

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

**“Variante à EN 14
Maia (Nó de Jumbo) / Famalicão (Nó da Cruz do IP1/A3) ”**

Março de 2010

EQUIPA DE TRABALHO

Elaboração:

- *Cristina Sobrinho*
- *Margarida Grossinho*

Secretariado:

- *Odete Cotovio*

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO
2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA
3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA
4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO
5. FORMAS DE ESCLARECIMENTO E PARTICIPAÇÃO DOS INTERESSADOS
6. PROVENIÊNCIA DOS PARECERES RECEBIDOS
7. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

ANEXO I

- Lista Comunicação Social e Entidades convidadas a participar na Consulta Pública

ANEXO II

- Pareceres Recebidos

ANEXO III

- Lista de Presenças Reunião Esclarecimento

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

“EN 14 – Maia (Nó do Jumbo / Famalicão (Nó da Cruz do IP1/A3))”

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento do disposto no artigo 14º do Decreto-Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, procedeu-se à Consulta Pública do Projecto “EN 14 – Maia (Nó do Jumbo) / Famalicão (Nó da Cruz do IP1/A3) ”.

2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

Considerando que o Projecto se integra na lista do anexo I, n.º 7, Alínea b), do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, a Consulta Pública decorreu durante **34 dias úteis, de 12 de Janeiro a 26 de Fevereiro.**

3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA), incluindo o Resumo Não Técnico (RNT), foi disponibilizado para consulta nos seguintes locais:

- Agência Portuguesa do Ambiente – APA.
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte.
- Câmara Municipal da Maia.
- Câmara Municipal de Santo Tirso.
- Câmara Municipal da Trofa.
- Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão.

O Resumo Não Técnico foi disponibilizado para consulta nas Juntas de Freguesias:

Concelho Maia: Barca, Gondim e Santa Maria de Avioso.

Concelho Santo Tirso: Santo Tirso e Palmeira.

Concelho da Trofa: São Mamede do Coronado, São Martinho do Bougado, Santiago do Bougado, Covelas e Muro.

Concelho de Vila Nova de Famalicão: Calendário, Cruz, Gavião, Fradelos, Jesufrei, Louro, Lousado, Mouquim, Outiz, Ribeirão, Santa Maria de Arnosos, São Cosme do vale, Vila Nova de Famalicão, Vilarinho das Cambas.

4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

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

- Afixação de Anúncios nas Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia acima referidas.
- Publicação de um anúncio, envio de RNT e de nota de imprensa para o “Jornal de Notícias”.
- Envio de nota de imprensa e RNT para os jornais, revistas e rádios que constam no Anexo I.
- Divulgação na Internet no *site* da APA com anúncio e RNT.
- Envio de ofício circular e RNT às entidades constantes no Anexo I.

5. FORMAS DE ESCLARECIMENTO E PARTICIPAÇÃO DOS INTERESSADOS

A Agência Portuguesa do Ambiente no âmbito da Consulta Pública e tendo por objectivo promover um maior envolvimento das autarquias e entidades directamente interessadas e prestar esclarecimentos relativamente ao processo de AIA, do projecto e respectivos impactes ambientais.

Neste contexto realizou uma Reunião Técnica de Esclarecimento, no passado dia 14 de Fevereiro, pelas 14.00 Horas no Auditório da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional Norte no Porto.

A lista de presenças desta reunião integra o Anexo III deste documento.

6. PROVENIÊNCIA DOS PARECERES RECEBIDOS

No âmbito da Consulta Pública foram recebidos 59 **pareceres/exposições** provenientes das seguintes Entidades que integram o Anexo II deste Relatório:

Autarquias: (14)

Câmaras: (3)

- Câmara Municipal da Maia
- Câmara Municipal da Trofa
- Câmara Municipal de Santo Tirso

Juntas de Freguesia: (11)

- Junta de Freguesia de Santa Maria de Avioso
- Junta de Freguesia de Santo Tirso
- Junta de Freguesia de Lousado
- Junta de Freguesia de Ribeirão
- Junta de Freguesia de Fradelos
- Junta de Freguesia de Vilarinho das Cambas
- Junta de Freguesia de Louro
- Junta de Freguesia de Mouquim
- Junta de Freguesia de Jesufrei
- Junta de Freguesia de Santa Maria de Arnoso
- Junta de Freguesia de Cruz

Entidades: (5)

- ANA, Aeroportos e Navegação Aérea
- ANACOM – Autoridade Nacional de Comunicações
- DGADR – Direcção-Geral da Agricultura e do Desenvolvimento Rural
- DRE Norte - Direcção Regional de Economia do Norte
- IGP - Instituto Geográfico Português

Empresas Locais: (8)

- TRANSMAlA
- Soja de Portugal - Sociedade de Produtos Avícolas SA
- Construções António Azevedo & Filhos, Lda
- Serralharia Mecânica Vilaça & Pereira
- Irmãos Vila Nova III – Imobiliária SA Unidade Agro-Florestal Quinta de Gemunde
- Manuel de Sousa Lopes, SA
- LOUROPEL
- Haverlar – Imobiliária, SA

Cidadãos: (33 pareceres apresentados por 2530 cidadãos)

Por Concelhos:

- Maia: - 1 parecer, 1 cidadão.
- Trofa - 9 pareceres representando 237 cidadãos.
- Vila Nova de Famalicão - 23 pareceres representando 2292 cidadãos.

7. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

No período de Consulta Pública foram recebidos **59 pareceres/exposições** apresentados pelas entidades referenciadas no ponto 6 deste relatório.

Os originais dos pareceres recebidos encontram-se arquivados no processo administrativo na Agência Portuguesa do Ambiente.

Pareceres Gerais:

Pronunciaram sobre todo o traçado da variante à EN 14 não se opondo à sua implementação as seguintes entidades:

- **ANACOM - Autoridade Nacional de Comunicações;**
- **DGADR - Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural**
 - Referem não existir interferências da Variante com infra-estruturas ou projectos da sua competência.

- **O IGP, Instituto Geográfico Português** apresenta a seguinte condicionante:
 - Deverá ser salvaguardada a integridade dos vértices geodésicos situados na área de intervenção do projecto:
 - Moinho de Vento – 3ª ordem, da folha 9ª da SCN 1:50 000;
 - São João – 2ª Ordem, da folha 9-A da SCN 1: 50 000

PARECERES POR CONCELHOS

Concelho da Maia:

No concelho da Maia foram apresentados 5 pareceres com a seguinte proveniência:

- Autarquias: (2)
 - Câmara Municipal da Maia
 - Junta de Freguesia de Santa Maria de Avioso
- Entidades (2)
 - ANA, Aeroportos de Portugal
 - DRE Centro – Direcção Regional de Economia do Norte
- Cidadãos: (1)

Nenhum dos pareceres se opõe à realização do projecto, considerando a Junta de Freguesia de Avioso que a nova via deve ser construída o mais rapidamente possível. Nos pareceres apresentados identificam-se aspectos não referidos no EIA (habitação, elementos patrimoniais), referidos impactes e propostas soluções de melhoria a integrar no projecto de execução, bem como medidas de minimização.

No que se refere à **selecção de alternativas** apenas se pronuncia a **Câmara Municipal da Maia** referindo que, em termos ambientais, a Alternativa 1 não apresenta diferenças significativas em relação à Solução Base.

A **Câmara Municipal da Maia** considera que esse novo projecto constitui uma evolução satisfatória em relação ao anterior.

Relativamente ao Projecto Rodoviário propõe:

- Km 0+000

Incorporar no projecto a reestruturação viária do designado Nó do Jumbo.

Rebaixar o arranque da EN14 facilitando o restabelecimento da EN 14 com a nova Variante, com os ramais de acesso previstos na reformulação do “Nó do Jumbo” e as cotas de soleira das habitações existentes na Rua Bernardino Machado, a Sul do km 0+000 da EN14;

- Km 0+500 ao km 1+800

Consideram que a Solução preconizada para o Nó 1 é muito complexa e dispendiosa pelo que se propõe:

- a). A eliminação do Nó 1 ao km 0+800, restabelecendo a R. Fonte da Cova através de uma Passagem Superior;
 - b). A concentração das valências atribuídas ao complexo constituído pelo Nó1 e pelas Passagens Superiores 1.2 e 1.3, no local onde se situam estas. Ou seja, implementar na Rotunda proposta da Via Diagonal sobre a Variante à EN 14 ao km 1+700, um Nó rodoviário entre a Variante à EN 14 e a Via Diagonal da cidade da Maia;
 - c). Este novo Nó 1, na Via Diagonal do concelho da Maia, poderia assumir uma configuração em tudo idêntica à já adoptada para as Passagens Superiores 1.2 e 1.3, apenas sendo reformulado no sentido de acumular as ligações locais com os ramais de serviço à plena via da variante;
 - d). Dada a dimensão do dispositivo, e da diversidade e complexidade dos movimentos rodoviários envolvidos, deverá prever-se uma intervenção de reperfilamento/requalificação da Via Diagonal em cerca de 1.000m para Poente e 200m para Nascente”;
 - e). Atender às minimizações (visuais, sobretudo) dos impactes dada a delicadeza da unidade paisagística em que se implantará
 - f). São imprescindíveis as ligações rodoviárias dos restabelecimentos viários paralelos à variante à Rua da Fonte da Cova, devido à segmentação que a implantação da variante implica na rede viária municipal. A plataforma da Variante ao implantar-se ao nível do terreno natural, de forma a minimizar o seu impacte no território interrompe a Rua das Agradas, a Rua de Aurélio da Silva maia e a Rua de Avioso, ao km 1+200. Os restabelecimentos destas vias não podendo ser realizados através da implantação de passagens Desniveladas terão de ser realizados através da execução de vias paralelas à Variante de ligação destes arruamentos até à Passagem Desnivelada situada a Sul, na Rua Fonte da Cova, ao km 0+800;
-
- Km 2+200 ao km 2+700
Viaduto 2.1 – Minorar o impacte na paisagem, através do aligeiramento das estruturas e enquadramento estético;
 - Km 3+200
 - A Passagem Superior PS 3.1 apresenta impactes muito negativos, sendo a solução escolhida pouco adaptada à situação local, introduzindo uma ruptura na linearidade de um percurso de importância histórica que une antigos núcleos de matriz rural, com valor patrimonial. Assim, propõe-se que esta Passagem Superior PS 3.1 seja restabelecida através do rebaixamento da Variante mesmo que para viabilizar o *gabarit* técnico, seja necessária uma ligeira sobrelevação na rasante do arruamento municipal, mas mantendo o seu eixo actual;

– Km 5+000

Nó 2, embora merecendo a sua concordância, esta proposta Alternativa, deveria considerar na ligação para Nascente, uma maior extensão de concordância de nível, exigindo estudo detalhado visto tratar-se dum troço com ocupação marginal de indústria/armazenagem geradora de forte interacção com a via;

No que se refere à integração paisagística:

- Deverão ser propostas medidas, na fase de Projecto de Execução, minimizadoras dos impactes paisagísticos expectáveis e integradoras da infra-estrutura viária na paisagem e no tecido rural e urbano envolvente;
- Enquadrar territorial e urbanisticamente os Muros de Contenção e as Passagens Superiores e Inferiores minorando o seu impacte nas populações afectadas.

No que se refere ao ordenamento do território e planeamento urbanístico refere a Câmara estar o mesmo conforme com o seu Plano Director Municipal.

A Variante irá potenciar:

- O desenvolvimento socioeconómico da área envolvente, melhorando os constrangimentos de tráfego actualmente existentes;
- O desenvolvimento da Plataforma Logística Maia /Trofa e de todas as actividades económicas existentes na sua proximidade, nomeadamente as áreas Industriais Maia I e Maia II;
- O aumento da mobilidade da população da Maia.

A Implantação da Variante reflecte-se negativamente na diminuição das áreas agrícolas e florestais e nas áreas públicas afectas às áreas habitacionais diminuindo a qualidade de vida das populações;

- Propõe-se a minimização dos impactes derivados da diminuição das áreas públicas afectas às áreas habitacionais, com intervenções nos espaços públicos envolventes ao traçado da Variante.

A construção da Variante interferirá com as seguintes categorias de espaço: Áreas verdes de enquadramento, áreas de habitação unifamiliar, áreas agrícolas fundamentais, áreas agrícolas complementares, áreas florestais de protecção, áreas florestais de produção e Reserva Ecológica Nacional (Ribeira do Arquinho).

Os impactes em áreas habitacionais são mais significativos entre o km 1+000 e 1+500.

Propõe-se as seguintes medidas de minimização:

- Ter cuidado especial na integração da via ao km 1+800 pela proximidade à Escola e ao Centro de Saúde de Castelo da Maia;

- Minimizar, em fase de projecto de execução, o impacte da infra-estrutura nas habitações que não sendo expropriadas ficarão muito próximas da via;

No que se refere à rede viária concelhia foram propostas as seguintes medidas:

- Cumprimento do Regulamento Municipal de Urbanização e Edificação, quer no dimensionamento das estruturas viárias e urbanas a restabelecer, quer na constituição dos materiais delimitadores da faixa de rodagem e dos pavimentos dos passeios.

Salienta-se, designadamente:

- Dotar os restabelecimentos, no mínimo, de vias com 3,5 m de largura e passeios com 3m de largura;
 - Executar os passeios de acordo com o Regulamento Municipal de Urbanização e Edificação e com o Decreto-lei nº 163/2006 (referente à acessibilidade e mobilidade para todos);
 - Pavimentar os passeios a microcubo de granito cinza e delimitá-los por lancis de granito cinza, com 21 cm de largura.
- Compatibilizar as Passagens Superiores com as estruturas urbanas existentes, designadamente com a dimensão da faixa de rodagem e dos passeios das vias municipais. Esta compatibilização poderá implicar uma intervenção ao longo das vias municipais mais extensa do que a estritamente necessária para restabelecer a ligação rodoviária.

Desenho urbano:

- Elaborar, no âmbito do projecto de execução, desenhos com os alçados dos muros de contenção e das barreiras acústicas previstas para possibilitar a análise dos impactes destas estruturas no tecido urbano e rural marginal à via;

Barreiras Acústicas:

- Prever, desde o projecto de concepção das barreiras acústicas, não só a sua função protectora do ruído, mas também a sua capacidade de integração paisagística no tecido urbano, quer do ponto de vista estético na cor e textura dos materiais, quer do ponto de vista formal na concepção da barreira como um edifício, que terá forçosamente de possuir coerência e unidade, considerando que, do ponto de vista urbano, a “fachada” é o exterior da esteira da via;
- Respeitar, na instalação das barreiras, as distâncias exigíveis e necessárias às habitações existentes, bem como evitar a sua transformação num obstáculo à insolação das mesmas.

Drenagem das Águas pluviais:

- Prever no projecto de execução de Águas Pluviais acções de minimização de caudais provocadas pela área de impermeabilização prevista com a implantação da Variante;
- Não restringir a drenagem das águas pluviais à zona da via rápida, devendo as estruturas de drenagem das águas pluviais da plataforma ser prolongadas até uma linha de água com capacidade para receber os caudais de ponta;
- Drenar as águas pluviais até às linhas de água com capacidade para absorver os caudais efluentes existentes;
- Aprofundar a análise das condições existentes com vista a aumentar a eficácia do projecto de execução a elaborar.

Trânsito e transportes:

Km 0+000

- Compatibilizar o Estudo Prévio com o projecto de reformulação do nó do Jumbo, essencial para resolver a ligação da EN 14 com a AE 41, actualmente muito perigosa devido á existência duma viragem à esquerda em plena via da EN 14;

Km 0+000 ao km 1+800

- Deslocação do Nó 1 ao km 0+800 para a Via Diagonal ao km 1+700;
- Proceder ao reperfilamento das infra-estruturas viárias existentes de cariz rural;
- Executar a ligação das vias paralelas à Variante propostas ao km 1+200, à Rua Fonte da Cova, devido à interrupção da continuidade do tráfego que a Variante provoca na rede municipal;
- A manter-se o Nó 1 e os respectivos ramais de acesso:
 - Semaforizar a saída para Nascente da Variante, no cruzamento da Rua da Fonte da Cova com a Rua do Gestalinho ou, em alternativa, alterar a geometria da intersecção.
 - Reperfilar e requalificar a Rua da Fonte da Cova para Nascente e para Poente da Variante, até à Rotunda da Decathlon, na actual EN14;
 - Ligar os restabelecimentos paralelos à Variante, previstos ao Nó 1, de forma a ligar o Nó 1 da Variante á Via Diagonal do concelho da Maia e assim, estabelecer a ligação à Área Industrial Maia II, situada a Nascente;

Km 3+200

- Assegurar o restabelecimento da Passagem superior 3.1 a direito, em projecção horizontal e não em curva contra curva conforme proposto;

Km 5+000

- Seleccionar a alternativa 1 para o nó de ligação com antiga EN 318.

A Câmara Municipal da maia identifica os seguintes impactes:

Geologia e geomorfologia:

- Destruição de formações geológicas;
- Terraplenagens e movimentações de terras significativas que provocarão uma alteração irreversível do território.

Solos:

No concelho da Maia a Variante ocupará cerca de 11 hectares de solos agrícolas. Os impactes mais negativos nos solos ocorrerão entre o km 0+200 e 0+450; entre km 0+550 e 1+800, e entre o km 2+800 e 3+800.

Recursos hídricos:

Os efeitos negativos prendem-se com:

- Interferências com linhas de água;
- Interferências com zonas inundáveis;
- Impermeabilizações de solos;
- Intercepção e rebaixamento de níveis freáticos em consequência de escavações;
- Interferência com a circulação de águas subterrâneas;
- Destruição e/ou afectação de captações

As passagens hidráulicas propostas implicam a escavação duma vala a jusante com efeitos negativos na linha de água.

Uma secção marginal da zona inundável da Ribeira do Arquinho será ocupada, pelo encosto do viaduto 2.1 da Solução Base.

Ecologia:

Consideram que os impactes na fauna e flora não serão muito relevantes.

Qualidade do Ar:

Na fase de construção ocorrerá uma degradação da qualidade do ar, devido às movimentações de terra, de veículos, centrais de betão e preparação de asfalto. Na fase de exploração ocorrerá um aumento da concentração de gases de escape.

Ambiente sonoro:

Aumento dos níveis sonoros nas proximidades da via quer na fase de construção devido a maquinaria, uso de explosivos) e na fase de exploração pelo tráfego. Foram propostas barreiras acústicas como forma de minimizar o ruído.

Património:

Não se prevêem impactes significativos.

Componente Social:

Os lugares mais afectados pela nova via serão: Calquim, Aldeia Nova e Godim. As principais afectações prendem-se com a demolição de habitações, unidades comerciais e industriais, alteração do funcionamento das acessibilidades, e efeito de barreira.

Paisagem:

A degradação da paisagem decorrerá da alteração da morfologia e do uso do solo, da implementação de estruturas como viadutos e, ainda, do abate de vegetação e da galeria ripícola..

Foram ainda propostas Medidas de Minimização / Compensação:

Projecto de Execução:

- Prolongar o Viaduto 2.1, para evitar zona inundável;
- Estudar a possibilidade de adaptação de algumas passagens (inferiores, superiores, agrícolas e hidráulicas) para uso da fauna;
- Realizar um estudo detalhado das barreiras acústicas para avaliar zonas de reforço;
- Restabelecer caminhos não referenciados no Estudo Prévio;
- Minimizar a afectação indirecta em habitações próximas;
- Ter em conta a minimização de impactes na ecologia, ao eleger as espécies a plantar;

Fase de Construção:

Medidas Genéricas

- Realizar um Plano de Acompanhamento ambiental das obras;
- Elaborar um Plano de Emergência Ambiental;
- Elaborar um Plano de acessos ao estaleiro;
- Divulgar a programação da obra às populações interessadas;
- Criar mecanismos de informação e atendimento público;
- Realizar acções de formação e sensibilização ambiental para os trabalhadores da obra;
- Propor recomendações quanto à localização dos estaleiros e locais de materiais de empréstimo e/ou deposição de terras, evitando as zonas mais sensíveis;
- Respeitar as restrições à localização de estaleiros.

Medidas Específicas

- Condicionar as operações mais ruidosas a horários diurnos (entre as 07h00 e as 20h00), bem como, eleger equipamentos menos ruidosos;
- Definir um Plano de Fogo (uso de explosivos) dentro das normas em vigor;

- Reaproveitar a terra vegetal resultante da decapagem e posterior uso no revestimento dos taludes;
- Controlar poeiras por aspersão e limpeza dos rodados e uso de cobertura das cargas nos veículos;
- Localizar as centrais de betão/betuminosos, afastadas da zona habitacional;
- Respeitar a proximidade das linhas de água nas movimentações dos materiais;
- Reconstruir as captações de águas subterrâneas afectadas pelas obras;
- Limpar as áreas afectadas, cobrir com terra vegetal e sementeira, aquando da desactivação de estaleiros;

Fase de Exploração:

- Plano de integração paisagística dos taludes;
- Construção de barreiras acústicas e piso absorvente nos locais mais sensíveis;
- Implantar vedações apropriadas para redução do risco de impacte sobre a fauna, por atropelamento;
- Controlar o sucesso das plantações e sementeiras nos taludes e áreas adjacentes.

Monitorização:

- Qualidade da água
 - Monitorizar a qualidade das águas de escorrência da via, linhas de água;
 - Monitorizar o nível freático das captações de água subterrânea.

- Ecologia

Monitorizar:

- As passagens adaptadas para a fauna;
- Os atropelamentos;
- A conservação das vedações;
- Os censos da fauna

Para avaliar o sucesso das medidas adoptadas.

- Qualidade do ar
 - Monitorizar as concentrações de óxidos de azoto e partículas.
- Ambiente sonoro
 - Monitorizar o Laeq em dB(A), incluindo os locais onde são propostas medidas de minimização para averiguar a eficácia das mesmas. Abarcar, ainda, os locais onde venham a surgir reclamações, quer na fase de construção, quer na fase de exploração.

- Realizar relatórios parcelares semestrais para o primeiro ano de exploração, sendo os seguintes quinquenais;
- A responsabilidade da monitorização será do dono da obra.

Realizar os estudos de pormenor previstos na Fase de Projecto de Execução, nomeadamente:

- Prolongar o Viaduto sobre a ribeira do Arquinho;
- Requalificar a zona envolvente da Ribeira do Arquinho, de acordo com as linhas gerais de actuação do município na ribeira, com o objectivo de recuperar rapidamente do stress ecológico provocado na ribeira, a jusante e a montante do local de construção, como medida de compensação pela afectação da galeria ripícola e do ecossistema;

Adaptar as passagens superiores, inferiores e agrícolas para passagem da fauna, propondo que:

- O pavimento seja parecido com o meio circundante, usando o próprio solo;
- A existência de um corredor de vegetação arbustiva ou arbórea que oriente os animais até à passagem;
- Tornar bem visíveis as entradas e saídas;
- Os viadutos são locais de passagem para a fauna devendo cumprir as seguintes medidas:
- Respeitar as medidas mínimas dos viadutos: uma altura de 5m, caso a vegetação seja herbácea ou 10m, se for arbórea;
- Manter a vegetação ripícola ou no caso da sua afectação, recuperação com espécies autóctones;

Para além das soluções propostas no EIA para a adaptação de passagens hidráulicas (PH) a passagens para a fauna, sugere-se:

- O sobredimensionamento da secção das PH, no sentido de diminuir a velocidade de escoamento, permitindo a acumulação se substrato, para que a conectividade da linha de água possa ser mantida ao longo da PH;
- A estabilização de margens e taludes recorrendo a técnicas de Engenharia Biofísica, que permitirão cumprir as mesmas funções estruturais do enrocamento e acrescentar funções ecológicas, mitigando o impacte da via nos ecossistemas;
- Caso sejam adoptadas as sugestões anteriores poderá não ser necessária a aplicação de geotêxtil e enrocamento do leito, sendo obtidos os mesmos objectivos de rugosidade e consequente diminuição da energia cinética, através da deposição de pedras de dimensão adequada, não comprometendo, assim, a permeabilidade do solo e o estabelecimento de habitats. O parecer do Município da Maia apresenta algumas imagens explicativas dos conceitos apresentados retiradas de trabalho apresentado no Fórum Biodiversidade de 2009, "Restoration and Development of

Rivers and Creeks in urban Sits” pelo Prof.Dipl. Ing.Rolf Johannsenda FH Erfurt – University of Applied Sciences.

- A instalação de rede com diâmetro reduzido de modo a impossibilitar a passagem de répteis e anfíbios, nos locais identificados como sendo seu potencial habitat e zonas sensíveis (linhas de água, charcos, zonas húmidas);
- O afastamento das centrais de betão e asfalto não só das habitações mas também de linhas de água e outros habitats de répteis e anfíbios;
- Proibir a deposição de inertes nas proximidades de linhas de água;
- Garantir que não ocorre o arrastamento de inertes e lixiviação de materiais de construção que poderão contaminar solos e linhas de água adjacentes;
- Acautelar, no local de obra, o arrastamento de inertes para as redes de águas pluviais e, conseqüentemente para as linhas de água. As ligações de águas pluviais são recorrentemente fontes de inertes provocando, pela deposição de partículas finas, a morte dos macroinvertebrados presentes no substrato das linhas de água.

Património:

Os sítios/elementos patrimoniais que a seguir se identificam não foram referenciados no EIA, pelo que todas as movimentações de solos, nestas zonas, deverão ter a presença efectiva de um arqueólogo.

Km 0+000 ao 0+500

- Foram identificados vestígios da via romana Bracara-Cale no limite do Parque de Estacionamento da Decathlon, pelo que poderão surgir nos indícios desta via na zona a afectar pelo Nó do Jumbo;
- Na nascente da unidade comercial Max-Mat foram detectados materiais de construção utilizados no período romano, não tendo sido possível determinar o local aproximado do assentamento. Foram igualmente detectadas matérias-primas líticas da pré-história recente. Poderão vir a ser detectadas estruturas construídas na envolvente deste local.

Km 0+500 ao 1+000

- A toponímia local “Campo de Padrões” pode estar relacionada com a presença de vestígios arqueológicos.

Passagem Superior 1.2 e Passagem Superior 1.3

- A 200m a Norte do PS 1.3 foi recolhida informação oral, não comprovada nos trabalhos de prospecção arqueológicos realizados, referente à existência de sepulturas na rocha.

Restabelecimento Viário 2.1

- Na referência patrimonial M26 (engenho destinado a elevar água para rega) encontra-se uma pedra de secção rectangular, limite superior em forma de duas águas, com

uma cruz latina na face exterior. Poderá corresponder a uma lápide funerária vinda da Igreja Matriz de S. Pedro de Avioso, reaproveitada para construção da plataforma do engenho. Como medida de mitigação propõe-se:

- Preceder a afectação directa deste elemento patrimonial do seu levantamento em planta e alçados e do seu registo etnográfico;
- Proceder à recolha da possível lápide funerária.

Viaduto 2.1 (Ribeira do Arquinho)

- Detectados vestígios de uma habitação do período romano e provavelmente alto medieval, na encosta Nascente da ribeira do Arquinho junto à Igreja Paroquial de Gondim. Sob a zona da passagem superior existe uma calçada e pequena ponte do tipo passadiço, construída em lajes graníticas sobre a Ribeira do Arquinho. Na encosta Poente, sob a Igreja de Santa Maria de Avioso, foi identificada uma necrópole medieval. A ocupação antiga leva considerar esta zona de elevada sensibilidade arqueológica

Garantir que todas as infra-estruturas de abastecimento de água e drenagem de águas residuais interferidas pela obra serão restabelecidas.

A **Junta de Freguesia de Avioso** considera que a nova via deve ser construída o mais rapidamente possível solicitando apenas que sejam tidos em consideração os problemas das demolições e do ruído. De forma a minimizar o ruído, deveria o traçado ser abaixo da cota natural em todo o território da freguesia e, prever a instalação de painéis de insonorização junto às habitações.

A **ANA, Aeroportos de Portugal** constata a possibilidade da Variante poder interferir com servidões aeronáuticas relativas ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro e ao Aeródromo de Vilar da Luz, pelo que o projecto de execução deverá ser objecto de parecer específico por parte da ANA, SA.

Deverão, ainda, de acordo com esta entidade:

- Ser sinalizadas/balizadas as estruturas que se enquadrem na caracterização de “obstáculos à navegação aérea” previstas na Circular de Informação Aeronáutica nº 10/03, de 6 de Maio:
 - Ser estabelecido um programa de monitorização e manutenção da balização/sinalização, tendo em vista assegurar o seu permanente bom estado e funcionamento ininterrupto, informando-se a ANA sempre que ocorram anomalias.
 - Ser consultado o Estado Maior da Força Aérea.

A **DRE Norte - Direcção Regional da Economia do Norte** refere a existência no lugar de Monte do Xisto, Silva Escura, de uma antiga pedreira N^o 3436 denominada Quinta do Xisto pertencente á empresa Britadeiras da Quinta do Xisto. No local encontra-se licenciada uma unidade de quebra, britagem e classificação de pedra, autorizada para proceder a operações de gestão de resíduos. Não vem referenciada no EIA.

Sugere o contacto com a Direcção Geral de Geologia e Energia (áreas concessionadas para exploração de mineiras (minas) ou sobre áreas concessionadas para exploração de águas minerais e de nascente).

Francisco César Lopes da Rocha (Santa Maria de Avioso) chama a atenção para o facto do seu prédio, sito na Rua de Cidadelhe, com habitação construída, não vir referenciado no EIA (junta em anexo planta topográfica emitida pela Câmara Municipal da Maia em 28/01/2010). Solicita que este facto seja tomado em consideração para efeitos de uma eventual expropriação.

Concelho da Trofa:

No concelho da Trofa foram apresentados **13 pareceres** com a seguinte proveniência:

Autarquias: (1)

- Câmara Municipal da Trofa

Empresas Locais: (3)

- Transmaia (S. Mamede do Coronado)
- Soja de Portugal – Sociedade de Produtos Avícolas (Covelas)
- Construções António Azevedo & Filhos, Lda (S. Martinho do Bougado)

Cidadãos: (9)

- 8 Exposições apresentadas em nome individual.
- 1 Abaixo-assinado representando 229 cidadãos.
 - S. Mamede do Coronado – 1 cidadão
 - Muro - 1 cidadão
 - S. Martinho de Bougado - 6 pareceres, dos quais 1 abaixo-assinado de 229 residentes em Ervosa.
 - S. Tiago de Bougado – 1 cidadão

A **Câmara Municipal da Trofa** considera a Solução proposta uma resposta adequada e excelente às necessidades do Concelho. Salientam o seu agrado pelo traçado apresentado e respectivo estudo, por constituir uma excelente resposta às necessidades existentes no concelho em termos de tráfego, pois desvia o trânsito pendular de longa distância como o tráfego de curta e média distância. Na vertente de ordenamento do território também esta solução se revela muito adequada, pela sua implantação em área não urbana, evitando o uso de solos urbanos e atravessando as zonas agrícolas em viaduto, não afectando directamente a actividade agrícola da região.

O município apresentou ainda as seguintes alterações ao traçado e/ou recomendações / medidas de minimização:

- 1). Nó 2 - km 4+470.617 - A ligação à EN318 deveria deslocar-se para nascente de forma a melhor se articular com a rede viária existente de acesso à zona Industrial;
- 2). PS 5.1 - km 5+429.179 - Esta Passagem Superior deveria contemplar perfil de largura mínima 12,00m =(8,00m de faixa de rodagem + 2,00m por cada passeio); da mesma forma, o restabelecimento do caminho vicinal deveria iniciar-se junto à EM1087 e estender-se até à zona industrial do Soeiro (imagem 1 junta);

- 3). Nó 3 – km 8+000.000 – Viaduto 7.1 e PI 8.1^a: -Dado o forte impacte visual entendemos que deveriam ser estudadas alternativas e no caso das soluções alternativas se revelarem mais impactantes do que a solução base, este Viaduto deveria ser prolongado até à PI 8.1A, para que a intersecção giratória tenha total visibilidade de ambos os lados;
- 4). Nó 4 – km 10+536.308 -Trata-se da principal ligação à cidade da Trofa. Dada a forte modelação do terreno, não só no nó mas também nos restabelecimentos e ligações projectadas, entende que se deveriam estudar alternativas. Entende que deveria ser semelhante ao Nó 5, mas superior, em vez de inferior, e implantar-se cerca de 200,00m para norte. Desta forma o Restabelecimento 10.1 poderia manter grande parte do seu traçado sobre o percurso existente, reduzindo a sua extensão, mesmo que com um ligeiro prejuízo para a pendente da via;
- 5). PS 11.1 – km 11+714.298 e restabelecimento de caminho existente – Esta PS deverá contemplar um perfil de largura mínima de 10,00m =(7,00m de faixa de rodagem + 1,50m por cada passeio), de forma a permitir expansões futuras sobre a obra de arte. Para evitar duplicações propõe que o restabelecimento seja efectuado a partir da via existente paralela à Variante do lado Poente, bastando para tal, que se preveja o reperfilamento da via existente e se suba cerca de 1,50m a passagem superior (imagem 2 junta);
- 6). Viaduto 12.1 e PI12.1 – km 12+549.557 a km 12+937.057 – Para esta zona está projectado um aterro com uma altura média de 11,00 metros sobre solos agrícolas, que irá isolar, por efeito barreira, os campos das residências dos agricultores, pelo que entende dever ser aplicado o mesmo critério para igual situação de facto. Assim, deveria ser prolongado o Viaduto até à PI 12.1;
- 7). Património Arqueológico
Verifica-se que:
 - No Vol. IV – Tomo 1.2 – Relatório – Parte 1 – Descrição do Projecto e Caracterização do Ambiente Afectado, item 5.11.4.2
 - A ocorrência T16 – Monte da Vela ou Subidade (ZOPA – Zona de Potencial Arqueológico): “Este local está classificado como um povoado calco lítico. Remetendo-nos para a Idade do Ferro.” Julga-se prudente que a medida de minimização proposta de acompanhamento arqueológico seja efectuada também durante a desmatção;
 - É omissa a referência ao marco da Casa do Fontes, no lugar das Ínsuas, em São Martinho de Bougado.

- Na eventualidade de existir um estaleiro de arqueologia, pretende-se que este seja aberto ao técnico de Arqueologia da Autarquia, tendo em conta que o mesmo está a realizar, um projecto de investigação em seu nome.

As empresas que se pronunciaram vão ser afectadas pela construção da Variante e solicitam alterações do traçado:

A empresa TRANSMAIA (Nó 2) informa que a Variante colide com as suas instalações, prevendo-se que seja ocupada uma área de 4 000,00m² utilizada para estacionamento de veículos pesados (185). No mesmo local existem ainda os escritórios, controlo de tráfego, espaços de apoio ao pessoal, oficinas de manutenção, armazém de mercadorias, equipamento de lavagem automática de veículos pesados, bomba de abastecimento de combustível e estação de tratamento e separação de águas residuais. Saliencia-se que o traçado irá colocar em causa a empresa tornando-se necessário deslocar o parque automóvel, bem como os escritórios e oficinas equivalente a uma expropriação total com custos muito elevados.

Propõe a TRANSMAIA que o perfil da estrada seja, em toda a extensão do terreno da empresa enterrado, com recurso a muros de suporte, em ambas as bermas, e a realização de uma “ponte” à mesma cota e continuidade a executar para suporte da EN318. Assim, o terreno perderia capacidade construtiva mas não a imprescindível área de estacionamento. Ou ainda a alteração do traçado.

A **Sociedade de Produtos Avícolas SA** (Monte de Cabrito – Covelas) – (Nó 3) cita o Estudo que refere a necessidade de proceder à demolição de um edifício e a afectação parcial de outro para efectuar o restabelecimento da Rua do Cabrito. Saliencia esta empresa que a exploração avícola se encontra em pela actividade existindo operadores / trabalhadores em permanência na exploração. Durante a fase de obra do Nó e do restabelecimento prevêem-se impactes significativos ao n+nível da qualidade do ar, ruídos que impedirão a exploração de qualquer um dos 5 pavilhões existentes. Este impacte não foi devidamente avaliado.

Na fase de exploração torna-se-á necessário inactivar mais alguns pavilhões, pois, de acordo, com a legislação relativa ao Regime do Exercício da Actividade pecuária, nomeadamente a Portaria 637/2009, de 9 de Junho, têm de ser asseguradas distâncias de segurança, barreiras sanitárias e acessibilidades internas.

Dada a especificidade desta actividade, o ruído proveniente do tráfego intenso (este nó será o principal acesso à Trofa), perturbará as condições de exploração, impacte não referido pelo EIA.

Face aos impactes identificados propõe-se a ripagem do traçado da Solução Base e do Nó 3, para Norte, num mínimo de 500m.

As **Construções António Azevedo & Filhos** – (km 11+000 a 12+000) propõe algumas alterações ao traçado previsto entre o viaduto 11.1 (Castelinhos) e 12.1 (Gândara) - PS 11.1 e traçado junto ao lugar da Abelheira.

Os subscritores de um Abaixo-assinado de 229 residentes em Ervosa (S. Martinho de Bougado) requerem que seja “*repensado*” o traçado actual. Salientam que o traçado proposto é desajustado e mais dispendioso. Obrigará a maiores deslocações para poder aceder aos transportes públicos, cortará acessos, afectando habitações.

Ana Rosa Vieira Campos (S. Mamede do Coronado)

Manuel Joaquim Ascensão Maia (Muro)

Maria Fernanda Torres da S. Carneiro de Sousa Torres (S.Tiago do Bougado)

Referem alguns aspectos não contemplados no Estudo e alertam para a interferência do projecto com infra-estruturas situadas entre os km 5+500 e 7+000 e, que deverão ser tidos em consideração: Ramal Industrial de Gás Natural de Leça, já implantado, caminhos públicos, servidões e minas e Linhas de Água. (apresentam cartografia anexa).

José Eduardo Soares Serra (Lugar de Mosteirô – S. Martinho do Bougado)

Informa que a sua residência não se encontra identificada na cartografia apresentada. O traçado da via de inserção do Nó 4 para o trânsito local que permitirá o acesso a Mosteirô divide o prédio de que é proprietário. A realização deste restabelecimento implicará a expropriação de muitos milhares de metros quadrados. Cortará ainda a rede de abastecimento de água e de rega existente. A atravessa ainda uma mina de água / gruta centenária. A propriedade tem instalado um sistema de rega gota a gota para rega de cerca de 200 árvores de fruto e infra-estruturas de combate a incêndios.

A casa de habitação será também afectada pela proximidade, corte de acessibilidades, entre outros aspectos.

Requer assim, alteração da localização do Nó 4 apresentando uma proposta em cartografia anexa.

José de Campos Reis Areal (Ervosa - S. Martinho de Bougado) requer que o traçado seja alterado com deslocação para poente, de modo a manter o actual traçado da Rua Dona Goncinha, bem como a sua ligação à actual EN 104.

Cristina Claudia Pinto Araújo salienta a afectação de duas nascentes pelo traçado (cerca do km 11+500) sugerindo que sejam feitas algumas alterações ao projecto. A primeira nascente alimenta uma represa construída há mais de 150 anos com capacidade de armazenamento

superior a 90m³ destinada a rega. A segunda é captada numa mina e alimenta uma represa com capacidade de armazenamento de 150m³, destinando-se também a consumo doméstico.

Sugere assim:

- Seja construída uma ponte sobre a variante pelo caminho centenário existente;
- O caminho alternativo não deve sofrer desvio para evitar a destruição da mina (nascente2) utilizando o caminho existente, que deverá apenas ser alargado num troço de cerca de 50m.
- Desvio do traçado da Variante de forma a não afectar a Nascente 1 e a respectiva represa.

Maria Celeste de Sá Couto Araújo (Abelheira) solicita que a variante seja reposta no corredor inicial, previsto no PDM em vigor, ou seja, o mais recto possível.

António Dias de Araújo requer que o restabelecimento (PS 11.1) siga por caminho público já existente. Apresenta carta anexa com traçado proposto.

Neste concelho, os pareceres apresentados não inviabilizam a execução da Variante à EN 14 solicitando, no entanto, que sejam reavaliados alguns aspectos, introduzidas alterações ao traçado, bem como a inclusão de informação não contemplada no EIA.

Concelho de Santo Tirso:

No Concelho de Santo Tirso foram apresentados dois pareceres com a seguinte proveniência:

Autarquias: (2)

- Câmara Municipal de Santo Tirso

- Junta de Freguesia de Santo Tirso

Os pareceres criticam o projecto no que se refere à acessibilidade proporcionada ao concelho, pelo que consideram ser necessária a sua reformulação de forma a garantir a melhoria da acessibilidade à zona Norte de Santo Tirso, prevendo ligações da Variante às redes municipais a Sul e a Norte do Rio Ave.

A Câmara Municipal de Santo Tirso:

Tece alguns considerandos sobre divergências dos limites do concelho face ao estabelecido pelo CAOP (Carta Administrativa Oficial de Portugal), que serviu de base ao estudo em causa. Refere que relativamente aos acessos a este município está prevista apenas a ligação da EN 104 com o estabelecimento do Nó 5 a cerca de 1 km do Nó de acesso à A3.

Reconhece que o traçado proposto, muito embora não esteja de acordo com o PDM em vigor, que vincula os municípios de Santo Tirso e Trofa, apresenta grandes vantagens sob o ponto de vista da acessibilidade rodoviária à região e às áreas empresariais.

Considera-se necessária a alteração de alguns aspectos do projecto:

- O Nó 5 - Reformular o Projecto, de forma a garantir a acessibilidade à zona norte de Santo Tirso, prevendo ligações da Variante às redes viárias municipais a sul e a norte do rio Ave.

Justifica-se esta alteração do projecto:

- a) A norte do rio Ave, a ligação à EM 509, para servir as áreas urbanas e industriais de Palmeira e Areias, bem como o Instituto Nun'Álvares e as Termas das Caldas da Saúde;
- b) A Sul do rio Ave, a ligação à EM 508, para servir a zona da antiga fábrica do Teles, onde está a funcionar um centro de incubação de empresas de base tecnológica

(Incubadora de Santo Tirso) e a instalar o IMOD, incubadora de indústrias criativas com candidatura a financiamento comunitário.

- c) Melhorar a acessibilidade da população residente nestas áreas ao Centro Hospitalar do Médio Ave.
 - d) Melhorar a ligação viária de Santo Tirso a Lousado e à estação ferroviária.
 - e) Evitar a construção de uma terceira ponte no local. A Ponte de Lagoncinha não possui perfil nem características adequadas para servir a EM508.
 - f) Preservar o património, permitindo um melhor enquadramento ambiental da Ponte da Lagoncinha.
-
- O desnivelamento do Nó da A3, atendendo ao impacte da confluência da Variante com a EN 104 (Nó 5) e estando em curso as obras de alargamento da A3.

Disponibiliza-se para colaborar no estudo das alterações propostas, considerando aportar os conhecimentos dos locais e das necessidades regionais para otimizar as soluções e melhorar as relações custo//benefício.

A Junta de Freguesia de Santo Tirso está de acordo com a construção da Variante, mas discorda do facto de não contemplar nenhuma via de restabelecimento para a freguesia e para o concelho.

- Requer, ainda, a construção de vias de restabelecimento junto à nova ponte sobre o Rio Ave (entre os km 15 e 16).

Concelho Vila Nova de Famalicão:

Foram apresentados neste concelho **37 pareceres** com a seguinte proveniência:

Autarquias: (9)

- Junta de Freguesia de Lousado
- Junta de Freguesia de Ribeirão
- Junta de Freguesia de Fradelos
- Junta de Freguesia de Vilarinho das Cambas
- Junta de Freguesia de Louro
- Junta de Freguesia de Mouquim
- Junta de Freguesia de Jesufrei
- Junta de Freguesia de Santa Maria de Arnosó
- Junta de Freguesia de Cruz

Empresas locais: (5)

- Serralharia Mecânica Vilaça & Pereira
- Irmãos Vila Nova III – Imobiliária SA Unidade Agro-Florestal Quinta de Gemunde
- Manuel de Sousa Lopes, SA
- LOUROPEL
- Haverlar – Imobiliária, SA

Cidadãos: (23 pareceres subscritos por 2292 cidadãos)

- Ribeirão – 6 pareceres (4 individuais, 1 subscrito por 4 cidadãos e um abaixo-assinado subscrito por 64 cidadãos)
- Louro – 4 (3 em nome individual e um subscrito por 3 cidadãos)
- Gavião – 1 cidadão
- Mouquim – 11 pareceres (9 individuais, 1 subscrito por 4 pessoas e um abaixo-assinado subscrito por 2199 cidadãos)
- Jesufrei - 1 cidadão

A **Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão** considera essencial a realização da Variante à EN 14. No seu parecer identifica um conjunto de afectações nomeadamente vóies interferidas e elementos patrimoniais, nem todos referidos no EIA, apresentando ainda sugestões para incorporar no projecto de execução / medidas de minimização.

- Vias interferidas não identificadas no EIA:

Solução Base

Ribeirão

Km 17+930
Km 18+130 – Rua Padre Manuel Mendes Carneiro
Km 20+130 Acesso aos Reservatórios de Água
Km 20+230
Km 20+320

Fradelos

Km 21+600
Km 22+380
Km 23+000 Limites de Fradelos e Vilarinho das Cambas

Outiz

Km 27+000

Cruz

Km 33+750

Nó 7 da Solução Base

Ramo A+B – km 0+210 – Ribeirão

Fradelos

Ramo E+F – km 0+050
Ramo E+F – km 0+450
Ramo E+F - km 0+750
Ramo E+ F- km 1+700 Limites de Ribeirão e Fradelos

Ligação à EN 309 da Solução Base

Km 0+050 – Limites de Ribeirão e Fradelos
Km 0+950 – Fradelos

Ligação à Variante Nascente

Louro

Km 0+500
Km 1+500 Antiga Linha do Minho – limite de Vila Nova de Famalicão e Gavião

Alternativas 2+3

Vilarinho das Cambas

Km 21+030

Km 21+130

Nó 7 das Alternativas 2 e 3+3

Vilarinho das Cambas

Ramo A+B

Km 0+420

Km 0+890

Km 1+100

Ramo E+F

Km 0+550 – Vilarinho das Cambas

Ramo G

Km 0+125 – PI da A7 – Vilarinho das Cambas

Ligação a Ribeirão das Alternativas 2 e 2+3

Km 2+770 – Limites de Ribeirão e Fradelos

Solução Base e Alternativa 2 e 2+3

- Caminhos existentes paralelos à Auto-estrada

Alternativa 4

Km 31+550 – Mouquim

Infra-estruturas de abastecimento e saneamento básico:

A Variante à EN 14 cruza em vários pontos as redes de abastecimento de água e de drenagem de águas residuais. Estas infra-estruturas deverão ser mantidas.

Património:

Lousado

- Ponte da Lagoncinha

Apesar da distância entre o viaduto a construir sobre o Rio Ave a ponte da Lagoncinha chama a atenção para a existência de alguns problemas:

De acordo com Estudo efectuado em parceria pela DGEMN – Direcção-Geral de Edifícios e Monumentos Nacionais e a FEUP – Faculdade de Engenharia do Porto para

além dos naturais factores de envelhecimento da estrutura e dos materiais a ponte tem sofrido com o tráfego intenso, embora o problema tenha sido atenuado pela interdição de trânsito de pesados.

Segundo o referido estudo torna-se necessário transferir uma caixa de visita e respectiva tubagem existente no rio, junto á ponte que origina perturbações no escoamento causando um acréscimo de velocidade e pressões do fluído sobre o contraforte mais próximo. Foram envidados esforços dentro da AMAVE para resolver esse problema

Salienta a necessidade de acautelar eventuais intervenções futuras a montante que sobrecarreguem o sistema de águas residuais provocando ou aumentando os problemas já existentes a jusante da Ponte da Lagoncinha.

- Conjunto da Gandra – 3 casas de carácter marcadamente agrícola com um enquadramento paisagístico que apresenta características rurais.

Não vêem inconvenientes caso a integridade do conjunto não seja afectada;

Ribeirão

- Três imóveis existentes no Lugar de Ferreiros: Casa da antiga Quinta D. Maria; Casa na Rua das Presas, Moinho de Ferreiros (em ruínas).

Consideram que não serão afectados;

Vilarinho das Cambas

- Conjunto do Outeiro – Constituído pela casa do Outeiro e 4 moinhos dispersos pela propriedade. Situa-se numa zona envolvente privilegiada e sobranceira numa encosta com uma zona florestal (proposta como património natural Municipal) incluindo ainda um lago junto da casa. Do outro lado da estrada encontra-se uma casa em ruínas que terá sido uma das primitivas construções desta quinta.

Estado previsto um viaduto para esta zona deverão ser minimizados os impactes visuais.

A Alternativa 2 atravessa a quinta, o que deverá ser evitado;

- Ruínas dum moinho, abaixo da igreja, junto a uma linha de água. O traçado proposto deverá passar muito perto, eventualmente ficará sob o viaduto. Tendo e conta o elevado estado de degradação do imóvel deverão ser equacionadas outras soluções satisfatórias;

Fradelos

- Conjunto da Casa Veloso – Constituído por casa, capela de S. José e tanque em granito. Deve ser acautelada a integridade do conjunto;
- Conjunto de Ferreiros – este conjunto apresenta 11 imóveis (6 casa, 4 moinho 1 tanque/lavadouro) com reconhecido interesse patrimonial. A integridade do conjunto deve ser acautelada;

Outiz

- Conjunto do Solar de Gemunde constituído pelo Solar e pela Capela de N.^a Sr.^a do Socorro. As alternativas 2 e 2+3 são as que melhor salvaguardam os interesses do conjunto patrimonial. Devem ser tomadas medidas para minimizar os impactes previstos;
- Conjunto da Casa da Quinta – conjunto que engloba 5 imóveis. Em princípio o conjunto não será afectado mas chama-se a atenção para a salvaguarda da mata proposta como património municipal;

Louro

- Conjunto de Barradas – Constituído pela Casa da Torre e pela Capela de N.^a Sr.^a da Conceição, estando os jardins propostos como Património natural municipal. Existindo afectação devem ser minimizados os impactes da obra neste conjunto de interesse relevante;
- Conjunto de Travassos – O traçado ficará muito próximo da alternativa 4, considera-se assim, de evitar esta proposta de traçado;

Mouquim

A Solução Base passa junto de vários conjuntos patrimoniais:

- Conjunto da Casa do Cruzeiro – Constituído por 6 imóveis. Esta situação deve ser acautelada de forma a não prejudicar o conjunto em causa;
- Conjunto Rural da Grandra (incorrectamente designada no RNT por Gândara)
- Conjunto Rural da Casa da Eira

O RNT refere a afectação total ou parcial destes conjuntos. Esta situação deve ser evitada e estudadas medidas de minimização.

- Casa do Casal do Pego – Será afectada pela Alternativa 4. Esta alternativa não será a mais adequada.

- Conjunto de Tarrío – Constituído pela Casa, Capela de N.^a Sr.^a dos Remédios e um moinho. A Solução Base atravessa a Quinta enquanto a Alternativa 4 evita essa situação, sendo a mais adequada;
- Conjunto da Quinta da Costa - Constituído por casa, jardim e Capela de N.^a Sr.^a da Conceição, passando na parte superior, junto á mata. Julgam que o conjunto não será afectado, no entanto devem ser acauteladas as medidas necessárias para esse efeito;
- Ao longo do Regato de Correlos existe um conjunto de 4 moinhos inventariados. O traçado deverá passar muito próximo. Se a travessia for em viaduto a sua salvaguarda estará garantida.

Santiago da Cruz

- Conjunto de Pindela (em vias de classificação) Importante conjunto pela sua arquitectura, história, riqueza natural e paisagística (a mata está proposta como património natural municipal). Apesar do traçado não afectar a zona de protecção julgam conveniente dada a riqueza deste vale – conjuntos patrimoniais como a Quinta da Costa, Conjunto de Ribela e Conjunto de Casilho, entre outros, deverão ser tomadas as medidas preventivas necessárias de forma a minimizar os impactes paisagísticos e de leitura dos diferentes conjuntos patrimoniais, de forma a diminuir os efeitos negativos da obra;
- Conjunto de Casilho – Apesar do traçado passar a alguma distância importa preservar a integridade deste conjunto.
- Conjunto da Ribela – Embora afastado é um dos conjuntos integrantes do vale da Ribela;

Gavião

- Casa e Quinta do Real – Constituído por casa e Capela. É um das zonas referida no RNT como afectada total ou parcialmente. Trata-se dum impacte negativo que deve ser evitado e no mínimo levar levando a um trabalho conjunto de minimização de impactes. Foi bastante afectado pela construção da Variante Nascente.

O Gabinete de Património Cultural dispõe de um arquivo com informação relativa a mais de 1300 imóveis das 49 freguesias do concelho. Neste documento não estão descritos os imóveis referenciados para não sobrecarregar a informação, contudo, poderá ser fornecida a documentação existente sobre cada imóvel.

- A fim de acautelar os impactes em vestígios arqueológicos não inventariados deverá ser efectuada a prospecção arqueológica dos locais de estaleiro, caminhos de acesso e realizado o acompanhamento arqueológico da obra;

- Deverá haver especial cuidado com as terras de empréstimo. Os locais deverão ser identificados e sujeitos a prospecção para evitar situações como as que ocorreram na construção da A3, no Outeiro do Castro da Boca, em S. Cosme do Vale.

Sugestões a incluir no Projecto de Execução:

- Não tendo sido contemplado o Nó de Ligação com a EM 509, em Lousado, junto ao Rio Ave, deverá ser prevista a execução duma ponte alternativa à Ponte da Lagoncinha (Monumento Nacional e que, de acordo com o ex-IPPAR, deverá ter apenas uma função pedonal);
- Reduzir as dimensões da Rotunda do Nó 6, de forma a diminuir as áreas de ocupação de solos;
- Construir uma via paralela, de cada lado, ou deverá ser dotado de um perfil 2x2 o troço da EM 508-1 que liga a EN 14, junto à GROCENTER, ao Nó 6 e que tem acessos directos ao longo da via. Deve ser dada continuidade ao perfil 2x2 desde a Variante Nascente até ao cruzamento da GROCENTER. Dada a nova função da via, esta ligação deverá fazer-se directamente à rotunda principal do Nó 6 bem como à EN 508-1 que também deverá ter uma ligação directa à Rotunda Principal do Nó 6;
- Deverá ser introduzida uma via suplementar para pesados na direcção de subida Sul-Norte da ligação à Continental Mabor, uma vez que a mesma apresenta uma pendente superior a 6% numa extensão de 400 metros;
- Todas estas obras terão de ser executadas pela EP, Estradas de Portugal;
- Deslocar a Variante, no troço em que cruza superiormente a EN14 em Ribeirão para Norte, passando por cima da Rotunda existente na EN 14, evitando a demolição de uma unidade industrial e afastando-se da habitação existente e da povoação de Ferreiros;
- Rever o projecto na Zona do Túnel junto ao Lago Discount;
- Ter em conta os pareceres das Juntas de Freguesia de Ribeirão e Vilarinho das Cambas na Alternativa 2 e Troço correspondente da Solução Base;
- Rectificar e alargar o troço da EN 309 junto ao Nó 7, em Fradelos, entre a PI 20.2B e a PI 21.1 pois trata-se de um troço bastante sinuoso;
- Deslocar, para Nascente, a ligação do Nó 7 à EN 309 da Solução Base, de forma a aproximar-se da cidade e do centro da freguesia de Vilarinho das Cambas e melhorar o acesso a Fradelos (ponto anterior);
- Acautelar a possibilidade de ser alargado para um perfil de 2x2 o Viaduto da PS LR3 na ligação a Ribeirão bem como nos restabelecimentos que esta via poderá ter;

- Dado o elevado volume de tráfego de pesados esperado, o ramo A+B (Ligação da rotunda do Nó 7 à Variante) da Alternativa 2 e Alternativa 2+3 deverá ter um perfil de 2x2 vias;
- Garantir um Nó e respectiva ligação à cidade de Famalicão, a Poente. Este Nó estava previsto no anterior projecto da Variante (Nó 7 da Solução 4);
- Na solução a adoptar, deverão ser acautelados os percursos existentes nas ligações da zona de lazer do Monte do Facho (Capela de Santa Catarina) e da Mata da Quinta de Gemunde;
- Revisão do projecto relativamente aos ramais de acesso à rotunda prevista no Nó 8, dado que apresentam uma elevada inclinação de 9,5%, com uma extensão de cerca de 160 m. Esta inclinação poderá afectar a velocidade, principalmente dos pesados;
- O restabelecimento proposto, PS 28.1 é feito através de um caminho particular e, segundo informação da Junta de Freguesia de Louro, não existe interesse na ligação desse restabelecimento, pois irá permitir uma ligação da Rua de Santo Ovídio à EN 204 através de um caminho público sem perfil adequado;
- Informa-se, relativamente à Alternativa 4 que para além das construções existentes da indústria Louropel – Fábrica de Botões, Lda., na Freguesia de Louro, este traçado causará elevados prejuízos sociais, pois colide com a unidade industrial acima referida, com a de Manuel Sousa Lopes e com o Jardim de Infância de Mouquim, implicando ainda a demolição de várias habitações;

Na Solução Base no troço final da Variante deverão ser minimizados os seguintes impactes:

- O efeito barreira que os taludes da Variante irão originar no centro da freguesia de Mouquim e na proximidade das habitações;
 - O ruído junto às habitações e ao Jardim de Infância de Mouquim;
 - A ocupação de uma elevada área de solo agrícola pelos taludes, em virtude da Variante se desenvolver em aterro numa grande extensão;

Dado que a Alternativa 4 e a Solução Base apresentam efeitos negativos difíceis de minimizar, e atendendo a que a EN 14 irá receber mais trânsito com a construção da Variante, alerta-se para a necessidade de serem executadas as seguintes obras:

- Beneficiação do troço da EN14 actual, a Norte, em virtude desse troço apresentar inúmeros conflitos e problemas de segurança;
- Construção de uma nova ligação da Variante à A3, a Norte de Vila Nova de Famalicão, de forma a retirar o trânsito da EN 14;

- Duplicação do troço da EN14 actual, a Sul, desde a Rotunda da Variante Nascente até à futura rotunda a construir próximo do Grocenter, dado que esse troço constitui o acesso principal da cidade à Variante, através do Nó 6, prevendo-se um elevado volume de tráfego;
- O traçado da ligação à Variante Nascente apresenta raios muito baixos, de 150 m, e está muito próximo da Quinta da Torre, no Louro, que deverá ser preservada. Propõe-se a revisão do projecto da ligação à Variante Nascente.
- O Nó da Variante Nascente deverá ser rectificado de forma a possibilitar a ligação, à rotunda, de uma futura via de ligação a uma zona de expansão do norte da cidade evitando a demolição de uma construção recente.
- Concorde-se com as medidas minimizadoras apontadas no EIA para a Casa e Quinta de Real.
- No Ramo A+B do Nó 7 da Alternativa 2 e 2+3, a via deverá afastar-se da edificação que se encontra em fase de construção.

Lousado:

A **Junta de Freguesia de Lousado** considera este projecto importante mas chama a atenção para um factor que não foi considerado a existência duma alternativa à ponte da Lagoncinha.

A ponte sobre o Rio Ave da Variante à EN 14 vai ser construída a cerca de 100 / 150m da Ponte da Lagoncinha. O rio Ave divide Lousado na zona da Garrida e Alto da Peça sendo o único acesso de ligação existente a Ponte da Lagoncinha, Monumento Nacional desde 1943, reabilitada em 1952/53 mas actualmente (segundo relatório do IPPAR) com sérios riscos de segurança.

Considera esta autarquia que deveria ter sido contemplado um segundo tabuleiro com duas vias (uma em cada sentido) ou então entradas e saídas de acesso nos extremos da referida ponte permitindo beneficiar o acesso a Lousado de quem transita na EM 508-1 (Santo Tirso) na direcção de Lousado e dos habitantes do Alto da Peça.

Ribeirão:

O parecer remetido pela **Junta de Freguesia de Ribeirão** considera ser a alternativa 2+3 melhor pois a Solução Base irá prejudicar Outeirinhos afectando diversas unidades agrícolas e habitações impedindo a expansão para Norte da povoação.

Propõe:

- Que no Nó 7 a Rotunda de ligação a Ribeirão, no Moinho de Vento inclua a rua que dá acesso a Aldeia Nova, lugar muito populosa que há anos aspira por uma ligação a Norte à EN 309;

- Que o viaduto 18.1 seja deslocado ligeiramente para Norte passando sobre a Rotunda do Lago Discount evitando passar demasiado perto duma unidade hoteleira já existente e de várias moradias, e a demolição de um pavilhão industrial.

A empresa **VP Vilaça & Pereira Serralharia Mecânica, Lda.** está sediada na Rua Cristo Rei, em Ferreiros, Ribeirão. O estabelecimento é composto por prédio urbano com superfície coberta de aproximadamente 900.00m² e logradouro com 1600,00m², destinado a armazém industrial e destina-se à fabricação de carroçarias, reboques e semi-reboques e serralharia mecânica. Mantém, actualmente, momento 6 postos de trabalho, com expectativas de aumento.

Critica o facto de a empresa não vir referenciada no EIA solicitando a alteração do traçado de forma a evitar a sua destruição.

Manuel da Silva Martins, proprietário de uma unidade hoteleira em fase de construção informa que o viaduto 18.1 ficará muito próximo da mesma. Se a localização actual se mantiver terá prejuízos incalculáveis, pois para além dos impactes paisagísticos terá também impactes ao nível do ruído.

A solução podia passar pela deslocação do viaduto para cima da Rotunda do modelo evitando também a destruição de um pavilhão industrial recentemente construído.

No **Abaixo-assinado de 64 residentes no Outeirinho / Grupo de Moradores de Outeirinhos** considera-se que a melhor solução será a alternativa 2 ou a 2+3.

António dos Santos Costa solicita expropriação do terreno que será afectado parcialmente pelo Nó 5 da Variante à EN 14.

Luís Alberto da Costa Sousa, Luís Miguel da Cruz e Sousa e Teresa Paula da Cruz e Sousa consideram que a Variante é desnecessária pois já existe uma alternativa à EN 14 – a A3 (Porto – Braga) entre Vila Nova de Famalicão Trofa e Maia. No entanto, caso o projecto avance, deverá ser estudada uma nova solução para o traçado que tenha menos impacto na população.

Carlos Dias sugere para a ligação Vilarinho, Fradelos e Ribeirão o traçado de um projecto da câmara datado de 2006 que não afectava tantos terrenos e permitia servir de alternativa à zona industrial. Ou ainda uma alternativa à zona industrial que seguia cerca de 200m na EN 309 utilizando depois um caminho existente em terra batida localizado á esquerda da EN309.

Joaquim Augusto Rodrigues Pinheiro (Rotunda do Senhor dos Perdões) solicita que o traçado se afaste da sua habitação. Manifesta ainda o seu desagrado por não ter acesso à rotunda [Ligação a Ribeirão / Nó 7].

Fradelos:

A **Junta de Freguesia de Fradelos** considera essencial que no Nó 7, a Rotunda de ligação a Fradelos, no Moinho de Vento, inclua a rua que dá acesso a Vale de Ossos, por se tratar dum lugar muito populoso da freguesia. A ligação a Norte à EN 309 é também uma antiga aspiração da freguesia.

Vilarinho das Cambas:

É com agrado que a **Junta de Freguesia de Vilarinho das Cambas** vê a possibilidade de ser construída em breve uma Variante à EN 14, obra muito necessária. A freguesia tem 3 zonas industriais que contam com 84 empresas e empregam mais de 2400 pessoas. Tem ainda várias explorações agrícolas.

As forças vivas da freguesia (tecido empresarial, instituições e população) consideram a Solução base como o traçado que melhor serve a freguesia e com menos impactes negativos ao nível das escavações, ruído, urbanístico, paisagístico e ambiental. Também é a que menos área agrícola e vinha afecta. É mais favorável pois não divide a freguesia ao meio.

Solicita esta Junta que o Nó 7 fique mais próximo da freguesia, o actual fica distante da freguesia e a EN 309 tem um perfil muito estreito e com muitas curvas não tendo capacidade para tráfego de pesados. Salienta ainda que a Noroeste da freguesia encontra-se em funcionamento um Centro de Valorização de Resíduos Industriais Banais, obrigando o tráfego a passar pelas ruas da freguesia (EN 309 e EM 572) que não têm capacidade para suportar pesados de grande porte. Solicita igualmente a construção dum acesso ao referido Centro de Valorização. Apresenta cartografia com a proposta.

A Junta de Freguesia de Vilarinho das Cambas requer ainda que seja garantido o restabelecimento de todos os caminhos existentes, tal como estão e, não sendo possível, sejam criadas alternativas para o efeito.

Outiz:

A empresa **Irmãos Vila Nova III – Imobiliária SA** proprietária da **Unidade Agro-Florestal Quinta de Gemunde**, Freguesia de Outiz descreve-a como tendo uma área de cerca de 150 ha. A quinta apresenta 30 a 40 ha dedicados ao cultivo de milho e 110 a 120 ha com uso florestal. As edificações são constituídas por casa senhorial, casa de habitação e edifícios de apoio à actividade agrícola. Para rentabilização da exploração estava prevista a expansão para terrenos confinantes a Norte e a Sul, situação suspensa face ao projecto da variante.

Salienta algumas incorrecções do RNT:

- Omite a existência do espelho de água existente que serve de reservatório de água para rega do campo de milho;
- Omite o facto da actual solução base não corresponder ao espaço canal do PDM de VN de Famalicão;
- Omite o facto dos impactes na Quinta derivados da construção da Solução Base ou da Alternativa 2 poderem vir a ser significativos.

Considera a empresa que a Solução Base e a Alternativa 2 não devem ser escolhidas porque:

- São as que maiores prejuízos provocam na Quinta pois ao cortarem a continuidade da mancha de cultivo comprometem a sua rendibilidade e obrigam a executar várias passagens agrícolas e hidráulicas;
- Não estão contempladas no PDM de Vila Nova de Famalicão;
- Afectam os recursos hídricos

Consideram a solução preferencial a 2+3 conjugada com as medidas de minimização previstas (p. 38 do RNT) associado em sede de projecto de execução à minimização dos impactes cadastrais e de recursos hídricos coma deslocação, dentro da folga existente do traçado para Nascente.

Louro:

O parecer da **Junta de Freguesia do Louro** caracteriza o seu território e os principais impactes expectáveis pela execução da Variante à EN 14.

A freguesia de Louro, de acordo com a informação apresentada pela Junta de Freguesia, é no concelho de Famalicão a freguesia com maior índice de industrialização. As principais indústrias estão aqui sediadas, nomeadamente: Louropel – Fábrica de Botões, Lda, SEPOL – Manuel de Sousa Lopes, SA, AMOB – Máquinas e Ferramentas, Lda, A Cimenteira do Louro, SA; Móveis São José; Luís Carvalho & Filhos, Lda. (Botões Primor); CEVE – cooperativa Eléctrica do Vale d' Este, CRL; A. Alves e C^a, Lda. Estas indústrias geram um tráfego de 100 camiões / dia (média)

A Variante à EN 14 atravessa a freguesia do Louro com impactes:

Positivos:

- Não afecta o centro cívico do Louro e sua envolvente;
- Proximidade da freguesia à Estação de Caminho de Ferro de VN Famalicão (5 minutos)
- Proximidade ao centro de VN Famalicão 85min)

- Freguesia situa-se no perímetro urbano de VN de Famalicão contribuindo a Variante para a valorização do próprio concelho;
- Está em curso um investimento municipal na freguesia constituído pela construção dum centro escolar e de um complexo de piscinas que interesse também para as freguesias vizinhas pelo que uma ligação que venha facilitar o percurso é bem-vinda.

Negativos:

- A concretização do traçado da alternativa 4 afectaria irremediavelmente o desenvolvimento da freguesia e das suas actividades;
- O traçado partirá a freguesia em dois;
- O traçado afectará três unidades industriais: A. Alves & C^a Lda. Louropel – Fábrica de Botões e Sepol, Manuel de Sousa Lopes, SA, pondo em causa a sua viabilidade pela divisão dos seus edifícios, implicando graves prejuízos para a sua normal actividade, com destruição de economias de escala e pondo em risco centenas de postos de trabalho direitos e outros milhares indirectos;
- Afectação da zona verde do denominado Santo do Monte, santuário e zona de lazer utilizada anualmente por milhar de pessoas e onde foram investidos recentemente 250 mil euros.

A Junta opor-se-á por todas as formas legais à concretização da alternativa 4.

Apresenta algumas sugestões de alteração do traçado da Solução Base (apresentadas em cartografia anexa):

- Uma vez que esta Solução afectará a envolvência do Santo do Monte, propõe-se um desvio do traçado, que ficará numa zona de menor declive, as edificações existentes neste local são ilegais encontrando-se em estado de abandono;
- O Nó 9 apresenta falta de segurança pelo facto da aproximação em ambos os sentidos da EN 204 ser feita em curva e da proximidade à LOUROPEL que armazena em permanência 200 toneladas de resíduo sintético, pelo que em caso de incêndio a Variante seria afectada. Assim, solicita-se a deslocação do Nó para mais longe da referida unidade industrial. Este desvio implicará a destruição duma moradia não habitada e de edifícios em ruínas pertencentes à Louropel. Esta alteração permitirá um aumento da velocidade de 60 para 90 km/hora e o afastamento da Quinta da Torre.

Enuncia as seguintes medidas de minimização:

- Ligação da Rua Clemente Lopes à EN 204. Trata-se dum pequeno alargamento de 5m duma via já existente e que constituirá um novo acesso para uma parte importante da freguesia;

- Alargamento em 3 m e numa extensão de 150m da Rua Dr. Carlos Chaves de ligação à freguesia de Mouquim;
- Execução duma via de ligação do lugar de Lagarinhos, onde existe um aglomerado populacional com cerca de 1500 habitantes, ao lugar de Stº Adrião, freguesia de Vila Nova de Famalicão.

A **LOUROPÉL, Fábrica de Botões, Lda.** apresentou um vasto conjunto de documentos sobre a empresa e uma análise do projecto e das incidências da Alternativa 4 na unidade fabril, propondo soluções alternativas.

Pronuncia-se sobre a alternativa 4 de construção da Variante à EN 14 que irá passar nos terrenos da empresa dividindo a unidade industrial em duas partes distintas.

A empresa foi fundada em 1966 tendo vindo a crescer de forma sustentada sendo actualmente a maior unidade produtora de botões do mundo e líder de mercado a nível mundial.

A fábrica tem uma área coberta de 30 000m², distribuídos por 3 unidades industriais e 1 armazém, numa área total de 60 000 m², tendo criado 202 postos de trabalho.

È apresentado um estudo complementar que caracteriza a evolução da empresa e a sua situação económico-financeira e o seu posicionamento no mercado nacional e internacional.

São tecidas críticas ao Estudo de Impacte ambiental nomeadamente no que se refere à comparação de alternativas e à importância, a seu ver desproporcionada, dada à Quinta do Tarrío.

A Alternativa 4 parte do Nó 9 atravessando os terrenos onde estão as unidades industriais. Esta alternativa é considerada, pelo EIA, como mais favorável em termos de fisiografia, recursos hídricos e património, pois evita a travessia da Quinta do Tarrío, evita o desvio da Ribeira de Rebordelo e minimiza os efeitos na morfologia do território.

O parecer refuta esta argumentação afirmando que a Quinta do Tarrío não é um imóvel de reconhecido valor arquitectónico ou patrimonial, passando a Solução Base a 240 m do edifício principal da mesma. A Quinta do Tarrío não consta nas áreas de património natural municipal em vias de classificação. Salientam que a referida Quinta não é uma unidade agrícola significativa nela exercendo funções a tempo inteiro apenas 3 trabalhadores, resumindo-se a sua actividade a pastoreio. Mesmo esta actividade não será inviabilizada pois a Solução Base passa no limite Norte da Quinta.

A Alternativa 4 apresenta impactes gravosos, nomeadamente, aterros de mais de 15 m numa extensão de 1995m, impactes na qualidade da água, ambiente sonoro e a proximidade do traçado á Escola de Mouquim, frequentada por 60 alunos. A solução Base é mais vantajosa se se exceptuar os terrenos incluídos na Quinta do Tarrío. No que se refere aos recursos hídricos a Alternativa 4 destrói 3 captações de água subterrâneas e afecta indirectamente um poço. A Solução base poderá vir a afectar indirectamente uma nascente. O Ribeiro de Rebordelo que terá de ser desviado na Sol. Base é um subafluente do rio Ave, afluente do Rio Este com 6,3 km de extensão. A Alternativa 4 será mais gravosa ao implicar a desactivação da ETAR da Louropel recentemente construída.

A Alternativa 4 implicará:

- Inviabilização das ampliações previstas para as unidades industriais 2 e 3 objecto dos processos 6218/97 e 802/1987, em processo final de licenciamento pela Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão estratégicas para o desenvolvimento da empresa, que se estima irem criar 50 novos postos de trabalho;
- Estagnar a expansão da LOUROPEL que está em fase de deslocalização para o Louro da produção até realizada por uma associada em Itália;

Fase de construção da Alternativa 4

- Afectação do funcionamento da nova ETARI, instalada em 2006;
- Afectação das captações de água subterrânea;
- Afectação dos movimentos de trabalhadores e mercadorias (clientes, fornecedores)
- Prejuízos elevados no funcionamento do sistema industrial, nomeadamente no que respeita ao fluxo diário de materiais (produção média de 10 a 12 milhões de botões), pela separação das unidades. A distância máxima entre unidades passará de 140 m (5 minutos) a ser realizada pelo exterior da empresa através do Nó 9, passando a distância a 1400m e o tempo dispendido a 15/20 minutos.
- A proximidade dos edifícios fabris justifica-se por:
 - Produção de semi-acabados na fábrica 1 e torneamento / gravação / acabamento, na fábrica 2;
 - Produção de botões em nylon na fábrica 3 e acabamento na fábrica 2;
 - Produção de botões na fábrica 2 e acabamento/embalagem na fábrica 1;
 - Produção de botões em nylon na fábrica 3 e acabamento / embalagem na fábrica 1;
 - Produção de botões na fábrica 2 e embalagem na fábrica 1
 - Produção de botões na fábrica 3 e embalagem na fábrica 1

Colocar este processo de fabrico em causa levará ao:

- Aumento significativo no tempo do ciclo produtivo;
- Aumento significativo dos custos de produção (maiores custos de transporte, de armazenamento, etc.)

Aspectos que irão pôr em causa a viabilidade da empresa a curto e médio prazo pois:

- Impedirão a continuação do crescimento e expansão da empresa;
- Condenarão, também a viabilidade das duas empresas europeias das quais a Louropel é associada, localizadas em Itália – Bérgamo e Espanha – Barcelona, dado que os respectivos sectores produtivos estão centralizados na unidade industrial de Louro.

A Alternativa 4 levará ainda à destruição da ETAR da empresa que trata um caudal diário de 200m³ de efluentes.

Consideram que na construção da Variante à EN 14 é muito importante para o desenvolvimento local considerando que deve ser escolhida a Solução Base, apesar desta solução afectar 25 mil m² de terrenos seus.

Requerem ainda que seja apreciada a possibilidade de transferir o Nó 9 para 150m a Sul do traçado actual quer pelo tráfego gerado pelas empresas sedeadas no Louro, onde se incluem pesados de grande e médio porte e camiões cisterna, quer por razões de segurança pois a nova via passará no limite das unidades fabris, que, entre outros factores de risco tem permanentemente armazenadas mais de 200 toneladas de resíduos sintéticos.

O traçado previsto apresenta problemas de segurança rodoviária pois a aproximação ao Nó é feita em ambos os sentidos da EN 204, em curva constituindo um perigo para os seus utentes.

A Sul apenas existem duas construções em avançado estado de degradação.

A empresa **Manuel de Sousa Lopes, SA** discorda da Alternativa 4 que passará e atingirá os prédios onde se encontram as suas instalações.

A empresa, fundada em 1927, dedica-se à produção e comercialização de botões e tem vindo da crescer e a modernizar-se. O complexo industrial tem uma área global de 20 000m², distribuído por duas unidades industriais, dois armazéns e uma zona social, com uma área coberta global de 4 500m². Emprega 80 trabalhadores.

A unidade de produção será gravemente afectada pelo atravessamento da Alternativa 4, vendo-se a empresa confrontada com a sua inviabilização a curto prazo, devido aos prejuízos decorrentes de :

- Diminuição do fluxo diário de materiais;
- Aumento dos tempos mortos e das ineficiências derivadas da impossibilidade dum fluxo directo;
- Baixa da produtividade da mão-de-obra e dos equipamentos;
- Aumentos dos custos industriais do produto e diminuição do nível de serviço;
- Aumento dos prazos de entrega de encomendas
- Diminuição do nº de postos de trabalho.

Solicita esta unidade industrial a não prossecução da alternativa em análise.

Manuel Artur Nogueira de Sousa Lopes e Eva Maria Machado Barbosa de Sousa Lopes residentes na Quinta da Torre (Barradas) descrevem a sua propriedade como um conjunto formado por casa de habitação com quintal e capela anexa, quinta de cultura com ramadas, vinha, oliveiras, castanheiros, nogueiras, mato e pastagens (Barradas).

Discordam do Nó 9 da Solução Base da Variante à EN 14 que interfere com os jardins da Quinta que, como salienta o EIA, se encontram propostos pelo município de Vila Nova de Famalicão como Património Natural Municipal o que justifica, do seu ponto de vista, a não execução do projecto, nesta zona.

Manuel Gomes Alves refere a afectação de um terreno rústico próximo da sua habitação no Lugar de Fontes. Entre os impactes esperados salienta a afectação de solos agrícolas, dois poços de consumo e rega. Solicita passagem no extremo da propriedade.

Domingos Pereira Peixoto considera nada justificar a execução do último troço da Variante à EN 14, tal como é proposto. Propõe assim que:

- A Variante EN 14 seja executada através da conclusão de um anel a Famalicão partindo da variante Nascente, por um lado;
 - O fecho desta variante iniciar-se-à na Rotunda do Gavião, seguindo a orientação do projecto base até passar sobre a Linha do Minho;
 - Imediatamente a seguir abandona o traçado do projecto base seguindo para Norte/noroeste de Balaída em direcção à ciclovia que passa a Norte de Lagarinhos;
 - Prossegue em linha (sobre, ou paralela) com esta ciclovia, até derivar para sul na Zona das Lajes, em Barradas, de forma a tomar o traçado do projecto base do Nó 8 à EN 206, este incluído;

- Mantém o traçado do projecto base, com alternativa 2+3 até ao nó 6 em Lousado/Esmoriz;
 - No Nó 7 do projecto base nasce a ligação á zona industrial de Ribeirão, em São, com atravessamento do Rio Ave a Nascente do Bicho para ligação á zona industrial da Trofa adjacente ao Rio, à zona industrial de Lantemil com ligação à EN 14, sendo este percurso desde a margem esquerda do Ave, parte do Anel Variante à Trofa;
 - Aqui incidirá a ligação às zonas industriais de Vilarinho e ao Lago Discount, com passagem superior à EN 14 em Miães;
 - Igualmente haverá ligação à Continental Mabor passando a poente da Zona Industrial da Carvalhosa, a Norte do campo de Futebol do Lousadense e a Norte da Continental onde, terá uma rotunda junto ao seu Armazém de exportação para acesso desta e de outras unidades industriais;
 - A partir do Nó 6 do Projecto base, segue pela Vitória, em direcção ao Bairral, passando sob a A7, ligando a rotunda Sul da Variante Nascente em Calendário.
- 2. Construção dum Anel variante à Trofa com ligação ao Nó da A3 Trofa/Santo Tirso e, tanto quanto possível, com projecção de ligação á A28, na zona industrial do Mindelo.
- 3. A Variante à EN 14 propriamente dita construir-se-á apenas entre Lantemil e o Nó do Jumbo, do Projecto Base.

Mouquim:

A **Junta de Freguesia de Mouquim** inicia a sua exposição apresentando os antecedentes do Projecto e as diligências feitas no sentido de chamar a atenção de que os custos ambientais da última parte do traçado excedem as mais-valias a obter.

Salienta que o traçado actualmente proposto Chiolo – Cruz não contempla uma solução para o congestionamento de tráfego existente entre Famalicão e Braga. A EN 14 apresenta-se após o Nó de Cruz com faixas de rodagem e curvas com raios de dimensões reduzidas sendo por isso uma zona onde ocorrem muitos acidentes.

Considera mais lógico reformular o Estudo Prévio, alterando o ponto de chegada, permitindo que outros aglomerados urbanos implantados no vale do rio Este beneficiem desta infraestrutura. Apresentam cartografia com o traçado actual entre Outiz e o Nó da Cruz e a proposta de traçado alternativa entre o Nó de Louro (Nó 9) e Celeirós.

Refere a Junta que Mouquim tem já uma “muralha de pedra” constituída pela Linha do Minho.

Consideram que deveria ainda ser repensada a Variante nascente de Famalicão pois a solução projectada não é a melhor.

Os traçados entre o nó 9 e o Nó de Cruz apresentam impactes muito negativos.

Na cartografia estão marcadas as edificações que ladeiam as alternativas propostas.

Se o traçado se mantiver será atravessada uma mancha de REN com carácter ecológico que se interliga com a “Mata da Pindela” actualmente em fase de aprovação como zona Protegida.

Foram propostas as seguintes alternativas de traçado:

Considera a junta que a Variantes seria muito mais abrangente se considerasse um conjunto de localidades em grande desenvolvimento: Vila Nova de Famalicão (Nine, Arnoso, Santa Eulália e Lemenhe), Barcelos (Minhotães, Grimancelos, Monte Fralães, Silveiros, Viatodos, Carreira e Cambeses), Braga (Cunha, Ruilhe, Tadim, Celeirós).

Alternativa 6 – Início no (nó 8) com passagem no Nó 9, este ligeiramente desviado da EN 204. A construção de um viaduto permitirá a travessia da EN 204 assim como os depósitos de água e o edifício de bombagem. O prolongamento após o Nó 9 permitirá a passagem da Alternativa 7 sob esta infra-estrutura.

O Nó 9 seria o ponto de ligação entre a Variante à EN 14 e a Ligação à Variante Nascente e EN 204.

Alternativa 7 – Ligação à Variante Nascente

A projectada ligação entre a rotunda do Gavião existe na EN 14 e a projectada rotunda na EN 204, no Louro apresentada pela EP deveria ser repensada.

A alternativa proposta reduz o trajecto, a sua sinuosidade evita o atravessamento da Quinta da Torre,

Alternativa 8

Início no Nó 9 prolongando-se entre o limite das freguesias do Louro / Mouquim, Louro / Lemenhe, etc até Celeirós. O único ponto de conflito seria junto ao campo de futebol do Grupo Desportivo do Louro. O local actual não te área que permita expandir o clube, a passagem da Variante permitira instalar um complexo desportivo noutra local mais amplo. O actual complexo desportivo confronta com a rua Mártires do Ultramar, em vez duma PS deveria ser construído um viaduto com as seguintes vantagens:

Redução do nível de ruído; projectar uma área de lazer na parte superior do viaduto, pois na região não existe parque infantil ou zona de lazer. As actuais instalações do clube poderiam transformam-se em espaço de restauração de apoio à zona de lazer.

A variante seria construída quase sempre em escavação entre os nós 9 e o NS1 com vantagens em termos de impacte visual ambiental de ruído.

A existência dum viaduto na Linha do Minho no lugar da Gandra permitirá á Alternativa 8 atravessar esse viaduto sem necessidade de construção de uma PS ou PI.

A construção do Nó de acesso no Ponto NS1 é estratégica. Nas proximidades existem 2 passagens desniveladas da via-férrea, construídas para supressão de passagens de nível e ao permitir aceder neste local à variante atenuará consideravelmente o volume de tráfego da EN 204.

A continuidade da variante para Celeirós permitirá uma melhoria das acessibilidades para as freguesias do concelho de braga.

O Nó NS 2 permitirá ligar à cidade de Barcelos, aliviando o tráfego na EN 204.

Caso a EP mantenha a intenção de ligar a variante á A3 propõe-se a Alternativa 9. Será mais económico abdicar da construção da variante entre o Nó 9 e cruz e implantar a Alternativa 9 entre o Nó NS2 e um novo acesso à A3 no ponto (NS7) (Arnosos, Santa Eulália) com aproximadamente 1,5km de extensão. Permitira um fácil acesso à A3 para o parque Industrial de S. Cosme na freguesia de Vale.

Os **2199** **subscritores do Abaixo-Assinado de Mouquim** expressam a sua preocupação e indignação pelo projecto da variante à EN 14, considerando que o último troço entre o Nó 9 (EN 204 – Auzendes) e o Nó de Cruz deve ser anulado ou direccionado para outro local porque:

- A freguesia possui uma riqueza paisagística única no concelho de Famalicão;
- Já é atravessada pela linha do Minho que constitui uma barreira com impactes graves em termos paisagísticos e de acessibilidade;
- Mouquim precisa de preservar as suas referências, a sua história e o seu território;
- A Variante divide a freguesia com uma "muralha de terra", com graves impactes ambientais;
- O custo / benefício não se sobrepõe aos danos;

- Os dinheiros públicos seriam melhor servidos se a infra-estrutura terminasse em Celeirós servindo assim um conjunto de aglomerados populacionais de Famalicão, Barcelos e Braga que anseiam por esta infra-estrutura.

Teresa Azevedo adverte que a PI 31+000-31+500 (Canhadas / Casas Novas) destruirá casas em zona de urbanização. Esta alternativa implicará a destruição dum afluente do Rio Este onde existe vida selvagem: Galinhas de água (galinholas), pato-real e perdizes que aí nidificam e vivem todo o ano.

Considera que existia uma alternativa mais viável à opção a Norte de Famalicão, muito problemática e prejudicial porque atravessa uma malha urbana com impactes negativos no ambiente e nas populações., pelo que propõe uma opção que passe pelo Tarrío, Pindela e Ribela.

No parecer subscrito por **4 cidadãos (Manuel Fernando Alves Araújo e outros)** considera-se Variante obra de grande importância. No entanto o traçado previsto atravessa a freguesia de Mouquim dividindo-a com impactes gravosos. Ressaltam que se o traçado fosse desviado para Norte poderia servir mais eficazmente as freguesias de Louro, Nine, Santa Maria de Arnoso, Santa Eulália de Arnoso e Jesusfrei.

Carlos Joaquim Oliveira Monteiro refere que a sua casa de habitação ficará muito próxima da Variante. O acesso à Rua da Costa será cortado a Norte com a construção de uma baía de retorno junto à sua casa. Solicita o estudo de outras alternativas à solução base que tenham um impacte ambiental e social mais favorável.

Manuel de Sousa e Silva e Isaura Gonçalves Miranda possuem duas habitações que serão afectadas pela construção da Variante. Questionam porque motivo a variante faz a ligação Maia/Cruz em vez da ligação Maia / Celeirós, ligando assim directamente o Porto a Braga.

Fernando Ricardo Oliveira Monteiro refere que a sua casa de habitação ficará muito próxima da Variante. O acesso à Rua da Costa será cortado a Norte com a construção de uma baía de retorno junto à sua casa. Solicita sejam estudadas outras alternativas à solução base que tenham um impacte ambiental e social mais favorável.

Maria da Graça da Silva Lemos possui uma casa de habitação em Mouquim que será demolida pela Solução Base da Variante à EN 14.

José Ferreira Fernandes afirma que a variante atravessa a sua Quinta na qual possui 90 cabeças de gado de que depende grande parte da subsistência da sua família. Solicita que o traçado seja alterado desviando-o do lugar de Tarrío / Ançariz.

Joaquim Ferreira Cardoso Araújo salienta que o traçado vai atravessar a freguesia de Mouquim, dividindo-a e ocupando um terreno onde pretendia construir a sua habitação. Solicita o estudo de alternativas mais favoráveis, em termos sociais e ambientais, à Solução Base.

José Artur Teixeira Faria refere que o traçado vai ficar muito próximo da sua habitação, acabando com o sossego existente e cortando um dos acessos, solicitando o estudo de uma alternativa à Solução Base menos desfavorável.

Jesufrei:

A **Junta de Freguesia de Jesufrei** assegura que o traçado não apresenta qualquer impacto negativo para a freguesia permitindo o desenvolvimento da zona industrial existente.

Caso a Variante à EN 14 não terminar, conforme previsto no Nó da Cruz, a freguesia de Jesufrei, bem como outras freguesias próximas, terão de ser compensadas pelos respectivos prejuízos.

José Serafim Vilaça de Castro refere que o actual traçado da variante colide com dois pavilhões, afectando três poços de captação de água e caminho de servidão que dá acesso a terreno de vizinho, ao contrário do projecto anterior. Considera que a Rotunda pode ser construída num terreno anexo que pertence já, em parte, às Estradas de Portugal.

A **Junta de Freguesia de Santa Maria de Arnosó** encara a Variante como de grande importância. No sentido de facilitar o trânsito na EN 14, numa zona de traçado estreito e cheio de curvas, com problemas de segurança, solicita esta autarquia o prolongamento da Variante por mais 2 km, após o Nó da Cruz,

A empresa **Haverlar – Imobiliária, SA** chama a atenção para o facto do restabelecimento 34.2C afectar o seu parque de estacionamento e armazém exterior de material solicitando que o traçado do mesmo passe nos limites do seu terreno

A **Junta de Freguesia de Cruz** vê a realização da Variante à EN 14 como de primordial importância, mas não concorda com a sua possível interrupção no Nó da freguesia do Louro. A todos os títulos seria louvável a sua continuação até ao Nó de Cruz possibilitando o desenvolvimento da zona industrial de Jesufrei. Manifesta igualmente a sua preocupação quanto à salvaguarda dos seus direitos dos proprietários dos terrenos afectados, requerendo que, na fase de obra, sejam criadas novas alternativas, acauteladas minas de água e poços e que a execução das canalizações das águas pluviais acautele inundações nas casas e campos a Nascente.

Vila Nova de Famalicão:

Armandina Maria Gonçalves de Sousa e Silva considera não se justificar uma variante a este último troço da EN 14. Assim, a Variante deve ser construída até ao Nó 9 e ser estudada a possibilidade de seguir até Braga através de Celeirós evitando uma zona perigosa da EN14.

Gavião:

Joaquim Carvalho da Silva refere a afectação da sua propriedade, onde estão implantados vários pavilhões ao serviço de diversas actividades, um anexo agrícola e onde existe uma zona de lazer com alguns sobreiros. Face a esta situação requer uma ligeira alteração do traçado tendo em vista minimizar os impactes na sua propriedade.

Sintetizando:

Pese embora alguns cidadãos refiram que a Variante é desnecessária, pois já existe uma alternativa à EN 14 – a A3 Porto – Braga, servindo Vila Nova de Famalicão, Trofa e Maia, a importância desta nova via foi reconhecida pela maioria dos pareceres apresentados.

Se a sua implantação é consensual até ao Nó 9, o último troço (Nó 9 – Cruz) pelos impactes negativos expectáveis, é posto em causa por um conjunto de pareceres, nomeadamente das indústrias LOUROPEL e Manuel Sousa Lopes, destacando-se ainda as posições tomadas pela Junta de Freguesia de Mouquim, pelos residentes em Mouquim, a título individual ou através de abaixo-assinado subscrito por 2199 cidadãos.

As Juntas de Freguesia de Jesufrei e Cruz defendem a construção da Variante até Cruz, exigindo compensações caso o traçado final não venha a ser efectuado.

A Junta de Freguesia de Santa Maria de Arnosó solicita que o traçado da Variante seja prolongado por mais 2 km, evitando, assim, a utilização da EN 14 num troço estreito, muito sinuoso, com muito tráfego e, conseqüentemente, perigoso.

Vários pareceres sugerem o estudo de uma ligação alternativa a Celeirós passando por: - Vila Nova de Famalicão (Nine, Arnosó, Santa Eulália e Lemenhe), Barcelos (Minhotães, Grimancelos, Monte Fralães, Silveiros, Viatodos, Carreira e Cambeses), Braga (Cunha, Ruilhe, Tadam, Celeirós).

Foram ainda solicitadas alterações pontuais ao traçado, apresentadas sugestões de melhoria e medidas de minimização.

No que se refere à selecção de alternativas:

- A Alternativa 2+3 foi considerada preferencial à Solução Base.
- A Alternativa 4 foi quase unanimemente rejeitada.

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

“EN 14 Maia (Nó de Jumbo) / Famalicão (Nó da Cruz/IP1/A3)”

Cristina Sobrinho
Diretora Geral

Agência Portuguesa do Ambiente

Março de 2010

ANEXO I

. Lista Comunicação Social

. Entidades convidadas a participar na Consulta Pública

. Lista Comunicação Social

NOME	MORADA	LOCALIDADE
Redacção do Jornal de Notícias	Rua Gonçalo Cristóvão, 195-219	4049-011 PORTO
Redacção do Correio da Manhã	Av.ª João Crisóstomo, 72	1069-043 LISBOA
Redacção da Rádio Renascença	Rua Ivens, 14	1200-227 LISBOA
Redacção RDP Antena 1	Av.ª Marechal Gomes da Costa, 37	1800-255 LISBOA
Redacção da T.S.F. Rádio Jornal	A/c Sr. José Milheiro Rua 3 da Matinha – Edifício Altejo – Piso 3 – Sala 301	1900 LISBOA
Redacção da Rádio Comercial	Rua Sampaio Pina, 24 / 6	1070-249 LISBOA
Redacção do Jornal “O Expresso”	Edifício S.Francisco de Sales Rua Calvet de Magalhães, 242	2770-022 PAÇO DE ARCOS
Redacção do Jornal Semanário Sol	Rua de São Nicolau, 120 – 5.º	1100-550 LISBOA
Redacção do Jornal Público	Rua Viriato, 13	1069-315 LISBOA
Redacção do Diário de Notícias	Av.ª da Liberdade, 266	1200 LISBOA
Redacção da Agência Lusa	Rua Dr. João Couto Lote C – Apartado 4292	1507 LISBOA CODEX
Redacção da RTP	Av.ª Marechal Gomes da Costa, 37	1849-030 LISBOA
Redacção da SIC	Estrada da Outurela, 119 Carnaxide	2795 LINDA-A-VELHA
Redacção da TVI	Rua Mário Castelhana, 40 Queluz de Baixo	2745 QUELUZ
Redacção do Jornal Maia Hoje	Rua dos Altos, Edifício Arcada, loja 12	4470 - 235 MAIA
Redacção do Jornal de Santo Thyrsó	Largo Coronel Baptista Coelho 32,	4780 SANTO TIRSO
Redacção do Jornal da Trofa	Rua Filipa de Vilhena, 72	4785-265 TROFA
Redacção do Jornal Cidade Hoje	Rua 5 de Outubro Edifício Vilarminda, Loja 204 Apartado 218	4764-976 VILA NOVA DE FAMALICÃO
Redacção da Rádio Lídador	Avenida Visconde de Barreiros, 89 - 5º	4470-151 MAIA
Redacção da Rádio Nova Voz de Santo Tirso	Rua Comandante Sacadura Cabral, 146 - R/C	4780-422 SANTO TIRSO
Redacção da Rádio Trofa	Rua Filipa de Vilhena, 72	4785-265 TROFA
Redacção da Rádio Cidade Hoje	Rua 5 de Outubro Edifício Vilarminda, Loja 204 Apartado 218	4764-976 VILA NOVA DE FAMALICÃO

. Lista de Entidades

NOME	MORADA	LOCALIDADE
Estradas de Portugal, SA	Praça da Portagem	2809-013 ALMADA
EDP	Praça Marquês de Pombal, 12	1250-162 LISBOA
Águas do Ave, SA	Edifício D. Afonso Henriques Avenida S. Gonçalo, n.º 682	4810-525 GUIMARÃES
Águas do Cavado, SA	Gaído - Areias Vilar	4755-045 AREIAS DE VILAR
TRATAVE- Sistema Integrado de Despoluição do Vale do Ave	Rua da Etar de Serzedelo Lugar da Várzea	4765-543 Serzedelo-GMR
REN – Redes Energéticas Nacionais	Avenida dos Estados Unidos da América, 55	1749-061 LISBOA
Direcção Regional de Agricultura e Pescas do Norte	Avenida da Republica, 133	5370-347 - MIRANDELA
ANA- Aeroportos de Portugal	Rua D - Edifício 120 - Aeroporto de Lisboa	1700-008 Lisboa
INAC - Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.	Rua B, Edifício 4 Aeroporto da Portela	1749-034 LISBOA
Instituto Geográfico Português	Rua Artilharia Um, 107	1099-052 Lisboa, Portugal
Direcção Regional de Educação do Norte	Rua António Carneiro, 98	4349-003 PORTO
Escola Básica do 1.º Ciclo do Pego	Vila Nova de Famalicão - Mouquim Pego-Mouquim	4770-360 MOUQUIM
Escola Básica do 1.º Ciclo de Mouquim	Mouquim - Valmaior	3850-828 VALMAIOR
ADRAVE - Agência de Desenvolvimento Regional do Vale do Ave, S.A.	Rua Ana Plácido, Edifício Europa.1	4760-120 VILA NOVA DE FAMALICÃO
Direcção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural	Av. Afonso Costa, 3	1949-002 LISBOA
Instituto da Vinha e do Vinho, IP	Rua Mouzinho da Silveira, 5	1250-165 LISBOA
ANACOM - Autoridade Nacional de Comunicações	Av. José Malhoa, 12	1099-017 LISBOA
Associação Nacional de Municípios Portugueses - ANMP	Av. Elias Garcia, 7 – 1º	1000-146 LISBOA
Associação Nacional de Freguesias - ANAFRE	Rua António Pereira Carrilho, 5 – 3º	1000-046 LISBOA
Autoridade Nacional de Protecção Civil	Avenida do Forte em Carnaxide	2794 - 112 Carnaxide
Associação Nacional da de Conservação da Natureza - QUERCUS	Centro Associativo do Calhau - Bairro do Calhau - Parque Florestal de Monsanto	1500-045 LISBOA
Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente - CPADA	Rua Bernardo Lima, 35 – 2.º B	1150-075 LISBOA
Grupo de Estudos do Ordenamento do Território e Ambiente - GEOTA	Travessa Moinho de Vento, 17-c/v Dtª	1200 LISBOA
Liga para a Protecção da Natureza - LPN	Estrada do Calhariz de Benfica, 187	1500 LISBOA
Sociedade Portuguesa de Ecologia - SPECO	Faculdade de Ciências da Univ. de Lisboa	1749-016 LISBOA

NOME	MORADA	LOCALIDADE
	Edifício C4 – 4.º Piso – Campo Grande	
Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves - SPEA	Av.ª da Liberdade, 105 – 2.º Esq.º	1250-140 LISBOA
Turismos de Portugal, IP	Rua Ivone Silva, Lote 6	1050-124 LISBOA
INDAQUA Santo Tirso / Trofa	Rua Luís de Camões, 49	4780-497 SANTO TIRSO
Associação Empresarial da Maia	Rua José Rodrigues Silva Júnior, 327	4470-316 MAIA
Associação Comercial e Industrial do Concelho de Santo Tirso	Largo Coronel Baptista Coelho, 6	4780 SANTO TIRSO
Associação Comercial e Industrial do Concelho de Vila Nova de Famalicão	Rua Adriano Pinto Basto, n.º 94 - 1º	4760-114 VILA NOVA DE FAMALICÃO
PT Comunicações, SA	Rua Andrade Corvo, 6	1050-009 LISBOA

ANEXO II

. Pareceres Recebidos

ANEXO III

. Lista de Presenças na Sessão Pública de Esclarecimento