

## PARECER DO MUNICÍPIO DE LEIRIA

**ASSUNTO: PROCEDIMENTO DE AVALIAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL N.º 3760.**

**PROJETO: LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA – FASE 2: TROÇO SOURE/CARREGADO.  
PROCEDIMENTO DE CONSULTA PÚBLICA.**

Torna-se evidente que a concretização de um projeto desta dimensão é uma oportunidade única para transformar, de forma estruturante, o território e catalisar o Concelho de Leiria para um salto qualitativo na sua capacidade de atrair pessoas e investimento, sendo crucial garantir qualidade ambiental, proporcionando equilíbrio entre os ecossistemas e o bem-estar humano e atividades antropogénicas.

**O Município de Leiria confere parecer favorável condicionado à Avaliação de Impacto Ambiental.**

**Mais considera que a solução avançada pelo EIA como a conjugação de traçados mais favorável (B1+B2+B3+B4+VRP+A6) é a que melhor serve o interesse público**, uma vez que se apresenta como a mais favorável no que respeita ao efeito conjugado nos diversos descritores avaliados.

Considera, ainda, que o EIA apresenta, na generalidade, a densidade e qualidade apropriada à magnitude do empreendimento, tratando os descritores com a profundidade necessária, dentro dos normais constrangimentos de informação de um processo que decorre em fase de Estudo Prévio.

Se nos é possível apontar insuficiências ao EIA, estas têm, principalmente, origem em três fatores distintas:

- Tal como já referido, o EIA é elaborado em fase de Estudo Prévio, pelo que há dados importantes para a avaliação dos impactos que só serão conhecidos após conclusão do Projeto de Execução;
- O EIA vocaciona-se muito para a infraestrutura da LAV e reflete pouco sobre os efeitos da localização da Estação LAV no território da Região de Leiria, nomeadamente os efeitos económicos e sociais do seu potencial transformador;
- O EIA, naturalmente, reflete o enquadramento de atribuições e competências da IP, não explorando a possibilidade de envolver outros atores-chave no processo, que possuam atribuições e competências importantes para construir respostas cabais aos desafios originados pela localização da Estação e que não foram devidamente tratados no Estudo.

Mais concretamente, o Município de Leiria considera que o EIA não aborda, de forma conveniente, a mitigação de alguns impactos socioeconómicos decorrentes da localização da Estação LAV na Barosa, nomeadamente no que se refere à qualidade paisagística da área de implantação da Estação e às acessibilidades diretas às cidades de Leiria e Marinha Grande.

Para o Município de Leiria é claro que a construção da Estação LAV na Barosa obriga à criação e otimização tanto de acessibilidades regionais, nomeadamente à Rede Rodoviária Nacional, como locais, particularmente à Cidade de Leiria, assim como origina a necessidade de criar a rede de transporte público coletivo de passageiros e a rede de infraestruturas dedicada aos modos suaves.



As autoridades responsáveis terão de articular um conjunto de medidas integradas, de modo a garantir que a circulação entre a Estação LAV e a Cidade se torne segura, eficiente e sustentável. Sem estas intervenções, o potencial de desenvolvimento e os benefícios económicos poderão ser ofuscados pelos transtornos causados pelos congestionamentos e pelo aumento da utilização do transporte individual.

O Município de Leiria considera essencial para o sucesso da Estação LAV da Barosa os seguintes investimentos complementares aos previstos pela IP, alguns a integrar na construção da LAV, outros da responsabilidade da IP e outros da responsabilidade do Estado:

- Na área da Estação LAV:
  - Construção do espaço de equilíbrio ambiental da Estação (a integrar na construção da LAV).
- Nas acessibilidades entre a Estação LAV e a Cidade de Leiria:
  - Reformulação de ligações da N242 à rede viária, de modo a desmultiplicar as opções no acesso a Leiria:
    - Ligação à rede rodoviária municipal a norte de Parceiros (a integrar na construção da LAV ou a executar pela IP);
    - Reformulação do nó de ligação de Belo Horizonte (a integrar na construção da LAV ou a executar pela IP);
    - Reformulação do nó sobre a A19 (concessão da A19);
    - Nova ligação sobre a A19, de ligação ao Terminal Intermodal de Leiria (a integrar na construção da LAV ou a executar pela IP);
  - Construção da via entre a Estação LAV de Barosa e a Rotunda do Falcão, na N109 (a integrar na construção da LAV ou a executar pela IP);
  - Alterar o regime de portagens na A8, A17, IC36 (negociação das concessões);
  - Entrega do canal da Linha do Oeste a desativar devidamente infraestruturado de acordo com os Planos de Urbanização a desenvolver (a integrar na construção da LAV ou a executar pela IP);
  - Ligação do canal da Linha do Oeste a desativar com a N242 (a integrar na construção da LAV ou a executar pela IP).

É, portanto, imprescindível que se promova um trabalho rigoroso entre o Município de Leiria, a Infraestruturas de Portugal, o Governo e as entidades concessionárias das vias integradas na rede rodoviária estruturante da Região de Leiria, sobre a necessidade de adequar as infraestruturas e redes de transportes, de modo a assegurar que os benefícios do empreendimento não sejam contrabalançados pelos prejuízos na mobilidade dos cidadãos.



Anexos:

- Ficheiros em formato “shapefile” com os processos de gestão urbanística num corredor com largura de 200 metros ao eixo da ferrovia;
- Ficheiros em formato “shapefile” das linhas de água identificadas na cartografia escala 1:10000 (NdD2 – Nível de Detalhe 2), tema Hidrografia, com homologação DGT de 16/01/2024.



## 1. ENQUADRAMENTO LEGAL/FACTUAL

De acordo com o regime Jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental (RJIA), definido pelo Decreto-Lei n.º 153-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual, que transpõe para a ordem jurídica interna a diretiva comunitária em vigor, Diretiva n.º 2011/92/EU, alterada pela Diretiva n.º 2014/52/EU, de 16 de abril, a construção de vias de para o tráfego rodoviário é sujeita a procedimento de AIA, nos termos da alínea a) do ponto 7 do Anexo I do RJIA, na sua redação atual: «A construção de vias para o tráfego ferroviário de longo curso e aeroportos cuja pista de descolagem e de aterragem tenha um comprimento de pelo menos 2100 m».

O Projeto da **Nova Linha Ferroviária de Alta Velocidade (LAV) entre Porto e Lisboa**, possui enquadramento no âmbito do quadro legal supra, pelo que foi aberto procedimento de AIA, encontrando-se, desde o dia 10 de fevereiro de 2025 e até ao dia 21 de março, a decorrer o procedimento de **consulta pública do Estudo de Impacte Ambiental (EIA) em fase de Estudo Prévio do Lote C – Troço Soure/Carregado**, enquadrado na fase 2 da concretização do projeto de ligação Porto-Lisboa, tendo sido disponibilizado no site do Participa os elementos respetivos: [Linha Ferroviária de Alta Velocidade entre Porto e Lisboa - Lote C – Troço Soure / Carregado](#).

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) agora em avaliação incide sobre a **atualização do Estudo Prévio da Fase 2, Lote C – Soure / Carregado**, que faz parte integrante da Nova Linha Ferroviária de Alta Velocidade (LAV) entre Porto e Lisboa, a qual será desenvolvida em 3 fases (Figura 1).

O proponente do projeto e, simultaneamente, entidade licenciadora, é a IP – Infraestruturas de Portugal, S.A. (à frente designada por IP), empresa responsável pela gestão de infraestruturas rodoviárias e prestadora de serviço público de gestão da infraestrutura integrante da Rede Ferroviária Nacional (RFN) em regime de delegação de competências do Estado Português através da execução de um Contrato Programa para o setor ferroviário.

A IP tem por objeto a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização das redes rodoviária e ferroviária nacionais, incluindo-se nesta última o comando e controlo da circulação.

A Autoridade de AIA é a APA – Agência Portuguesa do Ambiente.

A entidade responsável pela realização do projeto é a IP – Infraestruturas de Portugal, S.A. através da Direção de Engenharia e Ambiente (DEA). O Estudo de Impacte Ambiental foi elaborado pela empresa AGRI-PRO AMBIENTE Consultores, S.A que contou com a colaboração de especialistas da ARQPAIS – Consultores De Arquitectura Paisagista e Ambiente Lda.



Figura 1 – Fases do Desenvolvimento da Linha de Alta Velocidade Porto-Lisboa (Fonte: EIA, Subtomo 10.01.02-Relatório Síntese)

## 2. PARTICIPAÇÃO PÚBLICA E ESCLARECIMENTO NO PROCESSO DE AVALIAÇÃO DE IMPACTE AMBIENTAL DA LINHA DE ALTA VELOCIDADE

O projeto da Linha Ferroviária de Alta Velocidade entre Porto e Lisboa – Fase 2: Troço Soure/Carregado representa um investimento de grande magnitude, com impactos significativos no território, ambiente e comunidades locais. Dada a sua relevância, é essencial garantir um amplo debate público e uma participação informada de todos os interessados.

A Agência Portuguesa do Ambiente (APA) previu apenas duas sessões de esclarecimento no âmbito da Consulta Pública: uma em Azambuja, a 13 de março, e outra em Leiria, no dia 14 de março, das 17h30 às 20h30, no Auditório da Escola Superior de Tecnologia e Gestão do Instituto Politécnico de Leiria. No entanto, considerando a complexidade do projeto e os seus potenciais impactos, estas sessões são manifestamente insuficientes para garantir um processo de consulta verdadeiramente inclusivo e esclarecedor.

Ciente desta limitação e da importância de envolver ativamente a população e os diversos setores da sociedade, o Município de Leiria organizou um conjunto alargado de sessões de esclarecimento, destinadas tanto ao público em geral como a setores específicos, promovendo um diálogo mais aprofundado e estruturado.

Sessões de Esclarecimento promovidas pelo Município de Leiria

- 05 de março às 10h00 – Juntas de Freguesia/Uniões de Freguesia;
- 05 de março às 18h00 – Deputados da Assembleia Municipal;

- 06 de março às 21h00 – Sessão para o público em geral, com mais ênfase nos habitantes da Freguesia de Regueira de Pontes (Salão da Junta de Freguesia);
- 07 de março às 10h00 – Forças de Segurança e Proteção Civil (PSP, GNR, PJ, Bombeiros, Cruz Vermelha, Saúde Pública, entre outros);
- 07 de março às 15h00 – Economia, Mobilidade e Transportes (ACILIS, NERLEI, Rodoviária do Lis, Rede Expressos, entre outros);
- 07 de março às 17h00 – Ensino (Politécnico de Leiria, Associações de Estudantes, Agrupamentos de Escolas, Escola Profissional, entre outros);
- 10 de março às 21h00 – Sessão para o público em geral, com mais ênfase nos habitantes da Freguesia de Milagres, União de Freguesias de Souto da Carpalhosa e Ortigosa e Freguesia de Bidoeira de Cima (Salão Paroquial de Bidoeira de Cima);
- 11 de março às 21h00 – Sessão para o público em geral, com mais ênfase nos habitantes da Freguesia de Maceira, União de Freguesia de Parceiros e Azoia e União de Freguesias de Marrazes e Barosa (Salão Paroquial da Igreja da Barosa);
- 14 de março às 10h00 – Conselho Municipal do Ambiente;
- 18 de março às 18h00 – Sessão para o público em geral, com mais ênfase nos habitantes da Freguesia de Maceira (Casa Amarela em Maceira).

Ao promover estas sessões adicionais, o Município de Leiria reforça o compromisso com a transparência, a inclusão e a participação ativa dos cidadãos no processo de decisão. É fundamental que todos os interessados participem, coloquem as suas questões e contribuam para um debate informado sobre este projeto estruturante para o futuro da região e do país.

Estas iniciativas têm sido amplamente divulgadas em redes sociais, jornais e rádios locais.

#### Redes Sociais:

- A página oficial do Município de Leiria no Facebook anunciou as sessões públicas de esclarecimento, destacando a importância da participação da comunidade para esclarecer dúvidas sobre o impacto do projeto no troço Soure/Carregado.
- No Instagram, o município também partilhou informações sobre as sessões, incentivando a participação ativa dos cidadãos.



Figura 2 – Divulgação das sessões de esclarecimento nas redes sociais do Município de Leiria.

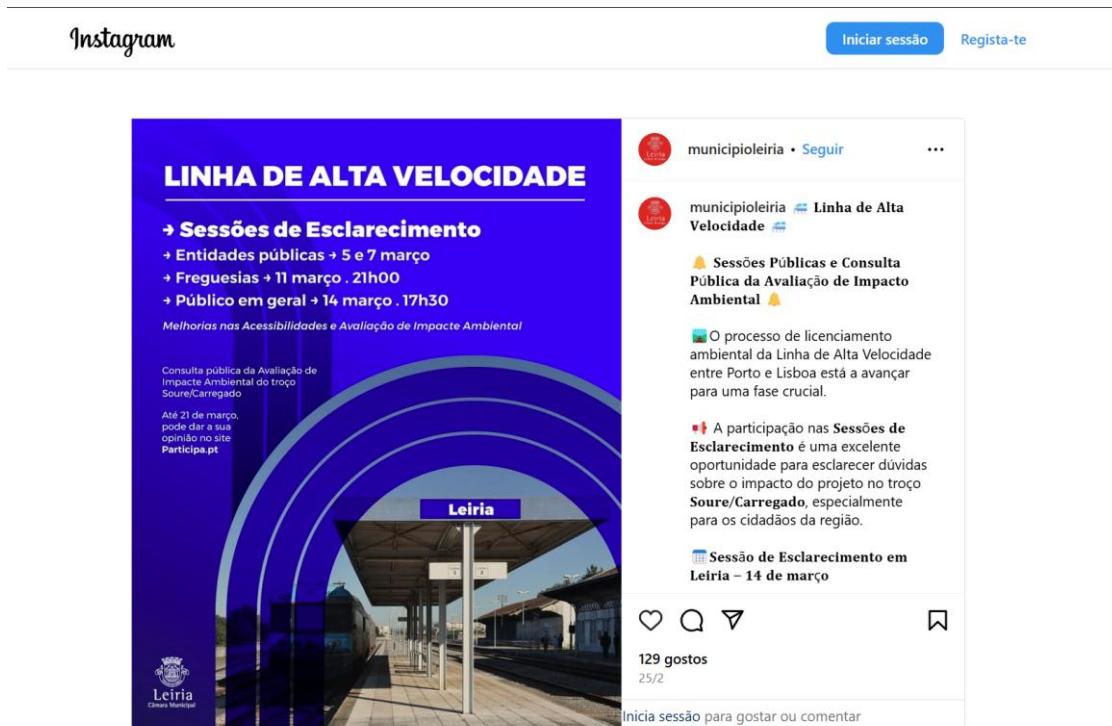


Figura 3 – Divulgação das sessões de esclarecimento nas redes sociais do Município de Leiria.

#### Jornais Locais:

- O jornal "Região de Leiria" noticiou as sessões de esclarecimento, destacando a realização de uma sessão aberta ao público no dia 14 de março, no auditório da Escola Superior de Tecnologia e Gestão (ESTG) do Politécnico de Leiria, com a intervenção da Agência Portuguesa do Ambiente.



12/03/25, 12:26

Leiria esclarece população sobre projeto da Linha de Alta Velocidade na região – Região de Leiria

## Leiria esclarece população sobre projeto da Linha de Alta Velocidade na região

Sessão de esclarecimentos para o público em geral acontece no dia 14 de março e terá a intervenção da Agência Portuguesa do Ambiente.



Imagem ilustrativa

Até ao dia 21 de março, está a decorrer a consulta pública da Avaliação de Impacto Ambiental (AIA) da Linha de Alta Velocidade, que cruza a região de Leiria, referente ao troço Soure/Carregado.

Com o objetivo de esclarecer as populações, a Câmara de Leiria vai realizar várias sessões de esclarecimento aos cidadãos, entidades da região e consultas sectoriais, a partir da próxima semana. Também a Câmara de Pombal realizou, na passada semana, algumas sessões de esclarecimento junto da comunidade.

Em Leiria, a primeira sessão terá lugar no dia 5 de março, e destina-se às Juntas de Freguesia e deputados da Assembleia Municipal. Dois dias depois, a 7 de março, serão realizadas reuniões com diversas entidades (forças de segurança, Proteção Civil, representantes de sectores como economia, mobilidade e transportes, bem como entidades do ensino). A 11 de março, será

[https://www.regiaoделеiria.pt/2025/03/leiria-esclarece-populacao-sobre-projeto-da-linha-de-alta-velocidade-na-regiao/?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.regiaoделеiria.pt/2025/03/leiria-esclarece-populacao-sobre-projeto-da-linha-de-alta-velocidade-na-regiao/?utm_source=chatgpt.com)

1/3

Figura 4 – Notícia do Região de Leiria de 12 de março de 2025.



Estas ações de comunicação refletem o esforço do Município de Leiria em garantir que a população esteja informada e possa participar ativamente no processo de consulta pública sobre a Linha Ferroviária de Alta Velocidade.

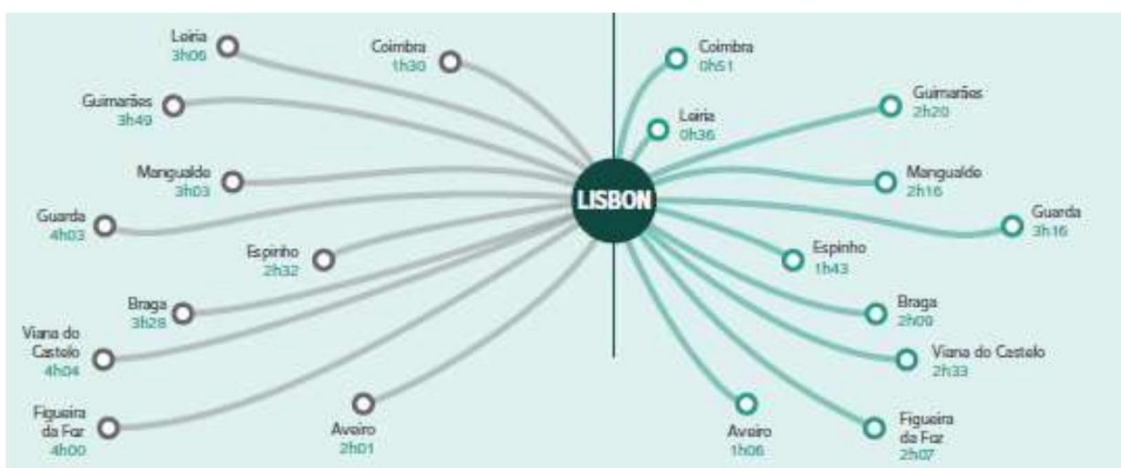
### 3. HISTÓRICO DO PROJETO

A **Fase 2**, respeitante ao atual **Troço Soure / Carregado** que visa reduzir para 1h19 o tempo de trajeto direto entre Porto e Lisboa diminuindo em mais 40 minutos o tempo de viagem entre Lisboa e Porto face à Fase 1, dá continuidade ao traçado para sul, desde Soure até ao Carregado, onde estabelece ligação à Linha do Norte; este projeto de articulação faz parte da presente avaliação. Nesta fase está prevista uma **estação em Leiria**, no eixo da LAV, com a qual a Linha do Oeste se encontra articulada através da construção de uma curta ligação até à zona da nova estação que serve assim as duas linhas.

A AIA identifica uma redução significativa dos tempos de viagem de ferrovia a partir de Lisboa nas distâncias indicadas na imagem que se transpõe, após a conclusão da Fase 2, previsivelmente em 2031:

Tempos de Viagem Atuais

Tempos de Viagem Futuros 2030 (Fase 2)



Fonte: Plano Diretor de Exploração da RFN (IP, 2022)

Figura 6 – Plano Diretor de Exploração da RFN (Fonte: EIA, Subtomo 10.01.02-Relatório Síntese)

O atual projeto do Lote C – Soure / Carregado e respetivo EIA tem como ponto de partida a reformulação dos estudos anteriormente desenvolvidos, na primeira década deste século, para o designado Lote C1 – Troço Alenquer (Ota) / Pombal, promovido pela ex-RAVE. A este traçado foram introduzidos fundamentalmente os seguintes ajustes decorrentes:

- Da necessidade de reformulação dos estudos anteriores resulta não só das Declarações de Impacte Ambiental emitidas em 2007 e 2012 terem caducado, mas também das alterações verificadas quer ao nível dos pressupostos do projeto, quer das dinâmicas territoriais da fachada atlântica que, entretanto, foram ocorrendo;
- Da articulação da rede AV com a atual Rede Ferroviária Nacional dela fazendo parte integrante, com sistema de exploração misto para os serviços de passageiros de médio e longo curso;



- c) Do desenvolvimento atual de uma rede de Alta Velocidade em **bitola ibérica** totalmente articulada com o sistema ferroviário existente, contrariamente ao projeto do passado em que a LAV era um sistema totalmente segregado e independente.
- d) Do serviço Alta Velocidade com a Estação de Leiria.
- e) O traçado proposto para a LAV No Lote C passou a ser desenvolvido sinteticamente da seguinte forma:
  - i) Em duas soluções possíveis – **solução A e solução B** – sendo que o **Concelho de Leiria abrangido pelos trechos 3 e 4 do traçado das duas soluções propostas.**
  - ii) Introduzindo uma **Variante de Regueira de Pontes à Solução A e à Solução B, no Trecho 3.**
  - iii) Estabelecendo **Ligação da Linha de Alta Velocidade à Linha do Norte**, com origem na Linha do Norte, na zona do Carregado, até ao início do Lote C, no início do Trecho 1.
  - iv) Criando uma nova **Estação de Leiria**, no corredor da LAV, mais concretamente no **Trecho 3**, no local do PUEC previsto e coincidindo com a localização antes aprovada nos estudos promovidos pela ex-RAVE para a estação de Leiria.

A LAV articula-se ainda com a Linha do Oeste (LO) na zona de Leiria / Marinha Grande, prevendo o desvio da Linha do Oeste existente desde os pontos em que esta linha é intercetada até à **nova estação de Leiria** prevista localizar na LAV, **a qual será uma estação intermodal conjunta que servirá a linha de alta velocidade e a linha convencional Linha do Oeste.** De referir que esta situação é idêntica ao que se previa já antes no anterior estudo prévio de 2007, promovido pela ex-RAVE, no entanto, a solução agora projetada permite a interligação direta entre as duas infraestruturas com passagem de comboios em todas as direções, possibilitando a existência dos “serviços híbridos” (p.e. comboios de origem nas Caldas da Rainha poderão, a partir da nova Estação de Leiria, seguir pela LAV para Coimbra, Aveiro ou Porto, e comboios com origem em Lisboa e circulando na LAV poderão, também a partir da Estação de Leiria, seguir pela Linha do Oeste para Figueira da Foz).

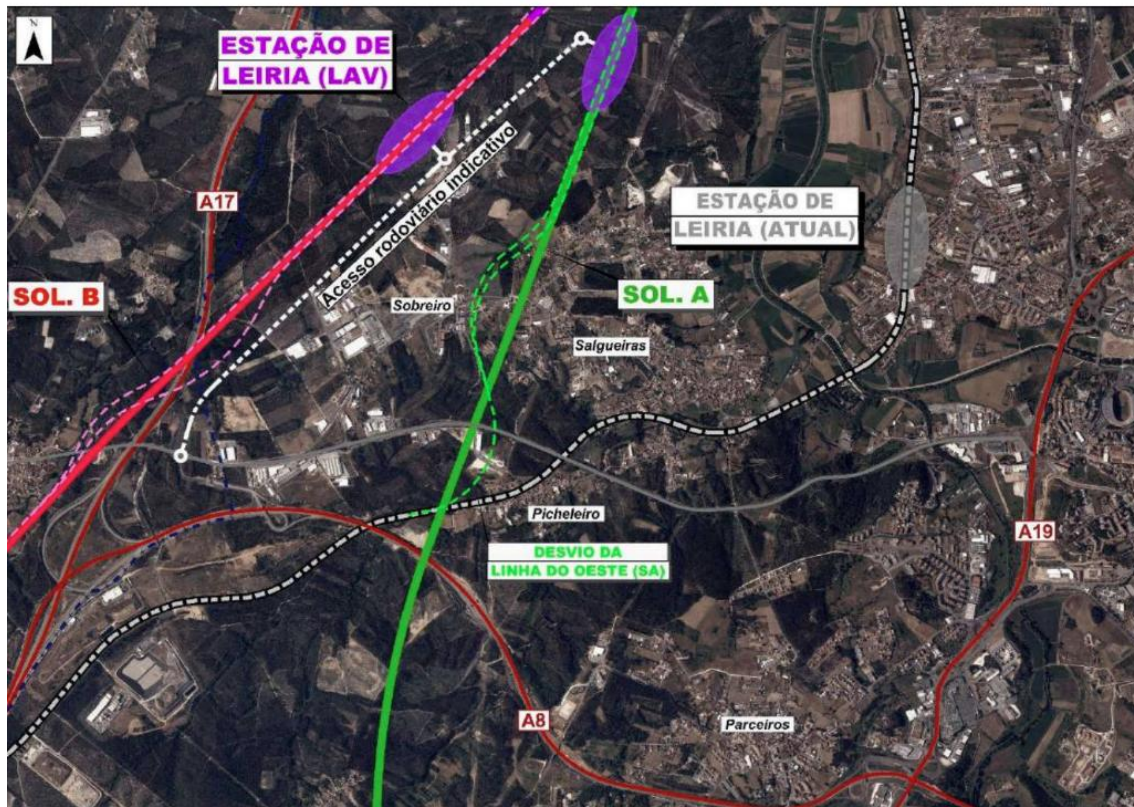


Figura 7 - Passagem da solução A e da solução B sobre a A8 e a Linha do Oeste. Estação de Leiria proposta e Desvio da Linha do Oeste (Fonte: EIA, Subtomo 10.01.02-Relatório Síntese)

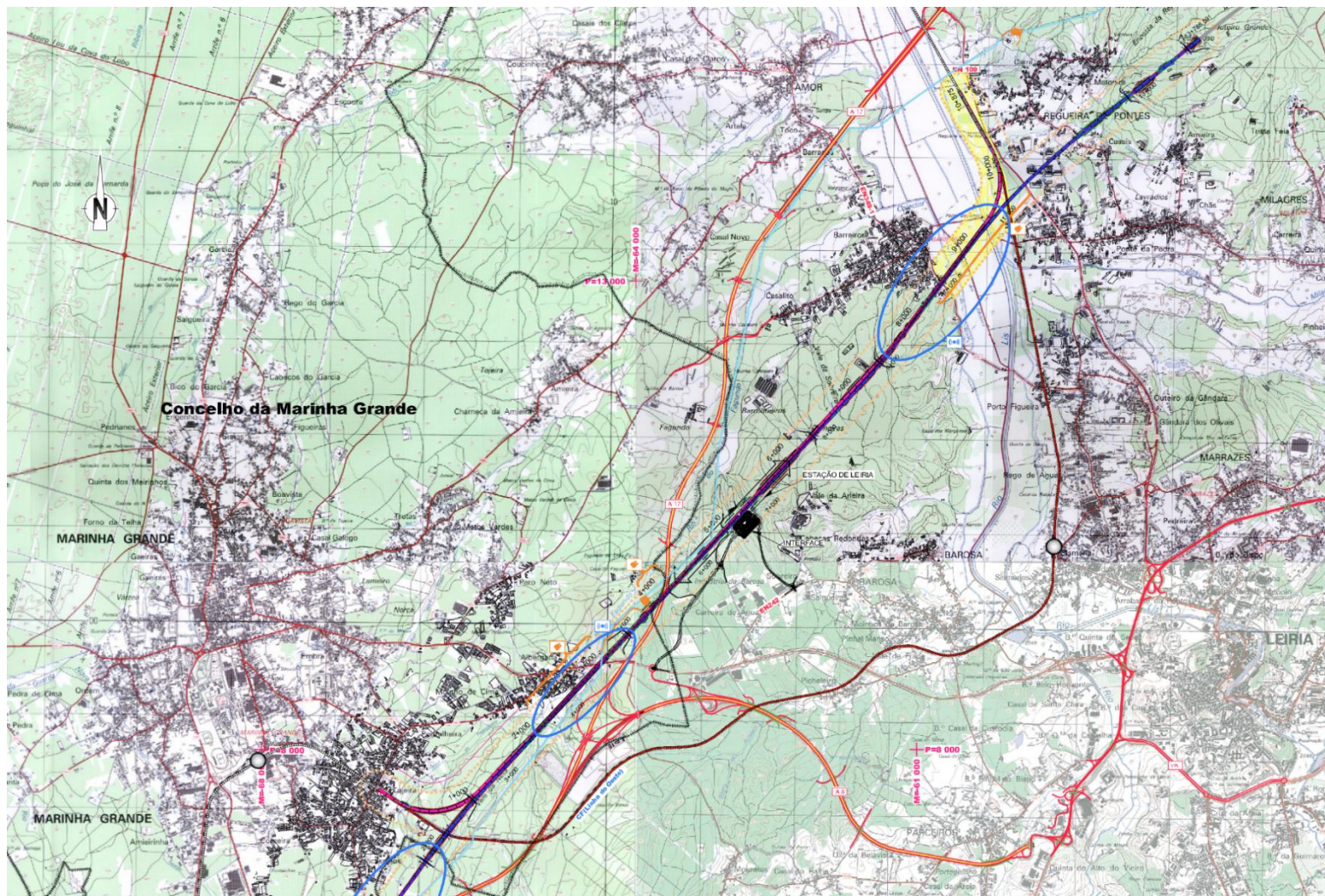


Figura 8 - Traçado de 2009 para articulação da LAV com a linha do Oeste na Nova Estação de Leiria, com decisão favorável condicionada em 16/09/2009, que não avançou, mas que pode ser consultada em: <https://siaia.apambiente.pt/AIA1.aspx?ID=2045>



Desta evolução resultam duas soluções, **Solução A e Solução B**, que se interligam em três pontos, e que permitem a individualização de **4 trechos** e uma mais fácil análise das alternativas. No Trecho 3 apresenta-se também uma alternativa localizada às Soluções A e B, correspondente à Variante de Regueira de Pontes. A Ligação à Linha do Norte ocorre no início do Trecho 1 sendo composta por via ascendente e descendente. A articulação com a Linha do Oeste, com a localização da nova estação de Leiria na LAV e o desvio da Linha do Oeste desde os pontos de interseção com a LAV, ocorre no Trecho 3.

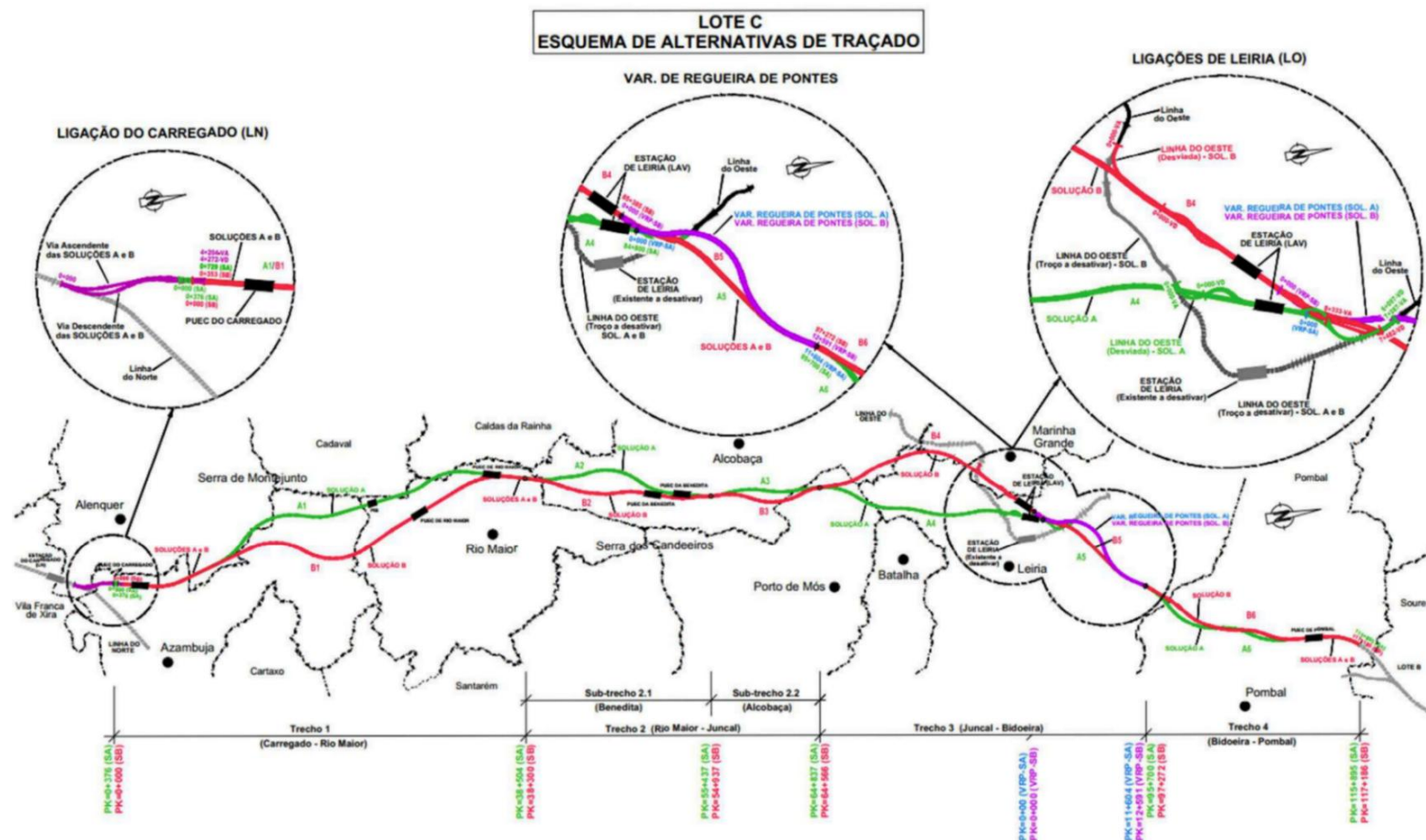


Figura 9 - Esquema de alternativas de traçado (Fonte: EIA, Subtomo 10.01.02-Relatório Síntese)



### 3.1 – LOCALIZAÇÃO INICIAL DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA – LINHA DO OESTE/LEIRIA

A 28 de setembro de 2022 decorreu a apresentação pública do Projeto da nova Linha Ferroviária de Alta Velocidade Porto – Lisboa, numa cerimónia realizada pela Infraestruturas de Portugal (IP) na Estação de Porto – Campanhã, em que foi anunciada, como solução única para Leiria, a manutenção da atual Estação, com a construção de um bypass à futura linha de alta velocidade.

A cerimónia contou com as presenças do então Primeiro-Ministro, António Costa, do então Ministro das Infraestruturas, Pedro Nuno Santos, e do Presidente da Infraestruturas de Portugal, Miguel Cruz.

A oportunidade de ser construída uma nova estação no mesmo local, tal como acontece com Coimbra e Aveiro, também capitais de distrito, foi apresentada como a mais vantajosa e assumida como a opção para Leiria.



Figura 9 - Esquema da proposta inicial da IP (Fonte: Apresentação da IP)

Nesses pressupostos, a exemplo do que já tinha acontecido com Coimbra, a IP propôs ao Município de Leiria a constituição de um grupo de trabalho para definição da área para estudo e projeto da Estação de Leiria (LO), tendo sido sugerida a contratação do arquiteto espanhol Joan Busquets para coordenar a elaboração do Plano de Urbanização da Estação de Leiria.

Ato contínuo foram promovidas as seguintes ações de acordo com o estabelecido nas reuniões realizadas com a IP:

- a) Foi iniciada a elaboração de um protocolo de colaboração entre o Município de Leiria e a IP para o efeito, com a definição das responsabilidades de ambas as entidades, área de intervenção, cronograma e metodologia;
- b) Análise e parecer sobre a intervenção na Linha do Oeste, com maior enfoque sobre a supressão de Passagens de Nível e reposição de acessos, tendo sido auscultadas todas as Juntas de Freguesia e Uniões de Freguesias;



- c) Elaboração de pareceres internos da Câmara Municipal de Leiria pelas unidades orgânicas com competência e planeamento, ordenamento do território, mobilidade e transportes públicos, trânsito e segurança rodoviária, entre outras;
- d) Reunião com o Secretário de Estado da Mobilidade Urbana sobre o apoio no planeamento e execução da LAV em Leiria, acessibilidades à estação e ligação entre Leiria e Marinha Grande (através da EN 242 ou outra), com a celebração já firmada de protocolo entre a Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria (CIMRL) e Secretaria de Estado para a realização de estudo de tráfego na EN 242.

A Estação LO/Leiria traria uma nova centralidade urbana, ligando a atual estação ao tecido urbano densificado, com impactos muito positivos no crescimento, ordenamento e regeneração urbana da cidade, garantindo a manutenção da Linha do Oeste e a afirmação da Cidade de Leiria como centro de mobilidade da região.

### **Proposta alternativa de localização da Estação LAV/Barosa**

Em julho de 2023, no seguimento de diligências por parte do Município de Leiria para assinatura do protocolo com a IP, o Município de Leiria foi informado pela IP de que tinha sido iniciado um processo de reanálise da localização da Estação de Leiria.

No dia 9 de novembro foi apresentada ao executivo da CML a análise comparativa da solução Estação Leiria da Linha do Oeste e da solução Estação da Barosa, com presença do urbanista Joan Busquets, tendo sido apresentada uma análise comparativa, com matriz de ponderação, para as duas opções.

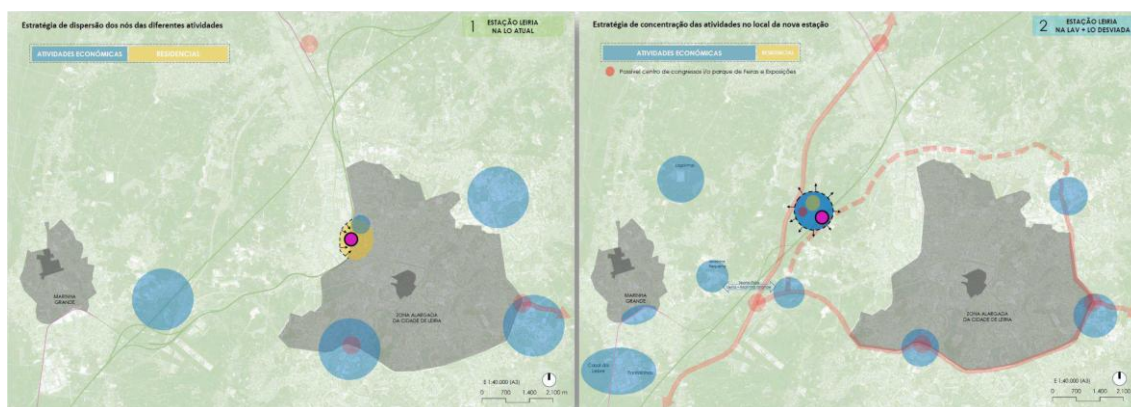


Figura 10 – Diagrama comparativo da potencialidade transformadora do território entre as duas localizações (Fonte: Apresentação da IP)

A decisão de transferir a estação ferroviária de Leiria para a zona da Barosa, afastando-a do local tradicionalmente ocupado no centro da cidade, resulta de um processo de análise técnica e económica conduzido pela Infraestruturas de Portugal (IP). Esta decisão revelou-se controversa e suscitou debates intensos, não apenas pelo impacto direto na mobilidade e no tecido urbano, mas também pelas implicações económicas e ambientais que dela decorrem.

A Estação LAV/Barosa aparece como solução alternativa devido a constrangimentos diversos da solução LO/Leiria, que apresentava impactos ambientais e sociais muito mais significativos:



- Afetaria diretamente 21 habitações, 38 anexos e 7 edifícios industriais. No caso da nova Estação prevê-se a afetação direta de 2 habitações e 7 anexos, e a afetação indireta de 5 habitações;
- Indiretamente (ruído e vibrações) afetaria 140 habitações;
- Sobreposição do traçado com o Aterro Sanitário de Leiria - Valorlis e com o aterro da RESILEI - Tratamento de Resíduos Industriais, S.A.;
- Afetaria a área de proteção da captação de água da Maceira;
- Maiores impactes no perímetro do Aproveitamento Hidroagrícola do Vale do Lis;
- Maiores impactes paisagísticos (Vale do Lis).

Esta solução LAV/Barosa potencia a lógica de uma estação regional e com histórico de estudo de 2008 (RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade) e por isso já com mais informação trabalhada para o efeito.

Para além dos benefícios ambientais e da menor interferência no tecido urbano já consolidado, a decisão de mudar o local da estação encontra forte justificação na busca pela eficiência operacional. Uma das vantagens notáveis referidas foi a redução do tempo de percurso dos comboios de alta velocidade – passando de um acréscimo de 13 minutos na alternativa da atual estação para apenas 9 minutos com a nova estação –, o que, associado à possibilidade de uma maior frequência de serviços, torna a nova localização muito mais apelativa para os operadores ferroviários e para os utilizadores. Esta melhoria no desempenho operacional não só incrementa a competitividade do serviço, mas também reforça a visão de Leiria como um polo de mobilidade regional, capaz de integrar de forma eficaz as linhas de alta velocidade e a Linha do Oeste.

Do ponto de vista económico, a alteração de localização permitiu ao promotor alcançar poupanças substanciais. Ao optar pela nova estação, deixou de ser necessário investir em obras de articulação complexas – como a construção dos viadutos sobre o Vale do Lis, a duplicação de trechos da Linha do Oeste na zona a ser suprimida e o desnivelamento de diversas passagens de nível –, investimentos que teriam um custo elevado e exigiriam um esforço técnico e financeiro considerável.

### ***Análise sumária das consequências da alteração da localização da Estação***

A estratégia adotada não só simplifica o traçado e reduz os custos diretos da obra, como também possibilita um balanço mais favorável entre impactes positivos e negativos.

Entretanto, os benefícios económicos e operacionais obtidos pela IP não vêm sem consequências. A localização periférica, ao afastar a nova estação do centro de Leiria, impõe desafios enormes no que diz respeito à mobilidade e à acessibilidade. A maior distância que separa a estação do núcleo urbano implica que os passageiros necessitem de recorrer a transportes complementares para completar as suas deslocações, o que se traduz num aumento dos custos e do tempo de viagem. Este fator, aliado à inevitável saturação da rede rodoviária estruturante – em particular a EN242 – coloca em evidência a fragilidade das infraestruturas viárias existentes, que já enfrentam problemas de congestionamento e de gestão do tráfego em horários de pico.

Muitos argumentam que, embora os ganhos económicos sejam inegáveis, o impacto na mobilidade urbana e na qualidade de vida dos cidadãos não pode ser ignorado. O fato de a nova estação estar localizada numa zona periférica coloca numa posição vulnerável os utilizadores que dependem do



transporte público, obrigando-os a suportar deslocações adicionais e a arcar com custos extras que, por vezes, não são compensados pelos benefícios operacionais prometidos. Esta situação exige, de forma urgente, uma reavaliação das estratégias de integração dos sistemas de transporte e um compromisso mais firme com a melhoria das infraestruturas viárias.

	Fatores Positivos	Fatores Negativos
Fatores internos	<b>Forças</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Criação de uma nova centralidade;</li><li>▪ Atração de população para o município de Leiria;</li><li>▪ Maior frequência diária de comboios de AV;</li><li>▪ Combinação da Linha do Oeste com linha de AV.</li></ul>	<b>Fraquezas</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Distância ao centro da cidade;</li><li>▪ Relação de distância – tempo – custo das deslocações entre a estação AV e o centro da cidade;</li><li>▪ Aumento do tráfego interurbano;</li><li>▪ Vista para a cidade à distância, menor atratividade turística.</li></ul>
Fatores externos	<b>Oportunidades</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Espaço para novas empresas, indústrias, centro logístico, comércio, hotelaria e restauração;</li><li>▪ Espaço para fórum/centro de congressos/centro de eventos para albergar eventos de grande dimensão;</li><li>▪ Centro intermodal para autocarros com destinos regionais, nacionais e internacionais e interface para aluguer de viaturas;</li><li>▪ Revitalização da atual estação;</li><li>▪ Reforço da rede rodoviária estruturante;</li><li>▪ Compensação pelo abate de árvores, deverão ser projetados espaços verdes de enquadramento e/ou recreio/lazer.</li></ul>	<b>Ameaças</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Desativação da atual estação sem um plano de refuncionalização;</li><li>▪ Onerosos investimentos e custos de manutenção das soluções de mobilidade criadas;</li><li>▪ Potencia o uso do automóvel para os munícipes com residência próxima;</li><li>▪ Sobrecarga da EN242 e outras vias de ligação à cidade já atualmente congestionadas;</li><li>▪ Menor afluência de turismo ao centro da cidade;</li><li>▪ Distância a áreas que constituem foco de investimentos previstos (ex.º Aquapolis, Polis, Polis 2).</li></ul>

Quadro 1 – Análise SWOT da localização de Estação LAV periférica (Fonte: Apresentação do Município de Leiria)

A estratégia adotada pela IP visa, de forma inequívoca, a modernização da rede ferroviária nacional e a racionalização dos investimentos, mas os seus desdobramentos na prática demonstram que a eficiência operacional e a economia de custos não podem ser consideradas em isolamento, sem a devida ponderação dos impactos sociais e de mobilidade. A transferência da estação para a Barosa, se por um lado representa uma solução técnica e financeira vantajosa, por outro impõe desafios significativos que comprometem a integração harmoniosa do novo equipamento com o tecido urbano já estabelecido.

#### 4. DESCRIÇÃO DOS TRAÇADOS

##### 4.1. TRECHO 3: JUNCAL-BIDOEIRA

O Trecho 3, com extensão de cerca de 30 km na Solução A e de 32 km na Solução B, desenvolve-se na sua quase totalidade no concelho de Leiria e de forma marginal no concelho de Porto de Mós, no início do trecho e no concelho da Marinha Grande, na zona a poente e apenas pela Solução B.



Figura 11– Esquema dos traçados do trecho 3 (Fonte: EIA, Subtomo 10.1.02–Relatório Síntese)

Relativamente à solução A, este traçado foi desviado significativamente para nascente para evitar a afetação dos terrenos da Fábrica de Cimentos Lis e da Maceira, bem como a captação de água de Porto do Carro.

No Trecho 3 a Solução B que corresponde no essencial ao traçado aprovado pela DIA do estudo anterior, mas com os ajustes necessários em função dos condicionamentos locais agora identificados e que incorpora também a solução estratégica para a localização da nova estação de Leiria no traçado da LAV, tal como foi antes aprovado, foi também agora ajustada a norte do rio Lis, para através da Variante de Regueira de Pontes, se inserir no limite da mancha urbana desta freguesia, numa zona menos ocupada e sensível tal como foi observado pela Junta de Freguesia.

A nova Estação de Leiria funcionará quer para a LAV quer para a Linha do Oeste, e a ela estará associado o desvio da Linha do Oeste entre a Marinha Grande a sul e Regueira de Pontes a Norte, situação que já estava prevista no estudo anterior da RAVE.

O território atravessado pelo trecho 3, quer pelo grau de ocupação urbana e industrial, quer pelo Aproveitamento Hidroagrícola do Vale do Lis, apresenta maior grau de complexidade.

Consequentemente, foi também introduzida nas duas soluções A e B, a Variante de Regueira de Pontes, de forma a minimizar os impactes numa zona mais urbanizada, e evitando a afetação do Centro Paroquial de Regueira de Pontes, no decurso dos contactos com a Junta de Freguesia de Regueira de Pontes.

No trecho 3 a solução A apresenta 10 viadutos, 46 passagens hidráulicas (PH), 3 túneis de 29 restabelecimentos de vias/acessos. A solução A com a variante de Regueira de Pontes tem 9 viadutos, 44PH, 3 túneis e 34 restabelecimentos.

A solução B neste trecho tem 12 viadutos, 1 túnel e 17 restabelecimentos. A solução B com a Variante de Regueira de Pontes tem 12 viadutos, 29 PH, 1 túnel e 22 restabelecimentos.



O desvio da linha do Oeste na Solução A inclui 2 viadutos, 12 PH, 3 túneis e 3 restabelecimentos, ao passo que na solução B inclui 5 viadutos, 15PH, 1 túnel e 3 restabelecimentos.

#### 4.2. TRECHO 4: BIDOEIRA- POMBAL

O Trecho 4, cuja extensão é de cerca de 20 km, corresponde ao trecho final onde as Soluções A e B vão ligar no final ao início do Lote B – Troço Soure / Aveiro (Oiã) da LAV.

No Trecho 4 o objetivo dos traçados desenvolvidos, condicionados pelo ponto de ligação ao Lote B, foi e tendo por base também o processo anterior e a DIA emitida, minimizar a afetação de edificado urbano e a passagem nos aglomerados urbanos, bem como a minimização sobre as condicionantes identificadas, as quais são no essencial as mesmas do passado.

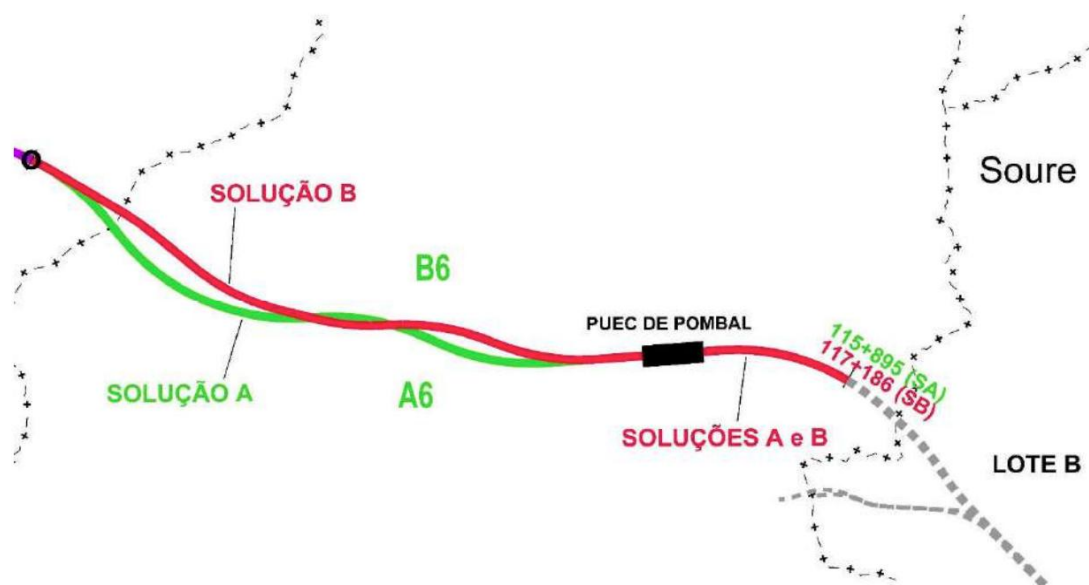


Figura 12 – Esquema dos traçados do troço 4 (Fonte: EIA, Subtomo 10.01.02-Relatório Síntese)

Apenas uma parte do trecho 4 abrange o concelho de Leiria, sendo que nesta parte do traçado as soluções estão sobrepostas, a fim de evitar a travessia de Bidoeira de Cima.

A soluções A e B preveem a passagem em túnel em Casais da Bidoeira.

Ao longo do trecho 4 (grande parte já fora do Concelho de leiria), a solução A apresenta 6 viadutos, 35 PH, 2 túneis e 22 restabelecimentos, e a Solução B apresenta 6 viadutos, 34PH, 3 túneis e 26 restabelecimentos.

#### 4.3. ESTAÇÃO DE LEIRIA

A Estação de Leiria localiza-se no alinhamento do traçado da LAV, e conjuga as seguintes funcionalidades:

- Servir de estação LAV;
- Servir de estação da Linha do Oeste (LO);
- Servir de PUEC – Posto de Ultrapassagem e Estacionamento de Comboios;



- Interligar a LAV e a LO, permitindo todos os movimentos entre as duas linhas.

A LO é desviada do seu traçado atual para junto da LAV, de modo a poder utilizar a estação conjunta, sendo a linha atual desativada, entre os pontos de desvio, incluindo a estação atual.

As Ligações LAV<>LO na zona da nova estação, permitem a passagem recíproca de comboios entre a LAV e a LO, e a utilização do PUEC por ambas as linhas.

Está previsto que o acesso rodoviário da estação seja feito a partir da rotunda da Variante à EN242, onde também se liga o nó da A8 / A17, o que permite que os passageiros da ferrovia possam aceder à estação, com facilidade, a partir das principais rodovias da região (ver traçado indicativo na figura).

Para a nova estação de Leiria e para a estação de Leiria existente e a desativar na sequência da implantação da nova estação na LAV prevê-se a elaboração de dois instrumentos de gestão territorial específicos para regular o futuro desenvolvimento da zona envolvente da Nova Estação e da zona envolvente da atual Estação de Leiria.

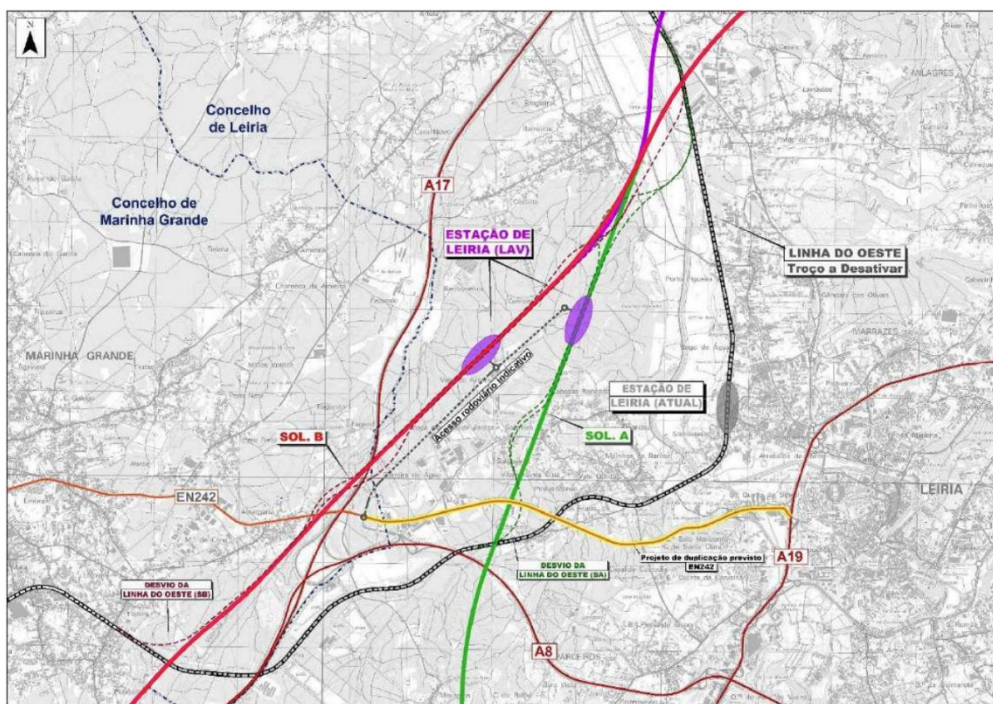
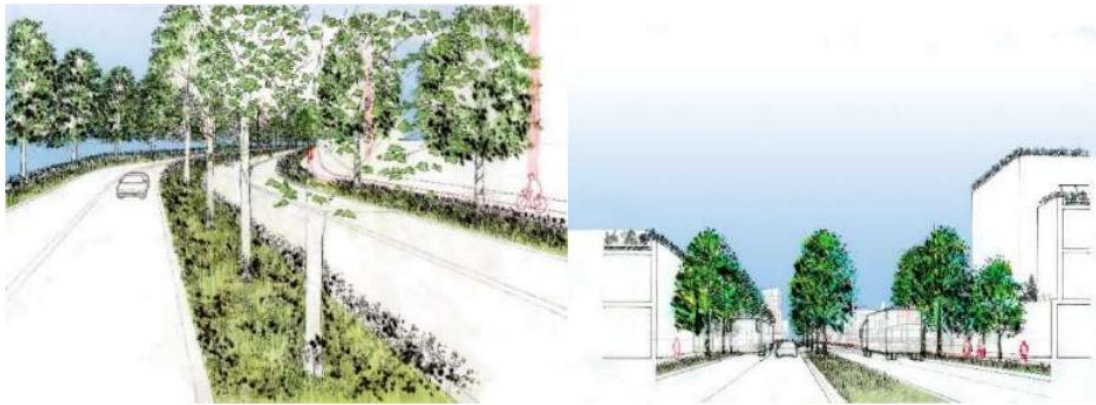


Figura 13 – Localização da Estação de Leiria nas duas opções em avaliação (Fonte: EIA, Subtomo 10.01.02-Relatório Síntese)

EIA faz referência à previsão, em fase de projeto de execução, de que a **Variante à EN242** (Leiria /Marinha Grande) desde Leiria até a esta nova rotunda junto ao nó da A8 e de acesso à futura estação possa ser duplicada e transformada numa via de carácter mais urbano, com separador central relvado, passeio e ciclovias, ligando a cidade de Leiria à Nova Estação.



DUPLICAÇÃO DA VARIANTE À N242 (LEIRIAMARINHA GRANDE)

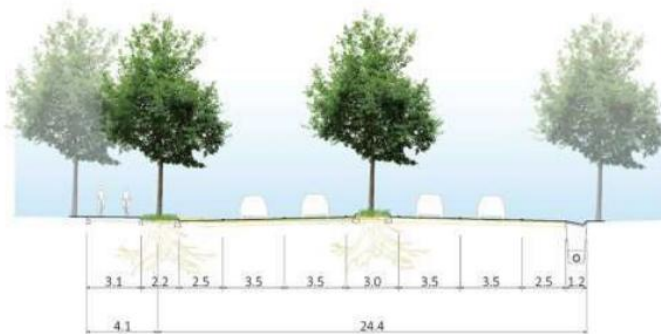


Figura 14 – Variante à EN 242 – propostas para a sua duplicação (Fonte: EIA, Subtomo 10.01.02-Relatório Síntese)

No âmbito do Plano de Urbanização a executar para a zona da Nova estação de Leiria– um dos Instrumentos de gesto territorial previstos – o acesso à estação a partir da Variante EN242 deverá ter idênticas características de via com um caráter urbano.

ARRUAMENTO DE ACESSO À ESTAÇÃO

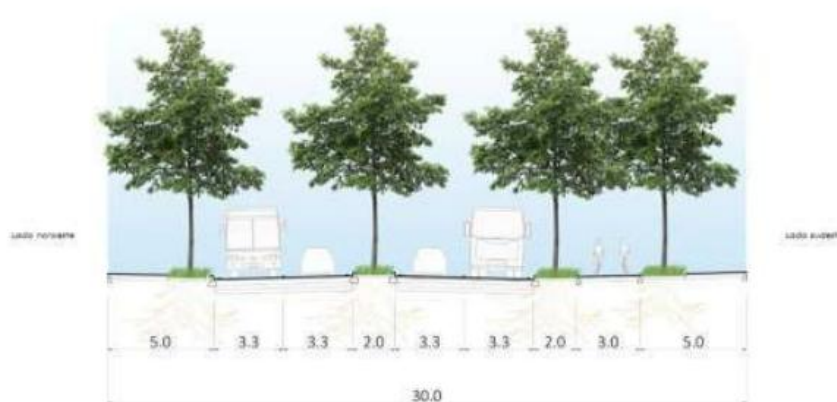


Figura 15 – Arruamento do acesso à estação – propostas para o seu perfil (Fonte: EIA, Subtomo 10.01.02-Relatório Síntese)



## 5. ANÁLISE TÉCNICO-JURÍDICA

Em termos de programação temporal, prevê-se que a via entre em exploração após 2031. Até lá, só depois da decisão do procedimento de AIA, a realizar com base no presente EIA, haverá lugar à realização do projeto de execução e dos correspondentes estudos ambientais, a que se seguirá a fase de construção, ainda sem calendarização definida, mas expetavelmente com uma duração de 4 anos, entre 2027 e 2031.

Neste âmbito, interessa, desde logo, salientar que o Procedimento de AIA em fase de Estudo Prévio (EP) (*como o presente*) ou Anteprojecto comporta dois momentos complementares: 1 – A avaliação do projeto propriamente dita com emissão da Declaração de Impacte Ambiental (DIA); 2 – A verificação da conformidade ambiental do Projeto de Execução (PE), que tem como objetivo analisar o cumprimento das condições da DIA emitida para o EP, e que determina a emissão da decisão sobre essa mesma conformidade, ou seja, a Decisão sobre a Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (DCAPE). A DIA caduca se, decorridos 4 anos sobre a data da sua emissão não tiver sido requerido a verificação da conformidade ambiental do PE.

Assim, o ato de licenciamento ou de autorização do projeto só pode ser emitido após notificação da decisão favorável sobre a conformidade ambiental do PE.

A presente análise e emissão de parecer, foi efetuada tendo por base os volumes do EIA e a respetiva resposta por parte do proponente aos Elementos Adicionais solicitados pela Comissão de Avaliação (CA). O projeto corresponde a uma via dupla eletrificada, com uma velocidade máxima de projeto de 300 km/h, com tráfego exclusivamente de passageiros.

### 5.1. CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO ATUAL DO AMBIENTE

Neste ponto é feita a caracterização da situação atual do ambiente na área de implantação do projeto e sua envolvente, o que possibilitará posteriormente uma correta identificação dos impactes do projeto.

De um modo geral, e para os descritores que se apresentam com uma relação territorial mais direta com o projeto, sendo por ele diretamente afetados, a área de estudo é o corredor de 400 m de largura associado a cada solução, com especificações quando necessárias para o próprio traçado em si.

Estão, neste caso, a caracterização dos Solos, Uso do Solo, Geologia, Recursos Hídricos, Património, Socioeconomia, Condicionantes e Património, como os mais importantes, mas também ainda, o Ruído e as Vibrações.

A caracterização considerou os resultados das análises e avaliações realizadas por outros descritores ambientais, nomeadamente: Clima e Alterações Climáticas, Qualidade do Ar, Recursos Hídricos, Ambiente Sonoro, Componente Social e Riscos.

A caracterização da situação de referência presente no relatório do EIA contém a informação considerada adequada e suficiente para efetuar a avaliação de impacte ambiental, devendo, no entanto, ser efetuadas as seguintes correções:

1. No item 4.10.2.4. (pág. 4-230) a definição associada aos Resíduos de Construção e Demolição, deverá ser reformulada à luz do definido na alínea cc) do n.º 1 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 102-D/2020, de 10 de dezembro, na redação dada pela Decreto-Lei n.º 24/2024, de 26 de março, que institui o novo Regime Geral de Gestão de Resíduos (nRGGR), conforme seguinte «*Resíduo de Construção e (RCD) - o resíduo proveniente de atividades de construção, reconstrução, ampliação alteração, conservação e demolição e da*



*derrocada de edificações incluindo os resíduos provenientes de pequenas atividades de bricolagem que envolvam atividades de construção e demolição em habitações particulares, correspondendo aos tipos de resíduos incluídos no capítulo 17 da lista de resíduos estabelecida pela Decisão 2014/955/EU da Comissão, de 18 de dezembro de 2014, na sua redação atual».*

2. No quadro 4-82, deverá ser retificado o nome do estabelecimento relativo ao operador APA00076074 «Aterro Intermunicipal do Sistema de Resíduos Sólidos Urbanos do Distrito de Beja», uma vez que aquele não se insere no concelho de Leiria.
3. No item 4.15.3.3.2 relativo à análise da REN, refira-se que o Concelho de Leiria, deu oportunamente início ao procedimento de aquisição de serviços para delimitação da Reserva Ecológica Nacional do Município de Leiria – Adaptação às Orientações Estratégicas de âmbito Nacional e Regional (OENR).
4. No item 2.4.1. «Planos de Ordenamento do Território em vigor na Área do Projeto, Tomo 10.1, Subtomo 10.1.02 – Relatório Síntese», deve ser retificado o Quadro 2-6 no que se refere à dinâmica do PDM Leiria e pela mesma razão o Quadro 4-140 no item 4.15 «Ordenamento do Território e Condicionantes», os quais deverão ser alterados da seguinte maneira:
  - 1.ª correção material, publicada através do Aviso n.º 15296/2016, de 6 de dezembro. Diário da República n.º 233/2016 – II Série;
  - 1.ª alteração por adaptação, publicada através do Aviso n.º 3066/2017, de 23 de março. Diário da República n.º 59/2017-II Série;
  - 2.ª alteração por adaptação, publicada através do Aviso n.º 8881/2018, de 29 de junho. Diário da República n.º 124/2018-II Série;
  - 3.ª alteração normal, publicada através do Aviso n.º 2953/2020, de 20 de fevereiro. Diário da República n.º 36 – II Série;
  - 5.ª Alteração normal, publicada através do Aviso n.º 4564/2022, de 3 de março. Diário da República n.º 44 – II Série;
  - Correção material à 5.ª alteração ao PDM de Leiria, publicada através do Aviso n.º 12777/2022, de 27 de junho. Diário da República n.º 122 – II Série;
  - 7.ª Alteração por adaptação, conforme Declaração (extrato) n.º 62/2024, de 22 de agosto. Diário da República n.º 162-II Série, a qual ocorreu por força da entrada em vigor da RCM n.º 63/2024, de 22 de abril, que aprova os Planos de Gestão de Risco de Inundações.
  - 6.ª alteração normal, em curso.
5. Refira-se que no âmbito da 6.ª alteração ao PDM Leiria está contemplado o Projeto de Alta Velocidade (a contrário do referido na pág. 2-33).
6. Em falta a identificação, no âmbito do item 4.13.10.2.3, do Subtomo 10.01.02, do Relatório Síntese, Volume I, de um parque de painéis fotovoltaicos (Processo na CML Onered 2021/898 e UP 2023/1 a 2023/8), na Freguesia dos Milagres (Figura 11) e, nesta sequência no item 6.5.2.2.3 do Relatório Síntese, volume 2, no âmbito da descrição/classificação dos impactes da solução e alternativas associadas ao traçado da solução B.



Figura 16 - Parque de painéis fotovoltaicos intersetados pelo traçado da solução B na freguesia dos Milagres (Fonte: *Análise dos ficheiros de base geográfica disponibilizados no participa.pt*)

## 6. IMPACTES

### 6.1. IMPACTES POSITIVOS

Os impactes positivos relacionam-se sobretudo com a entrada em exploração do projeto e com o facto da nova infraestrutura vir a potenciar a maximização da restante rede ferroviária nacional, em particular a Linha do Norte e também neste lote a Linha do Oeste, pela articulação direta que tem com ela. A construção do Trecho Aveiro/Porto da LAV implicará um investimento de cerca de 2 mil milhões de euros.

Os principais impactes positivos, do projeto, na fase de exploração e que são independentes das alternativas de traçado, incidem sobre os seguintes fatores:

- Contribuição para a redução de emissões de GEE e efeitos positivos nas alterações climáticas;
- Impacte na oferta de transporte ferroviário de passageiros e mercadorias, resultante do novo serviço de alta velocidade e da articulação com a rede ferroviária convencional;
- Reforço da centralidade regional de Leiria e da Marinha Grande resultante da nova estação de Leiria a implantar na LAV;
- Impacte económico, direto e indireto, à escala local, regional e a escalas mais amplas, relacionado com os benefícios da nova oferta de transporte ferroviário;



- Criação direta de emprego, resultante do funcionamento e manutenção da infraestrutura ferroviária e infraestruturas complementares;
- Impacte direto e indireto na economia local, resultante da aquisição de serviços e bens correntes, relacionados com o funcionamento da infraestrutura;
- Impacte da fase de construção com contributos diretos na geração de emprego e na dinamização da economia em termos de fornecimento de bens e de serviços;
- Ao permitir a existência de uma nova ligação ferroviária entre Porto e a Linha do Norte, no Carregado, os principais impactes positivos da LAV na oferta de transporte ferroviário de passageiros e mercadorias, com a introdução do Troço Soure/Carregado, incluem os seguintes aspetos:
  - Nas ligações sem paragens, redução do tempo de viagem entre Lisboa e Porto de 1h59', no âmbito da Fase 1, para 1h19' no âmbito da presente Fase 2; e que poderá passar para 1h15', no âmbito da Fase 3 que inclui o trecho Carregado/Lisboa;
  - Nas ligações com paragens, redução significativa dos tempos de viagens entre as cidades com estações (Porto, Gaia, Aveiro, Coimbra, Leiria e Lisboa). Exemplificando com as ligações a Lisboa e ao Porto, Leiria passará a ter 50 minutos de viagem na ligação ao Porto e 36 minutos na ligação a Lisboa;
  - Reforço da centralidade urbana, atratividade territorial e polarização regional do eixo Marinha Grande/Leiria, resultante da criação da nova Estação Multimodal de Leiria, que tem associado o desvio da Linha do Oeste até à nova estação a implantar na LAV;
  - Reforço do importante nó de acessibilidades rodoferroviárias da zona da Marinha Grande/Leiria;
  - No âmbito da totalidade da LAV Lisboa/Porto que esta Fase 2 vem proporcionar, prevê-se que, tendo como horizonte o ano de 2036, a procura anual, no cenário tendencial, seja da ordem dos 14,06 milhões de passageiros, contra 8,35 milhões no cenário sem LAV, já incluindo, em ambos os casos, as beneficiações do Ferrovias 2020 e a quadruplicação do troço Alverca/Azambuja, previsto para 2029. No ano horizonte de 2065, prevê-se que a procura tendencial anual seja, respetivamente, de 16,96 e 10,07 milhões de passageiros.
- Prevê-se que a repartição modal atual no eixo Lisboa-Porto (transporte ferroviário 8%; transporte individual rodoviário 82,1%; transporte público rodoviário 7,5%; avião 1,4%) se modifique significativamente com a entrada em funcionamento da totalidade das fases da LAV (transporte ferroviário 18,4%; transporte individual rodoviário 74,3%; transporte público rodoviário 6,9%; avião 0,4%);
- A transferência modal no transporte de passageiros permitirá reduzir, em 2036, as emissões em -80.000 ton eq CO<sub>2</sub>. Para a totalidade do período 2029-2070, a redução acumulada de emissões será da ordem dos 3,74 milhões de ton eq CO<sub>2</sub>;
- Relativamente ao transporte de mercadorias na Linha do Norte, prevê-se que a libertação de capacidade se traduza num aumento da disponibilidade e atratividade, com aumento do volume de mercadorias movimentadas que, no cenário tendencial, se prevê seja de +6,3%, no ano de 2036, e +6,9% no ano de 2070. Este cenário prevê, para a globalidade do período 2029-2064, um acréscimo de +84,5% do volume de mercadorias transportado por ferrovia;



- O Estudo de Procura (TIS/IP, 2022) estima que, para a totalidade do período 2036-2065, os benefícios socioeconómicos resultantes da implementação da LAV e da transferência modal totalizem cerca de 10,3 mil milhões de euros, resultantes da redução de custos em diversas variáveis, entre as quais, a manutenção de rodovias, os custos de operação do transporte individual, do congestionamento viário e dos acidentes rodoviários, benefícios a redução dos tempos de viagem, da redução da emissão de poluentes atmosféricos e contribuição para as alterações climáticas.

Trata-se de um conjunto de impactes positivo, provável a certo, permanente, diário, reversível, de magnitude elevada, não confinado, sobre recursos com valor elevado, potenciáveis/maximizáveis, configurando um impacte geral com significância moderada a elevada, para o Trecho Soure / Carregado, e significância elevada para a totalidade da Ligação Lisboa/Porto.

## 6.2. IMPACTES NEGATIVOS

Nos quadros 9.13 a 9.16 do tomo 10.01, Subtomo 10.01.02 são apresentadas sínteses dos principais valores de afetação de cada uma das alternativas associadas ao Trecho 3 e Trecho 4, com inserção no território concelhio de Leiria, sendo apresentada a avaliação global, através dos quadros 9-19 a 9-20 (*apenas para trecho 3 e 4*) no ponto 9.3 daquele documento relativamente aos vários descritores e de acordo com as várias alternativas de traçado, em análise. Por último, é apresentada a «*Síntese da Escolha das Áreas Temáticas*» por trecho, através das imagens 9-4 (trecho 3) e 9-5 (trecho 4).

### 6.2.1. TRECHO 3

Da análise dos mesmos, resulta descrito no EIA que os impactes em áreas florestais têm uma magnitude muito elevada e são significativos, em ambas as Soluções, sendo, porém, a Solução A mais favorável por afetar menor área.

Os impactes em áreas agrícolas têm uma magnitude moderada a elevada e são significativos, em ambas as Soluções, sendo, porém, a Solução B mais favorável por afetar menor área global e menor área nas zonas mais críticas (baixas do rio de Coz e do rio Lis).

As Variantes de Regueira de Pontes são ligeiramente mais desfavoráveis do que as respetivas Alternativas, A e B, tanto no que respeita a áreas agrícolas (incluindo a área do A. H. do Vale do Lis) como relativamente a áreas florestais.

Considerando o número total de casas habitadas e não habitadas afetadas, de anexos urbanos, a interferência com aglomerados urbanos, afetação de edifícios e pavilhões industriais/empresariais, afetação de equipamentos sociais e desportivos, e afetação de anexos rurais e agrícolas, verifica-se que a Alternativa A e respetiva Variante de Regueira de Pontes têm impactes de magnitude mais elevada e mais significativos do que a Solução B e respetiva Variante de Regueira de Pontes.

Os Desvios da LO da Solução A para a Estação Multimodal têm também impactes em construções e em espaços edificados maiores do que os Desvios LO da Solução B.

Deste modo, a Alternativa B e respetiva Variante, surgem como preferenciais relativamente à Alternativa A e respetiva Variante.



Já a análise comparativa entre as Soluções A e B e as respetivas Variantes de Regueira de Pontes coloca maiores dificuldades de decisão. Comparando as Variantes com as respetivas Soluções A e B, verifica-se que:

- As Variantes afetam 3 habitações e as Soluções A e B afetam 4 habitações;
- As Variantes afetam um equipamento desportivo (pavilhão de clube de padel) e as Soluções A e B passam muito próximo de equipamento social (Centro Paroquial e Social), afetando espaços exteriores incluindo uma pequena área do parque infantil da creche;
- As Variantes atravessam e condicionam cerca de 500 m de espaços urbanos, enquanto as Soluções A e B atravessam e condicionam espaços urbanos numa extensão de cerca de 1,0 km;
- As Variantes afetam uma parcela com estufas e dois pavilhões pecuários, na proximidade de Lameiras.

Considerando a maior extensão de espaço urbano atravessado e condicionado pelas Soluções A e B e a maior sensibilidade social do Centro Social e Paroquial, as Variantes surgem como ligeiramente mais favoráveis.

#### 6.2.2. TRECHO 4

Os impactes em áreas florestais têm uma magnitude elevada e são significativos, em ambas as Soluções, não sendo possível distinguir claramente entre as Soluções A6 e B6.

- Os impactes em áreas agrícolas têm uma magnitude moderada e são significativos, em ambas as Soluções, sendo, porém, a Solução A6 ligeiramente mais favorável por afetar menor área.
- No que respeita ao impacte em habitações e espaços edificados, anexos urbanos e rurais, a Alternativa A6 afeta maior número de construções, em quase todas as categorias, e em número total.
- A Alternativa A6 tem mais impactes do que a Alternativa B6 em Bidoeira e Carnide, Crespos, Cavadinha e em Pinheirinho e Sazes. A Alternativa B6 tem mais impactes do que a Alternativa A6 em Vale de Salgueiro. Em Assanha da Paz e Barros da Paz, os impactes são idênticos.
- A Alternativa B6 surge, assim, como preferencial.

#### 6.3. CONCLUSÕES IMPACTES

Da análise efetuada no EIA, resultou:

##### 6.3.1. TRECHO 3

- Impactes muito significativos: Habitações e habitat social, nas duas alternativas que incluem a Solução A; espaços florestais de produção, em todas as alternativas.
- Impactes significativos: Habitações e habitat social nas duas alternativas que incluem a Solução B; todas as restantes categorias, exceto poços, tanques, depósitos, reservatórios.



- Impactes pouco significativos: Poços, tanques, depósitos, reservatórios de água.

No cômputo geral, considera-se, no EIA, que a Alternativa B4+Variante de Regueira de Pontes SB+Desvio LO SB deve ser considerada preferencial.

De acordo com o EIA, «A opção entre alternativas deve, porém, seguir a posição que a Junta de Freguesia de Regueira de Pontes e a Câmara Municipal de Leiria vierem a tomar sobre o assunto, considerando o seu conhecimento detalhado do território, das suas condicionantes e dos objetivos e dinâmicas de ordenamento».

#### 6.3.2. TRECHO 4

- Impactes muito significativos: Espaços florestais, sobretudo em função da magnitude muito elevada das afetações;
- Impactes significativos: Todas as restantes categorias, exceto afetação de edifícios e anexos agrícolas e poços, tanques, depósitos de água;
- Impactes pouco significativos: Edifícios e anexos rurais; poços, tanques, reservatórios de água.

No cômputo geral, e de acordo com o EIA, a Alternativa B6 surge como preferencial.

De um modo global, considera-se que a metodologia utilizada para a identificação, caracterização e avaliação de impactes segue práticas comumente aceites para uma fase de estudo prévio e se encontra bem efetuada.

A caracterização da situação de referência presente no relatório do EIA contém a informação considerada adequada e suficiente para efetuar a avaliação de impacte ambiental.

Refira-se, contudo, o seguinte:

- Considera-se essencial avaliar e quantificar os efeitos de pressão na rede viária existente, em resultado da localização da Estação LAV de Leiria, cujo aumento de tráfego é assumido no EIA, eventualmente, pela apresentação de estudo de tráfego para aferir do acréscimo do mesmo e respetivos impactes, nomeadamente na EN 242.
- Deveria apresentar-se o projeto para as linhas de alta e muito/alta tensão para abastecimento do novo sistema, incluindo subestações de tração para se proceder oportunamente à avaliação dos efetivos impactes cumulativos, nomeadamente na fase de construção e respetivas medidas de minimização.
- Deveria complementar-se a análise efetuada ao descritor «Riscos», tendo em consideração que faltaram referências a outros riscos ambientais, mesmo os resultantes de fenómenos naturais como terramotos, inundações e deslizamentos de taludes que poderão ocorrer, não só na etapa construtiva da via-férrea, mas também durante a exploração regular do serviço. Outros fenómenos, como incêndios, eletrocussões, atropelamentos, colisões e descarrilamentos são identificados, mas deveriam também constar da relação geral do Quadro 6-276 e, tal como os anteriormente referidos, não apresentam medidas de minimização associadas.
- Considera-se que no âmbito da imagem gráfica expressa nas figuras 9-4 e 9-5 «*Síntese da Escolha das Áreas Temáticas*» a seleção das cores deveria ser mais intuitiva em termos de



comunicação (por exemplo, o vermelho tradicionalmente a uma cor alerta na natureza e avisos de atenção).

- Salienta-se ainda que, na base da seleção da alternativa B4+Variante de Regueira de Pontes SB+Desvio LO SB referida como preferencial, está a valorização de critérios, essencialmente, antropogénicos, ao invés de critérios estritamente ambientais, situação refletida no Quadro 9-2 do Subtomo 10.02.2 «*Hierarquia de Descritores na Comparação de Corredores Alternativos*» e respetiva atribuição dos valores do Grau de Importância para efeito de obtenção do valor final de impacto ponderado para cada descritor, opção justificada pela inserção do projeto em área com ocupação humana muito intensa com aglomerados urbanos e atividades económicas com grande dispersão.

#### 6.4. AVALIAÇÃO DAS ALTERNATIVAS DO TRAÇADO NO CONCELHO DE LEIRIA

##### 6.4.1. AVALIAÇÃO GLOBAL DO TRECHO 3

A escolha global de alternativas efetuada no EIA vem de um modo geral validar as opções feitas quanto aos ajustes efetuados aos traçados para evitar a passagem em zonas mais sensíveis e que decorreram da articulação feita com os municípios.

De acordo com o EIA, no Trecho 3 a **Alternativa B Variante (B4 +Variante de Regueira de Pontes)** é a mais favorável no essencial por:

- ter menos expropriações de áreas urbanas e industriais, afetando igualmente muito menos área agrícola.
- é igualmente mais favorável por evitar sobrepassar a zona urbana de Regueira de Pontes e evitar a grande proximidade aos respetivos equipamentos sensíveis, nomeadamente o Centro Social e Paroquial e a extensão do Centro de Saúde de Regueira de Pontes.
- embora não tenham sido identificados recetores sensíveis com níveis sonoros previsivelmente superiores aos limites regulamentares em nenhuma das soluções consideradas. É todavia a alternativa que apresenta recetores sensíveis marginalmente mais distantes.
- tem menos ocorrências patrimoniais com impactes negativos diretos.

Relativamente à **solução B**, a vantagem relativa à **solução A** aparece mais significativa, tendo em conta que implica uma menor afetação de edifícios, desde habitações, equipamentos sociais e desportivos ou unidades empresariais.

Relativamente à **solução B4 + variante de Regueira de Pontes**, aplicando os mesmos critérios de avaliação, esta distingue-se da solução B no EIA pela “*significância da afetação de equipamentos desportivos e sociais.*”

##### 6.4.2. AVALIAÇÃO GLOBAL DO TRECHO 4

Ainda de acordo com o EIA, no Trecho 4 a **Alternativa A6** é a mais favorável:

- tem menor área total de solos de elevada aptidão agrícola e solos integrados na RAN, bem como menor área de solos e RAN afetados de forma permanente.
- tem menor afetação de habitats naturais e/ou seminaturais.



- ter menor extensão do traçado por significância do impacte paisagístico estimado
- tem menos ocorrências patrimoniais com impactes negativos diretos
- no Ordenamento a diferenciação não é significativa, surgindo no Solo Rustico a Alternativa A6 como ligeiramente mais favorável, por afetar menor área total. No que respeita ao Solo Urbano, a Alternativa B6 é mais favorável.
- é mais favorável no que se refere a afetação da RAN e da REN, e é ligeiramente mais desfavorável na afetação de recursos geológicos.

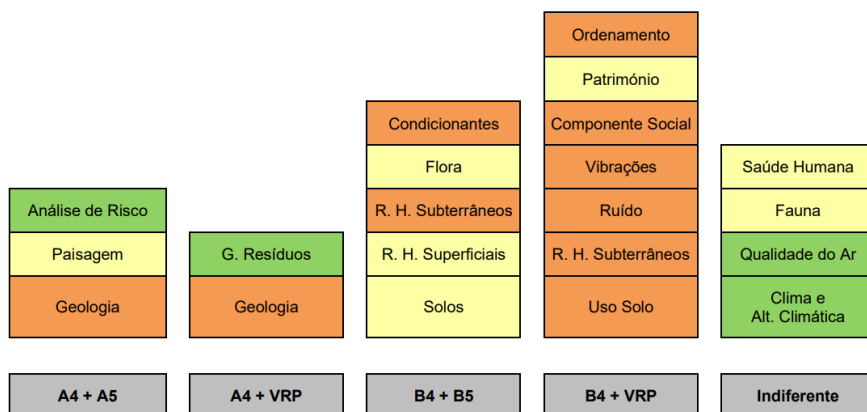


Figura 17 – Síntese de Escolha das Áreas Temáticas, Trecho 3 (Fonte: EIA, Subtomo 10.01.02-Relatório Síntese)

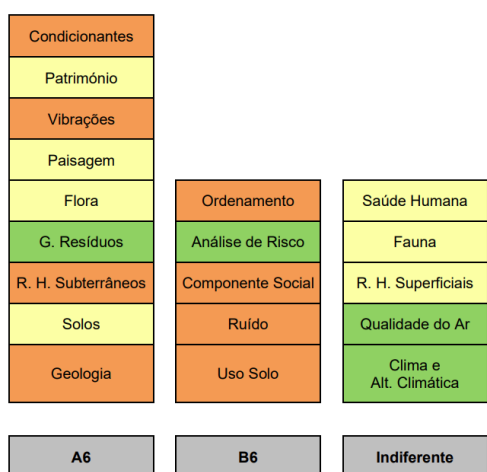


Figura 18 – Síntese de Escolha das Áreas Temáticas, Trecho 4 (Fonte: EIA, Subtomo 10.01.02-Relatório Síntese)

Desta conjugação resulta como a combinação de traçado globalmente mais favorável a seguinte:

Trecho 1	Trecho 2	Trecho 3	Trecho 4
Solução B (B1)	Solução B (B2) + Solução B (B3)	Solução B Variante (B4 + VRP)	Solução A (A6)

Quadro 2 -Traçado globalmente mais favorável para cada trecho (Fonte: EIA, Subtomo 10.01.02-Relatório Síntese)

Esta escolha assinala-se esquematicamente na figura seguinte, face ao esquema geral de alternativas, correspondendo a uma extensão total de traçado de 122 375 m, considerando a inclusão da VA da Ligação à Linha do Norte e de 122 443 m, considerando a VD:

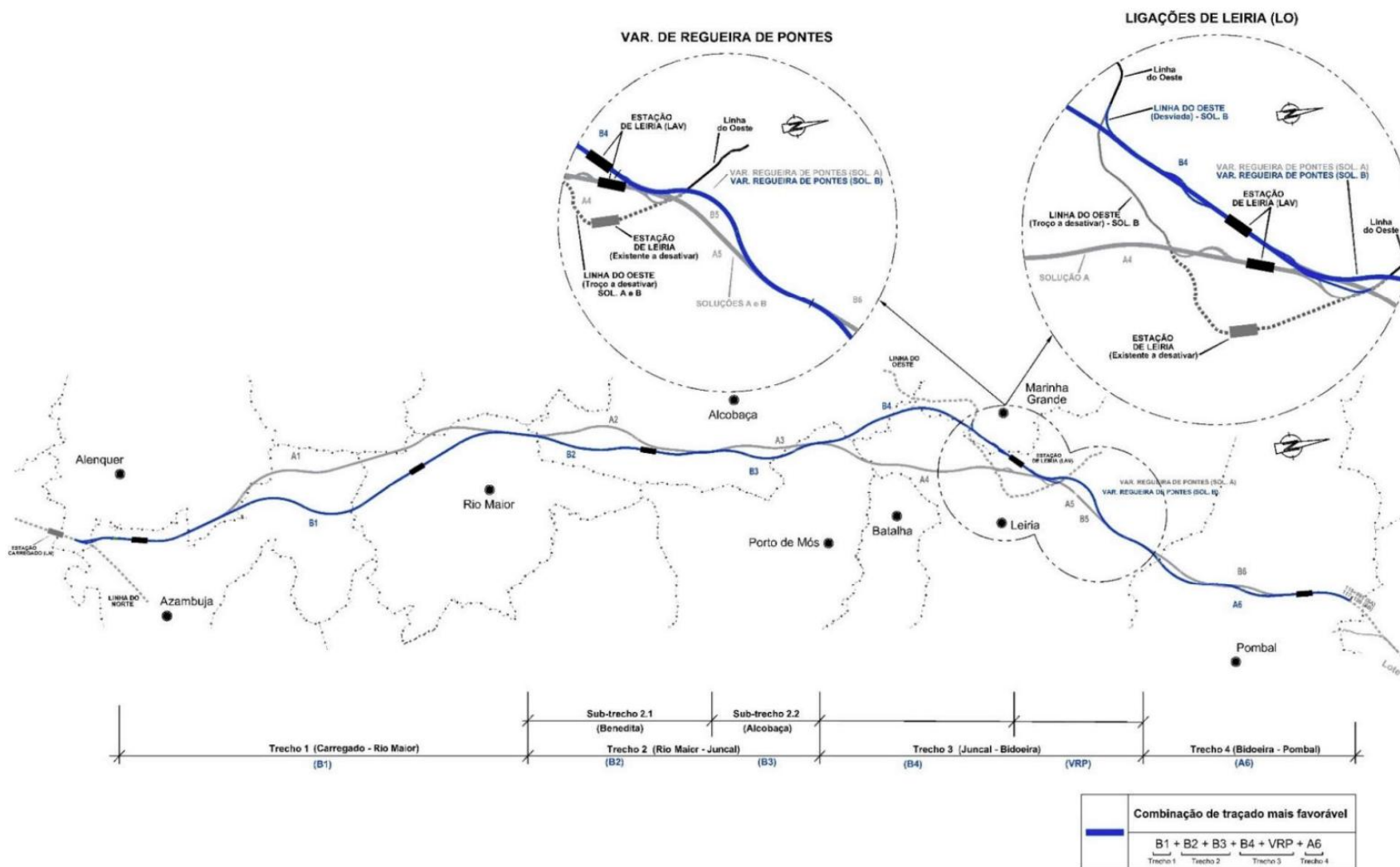


Figura 19 – Combinação do traçado mais favorável (Fonte: EIA, Subtomo 10.01.02-Relatório Síntese)



## 7. MEDIDAS DE MINIMIZAÇÃO

Com o objetivo de minimizar os impactos negativos mais relevantes detetados ao longo do presente estudo e de modo a potenciar os impactos positivos, foram apresentadas as medidas de minimização consideradas como as mais adequadas.

As medidas são organizadas por fase de projeto, com a seguinte ordem, conforme estabelecido no ponto 7. do volume II do EIA:

- A) Fase de Projeto de Execução;
- B) Fase Prévia da Construção;
- C) Fase de Construção;
- D) Fase de Conclusão da Obra;
- E) Fase de Exploração.

Em sede de Projeto de Execução, salientam-se as seguintes:

- Desenvolvimento do **Programa Geral de Monitorização** direcionado aos Recursos Hídricos Superficiais, Recursos Hídricos Subterrâneos, Ruído, Vibrações, Espécies Exóticas Vegetais Invasoras, Gestão e de Monitorização de Impactes Sociais e demais descritores que se venham a constatar relevantes, para as fases de construção e exploração;
- Desenvolver o **Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição e o Plano de Gestão Ambiental da Obra**.
- Elaboração do **Plano de Gestão e Controlo de Espécies Exóticas Invasoras** (PGCEEVI) para a totalidade da área expropriada.
- Elaborar o **projeto de execução das medidas de minimização do ruído** para a alternativa que vier a ser escolhida.
- Compensação dos Povoamentos de sobreiro;
- Elaboração do **Projeto de Integração Paisagística** para a totalidade da área expropriada e em todas as áreas afetadas pela obra (estaleiros, áreas de empréstimo e de depósito, caminhos de acesso, entre outros) de modo a reconstituir o valor ecológico e cénico da paisagem degradada pelo decorrer da obra.
- Em sede de RECAPE, elaboração de um **Estudo de Impacte Social (EIS)** da alternativa selecionada. O EIS deve ser elaborado segundo as melhores práticas e orientações internacionais, entre as quais os standards ambientais e sociais do Banco Europeu de Investimento (BEI, 2022). O EIS deve reavaliar os impactos e medidas de mitigação, desenvolver o Programa de Gestão de Impactes Sociais (PGIS) e o Programa de Monitorização de Impactes Sociais para as fases de construção e exploração (ver adiante, na seção 8.9, a configuração geral destes Programas). Entre outros aspetos, o EIS deve analisar com particular atenção os casos de afetação de habitações e realojamento, e analisar e configurar as situações que possam originar processos de realojamento coletivo, com a participação ativa dos afetados. Deve igualmente analisar com particular atenção a afetação de meios de vida (explorações agrícolas, atividades económicas);



- Realização de **processos de expropriação** como uma forma de indemnização e compensação pelos impactes do projeto, bem como monitorização do seu adequado desenvolvimento.
- Reavaliação dos impactes no Ordenamento do Território e nas restrições e servidões de utilidade pública, da solução que vier a ser desenvolvida em sede de projeto de execução.

Na Fase Prévia à obra salientam-se as seguintes:

- Informação e comunicação às entidades utilizadoras da zona envolvente, nomeadamente ANPC, Serviços Municipais de Bombeiros e de Proteção civil;
- Identificação dos locais de implantação de estaleiros, dos locais de depósito temporário e definitivo de terras, de acessos à obra e de todas as outras áreas de apoio à obra, privilegiando a ocupação de áreas já degradadas;
- Implementar o Plano de Gestão Ambiental (PGA);
- Adaptação do PGRCD;
- Revisão do PGCEEVI;
- Desenvolvimento do **Plano de Acessos** tendo em conta a localização dos estaleiros e frentes de obra;
- Divulgação do programa de execução das obras às populações interessadas;
- Implementação de um mecanismo de atendimento ao público para esclarecimento de dúvidas e atendimento de eventuais reclamações.

Na Fase de Construção salientam-se as seguintes:

- Atualizar e implementar o **PPGRCD**;
- Implementar o **Plano de Gestão Ambiental (PGA)**;
- Execução do **PGCEEVI**, nomeadamente da gestão diferenciada da biomassa e dos solos resultantes das ações de desmatamento e da decapagem dos solos proveniente de locais onde ocorram espécies exóticas invasoras;
- Cumprimento da legislação em vigor relacionada com o Ruído, nomeadamente o estabelecido no RGR;
- Garantir a prevenção e minimização de riscos, nomeadamente vedação, estabilização de taludes, uso de explosivos, derrames;
- Medidas ao nível do transporte de materiais e acessos de modo a minimizar e mitigar os efeitos associados a estes;
- Acompanhamento arqueológico permanente.

Na Fase de Conclusão da obra salientam-se as seguintes

- Implementação do Projeto de Integração Paisagística.



- Recuperação de caminhos e vias utilizados como acesso aos locais em obra, assim como os pavimentos e passeios públicos que tenham eventualmente sido afetados ou destruídos.
- Recuperação das galerias ripícolas eventualmente afetadas pela obra.
- Assegurar a reposição e/ou substituição de eventuais infraestruturas, equipamentos e/ou serviços existentes (nomeadamente de abastecimento de água, eletricidade telecomunicações) nas zonas em obra e áreas adjacentes, que sejam afetadas no decurso da obra.
- Assegurar a desobstrução e limpeza de todos os elementos hidráulicos de drenagem que possam ter sido afetados pelas obras de construção.
- Deverão estar adequadamente restabelecidas as ligações intersectadas e recuperados os acessos temporários, bem como as estradas e caminhos danificados, a(s) área(s) de estaleiro(s) e outras instalações de apoio à obra.
- Implementação das barreiras acústicas definidas em projeto.

Na Fase de Exploração salientam-se as seguintes:

- Implementação de um programa de monitorização geotécnica dos túneis.
- Aplicação do Plano Geral de Monitorização dos Recursos Hídricos Subterrâneos, e **Recursos Hídricos Superficiais** (*deverá ser acrescentado*), Ruído, Vibrações, Controlo de Espécies Exóticas Invasoras, Flora e Vegetação, Fauna e Impactes Sociais.
- Deverá ser garantida a manutenção adequada dos espaços intervencionados no âmbito do Projeto de Recuperação e Integração Paisagística.

As medidas encontram-se elencadas e discriminadas, pelas várias Fases, no Quadro 7-1. «Medidas de Minimização para a Fase do PE» (EIA, Subtomo 10.01.2, Relatório Síntese, Vol.2).

Assim e atentas estas, acresce o seguinte:

1. Considera-se que a A8 deveria incluir o descritor RU (Ruído) e Vb (Vibrações);
2. Não existem medidas de minimização para o Trecho 3 – Juncal-Bidoeira, para o descritor ruído, situação que deveria ser reequacionada. Com efeito, pese embora não tenham sido identificados recetores sensíveis onde os limites legais são ultrapassados, tal não significa que não devam ser implementadas medidas para os recetores sensíveis onde tenham sido detetados valores próximos dos limites legais, devendo ser contemplados todos os que apresentarem «queixas» durante o período de exploração. Nesta ótica, considera-se que deverão ser contempladas medidas de minimização (ex. barreiras acústicas) em todos os locais com grande proximidade a habitações e/ou serviços (situação não contemplada, por exemplo em Ribeira/Costa de Cima ou Salgueiras/Sobreiro). Refira-se que os efeitos na saúde humana dos diferentes níveis de ruído noturno, ocorrem, não necessariamente apenas por excedência dos valores limite legalmente estabelecidos, como aliás é bem referenciado no EIA, no item 4.14.2.5.4. «Ambiente sonoro e vibrações» (Subtomo 10.01.02, volume 1), dependendo grandemente os efeitos observados dos grupos da população afetada (sendo, naturalmente as crianças, doentes crónicos e idosos, os grupos mais vulneráveis e para os quais as medidas deverão ser seletivas);



3. Neste âmbito, salienta-se, igualmente, o descrito no EIA, no que se refere à conjugação de impactes negativos numa mesma área, lugar ou local, de parte ou da totalidade da tipologia de efeitos do projeto, sobretudo em áreas habitacionais ou de equipamentos, «(...) provoca um impacte emergente, de ordem superior, não redutível à ‘soma’ dos impactes parciais, com potenciais efeitos negativos na funcionalidade e amenidade dos espaços, bem como no valor geral da propriedade.» situação que se coloca com maior acuidade no caso do ruído, por exemplo;
4. A33 - Vê-se com bons olhos a elaboração de um Estudo de Impacte Social (EIS) e a implementação de um Plano de Gestão de Impactes Sociais (PGIS) que defina antecipadamente objetivos de sustentabilidade a implementar, articulando-os com as políticas e iniciativas de responsabilidade social do promotor, que defina estratégias integradas de gestão de impactes nas diversas dimensões e situações do processo em que poderão ocorrer, e defina mecanismos de informação e comunicação, bem como de envolvimento e participação das partes afetadas e interessadas;
5. Aqui, salienta-se a pertinência e a concordância com o estabelecido no ponto 6.13.5 do EIA (Subtomo 10.01.02, volume 2) «*Numa perspetiva de sustentabilidade, neste caso de sustentabilidade social, o trade-off entre impactes positivos e negativos não pode ser resolvido a favor dos impactes positivos quando ocorrem impactes negativos significativos ou muito significativos, uma vez que os custos sociais e socioeconómicos são muito elevados. A resolução do trade-off em favor da construção do projeto depende, assim, da adequação, eficácia e eficiência das medidas de mitigação, as quais devem ser suficientemente poderosas para permitir impactes socialmente aceitáveis*». Estas medidas deverão ser previstas na fase de projeto de execução, sendo, no entanto, a redução destes impactes dependente sobretudo, das medidas de compensação, «*(...) as quais deverão ser socialmente justas e socialmente aceitáveis, de modo que os afetados fiquem, no mínimo, numa situação semelhante a que tinham previamente à implantação do projeto.*»;
6. Relativamente à A38, importa clarificar a oportunidade da elaboração do Plano Intermunicipal que abranja a área de influência da nova Estação Multimodal nos concelhos de Leiria e Marinha Grande, nomeadamente se o mesmo será entregue aquando do RECAPE;
7. A Linha de Alta Velocidade em estudo irá impor no território, na sequência da aprovação do projeto em fase de Estudo Prévio, medidas preventivas com incidência no corredor de 400 m, bem como as que resultam da imposição das zonas de servidão de interesse público, na sequência da aprovação da configuração final do projeto, em fase de Projeto de Execução, e uma vez concretizadas as expropriações necessárias à construção das infraestruturas ferroviárias. Assim, importa considerar na A39, as medidas de minimização específicas associadas aos impactes da criação da servidão da Linha de Alta Velocidade, (nomeadamente os relacionados com as zonas “*non aedificandi*” as quais se encontram definidas no Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro, nomeadamente no n.º 5 do artigo 15º, onde para as linhas com velocidade igual ou superior a 220 km/h, essa faixa nunca pode ser inferior a 25 metros para o edificado urbano e de 40 metros para as atividades industriais, para além do limite de ocupação definido pela vedação do empreendimento);
8. Por outro lado, importa clarificar a quem será imputado o ónus de adoção de medidas de minimização, no caso de estas não estarem inicialmente previstas, como por exemplo, de barreiras acústicas, no caso de se verificarem queixas relacionadas com incomodidade associadas ao ruído em recetores sensíveis já existentes, durante a fase de exploração do projeto, e para além da faixa dos 25 m, tendo em conta o estabelecido no Regulamento Geral do



Ruído, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro, na redação atual, sobre esta matéria;

9. Considerando a inserção territorial no Concelho de Leiria, nomeadamente as ocupações de uso do solo intersetadas, quer pelos corredores da LAV, quer pela estação LAV de Leiria, constituídas por extensa área florestal, considera-se que deveriam ser articuladas as medidas de mitigação com o Plano Municipal de Defesa da Floresta contra Incêndios, bem como, com o Plano de Emergência e Proteção Civil de Leiria;
10. As medidas C17 a C20 devem incluir o descritor «Res»;
11. Consideram-se genericamente adequadas as medidas de minimização apresentadas para Fase de Projeto de Execução, Fase Prévia à Obra e Fase de Construção, no que respeita à salvaguarda do património arqueológico e arquitetónico georreferenciado no concelho de Leiria; no entanto, tendo em conta a possível proximidade da área de afetação da Linha Ferroviária relativamente aos sítios arqueológicos Escoura (freguesia de Maceira – CNS 17615) e Salgueiral 1 (União de Freguesias de Marrazes e Barosa - CNS 41170), somos do parecer que as medidas de minimização devem aplicar-se também a estes sítios arqueológicos, o que não ocorre;
12. Concomitantemente, tendo em conta a possível afetação direta do Conjunto Arquitetónico Religioso - Cemitério+carvalhos (F38) (freguesia de Regueira de Pontes), assim classificado no PDM de Leiria, deve ser cumprido o disposto nos Artigos 23º e 24º do Regulamento deste instrumento de gestão;
13. Por último, e a título de reflexão, assinala-se a possibilidade de reconstrução noutra local do pavilhão desportivo de Padel de Regueira de Pontes, como medida de mitigação, para efeitos de seleção pela opção do traçado Alternativa B4+Variante de Regueira de Pontes SB+Desvio LO SB em detrimento da Alternativa B4+B5+Desvio LO SB dada a presença do Centro Paroquial de Regueira de Pontes no traçado da primeira;
14. Acresce, igualmente, para reflexão, a preocupação que poderia ser espelhada no EIA, com os potenciais impactes advindos da implementação de um projeto que, sendo inequivocamente reconhecido como necessário e essencial para o País, poderá mudar o paradigma das chamadas cidades-satélite, considerando o conseqüente aumento populacional nos concelhos servidos pelas novas estações LAV. Com efeito, para além dos impactes positivos que um projeto desta natureza acarreta, não deverão ser minimizados os impactes cumulativos associados ao mesmo, nomeadamente os relacionados com a sobrecarga nas infraestruturas e equipamentos/serviços locais existentes.

Independentemente de o EIA ter referências às seguintes medidas de minimização, importa reforçar a importância de:

No projeto de execução:

- Desenvolver o projeto de execução de forma a minimizar a afetação das habitações adjacentes à linha;
- Onde possível, otimizar a extensão dos viadutos em zonas urbanas, de modo a reduzir o efeito de seccionamento, bem como em solos de RAN, áreas de REN e áreas ambientalmente sensíveis, de modo a reduzir os impactes;



- Deve também ficar estabelecido para os tramos em viaduto, que na projeção horizontal destes não resulta qualquer barreira e é permitido o atravessamento franco sem qualquer restrição;
- Na zona do AHVL deverá ser dada especial atenção aos locais de descarga das águas drenadas pelos viadutos, por forma a evitar a erosão das estruturas subjacentes, tais como caminhos, taludes, diques etc. A sua localização deverá ser articulada com a entidade Gestora do AHVL e ARH-Centro;
- De acordo com a Águas do Centro Litoral (AdCL) deverá salvaguardar-se, do ponto de vista das infraestruturas construídas de utilidade pública:
  - Em sede de projeto de execução a reavaliação dos impactes no ordenamento do território, que deverá enquadrar as infraestruturas construídas e respetivas restrições e condicionantes nas faixas de proteção e de servidão;
  - Na fase do desenvolvimento do projeto de execução deve dar-se preferência à compatibilização dos usos, em detrimento da desafetação, que incluirá a construção do novo traçado, a sua colocação em serviço e o levantamento do traçado existente, desafetado. Esta compatibilização é fundamental nos atravessamentos com viadutos e passagens hidráulicas, em cujas distâncias mínimas às infraestruturas devem ter em consideração a fase de construção para a criação de plataformas de trabalho, caboucos para fundações, desvios provisórios, entre outros;
  - Quando o projeto de execução preveja terraplenagem, estas terão como consequências, do ponto de vista das infraestruturas construídas:
    - Nas plataformas de escavação para implantação da ferrovia ou dos restabelecimentos, haverá uma necessária desafetação da infraestrutura, com a compatibilização do seu traçado com o traçado das novas vias de comunicação;
    - Quando estas plataformas se insiram na orografia do terreno com recurso a aterro, o projeto deve incluir estruturas de dissipação de cargas e acessos, bem como proceder aos ajustes necessários do traçado das infraestruturas para a realocação de caixas de visita ou câmaras de manobras.
  - As soluções que vierem a ser projetadas para a compatibilização do projeto de execução com as infraestruturas afetadas deverão ser previamente aprovadas pela concessionária e serão integralmente executadas e custeadas pelo promotor público ou entidade executante, dependendo da natureza do contrato. Incluem-se nestes, as obras acessórias ou provisórias, necessárias à execução da obra final, até à sua colocação em funcionamento, na solução final.
  - Os acessos às infraestruturas devem ser mantidos e permitidos, nos termos pré-existentes ou em condições semelhantes, para as equipas de manutenção e operação dos sistemas, durante toda a fase de construção e após a sua conclusão.
  - Ainda em sede de projeto de execução, devem ser considerados todos os restabelecimentos, de modo que a desafetação das infraestruturas acompanhe o novo traçado das vias rodoviárias, ferroviárias e hidráulicas a restabelecer.



- O desenvolvimento do Projecto de Execução deverá prever a adaptação da geometria dos taludes de escavação e de aterro durante a fase de Projecto de Execução, de modo a garantir a sua estabilidade, em função das características geotécnicas reais dos terrenos reconhecidos;
- Em fase de projeto de execução todos os restabelecimentos serão objeto de revisão e análise mais aprofundada, relativamente às alternativas que vierem a ser seleccionadas casos de não restabelecimento de vias dentro de perímetros urbanos; revisão dos caminhos paralelos e definição de serventias às propriedades. Neste contexto, importa ter em conta e verificar, com particular atenção, o seguinte:
  - Será necessário garantir que as intervenções previstas não sejam causadoras de alterações significativas para o dia a dia das pessoas e atividades económicas e sociais, nomeadamente pelo aumento desnecessário das deslocações ou pela canalização para vias que não apresentem condições físicas adequadas ao tráfego das viaturas ou para pontos da rede viária que estejam já congestionadas;
  - No que respeita às condições de dimensionamento das passagens desniveladas, há um conjunto de princípios que a equipa projetista deverá ter em consideração:
    - As passagens pedonais superiores e inferiores devem garantir o cumprimento das normas de acessibilidade e de conforto, nomeadamente no que respeita a escolha de materiais e iluminação, assim como de segurança e mobilidade condicionada;
    - A rede viária de Leiria, por força da pujança do seu tecido empresarial e da elevada densidade populacional, é utilizada, em toda a sua extensão, por veículos pesados e por máquinas agrícolas, pelo que as obras de arte associadas aos restabelecimentos das vias municipais deverão possuir um perfil de faixa de rodagem adequado que permita assegurar o perfil atual da via a restabelecer. Deverá incluir-se a criação de passeios que permitam a criação de corredores pedonais e/ou restabelecimento dos existentes;
    - Por princípio, os restabelecimentos devem permitir a circulação pedonal em condições de segurança, assim como devem assegurar as boas práticas de acessibilidade;
    - Quando possível, o projeto deve respeitar afastamentos a habitações e deve evitar constituir-se como barreira visual para os habitantes das mesmas;
    - Garantido o princípio acima, o projeto deverá respeitar, sempre que possível, a viabilidade edificativa das parcelas de terreno, especialmente as que se localizam em solos urbanizados, de acordo com as plantas de ordenamento – classificação e qualificação do solo (PDM);
    - Os traineis rodoviários não deverão ser superiores a 10%;
    - A inserção do restabelecimento na rede viária deve garantir a segurança de todos os utentes do espaço, incluindo o modo pedonal e os modos suaves.
  - Nos espaços agrícolas e florestais, todas as parcelas sobrantes devem ficar acessíveis, por restabelecimento ou caminho paralelo. Nos casos em que tal não



seja possível as parcelas sobrantes devem ser objeto de expropriação, caso seja essa a preferência do proprietário;

- Nos pontos onde se registar inevitável interferência da LAV com as infraestruturas do aproveitamento hidroagrícola, deve ser assegurada a reposição do serviço de rega e drenagem, da rede viária e das condições de exploração agrícola dos terrenos.

Na fase de construção:

- Assegurar que se mantenham ou se restabeleçam com celeridade eventuais serviços relativos a abastecimento de água, eletricidade, telecomunicações, captações de água públicas e privadas, entre outros, nas zonas em obra e outras áreas que por motivo da construção desta infraestrutura venham a ser afetados;
- O planeamento e os acessos de obra devem ser atempadamente definidos antes das obras, articulando-os com os municípios, juntas de freguesia e entidades gestoras de infraestruturas, equipamentos e serviços públicos, informando previamente a população, nomeadamente das intervenções a realizar, sua localização e período temporal, uso de vias para acessos de obra, faseamento construtivo e gestão da circulação quando se proceder ao uso de vias existentes;
- Devem proceder à recuperação e melhoramento de caminhos e vias municipais utilizados como acesso aos locais em obra, que tenham sido afetados ou destruídos.
- A construção prévia de caminhos paralelos de modo a garantir as acessibilidades às propriedades durante a construção da via, poderá ser também uma medida importante a definir no planeamento de obra;
- Devem ser restabelecidas todos os acessos às propriedades privadas rústicas ou urbanas existentes no Concelho de Leiria, afetadas pela construção e posterior utilização em permanência da infraestrutura.
- No âmbito da empreitada devem estar também devidamente estabelecidos e identificadas as medidas destinadas ao relacionamento com as populações afetadas e com a minimização das perturbações para essas populações e atividades económicas;
- Devem ser tomadas todas as medidas adequadas e necessárias à garantia e salvaguarda da segurança de trabalhadores e terceiros, por quaisquer trabalhos decorrentes das obras a realizar;
- Atender também à legislação em vigor (Artigos 14º e 15º do Regulamento Geral do Ruído), aplicáveis às atividades ruidosas temporárias, nomeadamente no que se refere à proximidade a edifícios de habitação;
- Garantir que todos os trabalhos devem ser executados, de acordo com critérios de boas praticas e de gestão ambiental responsáveis, avaliando, prevenindo e minimizando todos os impactes sociais e ambientais;
- Tendo em conta a localização dos recetores sensíveis, e os trabalhos a desenvolver, nomeadamente as movimentações de terras (aterros/desaterros), na fase de construção, a qualidade do ar deve ser cuidada e regularmente monitorizada, nomeadamente no referente à avaliação da concentração e dispersão das partículas PM10.
- No referente aos desaterros a efetuar, deve ser efetuada criteriosa gestão dos materiais provenientes das escavações, sendo que os stocks desses materiais geológicos para



utilização em aterros e/ou recuperação paisagística superior dos locais, devem ser devidamente acondicionados em pargas, em condições de estabilidade e segurança, com declives pouco acentuados e pouco alteados, atendendo ao seu menor impacte em termos de reutilização e como medida imediata de diminuição do empoeiramento junto das habitações/população próxima.

- As terras excedentes provenientes das escavações, devem ser conduzidas a vazadouros autorizados, circulando em viaturas tapadas para diminuição do empoeiramento, atendendo à qualidade do ar nas populações afetadas pela construção da infraestrutura e outras por onde o transporte se realize.
- Caso as terras sobrantes não sejam utilizadas em troços contíguos da LAV deverão aproveitar-se as áreas de exploração de inertes já desactivadas e ainda não sujeitas a Plano Ambiental e de Recuperação Paisagística (PARP), existentes nas proximidades, para colocação do material excedentário e facilitar a integração paisagística dessas áreas;
- Deverá prever-se uma solução que permita que o estaleiro da LAV possa funcionar também como estaleiro da obra de alteração à LdO;
- Na fase final da execução das obras deverá proceder-se à desactivação da área afecta aos trabalhos para a execução da obra, com a desmontagem dos estaleiros e remoção de todos os equipamentos maquinaria de apoio, depósitos de materiais, entre outros. Proceder à limpeza destes locais, no mínimo com a reposição das condições existentes antes do início dos trabalhos;
- Deve ser também assegurada a desobstrução e limpeza de todos os elementos de drenagem que possam ter sido afetados pelas obras de construção;
- No final da fase de construção e dentro do possível, em paralelo com a mesma, deve ser realizada a recuperação e integração paisagística e ambiental de todos os locais afetados e sua envolvência, minimizando as questões ecológicas e estabelecendo um equilíbrio visual, paisagístico e ambiental, com diminuição dos impactes na biodiversidade, recursos hídricos e paisagem, entre outros localmente presentes.

Na fase de exploração:

- Assegurar a manutenção e limpeza periódica dos órgãos de drenagem transversal e longitudinal (no mínimo uma vez por ano) de modo a assegurar a drenagem das linhas de água restabelecidas e evitar riscos de inundação sobre a via e para a envolvente



## 8. PLANOS DE MONITORIZAÇÃO

O EIA estabelece Planos específicos de Monitorização para vários descritores, os quais se encontram sintetizados no Quadro 8-1 do subtomo 10.01.02.

Planos de Monitorização	Fase de Pré-Construção	Fase de Construção	Fase de Exploração
Recursos Hídricos Superficiais	√	√	-
Recursos Hídricos Subterrâneos	√	√	√
Ruído	-	√	√
Vibrações	-	√	√
Espécies Exóticas Vegetais Invasoras	√	√	√
Flora e Vegetação	√	√	√
Fauna	-	-	√
Plano de Gestão de Impactes Sociais	-	√	√

Quadro 3 - Planos de Monitorização e Fases de Aplicação (Fonte: EIA, Subtomo 10.01.02-Relatório Síntese)

Para as fases de construção e exploração, definem-se programas específicos de monitorização dos Recursos Hídricos Superficiais e Subterrâneos, Ruído e Vibrações, Espécies Exóticas Invasoras, Flora e Fauna e Plano de Gestão de Impactes Sociais para avaliação da evolução da situação ou confirmação dos impactes previstos no âmbito do EIA.

Importa, no entanto, saber quais os tipos de medidas de gestão ambiental a adotar na sequência dos resultados dos programas de monitorização? E exemplo de medidas de minimização específicas a adotar caso os resultados obtidos no âmbito dos Programas de Monitorização não estejam em conformidade com os valores estabelecidos legalmente (aplicáveis por exemplo a ruído, vibrações, etc. – durante a fase de construção e exploração).

## 9. CONSIDERAÇÕES FINAIS/CONCLUSÕES

Em termos de programação temporal, prevê-se que a via entre em exploração após 2031. Até lá, só depois da decisão do procedimento de AIA, a realizar com base no presente EIA, haverá lugar à realização do projeto de execução e dos correspondentes estudos ambientais, a que se seguirá a fase de construção, ainda sem calendarização definida, mas expectavelmente com uma duração de 4 anos, entre 2027 e 2031.

Da análise efetuada no EIA, resultou:

### Trecho 3:

- **Impactes muito significativos:** Habitações e habitat social, nas duas alternativas que incluem a Solução A; espaços florestais de produção, em todas as alternativas.
- **Impactes significativos:** Habitações e habitat social nas duas alternativas que incluem a Solução B; todas as restantes categorias, exceto poços, tanques, depósitos, reservatórios.
- **Impactes pouco significativos:** Poços, tanques, depósitos, reservatórios de água.



**No cômputo geral, considera-se que a Alternativa B4+Variante de Regueira de Pontes SB+Desvio LO SB deve ser considerada preferencial.**

Trecho 4:

- Impactes muito significativos: Espaços florestais, sobretudo em função da magnitude muito elevada das afetações;
- Impactes significativos: Todas as restantes categorias, exceto afetação de edifícios e anexos agrícolas e poços, tanques, depósitos de água.
- Impactes pouco significativos: Edifícios e anexos rurais; poços, tanques, reservatórios de água.

**No cômputo geral a Alternativa A6 surge como preferencial.**

De um modo global, considera-se que a metodologia utilizada para a identificação, caracterização e avaliação de impactes segue práticas comumente aceites para uma fase de estudo prévio e se encontra bem efetuada. Refira-se, contudo que:

- Considera-se essencial avaliar e quantificar os efeitos de pressão na rede viária existente, em resultado da localização da Estação LAV de Leiria, cujo aumento de tráfego é assumido no EIA, eventualmente, pela apresentação de estudo de tráfego para aferir do acréscimo do mesmo e respetivos impactes, nomeadamente na EN 242.
- Deveria apresentar-se o projeto para as linhas de alta e muito/alta tensão para abastecimento do novo sistema, incluindo subestações de tração para se proceder oportunamente à avaliação dos efetivos impactes cumulativos, nomeadamente na fase de construção e respetivas medidas de minimização.
- Deveria complementar-se a análise efetuada ao descritor «Riscos», tendo em consideração que faltaram referências a outros riscos ambientais, mesmo os resultantes de fenómenos naturais como terremotos, inundações e deslizamentos de taludes que poderão ocorrer, não só na etapa construtiva da via-férrea, mas também durante a exploração regular do serviço. Outros fenómenos, como incêndios, eletrocussões, atropelamentos, colisões e descarrilamentos são identificados, mas deveriam também constar da relação geral do Quadro 6-276 e, tal como os anteriormente referidos, não apresentam medidas de minimização associadas.
- Considera-se que no âmbito da imagem gráfica expressa nas figuras 9-4 e 9-5 «*Síntese da Escolha das Áreas Temáticas*» a seleção das cores deveria ser mais intuitiva em termos de comunicação (*por exemplo, o vermelho tradicionalmente a uma cor alerta na natureza e avisos de atenção*).

Acresce que, independentemente da solução a adotar, deverão ser consideradas as seguintes disposições:

- Em fase de projeto de execução, deve promover-se uma revisão geral dos traçados na sua maioria, por otimização da diretriz dentro do corredor dos 400 metros, considerando a minimização dos impactes previstos;



- Caso seja emitida a Declaração de Impacto Ambiental (DIA) favorável ou favorável condicionada, no desenvolvimento do Projeto de Execução:
  - Deverão ser efetuados todos os esforços no sentido de minimizar a afetação de edifícios habitacionais, devendo a Infraestruturas de Portugal IP promover reuniões com as pessoas/entidades afetadas para esclarecimento de dúvidas e articular soluções minimizadoras de impactes;
  - Em sede de Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE), deverão ser integrados elementos referentes a medidas de minimização;
- Deve ser dado cumprimento a todas as medidas de minimização identificadas no EIA (Relatório Síntese) para cada fase do projeto;
- De ser garantida a implementação de todos os planos de monitorização propostos no EIA;
- Deve ser garantida a reposição dos recursos e infraestrutura municipais utilizados na execução das obras da LAV.

## **10. FATORES CONDICIONANTES DO SUCESSO DO EMPREENDIMENTO**

Entende-se que um projeto desta escala geográfica e de investimento apresenta responsabilidade social e ambiental acrescida, devendo integrar uma análise macro para eficiente conectividade (potencial positivo mediante previsão de ações estratégicas associadas) e compensação de impactes para proteção e valorização do Capital natural e humano do Concelho. Afigura-se assim como um eixo prioritário a implementação de ações estratégicas de curto, médio e longo prazo considerando os impactes imediatos, e cumulativos, da eventual concretização do projeto dado o período de operacionalidade previsto/potencial da LAV.

Torna-se evidente que a concretização de um projeto desta dimensão é uma oportunidade única à escala secular, desde que encarada pelos atores-chave, desde logo o proponente e as entidades do Estado, como uma ocasião sem precedentes para transformar de forma estruturante o território e catalisar Portugal, e em particular o Concelho, para um salto a qualitativo a nível ambiental, proporcionando equilíbrio entre os ecossistemas e o bem-estar humano e atividades antropogénicas.

O que pretende apresentar nos próximos pontos não representa a exigência de medidas compensatórias para o território do Concelho de Leiria, mas sim um conjunto de estratégias e ações que estamos em crer ser fundamentais para potenciar o elevado investimento público que será efetuado, criando condições para a LAV não ser apenas uma infraestrutura de transporte, mas que cumpra os desígnios de motor do desenvolvimento de territórios.

### **10.1. PLANEAMENTO E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO**

Consideramos ser crucial, para que a nova Estação LAV possa cumprir os desígnios de motor de desenvolvimento e catalisar processos equilibrados de urbanidade, que o espaço onde será construída reúna, desde o início, a necessária qualidade paisagística e ambiental.

A experiência europeia demonstra que o sucesso da alta velocidade ferroviária depende não apenas da sua implementação técnica, mas também de uma visão integrada que oriente o crescimento urbano, a sustentabilidade ambiental e a coesão territorial.



A introdução de Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT) nas zonas de implementação de estações ferroviárias de alta velocidade é essencial para garantir um desenvolvimento urbano sustentável e integrado. Sem um planeamento adequado, estas infraestruturas podem gerar desordenamento territorial, problemas de acessibilidade e segregação urbana, em vez de impulsionearem a economia local e a coesão territorial.

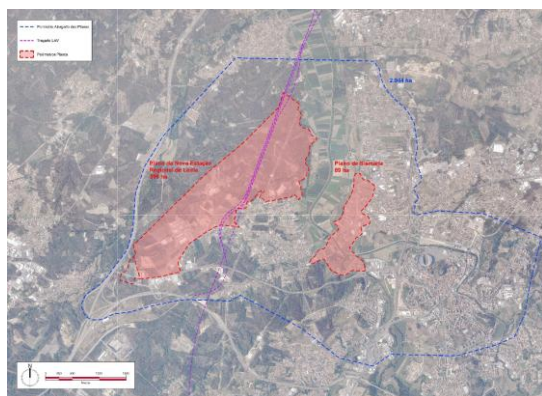
O sucesso ou insucesso destas infraestruturas está diretamente relacionado com a existência de um planeamento territorial eficaz. Um exemplo positivo é a cidade de Lille, em França, que soube integrar a estação de alta velocidade Lille-Europe no seu tecido urbano. O plano urbanístico previu a criação de uma zona empresarial, espaços públicos qualificados e uma rede de transportes públicos eficiente, transformando a área num polo de dinamização económica e urbana. Como resultado, Lille-Europe tornou-se um motor de desenvolvimento regional, promovendo a intermodalidade e a revitalização do centro urbano.

Por outro lado, um exemplo negativo é a estação de alta velocidade de Ciudad Real, em Espanha. Localizada numa cidade de pequena dimensão, sem um planeamento adequado para a sua integração territorial, a estação não gerou o desenvolvimento económico esperado. A fraca conectividade com o centro urbano, a ausência de investimentos complementares e a dependência excessiva do transporte individual comprometeram o impacto positivo da infraestrutura, resultando num equipamento subutilizado.

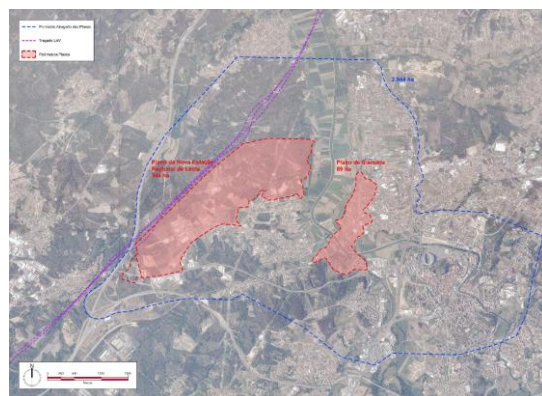
A existência de PMOT permite antever e corrigir potenciais desequilíbrios. O planeamento deve incluir diretrizes para a ocupação do solo, desenvolvimento de zonas comerciais e residenciais, acessibilidades e políticas de mobilidade sustentável. Além disso, a participação dos agentes locais e a coordenação entre diferentes níveis de governação são cruciais para o sucesso do projeto.

Assim, os PMOT são instrumentos indispensáveis para que as estações de alta velocidade contribuam efetivamente para o ordenamento territorial e o desenvolvimento das cidades, evitando erros do passado e maximizando as oportunidades geradas por estas infraestruturas estratégicas.

Tendo estas premissas em consideração, foi iniciada a negociação de um protocolo de colaboração entre o Município de Leiria e a IP para definir os termos e condições da cooperação entre as partes para a elaboração do Plano de Urbanização da Nova Estação de Leiria e do Plano de Urbanização de Sismaria.



Traçado alternativo da LAV A



Traçado alternativo da LAV B

Figura 20 – Delimitação dos Planos de Urbanização da Nova Estação de Leiria e de Sismaria (Fonte: Apresentação do Município de Leiria)

### O Plano de Urbanização da Nova Estação de Leiria visa



- a) Assegurar, no curto/médio prazo, o desenvolvimento urbano sustentável e qualificado da zona envolvente da ELAV;
- b) Definir uma nova centralidade articulada com os espaços urbanos contíguos, que constitua uma área multifuncional, que promova a sua atratividade urbana;
- c) Criar áreas verdes de enquadramento e desafogo das atividades desenvolvidas na envolvente para uso predominantemente público, que assegurem funções de qualificação ambiental com o intuito de qualificar os espaços onde se inserem;
- d) Minimizar os impactos da infraestrutura ferroviária no tecido urbano;
- e) Garantir a ligação da ELAV à Cidade de Leiria através de transporte público coletivo e das diversas alternativas de mobilidade suave, existentes e previstas pelo Município;
- f) Promover a acessibilidade rodoviária adequada à ELAV;
- g) Programar e promover a instalação de redes de infraestruturas e sua execução.
- h) Garantir a integração de um polo intermodal de transportes que, no seu conjunto, reunirá os seguintes modos:
  - i. Ferrovia convencional e de alta velocidade;
  - ii. Acessibilidades rodoviárias, cicláveis e pedonais;
  - iii. Transportes públicos rodoviários;
  - iv. Park & Ride;
  - v. Zonas verdes de proteção e enquadramento, necessárias à mitigação dos impactes visuais e ambientais da LAV.

**O Plano de Urbanização de Sismaria visa:**

- a) Garantir a adequada reafectação dos terrenos e edificado que hoje constituem a atual estação na Cidade de Leiria e, mais concretamente, no meio urbano envolvente;
- b) Assegurar, no curto/médio prazo, o desenvolvimento urbano sustentável e qualificado da zona envolvente da atual Estação de Leiria.
- c) As intervenções previstas para a atual Estação de Leiria devem ter em conta o seguinte:
  - i. As propostas de alteração de uso do edifício da atual Estação devem privilegiar soluções que garantam a utilização coletiva do mesmo;
  - ii. A atual Estação de Leiria deve ser um nó da interligação da rede de mobilidade suave com a ELAV, com o percurso ribeirinho e com a área urbana da Sismaria.

No âmbito do referido acordo de colaboração, a IP contratou o reputado urbanista catalão Joan Busquets, que será responsável pela coordenação dos PMOT referidos.

## **10.2. ESTAÇÃO LAV DA BAROSA**

No que se refere à Estação LAV, o urbanista apresentou um conjunto de ideias que já representam um programa de desenvolvimento urbano da área da Estação, que se apresenta nas próximas imagens.

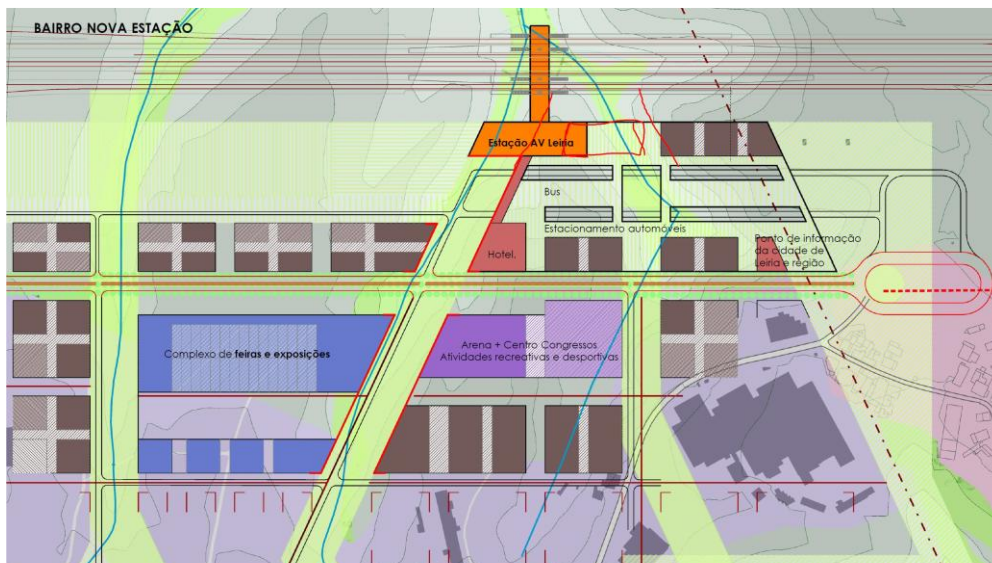


Figura 20 – Proposta de organização da zona limítrofe da Estação LAV da Barosa (Fonte: Apresentação do Urbanista Joan Busquets)

Intervenções integradas no procedimento de construção da LAV, de acordo com as indicações transmitidas pela IP:

- Construção da Estação, com parque de estacionamento subterrâneo integrado (P1);
- Construção do Terminal Intermodal com parque de estacionamento subterrâneo integrado (P2);
- Construção da Avenida de acesso à Estação.

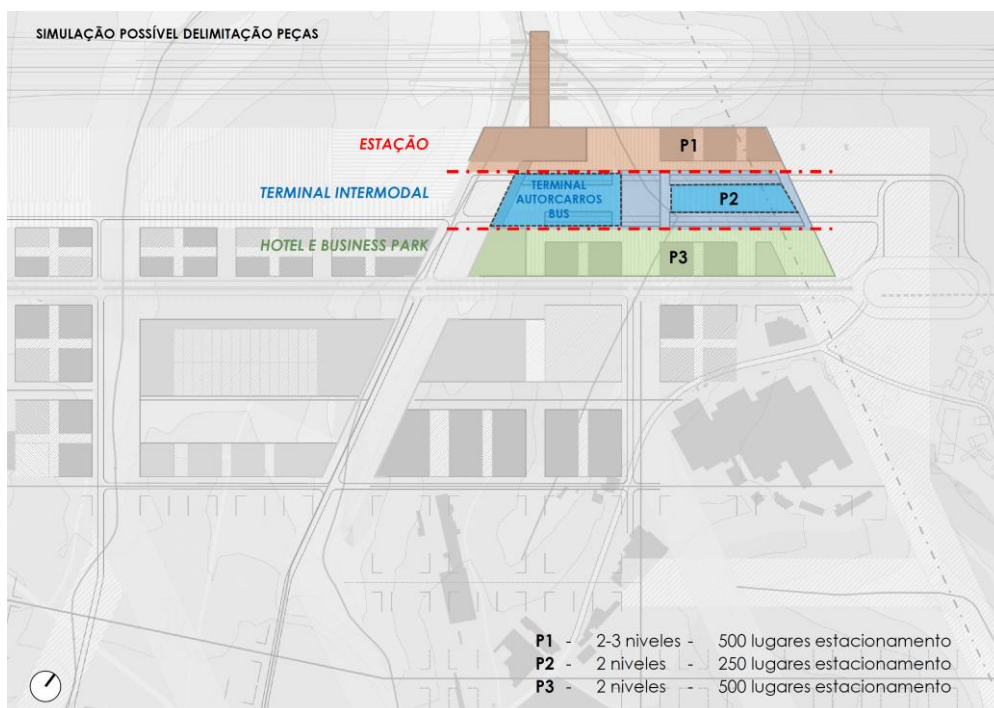


Figura 21 – Espaços da Estação LAV a serem executados pelo concessionário (Fonte: Apresentação do Urbanista Joan Busquets)



Há um conjunto de **intervenções que o Município de Leiria considera cruciais na fase inicial e, por conseguinte, a ser incluídas no procedimento do concurso de escolha do consórcio que irá construir a LAV:**

- **Construção do P3;**
- **Construção do espaço de equilíbrio ambiental da Estação.**

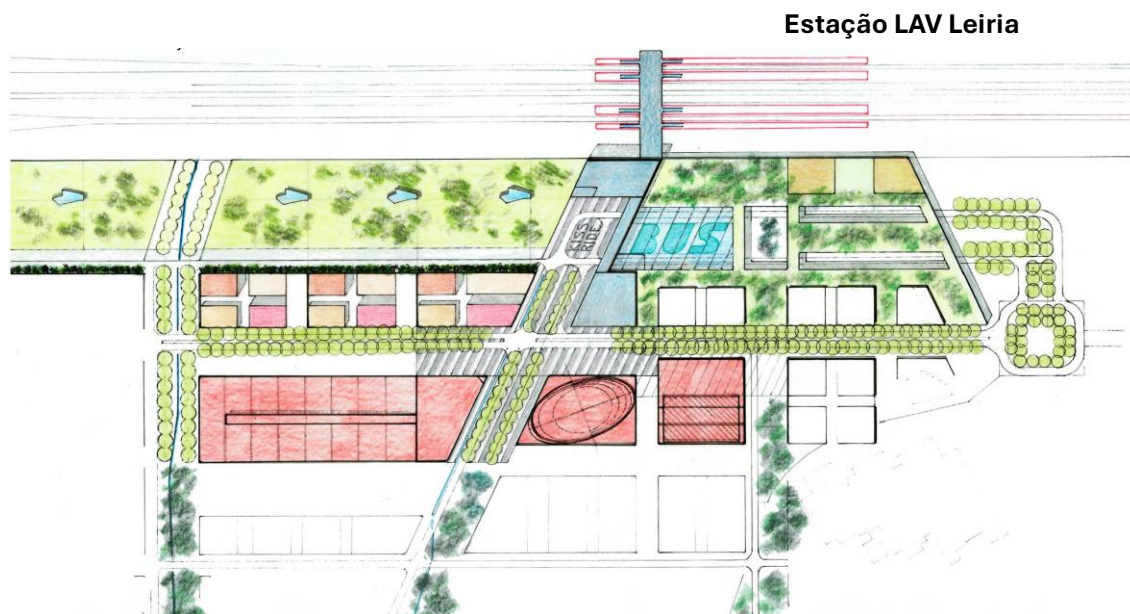


Figura 22 – Proposta de organização da zona limítrofe da Estação LAV da Barosa, com a representação do espaço de equilíbrio ambiental da Estação (Fonte: Apresentação do Urbanista Joan Busquets)

Este espaço verde desempenha inúmeras funções:

- a) Representa o cumprimento de indicações expressas nas DIA dos troços anteriores, no que respeita ao restabelecimento e recuperação paisagística da área envolvente degradada;
- b) Integra-se numa Compensação de Desflorestação, devendo a área de arborização contribuir para compensar a biomassa em termos de capacidade de sumidouro de carbono perdida com a implementação do projeto;
- c) Permite garantir a uma área de infiltração, evitando-se a artificialização do solo nas imediações da Estação;
- d) Cria um adequado enquadramento paisagístico da Estação, garantido a qualidade visual do espaço, mantendo as funções de salvaguardar distâncias à LAV no que respeita à necessidade de mitigar ruído e vibrações;
- e) Permite a criação de um espaço verde de lazer, utilizável para atividades diversas, que concorram para “dar vida” ao espaço e garantir a sua apazibilidade.

Assegurar a execução destas obras logo na construção da LAV, garantiam resposta àquelas que são as principais preocupações do Município de Leiria no que respeita à envolvente da Estação:

- Evitar a sensação de “estação fantasma”, numa área sem vida urbana;
- Assegurar o correto enquadramento paisagístico e ambiental na área da Estação.



Figura 23 – Representação do espaço de equilíbrio ambiental da Estação (Fonte: Apresentação do Urbanista Joan Busquets)

### 10.3. ACESSIBILIDADES

Julgamos ser claro para todos que a decisão de instalar uma nova Estação LAV num determinado território traz desafios importantes, sobretudo no que se refere à sua acessibilidade e à integração com a rede rodoviária estruturante. Fatores como o custo e/ou o tempo de deslocação podem, potencialmente, desincentivar o uso da ferrovia, principalmente se os utilizadores não dispuserem de uma rede de transportes públicos eficaz que faça a ponte entre a nova estação e os principais pontos da cidade.

#### 10.3.1. ACESSIBILIDADES DE 1.ª ORDEM QUE A IP PRETENDE INCLUIR NO PROCEDIMENTO LAV

Tal como referido no EIA, a IP apresenta duas propostas de intervenções que considera ser as necessárias para garantir as acessibilidades rodoviárias à Estação.



Figura 24 – Avenida de acesso à Estação LAV (Fonte: Apresentação do Urbanista Joan Busquets)



Figura 25 – Proposta de reformulação da N242 (Fonte: Apresentação do Urbanista Joan Busquets)

Embora o EIA seja abrangente no que concerne aos impactos ambientais convencionais, constata-se que a vertente dos efeitos na mobilidade e, em particular, na ligação entre a nova Estação e a cidade de Leiria não recebe a devida atenção. Esta deficiência na análise compromete a visão integrada necessária para que a infraestrutura ferroviária se converta num verdadeiro motor de desenvolvimento urbano e mobilidade sustentável. Tais deficiências podem originar problemas de concentração de tráfego, isolamento da Estação e efeitos adversos na dinâmica urbanística de Leiria.



No EIA não se contempla uma análise dos cenários de tráfego durante horários de pico ou em situações de elevada procura, o que impede a previsão dos riscos de congestão nas vias de acesso, nomeadamente na N242 e na travessia do IC2/A19. Além disso, a integração entre os modos rodoviário, ferroviário e os modos suaves é tratada de forma superficial. A ausência de um estudo que contemple a intermodalidade impede a identificação de pontos críticos onde os fluxos de veículos, peões e ciclistas possam interagir de forma segura e eficiente, contribuindo para que a nova Estação não se torne um “nó” isolado, mas sim um ponto de convergência de uma rede de mobilidade integrada.

Falta, por exemplo, uma identificação minuciosa dos cruzamentos estratégicos e dos potenciais desvios que possam aliviar a pressão sobre as vias já saturadas. A inexistência de medidas que promovam a diversificação dos corredores de acesso – como a criação de um anel viário ou a implementação de ligações alternativas – leva a uma concentração excessiva de tráfego num único eixo, sobretudo na N242, elevando o risco de gargalos e incidindo negativamente sobre a segurança rodoviária e a fluidez dos deslocamentos.

### 10.3.2. PROJETOS COMPLEMENTARES NA N242 NECESSÁRIOS AO SUCESSO DA LAV EM LEIRIA

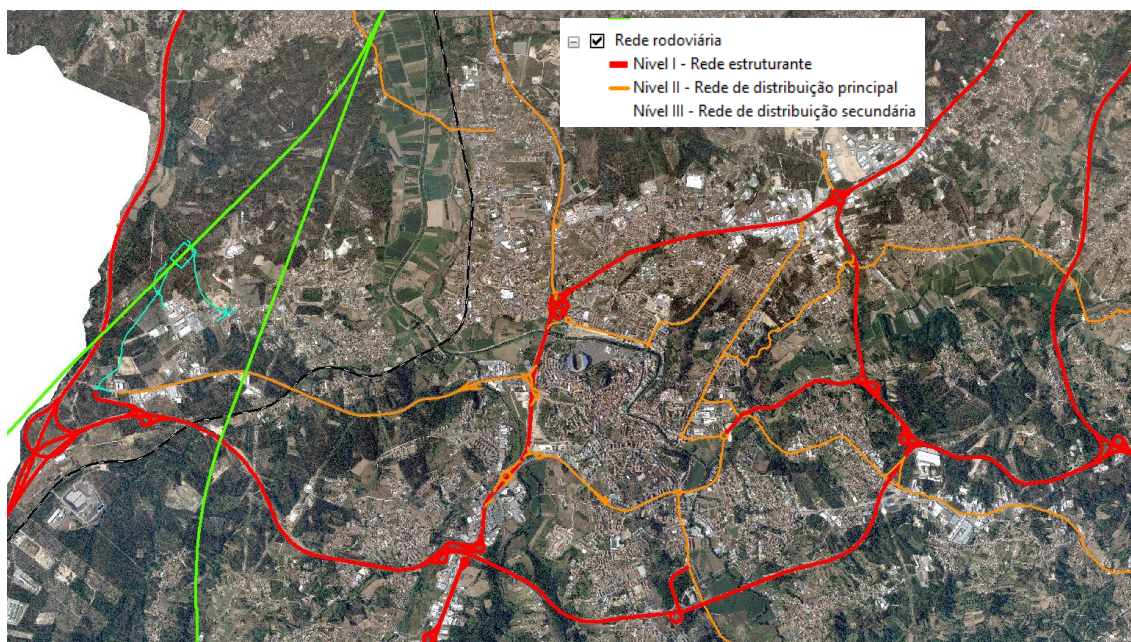


Figura 26 – Rede rodoviária envolvente à Cidade de Leiria e localização da Estação LAV na proposta de corredor B (Fonte: Apresentação do Município de Leiria)

Tal como se constatou, a IP propõe a duplicação da N242, canalizando o tráfego com origem/destino na Estação LAV para um único ponto de ligação com a rede rodoviária da Cidade de Leiria.

Atualmente a N242 apresenta elevados congestionamentos em vários troços da sua extensão, devido à grande conectividade existente entre as cidades de Leiria e Marinha Grande.

Um dos locais mais problemáticos, que gera filas de espera, é a transição da N242 para a rede municipal, na zona do Barruivo, exatamente no local onde termina a intervenção proposta pela IP.

No mapa seguinte, é possível, utilizando a representação da fluidez de trânsito apresentado no site do Google Maps (tráfego típico de uma segunda-feira, às 18h30), verificar que o eixo IC2/A19, que apresenta perfil de autoestrada, se constitui como uma barreira para as ligações este-oeste.



### Volume de tráfego e condições de circulação na Cidade de Leiria

Tráfego médio diário mensal no troço urbano da A19 e IC2, em maio de 2024.

Fonte: Relatórios trimestrais do IMT, baseados na informação de tráfego na rede da IP, SA



Figura 27 – Volume de tráfego e condições de circulação na Cidade de Leiria (Fonte: Apresentação do Município de Leiria)

Esta realidade é explicada pela conjugação de diversos fatores:

- a) O eixo IC2/A19, entre o nó da Almoimha Grande e o entroncamento com a A8/IC36, comporta trânsito nacional (Lisboa-Coimbra-Porto), trânsito regional (Leiria-Batalha-Porto de Mós-Alcobaça) e trânsito local (circular interna e externa da Cidade de Leiria);
- b) O atravessamento deste eixo é assegurado apenas por três nós:
  - a. Rotunda aérea dos Parceiros, que assegura a ligação com a área de expansão urbana habitacional de Leiria, além de assegurar ligações entre a cidade e o IC2/A19;
  - b. Viaduto de Barruivo, que assegura a ligação entre Marinha Grande e Leiria, além de assegurar ligações entre a cidade e o IC2/A19;
  - c. Nó da Almoimha Grande, que assegura a ligação da área habitacional da Gândara dos Olivais e Sismarias com a cidade, assim como dos habitantes do norte do Concelho que utilizam a N109, além de assegurar ligações entre a cidade e o IC2/A19.

Na imagem anterior é representado o tráfego médio diário mensal no troço urbano do IC2/A19, em maio de 2024, de acordo com dados fornecidos no correspondente relatório trimestral do IMT, baseados na informação de tráfego na rede da IP.

#### **Intervenções na N242 consideradas essenciais para o sucesso da LAV:**

- **Reformulação de ligações da N242 à rede viária, de modo a desmultiplicar as opções no acesso a Leiria:**
  - **Ligação à rede rodoviária municipal a norte de Parceiros;**



- **Reformulação do nó de ligação de Belo Horizonte.**
- **Reformulação do nó sobre a A19 (concessão da A19);**
- **Nova ligação sobre a A19, de ligação ao Terminal Intermodal de Leiria (TIL);**

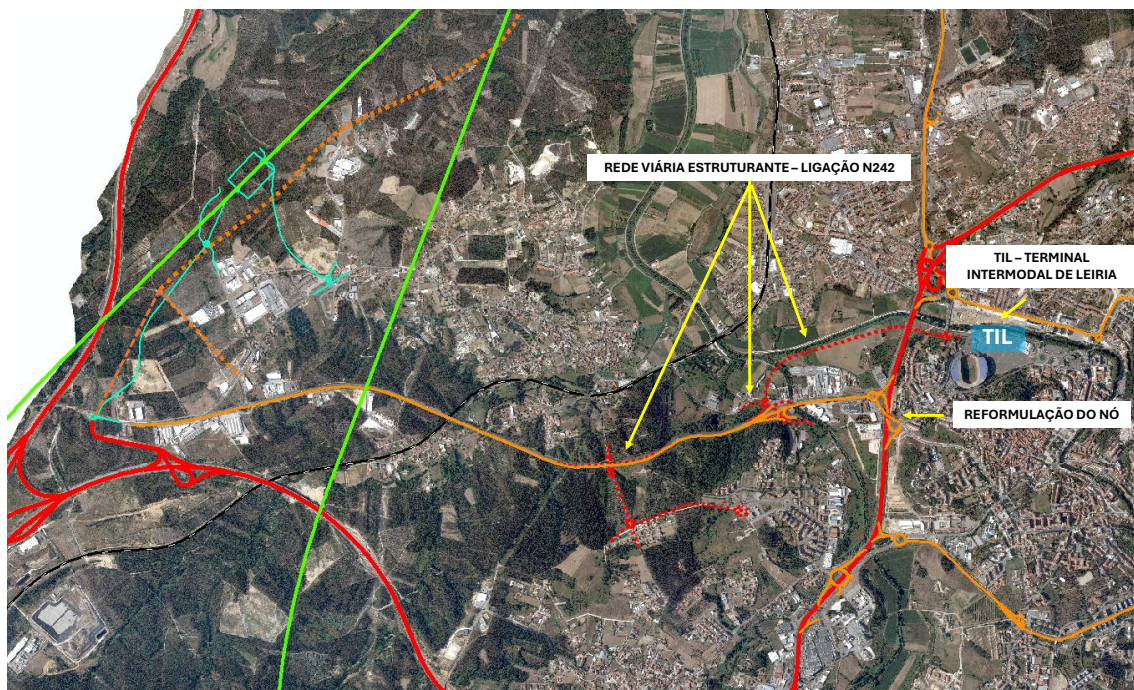


Figura 28 – Intervenções na N242 pretendidas pelo Município de Leiria (Fonte: Apresentação do Município de Leiria)

### 10.3.3. PROJETOS DE INTERVENÇÃO NA REDE RODOVIÁRIA ESTRUTURANTE NECESSÁRIOS AO SUCESSO DA LAV EM LEIRIA

Tal como já referido, na definição das acessibilidades regionais à Estação LAV, a adequação da N242 pode mostrar-se insuficiente, uma vez que todo o tráfego de e para a Estação é encaminhado apenas por um corredor, atualmente já muito congestionado.

O quadro ideal de acessibilidades à Estação, que tem uma dimensão regional, mas que muitos dos seus utentes terão Leiria como origem/destino, será estabelecer um anel que garanta opções diversas.

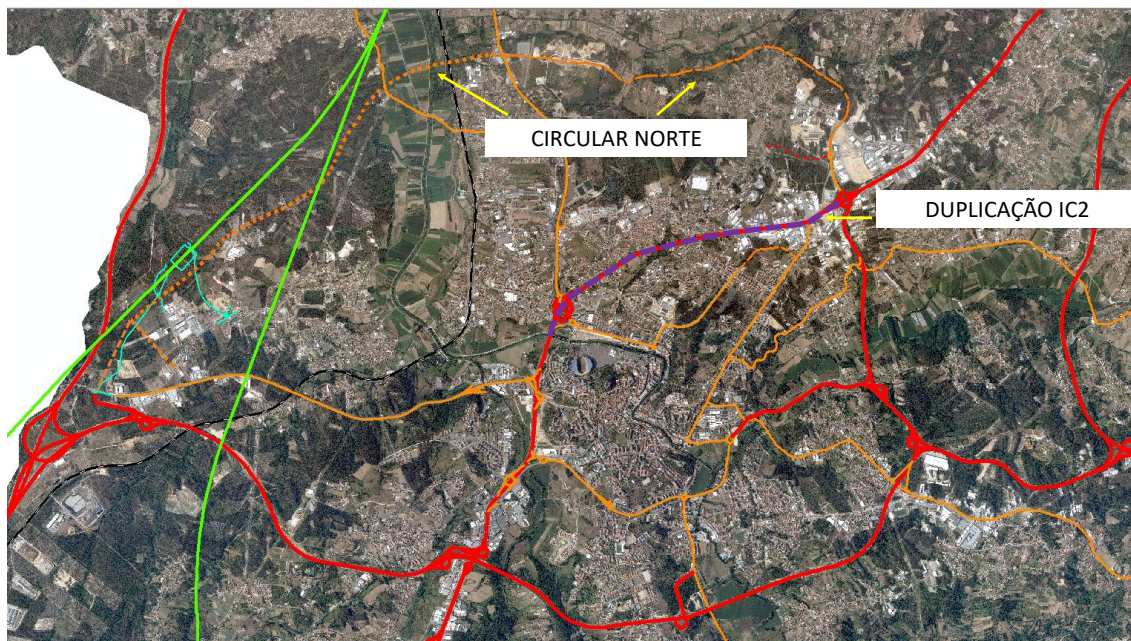
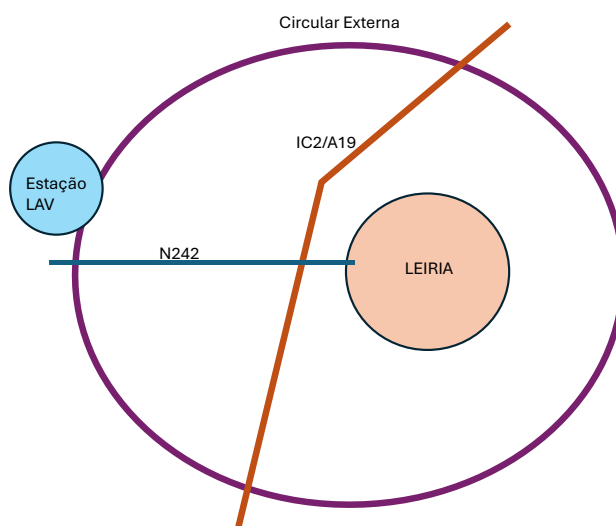


Figura 29 – Intervenções consideradas necessárias na rede rodoviária estruturante de Leiria (Fonte: Apresentação do Município de Leiria)

O referido anel, que complementa as intervenções propostas pela IP de construção da Avenida da Estação e a duplicação da N242, é constituído pelas seguintes vias propostas:

- Circular Norte, via a construir entre a Estação LAV de Barosa e a Rotunda do Falcão, na N109, com continuação até à Rotunda Aérea da ZICOFA, com ligação ao IC2 e à A1. Esta via permite concluir um anel exterior à Cidade, denominado Circular Externa, com a utilização da Circular Oriente de Leiria, o IC36, a A8 e a Avenida da Estação LAV. Permite, ainda, evitar que o trânsito proveniente dos territórios a norte sejam obrigados a vir a Leiria:



- Intervencionar o IC2 entre o final da A19 e a Rotunda Aérea da ZICOFA, conferindo um perfil de autoestrada a este troço.



Uma das formas de criar ligações privilegiadas entre a Estação LAV, as cidades de Leiria e Marinha Grande, e o território a norte de Leiria é utilizar a rede de autoestradas que circundam a cidade, através de alterações ao regime de portagens:

- A8/IC36, entre nó da Marinha Grande e o nó da A1;
- A8/A17, entre o nó da Marinha Grande e o nó da Ortigosa.

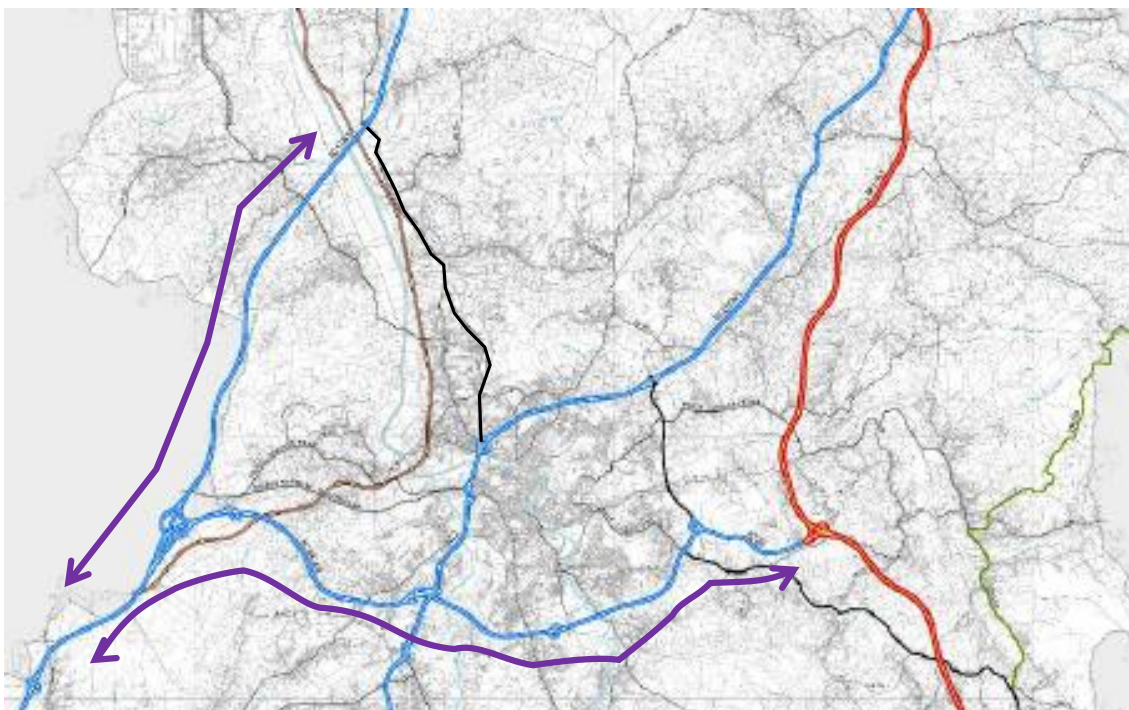


Figura 30 – Alterações ao regime de portagens nas autoestradas em redor da Cidade de Leiria (Fonte: Apresentação do Município de Leiria)

A alteração ao regime de portagens pode ser efetuada de diversas formas, entre as quais se situam as propostas do Município de Leiria:

- Abolição das portagens nos troços assinalados na figura anterior, à imagem dos troços não portajados da A8 entre Lisboa e Loures (7 km) e entre o Bombarral e as Caldas da Rainha (zona industrial) (21 km);
- Isenção para residentes nos concelhos de Leiria e Marinha Grande.

#### **Intervenção na rede rodoviária estruturante considerada essencial para o sucesso da LAV**

- **Construção da via entre a Estação LAV de Barosa e a Rotunda do Falcão, na N109.**
- **Estudar a viabilidade económica de alterações ao regime de portagens nas autoestradas em redor da Cidade de Leiria.**



#### 10.3.4. LIGAÇÃO DE MODOS SUAVES ENTRE A ESTAÇÃO LAV E A CIDADE DE LEIRIA

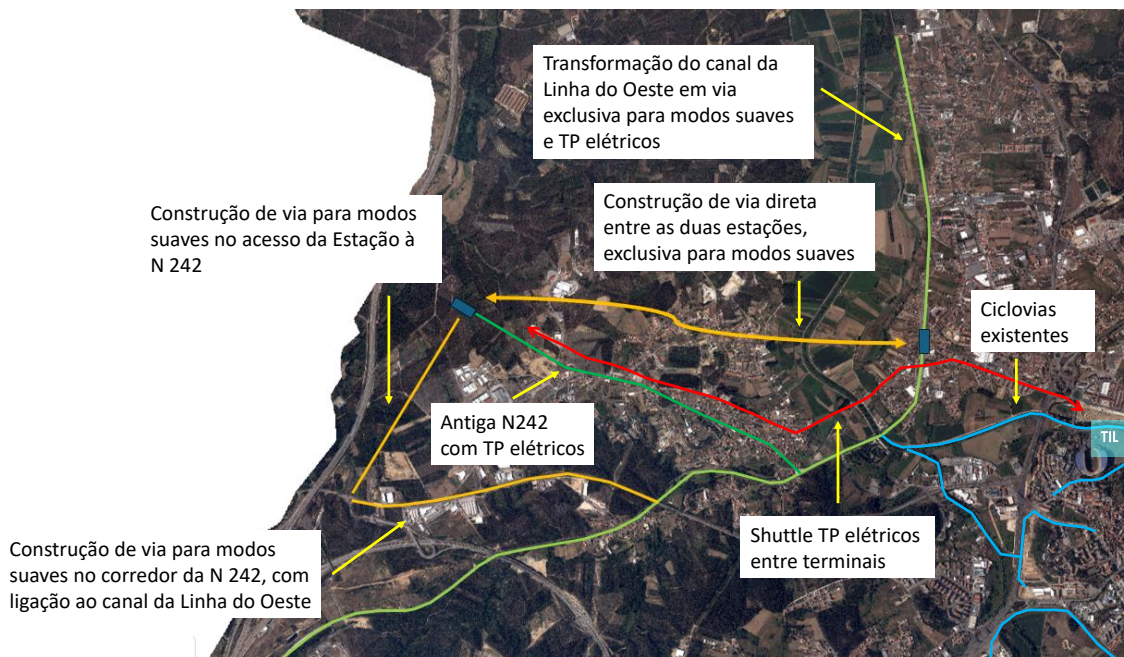


Figura 31 – Conceito de anel de vias exclusivas para modos suaves /TP elétrico (Fonte: Apresentação do Município de Leiria)

Intervenções recomendadas pelo Município de Leiria:

- Adaptação do canal da Linha do Oeste para via exclusiva para modos suaves/TP elétrico;
- Integração de ciclopista na Avenida da Estação;
- Criação de corredor de modos suave/TP elétricos na N242.
- Construção de ligação curta entre a Estação LAV e a Estação atual;

***Intervenções pretendidas pelo Município de Leiria:***

- **Entrega do canal da Linha do Oeste a desativar devidamente infraestruturado de acordo com os Planos de Urbanização a desenvolver;**
- **Ligação do canal da Linha do Oeste a desativar com a N242.**



### 10.3.5. CONCLUSÕES

A fundamentação dos projetos propostos para melhorar as acessibilidades entre a nova Estação e a cidade de Leiria apoia-se numa análise técnica rigorosa que evidencia a necessidade de intervenções integradas e multidisciplinares. A requalificação dos corredores de acesso, através da duplicação e alargamento da N242 e da criação de uma circular externa, representa uma solução essencial para a distribuição equilibrada do tráfego e para a melhoria da segurança viária. De igual forma, a promoção dos modos suaves e a implementação de infraestruturas exclusivas para peões, ciclistas e transportes públicos reforçam a intermodalidade e a mobilidade sustentável, criando condições para uma ligação fluida e integrada entre a Estação e o centro urbano.

A sinergia com o Plano de Urbanização (PUEL) e a requalificação do canal da Linha do Oeste são medidas estratégicas que asseguram não só a melhoria das acessibilidades, mas também a regeneração e valorização do espaço urbano. A coordenação entre as entidades responsáveis, a realização de estudos complementares e a implementação de soluções inovadoras e ambientalmente integradas são fatores determinantes para transformar a nova Estação num verdadeiro polo de mobilidade, contribuindo para o desenvolvimento sustentável da cidade de Leiria e para a melhoria da qualidade de vida dos seus cidadãos.

Em síntese, as propostas apresentadas configuram um conjunto robusto de intervenções que, se implementadas de forma coordenada e integrada, poderão suprir as lacunas identificadas no EIA e responder às dúvidas manifestadas pelo Município de Leiria. A adoção destas medidas representa um passo fundamental para assegurar que a infraestrutura ferroviária se converta num motor de dinamização urbana, promovendo uma mobilidade inclusiva, segura e sustentável, em consonância com as exigências do planeamento territorial moderno e as melhores práticas de gestão ambiental e urbanística.

Leiria, 18 de março de 2025