



RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

RECAPE da Linha Ferroviária de Alta Velocidade entre Porto (Campanhã) e Lisboa - Troço Porto (Campanhã) a Oiã – Subtroço 4 e Subtroço 5

Avaliação de Impacte Ambiental n.º 3610

Julho de 2026



Título: Relatório de Consulta Pública
RECAPE da Linha Ferroviária de Alta Velocidade entre
Porto (Campanhã) e Lisboa - Troço Porto (Campanhã) a
Oiã – Subtroço 4 e Subtroço 5 – AIA 3610

Autoria: Agência Portuguesa do Ambiente
Departamento de Comunicação e Cidadania Ambiental
Divisão de Cidadania Ambiental
Miguel Couchinho

Data: Julho de 2026

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	3
2. O PROJETO	3
3. LOCALIZAÇÃO	3
4. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA.....	5
5. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA.....	5
6. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO.....	6
7. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS	6
8. ANÁLISE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS.....	8

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento do disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, procedeu-se à consulta pública da verificação da conformidade ambiental do Projeto de Execução da Linha Ferroviária de Alta Velocidade entre Porto (Campanhã) e Lisboa - Troço Porto (Campanhã) a Oiã – Subtroço 4 e Subtroço 5, já sujeito a um procedimento de avaliação de impacto ambiental, com decisão a 21 de agosto de 2023 (AIA 3610).

O proponente é a AVAN Norte – Gestão da Ferrovia de Alta Velocidade, S.A., a entidade licenciadora é a Infraestruturas de Portugal, S.A., e a autoridade de avaliação de impacto ambiental é a Agência Portuguesa do Ambiente.

2. O PROJETO

O projeto dos Subtroços STA4 e STA5 do Lote A - Porto (Campanhã) / Oiã da Linha de Alta Velocidade, corresponde ao trecho final deste lote, desenvolvendo-se ao longo de cerca de 21 130 m, com início ainda no concelho de Ovar e já próximo do limite do concelho de Espinho, cerca do km 49+900 deste Lote A e termina na estação LAV – Porto / Campanhã, cerca do km 71+030 do mesmo Lote.

Fonte: Resumo Não Técnico do RECAPE

3. LOCALIZAÇÃO

O Projeto localiza-se nos concelhos de:

- Ovar (Freguesia de Esmoriz)
- Santa Maria da Feira (Freguesia de São Paio de Oleiros; Freguesia de Nogueira da Regedoura)
- Espinho (Freguesia de Paramos; Freguesia de Silvalde; União das freguesias de Anta e Guetim)
- Vila Nova de Gaia (União das freguesias de Grijó e Sermonde; União das freguesias de Serzedo e Perosinho; Freguesia de Canelas; União das freguesias de Mafamude e Vilar do Paraíso; Freguesia de Oliveira do Douro)
- Porto (Freguesia do Bonfim; Freguesia de Campanhã)

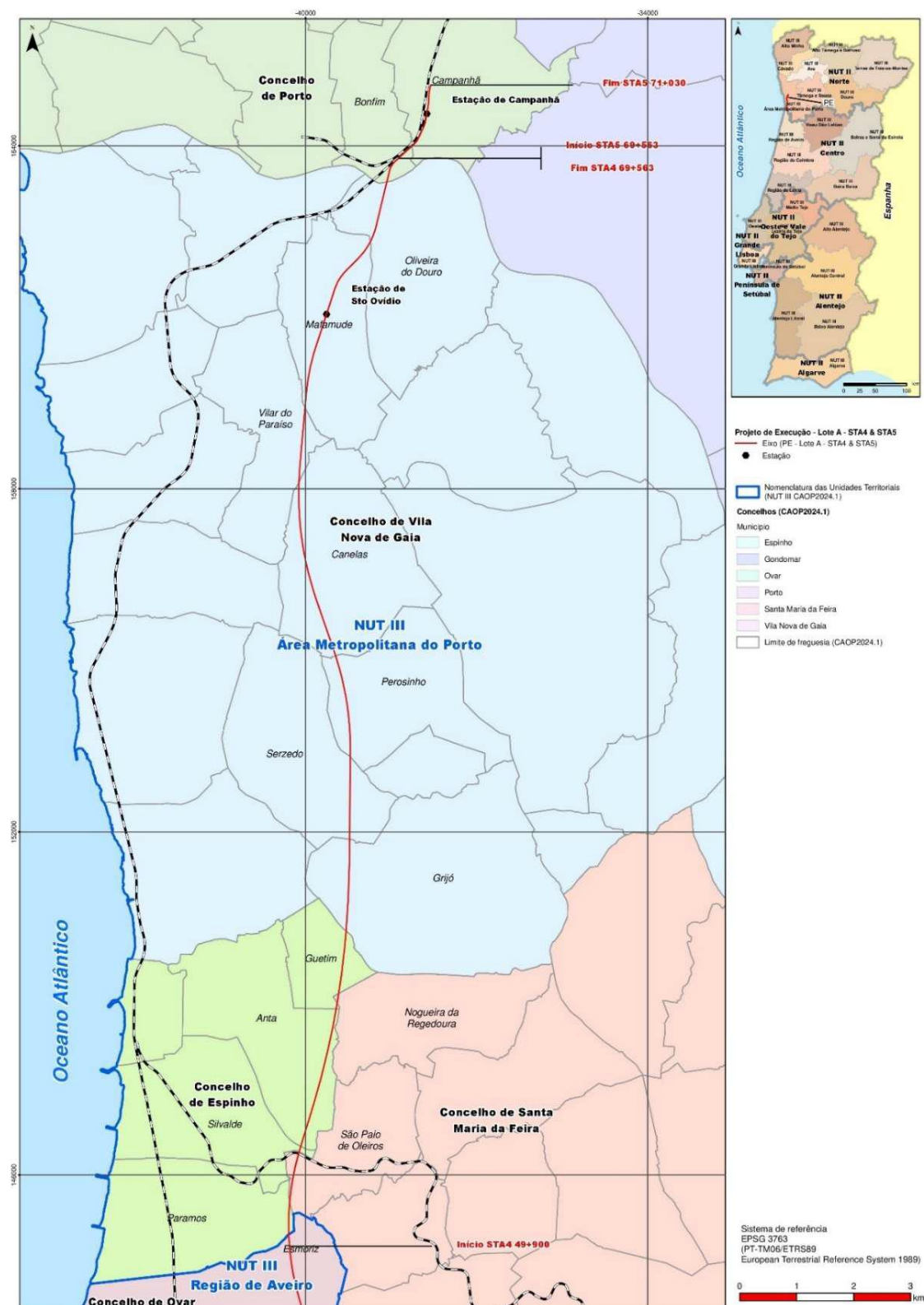


Figura 1 – Localização do projeto

Fonte: Resumo Não Técnico do RECAPE

4. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

A Consulta Pública decorreu durante 15 dias úteis, de 8 a 29 de junho de 2026.

5. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

O RECAPE foi disponibilizado para consulta nos seguintes portais: Agência Portuguesa do Ambiente (apambiente.pt); Participa.pt.

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

Distrito de Aveiro
Câmara Municipal de Ovar - Freguesia de Esmoriz Câmara Municipal de Santa Maria da Feira - Freguesia de São Paio de Oleiros - Freguesia de Nogueira da Regedoura Câmara Municipal de Espinho - Freguesia de Paramos - Freguesia de Silvalde - União das freguesias de Anta e Guetim
Distrito do Porto
Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia - União das freguesias de Grijó e Sermonde - União das freguesias de Serzedo e Perosinho - Freguesia de Canelas - União das freguesias de Mafamude e Vilar do Paraíso - Freguesia de Oliveira do Douro Câmara Municipal do Porto - Freguesia do Bonfim - Freguesia de Campanhã

6. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

A publicitação do RECAPE, incluindo o Resumo Não Técnico, foi feita por meio de:

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

7. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

Durante o período de Consulta Pública foram recebidas cerca de **160** exposições com a seguinte proveniência:

Entidades da Administração Local:

- Câmara Municipal de Espinho
- Câmara Municipal de Santa Maria da Feira
- Câmara Municipal do Porto

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

- Junta de Freguesia de Anta (Espinho)
- Junta de Freguesia de Canelas (Vila Nova de Gaia)
- Junta de Freguesia de Serzedo e Perosinho (Vila Nova de Gaia)
- Junta de Freguesia de Vilar do Paraíso (Vila Nova de Gaia)

Outras Entidades:

- Associação Social de Cultura Ambiental – A SOALHEIRA
- Barbot - Indústria de Tintas, S.A.
- Desígnio Publicidade
- Edifica Capital, Lda.
- FAM Engenharia

- Finigaia, Lda.
- J. Silva Reis – Engenharia, Unipessoal Lda.
- J.L. Nogueira, Lda.
- M. Cunha — Imobiliária, S.A.
- Metalgaia – Metalurgia, Lda.
- Mister Brand, Lda.
- Monteiro e Filho – Matérias de Fixação, Lda.
- Movimento Gaia Verde
- Partido Socialista de Vila Nova de Gaia
- Peak Drive – Automóveis, Lda.
- Perfilium Metal Systems, Lda.
- Perpicola - Comércio de Etiquetas e Autocolantes, Lda.
- Poluic, Lda.
- Santa Casa da Misericórdia de Vouzela
- Silliker Portugal, S.A.
- Sociedade Hípica Quinta do Outeiral, S.A.
- ZERO – Associação Sistema Terrestre Sustentável

Cidadãos:

- 131 exposições de particulares

8. ANÁLISE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

Importa salientar que a presente Consulta Pública é referente ao RECAPE – Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução com a Declaração de Impacte Ambiental, que decorre da aprovação prévia de um corredor específico. Neste contexto, a síntese das exposições recebidas durante o período de Consulta Pública reflete o objeto do procedimento atual, enquadrado no Regime Jurídico da Avaliação de Impacte Ambiental, bem como as opiniões maioritariamente expressas.

As exposições das entidades reconhecem, em geral, o interesse estratégico da nova infraestrutura ferroviária para a mobilidade e o desenvolvimento do território, mas muitas manifestam reservas quanto a soluções específicas do projeto. As principais preocupações incidem na redução de troços em túnel, na afetação de zonas industriais, habitações, atividades económicas, património, recursos naturais e linhas de água, bem como na insuficiência de medidas de mitigação, compensação e comunicação com os afetados. Diversas entidades defendem o regresso ou o reforço de soluções subterrâneas, a revisão de expropriações, a proteção do tecido empresarial, a realização de estudos complementares sobre ruído, vibrações, recursos hídricos e estabilidade dos terrenos, e a adoção de mecanismos de compensação mais justos e transparentes. Outras entidades manifestam apoio condicionado ao projeto, valorizando a reposição da estação em Santo Ovídio e algumas melhorias introduzidas, mas exigindo reforço das medidas ambientais, sociais, de integração territorial e de mobilidade sustentável antes da sua aprovação definitiva.

As participações dos cidadãos revelam posições diversificadas, mas com preocupações e objetivos comuns. Uma parte significativa manifesta oposição ao projeto, sobretudo devido aos impactes sociais, ambientais, patrimoniais e económicos associados aos troços à superfície, defendendo uma maior utilização de túneis para reduzir expropriações, demolições, ruído, vibrações, fragmentação territorial e afetação de habitações, empresas, património e recursos hídricos. Outras participações apoiam o projeto, considerando que a versão atual recupera soluções anteriormente aprovadas, valoriza a localização da estação de alta velocidade em Santo Ovídio, a ponte rodoferroviária sobre o Douro e as melhorias previstas para Campanhã. Foram ainda apresentadas sugestões para reforçar a integração urbana, a intermodalidade, a proteção ambiental, a preservação patrimonial e a mitigação de impactes locais, bem como reclamações relacionadas com acessibilidades, processos de expropriação, estaleiros, compensações e qualidade de vida. Globalmente, os cidadãos reconhecem a importância estratégica da infraestrutura, mas defendem maiores garantias de proteção das populações afetadas, transparência, monitorização e compensações adequadas.

Breve síntese das exposições de Entidades

A **Junta de Freguesia de Anta (Espinho)** enquadra o projeto como sendo de interesse nacional, reconhecendo os seus potenciais benefícios para a mobilidade e desenvolvimento económico, mas enfatiza a necessidade de uma avaliação ambiental rigorosa, participativa e transparente. Neste contexto, a Junta procura representar os interesses da comunidade local, alertando para os riscos e defendendo medidas que minimizem os impactos negativos sobre o território e a população.

A Junta apresenta uma posição crítica quanto aos efeitos do projeto na freguesia de Anta, destacando a desproporcionalidade dos impactos face à dimensão do território. A autarquia sublinha que Anta já sofre de fragmentação territorial devido a infraestruturas existentes (A29 e A41), considerando que a nova linha agravará esse problema, com consequências significativas para os ecossistemas, a paisagem e a coesão comunitária. Assim, a intervenção da Junta foca-se na denúncia da ausência de medidas adequadas de compensação e na defesa de soluções que preservem a qualidade de vida e os recursos naturais locais.

A participação da Junta estrutura-se ainda na identificação detalhada de impactos ambientais, sociais e económicos. Entre as principais preocupações estão a perda de habitats naturais, a afetação de recursos hídricos, o aumento do ruído e das vibrações, a destruição de património e a deslocação de moradores. Além disso, a autarquia alerta para efeitos como a desvalorização do território, a fragmentação social e a limitação do desenvolvimento futuro da freguesia, defendendo a necessidade de salvaguardar acessos, infraestruturas e atividades comunitárias.

A Junta conclui a sua participação com um apelo à revisão do projeto, exigindo a adoção de medidas adicionais de mitigação, compensação e valorização territorial. Defende que o desenvolvimento de infraestruturas estratégicas deve ser compatível com a sustentabilidade ambiental, a proteção do património e a coesão social, propondo uma abordagem mais integrada e alinhada com as orientações europeias. Assim, a sua intervenção posiciona-se como um contributo ativo para melhorar o projeto e garantir que os interesses da população local sejam devidamente considerados.

A **Junta de Freguesia de Canelas (Vila Nova de Gaia)** apresenta uma posição formal relativa ao RECAPE da LAV no troço entre os túneis de Negrelos 1 e 2, manifestando oposição às alterações introduzidas ao projeto inicial. Embora reafirme o seu apoio à infraestrutura enquanto investimento estratégico nacional, a autarquia considera inaceitável a substituição das soluções subterrâneas por uma vala aberta, entendendo essa mudança como uma quebra de confiança institucional que compromete as expectativas legítimas da população.

A Junta destaca os graves impactos sociais da solução proposta, nomeadamente o desalojamento forçado de moradores e empresas no Lugar de Ramos, bem como o agravamento da vulnerabilidade de famílias de zonas como a Rua do Lendal, Travessa do Lendal, Rua de Ramos e Rua do Baixinho. Esta situação é considerada uma

violação do direito constitucional à habitação, uma vez que afeta de forma desproporcional os cidadãos mais vulneráveis.

Do ponto de vista territorial e económico, a solução em vala aberta é criticada por fragmentar a malha urbana, criando uma barreira física entre a zona sul da freguesia e áreas estratégicas como a Zona Industrial dos Terços e o Instituto Piaget. A Junta aponta ainda para a desarticulação da rede viária e o incumprimento do Plano Diretor Municipal, em particular ao inviabilizar a via estruturante VL 11, comprometendo a ligação entre zonas industriais e o desenvolvimento económico local.

A nível ambiental, são assinalados impactes significativos, como a interrupção da Ribeira de Canelas-Gulpilhares e a destruição de corredores ecológicos, o que inviabiliza projetos de valorização ambiental e de mobilidade sustentável entre a serra e o mar.

Face a estes problemas, a Junta exige a reposição do projeto original ou a revisão profunda das soluções técnicas, privilegiando o traçado em túnel, a salvaguarda das habitações e empresas afetadas e o respeito pelo PDM e pelos sistemas naturais existentes.

A Junta de Freguesia de Serzedo e Perosinho (Vila Nova de Gaia) reconhece a importância do progresso e da infraestrutura para o país, mas sublinha que esse desenvolvimento não pode ocorrer à custa das populações locais nem do seu território. Afirma agir exclusivamente em defesa dos fregueses, assumindo o papel de garantir que nenhum cidadão seja prejudicado pela execução do projeto, sobretudo aqueles que enfrentarão a perda das suas habitações.

A Junta apresenta um vasto conjunto de questões, críticas e exigências técnicas, demonstrando preocupação com o impacto humano e social da obra. Destaca-se a crítica ao tratamento da população como meros números no estudo, alertando para o forte enraizamento local, especialmente de população idosa, e para os efeitos psicológicos do desenraizamento forçado. A Junta exige medidas de apoio social, processos de realojamento dentro da própria freguesia e garantias de justiça nas expropriações, denunciando ainda práticas consideradas desumanas no contacto com os moradores e exigindo modelos de comunicação mais próximos e respeitadores.

Para além da dimensão social, a participação incide amplamente sobre riscos físicos e ambientais associados à obra. Entre as principais preocupações estão a estabilidade dos terrenos, as vibrações, o ruído, a drenagem de águas, o impacto em linhas de água e recursos hídricos, bem como a preservação do património local. A Junta solicita estudos mais rigorosos, monitorização contínua e a implementação de medidas técnicas de mitigação, responsabilizando o consórcio construtor por eventuais danos em habitações, infraestruturas e atividades agrícolas.

A Junta aborda também os efeitos territoriais e funcionais da infraestrutura, advertindo para o risco de fragmentação da freguesia, perda de acessibilidades e prejuízos para a agricultura. Exige soluções que mantenham a coesão territorial, como passagens alternativas adequadas, e defende compensações justas para expropriações parciais ou perda de valor das propriedades. Acrescem preocupações

com a fase de construção, nomeadamente o aumento de tráfego pesado, poeiras e degradação das vias, exigindo medidas de controlo e reposição.

A Junta reclama maior clareza quanto a prazos, calendário das obras e contrapartidas para a freguesia, defendendo investimentos compensatórios em áreas como espaços verdes, cultura e desporto. Face às lacunas identificadas — sobretudo na proteção social, na avaliação de impactes e na comunicação com a população — conclui solicitando a emissão de parecer desfavorável ao projeto na sua forma atual, condicionando qualquer posição futura à resposta completa e fundamentada às questões levantadas.

A **Junta de Freguesia de Vilar do Paraíso (Vila Nova de Gaia)** reconhece a importância estratégica da LAV como uma infraestrutura de interesse nacional e utilidade pública. No entanto, manifesta forte oposição às alterações introduzidas ao projeto original, considerando que estas desvirtuam a solução inicialmente prevista e impõem impactes negativos significativos ao território, às populações e à atividade económica local.

No plano económico, a Junta sublinha que a substituição do túnel por uma trincheira a céu aberto na zona industrial de São Caetano terá efeitos profundamente prejudiciais. Esta alteração obriga à deslocalização de empresas, compromete postos de trabalho e fragiliza o tecido empresarial, além de gerar perturbações severas durante a fase de obras, como dificuldades de acesso, poluição sonora e emissão de poeiras.

Em termos sociais, destaca-se o impacto sobre a população residente, nomeadamente na zona do Guardal, onde a nova solução implica expropriações e o desalojamento de famílias, muitas delas em situação vulnerável. A Junta defende que qualquer processo deve garantir condições de realojamento dignas, respeitando o direito constitucional à habitação e protegendo a estabilidade social dessas comunidades.

A Junta critica a eliminação da prevista estação de Gaia, considerando que tal representa uma quebra de expectativas legítimas da população. Assim, o território fica sujeito aos impactes negativos da infraestrutura sem beneficiar das vantagens previstas, como melhorias na mobilidade e desenvolvimento local. Perante isso, solicita a rejeição da alteração do traçado ou, em alternativa, a adoção de medidas rigorosas de mitigação, compensação e proteção social e económica.

A **Associação Social de Cultura Ambiental – A SOALHEIRA** manifesta particular preocupação com a solução proposta para o edifício da Estação de Campanhã e a requalificação urbanística envolvente, por considerar que agrava os impactes negativos sobre o território de Noeda. A associação argumenta que a implantação prevista interfere com a orografia do local e com valores naturais relevantes, colocando em risco a preservação ambiental e a identidade social daquela zona.

Outro ponto central da sua posição é a forte dependência da futura estação relativamente à Via Corniche, um arruamento municipal ainda não concretizado.

Segundo a associação, esta via terá impactos significativos e irreversíveis na área, sendo necessário repensar o seu traçado e características para garantir maior integração com o território. Recorda ainda que, em reuniões com a Câmara Municipal do Porto, foi reconhecida a possibilidade de ajustar o percurso e o perfil da via de forma a reduzir o seu efeito disruptivo.

A proposta atual é criticada por consolidar uma solução considerada prejudicial, nomeadamente pela previsão de um viaduto de grande impacto visual e pela criação de infraestruturas dependentes desta via, como acessos rodoviários, estacionamentos subterrâneos e sistemas de drenagem. A associação levanta também dúvidas quanto ao encaminhamento das águas residuais e à alteração do funcionamento hídrico local, incluindo intervenções na Ribeira da Lomba.

A SOALHEIRA apela à articulação entre as entidades responsáveis para redefinir a Via Corniche de modo a minimizar os impactos, defendendo que a intervenção deve privilegiar áreas já urbanizadas. Salaria a importância de preservar o território de Noeda, que possui valores naturais, sociais e educativos relevantes, funcionando como espaço de atividades comunitárias e pedagógicas e podendo complementar o Parque Oriental do Porto.

A **Barbot – Indústria de Tintas, S.A.** apresenta o seu contributo relativo aos impactos previstos na Zona Industrial dos Terços, em Vila Nova de Gaia. A Barbot defende a solução em túnel, tal como prevista no Estudo Prévio, por considerar que esta opção é a que melhor salvaguarda o equilíbrio entre o interesse público e a continuidade das empresas instaladas. Segundo a empresa, esta solução permitiria evitar a afetação direta à superfície numa área industrial consolidada, garantindo a estabilidade das operações e do tecido económico local.

Caso essa solução não seja adotada, a empresa defende que o desenvolvimento de alternativas deve ser feito de forma articulada e participada com as entidades afetadas, incluindo as empresas da zona. A Barbot identifica ainda reservas quanto às soluções rodoviárias propostas, nomeadamente a configuração de acessos e rotundas junto à sua unidade industrial, que considera pouco realista face às condições do terreno e excessivamente intrusiva sobre áreas destinadas à expansão da empresa.

Outro aspeto crítico apontado pela empresa é o impacto das vibrações, tanto na fase de construção como na fase de exploração da linha ferroviária. Dada a sensibilidade dos seus processos industriais, a Barbot alerta que vibrações significativas poderão comprometer a qualidade dos produtos e a estabilidade operacional, defendendo por isso a realização de estudos técnicos rigorosos e a implementação de medidas eficazes de mitigação.

Em síntese, a Barbot propõe a reavaliação da solução em túnel como opção preferencial e, caso esta não avance, a criação de um processo estruturado de colaboração para otimizar o projeto. Solicita ainda a revisão das soluções rodoviárias, a consideração dos contributos técnicos apresentados e a garantia de condições que assegurem a continuidade das acessibilidades e da atividade empresarial,

reafirmando a sua disponibilidade para cooperar na definição de soluções equilibradas.

A empresa **Desígnio Publicidade** manifesta a sua forte preocupação e oposição ao traçado atualmente previsto para a LAV na freguesia de Canelas, em Vila Nova de Gaia. A empresa refere que adquiriu recentemente um terreno abrangido por esse traçado, com o objetivo de instalar ali as suas futuras instalações, tendo realizado um investimento significativo com base nas condições legais e urbanísticas existentes à data.

Segundo a Desígnio, a concretização do projeto ferroviário naquele local compromete seriamente os seus planos empresariais, colocando em risco o investimento já realizado e o desenvolvimento futuro da atividade. Para além dos prejuízos económicos diretos, a empresa destaca ainda potenciais impactos negativos ao nível da valorização patrimonial, da ocupação do território, do ruído, do impacto visual e da qualidade do espaço envolvente.

Apesar de reconhecer a importância estratégica das infraestruturas ferroviárias para o país, a empresa defende que devem ser consideradas alternativas que minimizem os impactos sobre propriedades privadas e atividades económicas já existentes. Nesse sentido, solicita que a sua posição seja tida em conta no processo, apelando à reavaliação do traçado ou à adoção de soluções que reduzam significativamente os prejuízos causados aos proprietários e empresas afetadas.

A **Edifica Capital, Lda.** manifesta preocupação com o traçado atualmente proposto para a LAV em Vila Nova de Gaia, considerando que poderá gerar impactos significativos, tanto diretos como indiretos, não só para a empresa, mas também para proprietários, residentes e entidades económicas da zona envolvente. Neste sentido, defende que o processo de avaliação e decisão deve ponderar alternativas de traçado que reduzam os efeitos negativos ao nível social, económico, patrimonial e ambiental, privilegiando soluções menos prejudiciais para o tecido empresarial e a comunidade local.

Caso o traçado proposto seja mantido e o projeto avance, a empresa considera essencial que todas as partes afetadas sejam adequadamente compensadas. Essas compensações devem refletir os valores atuais de mercado necessários para aquisição ou realocação de bens equivalentes, abrangendo também custos associados à deslocação, interrupções de atividade, perdas económicas, desvalorização patrimonial e demais prejuízos diretos e indiretos decorrentes da execução do projeto.

A Edifica Capital, Lda. sublinha a importância de uma avaliação de impactos rigorosa, abrangente e individualizada, garantindo que todas as consequências do projeto sejam devidamente identificadas, quantificadas e consideradas tanto no processo de decisão como na definição das compensações a atribuir aos afetados.

A **FAM Engenharia** apresenta um parecer técnico, incidindo particularmente sobre a zona da Travessa Nova de São Caetano, em Vilar do Paraíso. A empresa considera que a localização da futura Estação Ferroviária de Gaia, em São Caetano, é adequada e reúne condições para ser classificada como excelente, não vendo fundamento para contestar essa opção em favor de Santo Ovídio. Sustenta ainda que as posições contrárias não avaliam devidamente os impactes ambientais, os riscos de incêndio e acidentes ferroviários, nem os riscos sísmicos.

Relativamente à implantação da linha, a FAM Engenharia refere que, com a solução prevista em aterro, apenas está prevista a demolição parcial dos armazéns localizados na Travessa Nova de São Caetano, permanecendo os restantes edifícios industriais fora da área de intervenção direta. Contudo, alerta para os impactos negativos que a exploração da linha poderá causar nestas instalações, nomeadamente ao nível do ruído e das vibrações.

No plano construtivo, a FAM Engenharia entende que a solução transversal proposta não é a mais adequada para uma zona de carácter industrial. Defende a adoção de um canal fechado ou semiaberto e assinala a ausência de medidas de mitigação de impactes. Em particular, aponta a falta de barreiras acústicas ou de materiais absorventes para redução do ruído, bem como a inexistência de soluções antivibratórias, como travessas especiais com apoios em neoprene, borracha reciclada ou cortiça prensada, que considera essenciais para minimizar os efeitos da passagem dos comboios de alta velocidade.

A empresa analisa ainda a situação de um terreno localizado ao km 63,600, classificado no PDM como área urbana destinada à construção de armazéns. Segundo a FAM Engenharia, a solução projetada inutiliza totalmente esta parcela, conduzindo à sua expropriação integral. Como alternativa, propõe o reposicionamento do muro de encontro do Viaduto das Lages e a alteração da configuração dos muros de ala, permitindo preservar uma área de cerca de 5.000 m² para futura atividade industrial.

A FAM Engenharia manifesta oposição à eliminação da Rua das Pedreiras e da Travessa das Pedreiras prevista no projeto. Considera que a rede viária definida no PDM deve ser concretizada e que não é justificável eliminar uma ligação associada à Travessa Nova de São Caetano, cuja largura e planeamento urbano justificam a sua manutenção. Em conclusão, a empresa defende que os impactos negativos da infraestrutura podem ser significativamente reduzidos através da adoção de soluções construtivas adequadas, conciliando os objetivos do projeto ferroviário com os interesses locais.

A **Finigaia, Lda.** afirma que, até 29 de junho, não foi apresentada pelo Consórcio (AVAN Norte) qualquer proposta concreta às empresas afetadas da Zona Industrial de São Caetano. Perante isso, defende a execução da solução em túnel mineiro, conforme estudo prévio, considerando que a alternativa à superfície teria um impacto incalculável na vida das pessoas e empresas da região.

A **J. Silva Reis – Engenharia, Unipessoal Lda.** manifesta uma discordância global com o projeto da LAV, centrando-se sobretudo nas alterações introduzidas face às soluções anteriormente estudadas e submetidas a consulta pública. A empresa considera que o traçado atual diverge significativamente do inicialmente proposto, nomeadamente ao passar de uma solução em túnel, situada abaixo da cota da pedreira das Lages, para uma solução em viaduto, elevada e deslocada cerca de 40 metros para poente. Além disso, aponta incoerências face às promessas iniciais de não afetar a malha urbana de Vila Nova de Gaia e de possibilitar a recuperação da pedreira, aspetos que deixaram de ser assegurados no projeto presente.

A empresa sublinha a relevância económica e operacional da pedreira das Lages, em exploração desde 1958 e devidamente licenciada, com reservas significativas de granito e planos de recuperação associados. Nesse sentido, considera tecnicamente injustificada a nova solução proposta, sobretudo quando existem alternativas previamente estudadas (linhas A e B, de 2007) com parecer ambiental favorável e localizadas a maior distância da pedreira. A alteração para um traçado à superfície é vista como mais gravosa em termos de impacte ambiental do que a solução em túnel inicialmente prevista ou até do que as alternativas históricas, fundamentando assim a sua oposição ao projeto atual.

Por outro lado, a J. Silva Reis critica o restabelecimento rodoviário proposto para ligação entre as zonas industriais dos Terços e da Urtigueira. A empresa refere que essa ligação já se encontrava prevista no Plano Diretor Municipal (PDM) de Vila Nova de Gaia, pelo que a solução apresentada no projeto da LAV é considerada desnecessária e desproporcionada. Além disso, salienta que o traçado proposto interfere com a área da pedreira, incluindo zonas destinadas à sua recuperação, implicando taludes significativos e contrariando o planeamento municipal em vigor.

Em conclusão, a empresa manifesta discordância com o restabelecimento proposto, defendendo uma solução mais simples e alinhada com o PDM, que assegure a ligação entre as zonas industriais sem afetar indevidamente a pedreira. Globalmente, a participação sustenta que o projeto atual da LAV apresenta opções mais impactantes, menos coerentes com estudos anteriores e desalinhadas com instrumentos de ordenamento do território, pelo que não deve ser aprovado nos termos apresentados.

A **J.L. Nogueira, Lda.** manifesta preocupação relativamente ao traçado atualmente proposto para a LAV em Vila Nova de Gaia, considerando que este poderá gerar impactos diretos e indiretos significativos. Esses impactos não se limitam à empresa, estendendo-se também aos proprietários, residentes, empresas e demais entidades na área envolvente, afetando o tecido social, económico e patrimonial local.

Neste contexto, a empresa defende que, durante o processo de avaliação e decisão, seja considerada uma alternativa de traçado que reduza os efeitos negativos identificados. Sublinha a importância de optar por uma solução menos prejudicial para a comunidade e para as atividades económicas existentes, mitigando os impactos sociais, económicos, ambientais e patrimoniais.

Caso o traçado proposto venha a ser mantido, a J.L. Nogueira considera essencial que todas as entidades e pessoas afetadas sejam devidamente compensadas. As

indenizações deverão refletir os valores de mercado atuais necessários à aquisição ou realocação de imóveis e instalações equivalentes, abrangendo igualmente prejuízos como custos de deslocalização, interrupção ou perda de atividade, desvalorização de bens, impactos operacionais e outros danos diretos e indiretos.

A empresa solicita que a avaliação de impactes seja rigorosa, abrangente e individualizada, garantindo que todas as consequências do projeto sejam devidamente identificadas, quantificadas e consideradas tanto na tomada de decisão como na definição das compensações a atribuir.

A M. Cunha — Imobiliária, S.A. apresenta, conjuntamente com um cidadão (ambos requerentes), uma participação relativa à zona da futura Estação de Santo Ovídio, em Vila Nova de Gaia. Os requerentes afirmam expressamente que não contestam a utilidade pública do projeto nem a construção da estação, reconhecendo a sua relevância estratégica para a mobilidade regional e nacional. O objetivo da exposição é exclusivamente solicitar a revisão da área a expropriar que incide sobre terrenos da sua propriedade (UOPG-7 / SUOPG-III — Interface Avenida da República / Avenida Vasco da Gama).

Os proprietários identificam três parcelas (A1, A2 e A3), com uma área total próxima de 9.800 m², localizadas na zona da Avenida da República e integradas numa unidade de execução urbanística com capacidade construtiva reconhecida há vários anos. Segundo os requerentes, a infraestrutura ferroviária principal — túnel, plataformas e vias — ficará implantada em profundidade, cerca de 60 metros abaixo da superfície, não ocupando diretamente os terrenos em causa.

De acordo com a análise efetuada pelos requerentes ao Projeto de Execução, as parcelas serão utilizadas à superfície para acolher o edifício de acesso norte da estação, áreas de circulação de passageiros, interfaces de transporte, estacionamento e um edifício de escritórios. Os requerentes defendem que apenas os acessos à estação, os meios de evacuação e o interface modal constituem infraestruturas ferroviárias essenciais, considerando que os restantes usos — nomeadamente escritórios e estacionamento — têm natureza predominantemente urbana, imobiliária e terciária.

A exposição sustenta que a expropriação integral dos terrenos viola os princípios da necessidade e da proporcionalidade previstos na Constituição, no Código das Expropriações e no Código do Procedimento Administrativo. Os requerentes argumentam que o RECAPE não demonstra a indispensabilidade da aquisição coerciva das áreas destinadas a escritórios, estacionamento e outras utilizações complementares, nem analisa alternativas que permitam atingir os mesmos objetivos com menor afetação do direito de propriedade.

É também defendido que as componentes edificatórias previstas resultam em grande medida da estratégia urbanística já anteriormente definida pelo Plano de Pormenor de Santo Ovídio e pelos instrumentos municipais de planeamento. Assim, os requerentes entendem que essas utilizações não surgiram por necessidade da infraestrutura ferroviária, mas correspondem a direitos urbanísticos pré-existent

que poderiam continuar a ser concretizados pelos proprietários privados, mediante mecanismos de cooperação com as entidades públicas responsáveis pelo projeto.

Como alternativa, os requerentes propõem que a área a expropriar seja reduzida às zonas estritamente indispensáveis ao funcionamento da estação, designadamente o átrio norte de passageiros, os acessos verticais, as saídas de emergência e o interface modal imediato. Defendem ainda a abertura de um processo de negociação com a Infraestruturas de Portugal, a AVAN Norte e as restantes entidades competentes, de modo a encontrar soluções jurídicas e urbanísticas alternativas — como servidões, direitos de superfície, cedências ou protocolos de cooperação — que permitam compatibilizar o interesse público da obra com a preservação da propriedade privada.

Em conclusão, os requerentes solicitam à APA que a poligonal de expropriação seja revista e reduzida ao estritamente necessário para a infraestrutura ferroviária, bem como que seja promovido um processo de negociação que permita a sua participação no desenvolvimento das componentes urbanísticas não essenciais ao funcionamento da estação. Consideram que esta solução satisfaz os objetivos do projeto público, evitando uma expropriação total que entendem ser excessiva e insuficientemente fundamentada.

A **Metalgaia – Metalurgia, Lda.** apresenta a sua firme discordância relativamente à alteração da solução construtiva do Túnel de Negrelos, salientando que o projeto inicialmente aprovado previa a execução de um túnel mineiro a grande profundidade. Foi com base nessa solução que a empresa tomou decisões de investimento importantes num terreno em Canelas, incluindo a construção de uma nova unidade industrial e, posteriormente, um projeto habitacional composto por quatro moradias.

A empresa demonstra surpresa ao verificar que, na proposta mais recente, o Túnel 2 de Negrelos passou a ser previsto em sistema “cut & cover”, em substituição da solução inicial. Esta alteração contraria o entendimento anteriormente expresso pela Infraestruturas de Portugal, que considerava improvável a elevação do traçado à superfície por implicar impactos significativos no património, habitações, atividades económicas e infraestruturas, bem como contrariar as recomendações da DIA. Essa posição inicial foi determinante para a confiança e decisão da Metalgaia em avançar com os seus investimentos.

A situação agravou-se quando, em julho de 2025, surgiu a informação da possível expropriação dos terrenos por parte do consórcio responsável, obrigando à suspensão dos projetos previstos. Desde então, a empresa enfrenta prejuízos relevantes, decorrentes da impossibilidade de concretizar os investimentos planeados, tendo perdido oportunidades de exploração económica e valorização do terreno, além das expectativas legítimas associadas.

Perante este cenário, a Metalgaia questiona os fundamentos técnicos que justificam o abandono da solução inicialmente aprovada e solicita esclarecimentos sobre a razão de não ter sido mantida a metodologia construtiva original. Defende que, caso o projeto tivesse seguido o plano inicial, a obra estaria já numa fase avançada, evitando a atual situação de incerteza que afeta diretamente os proprietários.

A empresa solicita uma clarificação objetiva e fundamentada sobre esta alteração e apela à reconsideração do regresso à solução original de túnel mineiro profundo. Considera que esta opção é a mais adequada do ponto de vista técnico, ambiental e económico, permitindo minimizar impactos e respeitar as expectativas criadas. A Metalgaia reforça a necessidade de proteger os interesses dos proprietários e investidores, esperando que a sua posição seja devidamente considerada pelas entidades competentes.

A **Mister Brand, Lda.** manifesta a sua total discordância relativamente ao traçado proposto para a LAV, destacando os impactos negativos significativos que esta opção terá sobre a população, o tecido empresarial e o desenvolvimento económico da região. A empresa, proprietária de um armazém situado na zona industrial afetada, alerta que a construção da linha à superfície implicará a demolição de infraestruturas essenciais, incluindo instalações empresariais, habitações e outros equipamentos fundamentais.

A participação sublinha as graves consequências económicas desta decisão, nomeadamente a destruição de investimentos realizados ao longo de vários anos, o risco de perda de postos de trabalho e a interrupção de atividades empresariais relevantes para a economia local. A Mister Brand considera que esta solução compromete seriamente a continuidade de diversas empresas e poderá gerar prejuízos avultados para o tecido empresarial da área afetada.

Para além do impacto económico, são também evidenciados os efeitos ambientais e sociais negativos, como o aumento do ruído e das vibrações, a criação de uma barreira física permanente e a consequente degradação da qualidade de vida das populações. A empresa alerta para o impacto direto no bem-estar de residentes e trabalhadores, defendendo que a solução proposta representa uma deterioração significativa das condições de vida na região.

A Mister Brand, Lda. critica a predominância de critérios financeiros na escolha do traçado e defende a necessidade de reavaliação do projeto. Solicita o estudo de alternativas técnicas menos lesivas, mesmo que impliquem maiores custos iniciais, privilegiando soluções que preservem empresas, habitações e o equilíbrio social. A empresa conclui apelando a uma decisão mais justa, sustentável e alinhada com os interesses das comunidades e do desenvolvimento regional.

A **Monteiro e Filho – Matérias de Fixação, Lda.** reconhece que Portugal necessita de modernizar as suas infraestruturas e vias de transporte. No entanto, considera que um projeto desta dimensão não deve avançar sem uma avaliação rigorosa dos seus impactos reais, sobretudo para as populações diretamente afetadas.

A proposta atual apresentada pelo consórcio (AVAN Norte), que prevê uma solução à superfície numa zona densamente povoada como Vila Nova de Gaia, é fortemente criticada. Segundo a empresa, este traçado viola princípios ambientais essenciais e compromete a segurança e o bem-estar das populações, em especial dos jovens e

idosos. Além disso, aponta para uma significativa perda de qualidade de vida nas áreas abrangidas.

A empresa destaca ainda as consequências negativas para o tecido empresarial local, denunciando a ausência de alternativas apresentadas pelo consórcio para as empresas afetadas. Esta situação poderá colocar em risco centenas de postos de trabalho, levando ao aumento do desemprego e criando um cenário socioeconómico preocupante para o concelho.

Perante este enquadramento, a Monteiro e Filho defende a adoção de uma solução alternativa em túnel mineiro enterrado, conforme previsto em estudos prévios aceites pelo próprio consórcio. Assim, solicita à APA a declaração de não conformidade dos troços S4 e S5 de acordo com o traçado atualmente proposto.

O **Movimento Gaia Verde** apresenta-se como uma iniciativa cívica aberta, apartidária e plural, que reúne cidadãos de várias freguesias de Vila Nova de Gaia preocupados com a degradação das áreas verdes e a insuficiência de políticas públicas ambientais. O seu objetivo é escrutinar projetos, propor alternativas e mobilizar a população para uma cidade mais sustentável, com melhor qualidade de vida e maior proteção ambiental.

O Movimento Gaia Verde reconhece positivamente a correção introduzida no projeto, nomeadamente o regresso ao corredor aprovado no Estudo Prévio, a manutenção da estação de Gaia em Santo Ovídio como solução subterrânea e o abandono da proposta anterior com duas pontes adicionais sobre o Douro. Na sua perspetiva, esta alteração reforça a intermodalidade, reduz impactes paisagísticos e evita maior fragmentação territorial.

Apesar desse reconhecimento, o Movimento Gaia Verde sublinha que a aprovação final do projeto deve ficar condicionada à implementação de medidas robustas de mitigação e compensação. Entre as principais exigências destacam-se a proteção efetiva dos recursos naturais e linhas de água, a redução de ruído e vibrações em zonas habitadas, a garantia de processos justos de indemnização e realojamento para os afetados, e a criação de mecanismos de monitorização ambiental e social transparentes, com auditorias independentes.

O movimento manifesta ainda especial preocupação com o troço que atravessa Canelas / Guardal de Cima, onde o traçado previsto à superfície implicaria demolições significativas, destruição de áreas naturais e agrícolas, e aumento do ruído e da fragmentação do território. Considera que esta solução representa um impacto social e territorial elevado para as comunidades locais.

Como alternativa, o Movimento Gaia Verde defende que seja seriamente estudada a opção de construção em túnel nesse troço, por forma a minimizar os impactos negativos. Argumenta que esta solução estaria mais alinhada com os princípios de sustentabilidade, justiça territorial e adaptação às alterações climáticas, além de ser coerente com opções anteriormente avaliadas como menos impactantes para o concelho.

Os vereadores eleitos pelo **Partido Socialista na Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia** apresentam um apoio inequívoco à construção do tabuleiro rodoviário na nova travessia do Douro, considerando-o essencial para melhorar a mobilidade no concelho e aliviar problemas crónicos nas ligações existentes. Criticam a mudança de posição do atual executivo municipal, defendendo que esta infraestrutura, já com financiamento assegurado, não deve ser substituída por soluções alternativas menos estruturantes, como uma ponte pedonal sem debate prévio.

O PS sublinha igualmente a importância estratégica da futura Estação de TGV em Santo Ovídio, classificando-a como uma das maiores conquistas recentes do concelho. No entanto, apontam falhas no projeto de execução, nomeadamente a ausência de uma verdadeira solução intermodal que integre vários modos de transporte e melhorias urbanísticas relevantes. Criticam ainda a perda de valências locais, como o Mercado de Levante, e a manutenção de condições precárias em infraestruturas de apoio ao transporte público.

A intervenção dos vereadores aborda também os impactos negativos em freguesias como Canelas, onde as alterações ao projeto agravam significativamente os efeitos sobre o território, incluindo mais demolições de habitações e unidades industriais. Consideram que estas mudanças representam prejuízos face ao estudo prévio e criticam a falta de transparência e diálogo com a população afetada.

Manifestam forte preocupação com a solução prevista para Vilar do Paraíso, onde o traçado à superfície poderá implicar a destruição de património habitacional e industrial. Defendem que uma solução em túnel seria mais adequada para mitigar impactos. Alertam ainda para os efeitos ambientais da deposição de terras nas pedreiras locais e lamentam a ausência de contrapartidas ou compensações adequadas para a freguesia, apontando falhas tanto do consórcio como da autarquia na defesa dos interesses locais.

A **Peak Drive – Automóveis, Lda.** manifesta preocupação com o traçado atualmente proposto para a LAV em Vila Nova de Gaia, considerando que este poderá provocar impactos significativos, tanto diretos como indiretos, não apenas na sua atividade, mas também nos proprietários, residentes, empresas e demais entidades da área envolvente. A empresa entende que os efeitos do projeto podem ter relevância elevada ao nível social, económico, patrimonial e ambiental.

Neste sentido, defende que, no processo de avaliação e decisão, seja equacionada a adoção de uma solução alternativa de traçado que permita reduzir esses impactos, privilegiando uma opção menos prejudicial para o tecido empresarial e para a comunidade local.

Caso o traçado proposto venha a ser mantido e o projeto avance, a Peak Drive considera essencial que todos os afetados sejam devidamente compensados pelos prejuízos sofridos. As indemnizações deverão refletir os valores de mercado atuais, de forma a permitir a aquisição ou realocação de imóveis e instalações equivalentes, abrangendo também custos de deslocalização, perdas ou interrupções de atividade, desvalorização patrimonial, prejuízos operacionais e demais danos diretos e indiretos.

A empresa solicita que a avaliação dos impactes seja conduzida de forma rigorosa, abrangente e individualizada, garantindo que todas as consequências do projeto sejam corretamente identificadas, quantificadas e consideradas tanto na tomada de decisão como na definição de compensações.

A **Perfilium Metal Systems, Lda.**, uma das empresas afetadas pelo traçado da LAV, afirma que não corresponde à verdade a existência de qualquer acordo ou entendimento entre o consórcio (AVAN Norte) e as empresas da Zona Industrial de São Caetano quanto ao seu futuro. A empresa rejeita, assim, a ideia de que haja já soluções definidas ou negociadas para a sua situação.

A empresa descreve um contexto de grande incerteza e manifesta um sentimento claro de abandono e desinteresse por parte do consórcio responsável, destacando a ausência de resposta às solicitações feitas pelos seus advogados. Esta falta de comunicação agrava a instabilidade e dificulta a tomada de decisões.

Perante este cenário, a Perfilium considera que a deslocalização da sua atividade é cada vez mais provável, enfrentando o risco de prejuízos financeiros significativos devido ao impasse existente. A situação atual é descrita como angustiante, marcada pela indefinição e pela preocupação com um futuro incerto.

A **Perpicola - Comércio de Etiquetas e Autocolantes, Lda.**, em conjunto com a Perpigaia – proprietária das instalações, manifesta preocupação com a alteração da extensão do túnel, reduzida de cerca de 4,7 km (em Estudo Prévio) para aproximadamente 3,4 km no Projeto de Execução. Consideram que esta mudança pode ter impactos significativos na zona envolvente, particularmente nas empresas ali instaladas.

A Perpicola destaca que as suas instalações se situam na Rua das Pedreiras de São Caetano, onde desenvolve atividade industrial dedicada à produção de etiquetas autocolantes, maioritariamente para a indústria automóvel. Este setor exige elevados padrões de qualidade, cumprimento rigoroso de prazos e continuidade no fornecimento, fatores que podem ser comprometidos pela implementação da nova solução do projeto.

Segundo a empresa, a redução da extensão do túnel poderá afetar diretamente a sua capacidade produtiva, ao diminuir o espaço disponível para operação e desorganizar a estrutura industrial existente. Num cenário mais crítico, alertam para a possibilidade de interrupção da produção, com consequências económicas relevantes para a empresa, colaboradores, clientes e toda a cadeia de fornecimento associada.

A Perpicola defende que os impactos da alteração do projeto devem ser cuidadosamente avaliados, apelando à procura de soluções que conciliem a execução da infraestrutura com a continuidade da atividade empresarial. Sublinha ainda a importância de uma abordagem integrada que considere não só a obra, mas também os seus efeitos na economia local, nas empresas e nos postos de trabalho.

A **Poluic, Lda.**, enquanto proprietária/inquilina de um imóvel sito na Rua das Pedreira de S. Caetano, nº421, na Zona Industrial de São Caetano, em Vila Nova de Gaia, apresenta uma reclamação formal relativamente ao processo de expropriação associado à construção do novo Túnel Ferroviário de Gaia. A empresa manifesta profunda preocupação pelo facto de o projeto atual prever uma solução que deixa de proteger aquela zona industrial — ao contrário do Estudo Prévio — transferindo os impactos da obra para empresas em funcionamento, incluindo a sua.

A empresa destaca que está instalada há várias décadas no local, desempenhando uma atividade económica relevante, com um armazém totalmente ocupado e essencial ao seu funcionamento. A expropriação, ainda que parcial, é considerada altamente prejudicial, pois reduzirá um espaço já limitado, comprometendo a logística, a circulação de mercadorias, a produtividade e, potencialmente, a manutenção dos postos de trabalho.

Adicionalmente, a Poluic sublinha que não pretende deslocalizar-se, devido aos elevados custos associados, à perda de eficiência e ao impacto social sobre os trabalhadores — muitos dos quais residem nas proximidades. Critica também a ausência total de comunicação por parte das entidades responsáveis, referindo nunca ter sido contactada nem informada sobre a área afetada, prazos, critérios de avaliação ou compensações, o que gera grande incerteza e impossibilita o planeamento da atividade empresarial.

A empresa solicita esclarecimentos urgentes, acesso a informação técnica detalhada, a realização de uma reunião com os responsáveis, a reavaliação da solução técnica do projeto e, caso a expropriação se concretize, uma indemnização integral que cubra todos os prejuízos diretos e indiretos. A Poluic reserva ainda o direito de recorrer a todos os meios legais para defender os seus interesses, esperando a abertura de um diálogo construtivo antes de decisões que possam comprometer a sua atividade.

A **Santa Casa da Misericórdia de Vouzela** apresenta uma participação na qualidade de proprietária de terrenos localizados na freguesia de Mafamude, em Vila Nova de Gaia, com uma área total de cerca de 18.385 m². Ao tomar conhecimento do traçado previsto, a instituição manifesta preocupação pelo facto de a “Área a Expropriar” abranger parcialmente os seus terrenos, afetando diretamente os seus interesses patrimoniais.

A instituição expressa a sua total discordância relativamente aos limites propostos para a expropriação, considerando que a solução apresentada constitui uma injustiça evidente e prejudica significativamente as expectativas legítimas criadas ao abrigo do Plano Diretor Municipal em vigor. Nesse sentido, entende que a proposta compromete o aproveitamento urbanístico previsto para a área, traduzindo-se numa penalização injustificada para a entidade proprietária.

Como alternativa, a Santa Casa defende que deve ser adotado um procedimento mais justo, propondo a expropriação total dos terrenos em questão. Argumenta que a compensação financeira deverá ter por base o potencial construtivo definido no Plano Diretor Municipal e nas regras específicas aplicáveis à unidade operativa em

que os terrenos se inserem (UOPG7-SUOPGIII – Interface Avenida da República– Avenida Vasco da Gama).

Por fim, a instituição esclarece que já existe um projeto de loteamento (n.º 1302/23-PIP) desenvolvido com base no referido potencial construtivo e enquadrado no Plano de Urbanização da Avenida da República. Este projeto, que abrange uma área de intervenção mais alargada, encontra-se disponível para consulta na Câmara Municipal e é apresentado como elemento relevante para fundamentar a sua posição e apoiar a avaliação por parte das entidades decisoras no âmbito do processo de discussão pública.

A **Silliker Portugal, S.A.**, integrada no grupo Mérieux NutriSciences e acreditada pelo IPAC para ensaios nas áreas agroalimentar e ambiental, expressa preocupação relativamente aos potenciais impactos da construção e futura exploração da LAV nas suas instalações em Canelas, Vila Nova de Gaia. A proximidade da infraestrutura poderá comprometer o funcionamento da empresa, dada a natureza sensível das suas atividades laboratoriais.

Entre os principais riscos identificados estão a ocorrência de vibrações, ruído, poeiras e dificuldades de acesso, fatores que poderão afetar equipamentos de elevada precisão e a fiabilidade dos resultados analíticos. Estas perturbações podem ainda comprometer o cumprimento dos requisitos da norma NP EN ISO/IEC 17025:2018, colocando em causa a acreditação do laboratório e a continuidade regular da sua operação.

A empresa alerta que tais impactos poderão traduzir-se em prejuízos significativos, incluindo a invalidação de análises laboratoriais, incumprimento de prazos contratuais, perda de acreditação, danos na reputação, perda de clientes e, em cenário extremo, a necessidade de realocização das instalações.

Nesse sentido, considera fundamental que a avaliação do projeto não se limite aos efeitos sobre edifícios e população residente, devendo também contemplar as exigências específicas de atividades laboratoriais altamente sensíveis, cuja operação depende de condições ambientais e estruturais estáveis.

A Silliker Portugal solicita que estes riscos sejam devidamente considerados no âmbito do projeto, com a adoção de medidas adequadas de mitigação, compensação e reparação que garantam a salvaguarda da sua atividade.

A **Sociedade Hípica Quinta do Outeiral, S.A.** apresenta uma posição de discordância fundamentada quanto à solução projetada na parte em que afeta a sua propriedade. A entidade não contesta o interesse público da infraestrutura ferroviária, mas sustenta que a concretização proposta é desproporcional e não acautela adequadamente a realidade específica da atividade equestre ali desenvolvida. A sua argumentação assenta numa base probatória alargada, composta por vários pareceres técnicos especializados (veterinário, federativo, desportivo, terapêutico, entre outros), bem como em evidência científica e enquadramento jurídico aplicável.

De acordo com a Sociedade Hípica, essa prova demonstra que a proximidade de uma linha de alta velocidade é incompatível com o funcionamento de um centro hípico em plena atividade. Os impactes associados — nomeadamente ruído, vibrações, poeiras e perturbações ambientais — comprometem o bem-estar animal, a segurança de pessoas e a própria funcionalidade da exploração. Mesmo as medidas de minimização previstas no RECAPE, incluindo a eventual deslocação do traçado, são consideradas insuficientes para reduzir o impacto a níveis aceitáveis, sendo sublinhado que o próprio documento reconhece limitações da solução adotada.

A Sociedade Hípica aponta ainda várias falhas concretas no processo, destacando-se a incorreta localização da exploração no documento de expropriações (TAMO V9), o que indicia falta de trabalho de campo adequado. Acresce que o traçado projetado afetaria diretamente elementos essenciais à atividade, como as fontes de água e o núcleo operacional, além de inviabilizar as condições necessárias para treino, competição e terapias assistidas com equinos — esta última com relevância social no concelho. A parte remanescente do terreno ficaria, segundo a análise apresentada, sem viabilidade urbanística e económica.

Perante este quadro, a pretensão da entidade é clara: requer a expropriação total das quatro parcelas afetadas, nos termos do Código das Expropriações, bem como uma indemnização calculada segundo a teoria da substituição, que permita a realocação integral da atividade. Paralelamente, solicita indemnização autónoma pela interrupção da atividade e a suspensão da posse administrativa até estarem reunidas condições para retoma em novas instalações licenciadas. A documentação completa que sustenta estes pedidos encontra-se reunida no processo e nos pareceres técnicos anexos.

A **ZERO – Associação Sistema Terrestre Sustentável** reconhece que a reformulação do Projeto de Execução dos Subtroços STA4 e STA5 procurou responder às razões que levaram à anterior decisão de não conformidade ambiental, retomando elementos essenciais da solução aprovada no Estudo Prévio e na DIA, nomeadamente a reposição da Estação de Gaia em Santo Ovídio em solução subterrânea. Ainda assim, a ZERO conclui que esta conformidade formal com o corredor aprovado não resolve um conjunto significativo de questões de fundo — ambientais, territoriais, sociais e de mobilidade — que permanecem insuficientemente tratadas, justificando a emissão de um parecer favorável condicionado.

A associação reconhece também a importância estratégica da LAV Porto–Lisboa como instrumento essencial para a descarbonização do sistema de transportes, promovendo a transferência modal do rodoviário e aéreo para o ferroviário e reforçando a integração territorial. Contudo, alerta que as alterações introduzidas nesta fase do projeto resultam num agravamento relevante de vários impactes, incluindo o aumento da área afetada, da movimentação de terras e das afetações a habitações, atividades económicas e espaços agrícolas, o que implica consequências reais para populações e tecido urbano e exige medidas de compensação social robustas e transparentes.

Por outro lado, a ZERO identifica que a redução da extensão dos túneis urbanos, especialmente em Negrelos e Gaia, contribui significativamente para o agravamento dos impactos, ao aumentar a fragmentação territorial, o ruído, as vibrações e a artificialização do território. Embora reconheça a relevância das justificações técnicas apresentadas, considera que não foi demonstrado de forma suficiente que não existam alternativas que permitam manter soluções mais subterrâneas em zonas sensíveis. Paralelamente, aponta fragilidades noutras áreas, como a insuficiente conectividade ecológica, os riscos associados aos recursos hídricos e a falta de uma integração modal eficaz, defendendo melhorias claras nestes domínios.

A ZERO critica a excessiva orientação do projeto para o transporte individual motorizado, nomeadamente através da previsão de grandes parques de estacionamento e da inclusão de um tabuleiro rodoviário na nova travessia do Douro, defendendo uma abordagem centrada na mobilidade sustentável e no transporte coletivo. Assim, embora reconheça progressos face às soluções anteriores, a associação condiciona o seu parecer à adoção de várias medidas: reforço da compensação social, melhoria da conectividade ecológica, integração plena com os transportes públicos, redução do estacionamento automóvel e eliminação da componente rodoviária da nova ponte, alinhando o projeto com os objetivos de descarbonização e sustentabilidade.

Breve síntese das exposições de Cidadãos

60 cidadãos apresentam participações discordantes, revelando uma oposição significativa aos impactos sociais, patrimoniais, ambientais e económicos associados ao traçado da LAV, incidindo sobretudo nos concelhos de Vila Nova de Gaia, Porto e Espinho. De forma transversal, os participantes defendem uma maior utilização de soluções em túnel, contestando a redução de extensões inicialmente previstas em subterrâneo e a adoção de troços à superfície ou em vala aberta, por considerarem que estas soluções aumentam as expropriações, as demolições, o ruído, as vibrações e a fragmentação territorial.

Na freguesia de Serzedo, particularmente nas zonas da Rua Nossa Senhora das Fontes, Rua Nuno Augusto de Oliveira Ramos, Rua Casais de Cidra e restantes áreas atravessadas pelo Túnel de Casaldeita, são manifestadas preocupações quanto à reduzida profundidade do túnel e aos seus potenciais efeitos sobre as habitações existentes. Os participantes receiam danos estruturais decorrentes de assentamentos, escavações e vibrações, questionando a suficiência dos estudos geotécnicos realizados e a ausência de avaliações individualizadas para imóveis diretamente afetados. É igualmente salientado o risco de afetação de poços, furos, riachos, aquíferos e sistemas de drenagem, bem como os impactos permanentes sobre a qualidade de vida, resultantes do ruído, das vibrações e da eventual desvalorização patrimonial das habitações. Surgem ainda preocupações relativas a demolições de habitações permanentes, expropriações parciais, perda de terrenos agrícolas e alterações dos acessos locais durante a construção.

Nas áreas de Grijó e Serzedo, diversos contributos questionam os efeitos do túnel sobre habitações antigas e infraestruturas privadas, alertando para riscos associados às vibrações, ao tráfego de camiões, à instalação de estaleiros e à preservação das numerosas linhas de água existentes na região. É igualmente apontada a possibilidade de perda ou alteração de captações de água utilizadas para consumo doméstico e atividade agrícola.

Na freguesia de Perosinho, designadamente na Rua 25 de Abril e no lugar de Brandariz, é contestada a demolição de habitações de residência permanente e a afetação de terrenos agrícolas, florestais e de apoio familiar existentes há várias décadas. Os participantes entendem que não foram suficientemente demonstradas as razões para a escolha da solução proposta nem a inexistência de alternativas com menor impacto social. São igualmente referidos prejuízos associados à fragmentação fundiária, à perda de acessibilidade aos terrenos, à desvalorização de propriedades, à afetação de atividades económicas existentes e ao impacto psicológico provocado pela incerteza prolongada relativamente ao traçado definitivo.

Nas freguesias de Canelas, Guardal de Cima, São Caetano, Negrelos e Terços, muitos participantes opõem-se ao abandono de soluções inicialmente previstas em túnel e à sua substituição por troços à superfície ou em viaduto. É defendido que a opção subterrânea reduziria significativamente os impactes sobre habitações, zonas industriais, áreas agrícolas e espaços naturais. Surgem referências à destruição de corredores ecológicos, à fragmentação do território, ao agravamento do ruído e à incompatibilidade de algumas soluções com o planeamento municipal existente. São igualmente mencionadas preocupações com a afetação da Ribeira de Canelas-Gulpilhares, com a continuidade de linhas de água e com os impactos sobre áreas classificadas como Reserva Agrícola Nacional e Reserva Ecológica Nacional.

Na zona industrial de São Caetano, particularmente na Rua das Pedreiras, Travessa Nova de São Caetano e envolvente, os participantes consideram que a passagem da infraestrutura à superfície poderá conduzir à destruição ou deslocalização de atividades económicas instaladas há décadas. São referidos impactos sobre armazéns, fábricas, empregos e investimentos existentes, bem como a insuficiência dos contactos e negociações estabelecidos com os proprietários afetados. Diversos contributos defendem o regresso à solução em túnel mineiro, alegando que esta permitiria compatibilizar melhor a infraestrutura ferroviária com a realidade industrial e urbana do local.

Em Vilar do Paraíso, especialmente na aproximação à futura estação de Santo Ovídio, é fortemente contestada a substituição de troços em túnel por soluções à superfície. Os participantes questionam os benefícios efetivos dessa alteração para o interesse público e entendem que ela resulta num agravamento dos impactes sobre habitações, empresas, armazéns e património construído. É também questionada a compatibilidade destas alterações com os pressupostos do concurso público e com as soluções anteriormente submetidas a avaliação ambiental.

Em Mafamude, na zona da Avenida D. João II, surgem preocupações relativas à localização prevista do Poço de Emergência do Túnel de Vila Nova de Gaia. Os participantes alertam para uma possível interferência com linhas de água identificadas no Plano Diretor Municipal, para potenciais alterações dos sistemas de

drenagem e para a remoção significativa de árvores e vegetação consolidada. É solicitada a reavaliação da localização desta infraestrutura e a realização de estudos hidráulicos, hidrológicos e geotécnicos adicionais.

Na cidade do Porto, sobretudo em Campanhã, as participações de discordância centram-se nos impactes da ampliação da estação ferroviária e das infraestruturas associadas. São contestadas expropriações e demolições previstas na Rua Pinheiro de Campanhã, defendendo-se que algumas afetações resultam de opções urbanísticas complementares e não exclusivamente de necessidades ferroviárias. É igualmente questionada a transparência dos critérios de expropriação e a avaliação dos impactes sociais sobre os residentes afetados.

Ainda em Campanhã, no Vale de Noeda, na Soalheira, no Largo do Pinheiro e na Rua do Freixo, são apresentadas críticas aos efeitos esperados sobre património arqueológico, ecológico, paisagístico e urbano. Os participantes alertam para riscos sobre o ecossistema associado aos rios Tinto e Torto, para a destruição de corredores ecológicos, áreas de biodiversidade e património histórico. São igualmente contestadas as soluções previstas para a Estação de Alta Velocidade de Campanhã, por alegada desarticulação urbanística, insuficiente integração territorial, conflitos com infraestruturas existentes e potenciais problemas de mobilidade, acessibilidade e segurança.

Em Oliveira do Douro, especialmente na área de Quebrantões e da futura travessia sobre o rio Douro, são reportadas preocupações relativas à implantação da nova ponte rodoferroviária e respetivos acessos. Os participantes referem a perda significativa de área útil de propriedades, a fragmentação de terrenos, a afetação de património edificado e paisagístico e os impactes sobre linhas de água, solos agrícolas e áreas florestais. São igualmente apontados efeitos permanentes de ruído, poluição visual e desvalorização patrimonial associados à nova infraestrutura.

No concelho de Espinho, particularmente em Guetim, na Travessa do Rameiro, na envolvente da Ribeira de Silvalde e nas proximidades do Túnel de Cassufas, surgem preocupações relacionadas com a proximidade da linha às habitações, a afetação de poços e recursos hídricos, a perda de qualidade paisagística, o ruído, as vibrações e os impactos associados à localização de estaleiros e acessos de obra. Os participantes consideram que as medidas previstas são insuficientes face aos impactos permanentes esperados para os residentes locais.

Globalmente, as participações de discordância convergem na defesa de soluções menos intrusivas, assentes num maior recurso a túneis, na redução de expropriações e demolições, na preservação de habitações, atividades económicas e património existente, na proteção das linhas de água e dos recursos hídricos, no reforço dos estudos geotécnicos, hidrogeológicos e de vibrações e na implementação de mecanismos de compensação, monitorização e participação pública considerados mais transparentes e adequados às populações afetadas.

32 cidadãos apresentam a sua concordância, manifestando, de forma geral, apoio à nova versão do RECAPE por esta corrigir as principais desconformidades identificadas na versão anterior. Os participantes consideram que o projeto agora se

aproxima mais das soluções previstas no Estudo Prévio, na DIA e no caderno de encargos do concurso, entendendo que representa um equilíbrio mais adequado entre os objetivos da mobilidade ferroviária, a integração urbana, os impactes ambientais e a viabilidade técnica e financeira.

O tema mais referido é a localização da estação de alta velocidade de Vila Nova de Gaia em Santo Ovídio. A esmagadora maioria dos participantes apoia esta solução, considerando que garante uma verdadeira intermodalidade com a Linha Amarela e a futura Linha Rubi do Metro do Porto, bem como com a rede de autocarros metropolitanos. Os contributos salientam que Santo Ovídio corresponde a uma centralidade urbana consolidada, com elevada densidade populacional e forte acessibilidade por transporte público, ao contrário de alternativas anteriormente propostas para Vilar do Paraíso. Muitos participantes defendem que esta localização maximiza a utilização da futura linha de alta velocidade e favorece uma mobilidade mais sustentável.

Outro dos aspetos mais valorizados é a reposição da ponte rodoferroviária única sobre o rio Douro. Os participantes consideram que a solução de uma única infraestrutura para os modos ferroviário, rodoviário, pedonal e ciclável apresenta vantagens económicas, ambientais e paisagísticas relativamente à hipótese de duas pontes independentes. É frequentemente referido que a componente rodoviária responde a uma necessidade antiga de reforço das ligações entre Porto e Gaia, permitindo simultaneamente criar uma nova travessia para modos suaves e reduzir a pressão sobre outras pontes da cidade. Diversas participações alertam ainda para os riscos financeiros e jurídicos associados à eventual eliminação do tabuleiro rodoviário após a adjudicação e financiamento do projeto.

A nova estação de Campanhã recolhe igualmente apreciações positivas. Os participantes destacam as melhorias introduzidas no desenho arquitetónico, na organização funcional e na qualidade dos espaços públicos envolventes. É frequentemente elogiada a opção pelo edifício-ponte, a concentração dos serviços, o aumento da componente pedonal e a melhoria das condições de circulação dos passageiros. Alguns contributos defendem, contudo, que a cobertura das plataformas deverá ser ampliada e que a estação deverá integrar mais comércio e serviços para aumentar a sua atratividade e funcionalidade.

Apesar do apoio global ao projeto, vários participantes apresentam sugestões de aperfeiçoamento. Entre as mais recorrentes encontram-se a criação de ligações pedonais subterrâneas mais diretas entre a estação de alta velocidade de Santo Ovídio e as estações de metro de Santo Ovídio e D. João II, a melhoria da articulação intermodal, o reforço das condições de acessibilidade universal e o aumento da proteção dos passageiros contra as condições meteorológicas. Também é sugerido o reforço dos equipamentos de apoio aos utilizadores, nomeadamente zonas comerciais, salas de espera, serviços de informação e melhores interfaces com outros modos de transporte.

Uma parte significativa das participações manifesta preocupação com os impactes do traçado à superfície em Vila Nova de Gaia, particularmente na zona industrial de São Caetano. Embora aceitando o projeto no seu conjunto, diversos participantes defendem uma maior utilização de soluções em túnel ou em falso túnel para reduzir

expropriações, demolições, ruído, vibrações e impactes sobre habitações e empresas. É também solicitado que os processos de expropriação e compensação sejam conduzidos de forma célere, transparente e justa.

Alguns contributos criticam expressamente as posições públicas das Câmaras Municipais do Porto e de Vila Nova de Gaia relativamente à localização da estação e à eliminação do tabuleiro rodoviário da ponte. Os participantes entendem que estas matérias já foram avaliadas e resolvidas no âmbito dos procedimentos anteriores e defendem que não devem ser reabertas por razões políticas ou por interesses alheios à avaliação ambiental. Em vários casos é sublinhada a necessidade de evitar novos atrasos num projeto considerado estratégico para o país e para a Área Metropolitana do Porto.

Em síntese, as participações de concordância revelam um apoio claro à atual versão do RECAPE, sustentado sobretudo pela reposição da estação de Santo Ovídio, pela manutenção da ponte rodoferroviária e pelas melhorias introduzidas na estação de Campanhã. Embora sejam propostas várias melhorias pontuais relacionadas com a integração urbana, a intermodalidade e a mitigação de impactes locais, a posição dominante é a de que o projeto deve ser aprovado e avançar rapidamente para execução, sem reabrir decisões estruturantes já consolidadas.

19 cidadãos apresentam sugestões ao projeto, centradas na melhoria da integração urbana, territorial, paisagística e funcional da LAV, sem colocarem em causa a concretização da infraestrutura. Os participantes reconhecem a importância estratégica do projeto para o sistema ferroviário nacional, mas defendem a introdução de ajustamentos que permitam potenciar os seus benefícios e reduzir os impactes sobre as populações, as atividades económicas e o território.

As sugestões incidem sobretudo sobre a integração urbana das estações de Campanhã e de Santo Ovídio, defendendo uma melhor articulação destas infraestruturas com o espaço público envolvente e com a restante rede de transportes. É salientada a necessidade de reforçar a intermodalidade da estação de Santo Ovídio, através da criação de ligações pedonais mais diretas, seguras e acessíveis à rede de metro, designadamente à estação D. João II, bem como aos restantes modos de transporte. São igualmente sugeridas melhorias nos acessos e na organização viária envolvente à estação, incluindo soluções de estacionamento do tipo *park & ride* e reorganização de arruamentos locais. Estas preocupações incidem particularmente sobre as áreas de Santo Ovídio, Avenida da República, Avenida Vasco da Gama e zonas envolventes ao principal interface de mobilidade de Vila Nova de Gaia.

Vários contributos defendem igualmente um aprofundamento da fundamentação urbanística, arquitetónica e paisagística do projeto, particularmente no que respeita à nova travessia do Douro, à integração das estações de Campanhã e Santo Ovídio e à inserção territorial dos troços compreendidos entre Santo Ovídio, Vilar do Paraíso, Canelas e Espinho. É sugerida uma maior valorização da qualidade arquitetónica das infraestruturas e da sua relação com a paisagem, bem como o reforço das medidas

destinadas a mitigar os efeitos de fragmentação territorial e a promover a qualificação do espaço público.

Uma parte significativa das participações recomenda a adoção de soluções que permitam reduzir os impactos sobre zonas residenciais, empresariais e ambientalmente sensíveis, sobretudo nas freguesias de Canelas, Vilar do Paraíso, São Caetano, Guardal de Cima, Gervide, Oliveira do Douro, Serzedo e Guetim. Neste contexto, são propostas soluções em túnel ou ajustamentos localizados do traçado, procurando minimizar expropriações, demolições, ruído, vibrações, efeitos barreira e afetações ao tecido empresarial instalado, nomeadamente nas zonas industriais de São Caetano e dos Terços. É igualmente defendido o reforço dos programas de monitorização ambiental e social, da proteção de linhas de água e da implementação de medidas de compensação adequadas às populações afetadas.

As participações evidenciam ainda preocupações relacionadas com a proteção do património histórico e arquitetónico existente ao longo do corredor ferroviário. Em particular, é sugerida a revisão da solução prevista para a Rua Azevedo Magalhães, em Gervide, Oliveira do Douro, de forma a preservar um edifício de carácter senhorial associado à antiga Quinta de São João ou Quinta do Outeiro, apontado como elemento relevante da memória histórica e arquitetónica local. São defendidas alternativas construtivas que permitam salvaguardar património edificado com valor histórico, cultural e identitário para as comunidades atravessadas pelo projeto.

Foram também apresentadas propostas de valorização territorial associadas a áreas diretamente abrangidas pela obra. Destacam-se sugestões para a criação de espaços verdes, áreas de lazer, zonas de estacionamento e melhoria das ligações rodoviárias na zona de Cassufas, bem como propostas para a reorganização de acessos e circulação automóvel em áreas próximas da futura infraestrutura. Estas medidas visam transformar espaços afetados pela obra em oportunidades de requalificação urbana, paisagística e de fruição pública.

Algumas participações fazem ainda referência a exemplos internacionais de integração de infraestruturas ferroviárias e acessibilidades urbanas, sugerindo a adoção de soluções semelhantes às implementadas em cidades como Vigo para melhorar a acessibilidade vertical, os percursos pedonais e a ligação entre diferentes níveis urbanos e equipamentos de transporte.

Certas participações abordam aspetos relacionados com a segurança e a operação da futura estação subterrânea de Santo Ovídio, defendendo a reavaliação dos pressupostos adotados para a evacuação de passageiros em situação de emergência, tendo em conta a profundidade prevista para a infraestrutura. São igualmente apresentadas propostas que defendem uma visão de longo prazo para o sistema ferroviário, nomeadamente o dimensionamento de determinadas infraestruturas para futuras expansões de capacidade e uma articulação mais eficiente com outras ligações ferroviárias existentes ou potenciais, incluindo a Linha do Vouga.

12 cidadãos apresentam considerações gerais sobre o projeto, evidenciando um reconhecimento abrangente da importância estratégica da LAV Porto–Lisboa para a modernização da rede ferroviária nacional, a redução dos tempos de viagem e o

reforço da mobilidade sustentável. Contudo, os participantes defendem que a concretização do projeto deve ser acompanhada por elevados níveis de rigor técnico, transparência, proteção ambiental e salvaguarda das populações, empresas e património afetados pelo novo corredor ferroviário.

É amplamente valorizada a reposição da estação de alta velocidade em Santo Ovídio, considerada uma localização estrategicamente mais favorável devido à sua integração com a Linha Amarela, com a futura Linha Rubi e com a restante rede de transportes públicos da Área Metropolitana do Porto. Os contributos destacam ainda a importância da solução de uma ponte rodoferroviária única sobre o rio Douro, com capacidade para integrar diferentes modos de transporte e reforçar as ligações entre Porto e Vila Nova de Gaia.

Uma parte significativa das participações centra-se nos impactos previstos em áreas habitacionais atravessadas pelos túneis da futura linha. Na freguesia de Serzedo, particularmente na Rua Nossa Senhora das Fontes, são manifestadas preocupações relacionadas com a passagem do Túnel de Casaldeita sob habitações, anexos, poços, terrenos agrícolas e linhas de água. Os participantes receiam a ocorrência de vibrações, fissuração de edifícios, assentamentos do terreno, alterações hidrogeológicas e redução da disponibilidade de água proveniente de poços particulares. Defende-se a realização de estudos geológicos e hidrogeológicos detalhados, a monitorização contínua dos imóveis e dos recursos hídricos, bem como a definição de mecanismos claros de compensação e reparação de eventuais danos.

No concelho de Espinho, em particular na freguesia de Anta, é igualmente expressa preocupação quanto aos efeitos do projeto sobre uma habitação localizada na Rua do Cruzeiro. A participação alerta para os potenciais impactos das escavações, vibrações, ruído e alterações hidrogeológicas decorrentes da construção e exploração da linha ferroviária, defendendo a realização de avaliações técnicas específicas, medidas de monitorização permanente e garantias de proteção das habitações e dos terrenos envolventes.

Relativamente à futura estação de Santo Ovídio, é salientada a necessidade de assegurar uma verdadeira intermodalidade entre a alta velocidade, o Metro do Porto e os restantes meios de transporte coletivo. Os participantes questionam a ausência de informação detalhada sobre os percursos de transbordo, tempos de ligação, número de elevadores e escadas rolantes, acessibilidade universal e articulação com o terminal rodoviário previsto para a envolvente da Avenida D. João II. É igualmente solicitada uma clarificação da compatibilização da estação de alta velocidade com a futura Linha Rubi, defendendo-se que os percursos entre modos de transporte possam ser realizados em ambiente protegido e coberto.

São ainda denunciados os potenciais impactos da solução apresentada para áreas urbanas e industriais de São Caetano, Canelas e Vilar do Paraíso, defendendo vários participantes que a extensão dos troços em túnel deve ser aumentada para minimizar demolições, expropriações, fragmentação territorial, afetação de atividades económicas e efeitos negativos sobre a paisagem urbana. Considera-se que soluções mais enterradas permitiriam compatibilizar melhor a infraestrutura ferroviária com o tecido urbano existente e reduzir significativamente os impactos sociais e ambientais.

As participações referem igualmente a necessidade de garantir uma monitorização ambiental e estrutural robusta ao longo de todo o ciclo de vida do projeto. É defendido que o acompanhamento inclua medições de ruído e vibrações, controlo dos recursos hídricos superficiais e subterrâneos, avaliação da estabilidade das habitações localizadas junto aos túneis e inspeções regulares ao património construído, iniciando-se antes das obras e prolongando-se durante a fase de exploração.

Por último, uma das participações aborda especificamente a compatibilidade do projeto com os instrumentos de gestão territorial em vigor, chamando a atenção para a necessidade de articulação entre a LAV e o Plano Diretor Municipal de Vila Nova de Gaia, designadamente nas áreas de Serzedo, Perosinho e nas zonas industriais previstas no ordenamento municipal. É defendido que o projeto deve respeitar as condicionantes territoriais existentes, minimizar conflitos com áreas destinadas a atividades económicas e assegurar uma integração coerente com o planeamento urbano e territorial definido pelo município.

8 cidadãos apresentam reclamações que incidem sobretudo sobre os impactes locais da LAV em várias freguesias de Vila Nova de Gaia, Espinho e Santa Maria da Feira, destacando-se preocupações relacionadas com acessibilidades, expropriações, estaleiros de obra, ruído, vibrações e perda de qualidade de vida. Em Mafamude e Vilar do Paraíso, nomeadamente na Rua Casais de Cidra, é contestada a utilização do arruamento como acesso principal a estaleiros e frentes de obra associadas à futura estação de Gaia, por se considerar que a sua interrupção prejudicará os residentes, em especial a população idosa, dificultando o acesso aos transportes públicos e aos serviços urbanos. É solicitada a criação de percursos pedonais seguros, zonas de manobra para veículos de emergência e um plano eficaz de mitigação de poeiras e ruído.

Na área de Santo Ovídio e dos acessos à futura estação de Gaia, os proprietários de terrenos abrangidos pelos acessos ferroviários reclamam da prolongada indefinição quanto ao projeto, referindo que investimentos realizados em infraestruturas urbanas e projetos de urbanização ficaram suspensos devido às condicionantes impostas pela LAV. Consideram que a situação tem provocado elevados prejuízos económicos e limitações ao exercício pleno dos direitos de propriedade, defendendo uma clarificação urgente das soluções finais ou a libertação definitiva dos terrenos afetados.

Em Serzedo, particularmente na Rua Nuno Augusto de Oliveira Ramos e na envolvente do Túnel de Casaldeita, é reclamada a ocupação de terrenos por estaleiros e áreas de apoio à construção sem que sejam claramente definidos os mecanismos de compensação e indemnização. Os participantes referem que os terrenos permanecem condicionados há vários anos, impossibilitando a sua valorização ou venda, e alertam para a potencial desvalorização permanente causada pela proximidade da infraestrutura ferroviária. Defendem uma avaliação individualizada dos prejuízos e a adoção de medidas compensatórias adequadas.

Na zona da Ribeira de Silvalde, entre Espinho e Santa Maria da Feira, mais concretamente na Rua das Canas, são levantadas preocupações relativas aos acessos

às habitações localizadas junto ao km 52+500 do Subtroço A4. Os residentes questionam a manutenção das condições de circulação após a construção da ponte sobre a ribeira e exigem garantias quanto à reposição das infraestruturas de abastecimento de água, energia elétrica, saneamento e telecomunicações, bem como à continuidade dos acessos rodoviários e pedonais às habitações não expropriadas.

As participações incluem ainda preocupações específicas relativas ao troço urbano situado entre a saída do túnel de Vila Nova de Gaia e a nova travessia ferroviária do Douro, na envolvente da Rua de Vieira Pinto e dos pontos de monitorização acústica R318, R319 e R320. Os residentes alertam para a proximidade de habitações antigas ao corredor ferroviário e para o agravamento esperado dos níveis de ruído, vibrações e intrusão visual decorrentes da circulação dos comboios em via aberta antes da entrada na ponte. Defendem a realização de levantamentos prévios do estado do edificado, monitorização contínua de ruído e vibrações, mecanismos de reparação célere de danos e programas de isolamento acústico das habitações mais expostas. Propõem ainda o prolongamento das estruturas de transição entre túnel e via aberta e o reforço da proteção paisagística e ecológica da zona.

De forma transversal, as reclamações sublinham a necessidade de garantir a continuidade dos serviços essenciais, a preservação das condições de habitabilidade e uma comunicação mais clara com as populações afetadas. É igualmente defendido que as medidas compensatórias não se limitem à mitigação dos impactes negativos, devendo incluir a valorização dos territórios afetados através da criação de espaços verdes, reforço de corredores ecológicos e desenvolvimento de percursos pedonais e cicláveis nas áreas envolventes à infraestrutura, potenciando benefícios duradouros para comunidades de freguesias como Mafamude e Vilar do Paraíso, Oliveira do Douro, Serzedo, Silvalde e Paramos.

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

**RECAPE da Linha Ferroviária de Alta Velocidade entre Porto (Campanhã) e
Lisboa - Troço Porto (Campanhã) a Oiã – Subtroço 4 e Subtroço 5 –**

AIA 3610

Miguel Couchinho