



Título: Relatório de Consulta Pública  
AIA2414  
IC3 – Lanço Condeixa / Coimbra  
Projecto de Execução

Autoria: Agência Portuguesa do Ambiente  
Gabinete de Avaliação de Impactes Ambientais

Augusto Serrano

Data: 15 de Setembro de 2011

## ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO .....	3
2. PROJECTO.....	3
3. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA.....	5
4. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA.....	6
5. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO.....	6
6. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS.....	6
7. ANÁLISE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS.....	9

### **ANEXO I**

- Localização do projecto

### **ANEXO II**

- Órgãos de Imprensa e Entidades convidados a participar na Consulta Pública

### **ANEXO III**

- Exposições Recebidas

## 1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento do preceituado 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 "IC3 – Lanço Condeixa / Coimbra – Projecto de Execução".

## 2. PROJECTO

### 2.1. Objectivos

- Permite não só estabelecer as ligações de longo curso, como também com os seus 5 nós, contribuirá para a melhoria das acessibilidades entre os muitos aglomerados situados na periferia da cidade de Coimbra e os próprios concelhos limítrofes, com os quais existem deslocações diárias de casa-trabalho, comerciais, etc., criando assim condições para a melhoria da qualidade de vida e o desenvolvimento local e regional, baseado numa mais fácil e rápida acessibilidade.
- Articulação entre o IC3 e a EN17, a denominada Estrada da Beira, sendo que a sua ligação a Nascente de Coimbra, na zona da Portela, à Circular Externa de Coimbra e ao IC2/IP3 a Norte de Coimbra permitirá uma maior acessibilidade a centros com funções superiores e ao litoral, bem como uma eficaz distribuição dos tráfegos, ao retirar o tráfego de passagem da cidade de Coimbra e envolvente urbana.

### 2.2. Breve Caracterização

O projecto de execução do IC3 – Lanço Condeixa – Coimbra (IP3/IC2) tem origem no final do Lanço Avelar Norte / Condeixa, no limite entre os concelhos de Coimbra, Miranda do Corvo e Condeixa-a-Nova e fim no limite Norte do concelho de Coimbra / início do concelho de Mealhada, onde vem a estabelecer uma ligação provisória à EN336 até à construção do futuro IP3 / IC2, com o qual se articulará através de um nó ao km 24+600.

Em termos genéricos, o traçado com 25,6 km de extensão, desenvolve-se com uma orientação aproximada Sul – Norte atravessando, sensivelmente até à metade Sul da sua extensão (km 13+000), uma zona caracterizada por um relevo muito acidentado sucessivamente interrompido pelos vales entalhados pelas linhas de água existentes, desenvolvendo-se predominantemente em extensas áreas de pinhal e eucaliptal, e pontualmente próximo a zonas habitacionais. Ao longo da restante metade Norte do traçado o relevo passa a ser mais aplanado, dando lugar um espaço amplo, de ocupação florestal e agrícola, onde as zonas urbanas apresentam um edificado mais disperso ao longo do território.

O traçado inicia-se, após o Nó de Condeixa do IC3 – Avelar Norte / Condeixa, com a travessia em viaduto do Vale do Inferno. Para norte, o IC3 desenvolve-se a nascente e a cerca de 1 km do núcleo urbano de Almalaguês, (cujo acesso ao IC3 se fará através de um novo nó a

implementar na Ligação do IC3 a Condeixa, muito próximo do seu núcleo urbano), atravessando de seguida a Ribeira dos Braçais sob forma de viaduto entre os km 1+986 e 2+379.

O traçado passa depois em viaduto entre os km 3+927 e 4+144 numa zona próxima de Lapas de Abelheira e do CM1170, contornando por poente a localidade de Abelheira e uma zona de meandros do Rio Corvo.

Após esta obra o traçado contorna por nascente a localidade do Sobral, passando em viaduto o Rio Corvo entre os km 4+319 e 4+699, e uma pequena linha de água entre os km 4+816 e 5+063. Para norte o traçado desenvolve-se de forma rectilínea, atravessando em ponte entre os km 5+640 a 6+570 o Rio Ceira e as suas encostas onde nomeadamente no lado Norte se desenvolve a povoação de Casal das Eiras / Tapada, tendo para o efeito se usado na implantação do traçado um corredor praticamente livre de ocupação.

No topo desta elevação entre os rios Ceira e Mondego implanta-se cerca do km 6+940, o Nó de Coimbra Sul, que serve directamente através da EN17 toda a zona Sul da cidade de Coimbra e a zona de Ceira, através da Ligação 1.1 e da adaptação da Ponte da Portela até à Rotunda da Portela, com 2 vias por sentido. Através da Ligação 1.2, para nascente, assegura-se a possibilidade de ligação à futura Variante da EN17, e provisoriamente até à sua construção ao CM1152. Viabiliza-se assim com esta solução de nó as pretensões dos municípios para estas ligações locais e regionais, nomeadamente com interesse para Coimbra, Miranda do Corvo, Lousã e Vila Nova de Poiares.

Como projectos associados e que complementam a melhoria das circulações contempladas por este nó, prevê-se ainda a substituição da actual passagem inferior do Metro Mondego sobre a EN110 na chegada à Rotunda da Portela, para eliminação do estrangulamento que aí ocorre e que obriga à passagem alternativa da circulação e ainda à construção de uma nova ponte no Rio Ceira, na zona do Cabouco substituindo a actualmente existente e que obriga a uma circulação pelo interior da própria povoação. Esta nova ponte viabiliza a melhoria da circulação na EN17 para as circulações entre Miranda do Corvo e Vila Nova de Poiares com a cidade de Coimbra.

Após o nó de Coimbra Sul o traçado desenvolve-se em ponte entre os km 7+530 a 8+510, contornando por poente a povoação de Carvalhosas, para de seguida transpor o Rio Mondego. A seguir a este, o IC3 desenvolve-se com um traçado rectilíneo até ao Picoto dos Barbados, ponto alto em que o traçado se desenvolve em túnel para o atravessamento de uma zona habitacional, entre os km 10+397 e 10+877 (Tovim de Cima). Antes transpôs em viaduto uma linha de água, entre os km 10+110 a 10+279.

Passado o túnel, o IC3 inflecte para noroeste, atravessando uma zona de relevo acidentado e bastante declivoso, prevendo-se a construção de dois viadutos que assegurarão a transposição de dois cursos de água, um entre os km 11+540 a 11+800 e outro entre os km 12+510 a 13+125.

A seguir a este último viaduto será implantado ao km 13+400 o Nó de Coimbra Norte, que permite a ligação do IC3 com a Circular Externa de Coimbra, bem como a articulação com a rede viária local, melhorando assim as acessibilidades a núcleos urbanos na periferia Norte da cidade, tais como Lordemão, Quinta do Luzeiro, Rocha Nova, entre outros, e a serviços importantes como o Hospital da Universidade de Coimbra.

A partir deste nó para norte o IC3 passa a desenvolver-se sobre uma área de relevo aplanado, tendo sido o traçado definido de modo a assegurar o maior afastamento possível às zonas urbanas, que aqui se implantam com um edificado muito disperso. Assim sendo, depois do nó o traçado desenvolve-se entre as povoações de Lordemão a poente do traçado, Rocha Nova a nascente, seguindo-se Eiras e Casais de Eiras, próximo a qual a IC3 passa a nascente e em viaduto entre os km 15+543 a 16+233, transpondo a Ribeira de S. Paulo. Mais a norte, antes do Nó de Brasfemes, entre os km 16+675 a 17+047 o traçado faz em viaduto a travessia da Ribeira de Vilarinho.

O Nó de Brasfemes localiza-se sensivelmente ao km 17+400 possibilitando a articulação do IC3 com o CM1140, via que estabelece ligação entre várias localidades, tais como Brasfemes, Logo de Deus, Torre de Vilela, Adémia de Cima e Gondiléu, bem como com outras vias da rede local, nomeadamente a EM-537 e EM 537-3.

Após este nó o traçado desenvolve-se a poente de Brasfemes e inflecte para nordeste de forma a fazer a travessia do Rio Resmungão em viaduto entre os km 19+310 a 19+597. Depois deste segue com uma inflexão para nordeste, aproveitando uma área de relevo mais favorável à sua implantação que passa a nascente da Cimenteira de Souselas da CIMPOR. Neste troço está prevista a construção de uma Área de Serviço entre o km 20+500 e o km 21+000.

Localizado aproximadamente ao km 21+800 será implantado o Nó de ligação ao IP3 que permitirá a interligação do IC3 com o IP3 existente, servindo quer o tráfego de longo curso para o IP3, A1 e A14; quer o tráfego local a Souselas e Botão, estabelecido pela ligação à EN336 através do Nó de Souselas do actual IP3.

O IC3 segue para norte com um traçado quase rectilíneo, transpondo em viaduto a Ribeira do Botão entre os km 22+430 a 22+870, a poente da localidade de Botão. Ao km 24+560 será implantado o Nó de Ligação ao futuro IP3/IC2 de modo a estabelecer a conexão com a Subconcessão de Auto-estradas Centro ainda não adjudicada. Após este, o traçado termina provisoriamente em rotunda que estabelece ligação com a EN336, no limite Sul da localidade da Pampilhosa, já integrada no concelho da Mealhada.

### **2.3. Localização**

O projecto desenvolve-se quase integralmente na parte oriental do concelho de Coimbra, inserindo-se ainda, no troço final, numa pequena extensão do concelho da Mealhada. (ver Anexo I)

## **3. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA**

Considerando que o Projecto se integra na lista do anexo I do Decreto-Lei nº 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 39 dias úteis, de 4 de Julho a 26 de Agosto de 2011.

## 4. 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 Centro
- Câmaras Municipais de Coimbra e Mealhada

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

- Junta de Freguesia de Almalaguês (Coimbra)
- Junta de Freguesia de Ceira (Coimbra)
- Junta de Freguesia de Torres do Mondego (Coimbra)
- Junta de Freguesia de St.º António dos Olivais (Coimbra)
- Junta de Freguesia de S. Paulo dos Frades (Coimbra)
- Junta de Freguesia de Eiras (Coimbra)
- Junta de Freguesia de Brasfemes (Coimbra)
- Junta de Freguesia de Souselas (Coimbra)
- Junta de Freguesia de Botão (Coimbra)
- Junta de Freguesia de Pampilhosa (Mealhada)

## 5. 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 e envio de nota de imprensa para jornal Correio da Manhã;
- Envio de nota de imprensa para os jornais, revista e rádios que constam no Anexo II;
- Divulgação na Internet no site da Agência Portuguesa do Ambiente com anúncio e RNT;
- Envio de ofício circular às entidades constantes no Anexo II.

## 6. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

No âmbito da Consulta Pública foram recebidas **90** exposições com a seguinte proveniência:

- **Administração Central**
  - Instituto Geográfico Português
  - Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural
- **Administração Local**
  - Câmara Municipal de Ansião
  - Câmara Municipal da Lousã
  - Câmara Municipal de Góis
  - Câmara Municipal de Coimbra

- Câmara Municipal de Pedrógão Grande
  - Câmara Municipal de Miranda do Corvo
  - Câmara Municipal de Vila Nova de Poiares
  - Assembleia Municipal de Vila Nova de Poiares
  - Câmara Municipal de Alvaiázere
  - Câmara Municipal de Figueiró dos Vinhos
  - Junta de Freguesia do Botão (Concelho de Coimbra)
  - Junta de Freguesia de Souselas (Concelho de Coimbra)
  - Junta de Freguesia de Brasfemes (Concelho de Coimbra)
  - Junta de Freguesia de Eiras (Concelho de Coimbra)
  - Junta de Freguesia de São Paulo de Frades (Concelho de Coimbra)
  - Junta de Freguesia de Torres do Mondego (Concelho de Coimbra)
  - Junta de Freguesia de Torre de Vilela (Concelho de Coimbra)
  - Junta de Freguesia de Ceira (Concelho de Coimbra)
  - Assembleia de Freguesia de Ceira (anexa abaixo-assinado com 1427 subscritores)
  - Junta de Freguesia de Almalaguês (Concelho de Coimbra)
  - Junta de Freguesia de Arrifana (Concelho de Vila Nova de Poiares)
  - Junta de Freguesia de São Miguel de Poiares (Concelho de Vila Nova de Poiares)
  - Junta de Freguesia de Lavegadas (Concelho de Vila Nova de Poiares)
  - Junta de Freguesia de Poiares (Santo André) (Concelho de Vila Nova de Poiares)
  - Junta de Freguesia de Miranda do Corvo (Concelho de Miranda do Corvo)
  - Junta de Freguesia de Lamas (Concelho de Miranda do Corvo)
  - Junta de Freguesia de Semide (Concelho de Miranda do Corvo)
  - Junta de Freguesia de Rio de Vide (Concelho de Miranda do Corvo)
  - Junta de Freguesia de Alvaiázere (Concelho de Alvaiázere)
  - Junta de Freguesia de Almoster (Concelho de Alvaiázere)
  - Junta de Freguesia de Pussos (Concelho de Alvaiázere)
  - Junta de Freguesia de Pelmá (Concelho de Alvaiázere)
  - Junta de Freguesia de Rego da Murta (Concelho de Alvaiázere)
  - Junta de Freguesia de Maçãs do Caminho (Concelho de Alvaiázere)
  - Comunidade Intermunicipal do Pinhal Interior Norte
- **Associações**
    - Associação Casa do Povo de Maçãs de Dona Maria
    - Associação Social Cultural Recreativa e Desportiva de Maçãs de Dona Maria
    - Associação de Apoio Social, Cultural, Desportiva e Recreativa de S. Pedro
    - ADP – Associação Desportiva de Poiares
    - APPACDM - Associação Portuguesa de Pais e Amigos do Cidadão Deficiente Mental – Núcleo de Vila Nova de Poiares
    - Centro Cívico do Carvalho
    - Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários de Vila Nova de Poiares
    - Comissão de Melhoramentos de Cabeças
    - ADECA – Associação do Desenvolvimento das Empresas do Concelho de Alvaiázere
    - Associação de Cultura Alva Canto

- Associação de Desenvolvimento integrado de Poiães
- Associação dos Produtores Florestais de Poiães
- **Empresas**
  - CIMPOR – Indústria de Cimentos, SA
  - Dispan, Lda – Distribuidora Conimbricense de Matérias Primas
  - Sociedade de Transportes Poiarense, Lda
  - Marigold Industrial Portugal – Luvas Industriais, Unipessoal Lda
  - Unitractores, Equipamentos Florestais e Industriais, Lda
  - Silvagás, Lda
  - Lavrimadeiras, Lda
  - Central Rebocadora Poiarense, Lda
  - Sêco Trans-Transportes, Lda
  - Macropeças, Lda
  - TNI – Transportes Nacionais e Internacionais, Lda
  - Nutriva – Distribuição Alimentar, Lda
  - IVIVE – Empreendimentos Imobiliários, Lda
  - Ferdipetra Ferramentas Diamantadas, Lda
  - Metro Mondego S.A.
  - REFER – Rede Ferroviária Nacional, E.P.E.
  - E.T.C. – Estudos e Trabalhos de Construção, Lda
  - Rui & Dinora, Lda
  - Estores C. carvalho, Lda
  - Maripneus, Lda
  - Restaurante/Residencial D. Elvira
  - Auto Mário Henriques, Lda
  - PoiarPeças
  - Viveiros Val das Plantas, Lda
  - Neves e Neves, Lda
  - Almeida e Filhos, Lda
- **Outros**
  - Rancho Folclórico da Freguesia de Pussos
  - Irmandade de Nossa Senhora das Necessidades – Misericórdia de Poiães
  - Sociedade Filarmónica Alvaizerense de St.ª Cecília
  - Clube de Caçadores do Concelho de Alvaiázere
  - Centro Cultural Recreativo e Social da Freguesia de Pussos
  - Confraria da Chanfana
  - Agrupamento de Escolas de Vila Nova de Poiães
  - Centro de Bem-estar Infantil de Santo André
  - Grupo do PSD da Assembleia Municipal da Lousã
- **Particulares**
  - Dinis Pereira Amado e Jorge Manuel Dourado Vieira
  - Jorge Manuel Dourado Vieira
  - Horácio Santos
  - Sérgio Sêco (Vereador da C.M. de Miranda do Corvo)
  - Reinaldo Couceiro (Vice-presidente da C.M. de Miranda do Corvo)
  - Abaixo-assinado de moradores do lugar de Eira Velha da freguesia de Ceira, subscrito por 49 cidadãos

## 7. ANÁLISE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

O **Instituto Geográfico Português (IGP)** refere que relativamente à Rede Geodésica Nacional deverá ser respeitada a zona de protecção dos marcos, que é constituída por uma área circunjacente ao sinal, nunca inferior a 15m de raio e, assegurado que as infra-estruturas a implantar não obstruam a visibilidade das direcções constantes das respectivas minutas de triangulação. Salaria que caso se verifique que seja indispensável a violação da referida zona de respeito de algum marco geodésico, deverá ser solicitado ao IGP parecer sobre a análise de viabilidade da sua remoção. Anexa as coordenadas HGD73 dos VG localizados dentro da área de estudo do projecto. Refere ainda que dentro da área de estudo do projecto não existem marcos de nivelamento.

A **Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural** refere que o projecto não interfere com estudos, projectos ou acções no âmbito das suas competências.

A **Câmara Municipal de Coimbra** deliberou por unanimidade emitir parecer favorável ao projecto desde que seja garantido pela Estradas de Portugal, S.A. a construção, a curto prazo, da Variante à EN 17 entre o Nó de Coimbra Sul do IC3 e o Nó com a Variante a Foz de Arouce junto à Ponte Velha.

Considera também que a solução de traçado deve ser corrigida nos seguintes aspectos:

- Restabelecimento 3 – tratando-se do restabelecimento de uma estrada municipal, considera-se ser possível melhorar o perfil longitudinal proposto, reduzindo a inclinação do trainel previsto de 15%.
- Ligação entre a Estrada de Vale Açor (CM1154) / Estrada do Senhor da Serra (EM568) / Ponte da Longra – trata-se de uma ligação já reivindicada em fase anterior, que tem como justificação a necessidade de facilitar o acesso ao Nó de Coimbra Sul para quem tem que percorrer o interior dos lugares de vendas de Ceira, Sobral de Ceira e Ceira, designadamente algum do tráfego *proveniente do concelho de Miranda do Corvo*.
- Restabelecimento 4 – estando previsto como um restabelecimento de um caminho rural, trata-se na realidade de um arruamento do lugar de Lagoas, localizado dentro do perímetro proposto na revisão do PDM, pelo que se considera que deverá ter um perfil transversal no mínimo do TIPO IV (6,5 m).
- Restabelecimento 4.1 – atendendo a que se trata do acesso a reservatórios de água e que estão previstos trainéis com 18 e 20% de declive, valores que poderão comprometer a passagem de algum tipo de veículos, considera-se dever ser estudada uma solução melhor de traçado.
- Restabelecimento 4.7 – integrado no Nó de Coimbra Norte, liga a um caminho florestal na perspectiva deste ser futuramente reabilitado e passar a estabelecer ligação com a rede viária local. Considera-se que este restabelecimento deveria ligar ao CM 1147-1,

garantindo assim a ligação à rede viária local e facilitando o acesso à Subestação da EDP.

- Restabelecimento 6 – tratando-se do restabelecimento de uma Estrada Municipal (EM 537-1), o perfil transversal previsto deverá ser do TIPOIII (8,0 m).
- Restabelecimento 8.1 – integrado no Nó de Brasfemes, liga a um caminho rural com o objectivo de interligar o CM 1140 (onde é realizado o nó) com a EM 537-3 (lig. a Torre de Vilela). Surge como alternativa a uma pretensão dos serviços municipais de ser construído um outro troço com cerca de 650 metros de extensão, com o mesmo fim. Considerando que a extensão do caminho rural é de cerca de 1200 metros (dos quais apenas 350 m estão contemplados no actual projecto) deverá ser ponderada qual a solução mais facilmente exequível, sendo certo que, a ser a hipótese agora apresentada, a reabilitação deverá estender-se ao longo da totalidade do caminho rural e não se limitar aos primeiros 350 m.
- Restabelecimento 9 - tratando-se do restabelecimento de uma Estrada Municipal (EM 537-3), o perfil transversal previsto deverá ser do TIPOIII (8,0 m).
- Restabelecimento 10 - tratando-se do restabelecimento de uma Estrada Municipal (EM 537-4), o perfil transversal previsto deverá ser do TIPOIII (8,0 m).
- Restabelecimento 12 – trata-se do restabelecimento do CM 1131, de acesso ao Outeiro do Botão e que foi recentemente beneficiado e alargado. Por este motivo, considera-se que o perfil transversal a adoptar deverá ser do TIPOIII (8,0 m).
- Circulação de peões - directamente relacionado com o facto de se garantir uma ligação com 2x2 vias entre a Rotunda da Portela e o Nó de Coimbra Sul, convém acautelar a circulação de peões entre esta rotunda e o início da "Ligação 1.1". Se a instalação das 4 vias na Ponte da Portela for conseguida à custa da remoção dos passeios existentes (a solução adoptada só será indicada em fase posterior do projecto), haverá que encontrar uma solução alternativa para a circulação pedonal, que poderá passar pela utilização da antiga ponte, desde que sujeita à necessária reabilitação.

A autarquia refere ainda que atendendo ao facto de não ser feita referência à nascente de "Águas do Brijó" (prox. de Casal do Penedo) no descritor referente aos Recursos Hídricos, deve ser ponderada / estudada a eventual interferência com a referida nascente.

Os órgãos executivos das **Câmaras Municipais de Pedrógão Grande, Ansião, Figueiró dos Vinhos e Alvaiázere** deliberaram por unanimidade pronunciar-se favoravelmente ao traçado do IC3.

A **Câmara Municipal de Lousã** deliberou por unanimidade pronunciar-se favoravelmente ao traçado do IC3. Salienta que o projecto agora apresentado vem de encontro às pretensões do município, nomeadamente ao prever um nó na margem esquerda do rio Mondego.

Refere que há muitos anos que a EN17 não responde às necessidades de desenvolvimento dos concelhos de Lousã, Vila Nova de Poiares, Góis, Arganil e Pampilhosa da Serra e que defendem uma solução rodoviária que permita o crescimento demográfico e criação de riqueza destes concelhos.

Entende que esta solução possibilita a todos os concelhos do interior desta região beneficiarem desta nova acessibilidade, embora ainda longe da acessibilidade directa à Lousã e a Vila Nova de Poiares, bem como aos outros concelhos.

A **Câmara Municipal de Miranda do Corvo** concorda com o projecto tendo sido deliberado por unanimidade a concordância com a informação do Departamento de Planeamento Regional e Urbano, no qual é manifestada concordância com o projecto em avaliação, salientando a melhoria das acessibilidades locais, nomeadamente na freguesia de Ceira e de acesso a Coimbra, melhorando também as acessibilidades regionais. É referido também que apesar das alterações introduzidas ao anterior projecto servirem o município de Miranda do Corvo, continua a ser entendimento da autarquia que o nó de Ceira como estava revisto anteriormente era mais vantajoso.

As **Juntas de Freguesia de Rego da Murta, Pussos, Pelmá, Alvaiázere, Maços do Caminho e Almoester** mostram-se favoráveis ao projecto de execução considerando que este irá melhorar as acessibilidades da rede secundária à rede principal de estradas e que promove o desenvolvimento dos territórios.

As **Juntas de Freguesia de Lamas, Miranda do Corvo, Semide e Rio de Vide** consideram que:

- As alterações introduzidas ao projecto vêm de encontro aos anseios dos autarcas e populações dos municípios envolvidos, nomeadamente no que se refere á construção do nó que possibilita a articulação da EN 17 e EN 110 e futura variante á EN 17 – Nó de Coimbra Sul.
- A construção da ponte do Cabouco, sobre o Rio Ceira, no limite do Concelho de Coimbra com o Concelho de Miranda do Corvo, freguesia de Semide, é de uma importância vital para o acesso das populações de Miranda do Corvo, principalmente do sector norte desta Freguesia e das freguesias de Rio de Vide e Semide, a Coimbra. Com a citada construção evita-se a passagem de tráfego rodoviário pela povoação do Cabouco bem como a sua inserção na EN 17. Desde sempre os autarcas de Miranda do Corvo e concelhos envolventes defenderam uma ligação á EN 17.
- A construção do IC 3 é fundamental para o todo o concelho de Miranda do Corvo e para as freguesias de Semide e Rio Vide, assim como para grande parte do concelho da Lousã, de uma importância vital para o desenvolvimento e melhoria das acessibilidades destas Freguesias, cujas populações, na sua maioria, se deslocam diariamente para Coimbra por motivos profissionais, de saúde e outros.

A **Junta de freguesia de Ceira** em carta datada de 14 de Julho de 2011, comunica que mantém a posição anteriormente defendida, estando, no entanto aberta a encontrar uma solução que satisfaça todas as partes envolvidas. Segundo esta Junta, as linhas principais desta solução de consenso já foram apresentadas por membros dos órgãos autárquicos desta freguesia.

**Assembleia de Freguesia de Ceira e 1427 cidadãos** que subscrevem a sua posição, propõem a reprovação ambiental deste novo traçado, com base na análise custo/benefício para a freguesia de Ceira e tendo em conta que existem alternativas que atingem os mesmos objectivos. Consideram que devem ser cumpridas as directrizes iniciais e que a zona envolvente de Coimbra seja tratada cuidadosamente dada a forte componente populacional. Propõem o estudo e análise de forma construtiva e imparcial do “esboço” apresentado pela Junta de Freguesia de Ceira e não a sua desvalorização. Consideram que devem ser valorizados os critérios relativos à qualidade de vida em detrimento de critérios economicistas e que deverá ser cumprido o princípio da precaução e estudada a alternativa zero.

Salientam que:

- A passagem do IC3 por Ceira, em particular o novo traçado, não apresenta quaisquer vantagens para a freguesia.
- O novo traçado contempla impactes bastante negativos em termos paisagísticos e ao nível da qualidade de vida.
- A justificação de alteração do traçado apresentada é também satisfeita pela solução alternativa apresentada em “esboço” pela Junta de Freguesia de Ceira.
- O nó de Coimbra-Sul apresenta apenas inconvenientes para a freguesia, trazendo mais tráfego e não resolvendo os estrangulamentos da EN17.
- O alargamento da EN17, da ponte da Portela e do viaduto sobre a linha do Metro do Mondego em nada descongestiona o trânsito na freguesia, uma vez que são obras após o atravessamento de Ceira.
- Há habitações que serão demolidas com o actual traçado o que não acontecia no anterior.
- O aumento da impermeabilização dos solos poderá ter consequências negativas para o rio Ceira.
- Não é referido no EIA que junto às margens do rio Ceira existe uma importante produção de árvores de fruto com forte componente de exportação.

A **Junta de Freguesia do Botão** não apresenta quaisquer condicionantes ao EIA nem às obras complementares mencionadas na exposição da câmara Municipal de Coimbra, embora solicitem que sejam preservados alguns vinhedos existentes no traçado visto se tratar do sustento de algumas famílias da freguesia.

A **Junta de Freguesia de Brasfemes** manifesta preocupação pela falta de acessos às localidades de Torre de Vilela e de Eiras ao Nó de Brasfemes

A **Junta de Freguesia de São Paulo de Frades** emite parecer favorável, vendo que foram satisfeitos os requisitos manifestados pela Junta de Freguesia em reunião realizada com a Câmara Municipal de Coimbra.

A **Junta de Freguesia de Torres do Mondego** emite parecer favorável, por considerar que esta 2ª alternativa, em viaduto, prevê futuras ligações com outras vias. Propõe ainda, como contrapartida para Torres do Mondego, a construção da desejada ponte na praia fluvial.

A **Junta de Freguesia de Eiras** demonstra desagrado pelo facto da ligação da variante de Eiras ao IC3 não ter sido contemplada neste novo traçado. Reconhece, no entanto, que o IC3 é uma mais valia para o desenvolvimento da cidade de Coimbra, melhorando as suas condições de tráfego e acessibilidades, entendendo por isso ser fundamental a ligação da Variante de Eiras ao IC3, devido à intensidade de tráfego verificada na EM537-2 que irá condicionar esta Variante.

A **Junta de Freguesia de Torre de Vilela** conclui que o projecto é uma mais valia inquestionável para a região Centro, para o concelho de Coimbra e para a sua zona norte em particular sendo imprescindível a sua construção para que as populações possam usufruir de uma importante variante nascente à cidade de Coimbra e uma rápida ligação à zona do Pinhal Interior.

Considera que dever-se-á prever uma ligação directa do Nó do IC3 de Brasfemes à EM537-3, por forma a melhor servir a população da freguesia, bem como melhorar as condições de circulação desta EM, nomeadamente o seu alargamento, devido ao tráfego intenso que será sujeita.

Considera ainda que o acesso das populações de Souselas ao futuro Nó de Brasfemes seria bastante facilitado com a construção de uma variante à localidade de Torre de Vilela, aproveitando já caminhos existentes, o que iria permitir a ligação da EM537-3 à zona da Adegas Cooperativa de Souselas, aumentando assim os níveis de utilização do Nó de Brasfemes.

Salienta que o Nó de Brasfemes localizado junto do CM1141 implica que bastante tráfego atravessará a localidade de Lôgo de Deus, numa via de reduzidas dimensões e densamente povoada.

Devido à circulação de camiões, máquinas e outros veículos afectos à obra na rede viária local, será necessário um plano de circulação, limpeza e regas para minimizar os impactes negativos nestas vias. Deverá ser dada particular atenção às horas mais críticas de circulação da população local.

Após a fase de construção, a Junta de Freguesia considera que o proponente deverá repavimentar a rede viária local bem como a requalificar as áreas de estaleiro.

Refere ainda que deverá ser efectuada uma carta de ruído que contemple a situação de referencia e a projecção para a fase de funcionamento do IC3.

A **Junta de Freguesia de Almalaguês** mostra-se solidária com a Junta de Freguesia de Ceira. Aceita o projecto atendendo à defesa dos interesses locais, condicionado à aprovação das seguintes medidas compensatórias dos impactes negativos na freguesia, orçadas em 160000 euros, a realizar em simultâneo ao IC3:

- Requalificação da Fonte do Calvo – Praia Fluvial
- Iluminação do Parque Desportivo
- Aquisição de terrenos urbanos nas Ruas de Santiago e Principal em Almalaguês para infra-estruturas de cariz social

A **Junta de Freguesia de Souselas** não concorda com a proposta de solução do IC3, no seu atravessamento das freguesias do quadrante norte do concelho de Coimbra, e particularmente no referente à freguesia de Souselas, pelas seguintes razões:

- O traçado do IC3, com os nós propostos, não cumpre a sua função estratégica, estruturante e de acessibilidade ao maior número possível de localidades e de cidadãos.
- Serve apenas as Freguesias de Brasfemes e de Botão.
- O nó designado por “Nó de Brasfemes” proposto para Vilarinho, não faz qualquer articulação/ligação com as restantes freguesias, sendo esta localização contrária à proposta de revisão do Plano Director Municipal. Os valores apresentados de tráfego para este nó, são discutíveis, uma vez que o mesmo não dá acesso à zona industrial e comercial de Eiras, Adémia e Pedrulha, continuando, desta forma, a ser o IC2 a principal via e acesso; não dá acesso à zona industrial de Souselas; desconhece-se como será possível o atravessamento da localidade de Logo Deus e o aumento do tráfego rodoviário, nomeadamente de veículos pesados, nessa localidade.
- O traçado tem um efeito redutor, discriminatório, e exclui as freguesias de Souselas, Torre de Vilela e Eiras e não tem a melhor articulação directa com o nó do IP3 de Souselas, secundarizando o referido nó que se encontra associado a uma importante área industrial.
- O traçado não se articula com a futura Plataforma Empresarial e Logística Polinucleada/Plataforma Logística, com interface rodo-ferróviario, cuja implantação está prevista nas Freguesias de Souselas, Botão (Coimbra) e Pampilhosa (Mealhada), de acordo com o PDM.
- Não está prevista numa melhoria ou requalificação da rede viária secundária da Freguesia de Souselas.
- Não estão previstas novas acessibilidades complementares.

Refere que devido à circulação de camiões, máquinas e outros veículos, que terão impactes negativos no ambiente e na rede viária local, será necessário;

- plano de limpezas e regas;
- plano de circulação para não conflitar com a circulação local, nomeadamente nas horas mais críticas (empregos e escolas);
- após a fase de construção deverá o dono da obra proceder à repavimentação da rede viária local degradada, bem como à requalificação das áreas de estaleiros.

Considera que:

- deverá ser elaborada uma carta de ruído que considere a situação de referência (sem projecto) e com uma projecção para a fase de funcionamento do IC3, nomeadamente nos troços de atravessamento dos perímetros urbanos. Deverá, igualmente, ser implementado um conjunto de medidas de minimização/mitigação, como painéis de insonorização, no atravessamento dos perímetros urbanos;
- deverão ser salvaguardados os acessos às propriedades, bem como os caminhos paralelos, vicinais, serventias e passagens agrícolas.

Entende que o traçado do IC3 que melhor poderá servir a freguesia de Souselas deverá ser uma solução que inclua os seguintes aspectos:

- Construção de um nó na zona compreendida entre o Resmungão e a Junqueira, em articulação com a estrada municipal 547-4 de forma a servir as Freguesias de Souselas, Brasfemes e Torre de Vilela.
- A partir do nó a construir para servir as Freguesias de Souselas, Brasfemes e Torre de Vilela (e não a solução proposta, designada por nó de Brasfemes) deverá ser construída uma nova acessibilidade que ligue Caminho Municipal 1140 a partir da Torre de Vilela à Estrada Municipal 336 em Souselas, junto à Adega Cooperativa de Souselas, aproveitando caminho já existente.
- Requalificação da estrada municipal 547-4, com correcção de traçado.
- Construção de uma nova ponte de atravessamento do rio Resmungão, estrada municipal 547-4, junto à quinta do Resmungão, no limite administrativo das freguesias de Souselas e Brasfemes, em substituição da existente que já não responde às necessidades actuais.
- A partir do nó proposto junto ao Outeiro do Botão, entendemos que deverá ser feito um acesso directo, através da EN336, ao IP3 em Souselas, aproveitando, desta forma, o actual nó do IP3 de forma a servir a zona industrial de Souselas.
- Requalificação e repavimentação do nó do IP3 e da EM 336, em Souselas, junto à zona Industrial.
- Iluminação do nó do IP3 e da EM 336, em Souselas, junto à zona industrial.
- A Plataforma Empresarial e Logística Polinucleada/Plataforma Logística, com interface rodo-ferróviario, está prevista para uma zona que abrange as Freguesias de Souselas, Botão (Coimbra) e Pampilhosa (Mealhada). Estão estimados a criação de 4000 postos de trabalho directos e cerca de 8000 indirectos. A Câmara Municipal de Coimbra aprovou em reunião de executivo de 8 de Janeiro de 2007 e em Assembleia Municipal de 23 de Fevereiro de 2007 a Plataforma Empresarial e Logística Polinucleada – adesão da Câmara Municipal de Coimbra ao agrupamento complementar de empresas. Assim, deve o IC3 articular-se com a futura Plataforma Logística Polinucleada de Mercadorias através da construção de um nó de saída/entrada e de uma acessibilidade, bem como com a construção de uma acessibilidade complementar a variante à Marmeleira.
- Devem ser salvaguardadas as condições de atravessamento do rio Resmungão, nomeadamente a dimensão do viaduto, de forma a maximizar o escoamento, com preservação dos leitos de cheia. No atravessamento do rio Resmungão devem ser minimizados eventuais impactes negativos sobre o ecossistema ribeirinho; Deve o atravessamento do rio Resmungão ser realizado em viaduto, com salvaguardada das condições de atravessamento do rio, dimensão adequada do viaduto, calculado em função das características hidrológicas do rio e dos caudais de cheias de retorno, de forma a minimizar o escoamento e a preservar os leitos de cheia.
- Deve ser assegurado o acesso aos terrenos agrícolas, caminhos vicinais, serventias, entre outros.
- Devem ser implementadas medidas de minimização do ruído, nomeadamente no seu
- atravessamento do perímetro urbano.
- Devem ser respeitadas as posições da autarquia de Souselas, resultantes da reunião
- ocorrida na Câmara Municipal de Coimbra em 28/10/2010.
- O IC3 não deverá ter, em circunstância alguma, portagens. A implementação de portagens irá penalizar os residentes e todos aqueles que se tenham deslocar a esta região, nomeadamente na área de comércio e indústria.

A **Metro Mondego S.A.** refere que o traçado intersecta o projecto do Sistema de Mobilidade do Mondego em dois pontos, nó da Quinta da Ponte (rotunda 1.2 e viaduto) e ponte sobre o rio Corvo (Norte). Por forma a garantir a compatibilização dos dois projectos considera que o projecto do IC3 deverá ser submetido à apreciação formal da Metro Mondego e da REFER, nomeadamente no que respeita aos dois locais anteriormente mencionados

A **REFER – Rede Ferroviária Nacional, E.P.E.** refere que o traçado interfere com a rede de caminho-de-ferro, designadamente com a linha do Metro do Mondego (ex-Ramal da Lousã), salientando a necessidade de compatibilização. Considera que o projecto deverá observar os aspectos seguintes:

- O traçado rodoviário cruza superiormente a linha do Metro do Mondego, junto ao km 8+928, local onde se encontra a ponte do rio Eça 1.<sup>a</sup>. O projecto contempla uma ponte sobre a actual ponte ferroviária, devendo ser desenvolvido tendo em conta o estipulado na norma REFER "IT.OAP.003 – Condicionamentos para Projecos de Passagens Superiores Rodoviárias" e demais normativos em vigos (nacionais, europeus e UIC);
- Relativamente ao alargamento da EN17, o desenvolvimento deste projecto de execução e da obra deverão salvaguardar o Domínio Público Ferroviário e respeitar os condicionalismos previstos no Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de Novembro.

Informa ainda que o seu parecer final fica dependente da concertação a efectuar entre o proponente e a REFER tendo em vista a salvaguarda das questões referidas anteriormente.

A **IVIVE – Empreendimentos Imobiliários, Lda** mostra-se preocupada em relação ao ruído enquanto proprietária de um empreendimento de quatro habitações que se situam a 150m do km 10+397 do futuro IC3, onde está prevista a embocadura do túnel dos Barbados. Salienta a actual tranquilidade da zona e considera manifestamente insuficiente o estudo de ruído efectuado, atendendo ao acréscimo dos níveis de ruído, à diferença de cotas entre as habitações e a embocadura do túnel, assim como à orografia própria da área que irá ter o efeito de ampliação do ruído. Solicita a pormenorização do estudo de ruído nesta zona e o estabelecimento de medidas de minimização que permitam garantir os limites legais de ruído.

A **CIMPOR – Indústria de Cimentos, SA** salienta a importância do centro de produção de Souselas como um todo e a Pedreira "Serra do Alhastro" em particular. Refere a importância fundamental da pedreira no que diz respeito às matérias primas aí extraídas as quais são usadas exclusivamente pela fábrica de Souselas. Refere que a pedreira "Serra do Alhastro", a manterem-se os consumos anuais médios, possui uma vida útil de cerca de 25 anos, o que se mostra manifestamente pouco face a uma indústria com fortes investimentos e amortizações de longo prazo. Face a esta consideração, a CIMPOR implementou uma estratégia de compensação de reservas minerais através da sucessiva aquisição de terrenos, conjugando a aptidão da rocha para o fabrico de cimento com a proximidade da fábrica, factores determinantes para a viabilidade da actividade. Informa que possui cerca de 50ha de terrenos na área de Brasfemes, a sul da pedreira "Serra do Alhastro", adquiridos com o intuito de implementar uma pedreira. Considera fundamental para a actividade futura da fábrica a articulação do fornecimento de matéria-prima proveniente dessas duas origens.

Salienta a utilização de explosivos na pedreira da "Serra do Alhastro", referindo que segundo o plano de pedreira aprovado, as bancadas em exploração continuarão a aproximar-se do traçado do futuro IC3, o qual se encontra a menos de 100m da pedreira. Refere ainda que o traçado do IC3 afecta parte dos terrenos da CIMPOR em Brasfemes.

Considera que a implantação do IC3 deverá afastar-se o máximo possível das suas infra-estrutura por forma a não comprometer a viabilidade do centro de produção de Souselas, devendo assim ser reformulado o traçado do IC3.

As seguintes entidades:

- **Irmandade de Nossa Senhora das Necessidades – Misericórdia de Poiães**
- **Centro de Bem-estar Infantil de Santo André**
- **Agrupamento de Escolas de Vila Nova de Poiães**
- **Confraria da Chanfana**
- **Associação dos Produtores Florestais de Poiães**
- **Associação de Desenvolvimento integrado de Poiães**
- **Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários de Vila Nova de Poiães**
- **ADP – Associação Desportiva de Poiães**
- **APPACDM - Associação Portuguesa de Pais e Amigos do Cidadão Deficiente**
- **Centro Cívico do Carvalho**
- **Almeida e Filhos, Lda**
- **Neves e Neves, Lda**
- **Rui & Dinora, Lda**
- **Estores C. Carvalho, Lda**
- **Maripneus, Lda**
- **Restaurante/Residencial D. Elvira**
- **Auto Mário Henriques, Lda**
- **PoiarPeças**
- **Viveiros Val das Plantas, Lda**
- **E.T.C. – Estudos e Trabalhos de Construção, Lda**
- **Ferdipetra Ferramentas Diamantadas, Lda**
- **TNI – Transportes Nacionais e Internacionais, Lda**
- **Nutrive – Distribuição Alimentar, Lda**
- **Dispan, Lda – Distribuidora Conimbricense de Matérias Primas**
- **Sociedade de Transportes Poiarense, Lda**
- **Marigold Industrial Portugal – Luvas Industriais, Unipessoal Lda**
- **Unitractores, Equipamentos Florestais e Industriais, Lda**
- **Silvagás, Lda**
- **Lavrimadeiras, Lda**
- **Central Rebocadora Poiarense, Lda**
- **Sêco Trans-Transportes, Lda**
- **Macropeças, Lda**
- **Comunidade Intermunicipal do Pinhal Interior Norte**
- **Câmara Municipal de Vila Nova de Poiães**
- **Junta de Freguesia de Arrifana**

- **Junta de Freguesia de Poiães (Santo André)**
- **Assembleia Municipal de Vila Nova de Poiães**
- **Junta de Freguesia de Lavegadas**
- **Câmara Municipal de Góis**
- **Junta de Freguesia de São Miguel de Poiães**

Mostram-se favoráveis ao traçado, considerando que o traçado agora proposto com o Nó de Coimbra Sul que é favorável à inserção da futura estrada da Beira é aquele que mais beneficiará a acessibilidade dos municípios de Lousã, Miranda do Corvo, Vila Nova de Poiães, Góis e Pampilhosa da Serra da Comunidade Intermunicipal do Pinhal Interior Norte.

Salientam o facto da Ponte da Portela passar de três para quatro vias, a execução da ponte do Cabouco sobre o rio Ceira como contrapartida e a reposição condigna das vias locais interrompidas pelo traçado.

O **Rancho Folclórico da Freguesia de Pussos** é favorável ao projecto de execução considerando que o traçado proposto com o Nó de Coimbra Sul que é favorável à inserção da futura estrada da Beira é aquele que mais beneficiará a acessibilidade dos municípios do Pinhal Interior Norte.

Refere que o aumento da mobilidade reforça a coesão das estruturas urbanas e suburbanas, fomentando o relacionamento entre os seus agentes e viabilizando a oferta de novos serviços/produtos. O projecto contribui para melhorar as condições de competitividade dos Alvaiazerenses e das actividades económicas e culturais existentes no concelho, promovendo o crescimento e desenvolvimento sustentado de todo o território.

As seguintes entidades:

- **Centro Cultural Recreativo e Social da Freguesia de Pussos**
- **Clube de Caçadores do Concelho de Alvaiázere**
- **Sociedade Filarmónica Alvaiazerense de St.<sup>a</sup> Cecília**
- **Associação Casa do Povo de Maços de Dona Maria**
- **Associação Social Cultural Recreativa e Desportiva de Maços de Dona Maria**
- **Associação de Apoio Social, Cultural, Desportiva e Recreativa de S. Pedro**
- **ADECA – Associação do Desenvolvimento das Empresas do Concelho de Alvaiázere**
- **Associação de Cultura Alva Canto**
- **Comissão de Melhoramento de Cabeças**

Mostram-se favoráveis ao projecto de execução considerando que este irá melhorar as acessibilidades da rede secundária à rede principal de estradas, sendo uma mais valia para a região do Pinhal Interior. Este traçado favorece as relações físicas com as instituições e demais serviços, essenciais ao funcionamento destas instituições, aproximando-as entre si.

Salientam ainda que o traçado proposto com o Nó de Coimbra Sul que é favorável à inserção da futura estrada da Beira é aquele que mais beneficiará a acessibilidade dos municípios do Pinhal Interior Norte.

O **Grupo do PSD da Assembleia Municipal da Lousã** manifesta total apoio ao traçado proposto, referindo que a introdução de um Nó na margem esquerda do rio Mondego, em Lagoas-Ceira permitirá viabilizar a ligação a uma futura variante à EN17, através do prolongamento da actual variante de Foz de Arouce. Segundo este Grupo, o traçado permitirá ainda servir de forma eficaz as populações da margem sul do rio Mondego, junto à ponte da Portela, com uma importante facilidade de ligação à Circular Externa de Coimbra e à Variante da Boavista.

**Sérgio Sêco** (Vereador da C.M. de Miranda do Corvo) considera que o IC3 propiciará um maior desenvolvimento para Miranda do Corvo e para a região. Refere que o traçado do IC3 vai permitir que toda a região e os concelhos que por ele são atravessados tenham uma boa ligação para Coimbra, para a A1 e para Sul do nosso País. Refere ainda que também as regiões a Este do traçado irão ser beneficiadas. Salaria ainda que a construção de outras infra-estruturas beneficia os movimentos do tráfego e das pessoas, nomeadamente a construção da nova ponte do Cabouco, o alargamento da Ponte da Portela para 4 faixas e uma melhor ligação à EN17.

**Reinaldo Couceiro** (Vice-presidente da C.M. de Miranda do Corvo) salienta a importância do projecto para a região considerando que o traçado previsto para o IC3 irá permitir dotar vários concelhos do interior (Miranda do Corvo, Penela, Lousã, Ansião, Alvaiázere, Castanheira de Pêra e Figueiró dos Vinhos) de uma boa ligação a Coimbra, nomeadamente ao Norte da cidade com a ligação à circular externa, e à Auto-estrada A1. Refere ainda que os concelhos da Pampilhosa da Serra, Góis e Arganil também serão beneficiados.

Salaria que Miranda do Corvo é dos concelhos do distrito de Coimbra com maior número de movimentos pendulares em relação à sede de distrito e que este novo troço virá facilitar esses movimentos, para além de facilitar as ligações ao sul do país. Considera que este novo troço apresenta ainda outras vantagens para Miranda do Corvo, nomeadamente a construção da nova ponte do Cabouco, o alargamento da Ponte da Portela para 4 faixas e uma melhor ligação à EN17.

**Horácio Santos** salienta que inúmeros concelhos do interior dos distritos de Coimbra e Leiria não dispõem de acessibilidades que permitam rapidamente aceder à cidade de Coimbra, à A1 bem como ligações para Norte ou Sul. Considera que o traçado do IC3 vem colmatar várias lacunas essenciais à qualidade de vida das pessoas, constituindo um motor de desenvolvimento para toda a região.

**Dinis Pereira Amado e Jorge Manuel Dourado Vieira** (exposição datada de 18-08-2011) são contra o actual traçado do IC3 e relembram a proposta efectuada de uma nova solução "Solução 4 = 1+3" proposta anteriormente que aliava a solução em túneis às pretensões dos concelhos limítrofes de Coimbra.

Salaria os elevados impactes negativos que o actual traçado implicará na freguesia de Ceira, nomeadamente na paisagem e na qualidade de vida das populações. Rejeitam a afirmação que

existem vantagens para Ceira em termos de tráfego. Consideram não existir qualquer benefício no tráfego dentro da vila de Ceira.

**Jorge Manuel Dourado Vieira** (exposição individual remetida directamente à APA datada de 29-07-2011) salienta que na "Solução 4 = 1+3" é possível uma realocação das rotundas para o km 63+300 a uma cota de 106m. Desta forma facilitar-se-á a movimentação de terras necessária e a implementação das vias de acesso em cerca de 60m dentro do túnel. Com esta realocação, as saídas dos túneis se situam a cerca de 50m do fim/princípio das zonas de desaceleração/aceleração.

Esta solução concretizar-se-ia da seguinte forma:

- Do lado do rio Ceira será mantida a cota inicial de 73,5m ao km 61+680 e o túnel terá um comprimento de 1500m com uma inclinação de 2,5% terminando do lado do rio Mondego na cota 111 ao km 63+140.
- Aproximadamente ao km 63+240 terá início viaduto/ponte sobre o rio Mondego, à cota 113,5 com um comprimento de 680m e uma inclinação de 2,5% tendo o seu final na cota 130m ao km 63+900. Esta última cota corresponde à especificada na "Solução 3".
- As rotundas serão então, como referido, à cota 106m com um diâmetro de cerca de 45m.
- A ligação do lado do túnel à rotunda terá um comprimento de cerca de 110m, a que corresponde uma inclinação de aproximadamente 5,0% e a sua intercepção na plataforma do IC3 será ao km 63+190. A ligação à rotunda será ao km 63+280.
- A ligação do lado do viaduto/ponte à rotunda terá um comprimento de cerca de 225m, a que corresponde uma inclinação de aproximadamente 5,5%, e a sua intercepção na plataforma do viaduto ao km 63+490. A ligação à rotunda será ao km 63+325.
- A ligação da rotunda às vias circulares existentes será feita de acordo com o que foi apresentado no estudo inicial (solução 4). Torna-se necessário rectificar o comprimento dos troços e cotas das duas vias circulantes.

**Jorge Manuel Dourado Vieira** em exposição individual remetida à APA pela **Junta de Freguesia de Ceira, a qual subscreve**, em ofício datado de 09-06-2011, propõe os seguintes ajustes à Solução 1 do estudo anterior:

- Construção do nó de ligação na zona das Carvalhosas.
  - Para que este novo nó possa ser construído será necessário alterar a cota do túnel do lado do rio Mondego, por forma a que esta, no viaduto de acesso à ponte sobre o rio Mondego, fique localizada a cerca de 7m acima da estrada das Carvalhosas. Este acesso seria construído por uma rotunda à cota 115m e com um diâmetro de cerca de 60m. O estudo deste nó foi feito tendo por base a construção de uma só rotunda para evitar maiores movimentações de terra.
- O túnel inicial da Solução 1 designado por 1.3 será alterado da seguinte forma:
  - Do lado do rio Ceira será mantida a cota inicial de 73,5m ao km 61+680 e o túnel terá um comprimento de 1580m com uma inclinação de 3% terminando do lado do rio Mondego na cota 121,5m ao km 63+150.

- Ao km 63+175 terá início a ponte sobre o rio Mondego à cota 121,5m com o comprimento aproximado de 735m e uma inclinação de 1,15%, terminando à cota 130m ao km 63+900.
- Ligação da Rotunda ao viaduto/túnel será efectuada da seguinte forma:
  - A ligação do viaduto/ponte à rotunda terá um comprimento de cerca de 160m, a que corresponde uma inclinação de aproximadamente 5%.
  - A ligação do Túnel à Rotunda terá aproximadamente um comprimento de 90m a que corresponde uma inclinação de aproximadamente 5%.
  - A construção destas vias circulantes de ligação deverá obedecer a uma ligeira curvatura para permitir uma menor distância nas ligações ao túnel e viaduto.
- Ligação da Rotunda às vias circulantes far-se-á da seguinte forma:
  - Ligação à estrada da Beira (EN17), no cruzamento actualmente existente que dá cesso ao lugar das Carvalhosas e à escola EB2+3 de Ceira.
  - Será construído um troço de estrada com aproximadamente 280m e uma inclinação de 5%, que tem início na rotunda e entronca na estrada das Carvalhosas na cota 101m.
  - Será rectificadado o troço existente da estrada das Carvalhosas entre o ponto de encontro (cota 101m) e a EN17.
- Ligação à estrada do Carvalho
  - Esta ligação, com cerca de 2650m, irá entroncar na estrada do Carvalho junto ao depósito das Águas de Coimbra e perto da estrada que faz ligação ao lugar de S. Frutuoso, na cota 234m. Será construído a partir da rotunda num troço com aproximadamente 550m e uma inclinação de 8%. O restante traçado terá uma inclinação média de 4% variável ao longo do seu percurso. Os últimos 700m já estão a ser construídos entroncando na estrada do Carvalho à cota 234m. Cerca de 1400m desta ligação passam pela parte de cima do lugar das Carvalhosas.

**49 cidadãos moradores do lugar de Eira Velha da freguesia de Ceira**, mostram-se contra a actual solução de traçado para o IP3, considerando que devem ser efectuados novos estudos.

Consideram que o EIA foi elaborado sobre pressupostos errados e apresenta falta de rigor. Referem também que não foi estudada a alternativa zero, considerada imprescindível em obediência ao princípio da precaução. Salientam que o tráfego médio diário anual previsto é claramente sobrevalorizado.

Para além disso consideram que:

- A população de Ceira tem direito à ponte do Cabouco, já prevista em PDM, uma vez que é necessária para substituir a perigosa ligação à EN17, sem qualquer contrapartida.
- Coimbra já é bem servida pela A1 e que o atravessamento do IC3 se tiver que acontecer, não pode ser efectuado à custa da freguesia de Ceira.
- A EN17 continuará a servir bem os concelhos da Lousã, Vila Nova de Poiares e Miranda do Corvo, atendendo aos investimentos já efectuados e eliminando o estrangulamento da passagem em Ceira.

## **RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA**

### **IC3 – Lanço Condeixa / Coimbra – Projecto de Execução**

**Agência Portuguesa do Ambiente**

**15 de Setembro de 2011**

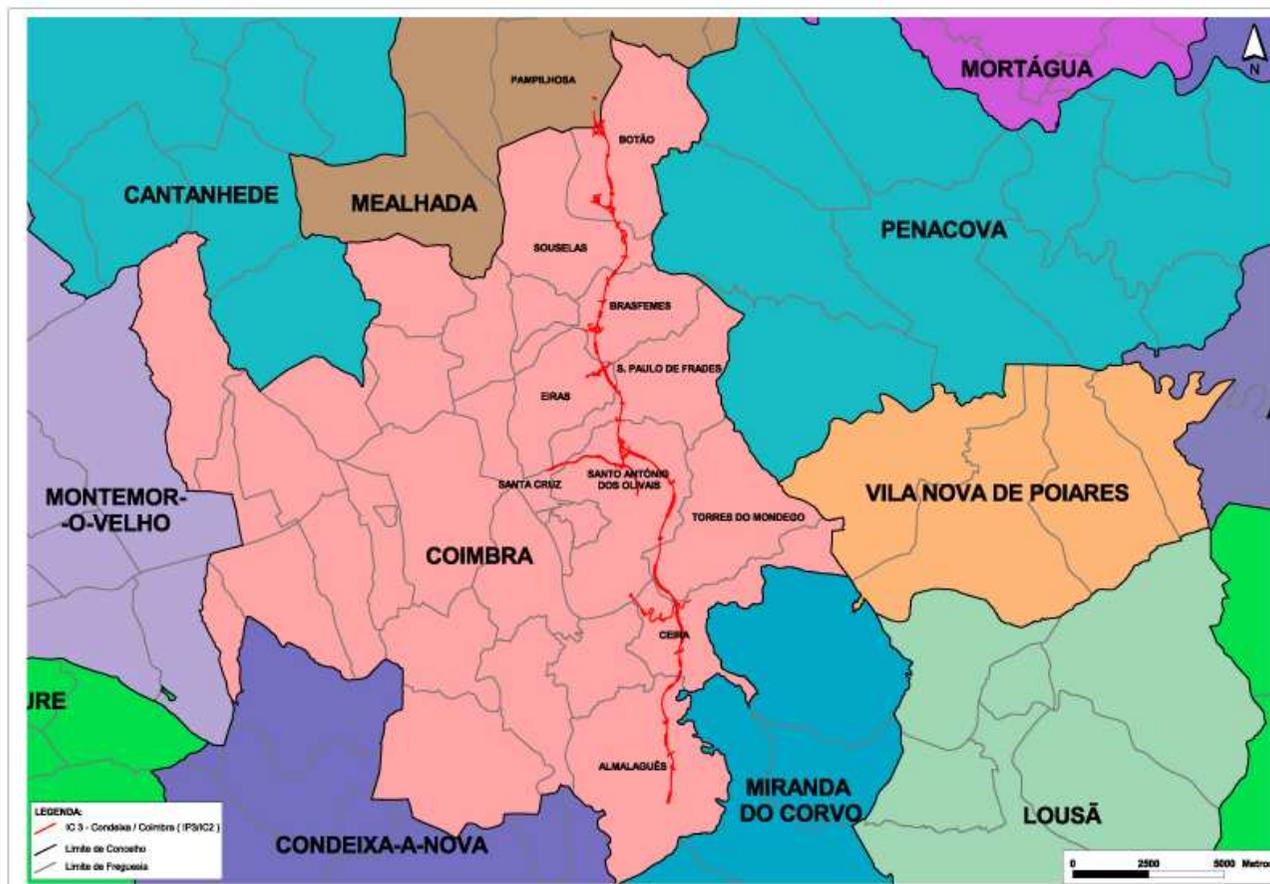


**AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE**

Ministério da Agricultura, do Mar,  
do Ambiente e do Ordenamento do Território

# **ANEXO I**

**Localização do projecto**



Enquadramento Administrativo da Área de Projecto

# **ANEXO II**

**Órgãos de Imprensa e Entidades convidados a participar na Consulta Pública**

### **Lista de Órgãos de Imprensa**

Redacção do "Jornal de Notícias"
Redacção da T.S.F. Rádio Jornal
Redacção da Rádio Renascença
Redacção do Jornal Semanário Sol
Redacção do Jornal "O Expresso"
Redacção do "Diário de Notícias"
Redacção do Jornal "Correio da Manhã"
Redacção do "Jornal Público"
Redacção da Agência Lusa
Redacção da RTP
Redacção da SIC
Redacção da TVI
Diário de Coimbra
Diário as Beiras

### **Lista de Entidades convidados a participar na Consulta Pública**

Associação Nacional da de Conservação da Natureza - QUERCUS
Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente - CPADA
Centro de Estudos da Avifauna Ibérica - CEAI
Grupo de Estudos do Ordenamento do Território e Ambiente - GEOTA
Liga para a Protecção da Natureza - LPN
Sociedade Portuguesa de Ecologia - SPECO
Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves - SPEA
Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural
ANACOM
REFER
Metro Mondego, SA
Instituto Geográfico Português
Universidade de Coimbra
CIMPOR

# **ANEXO III**

## **Exposições Recebidas**