ar (poeiras) previstas durante a construção.

Está preocupado com as linhas de água naturais, águas subterrâneas e pluviais, cruciais para a agricultura local. Salaria a possível afetação das estradas locais durante a fase de obra.

É contra a petição denominada "Por uma alternativa de ligação entre a Linha de Alta Velocidade e Linha do Norte em Coimbra" por prever uma alteração do traçado nesta zona que visa aproximar o traçado ainda mais da sua residência.

Rogério Paulo de Sousa Barros morador em Taveiro - Reveles de Baixo – Rua Baixo n 51, a norte da Linha do Norte (Início da LN Asc. Pk0+100) mostra-se preocupado com as obras deste projeto nomeadamente quais as medidas de minimização do ruído e poluição do ar (poeiras) previstas durante a construção.

Está preocupado com as linhas de água naturais, águas subterrâneas e pluviais, cruciais para a agricultura local. Salaria a possível afetação das estradas locais durante a fase de obra.

É contra a petição denominada "Por uma alternativa de ligação entre a Linha de Alta Velocidade e Linha do Norte em Coimbra" por prever uma alteração do traçado nesta zona que visa aproximar o traçado ainda mais da sua residência.

Francisco Martins de Oliveira residente na rua das Cruzes, n.º 17, e **Celeste Martins de Oliveira** no número 15 da mesma rua, Oiã (PS Pk10+010 Variante O. Bairro; PS Pk 238+465 Eixo 4).

Referem que as suas habitações serão afetadas de alguma maneira por causa das acessibilidades. Salientam que existem alternativas com menor impacto na vida das pessoas, tal como a alternativa junto da A17.

Mostram preocupação quanto à sua qualidade de vida, ao ruído, aquíferos e campos agrícolas.

Referem que a LAV vai por em causa a sobrevivência de muitos agregados familiares na horticultura de que dependem, bem como o ecossistema natural, que ficará irremediavelmente afetado.

Salientam a questão dos acessos às habitações referindo que a LAV obriga ao prolongamento da ponte da A1 na rua das cruces a Oeste. Significa que o desnivelamento da descida até ao nível da rua das Cruzes afeta as entradas e acessos a residências privadas, causando obstáculos à mobilidade de pessoas e bens, sendo estas residências de primeira habitação de pessoas idosas.

Eduardo Lopes Ribeiro não concorda com a passagem da linha de Alta velocidade na zona onde reside, nomeadamente na Rua da Vila n.23 no lugar de Vilarinho do Bairro, concelho de Anadia (Pk5+700 ILAO). Refere que a sua moradia é a primeira que fica encostada à ILAO, perdendo qualidade de vida com ruído e vibrações e deixando a aldeia dividida.

Fernando Gaspar salienta que a casa dos seus pais na Rua 15 de Agosto, nº 75, em Ribeira de Frades (Pk10+950, Eixo3.1, Ponte sobre o Rio Mondego) vai ficar a escassos metros do viaduto previsto para atravessar aquela freguesia. Receia a desvalorização do imóvel, além de levar à demolição de muitos outros na vizinhança. Refere o efeito devastador que a quadruplicação da Linha do Norte entre Taveiro e Bencanta terá para esta União de Freguesias de São Martinho do Bispo e Ribeira de Frades.

Defende as seguintes alternativas ao traçado da LAV na zona de Coimbra:

- Alternativa 1 – regressar ao traçado 3T de 2007-2012 (esta seria, verdadeiramente, a alternativa a considerar)
- Alternativa 2 – traçado pelos campos do Mondego (deixando intacta a zona densamente edificada)

Victor Janeiro apresenta reclamação a construção de ponte para os veículos junto da moradia dos proprietários Mário Neves Janeiro e Zulmira Marques Combo Janeiro. A moradia está situada na rua Casal Vera cruz nº 38, Campizes; freguesia de Ega; concelho de Condeixa-a-Nova (Eixo3.2 Pk0+000; PS 15+861 Eixo 1). Esta discordância refere-se ao impacto causado na área residente, nomeadamente a desvalorização do prédio referido; a poluição sonora e ambiental; a destruição da paisagem natural circundante; a falta de tranquilidade característica da área.

Maria Rosa Oliveira Dias proprietária de habitação e anexos na Rua da Alegria em Casal do Justo (Pk 2+000 – E2 Soure Desc) junto à capelinha Nossa Senhora dos Milagres. Refere que a habitação será parcialmente demolida pela LAV, afetando a subsistência e qualidade de vida da sua família.

Não considera necessária a LAV para o país e não reconhece qualquer benefício desta para a região. Considera que a LAV irá provocar mais impactos na paisagem e biodiversidade de Soure, afetando áreas de REN e RAN, causar danos em atividades económicas importantes para o Concelho.

Refere que junto à sua casa, encontra-se a capelinha da Nossa Senhora dos Milagres (Casal do Justo, Soure) e que a sua destruição terá um impacto devastador na sua saúde mental e da família.

Informa que possui animais domésticos e de pastagem que vivem ao ar livre e numa área de terreno que será completamente arrasada pela LAV. Estes terrenos são também sustento para si e para a sua família, onde possui hortas.

Considera que não existe nenhum valor indemnizatório capaz de compensar o investimento de uma vida.

Em sua opinião deve investir-se em ligações ferroviárias regionais, e na requalificação da Linha do Norte, dotando-a de melhor serviço ferroviário, reorganização de horários, e de melhor tecnologia.

Stéphanie Gonçalves residente no Casal do Justo, Soure, Rua da Alegria (Pk0+980 E2 – Soure Desc) refere que tem a linha do Norte a +/- 350 metros da sua casa, e agora com o projeto da Linha de Alta Velocidade, a sua moradia ficará a sensivelmente 170 metros do eixo da LAV.

Considera que a LAV irá impactar no valor da sua moradia. Salaria os impactos no ruído, cumulativos com a Linha do Norte, a qual sofrerá um aumento dos comboios de mercadorias com a implementação da LAV.

Salaria a destruição da capelinha de N. S. dos Milagres, valor patrimonial e cultural da localidade.

Não concorda com um projeto que irá impactar de forma tão negativa o ambiente onde reside, sem nenhuma contrapartida para todos os lesados na mesma situação nesta e outras localidades. O projeto tem de prever uma forma de minimizar os impactos quer para quem necessita de ser expropriado, quer para quem fica numa

Não reconhece qualquer benefício para a região, que já sofreu impactos sociais e ambientais de outras infraestruturas pesadas no passado.

A LAV vai trazer mais impactos na paisagem e biodiversidade de Soure, afetando áreas de REN e RAN, causar danos em atividades económicas importantes para o Concelho.

Maximina da Conceição Ginga proprietária de uma casa no Casal do Justo, Soure, Rua da Alegria (Pk0+980 E2 – Soure Desc) marcada para demolição no traçado (eixo 2).

Informa que a moradia se encontra num lote de 10 000m² e que em terrenos agrícolas adjacentes, ainda é proprietária de mais 17 000m². Refere que o traçado irá ocupar, caso se mantenha desta forma, uma grande área das suas propriedades, e solicita ser expropriada e devidamente ressarcida por todos os terrenos envolventes à zona de implantação dos quais é proprietária. Não é do seu interesse manter terrenos junto à linha de alta velocidade quando a maior parte será expropriada.

Maria Adélia Pereira Vaz (Família Vaz), marido, filho e nora residentes nos n.º 5 e n.º 7 da Rua S. Pedro na Quinta das Cunhas, Coimbra, estão em total desacordo com a demolição de casas na povoação.

A avançar com os eixos 3.1 ou interligação 3.1-3.2 tal como apresentados, o que vão fazer é destruir a paz, a união de uma família inteira, (Família Vaz) e também a sede de um negócio em crescimento na área da construção civil.

Refere que tem tudo em risco, casa própria, casas de familiares, casas de vizinhos que são como família, quintal, furo para rega, máquinas agrícolas, armazém de negócio em nome individual.

Sofia Félix proprietária de uma moradia na Avenida da Praça, Urbanização Quinta da Espadaneira, Lote 2, 3045-149 em Coimbra, concorda com o investimento a realizar, de modo a dotar a Cidade de Coimbra de uma linha de alta velocidade na estação - Coimbra B.

A necessidade de se garantir que na Avenida da Praça, Urbanização Quinta da Espadaneira, sejam construídos muros em toda a extensão da Rua e não só unicamente à frente das moradias que se situam praticamente em cima da linha, para que se proceda à minimização do ruído para todos os moradores.

Vitor Manuel Martins Galhardo refere que é afetado pela ligação norte à estação de Coimbra B, nomeadamente na Adémia de Baixo, Rua da Liberdade, junto aos pilares 28 e 29.

Manifesta discordância e preocupação com o impacto que terá nas habitações ali implantadas e respetivas famílias. Refere que com o presente traçado coloca-se em causa aquelas habitações não percebendo o motivo pelo qual, apenas com um pequeníssimo desvio do traçado para poente (cerca de 50m), ficariam salvaguardados os interesses legítimos de quem ali habita há décadas.

Vitor Manuel Ferreira Gonçalves, proprietário da habitação com o n.º 158 da Rua da Liberdade na Adémia de Baixo, em Coimbra, manifesta o seu desacordo quanto ao traçado proposto para LAV, especificamente no que se refere à localização das vias ascendente e descendente de ligação à Linha do Norte na Adémia de Baixo.

Constata que a sua habitação se situa no limite da área afetada pelo referido projeto ferroviário e que o seu anexo/telheiro está assinalado para demolição.

Questiona se existirão condições de habitabilidade depois da construção da LAV e se haverá lugar a expropriação/indemnização caso deixem de existir condições de habitabilidade (ainda que não existindo destruição, decorrente da proximidade da habitação com a linha férrea, poderá, eventualmente, deixar de ser possível habitar a casa).

Refere que como é um estudo prévio, considera haver margem para ajustamentos, solicitando que seja considerado um deslocamento do traçado proposto para poente por forma a evitar as habitações afetadas nesta zona.

(Inês Afonso) (Hélder Baptista Miguéns Afonso) Maria Cristina Louro Baptista Miguéns Afonso, marido, filhos e netos, residentes na estrada da Bencanta n.º 15, refere que necessita muito do seu quintal devido à doença do seu marido.

A mudança do Apeadeiro da Bencanta da zona agrícola onde se encontra atualmente para a frente da sua casa irá afetar a habitação ao nível de ruído e de danos estruturais.

Refere que ficará sem quintal, assim como impossibilitada de colocar os seus veículos na garagem. A garagem será tapada com um muro e a casa encostada ao novo apeadeiro.

Refere que para além do ruído provocado pelos comboios, acresce o barulho dos altifalantes da estação que funcionam 24h por dia.

Salienta que existe terreno disponível para a ampliação do Apeadeiro na atual localização, longe das casas, quer em terrenos agrícolas, quer do lado da autoestrada.

(Liliana Medina) Maria de Lurdes Lopes Carvalho residente na estrada da Bencanta, n.º19-B, localizada em frente do Lar Graça de S. Filipe e ao lado do café/restaurante "Pinheiro" solicita que:

- Seja avaliado o estado de conservação da habitação, anexos e muros, por perito competente, antes do início da obra e após o término das mesmas.
- Sejam acautelados todos os meios para diminuição dos impactos na fase de execução do projeto (ruído, poeiras, vibrações, etc).
- Sejam tomadas todas as medidas preventivas para a redução do ruído e vibrações na fase de exploração.
- Seja avaliado o valor patrimonial da propriedade, tendo em conta as transações ocorridas no período de um ano a esta data, e o valor da mesma tendo em conta a desvalorização da propriedade, face ao aumento exponencial do volume do tráfego e conseqüente ruído e vibrações, que a quadruplicação da linha acarretará. A diferença entre os dois valores apurados deverá ser objeto de indemnização pela entidade responsável pela obra.

Licínia Maria Reis Marques Janeiro e Victor das Neves Janeiro proprietários do prédio urbano situado no concelho de Condeixa-a-Nova, freguesia de Ega e lugar

de Campizes, Rua Casal vera Cruz, nº 34, manifestam total discordância da passagem da linha ferroviária de alta velocidade nas proximidades da sua área de residência.

A passagem da linha junto à habitação referida irá causar um grave impacto ambiental no meio circundante: desflorestação; aumento da poluição sonora com graves consequências para doenças físicas e mentais (stress) dos residentes; desvalorização da habitação e da área de terreno circundante ocupado.

José Augusto Malva Correia proprietário e morador da habitação situada na Rua 15 de Agosto, nº 80, em Ribeira de Frades, concelho de Coimbra, (ph 10+700 Eixo 3.1), refere que a habitação vai ser afetada pela proximidade da Ponte sobre o Rio Mondego.

Salienta que o ruído produzido irá perturbar de forma notória o direito ao descanso e ao repouso, não sabendo se será compatível a permanência na habitação.

Refere que o traçado proposto acarreta diversos transtornos, nomeadamente ao nível paisagístico, ruído, vibrações, poluição e acentuada desvalorização do imóvel.

Solicita um traçado alternativo passando por campos agrícolas, ao invés de passar pelo meio das habitações.

Ricardo Marcelino, morador em Oliveira do Bairro (pk 4+700, Variante de Oliveira do Bairro) refere que esta opção de traçado o prejudica diretamente, estando a sua habitação situada no início do viaduto. Refere que este viaduto afeta diretamente, implicando a demolição total ou parcial da mesma.

Salienta o ruído e vibrações causados pela LAV.

Refere que existem outras opções de traçado, nomeadamente os Eixos 4 e 5, que apesar de apresentarem outras desvantagens, não são tão prejudiciais para a vida das pessoas que vivem nestes lugares, aldeias e vilas.

Pedro Cruz residente em Ribeira de Frades refere que na "Ponte sobre o rio Mondego" estão assinaladas erradamente como sendo telheiro/Anexo 6 casas de habitação. Todas as habitações ficam na Rua Pedro Rodrigues dos Santos, Ribeira de Frades.

No seu caso o trajeto da ponte atravessa um terreno pertencente à sua família, no mapa a sua casa de habitação assim como outras casas da sua família que estão alugadas aparecem assinaladas a vermelho (para demolição).

Refere que este projeto LAV vai afetar muitas famílias na freguesia de Ribeira de Frades, razão pela qual apoia a petição promovida pela Junta de Freguesia que apresenta uma alternativa menos danosa para a população.

Joana Isabel Melo de Carvalho discorda da proposta de traçado do Eixo 3.1 da LAV.

Refere que em 2019, adquiriu um imóvel na Rua de São Frutuoso, n.º 169, Casais, Coimbra, por se encontrar num local aprazível e tranquilo, na periferia da cidade.

Salienta que o Eixo 3.1, da LAV, irá passar à frente da fachada da casa, a nascente em viaduto com 7km de comprimento, 20/30m de altura e à distância de 10 a 15m das janelas da casa.

Reforça que a Rua de São Frutuoso, nos Casais, Coimbra, possui alguns edifícios de valor patrimonial, como a Capela de São Frutuoso, datada de 1762, a Quinta dos Casais, a Quinta do Seminário, também do séc. XVIII (onde se prevê que o viaduto do eixo 3.1 atravesse os seus terrenos), bem como outras moradias do início do séc. XIX (Quinta do Serrado).

Informa que esta rua tem ainda sido alvo de algumas requalificações, com imóveis novos e reabilitações, que ficarão agora altamente desvalorizadas pelo traçado deste viaduto e algumas, com a possibilidade de serem expropriadas.

Em alternativa, subscreve a proposta da União de Freguesias de São Martinho do Bispo e Ribeira de Frades, que prevê a passagem da Linha de Alta Velocidade, sobre o rio Mondego, na zona dos Campos do Mondego, longe de habitações.

Não obstante, no caso do Eixo 3.1 se manter com este traçado, deixa as seguintes sugestões:

- Prever adequadamente medidas de proteção acústica, visto que se trata de uma casa com dois pisos, em que os quartos se encontram no piso superior e a poucos metros de altura do viaduto;
- Que neste troço, nomeadamente em frente à sua casa, estejam previstos o mínimo de pilares necessários, para que as consequências visuais não sejam demasiadamente invasivas;
- Prever adequadamente medidas anti-vibratórias, uma vez que se trata de uma rua com um edificado com alguma importância patrimonial, com casas do séc. XVIII, com paredes exteriores construídas em taipa e ligantes argilosos;
- Prever a plantação de árvores junto à estrada e em frente das casas, para minimizar mais uma vez o impacto ambiental e visual e servir de corredor ecológico, para as espécies animais autóctones (como aves, esquilos, etc.).

Adriana Viegas, demonstra preocupação sobre a possível construção da LAV na "Rua da Balançha, Rua Principal de Montelongo da Areia e Rua dos Lamigueiros".(Oliveira do Bairro)

Considera que deve ser construída a LAV a ponte da A1, de forma a manter as habitações e causar menos impacto à população que já vai ser afetada pela poluição sonora e também a nível visual como viadutos e pontes.

Joao José Lobato Guimarães Ferreira Cabral proprietário da Quinta do Cerrado, com casa de habitação, localizada nos Casais do Campo, freguesia de São Martinho do Bispo e Ribeira de Frades, concelho de Coimbra (Ponte sobre o Rio Mondego – Pilares 30-31). Manifesta-se contra a possibilidade da sua casa ficar localizada exatamente sob o projeto de traçado da Ponte sobre o rio Mondego da LAV.

Salienta que a casa se encontra incorretamente identificada nos mapas. Trata-se de uma casa construída nos finais do século XIX, com 300m² de área de implantação, junto à estrada, na Rua de São Frutuoso, nos Casais do Campo.

Teresa Gonçalves não concorda com troço projetado na sua grande maioria, especialmente na zona de Adémia de Baixo, Rua da Liberdade, junto aos pilares 28 e 29, colocando em causa as habitações, anexos e terrenos existentes na povoação.

Demonstra preocupação quanto a possíveis expropriações, edificado afetado, condições de habitabilidade, qualidade de vida, ruído e vibrações.

Ressalta também o ensombramento causado pela ponte e as suas implicações.

Propõe uma reavaliação do traçado ascendente e descendente de ligação à estação Coimbra B para assim minimizar ou eliminar o impacto previsto. Estudar a viabilidade de um desvio de cerca de 20m/50 a poente de forma a não afetar as moradias em causa.

Nuno Miguel Fernandes Carvalho refere que o Eixo 1 da LAV vai obrigar ao arranque de um conjunto de oliveiras com quase 50 anos, localizadas em Palhagões (Rua de Santo António nº12), com valor sentimental para a família, pois foram deixadas de herança.

Considera que existe espaço ao redor da zona afetada que permite alternativas que não impliquem o arranque das oliveiras.

Refere ainda que o Eixo 1 é aquele que coloca mais pressão na Reserva Natural do Paul de Arzila.

Ana Rita Madeira mora na estrada da Bencanta, e segundo o traçado proposto irá ficar com a linha colada ao muro do seu pátio. Atualmente o muro dista 3,8m até à beira da linha (não do carril). Refere que o seu pátio está cultivado e bem aproveitado com árvores de fruto e uma pequena horta.

Solicita a colocação das barreiras necessárias para a diminuição do ruído e vibrações.

Telmo Filipe Cardoso João (Rua do Santiago, Nº18, Ribeira de Frades) remete proposta de alteração para o alargamento da linha ser feito totalmente para o lado norte.

A extensão para o lado norte poderá ser feita preferencialmente ao longo de todo o percurso ou até à passagem por debaixo do A1 caso não seja possível uma realocação das vigas de suporte da A1.

Expandindo apenas para norte, afetaria apenas 1 edifício evitando assim a destruição de várias edificações do lado sul e a afetação da qualidade de vida de outras tantas habitações do mesmo lado.

A sua propriedade está localizada sensivelmente ao km 211+400, referindo que não aceita a expropriação parcial, preferindo a expropriação total.

Ressalta que apesar da proposta de alteração de trajeto, a sua opinião é de total discordância com a proposta atual, fazendo muito mais sentido uma estação junto à linha principal de alta velocidade na zona de Taveiro, sendo a deslocação dos passageiros para Coimbra e arredores feita através da linha de comboio existente, via rápida (estrada de acesso a Coimbra) ou outros, evitando assim a expansão da linha do norte para 4 linhas e assim prevenindo a destruição de casas, anexos e outros.

Fernando Pinto Carvalho e Maria Gorete Pina Melo Pinto de Carvalho residentes na Rua Vale Gemil nº. 4, freguesia de Stª Clara, zona urbana de Coimbra, manifestam preocupação pela proposta de traçado de quadruplicação da Linha do Norte, no troço entre Bencanta e Coimbra B.

Referem que o local era relativamente tranquilo e silencioso (essencialmente ruído pela passagem dos comboios da Linha do Norte) com proximidade com a natureza (mata da Escola Agrária), situação que se alterou com a abertura pelas Infraestruturas de Portugal (IP) do troço do IC2 em 2010, que "cortou" o lugar de Vale Gemil ao meio.

Com o incremento da utilização do IC2 e da Linha do Norte, salienta o agravamento das condições ambientais, nomeadamente o impacto cada vez maior no ruído e a poluição. O fly-over quase em frente de Vale Gemil, irá implicar um forte agravamento das condições ambientais, nomeadamente do ruído dada a diferença de níveis altimétricas, e também do isolamento rodoviário e pedonal de Vale Gemil a Bencanta (acesso ao lado poente da LN e também à Rotunda do Almegue, pois é prevista a demolição do PIR (pk 215+935).

Não obstante, no caso da manutenção do traçado proposto de quadruplicação da LN, deixam algumas propostas/sugestões para a fase de execução, no que diz respeito à Rua de Vale Gemil:

- Prever adequadas medidas de proteção acústica, visto que se trata de um local com centenas de fogos/habitações a relativamente pouca distância do fly-over (por exemplo painéis transparentes como os existentes na ponte rodoviária Stª Rainha Isabel em Coimbra);
- Que neste troço, nomeadamente em frente aos acessos a Vale Gemil, estejam previstos o mínimo de pilares necessários, para que as consequências visuais não sejam demasiadamente invasivas;

- Prever adequadas medidas antivibráticas, uma vez que se trata de um lugar com algum edificado com paredes exteriores construídas em taipa e ligantes argilosos;
- Construir novos acessos pedonais e rodoviários que se adequem às necessidades dos residentes de Vale Gemil, e nova solução para a Rotunda do Almegue com a construção da passagem desnivelada direta e em nova ponte do IC2 (aproveitando a faixa do atual traçado da LN) da margem esquerda à margem direita do Mondego;
- Prever a plantação de árvores junto aos acessos a Vale Gemil, para minimizar mais uma vez o impacto ambiental e visual.

Maria Gaspar, residente em Ribeira de Frades, junto à portagem Coimbra-Sul da A1 salienta que atualmente já sofre com o ruído e vibrações da A1 e que com a LAV perto a situação só irá piorar.

Alzira Francisco Ferreira, residente em São Martinho do Bispo, concelho de Coimbra. Discordo do viaduto da LAV que atravessa a freguesia de Ribeira de Frades, passando a 20m de altura sobre a Rua 15 de Agosto (onde os seus sogros idosos têm a sua casa que ficaria a poucos metros dessa estrutura). Este viaduto com mais de 30m de altura sobre o nó da A1 de Coimbra Sul, para além dum impacto negativo na paisagem, levaria à demolição de cerca de 20 habitações no seu percurso até ao Rio Mondego e causaria a desvalorização de muitas outras edificações contíguas.

Discorda, igualmente, da quadruplicação da Linha do Norte entre Taveiro e Bencanta, graças à qual cerca de 35 habitações seriam afetadas diretamente e muitas outras veriam os seus jardins, quintais e logradouros amputados, tudo isto apenas em 3 ou 4 km de percurso.

Como alternativa, defende que se regresse ao traçado 3T do estudo de 2007-2012, em que a freguesia de São Martinho do Bispo seria atravessada pela LAV em túnel, na maior parte do percurso, atravessando o Mondego também em túnel junto do Açude Ponte de Coimbra e levando a LAV a servir Coimbra B tal como se pretende.

Assim se evitaria construir o viaduto em Ribeira de Frades e de quadruplicar a Linha do Norte entre Taveiro e Bencanta, intervenções que irão destruir cerca de 60 habitações no seu conjunto, ao passo que aquela solução estudada e aprovada em 2009 ou 2010 apenas sacrificaria 7 habitações.

O referido traçado 3T), tem também a possibilidade de fazer passar a LAV na zona entre Vila Pouca e Ameal (praticamente sem edificações), evitando mais uma vez o gigantesco viaduto por cima de uma zona habitacional como é Ribeira de Frades, e fazer o "by pass" em plenos campos do Mondego, derivando da linha principal em direção a Coimbra B pela margem direita e contornando a Mata Nacional do Choupal pelo lado Norte.

Assim, far-se-ia o "by pass" em terreno livre e não em cima do edificado que ladeia a Linha do Norte entre Taveiro e Bencanta, evitando expropriações, demolições, conflitos sem fim.

Lina Maria Morais solicita que sejam consideradas alternativas aos atuais traçados, concretamente os eixos 4 e 5 que atravessam uma propriedade privada (Qta da Pedrança), residência da sua família, há 5 gerações. O atual traçado, tal como está, vai passar a escassos metros da residência da família. Considera que terá danos irreversíveis do ponto de vista psicológico, perturbação de privacidade e descanso.

Samuel do Nascimento Lago Pedro residente em Pedrulha, Casa de Comba, Rua da Várzea (Eixo 5, Pk 15+800) mostra-se preocupado com a possibilidade de ser afetado pelo Eixo 5, nomeadamente o terreno agrícola adjacente à sua habitação.

A sua maior preocupação é a saúde e o bem-estar dos seus filhos, nomeadamente devido à eventual necessidade de nova adaptação, enfrentar uma nova realidade e enfrentar dificuldades na busca por uma nova casa e terreno.

Albert Portelli e Lorraine Portelli (Rua Principal - Cavaleiros n.º4, Barcouço - Mealhada) (Eixo 4 Pk 209+150) proprietários dum conjunto de 9 prédios (sete deles correspondentes a prédios urbanos e dois rústicos) que da sua junção vulgarmente se denominam como a Quinta dos Cavaleiros, situada freguesia de Barcouço, concelho da Mealhada, manifestam discordância quanto ao Eixo 4, que lhes causará prejuízos patrimoniais e frustração das expectativas que os levaram a investir recentemente grande parte das suas economias em Portugal.

Informam que adquiriram os imóveis no pressuposto da futura transformação daquele local num espaço de habitação mas também num espaço de atração turística, unidade essa que será posta em causa com a eventual viabilização do traçado do Eixo 4.

Salientam que o projetado investimento reveste-se de especial importância para a região, tanto na sua vertente turística, como na vertente de criação de postos de trabalho, assentando também numa ideia de respeito pela preservação do património arquitetónico histórico do concelho (evitando-se a demolição de edifícios) e de eco-sustentabilidade da habitação e dos empreendimentos turísticos, através dos painéis solares e utilização de madeira na vedação dos limites da propriedade em detrimento de soluções mais agressivas para o ambiente.

Referem que se não for adotado o Eixo 5, todo o projeto ficará em causa.

Maria Antónia Calheiros Montalvão Corte Real Brito é proprietária de diversos prédios rústicos (Quinta da Vagem, Quinta do Paço) e dum prédio urbano denominado Paço de Óis, no concelho de Anadia. Informa que o Paço de Óis é um imóvel classificado de Interesse Público e constitui uma unidade com a Quinta do Paço. (Eixo 5 Pk23-+400 e Eixo 4 Pk24+700).

Refere que os traçados dos eixos 4 e 5 atravessam as propriedades com destruição da parte florestal e vinícola. Refere também que a exploração florestal encontra-se arrendada à sociedade Armindo Pires Pais, Lda, numa área total de 7,44ha.

Salienta ainda os impactes negativos durante a fase de construção e exploração da LAV (Ruído, Partículas, Vibração) sobre o Paço, que causarão a sua deterioração.

Refere que a LAV não apresenta benefícios para o município de Anadia, muito pelo contrário, apresentando prejuízos nas atividades económicas relevantes na região.

Mostra-se contrária à passagem da LAV nas suas propriedades.

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

Linha Ferroviária de Alta Velocidade entre Porto e Lisboa Fase 1: Troço Porto/Soure, Lote B – Troço Soure/Aveiro (Oiã) – AIA 3624



Augusto Serrano

