



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS
Gabinete do Ministro dos Assuntos Parlamentares

[Handwritten signature]
DSATS
A Secretária-Geral

Ofº nº 5009/MAP - 12 Maio 08

Exma. Senhora
Secretária-Geral da
Assembleia da República
Conselheira Adelina Sá Carvalho

08/05/14

[Handwritten signature]
Marta do Rosário Boiteiro
A Secretária-Geral

S/referência	S/comunicação de	N/referência	Data
Ofício nº 819	18-03-2008	Registo nº 1623	18-03-2008

ASSUNTO: RESPOSTA REQUERIMENTO N.º 285/X (3ª) DE 18 DE MARÇO DE 2008, DOS SENHORES DEPUTADOS FELICIANO BARREIRAS DUARTE E MARIA OFÉLIA MOLEIRO (PSD)
- LIGAÇÃO FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE (TGV) ENTRE LISBOA E PORTO - TROÇO ALENQUER (OTA) / POMBAL

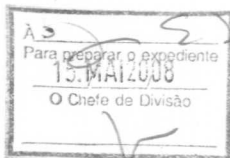
Encarrega-me o Senhor Ministro dos Assuntos Parlamentares de enviar cópia do ofício n.º 2294/2008/2488 de 8 de Maio do Gabinete do Senhor Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, sobre o assunto supra mencionado.

Com os melhores cumprimentos,

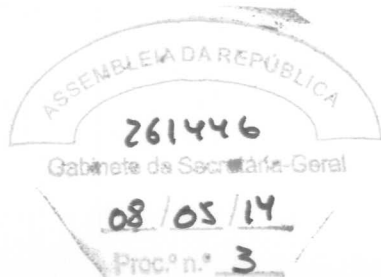
Á DAPLEN
08/05/14
[Handwritten signature]
A Directora de Serviços

[Handwritten signature] A Chefe do Gabinete

[Handwritten signature]
Maria José Ribeiro



SMM





MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO
DESENVOLVIMENTO REGIONAL
Gabinete do Ministro

GABINETE do MINISTRO Exma. Senhora
dos ASSUNTOS PARLAMENTARES Dra. Maria José Ribeiro
Entrada N.º 2747 Chefe do Gabinete de Sua Excelência o
Ministro dos Assuntos Parlamentares
Palácio de S. Bento
Data 09 / 05 / 2008 1249-068 LISBOA

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa Referência	Data
		MAOTDR/2294/2008/2488 PROCº 48.01	08-05-2008
Assunto: RESPOSTA AO REQUERIMENTO		N.º 285/X/3ª - AC DE 13 DE MARÇO DE 2008	
- LIGAÇÃO FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE (TGV) ENTRE LISBOA E PORTO -		TROÇO ALENQUER (OTA) / POMBAL	

Encarrega-me Sua Excelência o Ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional de, relativamente às questões da competência deste Ministério constantes no Requerimento acima mencionado, informar V. Exa. o seguinte:

- Confirma-se a existência do referido parecer elaborado por técnicos da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro.
- Não ocorreu o desaparecimento de qualquer documento, designadamente actas, respeitante ao processo em apreço.
- Os documentos solicitados encontram-se em anexo.

Com os melhores cumprimentos *J. Morbey*

O Chefe do Gabinete

Luís Morbey

Anexo: o mencionado+4 DVD's
/MT



Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro

Ex.^{mo(a)} Senhor(a)
Director-Geral da
Agência Portuguesa do Ambiente
Rua da Murgueira, 9/9a - Zambujal Apartado 7585
2611-865 Amadora

Registado c/AR

Sua referência

Sua comunicação de

Nossa referência

Data

DAA 4030/07

Proc: AIA_2007_0015_000000

13. NOV. 2007

ASSUNTO:

Envio de contributo sectorial CCDRC

Projecto: Lote C1: Alenquer (Ota) - Pombal da LFAV entre Lisboa e Porto

Proponente: RAVE - Rede Ferroviária de Alta Velocidade, SA

Licenciador: REFER - Rede ferroviária Nacional, EP

Para os devidos efeitos, junto se envia o parecer sectorial da CCDR do Centro, com o qual concordo, relativamente aos descritores distribuídos para sua análise (Ordenamento do Território, Uso dos Solos e Sócio-economia) para o Parecer Técnico Final da Comissão de Avaliação do EIA relativo ao projecto mencionado em epígrafe.

Com os melhores cumprimentos.

O Vice-Presidente

(Eng.º Henrique Manuel Moura Maia)

Anexo: o mencionado
PCD
330.1036
09.11.2007

Rua Bernardim Ribeiro, 80
3000-069 Coimbra • Portugal
Tel: 239 400 100 Fax: 239 400 115
www.ccdrc.pt geral@ccdrc.pt

Linha de Atendimento ao Cidadão
Telefone: 808 202 777
e-mail: cidadao@ccdrc.pt
Horário: 9.30 - 12.30
14.00 - 17.00



Informação	Para: Chefe de Divisão
N.º: DAA 1019/07	C/C:

Data: 09/11/2007

Parecer

Visto.

Concordo com a análise técnica efectuada, no âmbito do parecer sectorial, sobre os descritores Ordenamento do Território, Usos do Solo e Sócio-economia, do Estudo de Impacte Ambiental, em fase de estudo prévio, para o Lote C1 Alenquer(Ota) - Pombal, da Linha Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto.

À Consideração Superior,

Coimbra, 9 de Novembro de 2007



(Cristina Taliscas)

Chefe de Divisão de
Avaliação Ambiental

Cristina Taliscas

Visto. Concordo com a análise.

De realçar que os impactes positivos globais resultantes de uma LFAV no território nacional, a nível dos descritores aqui analisados, nomeadamente a socio-economia, diluem-se na presente apreciação, face aos traçados que no EIA nos foram presentes em fase de Estudo Prévio: Lote C1 Alenquer(Ota)-Pombal, que são apenas parciais.

À consideração do Exmo. Vice-Presidente.

Coimbra, 9 de Novembro de 2007




(Luísa Lobo)

Directora de Serviços de
Ambiente

Despacho

M.ª Luísa Lobo

*Concedido
Parecer de acordo com o parecer do
9/11/2007*


Henrique Moura Maia
Vice Presidente

N/Ref.ª AIA_2007_0015_000000

ASSUNTO/RESUMO:

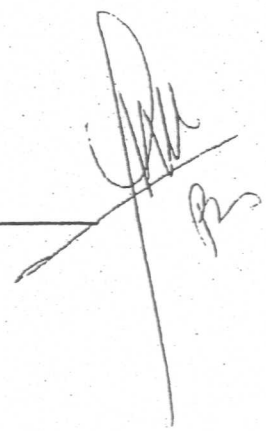
Projecto: Lote C1:Alenquer(Ota) - Pombal da LFAV entre Lisboa e Porto

Classificação: Anexo I nº7 alínea a)

Proponente: RAVE - Rede Ferroviária de Alta Velocidade, SA

Licenciador: REFER - Rede Ferroviária Nacional, EP

Parecer dos representantes da CCDRC

Handwritten signature and initials in the top right corner, possibly reading 'J.M.' and 'B.'.

Estudo de Impacte Ambiental

Linha Ferroviária de Alta Velocidade

entre Lisboa e Porto

Lote C1: Alenquer (Ota) – Pombal

Representantes da CCDRC na Comissão de Avaliação:

Paula Castanheira Dinis

Fernando Cabral Sacadura

Novembro de 2007

Índice

1. Enquadramento	3
2. Descrição do projecto.....	3
3. Situação de referência.....	6
3.1 Ordenamento do Território e Usos do Solo.....	6
3.2. Sócio-economia	9
4. Identificação e avaliação de impactes.....	13
4.1 Ordenamento do Território e Usos do Solo.....	13
4.2 Sócio-Economia.....	17
5. Comparação e selecção de alternativas	23
6. Medidas de Minimização	29
7. Impactes Residuais	29
8. Conclusões	31

1. Enquadramento

Compete aos representantes da CCDRC, nomeados (ofício 502730 de 20/04/2007) para integrar a Comissão de Avaliação do Estudo de Impacte Ambiental, relativo ao projecto *Linha Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto, Lote C1: Alenquer(Ota)-Pombal*, ao abrigo da alínea e) do nº 1 do artº 9º do Decreto-Lei nº 69/2000 de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 197/2005 de 8 de Novembro, pronunciarem-se sobre as incidências de um projecto desta natureza e com estas características na sua área de actuação (Região Centro):

Serão assim, avaliados os reflexos a nível local e regional, relativamente aos descritores da sócio-economia, ordenamento do território e usos do solo, resultantes da concretização desta infra-estrutura (projecto em fase de *Estudo Prévio*), que atravessa longitudinalmente a Região Centro em toda a sua extensão.

2. Descrição do projecto

O presente projecto, em fase de *Estudo Prévio*, encontra-se integrado na Ligação Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto e corresponde ao troço Alenquer (OTA) – Pombal, o qual é designado por Lote C1, com uma extensão de 110 km.

O desenvolvimento deste Estudo Prévio contempla os seguintes pressupostos:

- Tráfego exclusivo de passageiros;
- Velocidade base de 300 km/h, para tráfego de passageiros, com possibilidade de aumento para 350 km/h nos trechos em que tal for possível;
- Secção transversal tipo em plena via constituída por 2 vias com bitola 1.435 e um entre-eixo de 4.7m, apresentando a plataforma uma largura de 14m.
- Estação na zona de Leiria.

O traçado é dividido em 3 sub troços, respectivamente Norte, Sul e um troço de ligação entre os dois, cada um apresentando 6 alternativas de traçado.

O proponente do projecto é a RAVE – Rede Ferroviária de Alta Velocidade, SA, constituída pelo Decreto-Lei nº 323-H/2000, publicado no Diário da República nº 291

(Iª A Série-Suplemento), de 19 de Dezembro, cujos accionistas são o Estado Português (60%) e a REFER, EP – Rede Ferroviária Nacional (40%).

No território da Região Centro foram apresentadas duas soluções base de atravessamento longitudinal (Norte/Sul) para a linha de alta-velocidade. Uma Solução Nascente, constituída por combinações dos sub-eixos, 2.1.3, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.2 e uma Solução Poente constituída por combinações dos sub-eixos 2.1.4, 2.1.5, 2.1.6, 2.4.1, 2.4.2, 2.5.1, 2.5.2, 2.5.3, 2.7 e 2.11.

Estas soluções propostas têm o seu início fora do território da Região Centro (Alcobaça) interligando-se a Norte do concelho de Leiria, na freguesia de Bidoeira.

Estão projectadas duas estações alternativas no concelho de Leiria (as estações de Leiria Nascente e de Leiria Poente).

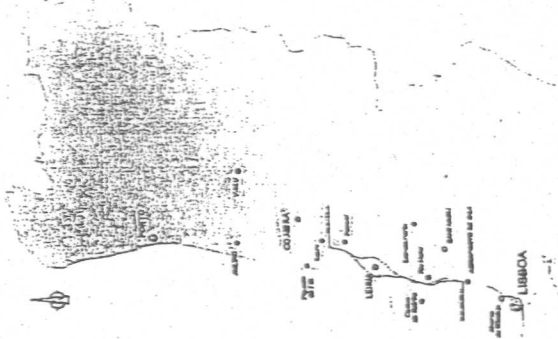
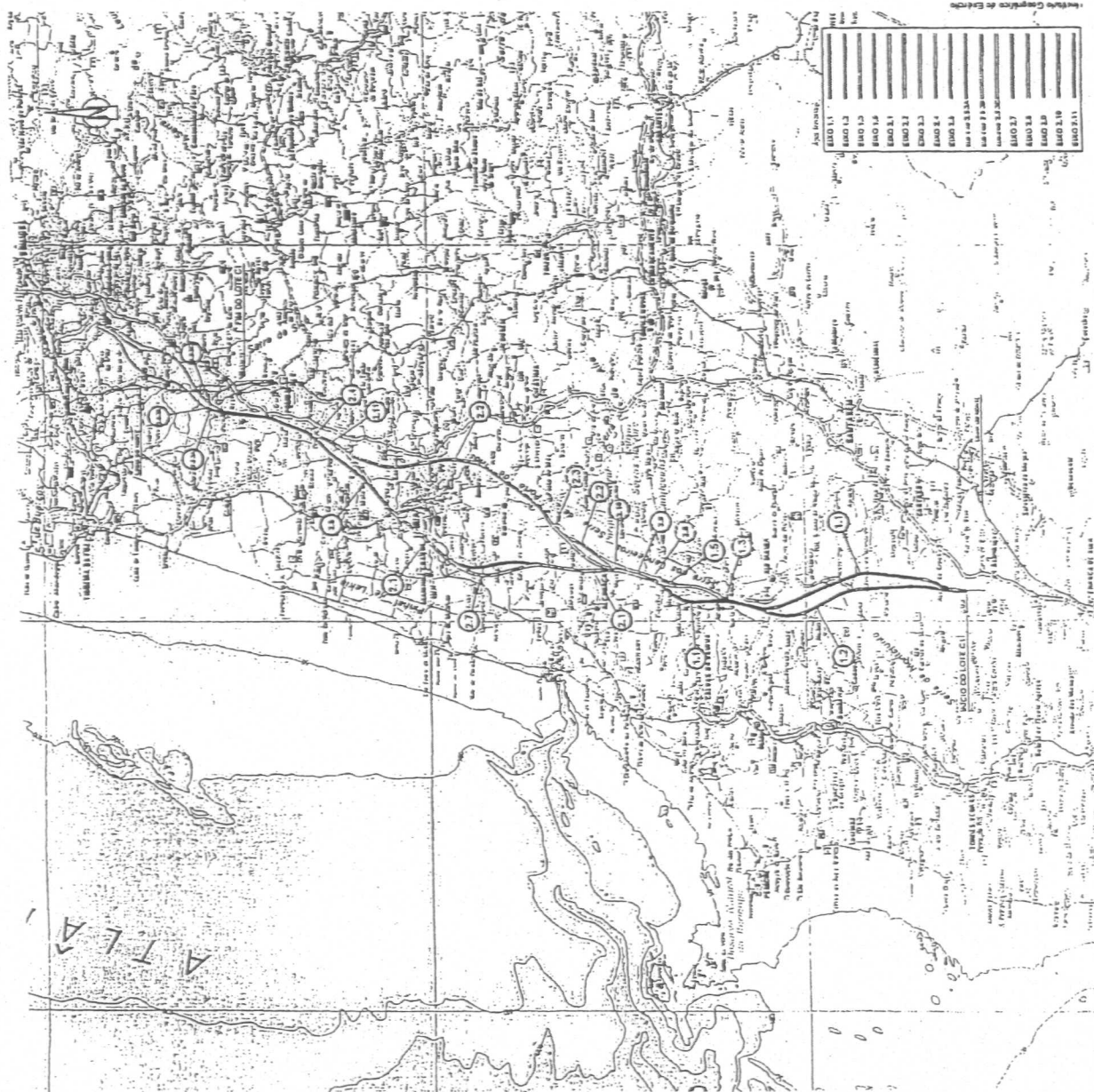
Na região Centro, o Estudo Prévio considera ser a Solução Poente, nas suas diversas combinações, como "ambientalmente mais vantajosa", nomeadamente a opção do eixo 2.1 (sub-eixo 2.1.4), mais exterior à freguesia da Maceira. Em relação às alternativas de sub-eixos na freguesia da Bidoeira, o Estudo Prévio aponta para duas alternativas, para os dois sub-eixos 2.5 e 2.1+2.11+2.4 (sendo esta última combinação a mais penalizante relativamente ao perímetro urbano, para o atravessamento do qual é proposta a solução de túnel, "cut-cover").

Embora o estudo prévio, aponte para alternativas mais favoráveis, poder-se-à concluir que "nenhum dos corredores analisados é isento de impactes negativos muito significativos". Neste contexto, o EIA considera os corredores "exequíveis em consequência da aplicação de medidas de minimização".

Contudo, verifica-se que nem todos os impactes negativos são passíveis de minimização. O EIA apresenta uma listagem, relativamente extensa, de impactes residuais para os quais não existem medidas de minimização, isto é, impactes que pela sua natureza e pelo facto de não serem minimizáveis, comprometem os corredores em avaliação.

Na figura seguinte observa-se a representação do traçado do lote em apreço (Lote C1), e dos seus eixos principais (os quais se encontram divididos em os sub-eixos).

[Handwritten signature]



SESA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE
 LOTE C1: Avençer (C1a) - Pontal

FIG. 1
 PLANTA DE LOCALIZAÇÃO

ESCALA: 1:50.000

PROJ. 1/2007

3. Situação de referência

3.1 Ordenamento do Território e Usos do Solo

O EIA procede a uma caracterização em termos dos instrumentos de gestão territorial e das condicionantes legais, num corredor de 400 metros centrado nos eixos e sub-eixos e avaliação nos mesmos termos para um corredor de 80 metros.

À excepção do PNPOT – Programa Nacional de Políticas de Ordenamento do Território, (aprovado pela Lei n.º 58/2007, de 4 de Setembro), do POAT - Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes 2000/2006 (POAT) e da ENDS – Estratégia Nacional para o Desenvolvimento Sustentável (aprovada pela RCM nº180/2004 de 22 de Dezembro), nenhum dos PDM contempla os espaços canais definidos pelos corredores agora em estudo, pelo que não estão definidas as respectivas Servidão e Restrições de Utilidade Pública.

Todos os PDM dos municípios atravessados, por esta infra-estrutura, que integram a região Centro, (Porto de Mós, Batalha, Marinha Grande, Leiria e Pombal), encontram-se em processo de revisão.

A maioria do território afectado por esta proposta é em cerca de 70% coberto por Floresta de Produção e Matos (solo rural), sendo afectadas, a Mata Nacional do Casal da Lebre (eixo 2.1, sub-eixo 2.1.4 na Marinha Grande) e o perímetro florestal de Charneca do Nicho (eixo 2.5, abrangendo as freguesias de Souto da Carpalhosa e Ortigosa, ambas no concelho de Leiria), de acordo com o parecer da DGRF

Os traçados propostos interceptam, ainda:

- Áreas anuais de regadio, de sequeiro (mais significativas no corredor mais a Poente), e de outras culturas agrícolas permanentes com maior expressão no traçado da Solução Nascente (eixo 2.2), sub-eixos 2.2.3; 2.2.4.
- Solo rural (Espaço Agrícola):
 - Nos termos da carta de Ordenamento do PDM de Porto de Mós (Tremoceira; Fonte do Oleiro), eixo 2.2, sub-eixo 2.2.3
 - Nos termos da carta de Ordenamento do PDM da Batalha (Aregões, Garruchas, Torrinha), eixo 2.2, sub-eixo 2.2.3
- Recursos geológicos de interesse económico:

- o Área de Reserva para Argilas Especiais de Barracão/Pombal/Redinha, sub-eixo 2.1.6, sub-eixo 2.5.1, sub-eixo 2.5.2, sub-eixo 2.5.3.
 - o Área de Reserva para margas e calcários de Maceira-Leiria. Interferência com área de expansão da cimenteira CMP - Maceira, eixo 2-7.
 - o Áreas de Exploração Consolidada/Complementar de inertes de Regueira de Pontes) e pedreiras e areiros (nomeadamente nas freguesias de Maceira, Amor e Regueira de Pontes, no concelho de Leiria, eixo 2.1 e sub-eixo 2.1.5 eixo 2.11 e eixo 2.4.
 - o Área Potencial para extracção de inertes da Barosa e de Regueira de Pontes, sub-eixos 2.1.5
 - o Área Potencial para extracção de argilas de Alpedriz , sub-eixo 2.1.3.
 - o Área Potencial para calcários ornamentais de Moleanos, sub-eixo 2.2.3. e 2.3.2.
 - o 4 Pedidos de concessão para exploração de caulino, Crespos (sub-eixo 2.5.3), Vale Galego (sub-eixo 2.1.6, 2.2.4, 2.4.1, 2.11), Mendes (sub-eixo 2.4.1 e 2.4.2), Netos (sub-eixo 2.5.3).
 - o Afectação das minas de carvão da Barrogeiras (projecto museológico), sub-eixo 2.2.4.
- Espaços urbanos e industriais, nos termos das cartas de Ordenamento dos PDM de Porto de Mós, Batalha, Leiria, Marinha Grande e Pombal:
 - o De Leiria, eixo 2.1, sub-eixo 2.1.4 (A-do-Barbas, Cerca).
 - o De Marinha Grande e Leiria, eixo 2.1, sub-eixo 2.1.5 (Albergaria; Barreiros; Regueira de Pontes; Barreiro; Regueira de Pontes).
 - o De Leiria, eixo 2.1 sub-eixo 2.1.6 (Texugueira; Bidoeira de Cima).
 - o De Leiria, eixo 2.7 (A-do-Barbas; A-dos-Pretos; Campos/Maceira).
 - o De Leiria, eixo 2.5, sub-eixo 2.5.1 (Bidoeira de Cima, Casais da Bidoeira, Carnide de Cima).
 - o De Pombal, eixo 2.5, sub-eixo 2.5.2 (Vale do Salgueiro; Alto dos Mendes; Regato dos Mendes; Alto dos Mendes).

- o De Pombal, eixo 2.5, sub-eixo 2.5.3 (Crespos; Cavadinha; Sazes; Assanha da Paz, Almagreira (nas opções B e C).
- o De Porto de Mós, eixo 2.2, sub-eixo 2.2.3 (Outeiro; Pedreiras; Tremoceira).
- o Da Batalha e de Leiria, eixo 2.2, sub-eixo 2.2.4 (Aregões; Garruchas; Alcaidaria; Torrinhãs; Morões (Espaço Industrial); Touria; Azabuxo; Sta Eufémia; Boavista; Figueiras; Ínsua; Bidoeira de Baixo; Bidoeira de Cima).
- o De Porto de Mós, eixo 2.3, sub-eixo 2.3.2 (Azoio; Tremoceira).

Em síntese, podemos referir que, do ponto de vista do uso dominante do solo, o mais abrangido pelos traçados é a Categoria de Espaço Florestal (solo rural) e seguidamente os Espaços Agrícolas (solo rural), sendo que estes últimos são mais afectados na Solução Nascente.

A solução Poente intercepta áreas de exploração mineira existentes, nomeadamente nos quadrantes sudoeste e nordeste do concelho de Leiria e algumas áreas do território de Pombal.

Dos usos urbanos destacam-se os Espaços Habitacionais e algumas Áreas Industriais conforme acima descritos. Estes são, também, os usos com maior área atravessada.

Relativamente às estações propostas (Leiria Nascente, sub-eixo 2.2.4 e Leiria Poente, sub-eixo 2.1.5) e respectivos acessos, predomina o solo rural (espaço agrícola, no sub-eixo 2.2.4 e espaço florestal, no sub-eixo 2.1.5).

A maior afectação de solo rural (espaço agrícola), ocorrerá na localização da estação Leiria Nascente e seus acessos, designadamente a ocupação da área agrícola correspondente ao vale da ribeira do Sirol, localizado na freguesia de Santa Eufémia, local onde a agricultura detém um destaque, no contexto concelhio.

Ainda quanto à localização desta infra-estrutura, e de toda a sua acessibilidade, de salientar a afectação do aglomerado urbano do Azabuxo e Campo Amarelo.

Na solução Leiria Poente, sub-eixo 2.1.5, a afectação resume-se a solo rural (espaço florestal) e alguma construção dispersa (oficinas, armazéns e unidades industriais de pequena e média dimensão).

De salientar, ainda, a afectação de algumas unidades biofísicas que constituem a Reserva Ecológica Nacional - REN.

Existem neste território, e pertencentes à Região Centro, duas zonas bem demarcadas: o vale do Lis e o da Ribeira do Sirol. Existe ainda, uma zona com uma orografia mais acidentada e declivosa.

Os eixos e sub-eixos e suas combinações integrados na solução poente (eixo 2.1, e sub-eixos 2.1.4, 2.1.5 e 2.1.6; eixo 2.7; eixo 2.5 e sub-eixos 2.5.1, 2.5.2 e 2.5.3 A, B e C; eixo 2.11; eixo 2.4 e sub-eixos 2.4.1 e 2.4.2) interferem em menor escala com as unidades biofísicas da REN. Contudo, de destacar a afectação do Vale do Lis e dos sistemas que o constituem, apesar da passagem se realizar em viaduto (ao km 36+000, do eixo 2.1, sub-eixo 2.1.5).

A Solução Nascente (com todos os seus eixos e sub-eixos e respectivas combinações – eixo 2.2 e sub-eixos 2.2.3, 2.2.4 e 2.2.5; eixo 2.3 e sub-eixo 2.3.2), projectando-se em território mais declivoso e rochoso, interfere com maiores áreas de risco de erosão. Intercepta, igualmente, o Vale da Ribeira do Sirol e o seu sistema, mesmo sendo a sua travessia em viaduto proposto (ao km 35+000, do eixo 2.2, do sub-eixo 2.2.4).

As localizações das estações (Leiria Poente e Leiria Nascente), previstas no concelho de Leiria, colidem com áreas de risco de erosão, pertencentes à REN.

A localização da Estação Nascente proposta está inserida em territórios de aluvião do Vale de regadio da Ribeira do Sirol (espaço agrícola – RAN 3,9 ha) e em terrenos declivosos.

3.2. Sócio-economia

A área abrangida por esta infra-estrutura no território da Região Centro é composta pelos concelhos de Porto de Mós, Batalha, Leiria, Marinha Grande e Pombal.

Trata-se de um território que, do ponto de vista da sua dinâmica demográfica, reflecte uma variação positiva da população residente no período de 1970 e 2001. Grande parte deste acréscimo provem da dinâmica registada nos concelhos de Leiria (relacionado em grande parte com a localização geoestratégica deste centro urbano e o poder dinamizador e atractivo do seu tecido empresarial), e Marinha Grande (associado ao rejuvenescimento do seu tecido empresarial), onde se localiza um troço extenso do corredor Poente, constituído pelos sub-eixos 2.1.4, 2.1.5, parte do sub-eixo 2.1.6, 2.7 e, um pequeno troço correspondente ao corredor nascente constituído por parte do sub-eixo 2.2.4 e parte do 2.5.1.

Em termos de estrutura etária da população, embora exista um peso significativo do grupo etário com menos de 25 anos, tem-se vindo a assistir ao longo das últimas décadas a um envelhecimento populacional acompanhando, de resto, a tendência registada a nível nacional.

Os concelhos de Leiria e Marinha Grande são os que apresentam valores de densidade populacional mais elevados, com mais de 180 habitantes por Km². Esta situação traduz a concentração da população nas freguesias que se localizam no eixo de Leiria/Marinha Grande, que se estende até Pombal, Batalha e Porto de Mós.

A realidade concelhia não é porém homogénea relativamente a esta concentração. Assim, regista-se a nascente (onde se localizam os sub-eixos 2.2.3 e 2.2.4, e 2.3.2) uma outra situação marcada já por um tipo de povoamento mais disperso e desordenado, de cariz rural.

No território localizado entre Leiria e Pombal (onde se localizam os sub-eixos 2.2.4, 2.4.1, 2.4.2, 2.11, 2.5.1, 2.5.2, e 2.5.3, o padrão de povoamento é mais linear, registando densidades de ocupação mais reduzida e onde as estradas e caminhos municipais têm um papel estruturante.

A população considerada economicamente activa reparte-se de forma desigual, verificando-se que os maiores contingentes de activos se encontram em Leiria e Pombal, cujos territórios são atravessados pelos corredores Nascente e Poente (constituídos pelos eixos e sub-eixos já identificados e respectivas combinações).

A distribuição da população por sectores de actividade evidencia, também, a existência de duas realidades distintas no território em questão. Leiria e Pombal com predomínio do emprego no sector terciário, Batalha, Porto de Mós e Marinha Grande com predomínio do emprego no sector secundário.

Do ponto de vista da distribuição por sectores de actividade das sociedades com sede nos concelhos da área de estudo, Leiria, Marinha Grande, onde se localiza o corredor Poente, Porto de Mós cruzado pelo corredor Nascente e Pombal, com os seus sub-eixos 2.4.1, 2.4.2, 2.52, 2.53, e parte do sub-eixo 2.5.1, detêm o maior número de sociedades sedeadas.

Os concelhos em questão possuem uma grande riqueza e diversidade de recursos turísticos, mas, não obstante estas potencialidades, verifica-se que o sector apresenta, ainda, pouco dinamismo.

Há equipamentos existentes na vizinhança dos corredores propostos. Não se procede a um levantamento exaustivo dos equipamentos existentes, mas apenas daqueles que se prevêem vir a ser afectados, de forma mais ou menos directa, pelos corredores:

Concelho de Porto de Mós

- 1 escola pré-primária (Tremoceira, na freguesia de Pedreiras, eixo 2.3 sub-eixo 2.3.2);
- 1 campo de futebol (freguesia de Pedreiras, sub-eixo 2.2.3);
- 1 pavilhão desportivo (Tremoceira, na freguesia de Pedreiras, eixo 2.3 sub-eixo 2.3.2);

Concelho da Batalha

- 1 centro de actividades de tempos livres para crianças (freguesia de Reguengo do Fetal, sub-eixo 2.2.4);

Concelho de Leiria

- 1 jardim de infância e 1 equipamento de saúde (a menos de 200m da LAV), na freguesia de Regueira de Pontes, sub-eixo 2.1.5);
- 1 EB1 (freguesia de Boavista, sub-eixo 2.2.4);
- 1 equipamento para terceira idade muito recente (lugar de Sobral do Castanheiro sub-eixo 2.1.6),
- 2 campos de jogos relvados e campo de treino pelado (freguesia de Bidoeira de Cima, sub-eixo 2.5.1);
- 1 Centro Internacional de Ténis de Leiria (freguesia de Pousos, eixo 2.2)
- 1 campo pelado (que não obedece às medidas regulamentares, no lugar de A-do-Barbas, eixo 2.7)
- 1 cemitério (Lugar da Maceirinha, freguesia de Maceira, eixo 2.7);

Concelho de Pombal

- Ermida de Nossa Senhora da Paz, em Almagreira, sub-eixo 2.5.3);
- Capela de Carnide de Cima (freguesia de Carnide, sub-eixo 2.5.1);
- 1 EB1 (freguesia de Carnide de Cima, sub-eixo 2.5.1);
- 1 EB1 (Assanha da Paz freguesia de Lamagreira, sub-eixo 2.5.1);

- 1 cemitério (freguesia de Almagreira, sub-eixo 2.5.3);

No território da Região Centro, onde se localizam parte dos corredores da LAV, existem diversas infra-estruturas pertencentes às redes de distribuição de gás natural, de electricidade, de abastecimento de água e de saneamento, cujos espaços canais "partilham", por diversas vezes, com os corredores da LAV.

A título de exemplo salientam-se, as seguintes infra-estruturas:

- Águas do Oeste: infra-estruturas projectadas.
- SIMLIS: a estação elevatória localizada em Barreiros (na solução poente sub-eixo 2.1.5) e vários corredores de águas residuais domésticas.

Acessibilidades:

Todos os traçados propostos, se desenvolvem de forma paralela entre as linhas do Norte e Oeste. Esta última infra-estrutura ferroviária será interceptada pela LAV junto da Marinha Grande (eixo 2.1, sub-eixo 2.1.4, eixo 2.7) o mesmo acontecendo ao ramal de serviço da cimenteira de Maceira.

Quanto às acessibilidades rodoviárias o território da Região Centro é atravessado por um itinerário principal IP1-A1 e por dois itinerários complementares, o IC1-A8 e o IC2-EN1. Para além desta rede fundamental e complementar existe um conjunto de projectos/estudos/intenções para este território.

- IC2 - Venda das Raparigas/S.Jorge
- IC2 - S.Jorge/Leiria Sul (IC36)
- IC2 - Leiria Sul/Coimbra (Sul)
- IC36 - Leiria Sul (IC2)/Leiria Nascente (COL)
- IC9 - EN1/Nó de Fátima (A1) e variante à EN 243 em Porto de Mós

Para além desta rede estruturante, existe uma rede de vascularização do território constituída por Vias Municipais e, ainda, outras Infra-Estruturas.

Relativamente às Estações, a estação de Leiria nascente insere-se na freguesia de Santa Eufémia. Uma freguesia com um rácio populacional positivo nas últimas décadas e uma densidade populacional considerável. Tal facto encontra-se intimamente relacionado com o crescimento e sub-urbanização da cidade de Leiria. Para além de aglomerados urbanos como Azabuxo e Campo Amarelo, que se localizam na área

envolvente da proposta de localização desta estação, existe toda uma ocupação agrícola correspondente ao vale da Ribeira do Sirol.

A estação de Leiria Poente localiza-se na freguesia da Barosa, que regista uma dinâmica demográfica positiva nas últimas décadas e uma ocupação predominantemente agro-florestal onde são visíveis algumas oficinas, armazéns e unidades industriais de pequena e média dimensão. Também na proximidade se encontra a EN242, a mais importante via de ligação entre Leiria e Marinha Grande.

4. Identificação e avaliação de impactes

A parte final do lote em avaliação compromete os princípios de um processo de AIA, pelo facto de poder vir a condicionar/comprometer a escolha de alternativas para norte deste lote C1 (o Lote B: Soure/Mealhada), sendo também verdadeiro o inverso.

Toda esta problemática decorre da forma como se iniciou este procedimento de AIA. Está-se a avaliar um lote que se integra numa infra-estrutura linear, mais alargada, e que não corresponde nem ao troço inicial nem ao troço final.

Embora se tenha melhorado, nesta versão do EIA relativamente à anterior (2006), ao eliminar-se os eixos mais a nascente nas proximidades do rio Arunca (2.2.6, 2.2.7 e 2.6), subsiste o facto de não serem facultados graus de liberdade a quem avalia, podendo, assim, incorrer-se no risco de se considerar viável, ambientalmente, um eixo que não se "projecta" a jusante.

4.1 Ordenamento do Território e Usos do Solo

Metodologia

Procedeu-se à análise dos seguintes aspectos:

- Verificação da conformidade ou concordância com as orientações e regulamentações estabelecidas nos instrumentos de gestão territorial, com incidência na área de intervenção.
- Verificação de quais as interferências e o grau e compatibilidade do projecto com as servidões de restrições de utilidade pública e outras condicionantes com incidência na área da intervenção.

- Elaboração de uma matriz síntese com os impactes negativos muito significativos, por eixo e sub-eixo.

O território constitui-se como um espaço de conflito entre as diversas tentativas de apropriação por parte dos mais diversos agentes sociais. Significa isto que, permanentemente e por não serem coincidentes, os diversos interesses em conflito tendem a estruturar de forma diferenciada os diversos espaços territoriais em presença.

À excepção do PNPOT - Programa Nacional de Políticas de Ordenamento do Território, (aprovado pela Lei n.º 58/2007, de 4 de Setembro), do POAT - Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes 2000/2006 (POAT) e da ENDS - Estratégia Nacional para o Desenvolvimento Sustentável (aprovada pela RCM nº180/2004 de 22 de Dezembro), nenhum dos PDM contempla os espaços canais definidos pelos corredores agora em estudo, não estando definidas as respectivas Servidão e Restrições de Utilidade Pública, pelo que a compatibilização entre o projecto e os PDM deverá ser feita no âmbito das respectivas revisões. Assim, poder-se-á dizer estarmos perante um impacte negativo e muito significativo, no contexto actual.

Deste facto, resulta um comprometimento do ordenamento do território e do planeamento em geral, bem como das estratégias de desenvolvimento e das figuras de planeamento legalmente expressas, enquadradoras da actuação pública e da ocupação do solo, a nível regional e local.

A passagem desta infra-estrutura nos concelhos que constituem a Região Centro, irá provocar um efeito de barreira e de intrusão visual, para além de uma dispersão no território (fragmentação do território), que contraria a estratégia equacionada, nos PDM-concentração da população nos aglomerados urbanos.

A fragmentação do território provocará uma diminuição das condições de atracção de investimentos, levando as populações a transferirem-se para os centros urbanos, contribuindo para um desequilíbrio do território e das dinâmicas ali instaladas (*pág 6.525 do tomo4/4 do Relatório*).

No que se refere às condicionantes/servidões e restrições, à excepção das áreas afectas à RAN e à REN, considerou-se que de um modo geral, tendo presente o desenvolvimento linear desta infra-estrutura ferroviária, as restantes condicionantes são susceptíveis de reposição ou de relocalização, não constituindo critérios significativos para a selecção de alternativas. Este entendimento fundamenta

essencialmente a decisão de análise, em termos de condicionantes legais, à RAN e à REN.

Assim, procedeu-se à análise e identificação dos impactes relativos ao Uso do solo e Ordenamento do Território, na área de intervenção do projecto em apreciação, sintetizados numa matriz, que contém os impactes negativos muito significativos, isto é, aqueles que constituirão verdadeiros pontos críticos no traçado, atendendo a que provocarão fortíssimo impacte negativo, sendo irreversíveis e não minimizáveis.

LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE LISBOA E PORTO - LOTE C1				
IMPACTES NEGATIVOS MUITO SIGNIFICATIVOS NA ZONA DAS ALTERNATIVAS NASCENTE E POENTE DE LEIRIA (REGIÃO CENTRO)				
ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E USO DO SOLO				
Eixo	Sub-eixo	Localização (Km/Território)	Descrição do Impacte	Medidas de Minimização
2.7	2.1.4	20,2 a 20,7 e 22,2 a 22,3	A.do Barbas, Cerca	Impacte negativo muito significativo, resultado da interferência com Espaço Urbano, nos termos das cartas de Ordenamento do PDM de Leiria.
	2.1.5	29,2 a 29,6, 35 a 35,2 e 37 a 37,2 Ind. Extractiva: 34,5; 37 a 39	Albergaria; Barreiros; Regueira de Pontes; Barreiro; Regueira de Pontes	Impacte negativo muito significativo, resultado da interferência com Espaço Urbano, nos termos das cartas de Ordenamento dos PDM de Marinha Grande e Leiria. Afecção de recursos geológicos de interesse económico (Pedreiras e areeiros em Barral e Área de Exploração Consolidada/Complementar da Inerta de Regueira de Pontes).
	2.1.6	43,7 a 44 e 46,7 a 45,8 e 46 e 46,4	Texugueira; Bldoeira de Cima;	Impacte negativo muito significativo, resultado da interferência com Espaços Urbanos, nos termos das cartas de Ordenamento dos PDM de Leiria. Espaços urbanos de Texugueira e Bldoeira de Cima.
2.5	2.7	7,1 a 9,5 e 9,5 a 12; Ind. Extractiva: 7,2 a 8; 8,2 a 9,3	A.do Barbas; A.dos Pretos; Campos/Maceira	Impacte negativo muito significativo, resultado da interferência com Espaços Urbanos e Espaço Industrial nos termos do regulamento do PDM de Laita. Afecção de recursos geológicos de interesse económico (Área de Reserva para Calcários e Margas de Maceira/Leiria e Área Calva para Calcários e Margas de Maceira/Leiria).
	2.5.1	5,9 a 6,5, 8,6 a 8,7; 9,4 a 9,5 e 10,2 a 10,3 Ind. Extractiva: 4,1 a 4,2; 7,4 a 7,5; 8 a 8,2	Bldoeira de Cima; Casais da Bldoeira; Camide de Cima; Outeirada	Impacte negativo muito significativo, resultado da interferência com Espaços Urbanos nos termos das cartas de Ordenamento do PDM de Leiria. Afecção de recursos geológicos de interesse económico (Pedreiras e areeiros); (Área de Reserva para Argilas Especiais de Barreão/Pombal/Redinha)
2.2	2.5.2	11,2; 13 e 14. Ind. Extractiva: 11 ac 13; 12,5 ao 14,1	Vale do Salgueiro; Alto dos Mendas; Regalo dos Mendas; Alto dos Mendas	Impacte negativo muito significativo, resultado da interferência com Espaços Urbanos nos termos das cartas de Ordenamento do PDM de Pombal. Afecção de recursos geológicos de interesse económico (Pedido de concessão para exploração de caulino) (Área de Reserva para Argilas Especiais de Barreão/Pombal/Redinha)
	2.5.3	15; 17; 18; 20 a 21; 24,7 a 24,8 Ind. Extractiva: 14,2 a 15,8	Crespos; Cavadinha; Sazes; Assanha da Paz; Almagraira (nas opções B e C)	Impacte negativo muito significativo, resultado da interferência com Espaço Urbano nos termos das cartas de Ordenamento do PDM de Pombal. Afecção de recursos geológicos de interesse económico (Pedido de concessão para exploração de caulino - Crespos)
2.2	2.2.3	12; 13; 14	Oulair; Pedreiras; Tremoceira	Impacte negativo muito significativo, resultado da interferência com Espaço Urbano nos termos das cartas de Ordenamento do PDM de Porto de Mós.
		14 a 16,9; 17 a 15	Tremoceira; Fonte do Oleiro	Impacte negativo muito significativo, resultado da interferência com Solo Rural (Espaço Agrícola), nos termos da carta de Ordenamento do PDM de Porto de Mós.
	19 a 25,2	Aregões; Garruchas; Torrinha	Impacte negativo muito significativo, resultado da interferência com Solo Rural (Espaço Agrícola), nos termos da carta de Ordenamento do PDM da Batalha.	
2.2.4	19,5 a 20,2; 22,8 a 23; 23,5; 24,5; 28,4 a 26,6; 31 a 32; 33,8 a 34; 35,1 a 35,6; 36 a 37; 39,5 a 35,7; 40,5; 42,5 a 43; 44 e 45	Aregões; Garruchas; Alcaidaria; Torrinas; Morbas (Espaço Industrial); Toura; Azaboucho; Campo Amarelo; Sta Eufémia; Boavista; Figueiras; Inaia; Bldoeira de Baixo; Bldoeira de Cima	Impacte negativo muito significativo, resultado da interferência com Espaços Urbanos e Espaço Industrial (Morbas) nos termos das cartas de Ordenamento dos PDM da Batalha e Laita.	
2.3	2.3.2	9; 11 a 12	Azolo; Tremoceira	Impacte negativo muito significativo, resultado da interferência com Espaço Urbano nos termos das cartas de Ordenamento do PDM de Porto de Mós.
2.1	2.4.2	2,4 a 4,5; 4,5 a 5; 3,2 a 5,2	Vale do Feto	Afecção de recursos geológicos de interesse económico (Pedido de concessão para exploração de caulino) (Área de Reserva para Argilas Especiais de Barreão/Pombal/Redinha) (Pedreiras e areeiros)
2.1	2.1.1	1,2 a 2,4	Vale do Feto	Afecção de recursos geológicos de interesse económico (Pedido de concessão para exploração de caulino)

4.2 Sócio-Economia

O exercício elaborado no EIA faz referências aos impactes positivos e impactes negativos, resultantes da construção e exploração da LAV.

Os impactes positivos para o lote C1, em fase de exploração, ocorrerão essencialmente para a estrutura urbana de Leiria e para o eixo urbano Leiria-Marinha Grande (decorrentes da existência de estação ferroviária em Leiria), e não para a totalidade do troço em avaliação. Este exercício é feito pelo EIA. Contudo as suas conclusões carecem de fundamentação.

Quanto aos impactes negativos, o EIA considerou os seguintes pressupostos na avaliação dos impactes no descritor sócio-economia:

- A construção da linha férrea implicará a demolição da maioria dos edifícios localizados até 40m da via-férrea, nas situações em que a interferência se faz em aterro ou escavação, e condicionará a qualidade de vida nas habitações localizadas sob viadutos e junto à entrada de túneis. Nesta situação a qualidade de vida dos residentes será afectada pelos níveis de ruído, vibrações, risco e degradação paisagística (pág.6.461 – 6.462). Também a desvalorização destas propriedades será um factor a ser considerado na avaliação.
- Os parâmetros de avaliação, quanto ao nº de habitações afectadas e à extensão de espaço urbano atravessado são:
 - Magnitude reduzida: Até 20 habitações afectadas e 750m de espaço urbano atravessado;
 - Magnitude média: Entre 20 a 60 habitações afectadas e de 750m a 2000m de espaço urbano atravessado;
 - Magnitude elevada: Mais de 60 habitações afectadas e de 2000m de espaço urbano atravessado.

Considerando, que os impactes negativos sócio-económicos estarão intimamente associados com os seguintes aspectos:

- Afectação de famílias em consequência do seu desalojamento;
- Afectação de habitações, com demolições, degradação das condições de habitação e, conseqüente, perda de qualidade de vida;

- Substituição das tipologias de ocupação actual, com destruição de culturas agrícolas e florestais, bem como de alguma construção dispersa;
- Desaparecimento do perfil original do território;
- Afecção de infra-estruturas viárias, de equipamentos e de outras;
- Expropriação e afecção de produções agrícolas, de unidades produtivas, e diminuição da superfície agrícola, que deixam de ser economicamente viáveis.

Discorda-se da forma como o EIA abordou estes aspectos no capítulo da avaliação dos impactes, por se considerar que, nesta matéria, não é possível estabelecer uma relação directa meramente quantitativa, para designar a magnitude dos impactes. Com efeito, deverão tomar-se em conta outros aspectos, alguns de elevada subjectividade.

Nos quadros 6.11.2 (*Número de edifícios afectados por alternativa e magnitude dos impactes*) e 6.11.4 (*Extensão de espaço urbano atravessado por alternativa e magnitude dos impactes*), ambos do tomo 4/4 do Relatório do EIA, a magnitude dos impactes é considerada como elevada, em todas as alternativas integradas no território da região Centro (troço norte).

Metodologia:

Procedeu-se à análise dos seguintes aspectos:

- Identificação dos locais mais sensíveis, tendo em conta a tipologia de povoamento e elaboração de matriz geral contendo os impactes negativos (Anexo I);
- Cruzamento das plantas à escala 1:25.000 com os perfis do traçado nas plantas à escala 1:5.000;
- Elaboração de uma matriz síntese com os impactes negativos muito significativos, por eixo e sub-eixo, tendo em consideração os aspectos já referidos.

Quanto aos impactes positivos, não se considerou necessária a apresentação dos seus resultados em matriz, pelo facto de estes serem escassos, e estarem circunscritos à zona de influência da estação de Leiria (onde se integra a área urbana de Leiria e o eixo Leiria-Marinha Grande).

Genericamente, o projecto contempla intervenções que põem em risco actividades económicas tradicionais, sem que sejam devidamente equacionadas, as questões

relacionadas com a população delas dependente, para muitos como o único meio de subsistência.

Isto pode ter implicações sociais e económicas profundas a nível da população local, que não são facilmente solucionáveis pela criação de outro tipo de actividades económicas, ditas alternativas, que sem dúvida irão exigir outro tipo de qualificação de mão-de-obra, que poderá não encontrar resposta na oferta local de emprego.

Esta é uma questão de fundo e que se prende com o grau de integração do projecto na "ambiência" social, económica e cultural regional/local.

Irão, nitidamente, gerar-se situações desequilibrantes e o projecto, nesta perspectiva, surge como um elemento "exterior" que tenderá a sobrepor-se à realidade económica e social actualmente existente no território, conduzindo-a à asfixia e à sua substituição por uma realidade nova descaracterizadora da vida tradicional daqueles territórios, em contradição com o que o próprio EIA afirma pretender salvaguardar.

Por outro lado, a construção e a exploração da LAV implicará uma diminuição da qualidade de vida da população que reside e trabalha nas áreas envolventes, decorrentes do aumento dos níveis de ruído e de vibrações, sendo que a ocorrência deste fenómeno é esperada ao longo de, praticamente, toda a extensão da linha (pág.6.525 do Tomo 4/4 do Relatório do EIA).

O EIA afirma que, de acordo com os estudos desenvolvidos no âmbito do descritor Ruído e Vibrações, o condicionamento mais significativo da qualidade de vida das populações poderá ocorrer até 600 metros da linha-férrea, nas zonas mais sensíveis, durante o período nocturno, concluindo que daqui poderão decorrer alterações nas actuais dinâmicas territoriais, pelo facto da proximidade de uma linha férrea constituir um elemento repulsivo para a fixação de funções (habitação) e actividades (serviços) (pág.6.525 do Tomo 4/4 do Relatório do EIA).

Quanto ao descritor vibrações, o parecer elaborado pelo Centro de Geotecnia do IST, considera que: (...) (1) *No entanto, referimos, que os critérios adoptados para realizar tais constatações reveste-se de baixa acuidade científica, não se encontrando totalmente esclarecidos os pressupostos utilizados.*

Para além disso, não são utilizados os critérios estabelecidos no Guia Orientador para a Avaliação Ambiental de Projectos na Fase de Estudo Prévio, que pressupõe a utilização da Norma Portuguesa 2074 como critério de dano estrutural e a Norma ISSO 2631 como critério de incomodidade humana.

Desta forma, deverão ser futuramente adoptados critérios mais rigorosos e com base nas Normas nacionais e Internacionais. (pág. 22)

(2) A ausência de referências à Norma Portuguesa 2074, que foi oficialmente promulgada pela Portaria nº 457/83 de 19 de Abril, constitui omissão significativa, tanto mais que são utilizados valores arbitrários para limites admissíveis, alguns dos quais incompatíveis com os da NP. (pág. 30).

No âmbito da afectação directa das populações e do efeito de "barreira", fruto de uma tipologia de povoamento heterogéneo, apesar de tentativas de "desvio" de ecossistemas de grande sensibilidade e valor ambiental e cultural, há uma série de comunidades populacionais que virão a ser muito afectadas pelo atravessamento e proximidade da linha, pelos efeitos daí decorrentes:

- Demolições. A afectação directa de edifícios de habitação para além de implicar um elevado prejuízo para os seus proprietários, redundando, também, numa perda de identidade e de valores afectivos (transtornos inerentes à mudança de residência e mudança súbita de projectos de vida, quebra dos laços de vizinhança, perda do valor afectivo dos edifícios), que as compensações pecuniárias, derivadas do processo de expropriação, não conseguirão colmatar.
- Efeitos na saúde das populações (ruído e vibrações), mesmo no caso de adopção de medidas de minimização.
- Efeitos nos aspectos económicos (ocupação e inviabilização de campos agrícolas, nomeadamente minifúndios e outras infra-estruturas e recursos económicos, bem como a destruição de estradas e caminhos locais).
- Efeitos sociais (efeito de "barreira") resultado da separação de núcleos urbanos consolidados pela divisão de um espaço e, ainda, a interrupção dos fluxos sociais e económicos que nele ocorrem pela introdução de uma "barreira" física.

Pelo facto de serem previstos restabelecimentos à rede de caminhos afectados, não se pode admitir que seja dispensada a avaliação de impactes sobre a referida rede de caminhos. Esta afectação deverá ser avaliada à semelhança do que se faz para as redes principais de acessibilidades rodoviárias e ferroviárias, pelo facto desta afectação acarretar impactes sócio-económicos.

Em termos de restabelecimentos, a solução de traçado integrada na Região Centro apresenta deficiências, designadamente quanto ao número de passagens superiores e inferiores, pelo que a permeabilidade existente, continua bastante comprometida.

Não houve, por parte do EIA, o enquadramento e a necessária avaliação de um sector de actividade (indústrias extractivas e transformadoras) demasiado importante para a nossa Balança Comercial, contribuindo em cerca de 1,5% para o total das exportações e representa 0,7% do PIB nacional (*Fonte: parecer emitido pela Assimagra-Associação Portuguesa dos Industriais de Mármore, Granitos e Rochas Afins, no âmbito da Consulta Pública*).

De facto, verifica-se a sobreposição do traçado, com diversas áreas destinadas ao aproveitamento de recursos geológicos, designadamente, pedidos de concessão mineira, pedreiras, e *Áreas Cativas* e *Áreas de Reserva* de Recursos Geológicos (nos concelhos de Leiria e Pombal). Estas áreas, representam servidões administrativas, constituindo pólos com importância significativa para a economia nacional, regional e local, na medida em que ali existem recursos geológicos com aptidão especial e de ocorrência muito rara, o que levou a que fossem criadas estas servidões (artº36º e artº 37º do Decreto-Lei nº 90/90 de 16 de Março).

De forma a sistematizar a informação resultante da avaliação, procedeu-se, também, à elaboração da matriz que se segue e que sintetiza os impactes negativos muito significativos, identificados, por eixo e sub-eixo, relativos ao descritor sócio-economia. São aqueles impactes que constituirão verdadeiros pontos críticos no traçado, atendendo a que provocarão fortíssimo impacte negativo. Serão impactes negativos irreversíveis e não minimizáveis.

LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE LISBOA E PORTO - LOTE C1			
IMPACTES NEGATIVOS MUITO SIGNIFICATIVOS NA ZONA DAS ALTERNATIVAS NASCENTE E POENTE DE LEIRIA (REGIÃO CENTRO)			
SÓCIO-ECONOMIA			
Exo	Sub-exo	Localização (km/Território)	Descrição do Impacto
2.5	2.5.3 (NA, NB, NC, NE, NF)	15 a 27	Agglomerados urbanos - Crepos, Roussa de Cima, Cavadinha, Ladeira, Assanha da Paz e Barros da Paz. Impacte negativo muito significativo, resultado de um elevado nº de demolições a menos de 40m da LAV; fortes condicionamentos à qualidade de vida (habitações a mais de 40m da LAV); e extensos cortes sociais (efeito barreira), designadamente nos seguintes aglomerados urbanos: Crepos, Roussa de Cima, Cavadinha e Assanha da Paz. Aterros com alturas de cerca de 25m. Em virtude do PUEC haverá um alargamento da área ocupada o que afectará ainda mais a povoação de Assanha da Paz. Impactes negativos residuais.
		Ver zonas de alternativas A, B, C (articulação com o lote seguinte).	As alternativas são idênticas em termos de impactes. Contudo, a magnitude dos impactes vai aumentando na medida que nos aproximamos do aglomerado urbano. Neste contexto a solução C será a mais impactante, por se localizar a 50m do perímetro urbano de Almagreira. Impactes negativos residuais.
2.6	2.1.E (NA, NC) POENTE	45 a 47	Aglomerado urbano de Bidoeira de Cima - Túnel T3. Impacte negativo muito significativo, resultado de um elevado nº de demolições a menos de 40m da LAV; fortes condicionamentos à qualidade de vida (habitações a mais de 40m da LAV); e extensos cortes sociais (efeito barreira) na Bidoeira de Cima. Túnel com extensão de cerca de 300m atravessando a área central urbana da Bidoeira de Cima. Aterros com cerca de 20m e escavações com cerca de 18 a 26m de altura. Impactes negativos residuais.
2.7	2.7 (NC) POENTE	5,6 a 14	Aglomerados urbanos (Casal da Maczinhã, A de Barros, Campos, Macela, Venda, A dos Pretos, Telheiro e Tojeira); cruzamento com linha do norte e linha do Oeste; rede viária local; área afectada à indústria extractiva. Impacte negativo muito significativo, resultado de um elevado nº de demolições a menos de 40m da LAV; fortes condicionamentos à qualidade de vida (habitações a mais de 40m da LAV); e extensos cortes sociais (efeito barreira). Afectada área de recursos geológicos. O traçado aqui desenvolve-se em aterro com altura média de cerca de 10m e extensão 1,8km apanhando na zona de A. do Barros uma extensão de 800m com cerca de 12m de altura de frente urbana; o que diminui a permeabilidade territorial destas povoações. Impactes negativos residuais.
	2.1.4 (NA, NB) POENTE	19,5 a 22,250	Inserção nos aglomerados urbanos de Mós, Cerca, A. do Barros. Impacte negativo muito significativo, resultado de um elevado nº de demolições a menos de 40m da LAV; fortes condicionamentos à qualidade de vida (habitações a mais de 40m da LAV); e extensos cortes sociais (efeito barreira). Escavação com cerca de 1km de extensão e cerca de 30m de altura. Impactes negativos residuais.
	2.2.4 (NE, NF) NASCENTE	17 a 45	Atravassamento da Bidoeira de Cima em túnel T8; Arcos, Cais de Cima, Carruchas, Alcaçaria, Torrinhos, Fontes, Morões, Touria, Ramalharia, Azobou, Campo Amarelo, Santa Eufênia, Boavista, Pinhal do Outeiro, Pingarecho, Ínsua, Bidoeira de Baixo, Bidoeira de Cima, Estação de Leiria nascente. Impacte negativo muito significativo, resultado de um elevado nº de demolições a menos de 40m da LAV; (habitações, equipamentos); fortes condicionamentos à qualidade de vida (habitações a mais de 40m da LAV) e extensos cortes sociais (efeito barreira). Túnel "cut and cover" com extensão de cerca de 100m; atravessando a área central urbana da Bidoeira de Cima. O traçado aqui desenvolve-se em aterro com cerca de 30m e extensão 800m e escavação com uma altura média de cerca de 10m e extensão 1,2km. Independentemente das passagens inferiores superiores propostas; o efeito barreira é muito acentuado. A estação de Leiria irá ocupar uma extensão de cerca de 2,5 km o que implicará a afectação de um nº significativo de construções. Impactes negativos residuais.
2.2	2.2.2 (NE) NASCENTE	7 a 14	Inserção nos aglomerados urbanos de Outeiro e Tremoceira, e Casais de Santa Teresa. Impacte negativo muito significativo, resultado de um elevado nº de demolições a menos de 40m da LAV (habitações, equipamentos); fortes condicionamentos à qualidade de vida (habitações a mais de 40m da LAV) e extensos cortes sociais (efeito barreira). Extensão cerca de 2km no Outeiro; atravessando em Viaduto V3 de 400m sobre habitações e N1A2. Escavação entre os km 8+200 a km 10+200; com altura média de 20m, na zona da povoação de Casais de Santa Teresa. Impactes negativos residuais.
	2.2.2 (LC) NASCENTE	6,2 a 6,2	Agglomerado urbano de Ataia de Cima. Impacte negativo muito significativo, resultado do nº de demolições a menos de 40m da LAV (habitações, equipamentos); fortes condicionamentos à qualidade de vida (habitações a mais de 40m da LAV) e extensos cortes sociais (efeito barreira). Extensão cerca de 1,5 km; passagem em aterro com cerca de 10m de altura; estando prevista uma passagem inferior. Aqui o efeito barreira será entre a zona urbana e a zona industrial. Impactes negativos residuais.
2.3	2.2.2 (NF) NASCENTE	0 a 3,7 e 5 a 12	Inserção nos aglomerados urbanos de Tremoceira, Cabeço do Rocho e Casal do Rei. Impacte negativo muito significativo, resultado do nº de demolições a menos de 40m da LAV (habitações, equipamentos); fortes condicionamentos à qualidade de vida (habitações a mais de 40m da LAV) e extensos cortes sociais (efeito barreira). Realização de aterro (km 11+600 ao km 13+000) com efeito barreira entre povoações, apesar de estarem previstos diversos restabelecimentos. Impactes negativos residuais.
Linha Sub-Traços Sul e Norte	2.2.1 (NC) NASCENTE		Impacte negativo muito significativo, resultado do nº de demolições a menos de 40m da LAV (habitações, equipamentos); fortes condicionamentos à qualidade de vida (habitações a mais de 40m da LAV) e extensos cortes sociais (efeito barreira). Do km 3,20 ao 5,6 km, a LAV desenvolve-se em aterro com altura cerca de 15m daí resultando um elevado nº de demolições com significativo corte social e uma substancial perda da qualidade de vida das populações locais. PUEC entre km 0+150 a km 2+550, sem afectações de maior, apesar de no seu início sul, haver algumas construções as quais terão de ser demolidas. Impactes negativos residuais.

5. Comparação e selecção de alternativas

Tendo presente a metodologia adoptada, a análise que se segue é feita por eixos e sub-eixos tendo, exclusivamente, por base uma faixa de 200m de largura a partir do eixo da via. Caso se venha a concluir, da avaliação de outros descritores, que os efeitos extravasam essa faixa e são inibidores de uma ocupação humana, então os impactes em termos de Ordenamento do Território, Uso do Solo e Sócio-Economia serão muito mais gravosos do que os que seguidamente se descrevem, exigindo alterações muito significativas nos perímetros urbanos e comprometendo actuais estratégias de ocupação, podendo mesmo, em situação extrema, tornar inaceitáveis determinados traçados.

Para o território da Região Centro, o EIA apresenta uma combinação de eixos e sub-eixos integrados nas alternativas do Sub-Troço norte (N), e designa as NA e NB como as *Alternativas Ambientalmente mais Vantajosas*.

NA - 2.1.3+2.1.4+2.1.5+2.1.6+2.11+2.4.2+2.5.3.A

NB - 2.1.3+2.1.4+2.1.5+2.5.1+2.5.2+2.5.3.A

NC - 2.1.3+2.7+2.1.5+2.1.6+2.11+2.4.2+2.5.3.A

ND - 2.1.3+2.7+2.1.5+2.5.1+2.5.2+2.5.3.A

NE - 2.2.3+2.2.4+2.4.1+2.4.2+2.5.3A

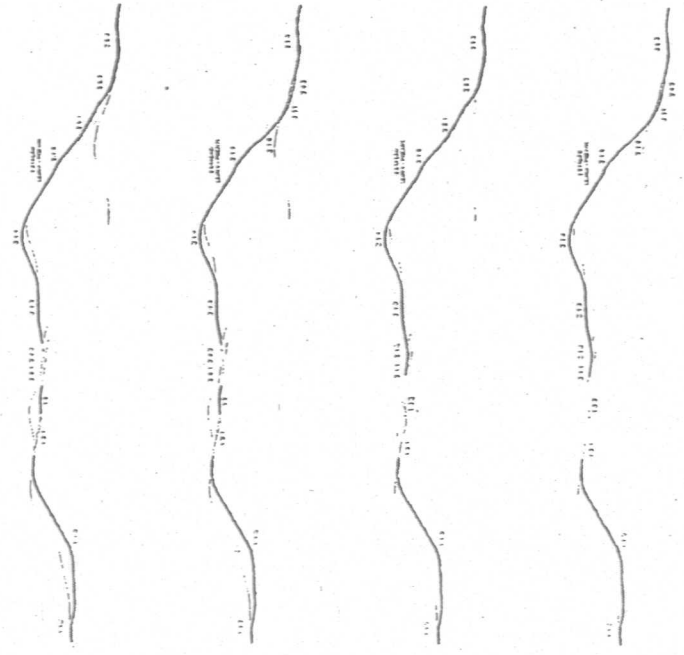
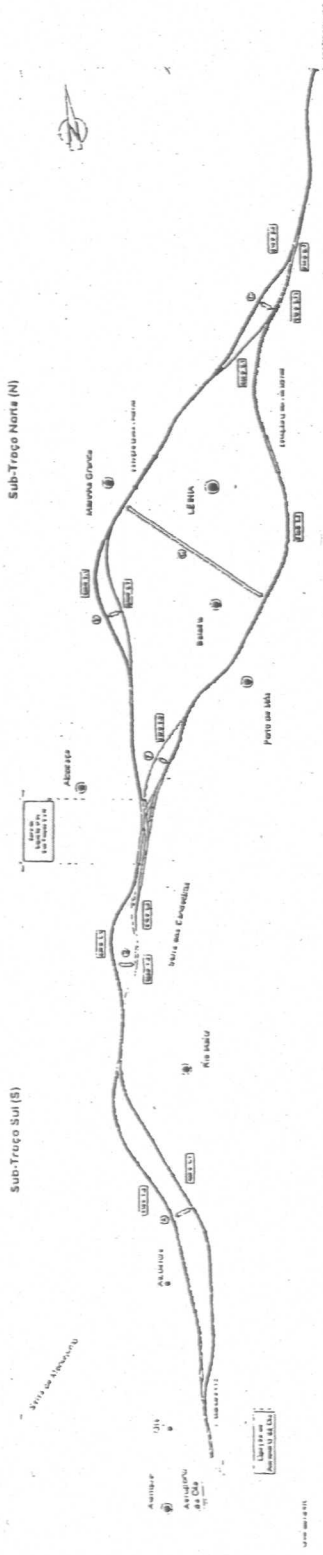
NF - 2.3.2+2.2.4+2.4.1+2.4.2+2.5.3A

Os eixos e sub-eixos 2.1.3, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.2, integram uma Solução Nascente, e os eixos e sub-eixos 2.1.4, 2.1.5, 2.1.6, 2.4.1, 2.4.2, 2.5.1, 2.5.2, 2.5.3, 2.7 e 2.11 integram uma Solução Poente.

Considerando a informação contida nas duas matrizes síntese elaboradas, e olhando para estas numa perspectiva integradora, procedeu-se à comparação de alternativas de traçado no território da Região Centro.

O EIA designa por "ambientalmente mais vantajosas", as alternativas que se apresentam na figura seguinte (representação em planta):

ALTERNATIVAS AMBIENTALMENTE MAIS VANTAJOSAS



EXTENS6ES DAS ALTERNATIVAS

ALTERNATIVA	Extens6es (km)
CEM1 - SE - LE - NU	44,807 m
CEM2 - SE - LE - NA	43,718 m
CEM3 - SG - LA - NU	43,803 m
CEM4 - SG - LA - NA	43,803 m

ALTERNATIVA	Extens6es (km)
CEM1 - SE - LE - NU	44,807 m
CEM2 - SE - LE - NA	43,718 m
CEM3 - SG - LA - NU	43,803 m
CEM4 - SG - LA - NA	43,803 m

NOTAS:

- As alternativas s6o de car6ter preliminar.
- As alternativas s6o de car6ter preliminar e s6o sujeitas a estudos de detalhe.
- As alternativas s6o de car6ter preliminar e s6o sujeitas a estudos de detalhe.
- As alternativas s6o de car6ter preliminar e s6o sujeitas a estudos de detalhe.

Logos for VERRA and THR (Tecnologia de Infraestruturas de Transportes). Below the logos is a table with technical specifications and a grid of data points.

ALTERNATIVA	Extens6es (km)
CEM1 - SE - LE - NU	44,807 m
CEM2 - SE - LE - NA	43,718 m
CEM3 - SG - LA - NU	43,803 m
CEM4 - SG - LA - NA	43,803 m

Alternativa poente (NA, NB, NC, ND):

NA - 2.1.3+2.1.4+2.1.5+2.1.6+2.11+2.4.2+2.5.3.A

NB - 2.1.3+2.1.4+2.1.5+2.5.1+2.5.2+2.5.3.A

NC - 2.1.3+2.7+2.1.5+2.1.6+2.11+2.4.2+2.5.3.A

ND - 2.1.3+2.7+2.1.5+2.5.1+2.5.2+2.5.3.A

A alternativa poente interfere com um grande número de **aglomerados urbanos**, daí resultando fortes condicionamentos à qualidade de vida das populações, extensos cortes no tecido social (efeito "barreira"), diminuição da sua permeabilidade territorial e afectação de equipamentos.

Nomeadamente:

Alternativa	Exo Subeixo	Aglomerados urbanos afectados ⁽¹⁾ pela LAV	Equipamento	Natureza do impacte
	2.1.3	(2)		
NA	2.1.4	Mélvoa, A. Dos Barbas, Cerca, Tojeira		Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
	2.1.5	Albergaria, Barreiros, Casais, Regueira de Pontes	Jardim de infância, Equipamento de Saúde, Estação elevatória da SIMLIS em Barreiros	Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
	2.1.6	Colónia Agrícola, Texugueira, Bidoeira de Cima	Lar de 3ª idade	Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
	2.11	Vale da Cruz, Vale do Feto		Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
	2.4.2	Vale do Salgueiro, Alto dos Mendes, Regato dos Mendes		Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
	2.5.3 A	Crespos, Roussa de Cima, Cavadinha, Barroco, Sazes, Ladeira, Assanha da Paz, Barros da Paz	Escola Básica EB1	Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
NB	2.1.4	Mélvoa, A. Dos Barbas, Cerca, Tojeira		Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
	2.1.5	Albergaria, Barreiros, Casais, Regueira de Pontes	Jardim de infância, Equipamento de Saúde, Estação elevatória da SIMLIS em Barreiros	Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
	2.5.1	Bidoeira de Cima, Casais da	Capela de Carnide de Cima,	Negativo muito

		Bidoeira, Carnide de Cima, Outeirada	Escola Básica EB1, 2 Campos de jogos relvados e um campo de treino pelado.	significativo, irreversível e não minimizável.
	2.5.2	Cavada, Carnide do Meio, Alto dos Mendes, Regato dos Mendes		Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
	2.5.3 A	Crespos, Roussa de Cima, Cavadinha, Barroco, Sazes, Ladeira, Assanha da Paz, Barros da Paz	Escola Básica EB1	Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
NC	2.7	Andam, Maceirinha, A. Do Barbas, Campos, Maceira, Venda, A. Dos Pretos, Telheiro, Tojeira	Cemitério de Maceirinha, 1 campo pelado	Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
	2.1.5	Albergaria, Barreiros, Casais, Regueira de Pontes	Jardim de infância, Equipamento de Saúde, Estação elevatória da SIMLIS em Barreiros	Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
	2.1.6	Colónia Agrícola, Texugueira, Bidoeira de Cima	Lar de 3ª idade	Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
	2.11	Vale da Cruz, Vale do Feto		Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
	2.4.2	Vale do Salgueiro, Alto dos Mendes, Regato dos Mendes		Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
	2.5.3.A	Crespos, Roussa de Cima, Cavadinha, Barroco, Sazes, Ladeira, Assanha da Paz, Barros da Paz	Escola Básica EB1	Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
ND	2.7	Andam, Maceirinha, A. Do Barbas, Campos, Maceira, Venda, A. Dos Pretos, Telheiro, Tojeira	Cemitério de Maceirinha, 1 campo pelado	Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
	2.1.5	Albergaria, Barreiros, Casais, Regueira de Pontes	Jardim de infância, Equipamento de Saúde, Estação elevatória da SIMLIS em Barreiros	Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
	2.5.1	Bidoeira de Cima, Casais da Bidoeira, Carnide de Cima, Outeirada	Capela de Carnide de Cima, Escola Básica EB1, 2 Campos de jogos relvados e um campo de treino pelado.	Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
	2.5.2	Cavada, Carnide do Meio, Alto dos Mendes, Regato dos Mendes		
	2.5.3.A	Crespos, Roussa de Cima, Cavadinha, Barroco, Sazes, Ladeira, Assanha da Paz, Barros da Paz	Escola Básica EB1	Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.

(1) Demolições e proximidade da LAV (40 m para cada lado)

- (2) Dada a pequena extensão deste sub-eixo no território da região Centro, onde apenas ocorre o túnel do Juncal, e não havendo afectações em termos de aglomerados urbanos, não foi incluído na matriz.

Relativamente à **estrutura económica** instalada neste território, a afectação da Cimenteira Maceira-Liz e da sua área de expansão (eixo 2.7), poderá levar ao respectivo encerramento, afectando ainda, um conjunto de pequenas e médias empresas fornecedoras de bens e serviços. Também um conjunto significativo de empresas ligadas ao sector extractivo e transformador serão severamente afectadas, podendo levar ao risco do seu encerramento.

Sobreposição do traçado, com diversas áreas destinadas ao aproveitamento de recursos geológicos, designadamente, pedidos de concessão mineira, pedreiras, e *Áreas Cativas* e *Áreas de Reserva* de Recursos Geológicos (nos concelhos de Leiria e Pombal).

As alternativas em estudo, interferem com a rede de gasoduto sujeita a servidão, causando efeitos negativos irreversíveis, com uma dimensão espacial regional (a interferência com esta infra-estrutura é considerada de elevada magnitude, pelo próprio EIA – quadro 6.11.18 – Matriz síntese de impactes – sócio-economia).

Haverá fragmentação do território, diminuindo as condições de atracção dos investimentos e conduzindo à deslocalização das populações.

A inexistência de uma faixa de servidão para esta infra-estrutura, para além de contribuir negativamente para o planeamento urbanístico, implicará, também, a desvalorização de terrenos, com consequências ao nível da fixação da população.

Alternativa nascente (NE, NF):

NE - 2.2.3+2.2.4+2.4.1+2.4.2+2.5.3A

NF - 2.3.2+2.2.4+2.4.1+2.4.2+2.5.3A

Esta alternativa apresenta-se como ainda mais conflituante com as **zonas urbanas consolidadas e com infra-estruturas urbanísticas locais**. Com efeito para vários aglomerados urbanos consolidados, são esperados impactes negativos ao nível do ruído, vibrações e qualidade do ar, para além de serem directamente afectadas construções existentes ou previstas. O efeito "barreira" será uma realidade inevitável com consequências muito negativas na qualidade de vida das populações.

Nomeadamenté:

Alternativa	Eixo Subeixo	Aglomerados urbanos afectados ⁽¹⁾ pela LAV	Equipamento	Natureza do impacte
NE	2.2.3	Casal Boeiro, Covão, Outeiro, Pedreiras, Tremoceira, Casais de Baixo	1 campo de futebol, Centro Internacional de Ténis de Leiria	Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
	2.2.4	Aregões, Cela de Cima, Garruchas, Alcaidaria, Torrinhãs, Fontes, Morões, Touria, Ramalharia, Azabuxo, Campo Amarelo, Santa Eufémia, Boavista, Pinhal do Outeiro, Pingarelho, Ínsua, Bidoeira de Baixo, Bidoeira de Cima	Escola Básica EB1, 1 centro de actividades de tempos livres para crianças	Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
	2.4.1	Vale do Feto		Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
	2.4.2	Vale do Salgueiro, Alto dos Mendes, Regato dos Mendes		Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
	2.5.3 A	Crespos, Roussa de Cima, Cavadinha, Barroco, Sazes, Ladeira, Assanha da Paz, Barros da Paz	Escola Básica EB1	Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
NF	2.3.2	Azolo, Casal da Luísa, Tremoceira e Casais de Baixo	1 escola pré-Primária na Tremoceira, 1 pavilhão desportivo	Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
	2.2.4	Fonte de Oleiro, Piedosos, Aregões, Cela de Cima, Garruchas, Alcaidaria, Torrinhãs, Fontes, Morões, Touria, Ramalharia, Azabuxo, Campo Amarelo, Santa Eufémia, Boavista, Pinhal do Outeiro, Pingarelho, Ínsua, Bidoeira de Baixo, Bidoeira de Cima	Escola Básica EB1, 1 centro de actividades de tempos livres para crianças	Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
	2.4.1	Vale do Feto		Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
	2.4.2	Vale do Salgueiro, Alto dos Mendes, Regato dos Mendes		Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.
	2.5.3 A	Crespos, Roussa de Cima, Cavadinha, Barroco, Sazes, Ladeira, Assanha da Paz, Barros da Paz	Escola Básica EB1	Negativo muito significativo, irreversível e não minimizável.

(1) Demolições e proximidade da LAV (40 m para cada lado)

Também a alternativa Nascente é a que apresenta ainda maior dificuldade em termos de soluções de minimização de possíveis conflitos sociais/ambientais, designadamente provocados pelo ruído, pelas vibrações, pela degradação visual, e pela proximidade de equipamentos de uso público colectivo.

Na sua **estrutura económica**, o projecto irá colidir com zonas industriais, afectando o tecido industrial. Serão, igualmente, afectados;

- Equipamentos de etiologia diversa (desportiva, educacional, etc)
- Áreas de reconhecido interesse para o aproveitamento de recursos geológicos, que abastecem matérias-primas de várias unidades industriais, de indústrias, pequenas e médias empresas.
- Minifúndios inviabilizando muitas propriedades.
- Acessibilidades a propriedades

Da comparação das alternativas apura-se o seguinte:

- Verifica-se que quaisquer das alternativas apresenta impactes negativos muito significativos em termos da sócio-economia.
- No que respeita aos recursos geológicos, verifica-se que há afectação de diversas áreas de exploração de pedreiras e de pedidos de concessão ao longo de todo o traçado e em especial nos concelhos de Leiria e Pombal.

6. Medidas de Minimização

As medidas de minimização de impactes propostas no EIA, para os descritores em avaliação, não constituem soluções eficazes para redução da incomodidade e transtorno causado pela LAV, na medida em que há impactes negativos residuais que permanecem após aplicação das medidas de minimização do EIA.

7. Impactes Residuais

Os principais impactes negativos residuais, ou seja, os que permanecem após a aplicação de medidas de minimização, das alternativas que integram as combinações menos desfavoráveis, relativamente ao troço norte são os seguintes (pág. 8.10 do *Tomo 4/4 do Relatório do EIA*):

- (1) - Ocupação de áreas urbanas e industriais, agrícolas e florestais (todas as alternativas);
- (2) - Demolição e, ou afectação da qualidade de vida em habitações próximas do traçado (todas as alternativas);
- (3) - Efeito de "barreira" no tecido social (todas as alternativas);
- (4) - Intrusão visual provocada pela presença da via, incluindo taludes de escavação e aterro e viadutos (todas as alternativas);
- (5) - O acréscimo dos fenómenos de acumulação de ar frio em zonas de baixa com ocupação sensível (NA, NB, NE);
- (6) - Afectação do vale da ribeira do Mogo enquanto valor geomorfológico (NA, NB);
- (7) - Afectação da disponibilidade de recurso geológico nas Área de Reserva e Área Cativa para exploração de argilas especiais de Barracão - Pombal-Redinha (todas as alternativas)
- (8) - Afectação de áreas de pedreiras e de pedidos de concessão para exploração de caulino (todas as alternativas);
- (9) - Ocupação de solos, incluindo solos aluvionares e coluvionares (NA, NB, NE);
- (10) - Constrangimentos no escoamento em baixas aluvionares (NA, NB);
- (11) - Interferências com redes de infra-estruturas – gasoduto e linhas de alta tensão (NA, NB, NE);
- (12) - Afectação de estabelecimentos escolares (NE);
- (13) - Afectação de indústria transformadora (NB);
- (14) - Interferência com planos de ordenamento do território (espaços urbanos, industriais, agrícolas, florestais e de indústria extractiva) (todas as alternativas);
- (15) - Ocupação de áreas da Reserva Agrícola Nacional e da Reserva Ecológica Nacional (todas as alternativas);
- (16) - Afectação de sítios ou elementos do património cultural (NA, NB, NE).

8. Conclusões

Sintetizando o que atrás ficou dito e numa abordagem geral, poder-se-á afirmar que o projecto contempla intervenções que põem em risco o bem estar social e as actividades económicas tradicionais, sem que sejam devidamente equacionadas, as questões relacionadas com a população delas dependente, para muitos como o único meio de subsistência (Todas as alternativas).

Tal pode ter implicações sociais e económicas profundas a nível da população local, que não são facilmente solucionáveis pela criação de outro tipo de actividades económicas, ditas alternativas, que, sem dúvida, irão exigir outro tipo de qualificação de mão de obra que poderá não encontrar resposta na oferta local de emprego.

Esta é uma questão de fundo, que se prende com o grau de integração do projecto na "ambiência" social, económica e cultural a nível regional/local.

Irá gerar-se, nitidamente, situações que induzirão desequilíbrios, pelo que o projecto, nesta perspectiva, surge como um elemento "exterior" que tenderá a sobrepor-se à realidade económica social existente actualmente no território, conduzindo-a à asfixia e levando à sua substituição por uma realidade nova, descaracterizadora da vida tradicional daqueles territórios, em contradição com o que o próprio EIA afirma pretender salvaguardar.

A passagem desta infra-estrutura nos concelhos que constituem a Região Centro (todas as alternativas), face à tipologia de povoamento das zonas atravessadas, irá provocar um efeito de barreira, para além de criar uma dispersão no território (fragmentação do território), que contraria a estratégia equacionada, nos PDM, de concentração da população nos aglomerados urbanos.

Esta situação entronca, de resto, numa outra questão de carácter processual, visto que se prende com a forma como o EIA nos é apresentado para apreciação.

Com efeito, é apresentado para apreciação, um troço do projecto (lote), sem ser dado conhecimento/informação, sobre a totalidade do traçado, o que, naturalmente, poderá vir a comprometer as restantes soluções, dificultando a compreensão e, conseqüentemente, a apreciação/avaliação dos vectores em jogo, e da forma como se poderão vir a reflectir, designadamente no que respeita ao território e à vida das respectivas populações.

Do estudo prévio, embora já se aponte para alternativas menos desfavoráveis (NA e NB), poder-se-á concluir que "nenhum dos corredores analisados é isento de impactes negativos significativos. Contudo, o EIA considera os corredores exequíveis em consequência da aplicação de medidas de minimização".

À excepção do PNPOT - Programa Nacional de Políticas de Ordenamento do Território, (aprovado pela Lei n.º 58/2007, de 4 de Setembro), do POAT - Programa Operacional de Acessibilidades e Transportes 2000/2006 (POAT) e da ENDS - Estratégia Nacional para o Desenvolvimento Sustentável (aprovada pela RCM n.º180/2004 de 22 de Dezembro), nenhum dos PDM contempla os espaços canais definidos pelos corredores agora em estudo, não estando definidas as respectivas Servidão e Restrições de Utilidade Pública, pelo que a compatibilização entre o projecto e os PDM deverá ser feita no âmbito das respectivas revisões. Assim, poder-se-á dizer estarmos perante um impacte negativo e muito significativo, no contexto actual. Esta situação será ultrapassável no âmbito das revisões dos PDM.

Por outro lado, a construção e a exploração da LAV (todas as alternativas) implicará uma diminuição da qualidade de vida da população que reside e trabalha nas áreas envolventes, decorrentes do aumento dos níveis de ruído e de vibrações (*pág.6.525 do Tomo 4/4 do Relatório do EIA*), sendo que a ocorrência deste fenómeno é esperada ao longo de, praticamente, toda a extensão da linha.

A construção da linha férrea implicará, ainda, a demolição dos edifícios localizados até 40 m da via-férrea, nas situações em que a interferência se faz em aterro ou escavação, e condicionará, também por esta via, a qualidade de vida nas habitações localizadas sob viadutos e junto à entrada de túneis.

Não houve, por parte do EIA, o enquadramento e a necessária avaliação de um sector de actividade (indústrias Extractivas e Transformadoras) demasiado importante para a nossa Balança Comercial, contribuindo em cerca de 1,5% para o total das exportações (*Fonte: parecer emitido pela Assimagra-Associação Portuguesa dos Industriais de Mármore, Granitos e Rochas Afins, no âmbito da Consulta Pública*).

Pelo facto de serem previstos restabelecimentos à rede de caminhos afectados (todas as alternativas), não se pode admitir que seja dispensada a avaliação de impactes sobre a referida rede de caminhos. Esta afectação deverá ser avaliada à semelhança do que se faz para as redes principais de acessibilidades rodoviárias e ferroviárias, pelo facto desta afectação acarretar impactes sócio-económicos.

No final do relatório do EIA, é apresentada uma listagem de impactes residuais, para os quais não existem medidas de minimização. São impactes que pela sua natureza e, pelo facto de não serem minimizáveis, comprometem os corredores em avaliação.

O descritor sócio-economia é de entre todos o mais abrangente, pelo facto de incorporar efeitos de outros descritores, essencialmente do ruído, vibrações, paisagem, qualidade do ar e recursos hídricos. Neste contexto concorda-se com a ponderação atribuída pelo EIA ao descritor da sócio-economia.

De salientar, no âmbito das vibrações, as conclusões do parecer elaborado pelo Centro de Geotecnia do IST, o qual considera que: (a) *No entanto, referimos, que os critérios adoptados para realizar tais constatações reveste-se de baixa acuidade científica, não se encontrando totalmente esclarecidos os pressupostos utilizados. Para além disso, não são utilizados os critérios estabelecidos no Guia Orientador para a Avaliação Ambiental de Projectos na Fase de Estudo Prévio, que pressupõe a utilização da Norma Portuguesa 2074 como critério de dano estrutural e a Norma ISSO 2631 como critério de incomodidade humana. Desta forma, deverão ser futuramente adoptados critérios mais rigorosos e com base nas Normas nacionais e Internacionais. (pág. 22).* (b) *A ausência de referências à Norma Portuguesa 2074, que foi oficialmente promulgada pela Portaria nº 457/83 de 19 de Abril, constitui omissão significativa, tanto mais que são utilizados valores arbitrários para limites admissíveis, alguns dos quais incompatíveis com os da NP. (pág. 30).*

O próprio EIA afirma que, de acordo com os estudos desenvolvidos no âmbito do descritor Ruído e Vibrações, o condicionamento mais significativo da qualidade de vida das populações, poderá ocorrer até 600 metros da linha-férrea, nas zonas mais sensíveis, durante o período nocturno, concluindo que deste facto poderão decorrer alterações nas actuais dinâmicas territoriais, pelo facto da proximidade de uma linha férrea constituir um elemento repulsivo para as funções (habitação) e actividades (serviços) (pág. 6.525 do Tomo 4/4 do Relatório do EIA).

O EIA, elege um conjunto de alternativas designadas por "alternativas ambientalmente mais vantajosas", as quais são fortemente impactantes. Esta atitude reflecte que houve um subavaliação da magnitude dos impactes, no seu todo, pelo que nenhuma das soluções apresentadas possa ser considerada como viável, nesse contexto.

Os valores sócio-económicos afectados são de tal forma gravosos que, a eventual adopção de uma das alternativas consideradas como ambientalmente mais vantajosas,

iria, certamente, implicar uma descaracterização territorial, nas suas diversas componentes.

À escala regional e mesmo local, o EIA aponta apenas como impactes positivos, a criação de emprego na fase de construção, o que se torna demasiado redutor.

Os impactes positivos para o lote C1, em fase de exploração, ocorrerão essencialmente para a estrutura urbana de Leiria e para o eixo urbano Leiria-Marinha Grande (decorrentes da existência de estação ferroviária em Leiria), e não para a totalidade do troço em avaliação. Este exercício é feito pelo EIA, carecendo as suas conclusões de uma fundamentação.

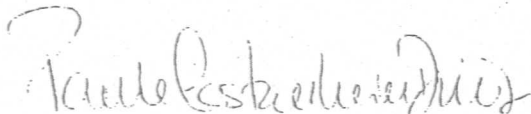
Considerando que:

- os impactes gerados em termos da sócio-economia, do ordenamento do território e usos do solo, são negativos, muito significativos, irreversíveis e não minimizáveis (residuais), dada a tipologia de povoamento (heterogéneo, fruto de ausência de uma cultura de ordenamento) e a especificidade das questões relacionadas com as actividades económicas versus população delas dependentes (para muitos como único meio de subsistência);
- os impactes residuais, isto é, aqueles que permanecerão mesmo após a aplicação das medidas de minimização, são significativos e não podem ser desprezados;
- a apreciação deste lote poderá vir a comprometer as restantes soluções para norte (Lote B: Soure-Mealhada), dificultando a compreensão e conseqüentemente a análise dos vectores em jogo, e da forma como se poderão vir a reflectir, no território e na qualidade de vida das populações;

- o resultado da consulta pública, onde a maioria dos agentes locais, públicos, privados e cidadãos se manifestaram contra os corredores em avaliação;
- em todas as alternativas o projecto contempla intervenções que põe em risco o bem estar social e as actividades económicas tradicionais;
- em todas as alternativas a permeabilidade do território irá ser afectada, pelo efeito barreira;
- em todas as alternativas se assistirá a uma fragmentação do território que contraria as actuais estratégias equacionadas nos PDM, de concentração da população nos aglomerados urbanos;
- a importância de poder dispor de uma Avaliação Ambiental Estratégica, que não foi realizada, conjugada com as incertezas que subsistem quanto à decisão relativa à localização do Novo Aeroporto Internacional de Lisboa,

emite-se parecer desfavorável aos traçados do Estudo Prévio.

Coimbra, 9 de Novembro de 2007



Paula Castanheira Dinis



Fernando Cabral Sacadura

[Handwritten signature]
[Handwritten mark]

ANEXO I

Linha Ferroviária de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto - Lote C1										
SÓCIO-ECONOMIA										
Conteúdo	Eixo	Sub-eixo	Km	Áreas mais Impactantes	IMPACTES NEGATIVOS ÁREAS URBANAS	Demolições e menos de 40m LAV	Condicionamento da qualidade de vida (habitações a mais de 40m LAV)	Efeito barreira		
Pombal	2.1	2.1.1 (NA e NC) 2.4.2 (NA, NC, NE, NF) 2.4.1 (NE e NF) NASCENTE		Alto dos Mandos, Vale do Felo	Ambas as alternativas 2.4 e 2.11 são muito semelhantes em termos de impactos gerados do ponto de vista de afectações urbanas. Por haver um reduzido nº de demolições com reduzido condicionamento da qualidade de vida e efeito barreira reduzido, considera-se que estas alternativas apresentam em termos gerais magnitude reduzida.	Reduzido.	Reduzido.	Reduzido.		
			14,226 a 15,122	Viaduto V6 - ribª dos Crespos	Magnitude reduzida com afectação indirecta de apenas 1 construção.	Reduzida. Não estão previstas demolições.	Reduzida.	Não existe.		
			15,122 a 17	Agglomerados urbanos - Crespos, Roussa de Cima e Cavadinha	Magnitude elevada com afectação directa e indirecta de construções e efeito barreira entre as povoações de Crespos e Roussa de Cima. Efeito barreira dentro da própria povoação de Cavadinha com algumas demolições.	Média. Algumas construções serão demolidas.	Média.	Elevado, apesar de ser criada uma passagem superior.		
			16 a 15	Agglomerados urbanos - Barroco e Sazes	Magnitude média com escavações com cerca de 25m e 1,5km de extensão. Há afectação directa de habitações.	Média. Algumas construções serão demolidas.	Média.	Média face à dimensão da escavação, apesar de estarem previstas 2 passagens superiores.		
			15,5 a 22	Zona do PUEC - Ladeira; Aasanha da Paz; Barros da Paz e atravessamento da IC8	Magnitude elevada, face ao grande nº de construções directa e indirectamente afectadas. Previsto alar com cerca de 25m. Em virtude do PUEC haverá um alargamento da área ocupada e que afectará um nº significativamente maior de construções.	Magnitude elevada face ao nº de demolições.	Elevado face à grenh urbana de cerca de 2,5km.	Elevado devido ao efeito barreira muito pronunciado; apesar das 4 passagens inferiores previstas. A povoação de Aasanha da Paz será atravessada.		
			24,5 a 25,4	Agglomerado urbano de Almogreira	Magnitude reduzida.	Reduzida. Não estão previstas demolições.	Média face à extensão frente urbana.	Não existe.		
				Ver zonas de alternativas A, B, C (articulação com o lote seguinte)	As alternativas são idênticas em termos de impactos. Contudo, a magnitude dos impactos vai aumentando na medida que nos aproximamos do aglomerado urbano. Neste contexto a solução A será a menos impactante. Alternativa A fica a cerca de 250m do perímetro urbano. A B fica a 100m e a C fica a 50m.	Reduzida para A e B. Média para C	Média para as B e C. Reduzida para a A.	Não existe.		
			2.5	2.5.2 (NB, ND) POENTE	11,096 a 14	Viaduto V5: Regato dos Mandos; Cavado	Magnitude reduzida com afectação indirecta de algumas construções.	Reduzida, no pressuposto que as casas localizadas por baixo do viaduto não serão demolidas.	Média, dada a altura do viaduto com cerca de 50m de altura e cerca de 660m de extensão.	Não existe.
					9,275 a 10,635	Viaduto V4 e Agglomerados Outeirada e Camide do Melo	Magnitude média com afectação indirecta de cerca de 12 construções.	Reduzida, no pressuposto que as casas localizadas por baixo do viaduto não serão demolidas.	Média, dada a altura do viaduto com cerca de 50m de altura e cerca de 690m de extensão.	Não existe.
					6,2 a 9,2	Casais da Bidoeira	Magnitude média. Escavação com cerca de 10m de extensão e 20m de altura. Há restabelecimento previsto por passagem superior.	Média. Algumas construções serão demolidas.	Média.	Média magnitude o efeito barreira, pois existe a escavação; estando no entanto prevista uma passagem superior.
Linha	2.5.1 (NE, ND) POENTE	4,4 a 5,9	Viaduto V1	Magnitude reduzida.	Reduzida. Não estão previstas demolições.	Reduzida.	Não existe.			
		5,9 a 6,7	Agglomerado urbano de Bidoeira de Cima	Magnitude média com afectação directa de algumas construções. Alarço significativo com cerca de 25m de altura na frente urbana da Bidoeira de Cima. É a opção menos impactante no atravessamento da Bidoeira de Cima.	Média. Algumas construções serão demolidas.	Média. Existe uma frente urbana com cerca de 800m que será afectada.	Média magnitude o efeito barreira, pois está prevista a construção de 2 passagens inferiores.			
		6,7 a 7,45	Viaduto V2	Magnitude reduzida. Proximidade de 2 campos de jogos retilados e um campo pedado.	Reduzida.	Reduzida. Cerca de 1 casa afectada.	Não existe.			
		7,51 a 8,16	Viaduto V3. A localização deste viaduto nas plantas 1:5.000 não corresponde com a das plantas 1:25.000.	Magnitude reduzida.	Reduzida.	Reduzida.	Não existe.			
	2.1.6 (NA, NC) POENTE		Viaduto V8 sobre a ribª de Camide	Magnitude média com afectação directa e indirecta de construções.	Reduzida, no pressuposto que as casas localizadas por baixo do viaduto não serão demolidas.	Média. Cerca de 6 casas afectadas.	Não existe.			

Município	Número de Pontos	Descrição do Ponto	Impactos Ambientais	Gravidade	Mitigação	Condições de Referência
Marinha Grande	45 e 47	Agglomerado urbano da Bldoira de Cima - Túnel T3	Magnitude elevada com grande nº de afectações directas e indirectas (horticulturas, habitações). Túnel com extensão de cerca de 300m atravessando a área central urbana da Bldoira de Cima. Afectação de lar da 3ª idade - Sobral do Castanheiro.	Média. Superior a 20 casas demolidas	Elevada. Existe um grande nº de habitações afectadas.	Médio. Há aterros com cerca de 20m e escavações com cerca de 18 a 25m de altura.
	43 e 44	Agglomerado urbano de Texugueira, Colónia Agrícola	Magnitude média face às escavações (20m) e aterros (12m) com cerca de 2 km de extensão. Tem uma passagem superior a duas inferiores com cerca de 1km entre si, para minimizar o efeito barreira. No km 43,550m há a afectação directa de uma construção.	Média. Superior a 20 casas demolidas	Elevada. Existe um grande nº de habitações afectadas.	Médio. Há aterros com cerca de 12,5m e escavações com cerca de 20m de altura.
	36 e 34	Agglomerado urbano de Barreiros, Casais, Regueira de Pontes e Travessa rio Lis. Viaduto V7.	Magnitude média. Afectação indirecta de algumas construções no km 35+250. Entre o Km 36+500 e km 37+000 há afectação indirecta de zona industrial. Armazéns e parques de armazenamento de materiais (2 depósitos, um de madeira e outro de materiais de construção; km 36,6 e 36,8). Após a travessa há a demolição de duas agro-pecuárias.	Reduzida.	Média.	Não há efeito barreira.
	33 e 30	Estação Leiria pontal em zona de interface	Magnitude média. Existem zonas de aterro e escavações significativas.	Reduzida, não havendo casas a demolir.	Reduzida.	Não há efeito barreira.
	28, 8 e 29,6	Agglomerado urbano de Albergaria e Viaduto V5 sobre a ribª do Fagundo.	Magnitude reduzida. Afectação indirecta de construções e da qualidade de vida das populações.	Reduzida, não havendo casas a demolir.	Média. Frente urbana de cerca de 300m, cuja qualidade de vida será muito afectada.	Não há efeito barreira.
	7 e 14	Agglomerados urbanos (Casal da Macelrinha, A do Barbas, Campos, Macela, Venda, A dos Pretos, Telheiro e Tojeira); cruzamento com linha do norte e linha do Oeste; rede viária local; área afectada à indústria extractiva.	Magnitude elevada, face ao nº de construções afectadas; área de recursos geológicos atravessada; diminuição da qualidade de vida e efeito barreira.	Elevada. Nº significativo de demolições.	Elevado. Frente urbana com cerca de 2,5km, a qual terá diminuição significativa da qualidade de vida.	Elevado. O traçado aqui desenvolve-se em aterro com uma altura média de cerca de 10m e extensão 1,8km. Independentemente das 3 passagens inferiores propostas, o efeito barreira é muito acentuado.
	5,6 e 8,4	Agglomerado urbano de A. Do Barbas e Campos e Viaduto V2 - Campos	Magnitude elevada; face ao nº de construções afectadas; diminuição da qualidade de vida e efeito barreira.	Média face ao nº de construções directas e indirectamente afectadas (demolidas). Permanece o pressuposto que as casas localizadas por baixo do viaduto não serão demolidas.	Elevado. Existe um grande nº de habitações afectadas com diminuição da qualidade de vida das populações.	Elevado. Aterro numa extensão de 800m com cerca de 12m de altura, que apaña parte da frente urbana de A. Do Barbas e diminuindo a permeabilidade territorial destas povoações. Estão previstas 1ª passagem superior e 1ª inferior.
	0 e 2,8	Travessias do gasoduto Andam	Escavações com cerca de 20m e extensão aproximada de 1,4km. Aterros com cerca de 25m e extensão de 800m.	Reduzida. Não interfere com área urbana. Há uma rarefação na área urbana.	Reduzido.	Reduzido.
	26 e 26	Proximidade da Marinha Grande. Agglomerado urbano de Telheiro, Cerca e Tojeira. Cruzamento com a linha do Oeste.	Magnitude média. Afectação directa e indirecta de construções principalmente na zona do km 26; devido à realização de aterro com cerca de 8m de altura.	Média. Há construções que serão demolidas.	Média; devido à extensão frente urbana da Marinha Grande.	Elevado; face ao aterro com 8m e cerca de 700m de extensão estando prevista apenas uma passagem inferior neste local.
	23,5 e 19,9	Travessia do gasoduto	Cruzamento de nível com o gasoduto ao km 23,5 e cruzamento em viaduto sobre o gasoduto ao km 19,9.			
19,5 e 22,250	Inserção nos aglomerados urbanos de Mélvos, Macela, A. do Barbas e rede viária local	Magnitude elevada face à escavação com cerca de 1km de extensão e cerca de 30m de altura. Tem uma passagem superior para minimizar o efeito barreira. Do km 20,1 a km 20,4 e no km 22,250m há a afectação directa de construções sendo feita escavação.	Média face ao nº de construções directas e indirectamente afectadas (demolidas).	Elevado; devido à extensão frente urbana que apaña as povoações de Mélvos, Macela e A do Barbas.	Elevado; face à extensão da escavação que será realizada com cerca de 1km e 30m de altura.	
22	45 e 42	Atravassamento da Bldoira de Cima em túnel T6	Magnitude elevada com grande nº de afectações directas e indirectas (habitações e lar da 3ª idade). Túnel com extensão de cerca de 100m atravessando a área central urbana da Bldoira de Cima; escavação numa extensão significativa.	Elevado, face ao nº de construções que serão demolidas.	Elevado. Frente urbana com cerca de 3km, a qual terá diminuição significativa da qualidade de vida.	Elevado. O traçado aqui desenvolve-se em aterro com cerca de 30m e extensão 800m, a escavação com uma altura média de cerca de 10m e extensão 1,2km. Independentemente das 2 passagens inferiores e 1ª passagem superior propostas, o efeito barreira é muito acentuado.
	36,5 e 41	Povoações Maia, Insua e Pingarelho. Viadutos V12 - ribª Chameca e V13 - ribª Agudm	Magnitude média com afectações directas e indirectas de construções. Viadutos V12 e V13 (extensão de 800m e 45m de altura)	Média face ao nº de construções directas e indirectamente afectadas (demolidas) e no pressuposto que as casas localizadas por baixo do viaduto não serão demolidas.	Elevado, pois há uma grande dispersão de construções sendo a qualidade de vida das populações será muito afectada.	Reduzido.

[Handwritten signature and initials]

Ponto de Mds	Descrição	Impactos	Medidas	Elevado	Reduzido	
						Magnitude
Batalha	37 a 36	Túnel T5 (850m) - Boavista	Magnitude elevada com um grande nº de afectações directas e indirectas (habitações, escola (EB1) túnel numa extensão de cerca de 1km. Afectação da rede viária local. No km 36+500 há a afectação de uma exploração agro-pecuária.	Média face ao nº de construções afectadas, considerando que o T5 será túnel mineiro e não "cut and cover".	Elevado na fase de construção e também na fase de exploração para as habitações junto à entrada do túnel.	Reduzido.
	36 a 35	Estação Leiria nascente e Interface. Aglomerado urbano de Azaburo, Campo Amarelo, Santa Eufémia, Bogalho.	Magnitude elevada. Extensão 2,6km. Aglomerado urbano de Bogalho será afectado directa e indirectamente, diversas construções serão demolidas, não só pelo traçado mas tb pela acessibilidade à estação de Leiria.	Elevada. Nº significativo de demolições.	Elevado face à dimensão da área afectada à estação de Leiria de 2,6km.	Elevado.
	36,5 a 32	Túnel T4 - Touria e Ramalhará, Viaduto V9 - Ribeira das Chilas.	Magnitude média. Afectação de algumas edificações. Extensão cerca de 800m. A EM 544,1 é cruzada e reabilitada. Viaduto sem afectações urbanas.	Na zona sul, junto à entrada do túnel haverá demolições (entre Viaduto V9 e T4). Túnel mineiro o que pressupõe a não demolição das construções situadas por cima.	Médio.	Entre o V9 e T4 existe um corte social, devido a uma escavação com 20m e extensão 1,5km. Não está previsto nenhum restabelecimento. Deverá haver uma FS.
	26 a 30	Fontes, Morões	Entre o V8 e o V9 existem afectações directas de um nº apreciável de construções pelo que torna o impacto de magnitude média.	Médio.	Médio.	Corte social pela existência de aterro com 20m e extensão de 200m e escavação com 25m e extensão de 200m.
	23 a 25	Alcaldaria, Torrinha; Viaduto V6 - Ribª Várzea	Magnitude reduzida. Afectação de poucas edificações. Viaduto com cerca de 1,6 km.	Reduzida, no pressuposto que as casas localizadas por baixo do viaduto não serão demolidas.	Elevado.	Não existe.
	20,673 a 22,830	Túnel T2 - Garruchas	Magnitude média. Afectação de vários edifícios. Túnel mineiro com cerca de 0,8km - T2. Garruchas, seguido de escavação com cerca de 800m de extensão afectando directa e indirectamente edificações.	Médio, pois apesar de não estarem previstas demolições na zona dos túneis, na transição entre estes, existe uma zona em escavação com cerca de 15m de altura numa extensão de 180m onde serão demolidas algumas construções.	Médio.	Médio.
		Túnel T1 - Aregões, Povoações de Celas de Cima/Fornos	Magnitude média. Afectação de poucas edificações. Túnel mineiro com cerca de 1,1km - T1. Aregões, seguido de escavação com cerca de 800m de extensão afectando directa e indirectamente edificações.	Médio, pois há algumas construções que serão demolidas.	Elevado.	Elevado.
	20,673 a 19,5	Frente urbana de Aregões	Elevada magnitude. Esta frente urbana é afectada por corte social, resultante de aterros com altura cerca de 15m, numa extensão de 1 km.	Médio, pois há algumas construções que serão demolidas.	Elevado.	Elevado.
	17 a 19	Povoação Ribeira de Babro	Magnitude média, dada a sua extensão e nº de edifícios afectados. Extensão cerca de 2,1km. Viaduto V4 com cerca de 1km de extensão, passa sobre povoação, rede viária local e rio Lena.	Reduzida, no pressuposto que as casas localizadas por baixo do viaduto não serão demolidas.	Elevado.	Não existe.
	2.2.3 (NE) NASCENTE	11a 14	Inserção nos aglomerados urbanos de Casal Boeiro, Covão, Outeiro, Pedreiras, Tremoceira e Casais de Babro e rede viária local. Viaduto V2 - ribª Mogo.	Magnitude elevada, não só em termos da extensão como em nº de edifícios afectados. Extensão cerca de 2km no Outeiro, atravessando em Viaduto V3 de 400m sobre habitações e N1/NC2.	Elevada. Entre os 2 viadutos a LAV passará em aterro com cerca de 15m de altura e extensão de 20m, o que implica um considerável nº de demolições.	Elevado, face ao corte social significativo.
7,5		Agglomerado urbano de Ataíde de Cima	Magnitude média. Extensão cerca de 1,5 km. Passagem em aterro com cerca de 10m de altura, estando prevista uma passagem inferior. Aqui o efeito barreira será entre a zona urbana e a zona industrial.	Médio.	Elevada.	Elevada.
2.3	5 a 14	Inserção no aglomerado urbano (Azolo, Casal de Luísa, Tremoceira e Casais de Babro) e rede viária local.	Magnitude elevada, não só em termos da extensão como em nº de edifícios afectados. Extensão cerca de 6 km. Localiza-se nesta extensão o viaduto V2 sob a ribª das Pedreiras e N1/NC2, com cerca de 500m. Realização de aterro (km. 11+600 ao km. 13+000) com efeito barreira entre povoações.	Elevada, pois há um conjunto significativo de construções que serão demolidas.	Elevada, face à extensa frente urbana.	Elevada; pois haverá um corte social pronunciado, apesar de estarem previstos diversos restabelecimentos.
	16	Viaduto V3 - Travessia do rio Alpedriz	Magnitude reduzida. Sem afectações directas ou indirectas de aglomerados urbanos.	Reduzida.	Reduzida.	Reduzida.
Alcobaça	12	Túnel T2 - Juncal	Magnitude reduzida. Sem afectações directas ou indirectas de aglomerados urbanos.	Reduzida.	Reduzida.	Reduzida.
	6,5 a 10	Túnel T1 - Aljubarrota. Povoação Aljubarrota.	Magnitude reduzida. Extensão T1 cerca de 400m. Zona de escavação com cerca de 10m de altura e extensão cerca de 1 km. Traduz-se num efeito barreira.	Reduzida, visto não haver demolições.	Média.	Média, estando apenas um restabelecimento previsto. Prevê-se mais restabelecimentos.

	7 e 8	Travessia de Cadoloço	Magnitude média: Maior afectação urbana entre km 7,5 e 8	Média, por haver algumas demolições.	Média.	Elevado, face aos aterros e escavações previstos.
2.2.2 (LC) NASCENTE			Magnitude elevada: De km 3,20 ao 5,6 km, a LAV desenvolve-se em aterro com altura cerca de 15m, daí resultando um elevado nº de demolições com significativo corte social e uma substancial perda da qualidade de vida das populações locais: PUEC entre km 0+150 a km 2+550, sem afectações de maior, apesar de no seu início sul, haver algumas construções as quais terão de ser demolidas.	Elevado.	Elevado.	Elevado.




Informação N.º: DAA 1042/07	Para: Directora de Serviços C/C:
--	---

Parecer

Visto com apreço.
À consideração do Exmo. Vice-Presidente.

Coimbra, 16 de Novembro de 2007



(Luísa Lobo)

Despacho

Directora de Serviços de
Ambiente

M.ª Luísa Lobo

N/Ref.ª AIA_2007_0015_000000

ASSUNTO/RESUMO:

Parecer adicional

Estudo de Impacte Ambiental n.º1686

"Linha Ferroviária de Alta Velocidade - Lote C1: Alenquer.(Ota) - Pombal"



Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro

Na sequência do que me foi solicitado pela Presidência, elaborei um parecer adicional ao parecer sectorial relativo ao Estudo de Impacte Ambiental n.º1686 – “Linha Ferroviária de Alta Velocidade – Lote C1: Alenquer (Ota) – Pombal”, remetido à Autoridade de AIA (APA), em anexo ao nosso ofício n.º506465, de 13.11.2007, de forma a realizar uma hierarquização das seis alternativas propostas no EIA, o qual se anexa.

A Consideração Superior,

A Chefe de Divisão


(Eng.ª Cristina Taliscas)

Parecer Adicional

ao

Parecer Sectorial ao Estudo de Impacte Ambiental n.º1686

"Linha Ferroviária de Alta Velocidade - Lote C1: Alenquer (Ota) - Pombal"

Para a Região Centro, o EIA apresenta uma combinação de eixos e sub-eixos integrados nas alternativas do Sub-Troço norte (N), que se encontram sumarizados no Quadro 1:

Quadro 1 - Alternativas propostas pelo EIA

SOLUÇÃO POENTE							SOLUÇÃO NASCENTE			
Alternativa	Eixo/sub-eixo	Alternativa	Eixo/sub-eixo	Alternativa	Eixo/sub-eixo	Alternativa	Eixo/sub-eixo	Eixo/sub-eixo	Eixo/sub-eixo	
NA	2.1.3	NB	2.1.3	NC	2.1.3	ND	2.1.3	2.2.3	2.3.2	
	2.1.4		2.1.4		2.7		2.2.4			
	2.1.5		2.1.5		2.1.5		2.4.1			
	2.1.6		2.5.1		2.1.6		2.4.2			
	2.1.1		2.5.2		2.1.1		2.5.3A			
	2.4.2		2.5.3A		2.4.2		2.5.3A			
	2.5.3A		2.5.3A		2.5.3A		2.5.3A			

sendo que, do mesmo se conclui que:

- o eixo 2.1.3 e o eixo 2.1.5, são comuns às quatro alternativas da solução poente;
- o eixo 2.4.1 e o eixo 2.4.2 são comuns às duas alternativas da solução nascente;
- o sub-eixo 2.5.3A é comum a todas as alternativas propostas

De forma a se poder realizar uma hierarquização das propostas, para os descritores em estudo (sócio-economia e ordenamento do território e uso dos solos), usou-se como metodologia o seguinte critério:

- 1 - pouco significativo
- 2 - significativo
- 3 - muito significativo
- 4 - muito significativo

o que permitiu, com base no referido parecer já enviado, concluir que

Alternativa	Eixo/sub-eixo	Magnitude do impacto	Alternativa	Eixo/sub-eixo	Magnitude do impacto	Alternativa	Eixo/sub-eixo	Magnitude do impacto	Alternativa	Eixo/sub-eixo	Magnitude do impacto	Alternativa	Eixo/sub-eixo	Magnitude do impacto	Alternativa	Eixo/sub-eixo	Magnitude do impacto
NA	2.1.3	reduzida(1)	NB	2.1.3	reduzida(1)	NC	2.1.3	reduzida(1)	ND	2.1.3	reduzida(1)	Total	2.2.3	elevada(4)	Total	2.3.2	elevada(4)
	2.1.4	reduzida(1)		2.1.4	elevada(4)		2.1.4	elevada(4)		2.2.4	elevada(4)		2.2.4	elevada(4)			
	2.1.5	média(2)		2.1.5	média(2)		2.1.5	média(2)		2.4.1	reduzida(1)		2.4.1	reduzida(1)			
	2.1.6	reduzida(1)		2.1.6	média(2)		2.1.6	média(2)		2.4.2	reduzida(1)		2.4.2	reduzida(1)			
	2.5.2	média(2)		2.5.2	reduzida(1)		2.5.2	média(2)		2.5.3A	elevada(4)		2.5.3A	elevada(4)			
2.4.2	reduzida(1)	2.4.2	reduzida(1)	2.4.2	reduzida(1)	Total	2	Total	2	Total	3	Total	3				
2.5.3A	elevada(4)	2.5.3A	elevada(4)	2.5.3A	elevada(4)	Total	2	Total	2	Total	3	Total	3				
Total	2	Total	2	Total	2	Total	2	Total	2	Total	2	Total	2	Total	3		

ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E USO DO SOLO

SOLUÇÃO POENTE												SOLUÇÃO NASCENTE							
Alternativa	Eixo/sub-eixo	Magnitude do impacto	Alternativa	Eixo/sub-eixo	Magnitude do impacto	Alternativa	Eixo/sub-eixo	Magnitude do impacto	Alternativa	Eixo/sub-eixo	Magnitude do impacto	Alternativa	Eixo/sub-eixo	Magnitude do impacto	Alternativa	Eixo/sub-eixo	Magnitude do impacto		
NA	2.1.3	nula (0)	NB	2.1.3	nula (0)	NC	2.1.3	nula (0)	ND	2.1.3	nula (0)	Total	2.2.5	elevada(4)	Total	2.3.2	elevada(4)		
	2.1.4	elevada(4)		2.1.4	elevada(4)		2.1.4	elevada(4)		2.7	elevada(4)		2.7	elevada(4)		2.2.4	elevada(4)	2.2.4	elevada(4)
	2.1.5	elevada(4)		2.1.5	elevada(4)		2.1.5	elevada(4)		2.1.5	elevada(4)		2.1.5	elevada(4)		2.4.1	elevada(4)	2.4.1	elevada(4)
	2.5.1	elevada(4)		2.5.1	elevada(4)		2.5.1	elevada(4)		2.5.1	elevada(4)		2.5.1	elevada(4)		2.4.2	média(2)	2.4.2	média(2)
	2.5.2	elevada(4)		2.5.2	média(2)		2.5.2	média(2)		2.5.2	elevada(4)		2.5.2	elevada(4)		2.5.3A	elevada(4)	2.5.3A	elevada(4)
2.4.2	elevada(4)	2.4.2	elevada(4)	2.4.2	elevada(4)	2.4.2	elevada(4)	2.4.2	elevada(4)	Total	3	Total	4	Total	4				
2.5.3A	elevada(4)	2.5.3A	elevada(4)	2.5.3A	elevada(4)	2.5.3A	elevada(4)	2.5.3A	elevada(4)	Total	3	Total	4	Total	4				
Total	3	Total	3	Total	3	Total	3	Total	3	Total	3	Total	4	Total	4				

• **Sócio-economia**

Através das matrizes constantes no parecer sectorial enviado (ver Anexo I), foi construída a tabela anterior, considerando os impactes negativos nas áreas urbanas, as demolições a menos de 40m da LAV, as condicionantes da qualidade de vida, habitações a mais de 40m da LAV e o efeito de barreira, atribuindo na totalidade do descritor magnitude elevada, média e reduzida.

• **Ordenamento do Território e usos do solo**

Neste descritor, procedeu-se à análise dos aspectos constantes da metodologia usada no parecer remetido:

- Conformidade ou concordância com as orientações e regulamentações estabelecidas nos instrumentos de gestão territorial (com incidência na área de intervenção).
- Interferências e grau de compatibilidade do projecto com as servidões de restrições de utilidade pública e outras condicionantes com incidência na área da intervenção.
- Matriz síntese com os impactes negativos muito significativos, por eixo e sub-eixo.

Conclusões

No Quadro 2, apresenta-se de forma sumária para as seis alternativas e para os descritores em análise, a classificação dos impactes.

Quadro 2 - Magnitude dos impactes

	Alternativas					
	Solução Poente				Solução nascente	
	NA	NE	NC	ND	NE	NL
Sócio-economia	Significativo	Significativo	Significativo	Significativo	Significativo a muito significativo	Significativo a muito significativo
Ordenamento do Território e usos do solo	Significativo a muito significativo	Significativo a muito significativo	Significativo a muito significativo	Significativo a muito significativo	Muito significativo	Muito significativo

Como foi referido no parecer enviado, a Solução Nascente apresenta-se como a mais conflituante com as zonas urbanas consolidadas e com infra-estruturas urbanísticas locais. Com efeito para vários aglomerados urbanos consolidados, são esperados impactes negativos ao nível do ruído, vibrações e qualidade do ar, para além de serem directamente afectadas construções existentes ou previstas.

A Solução Poente ao interferir, igualmente, com aglomerados urbanos, irá originar condicionamentos à qualidade de vida das populações, com cortes no tecido social, diminuição da permeabilidade territorial e afectação de equipamentos. Contudo, como se verifica na tabela anterior e no Quadro 2, esta solução configura uma situação menos gravosa que a solução nascente.

Dentro da Solução Poente, as alternativas NA e NB surgem como as menos gravosas, das quatro alternativas apresentadas no EIA, para esta solução (sendo que a alternativa NB se encontra dividida em seis eixos enquanto que a alternativa NA se divide em sete eixos), uma vez que, relativamente à estrutura económica instalada neste território, a afectação da Cimenteira Maceira-Liz e da sua área de expansão (eixo 2.7), nas alternativas NC e ND, poderá levar ao respectivo encerramento, afectando ainda, um conjunto de pequenas e médias empresas fornecedoras de bens e serviços. Também um conjunto significativo de empresas ligadas ao sector extractivo e transformador será afectado.

Dentro das alternativas menos gravosas (NA e NB), pesando os impactes resultantes da interferência com os aglomerados urbanos, nomeadamente o aglomerado de Bidoeira de Cima, e a sobreposição dos dois traçados com diversas áreas destinadas ao aproveitamento de recursos geológicos, permite optar pela alternativa NB, como a menos impactante, nos descritores em análise.

Anexo I

SÓCIO-ECONOMIA								
Conceção	Exto	Sub-exto	Km	Áreas mais Impactantes	IMPACTES NEGATIVOS ÁREAS URBANAS	Demolições a menos 40m LAV	Condicionamento da qualidade de vida (habitações a menos de 40m LAV)	Efeito barreira
		2.11 (NA e NC); 2.4.2 (NA, NC, NE, NF); 2.4.3 (NE e NF); NASCENTE		Alto dos Mendes, Vale do Feto	Ambas as alternativas 2.4 e 2.11 são muito semelhantes em termos de impactos gerados do ponto de vista de afectações urbanas. Por haver um redução nº de demolições com reduzida condicionamento da qualidade de vida e efeito barreira reduzido, considera-se que estas alternativas apresentam em termos gerais magnitude reduzida. (1)	Reduzido. (1)	Reduzido. (1)	Reduzido. (1)
			14,228 a 15,122	Viaduto V6 - ribª dos Crespos	Magnitude reduzida com afectação indirecta de apenas 1 construção. (1)	Reduzida. Não estão previstas demolições. (1)	Reduzida. (1)	Não existe. (1)
			15,122 a 17	Aglomerados urbanos - Crespos, Roussa de Cima e Cavadinha	Magnitude elevada com afectação directa e indirecta de construções e efeito barreira entre as povoações de Crespos e Roussa de Cima. Efeito barreira dentro da própria povoação de Cavadinha com algumas demolições. (4)	Média. Algumas construções serão demolidas. (2)	Média. (2)	Elevado, apesar de ser criada uma passagem superior. (4)
			18 a 19	Aglomerados urbanos - Barroco e Sazes	Magnitude média com escavações com cerca de 25m e 1,5km de extensão. Há afectação directa de habitações. (2)	Média. Algumas construções serão demolidas. (2)	Média. (2)	Média face à dimensão da escavação, apesar de estarem previstas 2 passagens superiores. (2)
	2.5.3 (NB ND) POENTE		19,5 a 22	Zona do PUEC - Ladeira, Assanha da Paz, Barros da Paz e atravessamento da IC8	Magnitude elevada face ao grande nº de construções directa e indirectamente afectadas. Previsto alarço com cerca de 25m. Em virtude do PUEC haverá um alargamento da área ocupada o que afectará um nº significativamente maior de construções. (4)	Magnitude elevada face ao nº de demolições. (4)	Elevada face à frente urbana de cerca de 2,5km. (4)	Elevado devido ao efeito barreira muito pronunciado, apesar das 4 passagens inferiores previstas. A povoação de Assanha da Paz será atravessada. (4)
			24,5 a 25,4	Aglomerado urbano de Almagreiros	Magnitude reduzida. (1)	Reduzida. Não estão previstas demolições. (1)	Média face à extensa frente urbana. (2)	Não existe. (2)
				Ver zonas de alternativas A, B, C (articulação com o lote seguinte)	As alternativas são idênticas em termos de impactos. Contudo, a magnitude dos impactos vai aumentando na medida que nos aproximamos do aglomerado urbano. Nesta contexto a solução A será a menos impactante. Alternativa A tem a cerca de 250m do perímetro urbano; A B tem a 100m e a C tem a 50m. (2)	Reduzida para A e B. Média para C. (1)	Média para as B e C. Reduzida para a A. (1)	Não existe. (1)
	2.5		24,5 a 26	Viaduto V3 - Regato dos Mendes Cavada	Magnitude reduzida com afectação indirecta de algumas construções. (1)	Reduzida, no pressuposto que as casas localizadas por baixo do viaduto não serão demolidas. (1)	Média, dada a altura do viaduto com cerca de 50m de altura e cerca de 660m de extensão. (1)	Não existe. (1)
	2.5.2 (NB ND) POENTE		26,275 a 26,635	Viaduto V4 e Aglomerados Outeira e Camilde do Melo	Magnitude média com afectação indirecta de cerca de 12 construções. (2)	Reduzida, no pressuposto que as casas localizadas por baixo do viaduto não serão demolidas. (1)	Média, dada a altura do viaduto com cerca de 50m de altura e cerca de 660m de extensão. (2)	Não existe. (2)
			26,7 a 29,2	Casals da Bidoeira	Magnitude média. Escavação com cerca de 3km de extensão e 20m de altura. Há restabelecimento previsto por passagem superior. (2)	Média. Algumas construções serão demolidas. (2)	Média. (2)	Média magnitude o efeito barreira, pois existe a escavação, estando no entanto prevista uma passagem superior. (2)
			4,1 a 5,9	Viaduto V1	Magnitude reduzida. (1)	Reduzida. Não estão previstas demolições. (1)	Reduzida. (1)	Não existe. (1)
				Aglomerado Urbano de Bidoeira de Cima	Magnitude média com afectação directa de algumas construções. Alarço significativo com cerca de 25m de altura na frente urbana da Bidoeira de Cima. É a opção menos impactante no atravessamento da Bidoeira de Cima. (2)	Média. Algumas construções serão demolidas. (2)	Média. Existe uma frente urbana com cerca de 800m que será afectada. (2)	Média magnitude o efeito barreira, pois está prevista a construção de 2 passagens inferiores. (2)
	2.5.1 POENTE		6,7 a 6,75	Viaduto V2	Magnitude reduzida. Proximidade de 2 campos de jogos reitados e um campo pélad. (1)	Reduzida. (1)	Reduzida. Cerca de 1 casa afectada. (1)	Não existe. (1)
			6,75 a 8,18	Viaduto V3. A localização deste viaduto nas plantas 1:5.000 não corresponde com a das plantas 1:25.000.	Magnitude reduzida. (1)	Reduzida. (1)	Reduzida. (1)	Não existe. (1)
	2.5.3 (NA, NC) POENTE		47	Viaduto V8 sobre a ribª de Camilde	Magnitude média com afectação directa e indirecta de construções. (2)	Reduzida, no pressuposto que as casas localizadas por baixo do viaduto não serão demolidas. (1)	Média. Cerca de 6 casas afectadas. (2)	Não existe. (2)

2.1.5 (NA, NB, NC, ND) POENTE	Marinha Grande	45 a 47	Aglomerado urbano de Bidoeira de Cima - Túnel T3	Magnitude elevada com grande nº de afectações directas e indirectas (floriculturas, habitações). Túnel com extensão de cerca de 300m atravessando a área central urbana da Bidoeira de Cima. Afectação de lar da 3ª Idade - Sobral do Castanheiro. (4)	Média. Superior a 20 casas demolidas (2)	Elevada. Existe um grande nº de habitações afectadas. (4)	Médio. Há aterros com cerca de 20m e escavações com cerca de 18 a 25m de altura. (2)
		42 a 44	Aglomerado urbano de Texugueira, Colónia Agrícola	Magnitude média face às escavações (20m) e aterros (12m) com cerca de 2 km de extensão. Tem uma passagem superior e duas inferiores com cerca de 1km entre si; para minimizar o efeito barreira. No km 43,550m há a afectação directa de uma construção. (2)	Média. Superior a 20 casas demolidas (2)	Elevada. Existe um grande nº de habitações afectadas. (4)	Médio. Há aterros com cerca de 12,5m e escavações com cerca de 20m de altura. (2)
		38 a 34	Aglomerado urbano de Barreiros, Casais, Regueira de Pontes e Travessia rio Lis. Viaduto V7.	Magnitude média: Afectação indirecta de algumas construções no km 35+250. Entre o Km 36+500 e km 37+000 há afectação indirecta de zona industrial, Armazéns e parques de armazenamento de materiais (2 depósitos, um de madeira e outro de materiais de construção; km 36,6 e 36,8). Após a travessia há a demolição de duas agro-pecuárias. (2)	Reduzida. (1)	Média. (2)	Não há efeito barreira.
		33 a 30	Estação Leiria poente e zona de interface.	Magnitude média. Existem zonas de aterro e escavações significativas. (2)	Reduzida, não havendo casas a demolir. (1)	Reduzida. (1)	Não há efeito barreira.
		28,8 a 29,6	Aglomerado urbano de Albergaria e Viaduto V5 sobre a ribª do Fagundo.	Magnitude reduzida: Afectação indirecta de construções e de qualidade de vida das populações. (1)	Reduzida, não havendo casas a demolir. (1)	Média. Frente urbana de cerca de 300m, cuja qualidade de vida será muito afectada. (2)	Não há efeito barreira.
		7 a 14	Aglomerados urbanos (Casal da Macelrinha, A do Barbas, Campos, Maceira, Venda, A dos Pretos, Telheiro e Tojeira); cruzamento com linha do norte e linha do Oeste; rede viária local; área afectada à indústria extractiva.	Magnitude elevada: face ao nº de construções afectadas; área de recursos geológicos atravessada; diminuição da qualidade de vida e efeito barreira. (4)	Elevada. Nº significativo de demolições. (4)	Elevado. Frente urbana com cerca de 2,9km, a qual terá diminuição significativa da qualidade de vida. (4)	Elevado. O traçado aqui desenvolve-se em aterro com uma altura média de cerca de 10m e extensão 1,8km. Independentemente das 3 passagens inferiores propostas, o efeito barreira é muito acentuado. (4)
		5,6 a 8,4	Aglomerado urbano de A do Barbas e Campos e Viaduto V2 - Campos	Magnitude elevada: face ao nº de construções afectadas; diminuição da qualidade de vida e efeito barreira. (4)	Média face ao nº de construções directa e indirectamente afectadas (demolidas); Permanece o pressuposto que as casas localizadas por baixo do viaduto não serão demolidas. (2)	Elevada. Existe um grande nº de habitações afectadas com diminuição da qualidade de vida das populações. (4)	Elevada. Aterro numa extensão de 600m com cerca de 12m de altura, que, apanha parte da frente urbana de A do Barbas e diminuindo a permeabilidade territorial destas povoações. Estão previstas 1 passagem superior e 1 inferior. (4)
		2 a 2,8	Travessias do gasoduto Andam	Escavações com cerca de 20m e extensão aproximada de 1,4km; Aterros com cerca de 25m e extensão de 800m. (4)	Reduzida. Não interfere com área urbana. Há uma rarefação na área urbana. (1)	Reduzido. (1)	Reduzido. (1)
		20 a 26	Proximidade da Marinha Grande. Aglomerado urbano de Telheiro, Cerca e Tojeira; Cruzamento com a linha do Oeste.	Magnitude média: Afectação directa e indirecta de construções principalmente na zona do km 26; devido à realização de aterro com cerca de 8m de altura. (2)	Média. Há construções que serão demolidas. (2)	Média, devido à extensa frente urbana da Marinha Grande. (2)	Elevado, face ao aterro com 8m e cerca de 700m de extensão estando prevista apenas uma passagem inferior neste local. (4)
		2.1.4 (NA, NE) POENTE	Marinha Grande	23,5 a 29,9	Travessia do gasoduto	Cruzamento de nível com o gasoduto ao km 23,5 e cruzamento em viaduto sobre o gasoduto ao km 19,8.	
19,5 a 20,5	Inserção nos aglomerados urbanos de Mélvos, Maceira, A do Barbas e rede viária local.	Magnitude elevada face à escavação com cerca de 1km de extensão e cerca de 30m de altura. Tem uma passagem superior para minimizar o efeito barreira. Dos km 20,3 a km 20,4 e no km 22,250m há a afectação directa de construções sendo feita escavação. (4)		Média face ao nº de construções directa e indirectamente afectadas (demolidas). (2)	Elevada, devido à extensa frente urbana que apanha as povoações de Mélvos, Maceira e A do Barbas. (4)	Elevado, face à extensão da escavação que será realizada com cerca de 1km e 30m de altura. (4)	
22.3 (NA, NE) NASCENTE	45 a 42	Atravessamento da Bidoeira de Cima em túnel T6		Magnitude elevada com grande nº de afectações directas e indirectas (habitações e lar da 3ª Idade). Túnel com extensão de cerca de 300m atravessando a área central urbana da Bidoeira de Cima; escavação numa extensão significativa. (4)	Elevado, face ao nº de construções que serão demolidas. (4)	Elevado. Frente urbana com cerca de 3km, a qual terá diminuição significativa da qualidade de vida. (4)	Elevado: O traçado aqui desenvolve-se em aterro com cerca de 30m e extensão 600m e escavação com uma altura média de cerca de 10m e extensão 1,2km. Independentemente das 2 passagens inferiores e 1 passagem superior propostas, o efeito barreira é muito acentuado. (4)
22.5 a 4	Marinha Grande	38,5 a 4	Povoações Mata, Insua e Pingarelo. Viadutos V12 - ribª Chameca e V13 - ribª Agudim	Magnitude média com afectações directas e indirectas de construções. Viadutos V12 e V13 (extensão de 800m e 45m de altura). (2)	Média face ao nº de construções directa e indirectamente afectadas (demolidas) e no pressuposto que as casas localizadas por baixo do viaduto não serão demolidas. (2)	Elevada, pois há uma grande dispersão de construções sendo a qualidade de vida das populações será muito afectada. (4)	Reduzido. (1)

37 a 36	Túnel T5 (860m) - Boavista	Magnitude elevada com um grande nº de afectações: directas e indirectas (habitações, escola EB1) túnel numa extensão de cerca de 1km. Afectação da rede viária local. No km 38+500 há a afectação de uma exploração agro-pecuária. (4)	Média face ao nº de construções afectadas, considerando que o T5 será túnel mineiro e não "cut and cover". (2)	Elevada na fase de construção e também na fase de exploração para as habitações junto à entrada do túnel. (4)	Reduzido. (1)
36 a 33	Estação Leiria nascente e Interface. Aglomerado urbano de Azabuxo, Campo Amarelo, Santa Eufémia, Bogalho.	Magnitude elevada. Extensão 2,6km. Aglomerado urbano de Bogalho será afectado directa e indirectamente, diversas construções serão demolidas, não só pelo traçado mas tb pela acessibilidade à estação de Leiria. (4)	Elevada. Nº significativo de demolições. (4)	Elevada face à dimensão da área afectada à estação de Leiria de 2,6km. (4)	Elevado. (4)
36,5 a 41	Povoações Mata, Ínsua e Pingareiro. Viadutos V12 - ribª Chameca e V13 - ribª Agudim	Magnitude média com afectações directas e indirectas de construções. Viadutos V12 e V13 (extensão de 800m e 45m de altura). (2)	Média face ao nº de construções directas e indirectamente afectadas (demolidas) e no pressuposto que as casas localizadas por baixo do viaduto não serão demolidas. (2)	Elevada, pois há uma grande dispersão de construções sendo a qualidade de vida das populações será muito afectada. (4)	Reduzido. (1)
37 a 36	Túnel T5 (860m) - Boavista	Magnitude elevada com um grande nº de afectações: directas e indirectas (habitações, escola EB1) túnel numa extensão de cerca de 1km. Afectação da rede viária local. No km 38+500 há a afectação de uma exploração agro-pecuária. (4)	Média face ao nº de construções afectadas, considerando que o T5 será túnel mineiro e não "cut and cover". (2)	Elevada na fase de construção e também na fase de exploração para as habitações junto à entrada do túnel. (4)	Reduzido. (1)
36 a 33	Estação Leiria nascente e Interface. Aglomerado urbano de Azabuxo, Campo Amarelo, Santa Eufémia, Bogalho.	Magnitude elevada. Extensão 2,6km. Aglomerado urbano de Bogalho será afectado directa e indirectamente, diversas construções serão demolidas, não só pelo traçado mas tb pela acessibilidade à estação de Leiria. (4)	Elevada. Nº significativo de demolições. (4)	Elevada face à dimensão da área afectada à estação de Leiria de 2,6km. (4)	Elevado. (4)
30,5 a 32	Túnel T4 - Touria e Ramalharã; Viaduto V9 - Ribeira das Chitas.	Magnitude média. Afectação de algumas edificações. Extensão cerca de 800m. A EM 544.1 é cruzada e restabelecida. Viaduto sem afectações urbanas. (2)	Na zona sul, junto à entrada do túnel haverá demolições (entre Viaduto V9 e T4). Túnel mineiro o que pressupõe a não demolição das construções situadas por cima. (2)	Médio. (2)	Entre o V9 e T4 existe um corte social, devido a uma escavação com 20m e extensão 1,5km. Não está previsto nenhum restabelecimento. Deverá haver uma PS. (4)
26 a 30	Fontes, Mortes	Entre o V8 e o V9 existem afectações directas de um nº apreciável de construções pelo que toma o impacto de magnitude média. (2)	Médio. (2)	Médio. (2)	Corte social pela existência de aterro com 20m e extensão de 200m e escavação com 25m e extensão de 200m. (4)
24 a 25	Alcaldaria, Torrinha; Viaduto V6 - Ribª Várzea.	Magnitude reduzida. Afectação de poucas edificações. Viaduto com cerca de 1,6 km. (1)	Reduzida, no pressuposto que as casas localizadas por baixo do viaduto não serão demolidas. (1)	Elevado. (4)	Não existe.
20,673 a 22,830	Túnel T2 - Garruchas	Magnitude média. Afectação de vários edifícios. Túnel mineiro com cerca de 0,8km - T2 - Garruchas, seguido de escavação com cerca de 800m de extensão afectando directa e indirectamente edificações. (2)	Médio, pois apesar de não estarem previstas demolições na zona dos túneis, na transição entre estes existe uma zona em escavação com cerca de 15m de altura numa extensão de 150m onde serão demolidas algumas construções. (2)	Médio. (2)	Médio. (2)
20,573 a 19,5	Frente urbana de Aregões	Magnitude elevada. Esta frente urbana é afectada por corte social, resultante de aterros com altura cerca de 15m, numa extensão de 1 km. (4)	Médio, pois há algumas construções que serão demolidas. (2)	Elevado. (4)	Elevado. (4)
17 a 19	Povoação Ribeira de Baixo	Magnitude média, dada a sua extensão e nº de edifícios afectados. Extensão cerca de 2,1km. Viaduto V4 com cerca de 1km de extensão passa sobre povoação, rede viária local e rio Lena. (2)	Reduzida, no pressuposto que as casas localizadas por baixo do viaduto não serão demolidas. (1)	Elevado. (4)	Não existe.
2.2.3 (NE) NASCENTE	Inserção nos aglomerados urbanos de Casal Boeiro, Covão, Outeiro, Pedreiras, Tremocela e Casais de Baixo e rede viária local. Viaduto V2 - ribª Mogo.	Magnitude elevada, não só em termos de extensão como em nº de edifícios afectados. Extensão cerca de 2km no Outeiro, atravessando em Viaduto V3 de 400m sobre habitações e N1/IC2. (4)	Elevada. Entre os 2 viadutos a LAV passará em aterro com cerca de 15m de altura e extensão de 2km, o que implica um considerável nº de demolições. (4)	Elevado, face ao corte social significativo. (4)	Elevado. (4)
2.2.2 (L.C.) NASCENTE	Agglomerado urbano de Atalja de Cima	Magnitude média. Extensão cerca de 1,5 km. Passagem em aterro com cerca de 10m de altura, estando prevista uma passagem inferior. Aqui o efeito barreira será entre a zona urbana e a zona industrial.	Médio.	Elevada.	Elevada.

Mapa

3000 m/ano

LIGAÇÃO FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE LISBOA/PORTO
TROÇO ALENQUER(OTA)- POMBAL (ESTUDO PRÉVIO)
PROC. AIA N.º 1686

ASSENTO DA 3ª REUNIÃO DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

Local: Agência Portuguesa do Ambiente

Data e Hora: 16 de Outubro de 2007, 10.30 h

Presenças: Eng^a Paula Nunes da Silva (APA/GAIA)
Eng.^o Augusto Serrano (APA/GAIA)
Eng^a Ana Telhado (INAG, IP)
Dr.^a Jesus Fernandes (ICNB,IP)
Dr.^a Isabel Marques(CCDRLVT)
Eng.^a Paula Dinis / CCDRC)
Eng^a Maria João Palma (APA/DACAR)
Arqta.Paisg. Cristina Russo (APA/GAIA)
Dr.^a Margarida Osório (CCDRLVT).

DELIBERAÇÕES:

Conforme ordem de trabalhos procedeu-se à análise de proposta de estrutura do parecer da CA e discussão genérica de alguns dos conteúdos de capítulos, tendo ficado acordada a seguinte estrutura:

Estrutura do parecer da CA

1. Introdução
2. Âmbito da Avaliação
3. Antecedentes
4. Procedimento de Avaliação
5. Documentação sujeita a avaliação ¹
6. Projecto
 - 6.1 Enquadramento do projecto na Rede Ferroviária de Alta Velocidade²
 - 6.2 Objectivos e justificação do projecto³
 - 6.3 Localização
 - 6.4 Alternativas consideradas
 - 6.5 Principais características do Projecto
7. Projectos Complementares, Associados e Subsidiários
8. Avaliação do EIA
 - 8.1 Impactes negativos, por factor ambiental
 - 8.2 Impactes positivos
9. Comparação de Alternativas
 - 9.1 Metodologia
 - 9.2 Análise comparativa
10. Resultados da Consulta Pública e respectiva análise
11. Mitigação dos impactes negativos do Projecto
12. Impactes negativos residuais da alternativa menos desfavorável
13. Conclusões

¹ incluir índice actualizado das peças desenhadas, a remeter para anexo.

² o capítulo 6.1 poderá vir a ser eliminado se abordado no ponto "âmbito da Avaliação".

³ a inclusão ou não do capítulo 6.2 deverá ser decidida em função do desenvolvimento e conteúdo do capítulo "Âmbito da Avaliação".



Anexos:

Anexo I – Localização do projecto (Fig. do EIA)

Anexo II - Alternativas e Grandes Opções de Traçado (Figura 3.2.3 do EIA)

Constituição da cada uma das 36 soluções globais. (Quadro 3.2.3 do EIA)

Anexo III – Pareceres emitidos pelos membros da CA

Anexo IV – Pareceres externos

A representante da CCDR Centro informou que de acordo com o trabalho de avaliação que estava a ser realizado não era possível antes do final do mês ter uma posição final para todos os factores que estavam a ser analisados. A técnica do INAG informou que não sabia ainda qual era a posição relativa às águas subterrâneas dado aguardar parecer interno.

Assim e verificando-se que não seria possível enviar os pareceres até 18 de Outubro conforme programa inicial de trabalhos, ficou acordado prorrogar a data de envio de pareceres sectoriais.

Ficou, ainda, acordado que:

1 – A Eng.^a Paula Nunes da Silva procederá à actualização do índice das peças desenhadas para disponibilizar à CA, sendo as peças nele constante que deverão servir para efeitos de apreciação do EIA pela CA.

2 – Os membros da CA que asseguram a avaliação de descritores ambientais procederiam, nos respectivos descritores:

2.1 – à Identificação de impactes negativos que condicionem a aprovação de traçados integrados no Estudo Prévio do Lote C1 da LAV e respectiva justificação, devendo esta informação ser enviada até **25 de Outubro**, via correio electrónico para a Presidente da CA. Esta identificação deverá ser feita nas várias zonas em que se subdivide o Estudo Prévio: sub-troço Sul, sub-troço Norte e Zona de ligação entre os sub-troços.

2.2 - à indicação, de concordância ou não com o índice de ponderação constante do quadro 8.1.5 - "Coeficientes de ponderação associados a cada descritor" do Tomo 4 do EIA e da respectiva justificação em caso de não concordância, devendo esta informação ser enviada até **25 de Outubro**, via correio electrónico para a Presidente da CA.

2.3 – para efeitos de comparação de alternativas, a indicação do traçado menos desfavorável, por descritor, deverá ser efectuada por zonas (sub-troço Sul e sub-troço Norte), fazendo referência aos eixos que compõem o traçado escolhido. Só se descerá ao nível dos sub-eixos se necessário.

2.4 – os pareceres dos membros da CA (versões finais) terão que ser recepcionados na APA (via fax ou correio) impreterivelmente até **12 de Novembro** (5 dias úteis antes do final do prazo da CA)

2.5 - a próxima reunião da CA ficou agendada para **31 de Outubro de 2007, 10h30 m**, nas instalações da APA, desde que os impactes negativos críticos referidos no ponto 2.1 fossem identificados e enviados à presidente até 25 de Setembro, caso contrário a reunião seria adiada.

INFORMAÇÕES:

1 - O Eng.º Augusto Serrano informou os presentes que, no âmbito da Consulta Pública, foram recepcionados na APA cerca de 3800 exposições, as quais, maioritariamente, são contra o projecto.

2 - Os presentes foram ainda informados que a APA se encontrava a aguardar o envio formal dos pareceres técnicos elaborados pelo LNEC (Geologia e Geomorfologia), IST (Vibrações) e Universidade de Évora (Solos), sendo que após a sua recepção seriam enviados à CA. Tendo a Presidente da CA conhecimento do conteúdo dos referidos pareceres, alertou para o parecer relativo às vibrações, dado que o mesmo concluiu que a metodologia utilizada no EIA na identificação e avaliação de impactes não foi a adequada.

Não havendo outras matérias em discussão, deu-se por terminada a reunião cerca das 13 h.

APA, 17 de Outubro de 2007
Paula Nunes da Silva

Paula N.S.

Reunião da Comissão de Avaliação

Data: 2007.10.16

Local: Agência Portuguesa do Ambiente

Início: 10h 30m

PRESENCAS

APA - Eng.ª Paula Nunes da Silva	<i>Paula N.S.</i>
APA - Eng.º Augusto Serrano	<i>Augusto Serrano</i>
INAG.IP - Eng.ª Ana Telhado	<i>Ana Telhado</i>
ICNB.IP- Dr.ª Jesus Fernandes	<i>Jesus Fernandes</i>
IGESPAR.IP -Dr.ª Ana Margarida Martins	
DRCLVT - Arqto. Luís Quaresma Ferreira	
CCDR LVT - Dr.ª Isabel Marques	<i>Isabel Marques</i>
CCDR Centro Eng.ª Paula Dinis	<i>Paula Dinis e Fernando Sacadura Cabral</i>
Eng.º Fernando Sacadura Cabral	
APA - Eng.ª Mª João Palma	
APA - Arqta. Pais. Cristina Russo	<i>Cristina Russo</i>
IMTT - Eng.º Carlos do Maio Correia	
<i>CCDR-LVT - Margarida da Silva</i>	<i>M. da Silva</i>

**LIGAÇÃO FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE LISBOA/PORTO
TROÇO ALENQUER(OTA)- POMBAL (ESTUDO PRÉVIO)
PROC. AIA N.º 1686**

ASSENTO DA 3ª REUNIÃO DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

Local: Agência Portuguesa do Ambiente

Data e Hora: 16 de Outubro de 2007, 10.30 h

Presenças: Eng.ª Paula Nunes da Silva (APA/GAIA)
Eng.º Augusto Serrano (APA/GAIA)
Eng.ª Ana Telhado (INAG, IP)
Dr.ª Jesus Fernandes (ICNB.IP)
Dr.ª Isabel Marques(CCDRLVT)
Eng.ª Paula Dinis / CCDRC)
Eng.ª Maria João Palma (APA/DACAR)
Arqta. Paisg. Cristina Russo (APA/GAIA)
Dr.ª Margarida Osório (CCDRLVT)

DELIBERAÇÕES:

Conforme ordem de trabalhos procedeu-se à análise de proposta de estrutura do parecer da CA e discussão genérica de alguns dos conteúdos de capítulos, tendo ficado acordada a seguinte estrutura:

Estrutura do parecer da CA

1. Introdução
2. Âmbito da Avaliação
3. Antecedentes
4. Procedimento de Avaliação
5. Documentação sujeita a avaliação¹
6. Projecto
 - 6.1 Enquadramento do projecto na Rede Ferroviária de Alta Velocidade²
 - 6.2 Objectivos e justificação do projecto³
 - 6.3 Localização
 - 6.4 Alternativas consideradas
 - 6.5 Principais características do Projecto
7. Projectos Complementares, Associados e Subsidiários
8. Avaliação do EIA
 - 8.1 Impactes negativos, por factor ambiental
 - 8.2 Impactes positivos
9. Comparação de Alternativas
 - 9.1 Metodologia
 - 9.2 Análise comparativa
10. Resultados da Consulta Pública e respectiva análise
11. Mitigação dos impactes negativos do Projecto
12. Impactes negativos residuais da alternativa menos desfavorável
13. Conclusões

¹ incluir índice actualizado das peças desenhadas, a remeter para anexo.

² o capítulo 6.1 poderá vir a ser eliminado se abordado no ponto "âmbito da Avaliação".

³ a inclusão ou não do capítulo 6.2 deverá ser decidida em função do desenvolvimento e conteúdo do capítulo "Âmbito da Avaliação".

Anexos:

Anexo I – Localização do projecto (Fig. do EIA)

Anexo II - Alternativas e Grandes Opções de Traçado (Figura 3.2.3 do EIA)

Constituição da cada uma das 36 soluções globais.(Quadro 3.2.3 do EIA)

Anexo III – Pareceres emitidos pelos membros da CA

Anexo IV – Pareceres externos

A representante da CCDR Centro informou que de acordo com o trabalho de avaliação que estava a ser realizado não era possível antes do final do mês ter uma posição final para todos os factores que estavam a ser analisados. A técnica do INAG informou que não sabia ainda qual era a posição relativa às águas subterrâneas dado aguardar parecer interno.

Assim e verificando-se que não seria possível enviar os pareceres até 18 de Outubro conforme programa inicial de trabalhos, ficou acordado prorrogar a data de envio de pareceres sectoriais.

Ficou , ainda, acordado que:

1 – A Eng.^a Paula Nunes da Silva procederá à actualização do índice das peças desenhadas para disponibilizar à CA, sendo as peças nele constante que deverão servir para efeitos de apreciação do EIA pela CA.

2 – Os membros da CA que asseguram a avaliação de descritores ambientais procederiam, nos respectivos descritores:

2.1 – à Identificação de impactes negativos que condicionem a aprovação de traçados integrados no Estudo Prévio do Lote C1 da LAV e respectiva justificação, devendo esta informação ser enviada até **25 de Outubro**, via correio electrónico para a Presidente da CA. Esta identificação deverá ser feita nas várias zonas em que se subdivide o Estudo Prévio: sub-troço Sul, sub-troço Norte e Zona de ligação entre os sub-troços.

2.2 - à indicação, de concordância ou não com o índice de ponderação constante do quadro 8.1.5 - "Coeficientes de ponderação associados a cada descritor" do Tomo 4 do EIA e da respectiva justificação em caso de não concordância, devendo esta informação ser enviada até **25 de Outubro**, via correio electrónico para a Presidente da CA.

2.3 – para efeitos de comparação de alternativas, a indicação do traçado menos desfavorável, por descritor, deverá ser efectuada por zonas (sub-troço Sul e sub-troço Norte), fazendo referência aos eixos que compõem o traçado escolhido. Só se descerá ao nível dos sub-eixos se necessário.

2.4 – os pareceres dos membros da CA (versões finais) terão que ser recepcionados na APA (via fax ou correio) impreterivelmente até **12 de Novembro** (5 dias úteis antes do final do prazo da CA)

2.5 - a próxima reunião da CA ficou agendada para **31 de Outubro de 2007, 10h30 m**, nas instalações da APA, desde que os impactes negativos críticos referidos no ponto 2.1 fossem identificados e enviados à presidente até 25 de Setembro, caso contrário a reunião seria adiada.

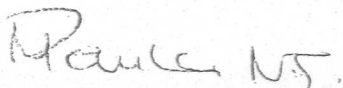
INFORMAÇÕES:

1 - O Eng.º Augusto Serrano informou os presentes que, no âmbito da Consulta Pública, foram recepcionados na APA cerca de 3800 exposições, as quais, maioritariamente, são contra o projecto.

2 - Os presentes foram ainda informados que a APA se encontrava a aguardar o envio formal dos pareceres técnicos elaborados pelo LNEC (Geologia e Geomorfologia), IST (Vibrações) e Universidade de Évora (Solos), sendo que após a sua recepção seriam enviados à CA. Tendo a Presidente da CA conhecimento do conteúdo dos referidos pareceres, alertou para o parecer relativo às vibrações, dado que o mesmo concluiu que a metodologia utilizada no EIA na identificação e avaliação de impactes não foi a adequada.

Não havendo outras matérias em discussão, deu-se por terminada a reunião cerca das 13 h.

APA, 17 de Outubro de 2007
Paula Nunes da Silva



**Ligação Ferroviária de Alta velocidade Lisboa/Porto
 Troço Alenquer(OTA)- Pombal**

Reunião da Comissão de Avaliação

Data: 2007.10.16

Local: Agência Portuguesa do Ambiente

Início: 10h 30m.

PRESENCAS

APA - Eng.ª Paula Nunes da Silva	<i>Paula N.S.</i>
APA - Eng.º Augusto Serrano	<i>Augusto Serrano</i>
INAG.IP - Eng.ª Ana Teihado	<i>Ana Teihado</i>
ICNB.IP- Dr.ª Jesus Fernandes	<i>Jesus Fernandes</i>
IGESPAR.IP -Dr.ª Ana Margarida Martins	
DRCLVT - Arqto. Luís Quaresma Ferreira	
CCDR LVT - Dr.ª Isabel Marques	<i>Isabel Marques</i>
CCDR Centro Eng.ª Paula Dinis	<i>Paulo Castanho e Dinis</i>
Eng.º Fernando Sacadura Cabral	
APA - Eng.ª Mª João Palma	
APA - Arqta. Pais. Cristina Russo	<i>Cristina Russo</i>
IMTT - Eng.º Carlos do Maio Correia	
CCDR-LVT - Margarida Dinis	<i>M. Dinis</i>

**LIGAÇÃO FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE LISBOA/PORTO
TROÇO ALENQUER(OTA)- POMBAL (ESTUDO PRÉVIO)**

PROC. AIA N.º 1686

ASSENTO DA 4ª REUNIÃO DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

Local: Agência Portuguesa do Ambiente

Data e Hora: 31 de Outubro de 2007, 10.30 h

Presenças: Eng.ª Paula Nunes da Silva (APA/GAIA)
Eng.º Augusto Serrano (APA/GAIA)
Eng.ª Ana Telhado (INAG, IP)
Dr.ª Ana Margarida Martins (IGESPAR.IP)
Dr.ª Isabel Marques (CCDR-LVT)
Dr.ª Joana Bustorff (CCDR-LVT)
Eng.ª Paula Dinis (CCDR-C)
Eng.º Fernando Cabral Sacadura (CCDR-C)
Eng.ª Maria João Palma (APA/DACAR)
Arqta. Paisg. Cristina Russo (APA/GAIA)

ORDEM DE TRABALHOS

1. Análise sectorial/ pareceres - Ponto de situação
2. Impactes negativos críticos por descritor/ Ponderação a atribuir aos diferentes descritores/ Análise comparativa de alternativas por descritor
3. Programação dos trabalhos da CA
4. Análise e discussão do Draft do parecer (versão 29 Out.)
5. Outros assuntos, nomeadamente:
Pareceres externos e sua integração nos pareceres sectoriais
Pareceres da RAVE (IST, LNEC e UE)
Resultados da Consulta Pública

INFORMAÇÕES:

Os presentes foram informados que a representante do ICNB não poderia estar presente na reunião, tendo, esta, no entanto, enviado nessa manhã à Presidente da CA, um primeiro Draft do parecer sobre os aspectos ecológicos.

DESENVOLVIMENTO DO TRABALHOS:

Os pontos 1 e 2 da ordem de trabalhos foram abordados em simultâneo, tendo sido efectuada uma apresentação do ponto de situação relativo à análise dos vários descritores, bem como indicados de forma sumária quais os pontos críticos, zonas ou eixos associados aos mesmos. As questões mais relevantes encontram-se sintetizadas no quadro seguinte:



Descritor	Aspectos a relevar	
	Sub-troço Sul	Sub-troço Norte
Património (no âmbito das competências do IGESPAR)	Não é determinante na selecção de alternativas	Há impactes que foram subavaliados, quer em termos de magnitude, havendo zonas muito sensíveis em termos arqueológicos que foram ignoradas, quer em termos da respectiva influência espacial (local/regional). Contrariamente às conclusões do EIA, a alternativa mais impactante, ao nível do descritor Património (IGESPAR), é o corredor Nascente.
Ruído	As conclusões do ruído em termos de comparação de alternativas e de pontos críticos constam dos documentos já distribuídos. Há algumas situações de incumprimento dos limites legais em todos os traçados, (constituem os pontos críticos) mesmo após a adopção de barreiras. Para a minimização do ruído o EIA propõe barreiras, cuja altura nalgumas situações atinge os 6 metros, o que implica impactes residuais não avaliados no EIA. Em termos de eficácia das barreiras, o EIA parte do pressuposto que as mesmas poderão reduzir até cerca de 15 d(B), quando há documentos técnicos que afirmam que a redução será apenas de cerca de 10 d(B).	
	Menos desfavorável - SE	Menos desfavorável - NC
Recursos Hídricos	Os pontos críticos são os que constam dos documentos já distribuídos. Discordância com os coeficientes de ponderação adoptados no EIA, não se entendendo como é que os RH superficiais e RH subterrâneos apresentam coeficientes iguais. Há impactes de âmbito regional que foram classificados como locais o que é incorrecto e leva a uma subavaliação de impactes. Os impactes dos RH subterrâneos encontram-se subavaliados, em particular no sub-troço Norte, tendo sido salientada a falta de valências técnicas da CA para a análise da Geomorfologia e considerada fundamental para a avaliação dos impactes ao nível da hidrogeologia. As situações mais críticas dizem respeito aos RH subterrâneos e situam-se no eixo 2.4 e 2.3.2, implicando que o corredor nascente do sub-troço Norte não deve ser aceite.	
Socio-economia Ordenam. Território Uso do Solo	Os pontos críticos constam dos documentos já distribuídos. Discordância com alguns dos critérios adoptados no EIA para a determinação da magnitude dos impactes, o que levou à necessidade de revisão da análise efectuada no EIA. No sub-troço Norte há impactes residuais negativos muito significativos, havendo ainda necessidade de ponderar a respectiva aceitação ou não, tendo em conta a articulação com outros descritores, nomeadamente, o resultado da análise do ruído. Havendo duas CCDR's há necessidade de articular critérios e metodologias.	
	Menos desfavorável : SE (Socio- Econ.) e SF (OT + Uso Solo)	Mais desfavorável – Corredor Nascente
Paisagem	As situações mais críticas encontram-se nas zona intermédia de ligação entre o sub-troço Sul e o sub-troço Norte e no início do Sub-troço Norte. Também aqui os impactes foram subavaliados.	
	Alternativas equivalentes	Mais desfavorável – Corredor Nascente

Das apresentações efectuadas foi possível concluir que o EIA, de uma forma geral, subavaliou impactes, resultado quer de uma inadequada classificação dos impactes em termos da respectiva área de influência espacial (há impactes de âmbito regional que foram classificados como impactes locais), quer dos critérios adoptados para a determinação da respectiva magnitude, (há situações que em que os critérios adoptados traduzem uma desvalorização de impactes).

Foi também possível concluir que no cálculo das ponderações a associar a cada descritor, para efeitos de análise comparativa de alternativas, o EIA deveria ter considerado duas zonas distintas, já que há descritores que apresentam resultados bastantes diferenciados nestas duas zonas.

Quanto à versão do parecer (Draft 29 Out), foi referida a necessidade de algumas correcções pontuais ao longo do texto, como seja completar as referências à drenagem e fazer referência às Plataformas de Emergência e respectiva área de ocupação, que não sendo mencionadas no EIA, aparecem, contudo, nas peças de projecto. No que se refere à justificação e objectivos verificou-se a necessidade de revisão da abordagem efectuada, por forma a não deixar de incidir especificamente sobre o troço em análise.

Relativamente aos resultados da Consulta Pública, o Eng.º Augusto Serrano informou estar o relatório praticamente finalizado, faltando, no entanto, ainda integrar algumas participações. Informou ainda que a maior parte das questões levantadas eram relativas aos objectivos, justificação e benefícios da Ligação Lisboa-Porto, no qual o troço em análise se insere. Apesar de não estar em análise a avaliação dessa Ligação, chamou a atenção para o facto das questões levantadas não poderem deixar de ter enquadramento na análise do projecto, dado que os objectivos, justificação e benefícios do mesmo, são assumidos no EIA como sendo os da ligação referida.

A Presidente da CA referiu que da análise dos contributos recebidos das CCDR's ficou com a dúvida se os mesmos entraram ou não em linha de conta com os pareceres externos recebidos, nomeadamente o da DGRF, tendo alertado para a necessidade da sua integração.

Referiu também que, na sequência da indicação pela Câmara de Alenquer da afectação directa pelo projecto de um aterro de resíduos industriais banais, não identificada nem avaliada no EIA, foi solicitado parecer ao Ex-INR, agora integrado na APA.

DELIBERAÇÕES:

1. Ficou acordada seguinte calendarização dos trabalhos:
 - Prazo para envio de pareceres sectoriais (Draft final) – 9 de Novembro de 2007;
 - Próxima reunião da CA – 14 de Novembro, com início às 10h. 30m;
 - Foi cancelada a reunião agendada para 7 de Novembro;
2. Ficou acordado que a Presidente enviaria a toda a CA o draft já recebido do ICNB e que o Eng.º Augusto, apesar de ainda não ter finalizado o Relatório da CP, enviaria à CA os elementos já tratados à data.
3. Ficou também acordado o envio à Presidente da CA de propostas de correcção e alteração do Draft do parecer da CA (versão de 29 Out), para efeitos da respectiva revisão e futura aprovação.

Não havendo outras matérias em discussão, deu-se por terminada a reunião cerca das 12h 30m.

APA, 5 Novembro de 2007
Paula Nunes da Silva

Ligação Ferroviária de Alta velocidade Lisboa/Porto
Troço Alenquer(OTA)- Pombal

Reunião da Comissão de Avaliação

Data: 2007.10.31

Local: Agência Portuguesa do Ambiente

Início: 10h 30m

PRESENCAS

APA - Eng.ª Paula Nunes da Silva	<i>Paula N.S.</i>
APA - Eng.º Augusto Serrano	<i>Augusto Serrano</i>
INAG.IP - Eng.ª Ana Telhado	<i>Ana Telhado</i>
ICNB.IP - Dr.ª Jesus Fernandes	
IGESPAR.IP - Dr.ª Ana Margarida Martins	<i>Ana Margarida Martins</i>
DRCLVT - Arqto. Luís Quaresma Ferreira	
CCDR LVT - Dr.ª Isabel Marques	<i>Isabel Marques</i>
CCDR Centro Eng.ª Paula Dinis	<i>Paula Dinis</i>
Eng.º Fernando Sacadura Cabral	<i>Fernando Sacadura Cabral</i>
APA - Eng.ª Mª João Palma	<i>Maria João Palma</i>
APA - Arqta. Pais. Cristina Russo	<i>Cristina Russo</i>
IMTT - Eng.º Carlos do Maio Correia	

LIGAÇÃO FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE LISBOA/PORTO
LOTE C1, ALENQUER (OTA)- POMBAL
(ESTUDO PRÉVIO)
PROC. AIA N.º 1686

REUNIÃO DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO
ASSENTO

Local: Agência Portuguesa do Ambiente

Data e Hora: 14 de Novembro de 2007, 10.30 h

Presenças: A reunião decorreu nos períodos da manhã e da tarde, encontrando-se em anexo as respectivas listas de presenças

DESENVOLVIMENTO DOS TRABALHOS

A Presidente comunicou que apesar de já ter recebido os pareceres sectoriais (Drafts) de todas as entidades, à excepção do parecer da DRCLVT, estes não se encontravam todos ainda integrados na versão de trabalho do parecer (Draft 13Nov), daí terem sido enviados, em separado, via correio electrónico, para toda a CA.

Quanto aos pareceres externos solicitados foi referido estar-se ainda a aguardar o parecer do INETI.

Os trabalhos da CA incidiram sobre a análise e discussão dos principais impactes do projecto, tendo por base as diferentes análises sectoriais. Das diferentes intervenções ocorridas neste âmbito salientam-se as seguintes:

A discussão iniciou-se pelo parecer da CCDRC, que emitiu parecer desfavorável, tendo os representantes da mesma esclarecido que o parecer enviado se encontrava homologado pela Direcção da CCDRC.

Os representantes da CCDR passaram a expor os critérios e a metodologia utilizada na avaliação, bem como os resultados mais relevantes da apreciação efectuada. Neste âmbito referiram que foi efectuada uma avaliação objectiva na área afecta à CCDRC e que, grosso modo, coincide com o troço Norte. Foi cruzada a informação das plantas/perfis com a informação do EIA o que levou à identificação dos pontos críticos presentes nos traçados avaliados, tendo verificado que todas as alternativas têm impactes negativos muito significativos com impactes residuais gravosos, sendo que muitos dos pontos críticos coincidem com os impactes residuais identificados no EIA. Foi também salientada a afectação da Assanha da Paz pelo PUEC, a subavaliação dos impactes efectuada no EIA, bem como a ausência de articulação com os lotes que lhes estão adjacentes, entre outros. Os representantes da CCDRC referiram ainda que em todos os traçados há situações altamente comprometedoras, não lhes sendo possível optar por nenhum.

A representante do INAG salientou a existência de pontos complicados do projecto em zonas sem alternativas e realçou a importância da análise da geomorfologia neste projecto e as limitações da CA de não ter um especialista com valências técnicas nesta área. A ausência no EIA de dados específicos relativos a sondagens e a níveis freáticos, para além da existência de sistemas de captação de água para o abastecimento público, numa zona que será atravessada por todas as soluções, na zona de ligação entre o troço Sul e troço Norte, implica que nenhuma alternativa esteja isenta de impactes residuais. Chamou igualmente a atenção que o documento do LNEC aponta para impactes muito negativos nessa zona e que o mesmo também refere que não havendo alternativas, qualquer que seja a opção não há uma diminuição do impacte, porque não há medidas que minimizem a afectação. Os impactes identificados para a solução nascente, no trecho Norte, levam à sua não selecção.

A representante do INAG informou que o seu parecer não entrou em consideração com a nota técnica que tinha sido apresentada pela RAVE.

A representante do ICNB referiu que a zona intermédia, localizada na confluência de todas as alternativas apresentadas, tem impactes negativos e muito significativos, sendo esta zona um dos pontos mais sensíveis do traçado, dado tratar-se de uma zona que apresenta inúmeras formas cársticas que o EIA não



analisou do ponto de vista da sua fragilidade. Referiu que solução nascente apresenta impactes ambientais não minimizáveis e mal avaliados, o que obriga a que apenas seja equacionada a solução poente, tendo no entanto que ser efectuados os estudos do Cársico, não considerados no EIA. Referiu, ainda, não se poder aceitar que sejam entulhadas cavidades sem que previamente tenham sido exaustivamente estudadas, sendo que esse enchimento só poderá ocorrer de forma pontual.

A CA constatou que os traçados apresentados têm impactes acrescidos resultantes dos constrangimentos impostos pelas características técnicas do projecto, não havendo corredores propriamente ditos. Assim verificam-se casos de situações em que não há verdadeiras alternativas.

O representante do IMTT referiu o problema das condicionantes deste tipo de infra-estruturas e o interesse nacional da obra, nomeadamente a importância da existência de uma ligação de alta velocidade entre Lisboa e Porto. Alguns dos membros da CA esclareceram que, não sendo em causa o interesse da ligação Lisboa-Porto, não era esta ligação que estava a ser avaliada em sede de AIA, mas apenas um lote desse traçado: Lote C1.

Foram salientados os resultados da Consulta Pública e foi chamada a atenção para a posição quase unânime das entidades envolvidas no sentido da ocorrência de impactes negativos muito significativos, bem como a posição unânime das populações contra a Ligação-Lisboa Porto e contra os traçados apresentados.

No âmbito da Consulta Pública foi também salientado que uma das questões levantadas era a inexistência da avaliação de alternativas apresentadas às Autarquias nomeadamente a alternativa a Oeste da Serra de Aires.

Quanto a esta última questão e estando em causa traçados que não se inscrevem no âmbito do EIA em avaliação, a CA considerou não se poder pronunciar sobre os mesmos.

No decorrer da reunião, os representantes da CCDRC, que se tinham ausentado na sequência de telefonema da Direcção da CCDRC, comunicaram que se encontravam destituídos enquanto representantes da CCDRC na CA e que iriam ser substituídos por novos representantes. No entanto, tendo por objectivo transmitir superiormente o desenvolvimento subsequente dos trabalhos, propuseram-se a permanecer na reunião como observadores, o que foi aceite pelos restantes membros da CA.

Face ao ocorrido a CA decidiu suspender a avaliação do sub-troço Norte. Não obstante, tendo em conta as apreciações sectoriais efectuadas no âmbito dos Recursos Hídricos e da Ecologia foi possível concluir que a Solução Nascente (Troço Norte) não é ambientalmente aceitável, tendo-se também verificado que esta posição se encontrava igualmente manifestada nos pareceres da consulta pública.

Foi também possível concluir que todas as alternativas apresentadas na zona intermédia (zona de interligação entre sub-troço Sul e sub-troço norte) apresentam impactes negativos muito significativos.

No que se refere ao Ruído, foi salientado existirem locais que irão estar em incumprimento e que os Índices de ponderação assumidos no EIA não eram os mais correctos.

Foi entregue à CCDRLVT a planta com a localização do aterro em Alenquer. Tendo por base a informação entretanto recolhida junto do Ex INR, a CA foi ainda informada que o mesmo se encontra em construção e é atravessado por um dos traçados do sub-troço Sul.

Os trabalhos foram interrompidos, tendo continuado da parte da tarde com as presenças que constam da lista em anexo e tendo a CA procedido a análise e discussão do Draft do Parecer (versão 13 de Nov), de que resultou a integração das alterações e dos complementos considerados pertinentes.

No âmbito da análise dos impactes positivos, verificou-se que as únicas entidades que apresentaram impactes positivos foram as CCDRC e CCDRLVT, no âmbito da sócio-economia e quando associados ao projecto global em que o Lote C1 se inscreve. Para o troço em análise, concluiu-se que os impactes positivos só se farão sentir na Região Centro e são os decorrentes da localização da Estação em Leiria.

Tendo sido questionado qual o contributo técnico do IMTT para o parecer da CA, o representante desta entidade referiu não estar prevista a elaboração de nenhum parecer específico, tendo no entanto, acordado o envio do respectivo contributo.



A Presidente da CA referiu que, de acordo com os prazos processuais, a CA teria de terminar o seu parecer no próximo dia 19 de Novembro, pelo que na reunião já agendada para esse dia ter-se-ia de estar em condições de completar o parecer final e respectivas conclusões. Não obstante, manifestou as suas dúvidas quanto à possibilidade de nessa reunião se poder contar com uma versão final pronta a ser submetida a aprovação, tendo alertado para a eventual necessidade de reuniões adicionais à já agendada.

A reunião foi encerrada cerca das 18h.

APA, 20 de Fevereiro

A Presidente da CA

Ligação Ferroviária de Alta velocidade Lisboa/Porto
 Troço Alenquer(OTA)- Pombal

Reunião da Comissão de Avaliação

Data: 2007.11.14

Local: Agência Portuguesa do Ambiente

Início: 10h 30m

PRESENCAS - Manhã

APA - Eng.ª Paula Nunes da Silva	Paula N.S.
APA - Eng.º Augusto Serrano	Augusto Serrano
INAG.IP - Eng.ª Ana Telhado	Ana Telhado
ICNB.IP - Dr.ª Jesus Fernandes	Jesus Fernandes
IGESPAR.IP - Dr.ª Ana Margarida Martins	Ana Margarida Martins
DRCLVT - Arqto. Luis Quaresma Ferreira	Luis Quaresma Ferreira
CCDR Centro Eng.ª Paula Dinis	Paula Dinis
Eng.º Fernando Sacadura Cabral	Fernando Sacadura Cabral
APA - Eng.ª M.ª João Palma	M.ª João Palma
APA - Arqta. Pais. Cristina Russo	Cristina Russo
IMTT - Eng.º Carlos do Maio Correia	Carlos do Maio Correia
CCDR LVT - Dr.ª Isabel Marques	Isabel Marques

Ligação Ferroviária de Alta velocidade Lisboa/Porto
 Troço Alenquer(OTA)- Pombal

Reunião da Comissão de Avaliação

Data: 2007.11.14

Local: Agência Portuguesa do Ambiente

Início: 10h 30m

PRESENCAS - Tarde

APA - Eng.ª Paula Nunes da Silva	Paula NS.
APA - Eng.º Augusto Serrano	
INAG.IP - Eng.ª Ana Telhado	Ana Telhado
ICNB.IP - Dr.ª Jesus Fernandes	Jesus Fernandes
IGESPAR.IP - Dr.ª Ana Margarida Martins	Ana Margarida Martins
DRCLVT - Arqto. Luís Quaresma Ferreira	
CCDR Centro Eng.ª Paula Dinis Eng.º Fernando Sacadura Cabral	Paula Castanheira Dinis Fernando Sacadura Cabral
APA - Eng.ª M.ª João Palma	M.ª João Palma
APA - Arqta. Pais. Cristina Russo	Cristina Russo
IMTT - Eng.º Carlos do Maio Correia	Carlos do Maio Correia
CCDR LVT - Dr.ª Isabel Marques	Isabel Marques

LIGAÇÃO FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE LISBOA/PORTO
LOTE C1- ALENQUER (OTA)- POMBAL (ESTUDO PRÉVIO)
PROC. AIA N.º 1686

REUNIÃO DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

ASSENTO

Local: Agência Portuguesa do Ambiente

Data e Hora: 19 de Novembro de 2007, 10h 30m

Presenças: Ver lista em anexo

DESENVOLVIMENTO DOS TRABALHOS

Os presentes foram informados da recepção do parecer da NAER e do aditamento ao parecer do IST (vibrações), documentos que careciam da respectiva análise e conseqüente eventual consideração no parecer da CA. Foi também referido não se ter recebido o parecer do INETI.

A Presidente comunicou que a versão do parecer da CA em análise era a versão apresentada na última reunião (versão de 13 de Nov), estando por discutir e elaborar os seguintes pontos:

- Análise comparativa de traçados
- Impactes residuais da alternativa menos impactante
- Análise dos resultados da Consulta Pública
- Conclusões

As representantes da CCDRC apresentaram uma Adenda ao parecer emitido por esta entidade, na qual foi efectuada uma hierarquização dos traçados com influência na região Centro e que apontava a Alternativa NB como sendo a menos desfavorável desses traçados.

Na seqüência de pedido de esclarecimento da presidente da CA quanto à posição final da CCDRC, as representantes desta entidade afirmaram manter-se o parecer desfavorável emitido, não constituindo a adenda uma alteração ao sentido desse parecer, mas apenas a indicação da hierarquização dos traçados em análise na área do projecto sob a jurisdição da CCDRC e no âmbito dos descritores da sua competência.

Procedeu-se à análise e discussão do conteúdo técnico da adenda em causa. Havendo aspectos na metodologia utilizada na hierarquização das alternativas que suscitaram dúvidas, nomeadamente o facto de terem sido efectuadas médias ponderadas de magnitudes de impactes, sem ser tida em consideração a extensão dos troços, os restantes membros da CA aconselharam a CCDRC a revê-los.

Não obstante as dúvidas levantadas, as representantes da CCDRC defenderam a alternativa NB como a menos impactante no sub-troço Norte e no que concerne aos descritores Ordenamento do Território, Usos do Solo e Sócio-economia, tendo também defendido que a hierarquização apresentada na Adenda teve por base uma análise do anexo constante do parecer da CCDRC emitido, bem como, entre outras, a análise cartográfica em termos de afectação de recursos geológicos.

Estando em causa questões da competência da CCDRC, foi assumida, no troço Norte, a alternativa NB como menos impactante, nos descritores Ordenamento do Território, Usos do Solo e Sócio-economia.

Em presença de uma adenda ao parecer inicialmente emitido pela CCDRC, a Presidente da CA solicitou que a mesma fosse enviada formalmente à APA.

Os trabalhos prosseguiram no sentido de completar o Parecer da CA nos aspectos ainda em falta. Os trabalhos foram interrompidos para almoço, tendo sido reiniciados da parte da tarde.

Em termos de conclusões finais e apesar de se ter identificado uma alternativa como sendo a menos gravosa para parte dos factores ambientais, os presentes concluíram, por unanimidade, não estarem em condições de propor a aprovação de nenhuma das alternativas consideradas no Estudo Prévio, relevando para essa conclusão o facto de todas as alternativas serem significativamente impactantes e não minimizáveis.

Foram acordadas, em termos gerais, as questões a relevar nas conclusões do parecer.

Tendo por base a análise e a discussão havida no decurso da reunião, a Presidente ficou de elaborar a proposta de versão final do parecer da CA e respectivas conclusões, tendo ficado acordado o seu envio aos presentes, via correio electrónico, para recolha de propostas de alteração e melhorias.

Ficou agendada nova reunião para dia 26 de Novembro para discussão da versão final e respectiva aprovação.

Os trabalhos foram dados por terminados às 17 horas.

APA, 18 de Fevereiro de 2008

A Presidente da CA



Ligação Ferroviária de Alta velocidade Lisboa/Porto
 Troço Alenquer(OTA)- Pombal

Reunião da Comissão de Avaliação

Data: 2007.11.19

Local: Agência Portuguesa do Ambiente

Início: 10h 30m

PRESENCAS

APA - Eng.ª Paula Nunes da Silva	<i>Paula N.S.</i>
APA - Eng.º Augusto Serrano	<i>Augusto Serrano</i>
INAG.IP - Eng.ª Ana Telhado	<i>Ana Telhado</i>
ICNB.IP - Dr.ª Jesus Fernandes	<i>Jesus Fernandes</i>
IGESPAR.IP - Dr.ª Ana Margarida Martins	
DRCLVT - Arqto. Luís Quaresma Ferreira	<i>Luís Quaresma Ferreira</i>
CCDR Centro	<i>Ana Cristina Telhado</i>
APA - Eng.ª M.ª João Palma	<i>M.ª João Palma</i>
APA - Arqta. Pais. Cristina Russo	<i>Cristina Russo</i>
IMTT - Eng.º Carlos do Maio Correia	
CCDR LVT - Dr.ª Isabel Marques	<i>Isabel Marques</i>

**LIGAÇÃO FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE LISBOA/PORTO
TROÇO ALENQUER(OTA)- POMBAL (ESTUDO PRÉVIO)
PROC. AIA N.º 1686**

ASSENTO DA 6ª REUNIÃO DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

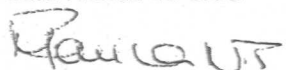
Local: Agência Portuguesa do Ambiente

Data e Hora: 26 de Novembro de 2007, 10.30 h

Presenças: Lista em anexo

Procedeu-se à leitura e discussão do parecer da CA (Draft Final), tendo-se efectuado as correcções e as alterações que foram propostas no decurso da reunião, após o que o parecer foi assinado pelos membros da CA presentes na mesma.

APA, 26 de Novembro de 2007
Paula Nunes da Silva



Ligação Ferroviária de Alta velocidade Lisboa/Porto
Troço Alenquer(OTA)- Pombal

Reunião da Comissão de Avaliação

Data: 2007.11.26

Local: Agência Portuguesa do Ambiente

Início: 10h 30m

PRESENCAS

APA - Eng.ª Paula Nunes da Silva	
APA - Eng.º Augusto Serrano	<i>Augusto Serrano</i>
INAG.IP - Eng.ª Ana Telhado	<i>Ana Telhado</i>
ICNB.IP - Dr.ª Jesus Fernandes	<i>Jesus Fernandes</i>
IGESPAR.IP - Dr.ª Ana Margarida Martins	<i>Ana Margarida Martins</i>
DRCLVT - Arqto. Luís Quaresma Ferreira	<i>Luís Quaresma Ferreira</i>
CCDR Centro	<i>Alta Cristina Russo / Mariana Palma</i>
APA - Eng.ª Mª João Palma	
APA - Arqta. Pais. Cristina Russo	<i>Cristina Russo</i>
IMTT - Eng.º Carlos do Maio Correia	
CCDR LVT - Dr.ª Isabel Marques	<i>Isabel Marques</i>