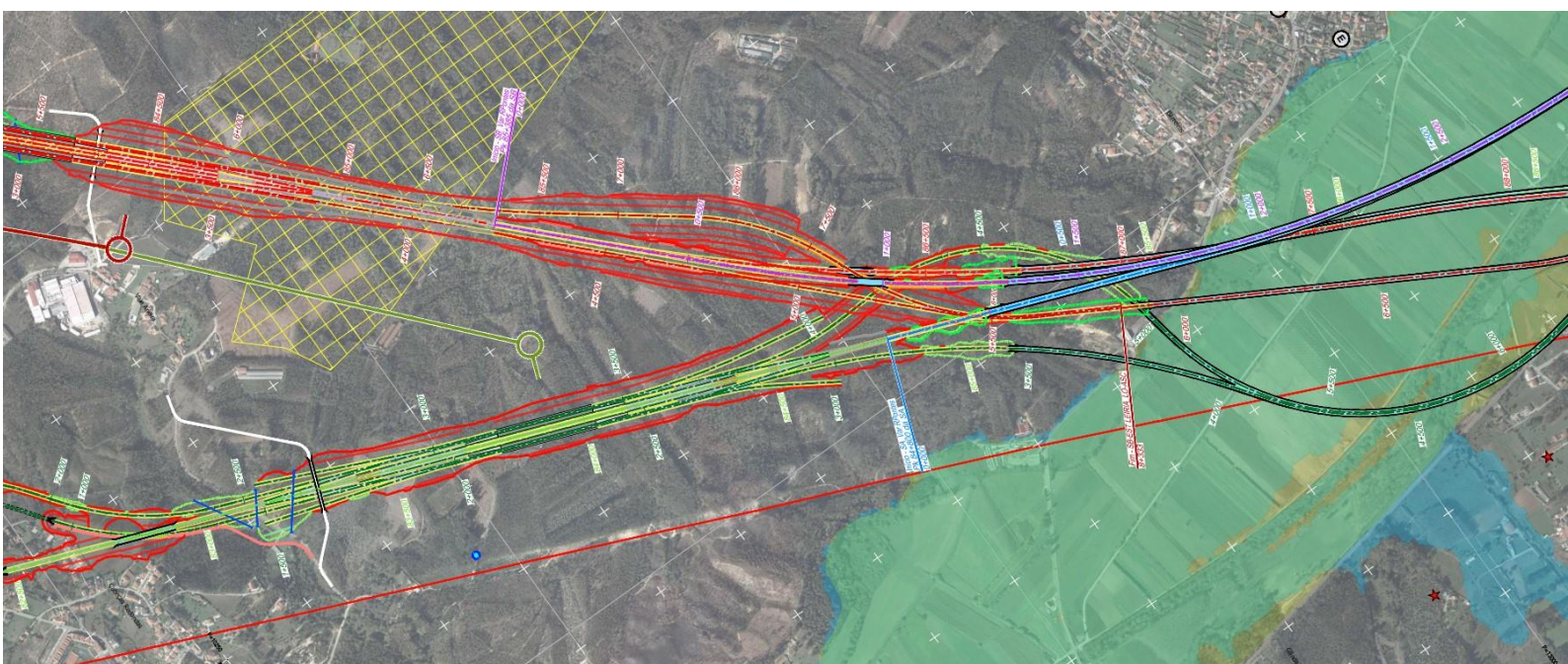


RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA



Avaliação de Impacte Ambiental n.º 3760

Linha Ferroviária de Alta Velocidade entre Porto e Lisboa - Fase 2: Troço Soure / Carregado, Lote C – Troço Soure / Carregado

Abril de 2025



Título: Relatório de Consulta Pública
Linha Ferroviária de Alta Velocidade entre Porto e Lisboa
- Fase 2: Troço Soure / Carregado, Lote C – Troço Soure
/ Carregado (AIA3760)

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

Data: Abril de 2025

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	3
2. O PROJETO	3
3. LOCALIZAÇÃO	6
4. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA.....	8
5. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA.....	8
6. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO.....	9
7. FORMAS DE ESCLARECIMENTO E PARTICIPAÇÃO DOS INTERESSADOS.	9
8. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS	11
9. SÍNTESE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS.....	13

1. INTRODUÇÃO

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

Em cumprimento do disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, procedeu-se à consulta pública do estudo de impacte ambiental do projeto “Linha Ferroviária de Alta Velocidade entre Porto e Lisboa - Fase 2: Troço Soure / Carregado, Lote C – Troço Soure / Carregado (AIA3760)”.

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

2. O PROJETO

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

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

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

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

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

O projeto tem assim as seguintes alternativas em estudo, subdivididas nos 4 Trechos:

- **Trecho 1 – Carregado / Rio Maior**

Este trecho possui cerca de 38 km de extensão, e nele ocorrem as Soluções A e B, sendo que o eixo da Solução A tem 38 504 m de extensão (Alternativa A1) e o eixo da Solução B (Alternativa B1), 38 000 m. Ocorre também a Ligação à Linha do Norte no Carregado, com cerca de 4 000 m de extensão.

- **Trecho 2 – Rio Maior / Juncal**

Este trecho possui cerca de 26,3 km de extensão, nele ocorrem as Soluções A e B sendo que a Solução A tem 26 333 m de extensão e a Solução B, 26 266 m.

Este trecho encontra-se subdividido nos dois seguintes subtrechos:

- Subtrecho 2.1 – Benedita:

- Solução A, com 16 933 m de extensão (Alternativa A2);
- Solução B, com 16 637 m de extensão (Alternativa B2).

- Subtrecho 2.2 – Alcobaça:

- Solução A, com 9 400 m de extensão (Alternativa A3);
- Solução B, com 9 629 m de extensão (Alternativa B3).

- **Trecho 3 – Juncal / Bidoeira**

O Trecho 3 varia entre cerca de 31 e 33 km de extensão, consoante a Solução Alternativa em causa.

A sul do rio Lis este trecho apresenta duas alternativas (soluções A e B), enquanto a norte se projetam quatro alternativas, quando se associa a Variante de Regueira de Pontes às Soluções A e B.

Resultam assim quatro alternativas globais de traçado:

- Solução A, com 30 863 m de extensão (Alternativas A4 + A5);
- Solução B, com 32 706 m de extensão (Alternativas B4 + B5);
- Solução A (A4) + Variante de Regueira de Pontes (VRP- Sol. A), com 31 567 m de extensão;
- Solução B (B4) + Variante de Regueira de Pontes VRP – Sol. B), com 33 410 m de extensão.

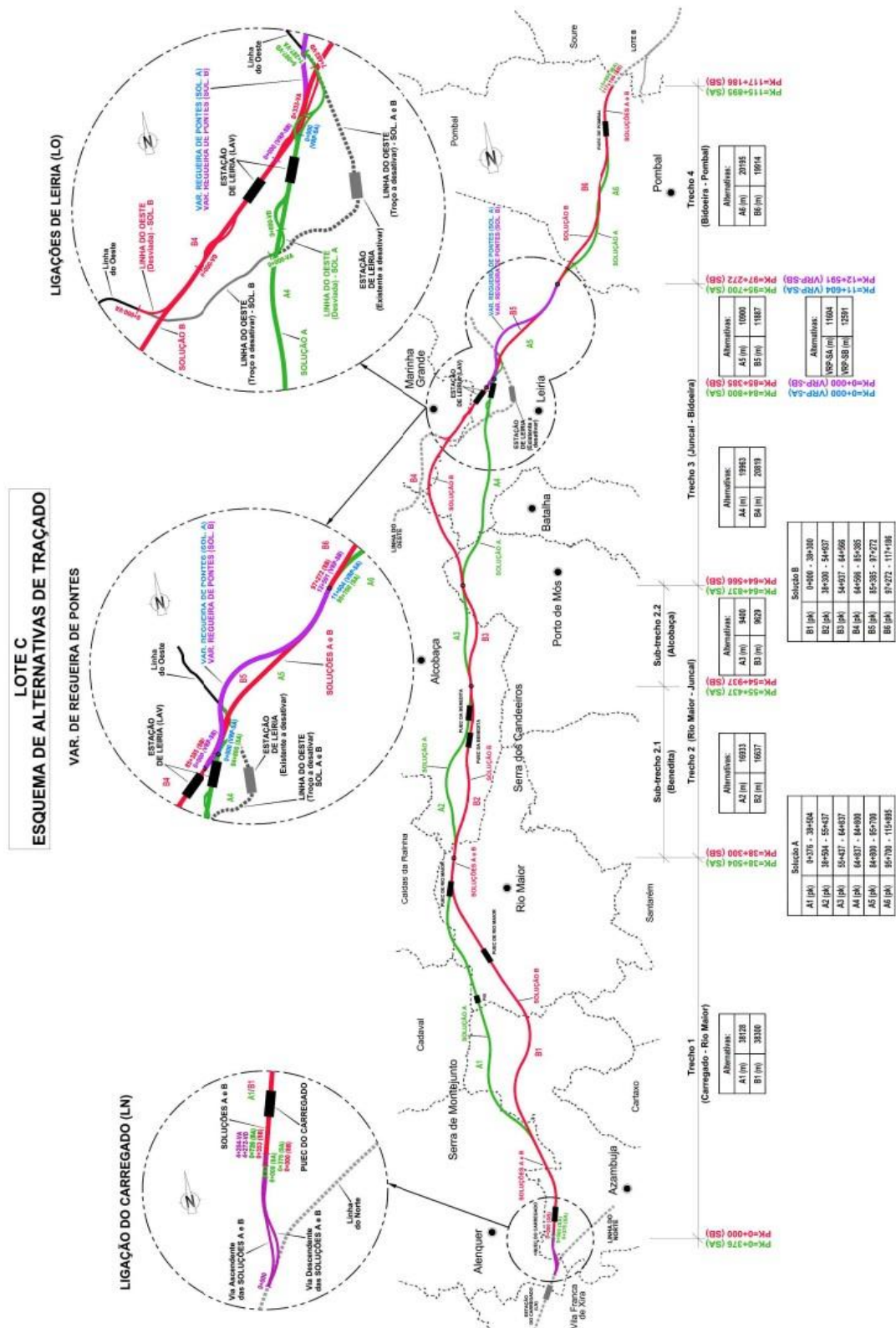
O desvio da Linha do Oeste até à nova estação de Leiria que se localiza neste troço da LAV, associa-se quer à Solução A, quer à Solução B e tem cerca de 13,4 km e 15,8 km de extensão, respetivamente.

- **Trecho 4 – Bidoeira / Pombal**

Este trecho possui cerca de 20 km de extensão, sendo que a Solução A (Alternativa A6) tem 20 195 m de extensão e a Solução B (Alternativa B6), 19 914 m.

Fonte: Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental

Figura 1 – Trechos para análise Ambiental



Fonte: Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental

3. LOCALIZAÇÃO

NUTS II	NUTS III	Concelho	Freguesias
Oeste e Vale do Tejo	Lezíria do Tejo	Rio Maior	Arrouquelas Asseiceira Rio Maior
		Azambuja	Vila Nova da Rainha Aveiras de Cima Alcoentre União das Freguesias de Manique do Intendente, Vila Nova de S. Pedro e Maçussa (apenas Solução B)
	Oeste	Alenquer	União das Freguesias de Carregado e Cadafais Ota
		Cadaval	Alguber (apenas Solução A)
		Caldas da Rainha	Landal (apenas Solução A) Vidais (apenas Solução A)
		Alcobaça	Benedita Turquel Évora de Alcobaça Aljubarrota União das Freguesias de Coz, Alpedriz e Montes (apenas Solução A) União das Freguesias de Pataias e Martingança (apenas Solução A)
		Porto de Mós	Juncal Calvaria de Cima (apenas Solução B)
		Leiria	Maceira União de Freguesias de Parceiros e Azóia (apenas Solução B) União das Freguesias de Marrazes e Barosa Amor Regueira de Pontes União das Freguesias de Souto da Carpalhosa e Ortigosa Milagres Bidoeira de Cima
Centro	Região de Leiria	Marinha Grande	Moita (apenas Solução A) Marinha Grande
		Pombal	Carnide Pombal Almagreira

Fonte: Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental

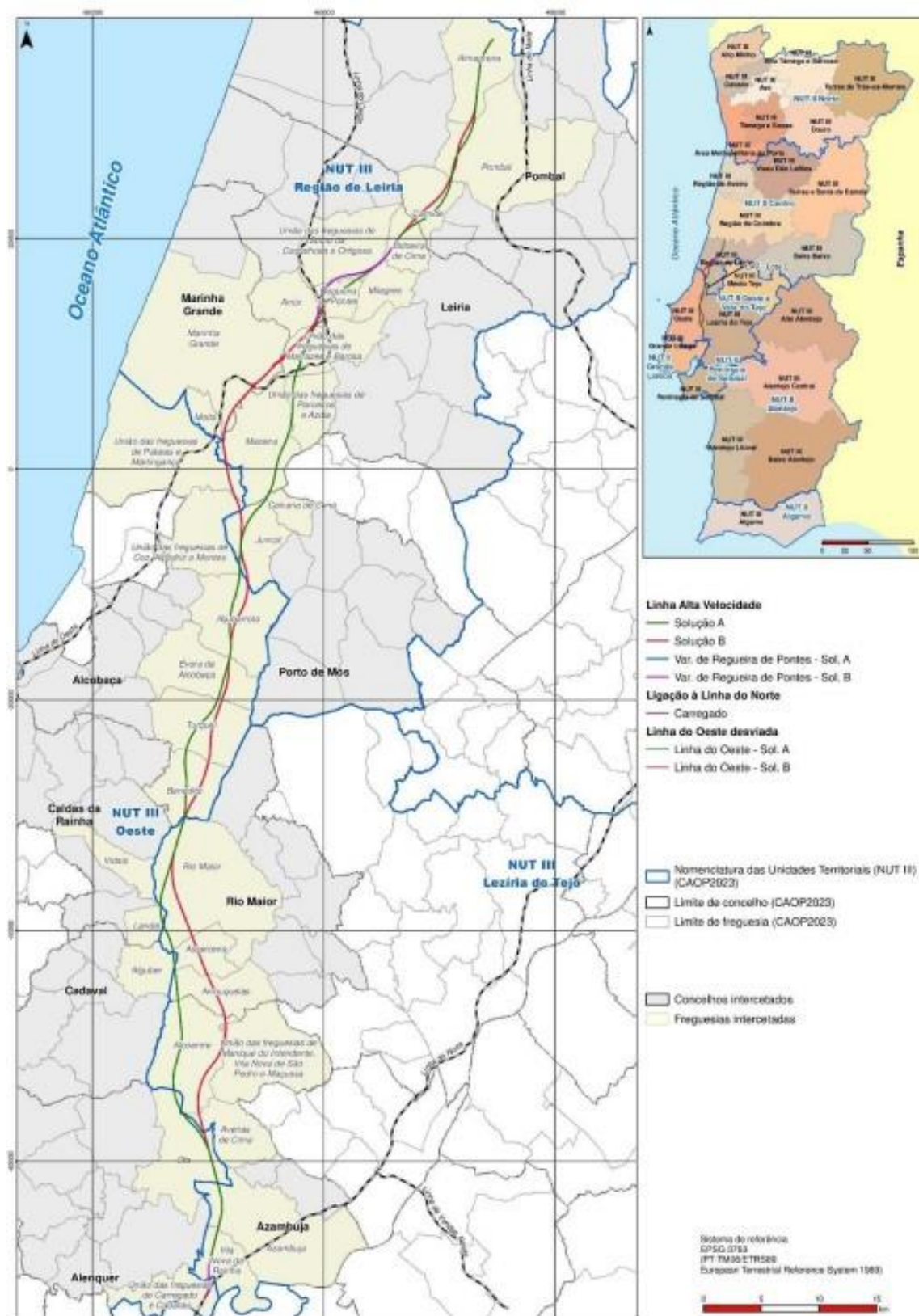


Figura 2 – Localização do projeto

Fonte: Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental

4. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

A Consulta Pública decorreu durante 30 dias úteis, de 10 de fevereiro a 21 de março de 2025.

5. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

O Estudo de Impacte Ambiental, incluindo o Resumo Não Técnico (RNT), foi disponibilizado para consulta no portal Participa.pt.

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

Leiria
• Porto de Mós • Calvaria de Cima • Juncal • Alcobaça • Aljubarrota • Benedita • Évora de Alcobaça • Turquel • União das Freguesias de Coz, Alpedriz e Montes • União das Freguesias de Pataias e Martingança • Leiria • União das Freguesias de Marrazes e Barosa • União das Freguesias de Parceiros e Azoia • União das Freguesias de Souto da Carpalhosa e Ortigosa • Amor • Bidoeira de Cima • Maceira • Milagres • Regueira de Pontes • Marinha Grande • Marinha Grande • Moita • Pombal • Almagreira • Carnide • Pombal • Caldas da Rainha • Landal • Vidais
Lisboa
• Alenquer • Ota • União das Freguesias de Carregado e Cadafais

• Azambuja • Alcoentre • Aveiras de Cima • União das Freguesias de Manique do Intendente, Vila Nova de São Pedro e Maçussa • Vila Nova da Rainha • Cadaval • Alguber
Santarém
• Rio Maior • Arrouquelas • Asseiceira

6. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

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

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

7. FORMAS DE ESCLARECIMENTO E PARTICIPAÇÃO DOS INTERESSADOS

No âmbito da Consulta Pública, a APA, tendo por objetivo promover um maior envolvimento das autarquias e entidades diretamente interessadas e prestar esclarecimento relativamente ao processo de AIA, do projeto e respetivos impactes ambientais realizou duas Sessões de Esclarecimento.

Foi remetida comunicação a todas as Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia da área de implantação do projeto, acompanhada de anúncio das referidas sessões. Foi também divulgado no portal participa.pt.

As sessões foram públicas, sujeitas a inscrição prévia em plataforma eletrónica acedida a partir do portal participa.pt. Face à capacidade das salas, foram abertas para 300 inscritos cada.

- AZAMBUJA – 13 de março, às 17h30, no Auditório do Centro Social e Paroquial da Azambuja

Inscrições abertas	300
Inscritos	122
Presenças de inscritos	85
Presenças sem inscrição	15
Ausências de inscritos	37
TOTAL de presenças	100



- LEIRIA - 14 de março, às 17h30, no Auditório da Escola Superior de Tecnologia e Gestão do Instituto Politécnico

Inscrições abertas	300
Inscritos	300
Presenças de inscritos	225
Presenças sem inscrição	62
Ausências de inscritos	75
TOTAL de presenças	287



8. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

Durante o período de Consulta Pública foram recebidas cerca de **920** exposições com a seguinte proveniência:

Entidades da Administração Local:

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

- Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria
- Junta de Freguesia de Évora de Alcobaça (Alcobaça)
- União das Freguesias de Santa Eufémia e Boa Vista (Leiria)
- Junta de Freguesia de Almagreira (Pombal)
- União das Freguesias de Monte Redondo e Carreira (Leiria)
- Junta de Freguesia de Alcoentre (Azambuja)
- Junta de Freguesia de Regueira de Pontes (Leiria)
- União das Freguesias de Marrazes e Barosa (Leiria)
- Junta de Freguesia de Turquel (Alcobaça)
- Junta de Freguesia de Aljubarrota (Alcobaça)
- Junta de Freguesia de Carnide (Pombal)
- Junta de Freguesia de Pombal (Pombal)
- Junta de Freguesia da Benedita (Alcobaça)
- Junta de Freguesia de Amor (Leiria)
- Assembleia de Freguesia, da União de Freguesias de Carregado e Cadafais (Alenquer)
- Junta de Freguesia de Juncal (Porto de Mós)
- junta de Freguesia de Bidoeira de Cima (Leiria)
- União das Freguesias de Souto da Carpalhosa e Ortigosa (Leiria)
- Câmara Municipal de Ourém

Organizações não-governamentais de Ambiente / Defesa do Ambiente:

- ZERO – Associação Sistema Terrestre Sustentável
- Oikos-Associação de Defesa do Ambiente e do Património da Região de Leiria

Associações e outros Movimentos da Sociedade Civil:

- ADLEI – Associação para o Desenvolvimento de Leiria
- TODOS – Movimento Cívico do Concelho de Alenquer Associação
- ACAPAZ - Associação de Consumidores de Água da Paz
- Centro Cultural e Desportivo de Pernelhas
- Grupo Desportivo e Recreativo Bidoeirense
- Associação de Moradores Santa Clara – Parceiros
- CHIRO – Associação Morcegos.PT
- ACILIS - Associação de Comércio, Indústria, Serviços e Turismo da Região de Leiria
- Movimento Cívico Barosa Viva (subscrito por cerca de 2533 cidadãos)
- ACAPAZ - Associação de Consumidores de água da Paz

Partidos Políticos:

- Iniciativa Liberal (Leiria)

Entidades:

- Águas do Centro Litoral (grupo Águas de Portugal)
- Freshpanoply, Lda.
- José Aldeia Lagoa & Filhos, S.A.
- Tecnobaça Construções Lda
- Adelino Duarte da Mota, S.A.
- Rações Veríssimo, S.A
- MOTAMINERAL, Minerais Industriais, S.A.
- MEIGAL Construção e Administração de Propriedades S.A. (Grupo Lusiaves, SA)
- Ambilis - Recolha e Tratamento de Resíduos S.A
- Quinta da Tejoa - Soc. agrícola, Lda.
- NUCLEOPOR, S.A.
- Passivale - Sociedade Agropecuária Lda.
- Natureza Verde, LDA
- Carlonga Construção civil e Armação de Ferro Lda
- Pisofil - Construção e Investimentos, Lda
- EcoFortunato, Lda
- Boavista Sun Quinta do Banco, Unipessoal, Lda
- Boavista Sun Rio Seco, Unipessoal, Lda
- ToInjection, Lda
- Sociedade Agrícola da Quinta do Convento da Visitação SAG Lda
- HAF-Electricidade Lda
- Cidade do Lis II - Empreendimentos Turísticos, Lda
- Viveiros Ecoplantarium, Lda
- Cerâmica F. Santiago, Lda
- PEDRIPO-Pedras e Derivados, Lda
- Plasmaq, Lda
- Manuel Pedro de Sousa e Filhos, Lda
- AMCarro, Lda
- Rações Veríssimo, S.A.
- MOTAMINERAL, Minerais Industriais, S.A.
- Adelino Duarte da Mota, S.A.
- Nuno e Vera Vazão, LDA
- Ideias Fértis II, Lda
- Terra Resiliente, Lda
- Nova Ouriense – Construções e Empreendimentos Urbanos, Lda
- Pisosol – Pavimentos Industriais, Lda

Outros / Cidadãos:

Cerca de 865 exposições.

9. SÍNTESE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

Apresenta-se de seguida uma breve síntese das opiniões predominantemente expressas e com representatividade, que permitem uma imagem geral das posições expressas.

Análise por Junta de Freguesia

Freguesias	Posição
POMBAL	
Junta de Freguesia de Almagreira (Pombal)	Não concorda com o projeto de Alta Velocidade, nomeadamente a Ligação Lisboa Porto, referindo que não traz qualquer mais-valia para a população da freguesia.
Junta de Freguesia de Carnide (Pombal)	Mostra-se contra a passagem da LAV na freguesia. Defende a ligação do troço B à linha do Oeste até Leiria, de forma a não prejudicar a freguesia. Não obstante de ser contra o projeto, caso a LAV venha a passar pela freguesia de Carnide, opta pela alternativa A6 no trecho 4, por ser aquela que na freguesia afeta menos habitações. Questiona a viabilidade do projeto a longo prazo, tendo dúvidas sobre a sustentabilidade financeira do projeto. Refere um conjunto de impactes ambientais quer nas componentes naturais quer sociais e humanas.
Junta de Freguesia de Pombal (Pombal)	Expressa discordância relativamente ao traçado apresentado, alertando para os elevados impactes ambientais, territoriais e sociais que dele resultam para o concelho de Pombal, em especial para a freguesia. Entre os principais problemas identificados, destaca: destruição de áreas agrícolas e florestais; perda de biodiversidade; aumento da poluição sonora e das vibrações; Alteração da paisagem e desvalorização imobiliária; impacto social significativo. Defende que o traçado da LAV deve ser revisto para minimizar os impactes negativos sobre a população e o território. Reforça a necessidade de aprofundar o estudo de alternativas, de modo a garantir uma solução menos penalizadora para a freguesia e para o concelho.
LEIRIA	
União das Freguesias de Marrazes e Barosa (Leiria)	Salienta que a Solução B é a que melhor serve o interesse público e menos impactes negativos terá para o território desta freguesia, evitando a demolição ou afetação de aproximadamente vinte habitações, uma unidade fabril e outras edificações de apoio ou anexas no território Freguesia. Refere ainda que: • O EIA não trata adequadamente a mitigação de impactes socioeconómicos resultantes da localização da Estação LAV na Barosa, especialmente no que diz respeito à qualidade paisagística da área de implantação e às acessibilidades diretas às cidades de Leiria e Marinha grande. A construção da Estação LAV na Barosa exige a criação e melhoria das acessibilidades regionais (propostas apresentadas) • Deve ser desenvolvido 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, para as fases de construção e exploração.

Junta de Freguesia de Regueira de Pontes (Leiria)	Não obstante de ser favorável à Linha de Alta Velocidade e à correspondente estação de Leiria, entende que a Variante de Regueira de Pontes poderá ser melhorada. Apresenta propostas com soluções alternativas para melhorar a Variante de Regueira de Pontes, que considera menos impactantes e não prejudicam a construção da nova estação de Leiria. Refere que ambos os traçados propostos acarretam impactes muito negativos para a população da freguesia, afetando diretamente a qualidade de vida dos residentes no lugar do Outeiro. As principais preocupações prendem-se com: • Impactes socioeconómicos - afetará áreas urbanas, resultando em desvalorização de propriedades e possíveis demolições de habitações e indústrias. • Ruído e Vibrações: Tanto na fase de construção quanto na fase de operação, terão um impacto significativo no bem-estar dos moradores. • Acessibilidade: A alteração do traçado da Linha do Oeste e a nova estação exigem uma reavaliação das acessibilidades, o que pode gerar congestionamentos e dificuldades de deslocamento para os habitantes. • Riscos Ambientais: A construção da linha pode comprometer a qualidade dos recursos hídricos e a integridade do ambiente local, especialmente se não forem tomadas as devidas precauções durante a obra. • Alteração da Paisagem: A construção de viadutos e outras infraestruturas afetará a paisagem da freguesia, impactando a privacidade dos moradores. A construção do viaduto na zona habitacional é outro fator para a desvalorização patrimonial das construções existentes e futuras.
Junta de Freguesia de Amor (Leiria)	Compreende a importância deste projeto para o desenvolvimento do país e em específico da região de Leiria. Relativamente ao edificado, considera que • As edificações que se encontrem por baixo dos viadutos poderão não reunir condições de salubridade para os seus moradores; • As edificações que se encontrem a uma distância inferior aos 25 metros podem sofrer impactos estruturais, assim como prejudicar a qualidade de vida dos seus moradores após a entrada em funcionamento das novas linhas. Ambos os casos devem ser apreciados no âmbito das medidas de minimização, assim como criados planos de acompanhamento pós-implantação. No que respeita ao aproveitamento hidroagrícola do Lis: • Não sejam expropriadas frações de terrenos se o remanescente não possuir rentabilidade económica, dada a sua dimensão, optando pela expropriação total; • A viabilidade económica dos terrenos também será afetada pela alteração das condições climáticas (exposição solar, pluviosidade, erosão dos solos e sistema de ventos), e calculadas indemnizações para os potenciais prejuízos; • Em nenhum caso deve ser posto em risco o acesso ao sistema de regadio existente, devendo ser restabelecidos os percursos da água; • Os terrenos expropriados que se localizem sob os viadutos possam ser colocados ao serviço da população, evitando a sua desertificação, pegada ecológica da sua implantação e disrupção social. Em relação à área florestal deve-se ter em conta: • Não sejam expropriadas frações de terrenos se o remanescente não possuir rentabilidade económica, dada a sua dimensão, optando pela expropriação total;

- A necessidade de se manter os caminhos vicinais, únicos acessos a milhares de prédios rústicos, numa área de aproximadamente 3 km²;
- Deverão ser plantadas árvores autóctones, pelo menos em igual número, em relação às que forem eliminadas, idealmente na mesma freguesia, se não no mesmo concelho;
- Implementação de medidas de minimização de impacte sobre a fauna, tendo em conta a disrupção de habitats, considerando a criação e manutenção de corredores ecológicos.

Ao longo dos trajetos, tanto da Linha de Alta Velocidade como do desvio da Linha do Oeste, considera importante ter em atenção:

- As águas pluviais das zonas impermeabilizadas deverão ser encaminhadas diretamente para o Coletor de Amor e/ou Rio Lis e não para valas ou ribeiros. Estas descargas podem alterar o seu equilíbrio químico, assim como aumentar o caudal e o risco de inundação, podendo estes percursos aquáticos extravasarem as suas margens naturais;
- Dando como adquirido o forte impacto visual e acústico destas infraestruturas, devem ser plantadas espécies arbóreas em toda a sua extensão para manutenção do nível de qualidade de via da população;
- Criação de planos de acompanhamento pós-implantação para garantir que os impactos ambientais sobre a fauna e flora sejam minimizados.

Relativamente à promoção do desenvolvimento e economia local considera:

- Criação de regime especial no Plano Diretor Municipal nas áreas adjacentes ao local de implementação da estação, garantindo a sua expansão para além da União de Freguesias de Marrazes e Barosa até ao território amorense a menos de 1 km do local.
- Com o objetivo de promover a economia local, e simultaneamente criar mais-valia à futura estação, aceita a concessão de um espaço comercial dedicado exclusivamente à venda de produtos locais, dinamizado pelas duas freguesias limítrofes, sob a alçada do município.

Considerando os impactes na fase construção:

- A sobreposição dos percursos em análise com as duas linhas de abastecimento elétrico (uma de "Média Tensão" e a outra de "Muito Alta Tensão"), deverá ser garantida, não só o contínuo fornecimento de energia à Freguesia de Amor, como a sua estabilidade. Também devem ser salvaguardados os direitos de indemnização dos proprietários dos novos terrenos onde sejam instaladas as torres de transmissão.
- O acesso principal à Cidade de Leiria, das Freguesias de Amor, União de Freguesias de Monte Real e Carvide, Coimbra e União de Freguesias de Monte Redondo e Carreira, é a Estrada Municipal 349-1. Esta via interceta diretamente com os três traçados propostos para o atravessamento do Aproveitamento Hidroagrícola do Lis, prevendo-se graves constrangimentos ao trânsito. Esta situação deverá ser devidamente acautelada, sendo esta uma via essencial para as deslocações pendulares.
- Dada a duração prevista das obras, e face ao agravamento das alterações climáticas, somado à perigosidade de incêndios rurais da área florestal atravessada, tem de ser garantido o acesso aos terrenos para: Limpeza de terrenos por parte dos proprietários; Exploração económica florestal; Acesso a meios de combate a incêndios.
- Face ao impacto e duração prevista das obras na área do Aproveitamento Hidroagrícola do Lis:
 - Tem de ser garantido o acesso às diferentes parcelas agrícolas;

	• Face aos prejuízos provocados por impossibilidade ou perda de campanhas de produção agrícola, assumidos no EIA, devem ser calculadas indemnizações. Considera ainda que o projeto deve incluir a criação de acessos rodoviários pelo lado norte da Estação de Leiria, sugerindo propostas.
Junta de Freguesia de Bidoeira de Cima (Leiria)	Considera que as Soluções A e B, que atravessam o território da freguesia, irão provocar impactes negativos muito significativos ao nível social, patrimonial e económico na freguesia. As comunidades populacionais que serão muito afetadas, pelo atravessamento e pela proximidade da linha, nos aspetos da saúde, (ruído e vibrações) nos aspetos económicos (ocupação e inviabilização de campos agrícolas e florestais e outras infraestruturas pecuárias) e recursos económicos, bem como a destruição de estradas e caminhos locais, divisão de parcelas de terreno e no aspeto social (efeito de barreira). A fragmentação do território da freguesia, assim como a imposição da faixa de servidão (que implica a desvalorização dos terrenos) provocará uma diminuição das condições de atração dos investimentos e levando a população a transferir-se outras freguesias e/ou para os centros urbanos próximos, nomeadamente Leiria, Pombal. Refere que no que diz respeito aos lugares de Bidoeira de Cima (sede de freguesia) e Casais da Bidoeira, este traçado implica conflito urbano e a demolição de habitações, de instalações pecuária, em ambos os lugares. A LAV provocará uma grande alteração das estradas, caminhos e ruas existentes e o corte/ impossibilidade de acesso a propriedades, não estando assegurados acessos a instalações pecuárias a partir da Rua da Loreira (acesso único atual). O projeto apresenta importantes impactes na paisagem - intrusão visual da linha devido a escavações, aterros e viadutos, para além de afetar o escoamento das águas, nomeadamente devido ao(s) aterro(s) previsto(s) entre Rua da Loreira e o Parque Desportivo do Outeiro Agudo. É também referido a afetação do minifúndio, contribuindo para a inviabilização de muitas propriedades. Salienta os impactes negativos cumulativos com outras infraestruturas, nomeadamente gasoduto, linhas de alta tensão, vias rodoviárias. Não obstante, considera que a Solução B será, previsivelmente, a que menores impactes/ risco negativos terá na qualidade de vida dos habitantes da freguesia, uma vez que é a solução que se encontra mais afastada da infraestrutura do gasoduto em Bidoeira de Cima (Casais da Bidoeira) onde é feita a ligação ibérica (Campo Maior) e à rede nacional (Sines – Braga e Carriço da Guia). Considera ainda necessário: • o restabelecimento de todas as vias municipais e locais, bem como caminhos agrícolas e florestais existentes, por forma a diminuir o efeito barreira da infraestrutura. • aumentar os acessos aos espaços florestais a partir do lado este aos territórios localizados a oeste (considerando o risco de incêndio) • manter o acesso, durante o período de execução da obra, entre o lugar de Bidoeira de Cima ao Parque de Jogos do Outeiro Agudo, propriedade do Grupo Desportivo e recreativo Bidoeirense. • que sejam aplicadas medidas de redução do ruído, nomeadamente barreiras acústicas, assim como dispositivos para a redução das vibrações.

União das Freguesias de Souto da Carpalhosa e Ortigosa (Leiria)	Solicita que seja salvaguardada a casa do guarda existente na Charneca do Nicho, tendo em conta que é património da Freguesia e muito estimado pela população. (Km 7+500 / 8+500 VRP)
União das Freguesias de Monte Redondo e Carreira (Leiria) (<i>não afetada diretamente</i>)	Emite parecer favorável condicionado à proposta de traçado global mais favorável (B1+B2+B3+B4+Variante de Regueira de Pontes+A6), com a exigência de salvaguarda das condições de acessibilidade e mobilidade viária das populações a norte do concelho. A nova estação ferroviária na Barosa representa uma oportunidade de desenvolvimento, acessibilidade e atratividade regional, mas implica igualmente desafios significativos no domínio da mobilidade e do ordenamento do território. A localização periférica da estação impõe exigências elevadas em matéria de acessibilidades, nomeadamente para as populações das freguesias a norte do concelho de Leiria. Defende um acesso equitativo à Estação LAV de Leiria, a criação de uma Variante Norte (Rotunda do Falcão), Redes de Transporte Público Integradas e minimização de impactes viários.
União das Freguesias de Santa Eufémia e Boa Vista (Leiria) (<i>não afetada diretamente</i>)	Solicita a intervenção em diversas vias rodoviárias e a construção de novas vias, com vista à melhoria do trânsito, que não se encontram previstas no projeto.
PORTO DE MÓS	
Junta de Freguesia de Juncal	É favorável à LAV e partilha do parecer da Câmara Municipal de Porto de Mós (que engloba parte das duas soluções, minimizando o impacto nos lugares da Freguesia, nomeadamente na demolição de habitações).
ALCOBAÇA	
Junta de Freguesia de Turquel (Alcobaça)	Emite parecer desfavorável ao projeto. Desconsidera a Solução A e aponta impactes relativos à Solução B, nomeadamente a afetação do território da freguesia. Refere especificamente que não se encontra previsto o restabelecimento de diversos caminhos e serventias de acesso a propriedades. Propõe a criação de restabelecimentos laterais à LAV que serviriam para acesso às propriedades. Salienta ainda que não se encontra previsto o restabelecimento de dois acessos que servem para reparações a condutas de abastecimento de água. Sendo que uma conduta abastece os lugares de Covão do Milho, Casal de Vale de Ventos, Portela do Pereiro, Portela Nova, e ainda abastece parte do concelho de Porto de Mós (rua do Estaleiro – Lugar de Covão do Milho). A outra conduta situa-se na Estrada Camarária em Covão do Milho. Refere também a inexistência de passagens hidráulicas e para a fauna. Destaca a existência de grutas com valor patrimonial (casa da Moura em cabeço de Turquel e Algar João Ramos em Covão do milho), ambas possivelmente afetadas pela LAV. Salienta a afetação de 10 habitações e de outras construções agrícolas, anexos e industriais. Propõe que o viaduto no Lugar de Moita do Poço seja desviado uns metros para Nascente, por forma a não afetar 3 casas, sendo que uma em ruínas. Propõe também a deslocação para Sul do PUEC da Benedita, começando no Km50+000 e terminando no Km 48+500, salvaguardando empresas e o lugar de Covão do Milho.
Junta de Freguesia de Aljubarrota (Alcobaça)	Emite parecer desfavorável ao projeto da LAV. Reforça a necessidade de assegurar acessos alternativos a habitações e terrenos agrícolas, bem como a salvaguarda de condutas de água para consumo humano.

	Refere que para a maioria das habitações afetadas existem alternativas viáveis que devem ser estudadas, como por exemplo a passagem em túnel, provocando assim menores impactes ambientais e sociais na freguesia. Salaria as afetações de habitações nos lugares de Lagoa do Cão, Covões, Ataíja de Baixo, e lugar de Cadoiço.
Junta de Freguesia de Benedita (Alcobaça)	Considera que qualquer uma das soluções que atravessam a Freguesia com elevada densidade populacional, destruindo algum do seu passado e condicionando, de forma definitiva, o seu futuro. Refere que o Centro de Inseminação Artificial de Suínos da Cooperativa Agrícola da Benedita, situado junto à extrema sul da freguesia a oeste dos traçados, fica sem acessibilidade efetiva, dado que não foi prevista nenhuma alternativa eficaz ao corte da Rua Casal da Cruz e da Estrada Principal, que liga a Venda das Raparigas ao lugar de Pinheiro. (km40+000 Sol.A e Sol.B). Na Moita do Gavião, a nascente do IC2, existem duas serventias que ficam cortadas, sem que tenham sido acauteladas as acessibilidades aos terrenos que estas servem. (Km41+400 a Km41+500 Sol.B). A sul da ALEB o sistema de tratamento de efluentes da pecuária é afetado, sem que esta estrutura esteja identificada como perda patrimonial. Sem este sistema a atividade poderá ser afetada podendo eventualmente vir a perder a sua licença. (km42+300 a Km42+500 Sol.B) Junto da Área Empresarial da Benedita (ALEB) apenas se apresenta uma travessia rodoviária sob a LAV, que considera manifestamente insuficiente para o desenvolvimento da segunda fase da Área Empresarial a nascente do traçado proposto. Por questões de segurança da ALEB considera necessária a existência de três travessias rodoviárias de ligação entre as duas fases da ALEB. (Km42+500 a 43+500 Sol.B). A norte da ALEB existem duas serventias que ficam cortadas, sem que tenham sido acauteladas as acessibilidades aos terrenos que estas servem. (km43+500).
Junta de Freguesia de Évora de Alcobaça (Alcobaça)	Manifesta a sua total discordância relativamente às soluções propostas para a passagem da linha de Alta Velocidade na freguesia, considerando que não salvaguarda os acessos /caminhos existentes.
ALENQUER	
Assembleia de Freguesia de Carregado e Cadafais (Alenquer)	Solicita a construção duma estação na Linha do Norte no município de Alenquer e/ou a deslocação para o município de Alenquer da estação da Vala do Carregado (no município de Vila Franca de Xira) tendo em conta a sua proximidade à estação de Castanheira do Ribatejo, para servir a população do Carregado e evitar o isolamento ferroviário de Alenquer. Recuperação e requalificação da estrada do Carril e de outras vias. Instalação de barreiras acústicas quer para o tráfego ferroviário como rodoviário, nomeadamente na localidade de Casal do Pinheiro.
AZAMBUJA	
Junta de Freguesia de Alcoentre (Azambuja)	A Solução A - Continua a apresentar maiores constrangimentos, atravessando áreas mais sensíveis do território da Freguesia de Alcoentre, quer pela proximidade, quer pelo atravessamento de áreas edificadas propostas no âmbito da revisão do PDM-aglomerados rurais. A Solução B - O traçado que se desenvolve no território da Freguesia de Alcoentre, apresenta-se como o mais favorável, com menores impactos negativos, não afetando significativamente áreas de ocupação urbana. Refere ainda que não identificam quaisquer benefícios diretos nos territórios da freguesia, destacando o ónus ambiental e paisagístico da implementação desta infraestrutura. Salaria os impactes cumulativos com outras infraestruturas, tais como; a Companhia Logística de Combustíveis, diversas Linhas de Muita Alta Tensão,

	a implementação de vários parques fotovoltaicos nas áreas circundantes, em especial na Quinta da Torre Bela, que têm vindo a degradar a qualidade do ambiente e da paisagem da freguesia. Não obstante da se opor à realização do projeto, aponta a "Solução B" como a que minimiza os impactes na Freguesia e que melhor defende os interesses dos fregueses.
--	--

Síntese das opções por Junta de Freguesia

Freguesias	Posição da Junta	Solução preferencial do EIA
POMBAL		
Junta de Freguesia de Almagreira (Pombal)	Não concorda com o projeto de Alta Velocidade.	Trecho 4 Solução A (A6)
Junta de Freguesia de Carnide (Pombal)	Mostra-se contra a passagem da LAV na freguesia. Defende a ligação do troço B à linha do Oeste até Leiria, de forma a não prejudicar a freguesia. Solução A (A6)	Trecho 4 Solução A (A6)
Junta de Freguesia de Pombal (Pombal)	Expressa discordância relativamente ao traçado apresentado.	Trecho 4 Solução A (A6)
LEIRIA		
União das Freguesias de Marrazes e Barosa (Leiria)	Solução B	Trecho 3 Solução B + Variante (B4 + VRP)
Junta de Freguesia de Regueira de Pontes (Leiria)	Favorável à Linha de Alta Velocidade e à correspondente estação de Leiria, entende que a Variante de Regueira de Pontes poderá ser melhorada.	Trecho 3 Solução B + Variante (B4 + VRP)
Junta de Freguesia de Amor (Leiria)	Compreende a importância deste projeto para o desenvolvimento do país e em específico da região de Leiria.	Trecho 3 Solução B + Variante (B4 + VRP)
Junta de Freguesia de Bidoeira de Cima (Leiria)	Considera que as Soluções A e B irão provocar impactes negativos muito significativos na freguesia. Não obstante, considera que a Solução B será, a que menores impactes negativos.	Trecho 3 Solução B + Variante (B4 + VRP)
União das Freguesias de Souto da Carpalhosa e Ortigosa (Leiria)	Solicita que seja salvaguardada a casa do guarda existente na Charneca do Nicho.	Trecho 3 Solução B + Variante (B4 + VRP)
União das Freguesias de Monte Redondo e Carreira (Leiria) (<i>não afetada diretamente</i>)	B1+B2+B3+B4+Variante de Regueira de Pontes+A6.	Trecho 3 Solução B + Variante (B4 + VRP)
União das Freguesias de Santa	-	Trecho 3 Solução B + Variante (B4 + VRP)

Eufémia e Boa Vista (Leiria) <i>(não afetada diretamente)</i>		
PORTO DE MÓS		
Junta de Freguesia de Juncal	Trecho 2 – Solução A Trecho 3 – Solução B	Sub-trecho 2.2 + Trecho 3 Solução B + Variante (B3 + B4 + VRP)
ALCOBAÇA		
Junta de Freguesia de Turquel (Alcobaça)	Emite parecer desfavorável ao projeto. Desconsidera a Solução A e aponta impactes relativos à Solução B.	Trecho 2 Solução B (B2) + Solução B (B3)
Junta de Freguesia de Aljubarrota (Alcobaça)	Desfavorável a todas as soluções.	Trecho 2 Solução B (B2) + Solução B (B3)
Junta de Freguesia de Benedita (Alcobaça)	Desfavorável a todas as soluções.	Trecho 2 Solução B (B2) + Solução B (B3)
Junta de Freguesia de Évora de Alcobaça (Alcobaça)	Desfavorável a todas as soluções.	Trecho 2 Solução B (B2) + Solução B (B3)
ALENQUER		
Assembleia de Freguesia de Carregado e Cadafais (Alenquer)	-	Trecho 1 Solução B (B1)
AZAMBUJA		
Junta de Freguesia de Alcoentre (Azambuja)	Contra a Solução A. Favorável à Solução B	Trecho 1 Solução B (B1)

Breve síntese das exposições de Entidades

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

A **Câmara Municipal de Ourém**, apresenta uma proposta de consideração de execução de um Metro de superfície entre a projetada estação de Leiria da Alta Velocidade e a Cidade de Fátima.

A **Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria** considera que a implementação da LAV entre Porto e Lisboa constitui um projeto estruturante, capaz de impulsionar a mobilidade, a economia e a competitividade regional. Considera no entanto, que a sua viabilização está condicionada à adoção de medidas que garantam um desenvolvimento equilibrado, uma mobilidade eficiente e a preservação ambiental.

Deste modo, a CIMRL reforça a importância de uma articulação entre todos os atores regionais e nacionais, assegurando que esta infraestrutura seja um verdadeiro motor de transformação territorial e desenvolvimento sustentável para a região. Para garantir que o projeto de Alta Velocidade contribua de forma estruturante para

a mobilidade e o desenvolvimento regional, a CIMRL destaca as seguintes condições essenciais:

- Planeamento intermodal que potencie a articulação da LAV com a Linha do Oeste.
- Criação de redes de transporte público eficiente (BRT/LRT) e de mobilidade suave.
- Garantia de acessibilidades rodoviárias otimizadas para todas as cidades envolvidas.
- Planeamento ambiental rigoroso, evitando impactes em zonas sensíveis, como aquíferos e vales agrícolas.
- Reforço da intermodalidade em Pombal, permitindo a maximização do potencial logístico e ferroviário.

No que se refere ao impacte sobre os Municípios da Região de Leiria, considera que no Município de Leiria:

- A solução de traçado recomendada (B1+B2+B3+B4+VRP+A6) é considerada a mais vantajosa.
- Há necessidade de mitigar impactes socioeconómicos, em especial no que respeita à qualidade paisagística e acessibilidades à Estação LAV na Barosa.
- Torna-se essencial criar e otimizar redes viárias e de transporte coletivo para garantir acessibilidade eficiente e sustentável entre a Estação LAV e a cidade de Leiria.

No Município da Marinha Grande:

- Necessidade de ligação rodoviária entre a Marinha Grande e a Estação LAV – IC36 (variante a nascente/norte).
- Isenção de portagens na A8 entre o nó sul da ZI da Marinha Grande e a A1.
- Desenvolvimento de um sistema BRT (Bus Rapid Transit) ou LRT (Light Rail Transit) para integrar a Marinha Grande e Leiria.
- Relocalização da Linha do Oeste entre Martingança e a Estação LAV.

No Município de Pombal:

- O traçado proposto pelo Plano Ferroviário Nacional afasta-se da Estação e Cidade de Pombal, comprometendo sua conectividade.
- Deverá haver reforço de oferta ferroviária interurbana para cidades como Lisboa, Coimbra e Porto.
- Proposta de reabilitação da Estação da Guia e desenvolvimento de transporte ferroviário de mercadorias.
- Inclusão da Plataforma Logística da Região de Leiria na rede de terminais logísticos do PFN.

No Município de Porto de Mós:

- As duas opções de traçado propostas têm impactos ambientais e sociais significativos.
- Propõe-se uma terceira opção, mais equilibrada, que minimiza os impactos negativos e protege os recursos hídricos.
- Se tal alternativa não for aceite, a opção B é considerada menos intrusiva, enquanto a opção A é rejeitada, devido ao impacto sobre o Vale do Juncal e os seus sistemas agrícolas.

A Oikos - Associação de Defesa do Ambiente e do Património da Região de Leiria entende que a opção de traçado que se afigura mais favorável para implementação do Troço Soure / Carregado é a que resulta da seguinte combinação de alternativas:

Alternativa B1 (Trecho 1, entre Carregado-Rio Maior);

Alternativa B2 (Trecho 2, subtrecho 2.1 – Benedita);

Alternativa B3 (Trecho 2, subtrecho 2.2 – Alcobaça);

Alternativa B4 e VRP (Trecho 3 – Juncal-Bidoeira);

Alternativa A6 (Trecho 4 – Bidoeira-Pombal).

Relativamente aos descritores apresentados no estudo, quanto às alternativas referidas, a Oikos apresenta as seguintes considerações/sugestões:

Tendo em conta as expropriações necessárias para a construção da LAV, considera imperioso que o projeto de execução minimize esta afetação e que seja efetuado um estudo aprofundado relativamente às indemnizações a propor/reparações a efetuar, que estas sejam efetuadas em tempo útil e tendo em consideração, para além dos valores patrimoniais declarados e calculados segundo as melhores práticas internacionais, que devem assumir valores compatíveis com os custos imobiliários atualmente praticados e compensadores de um eventual “projeto de vida” destruído, prosseguindo, assim, uma opção equilibrada pela reposição de condições de vida equiparáveis à situação preexistente.

Devido à geração de importantes impactos ao nível da emissão de ruído, perda de biodiversidade, afetação da paisagem, e consequente perda de qualidade de vida para residentes próximos do traçado a definir, a OIKOS sugere a instalação, ao longo de todo o traçado e na área dos 25 metros adjacentes ao mesmo, de uma cortina arbóreo-arbustiva constituída por espécies autóctones adequadas às características edafo-climáticas de cada região atravessada. Contribuindo muito para a redução de ruído e respetivos impactos sobre as populações por eles afetadas, bem como sobre a paisagem. Contribuirá para a reposição das espécies abatidas em fase de obra e contribuirá para a recuperação de habitats degradados e respetiva biodiversidade assim como para o sequestro de carbono associado ao projeto, melhoria da qualidade do ar, e para a reposição de matéria orgânica nesses solos, para a retenção de água

nas suas camadas superficiais e, ainda, na estabilização dos mesmos. De salientar que, este processo de arborização deverá ser compatibilizado/articulado com os planos municipais de defesa da floresta contra incêndios.

Salienta a necessidade da circulação de equipamentos mecânicos se dever cingir aos trajetos definidos para o efeito, evitando a compactação dos solos bem como evitar a sua eventual contaminação, decorrente de incorreta deposição de resíduos. Eventuais resíduos perigosos resultantes de demolições ou de materiais de construção deverão seguir as normas definidas para cada caso.

As terras e rochas a remover deverão ser reutilizados na própria obra, minimizando a necessidade de recurso a terras de empréstimo e evitando a geração de impactes ambientais colaterais nas regiões de onde pudessem ter de ser obtidas.

Relativamente ao excesso destes materiais, recomenda a sua deposição, devidamente autorizada e controlada, em exploração de inertes desativadas e não sujeitas a Plano Ambiental e de Recuperação Paisagística, contribuindo para a minimização dos seus impactes ambientais. Em caso algum deverão ser depositadas em vazadouros ocasionais.

Considera essencial a realização de projetos de recuperação paisagística para a totalidade das áreas intervencionadas direta e colateralmente 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.

Durante a fase de obra a qualidade do ar deve ser monitorizada, particularmente no tocante à concentração e dispersão de partículas PM10.

Relativamente à proteção do património geológico (grutas, algares, exurgências, etc) alerta para a o criterioso dimensionamento das cargas explosivas, eventualmente a usar no desmonte de taludes ou abertura de túneis quando se trabalhar em regiões calcárias, tendo em consideração a natureza dúctil destas rochas e a sua propensão a uma intensa fraturação.

Importa prevenir o potencial impacte dos rebentamentos nas habitações e sobre o património edificado, pelo que recomenda a monitorização da sismicidade induzida e seus reflexos sobre os recetores mais próximos.

Na definição do traçado final deverá minimizar-se a ocupação de áreas de infiltração, evitando conflituar com a recarga dos vários aquíferos.

Em fase de obra e, posteriormente, em fase de exploração, deverá ser garantida a circulação/drenagem de águas superficiais, garantindo o normal escoamento das mesmas no seio das bacias hidrográficas que integram. Alerta para a absoluta necessidade de se garantir o funcionamento das valas de drenagem e de rega existentes no Perímetro Hidroagrícola do Vale do Lis.

Saliente-se, ainda, a necessidade de se garantir a correta descarga, armazenamento em bacias de retenção e tratamento posterior das águas drenadas a partir dos viadutos e túneis antes de serem lançadas no meio, de forma a evitar a contaminação

de solos e recursos hídricos de profundidade, muito particularmente nos viadutos a construir para travessia dos campos do Lis e outros vales com utilização agrícola.

Importa, ainda, alertar para a absoluta necessidade de se conservarem as cabeceiras de linhas de água e garantir a salvaguarda de aquíferos de profundidade associados a captações de água para abastecimento público.

Relativamente à preservação de habitats e respetiva diversidade biológica, importa salientar a necessidade de se adotarem, nos trechos a selecionar, os trajetos menos impactantes, de forma a minimizar os reflexos do projeto em todas as suas fases de execução.

Tendo em consideração o problema ambiental suscitado pela presença de espécies exóticas invasoras, e neste caso particular, recomenda o mapeamento prévio da sua ocorrência ao longo dos trechos a adotar, o qual deverá determinar um conjunto de boas práticas no sentido de as eliminar, controlar e evitar a sua disseminação em fase de obra.

Naturalmente, em fase de exploração, um plano de monitorização deverá ser implementado, de forma a planificar ações de controlo e remoção destas espécies ao longo de toda a LAV e proceder ao seu combate através da plantação da galeria vegetal autóctone.

Alerta para a presença de espécies vegetais endémicas, algumas delas com estatuto de conservação “vulnerável”, das quais se destacam a “*Leuzea longifolia*” ou o “*Juncus valvatus* var. *valvatus*”. Relativamente à instalação da estação, sugere-se a realização de estudos de campo pormenorizados visando a compatibilização desta infraestrutura com as espécies RELAPE existentes na área considerada.

Refere que a estação de Leiria (LAV) apresentará uma dimensão regional, cujos acessos deverão ser equacionados no sentido de retirar tráfego rodoviário do centro de Leiria, apresentando um conjunto de novos acessos.

Merece particular atenção o património arqueológico, constituído maioritariamente por registos ocultos, apenas identificáveis com a movimentação de terras.

Alerta para a necessidade de serem consideradas duas estratégias de salvaguarda, nomeadamente:

Sondagens arqueológicas preliminares a quaisquer trabalhos de movimentação de Terras e acompanhamento arqueológico de todas as fases, incluindo das áreas de estaleiro, empréstimo de terras, áreas de vazadouros de inertes excedentários e acessos adaptados ou abertos para efeito de circulação de maquinaria, inclusivamente fora do perímetro do corredor a afetar.

Importa considerar a aplicação de medidas de minimização pela eventual proximidade da área de afetação da LAV, os sítios arqueológicos Escoura (freguesia de Maceira – CNS 17615) e Salgueiral 1 (União de Freguesias de Marrazes e Barosa - CNS 41170).

Para todos os descritores em análise, entende-se relevante a definição de planos de monitorização a implementar em fase de construção e exploração, com destaque para os associados aos impactes sociais, mas também os relativos ao património

arqueológico, aos recursos hídricos de superfície e profundidade, ao ruído, às vibrações, à diversidade biológica e, nestas, ao subgrupo das espécies exóticas invasoras.

A **ZERO – Associação Sistema Terrestre Sustentável**, recomenda uma reconsideração do traçado da Linha de Alta Velocidade, dando prioridade à sua proposta alternativa Soure - Torres Vedras – Chelas (que não se encontra em avaliação) com base na análise dos impactes ambientais, sociais e técnicos das duas opções.

Sugere que seja conduzida uma avaliação que compare formalmente as duas alternativas antes da decisão final, garantindo que o projeto de alta velocidade seja verdadeiramente sustentável e alinhado com os objetivos de descarbonização e conservação da biodiversidade.

A **Iniciativa Liberal Leiria** emite parecer favorável condicionado ao projeto. Considera ainda, que o Estudo de Impacto Ambiental apresenta, na generalidade, a densidade e qualidade apropriada à dimensão do projeto, fazendo uma análise dos descritores com a profundidade necessária, dentro dos normais constrangimentos de informação de um processo que decorre em fase de Estudo Prévio.

Considera que a opção de traçados B4+VRP+A6 (traçados relativos à linha de AV que atravessa o concelho de Leiria) que fazem parte do traçado preferencial apontado pelo EIA, 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, nomeadamente os socioeconómicos e em especial no que se refere ao número de edifícios afetados.

Salienta ainda que o EIA pouco refere acerca da mitigação dos impactos ambientais decorrentes da decisão pela localização da estação intermodal de AV / Linha do Oeste (LO) na Barosa em comparação com localização da atual estação da LO de Leiria, nomeadamente no que diz respeito à necessidade de medidas de mitigação ambiental relacionadas com o acesso dos passageiros à nova estação (forma de transporte público sustentável a adotar).

A Iniciativa Liberal Leiria considera essencial para o sucesso deste projeto investimentos complementares aos previstos pela IP, alguns a integrar na construção da linha de AV, outros da responsabilidade da IP e outros da responsabilidade do Estado, nomeadamente acessos rodoviários, novas vias rodoviárias e requalificação de outras, plano de urbanização junto à estação e novos meios de transportes públicos (que não se encontram em avaliação).

A **CHIRO - Associação Morcegos.PT** conclui que a informação constante no EIA no que aos morcegos diz respeito, é insuficiente para suportar uma correta avaliação dos impactes negativos provocados pela linha de alta velocidade.

Os impactes previstos no EIA também não abrangem todo o leque potencial para os morcegos, nem avaliam com eficácia os impactes cumulativos com outros projetos, em particular os vários de energias renováveis existentes na envolvente do traçado em análise.

Recomenda que na fase de pré-construção a prospeção de abrigos na área de influência do projeto (raio mínimo de 10 km) e a monitorização acústica da atividade dos morcegos ao longo do traçado (devem ser usados detetores do tipo passivo e amostrada de forma contínua, pelo menos as primeiras 4 horas após o pôr-do-sol, de março a outubro).

Durante a fase de exploração, recomenda a monitorização dos abrigos com um mínimo de 10 indivíduos, bem como monitorização acústica, por períodos de três anos, com avaliação a cada três anos. A monitorização de mortalidade (inclui amostragens semanais de março a outubro; e testes para determinação de fatores de correção de estimativas de mortalidade, como a eficácia de deteção e taxas de remoção), por períodos de três anos, com avaliação a cada três anos. A metodologia da monitorização de mortalidade terá de ser ajustada de forma a garantir a segurança (do técnico e da operação ferroviária), mas também a eficácia da monitorização.

A **ADLEI – Associação para o Desenvolvimento de Leiria** entende que a Solução B (B4 + VRP) é aquela que reúne a racionalidade económica mais eficiente em termos de recursos e minimização dos impactes no concelho de Leiria. O traçado em causa atravessa, extensivamente, zonas florestais, predominantemente de pinhal e eucaliptal, causando em larga medida um impacte em termos de Paisagem, cujo critério obteve a classificação de «Menos Favorável».

A ADLEI entende que a desativação da atual estação Leiria Gare e da LO, duplicada e articulada com a LAV, partilhando os serviços e as infraestruturas da mesma estação LAV, pode apresentar-se como uma solução integrada de mobilidade entre os concelhos de Leiria e Marinha Grande como, por exemplo, um metro de superfície, enquanto forma de mitigação do tráfego na EN242 e de menores emissões de gases com efeito de estufa.

O EIA refere que as principais vias de acesso à estação LAV serão a EN242 e o nó A8/A17 Leiria/Marinha Grande. Em face da tendência crescente de urbanização dos territórios e da área de influência da estação LAV considera que devem ser considerados novos projetos rodoviários. (que não se encontram em avaliação)

A ADLEI entende que a integração da estação LAV no território adjacente deve ser acompanhada de uma alteração urgente do Plano Diretor Municipal (PDM), no sentido de definir um quadro estratégico de desenvolvimento territorial, estabelecendo um regulamento sobre a ocupação e uso do solo, um modelo de organização espacial e as suas condicionantes, de modo a salvaguardar uma solução integrada e sustentável para a cidade e o concelho.

Por fim, entende a ADLEI que, no âmbito da sua missão de vocação regional, a solução final do traçado LAV deva ser a que possa representar para a região a oferta de uma infraestrutura de potencial efetivo para um novo modelo de desenvolvimento

regional assente na competitividade territorial e, simultaneamente, na prosperidade e bem-estar.

O **TODOS – Movimento Cívico do Concelho de Alenquer** propõe como medida compensatório a construção dum nova estação na Linha do Norte (não destinada aos comboios de Alta Velocidade), no concelho de Alenquer, a norte da Central Termoelétrica do Ribatejo.

A **ACILIS - Associação de Comércio, Indústria, Serviços e Turismo da Região de Leiria** considera que a melhor alternativa para a LAV em Leiria seria a Solução A. No entanto, devido aos elevados custos associados à demolição de habitações, defende a Solução B.

Sublinha a necessidade de se criar um novo acesso à Estação Ferroviária de Leiria, propondo a construção de um metro de superfície entre a futura estação do TGV, na Barosa, e o centro da cidade (não se encontra em avaliação).

Relativamente à construção da variante prevista junto ao Aeródromo do Falcão (Marrazes), a ACILIS manifesta receios quanto à sua eficácia, uma vez que a zona já enfrenta significativos constrangimentos de trânsito devido ao atravessamento da Estrada Nacional 109.

Como alternativa, defende que a futura variante seja prolongada até à rotunda de acesso à A17, nas imediações do Lis Hotel (Regueira de Pontes).

Alerta para a importância de garantir que as novas infraestruturas da estação da LAV na Barosa e os acessos à cidade não prejudiquem o comércio local, setor essencial para o desenvolvimento da economia de Leiria.

Águas do Centro Litoral – Grupo Águas de Portugal não se pronuncia sobre a solução de traçado mais favorável aceitando as interferências, devidamente mitigadas, que cada uma das soluções venha a introduzir nas infraestruturas de abastecimento de água e de saneamento, ambas dos sistemas em alta.

Considera que os Projetos das Acessibilidades, Restabelecimentos, Desafetação dos Serviços Afetados e Compatibilização de Usos, deverão ser disponibilizados à AdCL para análise e emissão de Parecer Técnico, previamente à Decisão de Conformidade Ambiental do projeto de Execução.

Salienta que deverá salvaguardar-se, do ponto de vista das infraestruturas construídas de utilidade pública, na fase de projeto de execução:

- 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.
- Dar 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 se 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.
- 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 projeto de execução deverá ter um Tomo dedicado aos serviços afetados, que deverá ser submetido à análise e emissão de parecer técnico desta concessionária, para todos os trechos que tenham serviços afetados, compatibilizados ou desafetados.

Na fase de construção, deverão ser disponibilizados os contactos do gestor do contrato, dos coordenadores de segurança e de ambiente, e de outros intervenientes no processo de execução do projeto, para que, quaisquer ocorrências não previstas que interfiram diretamente com a exploração dos sistemas de abastecimento e saneamento em alta, possam ser celeremente comunicados e resolvidos.

A concessionária/AdCL, deve ser informada antecipadamente do plano de trabalhos nas atividades que interfiram direta ou indiretamente com as infraestruturas que estão sob a sua gestão.

A AdCL identifica ainda um conjunto de infraestruturas suas potencialmente afetadas pela LAV.

O **Movimento Cívico Barosa Viva** (subscrito por cerca de 2533 cidadãos) é contra a Solução A devido os impactes negativos a nível patrimoniais e sociais, optando pela Solução B na Barosa.

A **ACAPAZ - Associação de Consumidores de Água da Paz**, Freguesia de Almagreira, Concelho de Pombal, informa que é legítima proprietária de uma parcela de terreno, situada a sul do lugar da Assanha da Paz, aonde tem origem a captação de água para usos domésticos, que serve a população associada, de onde saem as tubagens para abastecimento da população. Demonstra preocupação devido à possibilidade das tubagens serem afetadas em consequência das obras inerentes à construção da linha de alta velocidade, aos km 109+000/km 109+050 da Solução A e 111+200/050 da Solução B (lado poente).

Na sequência do percurso das tubagens, poderão eventualmente serem ainda afetadas, na travessia da EN237, rua dos Loureiros e nos terrenos contíguos a esta rua, continuando o percurso das tubagens no sentido Sul Norte, até ao depósito (reservatório), que abastece a população do referido lugar, do qual sai a distribuição de água por setores, para cada grupo de residências.

O depósito, está localizado a montante da Escola Básica da Assanha da Paz, (lado Nascente). Lateralmente, encontra-se um antigo depósito, que outrora serviu para abastecer a mesma população, mas que atualmente está desativado, e serve para a guarda de ferramentas e acessórios. De acordo com a sua localização geográfica, considera que poderá ser objeto de alguma presumível obstrução.

Na sua opinião, seria desejável o traçado sofrer um pequeno desvio para Nascente, em relação à localização do reservatório.

Quaisquer eventuais danos, provocados pela ação das máquinas, como por exemplo, obstrução do depósito, ou roturas das tubagens, que venham a ter implicações no quotidiano das populações, devem ser de imediato reparados e reposto o normal funcionamento dos equipamentos, incluindo os custos financeiros inerentes, pela empresa/empresas, que no momento, venham a ser responsáveis pela execução da obra.

Meigal Construção e Administração de Propriedades S.A. (Grupo Lusiaves) salienta que a concretização do troço que atravessa a Quinta do Picheleiro, na Barosa (km 80+500 Sol. A) nos termos propostos inviabilizará a manutenção da atividade desta exploração avícola, o que implicará prejuízos de dezenas de milhões de euros, para além de colocarem em causa neste caso em particular, dezenas de postos de trabalho.

Salienta que o Grupo Lusiaves já viu uma das suas explorações gravemente afetada pela LAV no troço Oiã – Soure a que a se somar esta exploração pode colocar em causa todo o grupo.

Ressalta os impactes ao nível do funcionamento da empresa e na produção e a impossibilidade de relocalização nas zonas adjacentes da unidade de produção face a limitações de ordenamento do território.

Refere também os impactes para a população e sustentabilidade desta afetação da Quinta do Picheliero.

Requer que a Solução A que atravessa a Quinta do Picheleiro não seja considerada, devendo optar-se pela Solução B.

Centro Cultural e Desportivo de Pernelhas (Leiria) demonstra preocupação como a afetação direta e acesso ao campo de futebol (km78+500, Sol.A). Salienta a importância comunitária desse campo usado para eventos desportivos da comunidade. Solicita a disponibilização de outro espaço caso seja afetado diretamente o existente.

O **Grupo Desportivo e Recreativo Bidoeirense** (Km98+000, Sol.A e Sol.B) possui a sua propriedade muito próxima da LAV. Tem como seu objeto a fomentação da atividade desportiva na comunidade neste caso na prática de futebol, com 2 campos de futebol 11.

Mostra-se preocupada com os impactes da LAV próxima do centro da atividade desportiva e que alguma alteração ao traçado possa afetar diretamente as instalações e atividade da instituição.

Salienta os impactos durante a construção, nomeadamente com a afetação e alteração das vias de comunicação e acesso ao complexo desportivo.

Alerta que o complexo desportivo faz parte da candidatura de realização do campeonato europeu feminino em 2029 "UEFA Women's EURO 2029" como sendo uma estrutura de apoio disponível à referida candidatura, que ao confirmar-se poderá ser uma oportunidade única de renovação de uma parte do complexo desportivo que carece de modernização.

A **Associação de Moradores Santa Clara - Parceiros** Considera como a melhor opção para o traçado na zona de Leiria a Solução B. Considera que deverão ser construídos novos acessos rodoviários e outros projetos que não se encontram em avaliação.

A empresa **Ecofortunato, lda** (cerca do km 81+750 da Solução B - Albergaria) manifesta desagrado em relação a esta Solução pois prejudica gravemente a sua atividade económica.

Esta empresa, que desenvolve a atividade de transportes de mercadorias, não concorda com a LAV na frente da empresa nos seus terrenos (e habitação de família), considerando que irá prejudicar seriamente a empresa. Considera que há outros locais com menores impactes para a LAV.

A empresa **Toinjection, Lda**, proprietária de dois terrenos na Rua da Relvinha, n.º2 em Telheiro – Maceira – Leiria (Km 78+000, Sol.B) informa que num desses terrenos já se encontra a funcionar uma unidade industrial devidamente licenciada e que o outro terreno servirá para ampliação da empresa.

Mostra-se preocupada pela proximidade com a LAV, atendendo à maquinaria de alta tecnologia, precisão e especificidade que possui. As vibrações podem afetar a precisão da maquinaria e dos materiais produzidos assim como o laboratório de medições e calibração.

Refere que necessita transitar com veículos pesados e por vezes com cargas de alturas excecionais.

Informa que o terreno confinante a norte da empresa é absolutamente necessário para ampliação da empresa, tendo já desenvolvido o projeto económico com aquisição de equipamentos. A ocupação desse terreno pela LAV terá danos consideráveis na empresa.

A **Sociedade Agrícola da Quinta do Convento da Visitação SAG, Lda** é proprietária de diversas propriedades que irão ser atravessadas numa extensão de mais de 4,3 kms pelo traçado Solução B, na freguesia de Alcoentre, concelho de Azambuja, nomeadamente: Vale de Caneira, Quinta de Santo Amaro (Colónia Penal), Achada e Vale da Achada, Quinta do Zambujo, Vale da Loba (km 18+500 Sol.B) e Carrascal.

São afetadas ainda outras suas propriedades contíguas como: Quinta da Torre Bela e a Quinta da Retorta sitas na UF de Manique do Intendente, concelho de Azambuja.

Nestas propriedades são exercidas, estão projetadas e estão em desenvolvimento as atividades silvícolas, agrícolas de exploração de olival superintensivo, industriais de transformação da azeitona para produção de azeite, aviários e produção animal, atividades cinegéticas (ZCT, áreas com projetos de expansão industrial e de logística, exploração/produção de energia solar e eólica.

Considera que estas atividades ficarão largamente prejudicadas senão mesmo economicamente inviabilizadas pela construção da Solução B. Identifica um conjunto de impactes negativos para a sua exploração, como perda de rendimento, perda de área de olival e florestal, aumentos dos custos de gestão, alteração do sistema de rega, quebra de contratos, inviabilização do projeto de expansão do parque industrial, etc.

Mostra-se totalmente contra a Solução B considerando que as medidas de compensação específicas dos impactes negativos, permanentes e irreversíveis não foram devidamente analisados e avaliados na alternativa B e que há uma manifesta desproporção por imposição a apenas um proprietário de elevadíssimos impactes negativos da construção e exploração da infraestrutura e de servidões a constituir.

Cidade do Lis II - Empreendimentos Turísticos, Lda, salienta que o traçado interfere diretamente com a área de exploração Quinta do Carrascal (Rio Maior, Km

23+000 Sol.B), colocando em sério risco a sua viabilidade e continuidade enquanto projeto turístico de referência na região. A Quinta do Carrascal desenvolve também uma atividade agroflorestal diversificada, com destaque para a produção de azeitona, pinha e madeira, cujas práticas são integradas em um sistema sustentável de exploração.

Considera que a LAV compromete, de forma irremediável, a sustentabilidade económica, ambiental e turística da Quinta do Carrascal. Importa assegurar assim que o desenvolvimento da LAV não compromete investimentos estratégicos, a continuidade da atividade económica e o equilíbrio ambiental, fatores essenciais para a valorização e competitividade da região.

Verifica uma incompatibilidade com os regimes jurídicos da Reserva Ecológica Nacional (REN) e da Reserva Agrícola Nacional (RAN), os quais asseguram a proteção dos recursos naturais e agrícolas estratégicos do território. A afetação de uma propriedade com investimentos turísticos reconhecidos, em violação do Regime Jurídico dos Empreendimentos Turísticos, compromete não só os interesses do titular do projeto, mas também a competitividade e o desenvolvimento sustentável da região.

Neste contexto, considera que se impõe uma reavaliação do traçado, garantindo a salvaguarda do património ambiental, agrícola e turístico, em conformidade com o ordenamento jurídico vigente e os princípios do desenvolvimento sustentável.

As empresas **Boavista Sun Rio Seco, Unipessoal, Lda** e **Boavista Sun Quinta do Banco, Unipessoal, Lda** dedicam-se à produção de energia elétrica a partir de fonte renovável, consistindo a sua atividade na operação, respetivamente, da Central Fotovoltaica de Rio Seco, localizada no concelho de Alcobaça, e da Central Fotovoltaica de Quinta do Banco, localizada nos concelhos de Leiria e Marinha Grande.

Referem que os traçados alternativos da linha ferroviária afetam as centrais fotovoltaicas referidas:

- A Solução A (trecho 2) irá afetar a área de implantação do projeto da Central Fotovoltaica de Rio Seco.
- No caso do projeto da Central Fotovoltaica de Quinta do Banco ambos os traçados (Solução A e Solução B, bem como as variantes propostas), irão afetar a linha elétrica da referida central, que interligará a central à Rede Elétrica de Serviço Público.

Na perspetiva das Requerentes, existem diversos motivos para que o traçado adotado seja a Solução B em detrimento da solução A, nomeadamente:

- a Solução A é aquela que atravessa, em geral, zonas mais densamente urbanizadas. A Solução B é aquela que apresenta uma menor ocupação em termos urbanos e, conseqüentemente, menores impactes sobre a componente social.

- A Solução B implica a construção de menos quilómetros de túneis, para evitar a afetação de áreas urbanas, e é consequentemente a solução que menos impacte tem ao nível da fase de construção.
- A Solução B implica a construção de um menor número de passagens hidráulicas, afetando menos o Domínio Público Hídrico. A Solução A apresenta-se como mais penalizadora na perspetiva dos recursos hídricos superficiais, em particular no que se refere à afetação das condições de drenagem natural, dado o potencial acréscimo de processos de assoreamento;
- A Solução B é a solução que ocupa menor área de bosque de carvalho-cerquinho e de bosque de sobreiro, maior povoamento de eucalipto.

No que respeita ao trecho 2, consideram que a Alternativa B2 é mais vantajosa, por afetar uma área significativamente inferior de solos da Reserva Agrícola Nacional ("RAN").

No Subtrecho 2.2, a Alternativa B3, na sua perspetiva, é ligeiramente mais vantajosa, pois apesar de afetar maior área total de Aluviossolos modernos e de RAN, afeta uma área inferior de ambas as categorias de solos em aterro / escavação. O mesmo ocorre ao nível do uso do solo, em que a Alternativa B2 é claramente mais favorável por implicar muito menos expropriações de habitações, edifícios empresariais e anexos, tendo, adicionalmente, menor afetação de áreas agrícolas.

No que concerne ao ruído, no Subtrecho 2.1, consideram que a Solução A também apresenta desvantagens relevantes em face da Solução B, com níveis sonoros superiores aos limites regulamentares em dois recetores, ao passo que na Solução B identifica-se apenas um recetor sobre-exposto. O mesmo cenário se verifica em termos de vibrações, sendo a Solução A a mais impactante dada a proximidade e número de recetores sensíveis existentes.

Ao nível da componente Flora e Vegetação, consideram que se verifica igualmente que, no Subtrecho 2.1, a Alternativa A2 é a que apresenta maior afetação de habitats protegidos pela Diretiva Habitats. Esta tendência mantém-se relativamente à afetação de habitats naturais e seminaturais, e de coberto vegetal em geral, sendo a Alternativa A2 menos favorável que a Alternativa B2. Adicionalmente, a Alternativa A2 desenvolve-se sobre um bosque de carvalho-cerquinho em mosaico com matagais basófilos, de relevo ecológico e florístico, o que não se verifica na Alternativa B2, apresentando-se a Alternativa B2, assim, do ponto de vista da componente flora e vegetação, como sendo a mais favorável. Também para a componente Fauna, em termos dos biótopos mais favoráveis para a fauna, a Solução B apresenta-se como mais vantajosa e menos impactante.

No atravessamento da ZEC Serras de Aires e Candeeiros, consideram que a Alternativa B2 não afeta locais com interesse para a fauna e a afetação de floresta de proteção e matos é marginal e pode ser compensada (no caso da floresta de sobreiros).

Da perspetiva da componente social, referem que a Alternativa A2 surge igualmente como mais desfavorável no que respeita a habitações e habitat social, e unidades de

atividades económicas. No que se refere ao solo urbano, o impacto é superior na Alternativa A2, sendo a Alternativa B2 mais favorável.

A **Cerâmica F. Santiago, Lda** insere-se no conjunto de exploradores no sector da indústria extrativa que operam no Núcleo Extrativo das Argilas Vermelhas do Cós-Juncal, localizado a Poente dos lugares de Castanheira e N^a Sr^a da Luz, na freguesia de Aljubarrota, onde está implantada a pedreira N^o6231 “Ribeira do Grou” com uma área de cerca de 4,9 ha.

Refere que a Solução A (km 63+000) passa muito próximo da poligonal da pedreira “Ribeira do Grou”. Esta proximidade ao traçado trará graves consequências à Cerâmica F. Santiago, Lda do ponto de vista do desenvolvimento, quer da sua própria atividade e causando perturbações acrescidas de circulação da sua envolvente.

Salienta que embora o traçado não se sobreponha à pedreira existente, terão necessariamente de ser criadas áreas de contenção e zonas de defesa que vão muito além do traçado da linha férrea previsto, acabando por tais áreas por afetar uma parte da pedreira, causando limitações acrescidas àquela que é o seu uso normal.

Considera que muito mais grave que as limitações de circulação, são os prejuízos patrimoniais que sofrerá caso a Solução A for a adotada, ficando impedida de proceder à sua expansão.

A **Plasmaq, Lda** refere que a LAV que passará na Barosa - Leiria poderá inviabilizar a utilização de terrenos industriais adjacentes aos lotes da zona industrial da Barosa e assim impedir a sua expansão e o crescimento das empresas aí instaladas.

Tal inviabilização representa um desafio significativo para o planeamento futuro dessas empresas, nomeadamente da PLASMAQ por estar mais a norte e assim mais próxima do traçado proposto (Solução B e variante de acesso à estação km 83+500).

A impossibilidade de expandir nesta localização terá um impacto na sua capacidade produtiva, na criação de novos postos de trabalho e no reforço da sua posição no mercado. Para além de comprometer um investimento já realizado pela empresa num terreno adjacente para ampliação de instalações com cerca de 13000 m² industrial num total de 22000 m².

Considera que o corredor deve afastar-se desta zona industrial bem como o traçado da rede viária de acesso à estação da LAV. Este acesso deve ser ajustado, de modo a seja implantado fora da zona industrial.

A **MPS – Manuel Pedro de Sousa e Filhos Lda** opera na extração, transformação e aplicação de pedra de calçada e na execução de obras públicas e particulares.

Apresenta a sua discordância à LAV entre Km 51+250 e Km 52+500 Sol. B (Cruzamento Casais da Charneca/Portela do Pereiro).

Constata que ao KM51+500, a área onde tem instalado o depósito de combustível subterrâneo e devida bomba de abastecimento, são afetados diretamente, assim

como o pavilhão, onde tem a sede, oficinas, estação de serviço e ainda a zona de estacionamento de viaturas.

Informa que esta expropriação a acontecer, pode implicar uma reestruturação na MPS que pode originar despedimento dos trabalhadores e que por consequência afeta os seus agregados familiares e meios de subsistência.

Salienta que recomeçar noutro sítio e noutro local não é fácil quando se tem mais de 70 funcionários a que acrescem 50 subcontratados e respetivas famílias e um parque com mais de 230 equipamentos, entre máquinas, veículos ligeiros e pesados, maquinaria pesada e maquinaria de pequena dimensão.

A **AMCarmo Lda** (localizada no lugar de Casal da Charneca, Freguesia de Évora de Alcobaga no Concelho de Alcobaga) é uma empresa que se dedica principalmente à exploração de atividades pecuária, agrícola e comércio de carnes.

Refere que a LAV implica a expropriação de parte das suas instalações, seja terreno, zonas exteriores, como também de edifícios e Lagoas.

Na Solução A, serão afetadas 2 Explorações, no Km 51+800 - Km 52+250 a Exploração PTRG54Z e no Km 52+625 a Exploração PTRG96K. Na Solução B, será afetada a exploração PTRG15R no Km 51+250 - Km 52+500.

Salienta que tratando-se de uma área de negócio exigente em termos de condições, localização e de difícil autorização ao nível de legalização, considera que poderá não ver reunidas as condições para continuar no mesmo local. Isso representará uma redução drástica ao nível da faturação, uma reestruturação na estrutura da empresa o que terá consequências diretas para 8 famílias, bem como o desalojamento de 2 famílias, uma vez que residem em habitações contíguas à exploração.

Alerta para a importância e análise das possíveis consequências acústicas que terão nos animais, quer em termos de sobrevivência quer em termos de reprodução.

Para além das suas propriedades, na Solução A, alerta para o facto da existência de várias Habitações Próprias Permanentes nas imediações que ficarão afetadas direta e indiretamente pela passagem da LAV, pelo facto da Rua Principal ficar intercetada afetando a passagem direta para o IC2, que trará consequências económicas e sociais não só para os habitantes, mas também para empresas da região.

As emissões sonoras também constituem um problema para a passagem da LAV nesta zona. Na Solução B, também ficarão afetadas outras empresas tais como Indústria da Pedra e comércio, bem como os acessos ao Cruzamento do Casal da Charneca – Portela.

É assim desfavorável à Linha Ferroviária de Alta Velocidade no Casal da Charneca para ambas as soluções, A e B.

António Carlos Ferreira Passadouro possui uma exploração pecuária (localizada entre os Kms 94 e 95 da Solução A (km 11+000 da Variante de Ribeira de Pontes - Sol. B). É uma exploração suinícola composta por 10 pavilhões e anexos construídos

e sistema de receção e pré-tratamento de efluentes. A exploração possui um sistema de produção em painéis fotovoltaicos que lhe permite produzir 30 a 40% da energia elétrica total que consome.

Tem um efetivo pecuário médio mensal de +/-7000 animais divididos pelos diversos ciclos produtivos e das mais variadas faixas etárias, as reprodutoras entre 6 meses a 3 anos e a descendência entre 1 e 180 dias, todos os animais são comercializados através de uma organização de produtores de que sou associado. Os cerca de 12500 animais produzidos anualmente num total de +/- 1450 Toneladas.

Salienta que a sobreposição da LAV no local indicado afeta diretamente as zonas de gestação e maternidades e de recolha e pré-tratamento de efluentes, condicionando a exploração que ficará amputada no início do seu processo produtivo e levará ao seu encerramento total, com os custos sócio económicos inerentes.

Solicita que o traçado da linha seja desviado dentro do corredor do projeto 150 metros para o lado Poente, passando por uma zona de floresta com pouco impacto e como previa o projeto inicial da RAV.

A **Rações Veríssimo S.A.** dedica-se à produção de alimentos compostos para animais de criação com 68 colaboradores. Refere que a LAV impacta os seus resultados uma vez que tem como parceiro o cliente António Carlos Ferreira Passadouro, que possui uma exploração suinícola localizada entre os Kms 94 e 95 da Solução A (km 11+000 da Variante de Ribeira de Pontes - Sol. B), mais concretamente na zona de Valeira Grande do lugar e freguesia de Bidoeira de Cima onde o projeto se sobrepõe à referida exploração pecuária. Informa que fornece anualmente aproximadamente 3600 toneladas de ração para a exploração que corresponde a aproximadamente 15% da produção anual da Fábrica.

Nucleopor, SA. Refere que a LAV irá afetar diretamente a exploração suinícola do seu associado (António Carlos Ferreira Passadouro), localizada entre os Kms 94 e 95 da Solução A (km 11+000 da Variante de Ribeira de Pontes - Sol. B).

Trata-se de uma exploração suinícola composta por 10 pavilhões e anexos construídos. Tem um efetivo pecuário médio mensal de +/-7000 animais divididos pelos diversos ciclos produtivos e das mais variadas faixas etárias.

Salienta que os cerca de 12500 animais produzidos anualmente num total de +/- 1450 Toneladas são na sua totalidade comercializados pela sua Organização de Produtores.

Esta afetação coloca em causa a viabilidade desta organização de produtores e de outros fornecedores de bens e serviços locais e regionais. A sobreposição da LAV sobre zonas de gestação e maternidades e de recolha e pré-tratamento de efluentes, condicionarão a exploração, com os custos sócio económicos inerentes.

Sugere que o traçado da linha seja desviado dentro do corredor do projeto para o lado Poente, passando por uma zona de floresta com pouco impacte, como estava previsto no projeto inicial da RAV.

Ambilis - Recolha e Tratamento de Resíduos S.A Refere que a LAV irá afetar diretamente a exploração suinícola (António Carlos Ferreira Passadouro), localizada entre os Kms 94 e 95 da Solução A (km 11+000 da Variante de Ribeira de Pontes - Sol. B), causando constrangimentos à mesma e, conseqüentemente, provocando o seu previsível encerramento.

Solicita o afastamento da LAV para poente, de modo a não afetar diretamente o funcionamento da mesma.

Motamineral, Minerais Industriais, S.A., (km 63+000 sol. A e B) concessionária do depósito mineral de caulino e quartzo C-112 "Netos", (Concelhos de Pombal e Soure – freguesias de Almagreira) mostra-se desfavorável à LAV.

Informa que tem vindo a adquirir terrenos rústicos (já proprietária de 21ha) com o objetivo de garantir reservas que permitam a viabilização de uma unidade de tratamento de quartzo e caulino, estando o processo de licenciamento a iniciar ainda este ano.

Adelino Duarte da Mota, S.A. (km 63+000 sol. A e B) concessionária dos depósitos minerais de caulino e quartzo C-120 "Crespos n.1", C-135 "Mendes" e C-181 "Juncal" (Concelhos de Pombal e Porto de Mós) mostra-se desfavorável à LAV.

Informa que de acordo com o contrato de concessão C-181 "Juncal" a empresa tem a obrigação de apresentar um plano de lavra acompanhado dum EIA, que será entregue em Maio de 2025.

Informa que tem vindo a adquirir terrenos rústicos com o objetivo de garantir reservas que permitam a viabilização de duas unidades de tratamento de quartzo e caulino, uma localizada junto às concessões C-120 "Crespos n.1", C-135 "Mendes" e outra no interior da concessão C-181 "Juncal".

Salienta que os trabalhos para as concessões C-120 "Crespos n.1", C-135 "Mendes" estão concluídos, encontrando-se em fase de avaliação da conformidade do EIA.

Freshpanoply, Lda refere que a solução A (km 28+000) proposta para o traçado da LAV se sobrepõe à localização de implantação de dois dos seus projetos de produção de energia de fontes renováveis – o Parque Solar Cibebe e o Parque Eólico Cibebe, inviabilizando a sua implementação nos termos projetados e prejudicando a consecução dos objetivos que se lhes encontram subjacentes.

Refere que a Solução A inviabiliza o projeto nos termos do já aprovado do Parque Solar Cibebe, com a potência total, de 130.245,75 kWp, constituído por 243.450 painéis fotovoltaicos, detentor do estatuto de Potencial Interesse Nacional.

Relativamente ao Parque Eólico Cibebe, refere que a mesma solução colide com a localização prevista para este parque, de 15 aerogeradores, cujo licenciamento se encontra em curso. Resultado da implementação da hibridização do Parque Solar

Cibele, a mesma implica uma ligação ao mesmo ponto de ligação na RESP, o que significa que a localização visada para o Parque Eólico Cibele é a única que conjuga a viabilidade técnica e económica com a conformidade às restrições regulatórias.

Considera que da implementação da solução B não advêm prejuízos para a concretização do Projeto nem para os fins que com este são prosseguidos, a Freshpanoply entende deve ser escolhida a solução B – a qual, por não contender com a implantação do Parque Solar Cibele, garante a harmonia plena entre os interesses subjacentes a LAV e à Freshpanoply.

Carlunga Construção civil e Armação de Ferro Lda expressa oposição à Solução A. Considera que esta Solução representa um impacto devastador para a freguesia da Barosa, onde a sua empresa já realizou um investimento em dois lotes situados na Rua Vale das Servas (km 82+000 Sol. A), para a construção de 14 apartamentos, bem como a construção de uma moradia unifamiliar. A Solução A inviabiliza estes projetos, acarretando perdas económicas substanciais para a empresa e para a comunidade local.

Considerando os impactos negativos da Solução A, expressa o seu apoio à Solução B, que acredita ter um traçado mais equilibrado, minimizando os impactos negativos nas comunidades locais e permitindo o desenvolvimento de projetos importantes como os da sua empresa.

Passivale - Sociedade Agropecuária Lda, estabelecimento industrial no sítio da Loureira / Vale de Serves no lugar de Bidoeira de Cima (acesso via Rua da Loureira).

Informa que a Rua da Loureira é o único ponto de acesso (km 97+500 troço comum Sol. A e B), tanto para viaturas ligeiras como pesadas, para as minhas instalações. Refere que o seu condicionamento, por obras, ou a sua interdição definitiva, terão um grave impacto económico e social para a empresa, podendo até levar à sua inviabilidade. Constata que no projeto não está contemplada a reposição do traçado da referida rua, prevendo-se a sua interdição.

Solicita que projeto passe a contemplar na Rua da Loureira de uma passagem desnivelada para todo tipo de viaturas, no ponto de atravessamento da linha de alta velocidade, afim de minorar o impacto deste projeto tanto para a empresa como para a população.

A **Tecnobaça Construções Lda**, dedica-se essencialmente ao comércio de materiais de construção, Construção civil e compra e venda de imóveis e revenda dos adquiridos para o efeito.

Manifesta-se desfavorável, com a passagem da LAV ao Km 52+030, correspondendo à Solução A na localidade de Casais da Charneca, Freguesia de Évora de Alcobaça.

Neste momento tem em curso vários projetos que visa a criação de habitações na localidade de Casal da Charneca, Concelho de Alcobaça. Salienta o impacte negativo

desta solução para a venda dos referidos imóveis de que detém ao Km 52+030, devido a alteração de acessos e ruído.

Quinta da Tejoa – Sociedade Agrícola, Lda (km 10+550 a km11+300 Sol. A e km10+300 a km10+800 sol.B) Refere que a Solução A atravessa a meio a propriedade de 40ha, que explora as culturas em modo de produção biológico.

Considera esta afetação muito negativa para a produção de batata doce em modo biológico, podendo implicar o fim da parceria da Quinta com a Beotronics, Irland, salientando a afetação da charca que coloca em causa a viabilidade da exploração. Separa a zona das ervas aromáticas da secador.

Refere que a Solução B minimiza os impactos na propriedade não a dividindo ao meio e permitindo que a exploração agrícola decorra em harmonia com as suas infraestruturas.

José Aldeia Lagoa & Filhos, SA. Informa que a empresa será lesada em qualquer uma das soluções do traçado do TGV na região de Porto de Mós (km 62+000 e km 64+000). Contudo, e derivado das perspetivas de evolução de ambos os projetos mineiros da empresa, nomeadamente, concessão mineira C-171 “Juncal 2” e pedido de concessão mineira MNPC20415 “Juncal Oeste”, considera que a “Solução B” será a menos prejudicial.

Pisofil - Construção e Investimentos, Lda manifesta discordância em relação ao projeto da LAV considerando que tem um projeto de 2.500m² de armazéns para iniciar em Carnide de Cima, com concelho de Pombal. Refere que corre o risco de o novo traçado da LAV passar precisamente no terreno onde planeia construir esses armazéns.

A **Viveiros Ecoplantarium, Lda** (Km 50+100 Sol. B) é contra a LAV uma vez que vai passar no espaço comercial dos Viveiros (Covão do Milho - Turquel), retirando-nos área útil de trabalho, essencial para continuar a desenvolver o trabalho.

HAF-Electricidade Lda mostra-se desfavorável à LAV e manifesta profunda preocupação com a construção desta em zonas protegidas. A integração de soluções verdes no projeto é essencial para minimizar os impactos ambientais e promover a sustentabilidade.

A **PEDRIPO-Pedras e Derivados Lda** (km 44+700 Sol.B) mostra-se contra as soluções da LAV devido a passar junto de populações com os impactos negativos que daí advêm. Salaria os impactos cumulativos com outras infraestruturas.

Natureza Verde, Lda considera que as condições de trânsito da região serão agravadas com a abertura do terminal rodoviário em Leiria e apresenta um conjunto de propostas de acessibilidades que não se encontram em avaliação.

A **Nova Ouriense – Construções e Empreendimentos Urbanos, Lda**, é proprietária dos prédios rústicos na freguesia de Milagres, concelho de Leiria, tendo, ainda, arrendados outros prédios rústicos.

Nessa qualidade, celebrou e tem em vigor, com a sociedade Tertúlia Notável V, Lda, um contrato de arrendamento e subarrendamento, a qual instalou e tem em exploração 8 (oito) unidades de pequena produção de energia solar fotovoltaica (UPPs Milagres1) (Km 10+000 VRP – Sol.A e Sol.B). A passagem da LAV, em ambas as soluções, afetará totalmente as UPPs e, em consequência, a manutenção dos contratos que estão em plena execução.

Tem também um contrato com a Ideias Fértéis II, Lda para a instalação e exploração de várias unidades de pequena produção de energia solar fotovoltaica (Km 79+000, Sol. B).

Requer que, neste troço, seja adotada uma outra solução, que permita a manutenção das UPPs/ central solar fotovoltaica Milagres 1 em exploração, e em consequência, os contratos celebrados.

A **Terra Resiliente, Lda**, é proprietária de prédios rústicos na freguesia e concelho da Marinha Grande. Celebrou com a sociedade Ideias Fértéis II, Lda, um contrato de arrendamento para a instalação e exploração de várias unidades de pequena produção de energia solar fotovoltaica (UPPs), das quais a Ideias Fértéis II, Lda. (arrendatária), é promotora e titular dos respetivos registos junto da DGEG. (Km 79+000, Sol. B)

A passagem da LAV, na solução B, inviabilizará a construção da UPPs, inviabilizando, ainda, o licenciamento e construção da linha e infraestruturas elétricas necessárias para ligação das UPPs à subestação. Requer que, neste troço, seja adotada Solução A, ou qualquer outra, por forma a viabilizar a construção e exploração das unidades de produção de energia solar fotovoltaica.

A **Ideias Fértéis II, Lda**, é titular de Unidades de Pequena Produção de energia, com a potência nominal de 1MW cada (UPPs). Para a respetiva construção e exploração de 17 UPPs, a Promotora celebrou contratos de arrendamento que têm por objeto mais de 40 prédios, pelo prazo de 30 anos, estando em curso o processo de licenciamento junto das entidades competentes.

A passagem da linha de alta velocidade, na solução B (Km 79+000, Sol. B), inviabilizará a construção de uma parte significativa das UPPs, inviabilizando, ainda, a ligação à subestação de todas as UPPs. Requer que, neste troço, seja adotada Solução A, ou qualquer outra, por forma a viabilizar a construção e exploração das unidades de produção de energia solar fotovoltaica.

A empresa **Nuno e Vera Vazão, Lda (Km 56+900, Sol. B)** considera que a LAV resultará na destruição do negócio da família, além de tornar a residência inabitável devido à sua proximidade com a linha férrea. Destaca as seguintes questões que justificam a sua discordância: destruição do negócio familiar e perda de sustento; perda de qualidade de vida devido à proximidade da linha; falta de avaliação adequada dos impactos humanos e sociais; existência de alternativa mais viável; projeto desatualizado e que ignora soluções tecnológicas mais modernas; desvalorização das habitações e de negócios.

A **Pisosol - Pavimentos industriais Lda** expressa preocupação em relação ao traçado da LAV, que apresenta a possibilidade de atravessar um terreno de 5.000m² de oliveiras que possui. Situa-se em Carnide de Cima, no concelho de Pombal. Este terreno representa um investimento significativo, tanto em termos de esforço físico como financeiro.

Síntese das exposições particulares

Da consulta pública resulta forte contestação à implantação destas soluções de projeto da "Linha Ferroviária de Alta Velocidade entre Porto e Lisboa - Fase 2: Troço Soure / Carregado Lote C – Troço Soure / Carregado – AIA 3760".

Com exceção de algumas (poucas) exposições que são favoráveis à construção do projeto da forma como é apresentado, a esmagadora maioria das exposições são contrárias à execução do mesmo, ou propondo outras soluções não avaliadas.

Importa referir que daqueles que consideram uma das Soluções alternativas de traçado menos desfavorável, a opção é sempre no sentido de proteger bens pessoais ou familiares, casas de habitação ou terrenos, preferindo a Solução que se afasta mais ou não os afeta particularmente.

Mesmo na mesma freguesia ou local, em função dos bens pessoais afetados, existem escolhas divergentes.

Muitos manifestam grandes reservas quanto ao projeto pelos impactes significativos negativos, não minimizáveis nos sistemas ecológicos, ambiente sonoro e vibrações, saúde humana, ordenamento do território, mas sobretudo no edificado, nomeadamente residências. É também referida a afetação do Parque Natural da Serra de Aires e Candeeiros.

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

Referem que não há justificação para um investimento tão grande que em nada vai beneficiar uma grande parte da população.

Os impactes ao nível das populações atravessadas, quer em termos de edificado afetado, mas também ao nível do ruído, vibrações, património, relações de comunidade e de vizinhança, qualidade de vida, fragmentação de propriedade e

impactes cumulativos com outras grandes infraestruturas lineares (autoestradas, estradas, gasoduto, linhas de muito alta tensão, etc) são seguramente os mais referidos.

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

De referir a preocupação com indemnizações que necessariamente têm de refletir a realidade atual do mercado imobiliário. É também referida a falta de alternativas disponíveis para alterar o local de residência e/ou de explorações agrícolas.

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

Propõem-se outras soluções para a LAV, consideradas com menos impactes ambientais mas que não foram estudadas nem se encontram neste procedimento de AIA. São também propostos diversos novos projetos rodoviários de acessibilidades e requalificação de estradas, isenção de portagens e novos sistemas de transportes públicos de acesso à estação LAV Leiria, como forma de medidas de compensação. *(projetos não estudados neste EIA e que não se encontram em avaliação)*. É também proposta a modernização da Linha do Norte para acomodar mais comboios como alternativa.

Verifica-se uma dispersão das exposições por todo o território atravessado, no entanto há a destacar algumas localidades/freguesias com mais participação, nomeadamente:

- Regueira de Pontes, Barosa, Pernelhes, Maceira, Parceiros e Azoia (Leiria);
- Benedita, Moita do Poço, Turquel, Cadoiço, Lagoa do Cão, Carnide, Aljubarrota (Alcobaça)
- Almagreira, Assanha da Paz, Cavadinha, Crespos (Pombal)
- Casalinho (Rio Maior)
- Juncal (Porto de Mós),
- Alcoentre, Vila Nova da Rainha (Azambuja).

Importa também referir a posição contra a Solução A, subscrita por 2533 cidadãos da Barosa devido os impactes negativos a nível patrimoniais e sociais, optando pela Solução B na Barosa.

Verifica-se também uma grande participação contra a LAV oriunda do município de Pombal, assim como do município de Alcobaça. Em Regueira de Pontes (Leiria), na Cavadinha (Pombal) e em Lagoa do Cão (Aljubarrota) também se verificou bastantes exposições recebidas contra as soluções LAV.

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

Linha Ferroviária de Alta Velocidade entre Porto e Lisboa - Fase 2: Troço Soure / Carregado Lote C – Troço Soure / Carregado (AIA3760)

Augusto Serrano





Título: Relatório de Consulta Pública
Linha Ferroviária de Alta Velocidade entre Porto e Lisboa - Fase 2:
Troço Soure / Carregado, Lote C – Troço Soure / Carregado (AIA3760)

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

Data: Abril de 2025