ANEXO 1.3 – REUNIÕES REALIZADAS (QUADRO SÍNTESE E ATAS)

LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA

PF259 – FASE 2: NOVA LINHA PORTO – LISBOA

LOTE C – TROÇO SOURE / CARREGADO

ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL

ESTUDO PRÉVIO

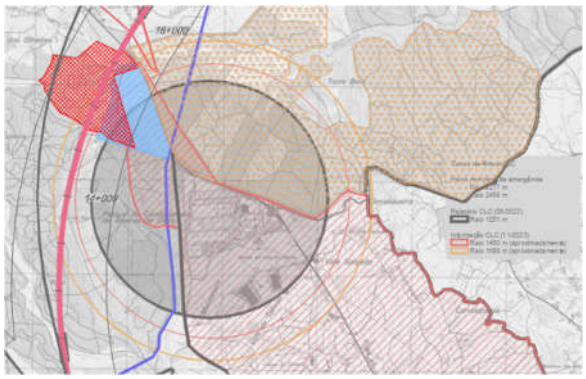
Quadro 1 – Síntese das Reuniões com as Entidades

Entidade	Data da reunião	Elementos enviados	Interlocutor Entidades	Principais Conclusões
Águas do Tejo e Atlântico, S.A.	22/05/2023	- Ata - Cartografia do local de interseção	Marta Pacifico de Sousa	Infraestruturas de saneamento apenas interferidas na Sol. A cerca do km 20 – passagem em viaduto /cuidado com localização de pilares.
Autoestradas do Atlântico	11/05/2023	- Ata - Cartografia do local de interseção	Carlos Guerra	Identificadas à data as interferências das soluções de projeto com a A8 e A15, e a forma de as restabelecer proposta, sempre de forma desnivelada. Da parte das AE do Atlântico foram feitas as seguintes recomendações: - Será necessário garantir o gabarito vertical regulamentar, mesmo na fase de obra. - As obras para atravessamento da LAV terão de permitir alargamentos futuros das autoestradas para o exterior, em particular as que necessitarem de ter um pilar no separador da autoestrada. - No atravessamento da via descendente da então proposta Ligação da LAV da Marinha Grande à Linha do Oeste sob a A8 terão de ser asseguradas as necessárias proteções aos pilares do Viaduto da Tojeira. - Foi também referido que os pareceres que vierem a ser emitidos pelas AE do Atlântico terão de passar pelo IMT.
Brisa Concessões Rodoviárias	16/10/2023	- Ata -Locais dos atravessamentos (dwg)	Ana Sousa João Campos	Identificadas e explicadas as interferências das soluções de projeto com A1 e A17, sempre de forma desniveladas. - km 6+810 das SA e SB (coincidentes neste trecho) - passam em viaduto superiormente à A1, aproximadamente ao km 41, prevendo-se uma estrutura em treliça com 85 m de vão, que não condicionará o alargamento futuro da autoestrada. - km 82+500 da SB – passa em viaduto superiormente à A17 (da Concessionária Brisal), aproximadamente ao k 2/3, prevendo-se uma estrutura tipo flyover com 156 m de extensão, que garanta o alargamento futuro da autoestrada.
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro	12/01/2024	- Ata - Lista presenças - Lista ficheiros com aprovações	Ana Morais	Foram explicados os objetivos do projeto e as suas características quanto à bitola ibérica e a sua articulação com a rede ferroviária existente e os ganhos horários cumulativos nas deslocações ferroviárias no território. Em concreto o Lote C poderá por exemplo posicionar Leiria, onde se prevê uma estação em articulação com a Linha do Oeste, a cerca de 35 minutos de Lisboa. Esta estação; à semelhança das previstas ou intervencionadas nos Lotes A e B, vai ter um plano de pormenor de modo a potenciar a organização do território e o caráter estruturante que as estações de AV podem ter. A data foi explicado que a sua localização estava ainda em definição e em articulação com a Câmara Municipal de Leiria (ou na linha existente, o que implica a duplicação da Linha do Oeste e com elevadíssimos impactes na envolvente e uma localização pouca atrativa no contexto da cidade e da região, ou no traçado da LAV, como anteriormente foi aprovado com o projeto da ex-RAVE e apenas com um curto desvio da Linha do Oeste e sem impactes significativos na ocupação do território e com potencial de converter o local num pólo de desenvolvimento regional). Esta "filosofia" de estação no traçado da LAV e com a Linha do Oeste em articulação, corresponde aliás ao projeto da Ex-RAVE que também teve DIA favorável em 2009 ("Articulação da LAV com a linha do Oeste na Nova Estação de Leiria"), e que no essencial corresponde ao traçado representado pela atual Solução B.

Entidade	Data da reunião	Elementos enviados	Interlocutor Entidades	Principais Conclusões
(Cont.) *Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro*	*12/01/2024*	*- Ata* *- Lista presenças* *- Lista ficheiros com aprovações*	*Ana Morais*	Os elementos da CCDR que integram a componente de Ordenamento consideram que a solução de localização da estação de Leiria no eixo da LAV poderá ser a solução com menores impactes diretos nas suas afetações e que tem um âmbito regional mais alargado para servir a região. Referiram também que junto à Resilei, onde se teriam que localizar as ligações da LAV, caso a opção seja pela estação existente e que implica a duplicação da Linha do Oeste, existem novas centrais solares, sobre as quais de facto, a IP referiu não se encontrar, contudo, ainda qualquer aprovação na DGEG, pelo que são desconhecidas para o EIA. Sobre este processo de aprovação de centrais solares cuja informação é difícil de obter, por não serem sujeitas a AIA, a CCDR esclareceu que para a sua instalação tem que haver, contudo, a pronuncia desta entidade sobre as servidões e das câmaras sobre o ordenamento. A CCDR C ficou de enviar a informação que tem de potenciais novas centrais para a zona do projeto. A CCDR alertou ainda para o projeto denominado Nazaré Green Valley, correspondente a um projeto de hidrogénio verde com central solar associada, que se destina à produção de energia para as unidades da indústria vidreira da região e sobre o qual iria também enviar informação para o EIA. Sobre os licenciamentos de instalações de hidrogénio a entidade licenciadora é o IAPMEI, mas a CCDR vai fornecer a informação que tenha de projetos deste tipo previstos para a área de estudo. A CCDRC forneceu ainda na reunião, ficheiro com os diplomas das aprovações mais recentes dos instrumentos de gestão territorial na região e referiu nomeadamente quanto ao PDM dos 4 concelhos abrangidos pelo projeto o seguinte: - Marinha Grande: PDM em vigor é ainda de 1ª geração, estando em revisão; - Porto de Mós: revisto – 1ª alteração à 1.ª Revisão do PDM ocorreu no final de 2023 - Aviso n.º 23669/2023, de 6 de dezembro. - Leiria: em revisão - 6.ª alteração ao Plano Diretor Municipal de Leiria e início de procedimento e abertura de período de participação pública - Aviso (extrato) n.º 8729/2023, de 2 maio. - Pombal: republicação aprovada em 8 de janeiro de 2024 (2.ª alteração à 1.ª revisão do PDM – Aviso nº 310/2024, de 8 de janeiro). A CCDRC ficou também de fornecer a REN em vigor destes concelhos, em formato editável.

Entidade	Data da reunião	Elementos enviados	Interlocutor Entidades	Principais Conclusões
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo	15/11/2023	- Ata - shapefile corredores e traçado	Paula Pereira	Foram explicados os objetivos do projeto e as suas características quanto à bitola ibérica e a sua articulação com a rede ferroviária existente e os ganhos horários cumulativos nas deslocações ferroviárias no território. Em concreto o Lote C poderá por exemplo posicionar Leiria, onde se prevê uma estação em articulação com a Linha do Oeste, a cerca de 35 minutos de Lisboa. Esta estação; à semelhança das previstas ou intervencionadas nos Lotes A e B, vai ter um plano de pormenor de modo a potenciar a organização do território e o caráter estruturante que as estações de AV podem ter. A data foi explicado que a sua localização estava ainda em definição e em articulação com a Câmara Municipal de Leiria (ou na linha existente, o que implica a duplicação da Linha do Oeste e com elevadíssimos impactes na envolvente e uma localização pouca atrativa no contexto da cidade e da região, ou no traçado da LAV, como anteriormente foi aprovado com o projeto da ex-RAVE e apenas com um curto desvio da Linha do Oeste e sem impactes significativos na ocupação do território e com potencial de converter o local num pólo de desenvolvimento regional). Esta "filosofia" de estação no traçado da LAV e com a Linha do Oeste em articulação, corresponde aliás ao projeto da Ex-RAVE que também teve DIA favorável em 2009 ("Articulação da LAV com a linha do Oeste na Nova Estação de Leiria"), e que no essencial corresponde ao traçado representado pela atual Solução B. A CCDR LVT transmitiu como preocupações /aspetos a avaliar ou a considerar de interesse: - Todas as ações do projeto devem ser avaliadas do ponto de vista do impacte e indicando qual a solução proposta/ medidas previstas. - Avaliar as propostas de ordenamento em vigor e as decorrentes da revisão dos PDM, que já possuem discussão pública aprovada. Considerar por isso duas cartas de ordenamento, em vigor e em revisão. A CCDR LVT vai enviar as datas da discussão pública de todos os PDM da região e a IP deve obter junto das Câmaras as versões correspondentes ou as que tenham tido alterações decorrentes dessa mesma discussão publica. Esta avaliação (existente e em revisão) deve ser sempre considerada, aliás, nas várias perspetivas territoriais (restantes IGT) e no âmbito das SARUP, especialmente o enquadramento e avaliação no âmbito da REN, tendo como base as Cartas da REN em vigor e da alteração/delimitação (nos casos aplicáveis considerando a REN decorrente da conferência procedimental, que a CCDR vai também enviar as respetivas datas) e a sua análise (assim como dos restantes IGT e SARUP) ser feita o mais possível com quadros. Nesses quadros (IGT e SARUP) deve ter a seguinte informação: ▪ classe / componente abrangida pelo projeto ▪ área de afetação ▪ artigo a que se refere no regulamento do Plano (por ex. no PDM) ou diretrizes no caso de outro plano ou SARUP ▪ avaliação / confrontação / análise da admissibilidade do projeto ▪ medidas a prever caso o projeto não seja admissível /como resolver os desvios

Entidade	Data da reunião	Elementos enviados	Interlocutor Entidades	Principais Conclusões
(Cont.) *Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo*	*15/11/2023*	*- Ata* *- shapefile corredores e traçado*	*Paula Pereira*	- Chamou ainda à atenção para a existência de corredor delimitado para o TGV (projeto de 2008) no âmbito dos PROT em vigor e a necessidade de enquadrar/avaliar o projeto face às suas orientações/diretrizes, identificando e justificando eventuais discrepâncias. O atual projeto tem por base o corredor do EIA de 2007 e, no que respeita à atual Sol. B., estará no essencial dentro dele - Face à não admissibilidade do projeto face aos PDM em vigor e/ou revisão, a IP esclareceu que com a DIA é pedido ao Governo a publicação de medidas preventivas para o corredor aprovado. A CCDR referiu que a outra solução poderia ser a suspensão do PDM pelas Câmaras nesses locais, procedimento da exclusiva competência dos municípios. - Ter em consideração que o PP da Área Industrial da Benedita publicado tem 2 fases (ter isso em consideração), sendo que a eventual exclusão da REN incluída na área do plano afeta à Fase 2 só será avaliada quando houver projeto efetivo face a uma total ocupação dos lotes da Fase 1. - A CCDR referiu da importância dos pareceres/avaliações das Câmaras Municipais, tendo-se esclarecido que nesta fase se está a tentar articular tudo da melhor maneira possível, pedindo às Câmaras elementos, fazendo reunião de apresentação e depois reuniões de apresentação dos traçados e das melhorias introduzidas para colmatar impactes. - A CCDR vai também enviar um conjunto de orientações quanto a aspetos que considera importantes serem analisados na componente socioeconómica.
Companhia Logística de Combustível	22/06/2023	- Ata - kmz dos traçados em estudo	Luis Simões Nuno Zarcos Jorge Remígio	À data a Solução B proposta (a que se desenvolve mais a nascente), não tendo qualquer interferência com as instalações do parque de armazenagem de Aveiras de Cima, inseria-se, contudo, nas áreas de risco associadas (raio de 2458m para efeitos irreversíveis e raio de 2277m para feitos letais), conforme informação que consta no Plano de Emergência Externo Municipal, disponível para consulta e que é datado de 2019. Nesta sequência solicitou-se à CLC a disponibilização do Relatório de Segurança do parque de armazenagem de Aveiras de Cima com o objetivo de se identificarem os cenários de acidente que poderão ter implicações no projeto em estudo, assim como as áreas potencialmente afetadas e probabilidade de ocorrência associada, para com isso poder verificar da viabilidade desta solução. A CLC disponibilizou-se a enviar a informação necessária para essa análise e que estaria disponível para quaisquer informações mais que fossem necessárias e sugeriu ainda o contacto por parte da IP, com a Autoridade de Proteção Civil municipal, e a disponibilidade da CLC para qualquer articulação necessária. De referir que a articulação final do projeto com as áreas de risco foi posteriormente realizada sempre com a CLC e sem qualquer interferência por parte do projeto. Esses desenvolvimentos estão seguidamente expostos e a solução final de passagem foi apresentada em conjunto, na reunião final realizada com o município de Azambuja.

Entidade	Data da reunião	Elementos enviados	Interlocutor Entidades	Principais Conclusões
(Cont.) *Companhia Logística de Combustível*	20/07/2023	Email da IP com analise da informação remetida pela CLC após reunião Email de resposta da CLC	Luis Simões	Face à revisão do Relatório de Segurança feita em novembro de 2021 e que foi enviado pela CLC na sequência da reunião conjunta realizada (e que conduz, portanto, a que o Plano de Emergência Externo Municipal, de 2019 que está disponibilizado pela Câmara, não esteja atualizado), concluiu-se que a solução de projeto mais próxima da CLC (solução B), não apresentava qualquer condicionamento face às zonas de risco que se definem. O cenário de acidente que tem associado maiores áreas de potenciais consequências é a rutura catastrófica da esfera de butano, que globalmente apresenta uma frequência de $3x10^{-6}$/ano, portanto superior a 10^{-6}/ano (critério admissível pela APA). Para este cenário, e para uma situação de BLEVE (explosão gases liquefeitos) e para o cenário de zona 4 (a mais alargada), correspondente à possibilidade de ocorrência de efeitos irreversíveis na saúde humana para pessoas não protegidas (que não é o caso do comboio), o raio associado a este cenário é de 1251 m, o qual não abrangia o traçado da Solução B. Em resposta ao email da IP, a CLC concordou com a análise realizada.
	Contactos vários em novembro de 2023		Luis Simões	Com a nova informação entretanto enviada pela CLC e que é relativa a rutura catastrófica da esfera de propano (e que tem afinal áreas superiores de risco, as mais externas conforme figura abaixo (círculos vermelho e amarelo – raios de 1450 m e 1689 m) e não à do butano, que se colocou também na cartografia para comparação (círculo preto – raio de 1251 m), o traçado da Solução B (traçado vermelho) está de novo condicionado, implicando, portanto, a sua alteração, situação que foi feita para o traçado cinzento.  Esta alteração do traçado da Solução B por via das zonas de risco da CLC, foi a que veio a ser apresentada como traçado final proposto na reunião tida com a Câmara da Azambuja, em 23 de novembro de 2023, a propósito do loteamento industrial previsto pela Câmara para a zona a poente da CLC. O traçado está assim fora de zonas condicionadas, interferindo apenas com o limite de uma área proposta para atividades económicas (área com grizé a vermelho) e face à qual a Câmara está a articular a possível ocupação dessa área (Garcia e Garcia) já com o traçado indicado da LAV.

Entidade	Data da reunião	Elementos enviados	Interlocutor Entidades	Principais Conclusões
Direção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR) **Associação de Regantes e Beneficiários do Vale do Liz (ARBVL)**	31/05/2023	- Ata -Lista de presenças - shapefile corredores e traçado	Manuela Tavares (DGADR) Ana Correia (DGADR) Teresa Barata (DGADR) Beatriz Paz (DGADR) Henrique Damásio (ARBVL) Rui Eugénio (ARBVL)	À data registou-se a interferência do AH Lis pelo traçado da LAV e da Ligação então em estudo à LO e estação de Leiria existente, onde se informou a DGADR da procura em: - Minimizar da área do AH Liz e a afetação das propriedades agrícolas; - Garantir o atravessamento da área do AH pelo traçado da LAV em viaduto, apesar de nas ligações à LO se preverem alguns trechos em aterro, nas aproximações aos viadutos respetivos. A DGDAR salientou a importância de se fazer este tipo de reuniões em fase inicial do estudo prévio, de modo a se poder ter a menor ocupação possível dos aproveitamentos hidroagrícolas, que são muito importantes para o país e para as regiões, e a permitir a devida compatibilização entre as infraestruturas hidroagrícolas e a LAV. A ARBVL salientou também que um dos problemas do AH Lis é a impermeabilização que existe na sua envolvente e que por isso a Associação tem enormes custos com a bombagem que é necessária fazer por causa das múltiplas drenagens que para aqui se fazem. Referiu que o traçado da LAV na travessia do rio Lis, em que as Soluções A e B se sobrepõem, passa na zona principal do AH, onde se localiza a estação de bombagem. Os prédios/parcelas de prédios são de muito pequena dimensão e nessa zona existem 47 prédios/parcelas de prédios. Na ligação da LAV à Linha do Oeste (LO) e estação existente (Sol. A), serão afetados 82 prédios e na Sol. B, 26 prédios. Estas afetações envolvem cerca de 350 proprietários/arrendatários. A DGADR sintetizou os aspetos em que pede a análise do estudo da LAV, em curso, no sentido da minimização de impactes: - A estação de bombagem, sobre a qual passa o viaduto da LAV, que atravessa perpendicularmente o AH, tem painéis solares para o funcionamento da mesma; - Embora o vão de atravessamento do leito menor do rio Lis tenha 100 m, será necessário retificar um caminho existente, que tem uma regadeira adjacente; - A modelação dos pilares dos viadutos deverá assegurar a menor afetação possível da área atravessada; - O ensombramento sob os viadutos que já atravessam o AH tem levado ao desaparecimento da vegetação e consequentemente a uma maior erosão dos taludes das motas do rio e ao surgimento de ruturas nestas estruturas de terra, situação que deve ser acautelada no projeto com medidas que evitem descargas de caudais vindos dos tabuleiros na zona de atravessamento do AH; - Fazer a avaliação das cotas do dique existente no atravessamento da ribeira dos Milagres pela Ligação da LAV à LO, devendo assegurar-se que o projeto fica 3 a 4 m acima do dique, o que implica a subida da rasante e o prolongamento do viaduto, de modo a assegurar o adequado escoamento do caudal centenário sob o viaduto, e não através de uma passagem hidráulica, que não teria capacidade para o efeito, dado o grande caudal da ribeira. - Em termos globais consideram que as ligações da LAV à Linha do Oeste e à estação de Leiria existente introduzem os maiores estragos e impactes na área do AH face ao que produz o traçado da LAV propriamente dito, que é mais linear e com o atravessamento perpendicular da área em viaduto.

Entidade	Data da reunião	Elementos enviados	Interlocutor Entidades	Principais Conclusões
(Cont.) *Direção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR)* *Associação de Regantes e Beneficiários do Vale do Liz (ARBVL)*				As Ligações à LO, nas 2 alternativas apresentadas, desenvolvem-se ambas ao longo do AH, numa grande extensão e com a necessidade de alguns aterros. Com isto comprometem uma grande parte da área do AH que se localiza para nascente do rio. A este propósito a DGADR chamou também à atenção que a Linha do Oeste está abaixo da cota dos diques que marginam o rio Lis e que o rio inunda com alguma frequência. Em 2001 e 2006 aconteceu o rebentamento do dique devido às inundações, bem como em 2013, em que também a ponte da Cabreira localizada mais a sul rebentou e foi depois refeita (é a ponte na qual se insere a Rua Campos do Lis).
	02/08/2023 Ofício_DSTAR_DOER_DOC00017229/2023		Isabel Z. S. R. da Silva	Na sequência da reunião ocorrida em 31/05/2023, enviam em 2 de agosto 2023 os contributos da DGADR e da Associação de Regantes e Beneficiários do Vale do Lis para o Memorando de Reunião, um memorando específico sobre o tema e os elementos sobre as infraestruturas do AH que passam a constituir anexos à ata da reunião de 31 de maio de 2023.
Direção Geral de Energia e Geologia	Solicitada em 24/04/2023	- kmz (enviado em 26/05/2023)	Nuno Sousa Neves	Não houve lugar a realização de reunião, pois a DGEG embora tivesse, entretanto, agendado uma reunião, veio depois desmarcá-la e informar que não considera ser o momento ideal para tal. Pressupõem que a DGEG será consultada formalmente em fase mais avançada dos estudos, pelo que consideram que essa será a melhor altura para agendar reunião. Sugeriram o envio para os operadores de rede (energia elétrica e combustíveis), que não só asseguram a conciliação das instalações com a regulamentação de segurança, bem como outra legislação conexa (ex: gestão das faixas combustíveis das linhas elétricas).

Entidade	Data da reunião	Elementos enviados	Interlocutor Entidades	Principais Conclusões
Empresa Pública de Águas de Lisboa	12/05/2023	- Ata - *Power point da informação recolhida face aos traçados em estudo* - kmz	Fernando Mateus Luis Almeida Luis Ramos	Apresentação da relação da LAV com infraestruturas da EPAL e dos locais dos condicionamentos que se colocam aos traçados, para a consideração da EPAL e seu parecer: **Zonas de proteção alargada e intermédia da captação da Quinta do Campo**: proximidade das VA e VD da Ligação da LAV à Linha do Norte, cujo desenvolvimento se faz em viaduto (cerca do km 1+000). A EPAL informou que esta captação não está em serviço, constituindo reserva estratégica, mantendo-se, portanto, ativas as zonas de proteção definidas pela Portaria 1187/2010, onde as linhas de caminho de ferro constituem atividades possíveis, sujeitas, contudo, a parecer prévio vinculativo da ARH Tejo. Esta captação, conforme foi explicado, condiciona a inserção dos traçados de ligação da LAV à Linha do Norte, os quais se fazem em viaduto, e conduz a que o traçado da VD se tenha de aproximar muito de Vila Nova da Rainha, situação que a CM Azambuja identificou já como sensível e que deveria ser retificada, com a aproximação da VD ao traçado da VA, garantindo assim um maior afastamento à povoação. **Zonas de proteção alargada das captações da Quinta da Vassala e de Alcoentre**: o traçado da Solução A da LAV passa próximo da primeira (km14+500/16+000), não afetando a sua zona de proteção intermédia e relativamente distante da segunda (km 19+000/20+000). A EPAL informou que as captações estão ativas, sendo propriedade das Águas do Oeste, mas sob gestão da EPAL. As zonas de proteção estão definidas, conforme ficheiro enviado, mas ainda não aprovadas em diploma legal, que se aguarda. A EPAL pediu que fossem enviados os traçados do Lote C e Ligação da LAV à Linha do Norte, para melhor poder avaliar os potenciais impactes e ajudar com a informação mais concreta, incluindo já uma eventual retificação do traçado da VD de ligação à LN para análise, face à captação da Quinta do Campo e consequente afastamento da povoação de Vila Nova da Rainha. A informação foi enviada em 25-05-2023 e a resposta da EPAL dada em 03-07-2023, concluindo-se que a solução enviada garante um afastamento da VD de cerca de 175 m, em relação a V.N. Rainha, e que o viaduto da LAV passa no canto nascente do recinto das Captações da Quinta do Campo, concordando a EPAL com estes princípios gerais de intervenção ao garantir-se o gabarit livre de cerca de 8/9 m com o traçado, e importando depois compatibilizar a posição dos apoios e aterros.

Entidade	Data da reunião	Elementos enviados	Interlocutor Entidades	Principais Conclusões
Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas / PNSAC	17/11/2023	- Ata - kmz	David Gonçalves e Manuel Duarte (PNSAC)	Foi enquadrado que o atual projeto corresponde à atualização dos estudos da ex-RAVE relativos ao então designado Lote C1 (Ota / Pombal) da Linha de Alta Velocidade Lisboa/Porto, e que vem também na sequência dos traçados já reavaliados e aprovados ambientalmente desde o Porto até Soure (atuais Lotes A e B da Nova Linha de Alta Velocidade Porto / Lisboa, com DIA's emitidas em 2023). Tal como no passado, prevê-se que de uma das alternativas de traçado agora em estudo e face à grande ocupação urbana na zona, interfira de forma marginal com a área do Parque Natural das Serras de Aire e Candeeiros, no seu limite poente, mais concretamente na zona da Benedita, onde o traçado segue paralelamente e muito próximo ao IC2 e no limite de uma zona industrial em construção (Área de Localização Empresarial da Benedita (ALEB), cujo Plano de Pormenor aprovado é composto por duas fases, estando o traçado da LAV no limite da Fase 1, já em construção). O traçado atualmente proposto coincide também no essencial com o corredor que ficou aprovado para a antiga Linha de Alta Velocidade Lisboa / Porto e que constava do Plano de Ordenamento do PNSAC (ANEXO 1), o qual foi, contudo, revogado em 1 de setembro de 2023 pela entrada em vigor do Programa Especial do PNSAC (Resolução do Conselho de Ministros n.º 104/2023), e onde o referido corredor já não consta por durante a elaboração deste Programa, a anterior indicação da IP ter sido no sentido da sua não consideração. A outra alternativa em estudo para o Lote C (Solução A) segue a poente do PNSAC e do IC2, na área urbana da Benedita, onde os impactes com a ocupação urbana são inevitáveis dada a grande dispersão e densidade da ocupação. O ICNF referiu que face ao anterior Plano do Parque Natural (POPNSAC, publicado pela RCM n.º 57/2010, de 12 de agosto), no presente Programa as alterações ocorrem na Planta Síntese em termos do zonamento das classes que são ligeiramente diferentes e mais ao nível do ajuste das manchas (sobreposição na cartografia do ANEXO 2). Face à retirada do corredor anteriormente aprovado para a Alta Velocidade, que no essencial está a ser respeitado pelo atual traçado da Solução B, os técnicos do ICNF também referiram que a análise do projeto face a este instrumento legal terá de ser feita sobre o que se afeta, se está conforme as orientações ou não, e se não está qual é a saída para a sua legalização/admissibilidade. Importa referir, que no POPNSAC, publicado pela RCM n.º 57/2010, de 12 de agosto, estava previsto, como ato interdito, a "abertura ou ampliação de acessos com largura total superior a 7 metros, incluindo passeios e bermas, exceto os casos previstos no plano rodoviário nacional e os traçados previstos para a rede ferroviária de alta velocidade". Neste âmbito, salientou o ICNF, que embora existisse a exceção para os traçados previstos para a rede ferroviária de alta velocidade, a mesma, de acordo com o POPNSAC, não permitia o seu atravessamento em APPI (o que já ocorria no corredor anteriormente aprovado), pelo que mesmo com o anterior plano, haveria sempre a necessidade de solicitar o interesse publico e a suspensão do IGT nas zonas abrangidas por esse regime de proteção.

Entidade	Data da reunião	Elementos enviados	Interlocutor Entidades	Principais Conclusões
(Cont.) *Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas / PNSAC*	*17/11/2023*	*- Ata* *- kmz*	*David Gonçalves e Manuel Duarte* *(PNSAC)*	No âmbito do atual Programa, o presente projeto deverá continuar a ser analisado face aos regimes de exceção definidos, sendo que a ação com "chapéu" para o projeto, será a de "abertura de caminhos" (tal como anteriormente estipulado no POPNSAC, publicado pela RCM n.º 57/2010, de 12 de agosto), a qual tendo só uma faixa de 7 m de largura e não permitindo esta exceção a execução total do projeto (por só a plataforma ter 14 m de largura), o que se terá que referir é que a solução para a admissão do projeto será o interesse público do projeto e a consequente suspensão do Programa nessa zona. No atual Programa também a retificação de vias passou a ser possível, pelo que por exemplo, os restabelecimentos das vias interferidas podem aí incluir-se. Também foi dada uma informação sobre as pedreiras que estão localizadas na área da ZEC Serra de Aire e Candeeiros, cerca do km 36+000 da Solução B e onde o traçado passa marginalmente. À data da reunião, e sobre a pedreira localizada mais a norte, o ICNF informou que havia sido dada a desconformidade do AIA (mas no âmbito da audiência prévia foi, entretanto, dada a conformidade do EIA). Sobre as duas outras pedreiras, uma foi licenciada e a outra licenciada com ampliação.
Lisboa Gás – GGND	22/05/2023	- Ata - kmz	Adriano Silva Carlos A Silva	<u>Lisboa Gás (distrito Lisboa):</u> Ligação à LN passagem em viaduto gasoduto / cuidados localização de pilares (zona proteção gasoduto - 3m para cada lado eixo) <u>Lusitânia Gás (fora distrito Lisboa):</u> várias interferências ao longo dos traçados. Os cuidados referidos para a zona das interseções foram os seguintes: - em aterro: proteção mecânica com forra de aço para gasodutos de 1º escalão e de polietileno para os restantes. - em escavação: implica criar previamente um caminho alternativo para a transferência do gasoduto

Entidade	Data da reunião	Elementos enviados	Interlocutor Entidades	Principais Conclusões
Laboratório Nacional de Energia e Geologia	17/05/2023	- Ata - *Power point da informação recolhida face aos traçados em estudo* - kmz	Susana Machado Augusto Filipe José Sampaio Ruben Dias	Verificam-se as seguintes situações de interferência pelos traçados face a áreas de interesse geológico e de salvaguarda: a) Concessões Mineiras – uma interferência localizada com uma concessão abandonada. b) Áreas de Salvaguarda de calcários ornamentais – localizadas apenas no corredor da LAV, mas não havendo interferências diretas com os traçados. c) Áreas de Salvaguarda de caulinos – identificadas várias interferências com os traçados, essencialmente a norte de Leiria. d) Geossítios e zonas de valor geológico referidos no parecer do LNEG não são afetados (Vale Tifónico de Rio Maior/Fonte da Bica/Pedreira de Freiria/Marinhas de sal/Afloramento do filão da Portela de Teira) – os traçados estão para poente. Passagem do traçado da Solução B no limite do PNSAC em zona adjacente ao IC2. e) Vale da Ribeira do Mogo e Campos de Dolinas da Lagoa do Cão e Casal do Rei. Proximidade a algumas grutas – situação comum às Sol. A e Sol. B. Nesta zona integram-se, contudo, também áreas de salvaguarda de calcários e ocorre a exploração de massas minerais, pelo que o traçado da LAV não será assim dissonante deste tipo de atividades potenciais ou existentes. f) As concessões atribuídas pela DGEG localizam-se para norte de Rio Maior, nas áreas de salvaguarda de caulinos e de calcários, definidas pelo LNEG. Ocorre passagem nos limites de algumas dessas áreas, mas sem interferência com zonas em exploração. O LNEG esclareceu que relativamente à sua área de intervenção, o que lhe interessa são os recursos em si mesmo e não as áreas concessionadas ou licenciadas para a atividade extrativa. Por essa razão definiu Áreas de Salvaguarda (aquelas onde está confirmado recurso mineral com valor económico ou existem expetativas razoáveis para a sua ocorrência) e Áreas Potenciais que, tal como o nome indica, são aquelas com potencialidade para a ocorrência de recursos minerais, mas com um grau de incerteza superior ao das Áreas de Salvaguarda. O LNEG solicitou ainda que pudessem ser enviados os traçados para análise, face a eventuais outras condicionantes, nomeadamente de natureza hidrogeológica. Esta informação foi enviada tendo o LNEG comunicado que deverão ser também considerados os sistemas aquíferos intersetados e as nascentes de Chiqueda. Estes elementos serão tidos em consideração no desenvolvimento do estudo final a apresentar. Acresce, todavia, que as nascentes de Chiqueda localizam-se no raio de 5 km face aos traçados, sendo que o analisado está num raio até 1 km.
Rede Elétrica Nacional	12/05/2023	- Ata - kmz e tabela com as interseções	André Santos	Foram apresentadas as várias interferências dos traçados em estudo com linhas elétricas, sendo necessário saber as cotas dos cabos, pois relativamente a postes procurou-se evitar a sua afetação. A REN informou, contudo, que só houver necessidade de afetação, os postes são mudados sem problemas, e uma vez que a infraestrutura ferroviária é considerada hierarquicamente mais importante, tendo maiores exigências geométricas. Se a constituição das vias de comunicação implicar afetação da rede elétrica os custos das modificações são aliás imputados à REN. A REN solicitou informação para verificação de cotas e fornecimento das cotas em ficheiro *Lidar*; informou existirem novos traçados de linhas associados a parques fotovoltaicos em projeto de que a REN já tem conhecimento por estarem em fase de licenciamento e que irá também fornecer listagem desses proponentes para contacto posterior da IP. Foi enviado kmz das interseções e a informação sistematizada em tabela excel.

Entidade	Data da reunião	Elementos enviados	Interlocutor Entidades	Principais Conclusões
Rede Elétrica Nacional – Gasodutos	Reunião a 25/09/202	- Ata - kmz com as interseções - Traçados em planta e perfil	João Silva	Foram apresentadas as várias interferências dos traçados em estudo com os gasodutos referenciados conforme informação enviada pela entidade, nomeadamente os de 1º escalão. O gasoduto de 1º escalão é interferido por diversas vezes tendo se respeitado a distância de segurança de 100 m face às estações, à semelhança do indicado pela REN para os Lotes A e B da LAV. Foi acordado que a IP enviaria à REN Gasodutos o KMZ dos traçados apresentados, bem como os respetivos desenhos planta / perfil longitudinal, de modo a poder analisar cada interferência e o modo de reposição do gasoduto.
Resilei – Tratamento de Resíduos e Industriais	19/05/2023	- Ata - kmz dos traçados com a faixa de ocupação das ligações e Linha do Oeste	Nuno Gabriel Rui Santos Elisabete Reis	Foi apresentado o projeto do Lote C – Soure / Carregado que inclui duas soluções (A e B), a Ligação à Linha do Norte na zona do Carregado para o acesso a Lisboa, bem como a Ligação à data, à Linha do Oeste para o acesso à estação existente de Leiria, através de cujo acesso por sul, se verificaria a interferência com as instalações da Resilei e a necessidade de proceder também ao restabelecimento da via rodoviária existente de acesso às suas instalações. Foi explicado que na zona de ligação à LO, os fortes condicionamentos para a sua efetivação obrigam à existência de raios de curvatura compatíveis com uma velocidade de (120km/h) e à necessidade de proceder à retificação localizada da Linha do Oeste, de modo a colocá-la em alinhamento reto que possibilite a inserção das Vias Ascendente (VA) e Descendente (VD) da ligação da LAV por sul, permitindo respetivamente a circulação dos comboios que saem da LAV e acedem à estação de Leria e dos que saem da estação de Leiria e querem entrar na LAV. Por via destes traçados haveria a interferência com o limite norte dos terrenos Resilei, junto à Linha do Oeste onde se situam as lagoas e a interferência também com o acesso rodoviário existente. Da análise feita por parte da Resilei, concluiu-se do seguinte: - Nos terrenos que marginam de ambos os lados o terreno da Resilei, a CME vai instalar centrais fotovoltaicas, prevendo-se o início das obras ainda este ano. Esta informação vai ser solicitada à CM Leiria, uma vez que não está disponível no site da DGEG; - O efluente da Resilei é descarregado num emissário, localizado sob a estrada existente (as caixas de visita são visíveis), e conduzido à ETAR de Coimbrões, situada perto de Monte Real (Águas do Centro Litoral). Este emissário também recebe o efluente da Valorlis. - Com o traçado proposto as lagoas de tratamento do efluente terão de ser reposicionadas nas proximidades da sua localização atual. O seu funcionamento tem de ser assegurado durante um período de 30 anos após o final da atual concessão. Processo complicado e demorado. - A portaria terá que ser reposicionada para o lado oposto do acesso atual. Foi enviado o memorando da reunião, bem como o KMZ dos traçados com a faixa de ocupação das ligações e Linha do Oeste.

Entidade	Data da reunião	Elementos enviados	Interlocutor Entidades	Principais Conclusões
Valorlis – Valorização e Tratamento de Resíduos Sólidos	19/05/2023	- Ata - kmz dos traçados com a faixa de ocupação das ligações e Linha do Oeste	Marta Guerreiro	Foi apresentado o projeto do Lote C – Soure / Carregado que inclui duas soluções (A e B), a Ligação à Linha do Norte na zona do Carregado para o acesso a Lisboa, bem como a Ligação à data, à Linha do Oeste para o acesso à estação existente de Leiria, através de cujo acesso por sul,, se verifica a interferência marginal com as instalações da Valorlis (e antes com a Resilei) e a necessidade de proceder ao restabelecimento da via rodoviária existente de acesso às suas instalações. Foi explicado que na zona de ligação à LO os fortes condicionamentos para a sua efetivação obrigam à existência de raios de curvatura compatíveis com uma velocidade de (120km/h) e à necessidade de proceder à retificação localizada da Linha do Oeste, de modo a colocá-la em alinhamento reto que possibilite a inserção das Vias Ascendente (VA) e Descendente (VD) da ligação da LAV por sul, permitindo respetivamente a circulação dos comboios que saem da LAV e acedem à estação de Leria e dos que saem da estação de Leiria e querem entrar na LAV. Por via destes traçados haverá a interferência com os terrenos da Valorlis, compreendidos entre as suas instalações a sul da Linha do Oeste e a Linha do Oeste, e a interferência também com o acesso rodoviário existente, cujo restabelecimento implicará a mudança de localização da atual portaria. Da análise por parte da Valorlis e das preocupações manifestadas, concluiu-se o seguinte: - É necessário obter os limites corretos dos terrenos da Valorlis, pois segundo transmitido eles serão bastante mais amplos dos que os apresentados na reunião; - Existem 4 tipos de infraestruturas (biogás, água de abastecimento, coletor de lixiviados e fibra ótica) ligando as duas parcelas da Valorlis que se encontram separadas pela Linha do Oeste, sendo importante obter o cadastro das mesmas; - Ao longo da via rodoviária existente de acesso à Valorlis e à Resilei, localizada a sul, existe um emissário dos SMAS de Leiria que transporta os lixiviados destas duas instalações para a ETAR das Águas do Centro Litoral e que tem que ser considerado no desenvolvimento do projeto. - Os traçados propostos não interferem com as áreas de expansão previstas indicadas pela Valorlis, as quais se solicitam, contudo, que sejam delimitadas e o respetivo ficheiro enviado; - A posição da portaria terá de ser alterada, tanto na Solução A como na B, tendo a Valorlis referido que a mesma se poderia manter no mesmo canto norte, embora rodada, ou poderia ser deslocada para o canto oeste. Após análise posterior deste assunto verificou-se ser melhor manter a portaria sensivelmente no local atual, embora sofrendo uma rotação, conforme se apresenta no kmz anexo. Foi enviado o memorando da reunião, bem como o KMZ dos traçados com a faixa de ocupação das ligações e Linha do Oeste.

Entidade	Data da reunião	Elementos enviados	Interlocutor Entidades	Principais Conclusões
Ventient Energy	19/03/2024	- traçado da solução B em estudo (com o limite dos taludes) + corredor 400 m associado na zona da central solar proposta	Nuno Jorge	A empresa Ventient Energy contactou a IP no sentido de informar que tem em desenvolvimento dois projetos na área de estudo (concelho de Rio Maior), um solar fotovoltaico e um eólico, com potencial interferência pela LAV e decorrente dos quais foi realizada uma reunião conjunta para conhecimento dos traçados da LAV e da forma de passagem nos locais propostos para esses empreendimentos solares, tendo em vista que esses possam contar desde já com o condicionamento da passagem da linha de alta velocidade e que o EIA da LAV também os possa considerar para determinação do melhor traçado. Da reunião realizada foi enviado para consideração da Ventient Energy, o traçado da solução B em estudo com o limite dos taludes + corredor 400 m associado na zona da central solar proposta, com a qual poderá haver interferência de projetos. 
Câmaras Municipais				
Câmara Municipal Alcobaça	21/03/2023	- Shapefile dos traçados (enviado IP em 30-03-2023)	Presidente da Câmara	Foram apresentados os traçados em estudo (Sol. A e Sol. B), sendo que o território de Alcobaça é um dos que maior extensão tem no desenvolvimento do projeto e por ambas as soluções, desde cerca do km 40 (na zona da Venda das Raparigas, junto ao IC2) até cerca do km 62 (na zona de Aljubarrota), quando a partir daqui o projeto entra no território de Porto de Mós. A Solução B que se posicionou sempre a nascente, interseta no km 65 (Porto de Mós) a Solução A, e passa a partir daqui a ter o posicionamento mais a poente, entrando de novo no território de Alcobaça entre cerca dos km 67 (Feteira/Quinta Nova) e 72 (Mélvoa), sempre muito próximo do limite nascente do concelho. Os traçados apresentados refletem já as preocupações tidas quanto às condicionantes identificadas e às preocupações que foram manifestadas na DIA que aprovou o anterior traçado para a Linha de Alta Velocidade (projeto da RAVE de 2007). Nomeadamente com a passagem no limite do PNSAC, junto ao IC2, e no limite das Fases 1 e 2 da ALEB, com a minimização da passagem nas áreas urbanas e na afetação de edificado, em particular na Benedita (Solução A), na Moita do Poço (Solução B), Casal do Rei e Aljubarrota (Soluções A e B). Face ao envio da shapefile dos traçados por parte da IP, ficou-se a aguardar pronúncia da Câmara para validação dos traçados e eventual outra informação não comunicada/ conhecida. A 4 de janeiro de 2024 a Câmara enviou parecer pronunciando-se pela solução B como a menos penalizante para o concelho.

Entidade	Data da reunião	Elementos enviados	Interlocutor Entidades	Principais Conclusões
(Cont.) *Câmara Municipal Alcobaça*	28/02/2024	- Shapefile dos traçados (enviado IP em 15-05-2023)	Presidente da Câmara	Foram apresentados os traçados finais, os quais se mantém sem qualquer alteração de relevo face ao inicialmente apresentado ao município, quando os traçados apresentados refletiam já as preocupações tidas quanto às condicionantes identificadas e às preocupações que foram manifestadas na DIA que aprovou o anterior traçado para a Linha de Alta Velocidade (projeto da RAVE de 2007). Nomeadamente com a passagem no limite do PNSAC, junto ao IC2, e no limite das Fases 1 e 2 da ALEB, com a minimização da passagem nas áreas urbanas e na afetação de edificado, em particular na Benedita (Solução A), na Moita do Poço (Solução B), Casal do Rei e Aljubarrota (Soluções A e B). Neste concelho há ainda a registar a presença do Parque Natural das Serras de Aire e de Candeeiros (PNSAC), tendo-se informado o município de se ter também já feito reunião com o ICNF, sendo que a Solução B é a única solução que o atravessa e que segue no essencial o traçado antes aprovado para a Linha de Alta Velocidade (projeto de 20007 da RAVE), mantendo-se no mesmo local do já apresentado na 1ª reunião com o município. A autarquia agradeceu e referiu o facto de já ter enviado antes, em janeiro de 2024, o seu parecer face ao projeto e onde ponderado o impacte destes eixos nas populações, nas atividades económicas mais preponderantes e nos valores naturais e paisagísticos existentes no concelho, considerou que a Solução B (até ao Juncal – km 65) é a que menos impacto negativo terá no atravessamento do concelho, sendo que a partir dessa zona, onde os traçados se cruzam e a Solução A deixa de estar em território do concelho, a preferência passa a ser pela Solução A, e uma vez que a mesma evita também a "Área de Potencial de Caulinos e Areias", matéria prima importante nesta região para a confeção do vidro e cerâmica. O parecer chama ainda a atenção que ao longo do IC2 irão vários cruzamentos sofrer alterações, alertando para a necessidade de assegurar as devidas viragens nos novos acessos, nomeadamente às povoações de Redondas/Covão do Milho e Casal da Charneca /Portela do Pereiro. Na ALEB, a autarquia pediu para nesta fase de projeto se prever já um restabelecimento entre a área das 1ª e 2ª fases, atendendo a que espera em breve, arrancar com a 2ª fase, uma vez que a oferta de lotes da 1ª fase está quase esgotada. Informam que há uma central solar aprovada para poente. A IP informou que irá enviar os traçados finais em shapefile para que a autarquia possa enviar a informação o mais orientada possível e onde poderá ver também a faixa de afetação e as casas que possam ser afetadas pelos traçados. Informação do PDM em revisão, conforme identificado no ponto 6 da ata.

Entidade	Data da reunião	Elementos enviados	Interlocutor Entidades	Principais Conclusões
Câmara Municipal Alenquer	24/03/2023	- Shapefile dos traçados (enviado IP em 30-03-2023)	Presidente da Câmara	Apresentação do desenvolvimento do projeto no concelho, o qual é atravessado numa reduzida extensão: no início da ligação da LAV à Linha do Norte, numa extensão inferior a 2 km, e cujo traçado está condicionado pelo ponto de inserção na Linha do Norte e a zona de proteção às captações de agua da EPAL (Quinta do Campo) e cujo desenvolvimento se faz integralmente sempre em viaduto; e depois num curto trecho junto ao limite com o concelho da Azambuja (km 7 a 14), no arranque do traçado da LAV, quando as Soluções A e B têm ainda um traçado sobreposto. Sem condicionamentos de relevo a realçar, com exceção dos referidos (Linha do Norte e zona de proteção das captações de água), e com os quais o projeto se articulou. A Câmara ficou de enviar informação sobre centrais solares e loteamentos urbanos. Face ao envio da shapefile dos traçados por parte da IP em 24/03, ficou a aguardar-se pronúncia da Câmara para validação dos traçados e eventual outra informação não comunicada/ conhecida. Em resposta a Câmara informou que à data não existe alterações efetuadas ao PDM em revisão, tendo em consideração a informação já enviada para em 09/02/2023 e 12/04/2023. No que concerne à REN, existe um conjunto de correções que estamos a efetuar às tipologias da REN Bruta que não mereceram aprovação por parte da APA, nomeadamente as tipologias de Zonas Ameaçadas pelas Cheias e das Áreas de Elevado Risco de Erosão Hídrica do Solo. Face ao exposto e considerando que foi com base na REN Bruta, que foi desenvolvida a proposta de Plano, nomeadamente proposta de classificação e qualificação do solo, proposta de exclusão à REN, bem como peças gráficas e descritivas, as alterações introduzidas nas tipologias da REN Bruta acima identificadas, obrigam à correção de uma série de documentos, peças gráficas e da proposta de exclusões (elaboração de ficha por exclusão e respetiva fundamentação), que à data ainda não estão concluídas, pelo que não estamos em condições de as fornecer. Enviam shapefile com a delimitação de uma pretensão urbanística referente a um empreendimento turístico e de lazer, que presentemente está em análise nesta edilidade, localizado a nascente do traçado da Sol. A/ Sol. B e da A1, junto ao limite do concelho de Alenquer com o da Azambuja.
	14/06/2024	- Shapefile dos traçados finais	Presidente da Câmara	Envio dos elementos finais do projeto da Nova Linha Alta Velocidade Fase 2 – Lote C na zona do concelho de Alenquer (shapefile + traçado final sobre ortos), os quais não sofreram alterações com significado face à primeira apresentação, apenas retificações ligeiras de diretriz fruto de acertos feitos no território do concelho de Azambuja (afastamento da povoação de Vila Nova da Rainha e das zonas de rico afetas à CLC) e que se repercutem em Alenquer.

Entidade	Data da reunião	Elementos enviados	Interlocutor Entidades	Principais Conclusões
Câmara Municipal Azambuja	24/03/2023	- Shapefile (enviado IP em 30/03/2023)	Presidente da Câmara	Foi apresentado o desenvolvimento do traçado da LAV que no concelho da Azambuja ocorre até cerca do km 6 de ambas as soluções e depois entre os km 11 e 22 (Sol. B) e 24 (Sol. A), e que inclui ainda parte do traçado da Ligação à Linha do Norte (cerca de 2 km). Assim, no território da Azambuja e na continuidade da ligação da LAV à Linha do Norte, a qual se faz com duas vias (VA- ascendente e VD - descendente) que se iniciam junto às captações da Quinta do Campo, localizadas adjacentemente à Linha do Norte, na zona do Carregado, o traçado da LAV segue depois segundo duas soluções alternativas, Solução A, mais a poente que se insere em zonas de cariz mais rural e que bordeja por vezes zonas com algum edificado isolado e a Solução B, que se desenvolve mais a nascente, aproximando-se mais da zona da CLC, mas que segue depois para norte em zona no essencial mais florestal. Os condicionamentos prendem-se com a inserção na Linha do Norte e a existência da zona de proteção à captação de água da Quinta do Campo junto a esta linha e ao local de inserção, condicionado geometricamente pelo ponto de inserção. Identifica-se ainda a proximidade da povoação de Vila Nova da Rainha e as instalações da CLC com zonas de risco associadas. A Câmara releva a proximidade do traçado e Ligação da LAV à Linha do Norte, como estando muito próximo da povoação de Vila Nova da Rainha e que o mesmo deva ser afastado. Foi explicada a dificuldade do ajuste desses traçados face ao ponto de ligação na Linha do Norte e à sua quadruplicação prevista, bem como ainda ao condicionamento imposto pela captação da EPAL da Quinta do Campo e as suas zonas de proteção intermédia e próximas, nas quais o traçado não deve passar. A autarquia refere que a captação não está ativa. Ficou assim este assunto de ser visto com a EPAL e podendo dessa análise, proceder-se a uma otimização do traçado face a Vila Nova da Rainha. A Solução B foi encarada pela autarquia como a mais favorável, dada a passagem mais em zona florestal, pese embora esteja mais próxima da CLC. Referiram o futuro parque solar previsto para a Torrebela, o qual não é, contudo, interferido pela LAV. A Solução A foi encarada como tendo mais interferência / proximidade a pequenos aglomerados. Face ao envio da shapefile dos traçados por parte da IP em 30/03, aguarda-se pronúncia da Câmara para validação dos traçados e eventual outra informação não comunicada/ conhecida
	21/07/2023	Parecer e informação solicitada enviado pela CM	Presidente da Câmara	Parecer da Câmara com as preocupações gerais e as mais concretas já manifestadas na reunião de 24 de março de 2023. Envio da informação solicitada (a mais recente) quanto ao PDM e REN.

Entidade	Data da reunião	Elementos enviados	Interlocutor Entidades	Principais Conclusões
(Cont.) *Câmara Municipal Azambuja*	19/09/2023	- Shapefile atualizada dos traçados (enviado IP em 24/11/2023)	Presidente da Câmara	Foram explicados os ajustes que se efetuaram aos traçados, os quais tiveram por base as preocupações manifestadas anteriormente pela autarquia e as reuniões entretanto tidas com outras entidades com intervenção em infraestruturas/atividades económicas presentes no território do concelho, como a EPAL, entidade gestora das captações de água da Quinta do Campo, e a CLC – Companhia Logística de Combustível que detém o parque de armazenagem de combustíveis líquidos em Aveiras de Cima. Teve-se também em conta a informação complementar fornecida pela autarquia em 31 de julho de 2023 sobre ordenamento e condicionamentos no território e os pareceres que a acompanharam. Quanto à proximidade do traçado da Ligação à LN à povoação de Vila Nova da Rainha, face ao condicionamento do ponto de inserção na LN procedeu-se, contudo à ripagem dos traçados da VA e da VD para poente, com a consequente diminuição das características geométricas e a afetação da zona de proteção intermédia das captações da Quinta do Campo, autorizada pela EPAL, conforme reunião realizada com esta entidade. A povoação de Vila Nova da Rainha fica assim com um afastamento mínimo de cerca de 200 m e máximo de 400 m relativamente ao traçado da VD, que é o mais próximo da povoação. A autarquia reconheceu o esforço, considerando resolvida a situação que antes identificaram e que consideraram de grande sensibilidade. Da reunião tida com a CLC para informação e compatibilização do traçado da Solução B (a mais próxima) com a zona de risco da instalação, contatou-se que houve uma revisão do Relatório de Segurança em 2021, a qual não está ainda refletida no Plano de Emergência Municipal que é datado de 2019. Assim com base na documentação enviada pela CLC e para uma situação de BLEVE (explosão de gases liquefeitos) e para o cenário da zona 4 (a mais alargada), correspondente à possibilidade de ocorrência de efeitos irreversíveis na saúde humana para pessoas não protegidas (que não é o caso do comboio), o raio associado a este cenário é de 1251m, pelo que não abrange o traçado da Solução B. Sobre a delimitação das zonas industriais e do que está previsto em termos de licenciamentos para a envolvente poente à CLC, a CMA informou serem as zonas industriais do PDM em vigor as válidas, tendo ficado de enviar a sua delimitação (situação que ocorreu no dia 20 de setembro, por via do arq. Paulo Natário). A CMA informou também que o licenciamento caducado junto à CLC, poderá ser retomado no futuro, pois existe intenção do mesmo proprietário quanto a isso e que os licenciamentos da empresa GARCIA SA, de que a IP tem conhecimento, se encontram também em desenvolvimento. Sobre estes últimos verifica-se a interferência pelo traçado da Solução B, pelo que a CMA se mostrou preocupada quanto à possibilidade da sua inviabilização e da perda do investimento. A IP esclareceu que a coexistência dos dois empreendimentos é perfeitamente possível, face à reduzida faixa de ocupação da LAV e sem significado face à área do empreendimento industrial e que nesta fase pode ainda enterrar mais o traçado permitindo a realização de restabelecimentos superiores que articulem os dois lados da zona industrial, ou pelo contrário fazer a passagem em viaduto; a diretriz é que não pode ser mudada sob pena de se ter impactes significativos a norte sobre áreas habitacionais. Este tipo de compatibilização foi aliás realizado nos lotes anteriores da LAV face a zonas industriais atravessadas, tendo merecido também a aprovação da APA. A CMA ficou assim de analisar com o proponente desses espaços industriais a melhor forma de organização do seu layout, de modo a compatibilizar os dois projetos, tendo para o efeito lhe sido enviados os traçados da LAV em formato editável, para posterior pronúncia da autarquia.

Entidade	Data da reunião	Elementos enviados	Interlocutor Entidades	Principais Conclusões
(Cont.) *Câmara Municipal Azambuja*	23/11/2023		Presidente da Câmara Garcia e Garcia	Reunião para apresentação do traçado da LAV e da sua consideração pelo potencial empreendimento industrial – logístico para a zona a poente da CLC, cujos promotores estiveram também presentes (Garcia e Garcia). Nesta reunião foi nomeadamente dado conta que o traçado da Sol. B já teve que ser de novo deslocado nesta zona, por via da consideração das zonas de risco da CLC associadas a rutura catastrófica da esfera de propano (raios de 1450 m e 1689 m) e não à do butano (raio de 1251 m), o que implica assim que face à área industrial-logística proposta o traçado da Sol. B esteja assim no seu limite poente, podendo o layout desse espaço ser organizado de forma mais facilitada face à passagem da LAV.
	14/06/2024	- Shapefile dos traçados finais	Presidente da Câmara	Envio dos elementos finais do projeto da Nova Linha Alta Velocidade Fase 2 – Lote C na zona do concelho de Azambuja (shapefile + traçado final sobre ortos), os quais não sofreram alterações face à última reunião.
Câmara Municipal Cadaval	13/10/2023	- Shapefile dos traçados	Presidente da Câmara	Breve apresentação do projeto e da interferência muito marginal que o mesmo tem no concelho, com passagem no limite nascente com o concelho de Rio Maior, em zona sem quaisquer condicionamentos legais. Apenas intenção quanto a uma central solar, cuja área tem sobretudo desenvolvimento no concelho de Rio Maior.
	28/05/2024	- Shapefile dos traçados finais	Presidente da Câmara	Envio dos elementos finais do projeto da Nova Linha Alta Velocidade Fase 2 – Lote C na zona do concelho de Cadaval (shapefile + traçado final sobre ortos), os quais não sofreram alterações face à última reunião.
Câmara Municipal Caldas da Rainha	28/03/2023	- Shapefile (enviado IP em 30-03-2023)	Presidente da Câmara	Apresentaram-se os traçados em estudo sendo que o território das Caldas da Rainha é muito marginalmente interferido: apenas pela Solução A, cerca do km 32, no limite nascente do concelho e em cerca de 1,5 km, com desenvolvimento no essencial em área florestal e apenas na parte norte com passagem junto a Bairradas. Face ao envio da shapefile dos traçados por parte da IP em 30/03, e na sequência da reunião realizada em 28/03, aguarda-se pronúncia da Câmara para validação dos traçados e eventual outra informação não comunicada/ conhecida.
	Reunião 28/02/2024		Presidente da Câmara	O traçado mantém-se sem qualquer alteração face ao inicialmente apresentado ao município, contemplando um viaduto de quase 800 m de extensão que se estende até um pouco depois do limite de Bairradas e permite que a estrada existente fique automaticamente restabelecida e sem interferências. Salientou-se também que face ao traçado anteriormente desenvolvido nos estudos da RAVE (2007) houve a preocupação de logo no inico dos atuais estudos, proceder às melhorias possíveis, o que no caso das Caldas da Rainha se caraterizou pela deslocação do traçado para mais próximo do limite do concelho e pela introdução de um extenso viaduto, não se identificando assim impactes com significado, face aos usos interferidos e forma de atravessamento. A autarquia reconheceu que a passagem da via tem impactes pouco significativos, com pontos de conflito mínimos, estando a estrada principal na zona restabelecida pela passagem em viaduto. A autarquia considera a infraestrutura como estruturante e de grande importância para o país e manifesta-se disponível para o que for necessário.
	15/05/2024	- Shapefile dos traçados finais	Presidente da Câmara	Envio dos elementos finais do projeto da Nova Linha Alta Velocidade Fase 2 – Lote C na zona do concelho de Caldas da Rainha (shapefile + traçado final sobre ortos), os quais não sofreram alterações face à última reunião.

Entidade	Data da reunião	Elementos enviados	Interlocutor Entidades	Principais Conclusões
Câmara Municipal Leiria	12/10/2022		Reunião IP/CM	Apresentação do projeto AV nos Paços do Concelho.
	03/11/2022		Reunião IP/CM	Apresentação da metodologia de desenvolvimento do plano de urbanização/pormenor Estação Leiria
	25/11/2022		Reunião IP/CM	Confirmação da disponibilidade da BAU, pedido de dados à CML.
	18/01/2023		Reunião IP/CM	Reunião IP/CM Leiria com a presença do Prof. Busquet, apresentação do Plano Gestão do Território.
	17/03/2023	- Shapefile (enviado IP em 30-03-2023)	Reunião IP/CM	Apresentação da atualização do Estudo Prévio na Câmara Municipal de Leiria, com apresentação objetivos e traçados desenvolvidos atá à data para a LAV quer para o serviço à atual estação de Leiria na linha do Oeste. As Soluções A e B desenvolvem-se neste concelho com grandes ajustes face aos traçados da RAVE, nomeadamente evitando algumas áreas urbanas e industriais. Os espaços de uso interferidos são muito variados e alternados (dominam espaços florestais e agrícolas, onde surge o AH do Liz; os aglomerados urbanos em geral de menor dimensão têm associados variados espaços industriais e de armazenagem) Ao nível das condicionantes, releva-se um elevado número de infraestruturas de transporte de energia, o AH Liz, áreas cativas e de reserva de recursos minerais (Barracão) e a áreas de desobstrução da Base Aérea n.º 5. Da reunião realizada, a CM conclui que na Ligação da LAV à LO e à estação existente, a Solução A será a melhor, pois a Solução B na zona da Resilei e Valorlis é má. Sobre a estação de Leiria a preocupação da Câmara são as afetações e no traçado a duplicar os restabelecimentos desnivelados que tem que ser efetuados e as afetações de edificado. Ficaram de enviar os loteamentos. Face ao envio da shapefile dos traçados por parte da IP em 30/03, e na sequência da reunião realizada em 17/03, aguarda-se pronúncia da Câmara e eventual outra informação não comunicada/ conhecida.
	10/10/2023		Reunião IP/CM	Reunião ocorrida nas instalações da IP com CM Leiria, onde foi apresentado o ponto situação da atualização dos Estudos Prévios do Lote C e apresentado alternativa de localização da Estação de Leiria no traçado da LAV, solução que no passado já tinha sido ponderada e avaliada pela APA, tendo obtido DIA favorável. Estão opção teve por base o estudo dos traçados com maior detalhe, assim como, a analise dos impactes ambientais muito significativos associados ao serviço AV na estação atual quer no que respeita a algumas atividades económicas existentes quer nas populações, principalmente nas que vivem na proximidade da linha atual.
	09/11/2023		Reunião IP/CM	Reunião na Câmara Municipal de Leiria com a presença do Prof. Bosquetes foi apresentado uma análise comparativa da Solução de Estação Leiria Existente Vs Estação Nova sobre o Eixo da nova Linha de Alta Velocidade.
	20/11/2023		Reunião IP/CM	Reunião de Trabalho promovida pela CM Leiria no Teatro Miguel Franco para os presidentes da Junta Freguesia e Uniões de Freguesia do Concelho, todos os partidos políticos, Politécnico de Leiria, Associação de Comercio, Industria, Serviços e Turismo da Região de Leiria (ACILIS), Associação Empresarial da Região de Leiria (NERLEI), onde a IP realizou ponto situação do Projeto Alta Velocidade, assim como, o estudo comparativo dos impactos entre as soluções de Estação Nova vs Estação Existente + Duplicação da LO. https://www.cm-leiria.pt/municipio/gabinete-de-comunicacao/noticias/noticia/alta-velocidade-duas-localizacoes-em-estudo-para-estacao-em-leiria
	19/06/2024			Reunião de trabalho entre CM Leiria/IP e a BAU, para apresentação da proposta do estudo de gestão do território para a solução da Estação Nova (eixo da LAV), recuperação do espaço da Estação Existente e Acessibilidades 1º Nível.

Entidade	Data da reunião	Elementos enviados	Interlocutor Entidades	Principais Conclusões
(Cont.) *Câmara Municipal Leiria*	05/06/2024	- Shapefile dos traçados finais	Presidente da Câmara	Envio dos elementos finais do projeto da Nova Linha Alta Velocidade Fase 2 – Lote C na zona do concelho de Leiria (shapefile + traçado final sobre ortos).
Câmara Municipal Marinha Grande	13/03/2023	- Shapefile (enviado IP em 30-03-2023) - Enviaram parecer da autarquia para alteração da Linha do Oeste (em 12-04-2023)	Presidente da Câmara	Sobre o traçado apresentado, do qual apenas a Solução B tem passagem no território do concelho, nada de sensível a assinalar, com exceção da: - a zona industrial que se define a poente do PUEC corresponde a uma indústria já existente (a Grandupla – fabrica de plásticos) - dos loteamentos enviados o único com interferência com o traçado ocorre na zona do PUEC e corresponde a uma comunicação previa antiga e que é relativa às duas pecuárias que lá existem; portanto não corresponde a nada de novo. O atravessamento desta zona é feito em viaduto. - referiram também a existência de duas variantes rodoviárias previstas construir a nascente e a poente da sede de concelho (Variante Nascente e Variante Poente) e também incluídas na revisão do PDM e que ligam ao nó da A8. Vão enviar os traçados indicativos. - no âmbito da LAV a articulação com a nova estação de Leiria seria um aspeto importante destas variantes, mas consideram que o uso da estação existente no atual local da LO, não serve devidamente a região, é excêntrica não servindo assim os verdadeiros interesses da região e não tem condições para a intermodalidade necessária (está na cidade e para mais numa zona não estruturante da mesma). O local do PUEC seria de interesse para essa localização. Outros aspetos importantes referidos e que enquadram as preocupações do concelho e as expetativas quanto às intervenções nas infraestruturas viárias: - concelho cuja industrialização é muito relevante e de importância nacional, com elevada componente exportadora, tem um tráfego diário de 400 camiões /dia e a EN242 na qual se alicerçam as áreas industriais (eixo Leiria /Marinha Grande) tem um tráfego elevadíssimo (maior que na A8) com 18 000 veículos /dia e está sempre altamente congestionada; - necessidade de haver uma resposta para esta situação e que releva a importância do comboio como alternativa para o transporte de mercadorias. A eletrificação da Linha do Oeste (cujo timing dado pela IP será na melhor das hipóteses, 2030) será importante, mas a localização da atual estação da Marinha Grande não é adequada, encontra-se encravada num buraco, não permite terminal ferroviário e a intermodalidade e assim a exportação que se anseia das mercadorias por via ferroviária. . - sobre a LAV referem terem a visita diária de investidores estrangeiros e a melhoria de acesso proporcionada pela mesma será importante a esse nível, aproximando o concelho da MG de Lisboa e de Porto e dos seus aeroportos. A estação da LO no local atual não serve, todavia, a região (excêntrica) e não tem condições de poder promover a intermodalidade. No seguimento da reunião realizada, o Município da Marinha Grande, e de molde que possam sobrepor as soluções apresentadas, o município solicitou o envio da informação em formato digital (shapefile) para ser possível analisar as soluções propostas, face à estratégia de desenvolvimento preconizada nos trabalhos de Revisão do Plano Diretor Municipal, que se encontram na Fase 3. Face ao envio da shapefile dos traçados por parte da IP em 30/03, e na sequência da reunião realizada em 13/03, aguarda-se pronúncia da Câmara para validação dos traçados e eventual outra informação não comunicada/ conhecida.

Entidade	Data da reunião	Elementos enviados	Interlocutor Entidades	Principais Conclusões
(Cont.) *Câmara Municipal Marinha Grande*	29/05/2024	- Shapefile dos traçados finais (enviado IP em 14-06-2024)	Presidente da Câmara	Foram apresentados o objetivo e a agenda de trabalhos da reunião, nomeadamente o de dar conta das alterações efetuadas aos traçados face à 1ª reunião, considerando a alternativa da estação de Leiria se localizar no eixo da LAV. Foi exposto as conclusões macro das avaliações técnicas e ambientais realizadas e à sua ponderação face a estação localizada no eixo da LAV, na zona da Barosa, em alternativa à Estação de Leiria existente. A Estação servirá quer a linha de Alta Velocidade quer a Linha do Oeste, e como a bitola é igual (bitola ibérica), permitirá a passagem de comboios da LAV para a Linha do Oeste e vice-versa, funcionando ainda como PUEC (posto de ultrapassagem e estacionamento de comboios). Terá, portanto, uma maior funcionalidade e de operação face à solução desenvolvida pela RAVE, quando as bitolas eram diferentes, o que não permitia esta interligação entre a LAV e a LO. A estação ficará localizada numa posição de charneira face à grande zona industrial da Marinha Grande, a poente, e face à de Leiria, a nascente, como de resto foi antes defendido por ambas as Câmaras aquando dos estudos da RAVE, e também agora pela Câmara da Marinha Grande, que desde a 1ª reunião considerou esta a localização que melhor serviria os interesses regionais. Sobre a localização, a autarquia congratulou-se pela opção alternativa que será a melhor para o território, numa perspetiva do seu desenvolvimento integrado e partilhado. A autarquia chamou, todavia, à atenção das acessibilidades para se chegar à estação, pois se forem difíceis e demoradas, poderão desincentivar o uso do comboio, uma vez que a excelente acessibilidade rodoviária aos nós das A17 e A8, poderão levar a que mais uma vez seja o carro o meio de transporte escolhido, já que Lisboa está a cerca de 1 hora. O uso da Variante à EN242, que se encontra toda ela muito condicionada, com um tráfego de mais de 18.000 veículos/dia do lado de Leiria e de 25.000 veículos/dia do lado da Marinha Grande, poderá levar meia hora a fazer-se e nesse sentido o uso sem portagens do troço da A8 entre a saída sul da Marinha Grande e a saída sul de Leiria, poderia ser uma solução para o acesso rápido e fácil ao local da estação, como de resto a autarquia já apresentou às entidades competentes como solução para ajudar a descongestionar a Variante à EN242.
Câmara Municipal Pombal	17/03/2023	- Shapefile (enviado IP em 30-03-2023)	Presidente Câmara Silvia Ferreira (Chefe Div. Urbanismo)	As Soluções A e B desenvolvem-se neste concelho e com variados ajustes face aos traçados da RAVE, nomeadamente evitando algumas áreas urbanas, o que é positivo; mas noutros locais mantem-se igual, como acontece por exemplo na zona do PUEC da Bidoeira. Os espaços de uso interferidos são muito variados e alternados (aglomerados urbanos de maior ou menor dimensão, espaços florestais de produção, espaços agrícolas). Ao nível das condicionantes, a situação mais relevante é a existência de duas captações de água e respetiva zona de proteção, as quais não são interferidas pelo traçado proposto para a Solução B. Todavia a Solução interfere com estas zonas de proteção (intermédia e alargada) e devia ser evitado pelo projeto (embora se reconheça que com a localização do PUEC possa ser complicado esse ajuste) A informação dos Loteamentos apresenta sobreposição com numerosos compromissos urbanísticos (obras particulares), situação que será difícil de evitar dada a grande dispersão dos aglomerados e edificado. A informação da carta síntese de condicionantes com a informação até ao momento), revela sobreposição a numerosas áreas de reserva de caulinos e áreas de reserva e cativas (quase contínuas em todo o troço que se desenvolve neste concelho), e algumas também com concessões mineiras atribuídas. Para melhor clarificação a Câmara enviará shapefiles referentes às concessões mineiras atribuídas, área de reserva e área cativa. Enviam também a Portaria que publica as zonas de proteção às fontes das 5 Bicas e da Saúde.

Entidade	Data da reunião	Elementos enviados	Interlocutor Entidades	Principais Conclusões
(Cont.) *Câmara Municipal Pombal*	27-04-2023	- Parecer da CMP e envio elementos posteriores a reunião		Após apreciação dos dois traçados alternativos em estudo, os quais carecem ainda de algum detalhe a desenvolver em fases subsequentes, considera este Município que a proposta de Traçado B é aquela que se revela, ao momento, menos penalizadora para o território, quando comparada com a proposta de Traçado A, por ser a que apresenta menor área de conflito com aglomerados urbanos, aglomerados rurais e áreas de edificação dispersa, bem como com áreas afetas à exploração de recursos geológicos e com zonas de proteção a recursos hídricos. Recomenda-se por fim, que o traçado da LAV se desenvolva, sempre que possível, fora dos aglomerados populacionais e, quando tal não seja viável, que sejam adotadas soluções que atenuem os impactes da LAV nesses aglomerados; que sejam assegurados os restabelecimentos necessários da rede viária existente que venha a ser afetada pelo referido traçado, minimizando os impactes nas deslocações das populações locais; que seja garantido o adequado funcionamento das redes de infraestruturas públicas, nomeadamente de abastecimento de água e de saneamento e, por último, que sejam adotadas soluções de projeto que tenham por fim a minimização dos impactes ambientais decorrentes da nova infraestrutura.
	19/04/2024	- Shapefile dos traçados finais e ata (enviado IP em 15-05-2024)		Na sequência da primeira reunião efetuada com o município e em face da informação recebida, procedeu-se a uma alteração na Solução A retirando o traçado das zonas de proteção das captações de água das 5 Bicas e da Saúde, como referido pelo município, tendo-o o deslocado mais para poente, para mais próximo da Solução B que não registava qualquer interferência com essas áreas. A passagem junto a Almagreira mantem-se como antes apresentado, onde a situação já se encontra minimizada pelo afastamento do traçado para poente, afastado da povoação e do cemitério. Face a uma estufa de grande dimensão, será colocado um muro em vez de talude de escavação, evitado também a sua afetação. Para além do desenvolvimento dos traçados em área de reserva e cativa para exploração mineral e sem possibilidade de a evitar, dado a grande extensão dessas áreas e o ponto de ligação ao Lote B (onde todavia se procurou posicionar o traçado em zonas que não se encontram em exploração), a zona de maior sensibilidade no conjunto do território concelhio, será a zona da Assanha da Paz / Barros da Paz, que constitui uma mancha com grande dispersão urbana no território e onde o PUEC (Posto de Ultrapassagem e Estacionamento de Comboios) que aqui se tem que localizar, cumprindo as distancias necessárias à exploração e manutenção da linha, obriga a um traçado em reta com cerca de 2km de extensão. A minimização possível foi já feita com os 1º traçados apesentados, colocando o PUEC mais a norte das povoações em zona florestal, conforme solicitado na DIA do projeto da RAVE, e com a Solução B a desenvolver -se em túnel evitando a afetação de edificado e a Solução A, a desenvolver-se mais marginalmente ao edificado e sob a forma de viaduto. A autarquia manifestou a compressão para a situação e referiu que do ponto de vista da afetação do seu território irá pronunciar-se favoravelmente pela Solução B, por ser aquela que terá menos implicações com as populações instaladas, nomeadamente nas zonas críticas: - km 100 – Bidoeira – a Solução B passa em túnel (a Solução A à superfície mas fora da povoação) - km 109 – Alto dos Crespos – a Solução B passa em túnel (a Solução A à superfície em escavação) - km 109 – Assanha da Paz / Barros da Paz – a Solução B passa em túnel (a Solução A à superfície em viaduto)
	15/05/2024	- Shapefile dos traçados finais e ata	Presidente da Câmara	Envio da ata e dos elementos finais do projeto da Nova Linha Alta Velocidade Fase 2 – Lote C na zona do concelho de Pombal (shapefile + traçado final sobre ortos).

Entidade	Data da reunião	Elementos enviados	Interlocutor Entidades	Principais Conclusões
Câmara Municipal Porto de Mós	17/03/2023	- Shapefile (enviado IP em 30-03-2023)		Os traçados têm um reduzido desenvolvimento no concelho, entre cerca dos km 64-70 (Sol. A) e 61-67 (Sol. B) e junto ao seu limite poente, com o concelho de Alcobaça. Neste território e para além de uma dominância de áreas florestais, marcam presença um gasoduto, linhas elétricas e ainda uma área de salvaguarde de caulinos / concessão mineira. Os traçados apresentados refletem já as preocupações tidas quanto às condicionantes identificadas e às preocupações que foram manifestadas na DIA que aprovou o anterior traçado para a Linha de Alta Velocidade (projeto da RAVE de 2007), procurando a minimização das afetações. A Câmara releva a importância da LAV pela acessibilidade que a região poderá vir a ter, em função da existência da estação na Linha do Oeste, o que é importante para os vários concelhos, todas de natureza exportadora, e os seus contatos. O aspeto importante para os concelhos é também o transporte ferroviário para as mercadorias. A Autarquia tem projetos previstos de saneamento básico em casais Garridos, a poente de Porto de Carro e para nascente deste local prevê-se um parque solar. As ocorrências minerais no concelho estão em exploração. A Solução B é considerada a melhor para o concelho. A Solução A interfere com mais edificado. Face ao envio da shapefile dos traçados por parte da IP em 30/03, e na sequência da reunião realizada em 17/03, aguarda-se pronúncia da Câmara para validação dos traçados e eventual outra informação não comunicada/ conhecida.
	28/05/2024	- Shapefile dos traçados finais	Presidente da Câmara	Envio dos elementos finais do projeto da Nova Linha Alta Velocidade Fase 2 – Lote C na zona do concelho de Cadaval (shapefile + traçado final sobre ortos), os quais não sofreram alterações face à última reunião.
Câmara Municipal Rio Maior	21/03/2023	- Shapefile (enviado IP em 30-03-2023)	Presidente da Câmara	Os traçados têm um grande desenvolvimento no concelho, entre cerca dos km 22 a 40 (Sol. A e B). Neste território e para além do edificado urbano e atividades económicas, marcam presença várias áreas propostas para a instalação de centrais solares, muitas linhas elétricas de alta tensão, assim como ocorre a área do PNSAC e zonas de exploração de recursos minerais no seu limite poente e que no conjunto condicionam o desenvolvimento do projeto de AV e as soluções propostas. Os traçados apresentados refletem já as preocupações tidas quanto às condicionantes identificadas e às preocupações que foram manifestadas na DIA que aprovou o anterior traçado para a Linha de Alta Velocidade (projeto da RAVE de 2007), procurando a minimização das afetações. Face ao envio da shapefile dos traçados por parte da IP em 30/03, e na sequência da reunião, aguarda-se pronúncia da Câmara para validação dos traçados e eventual outra informação não comunicada/ conhecida.
	19/04/2024	- Shapefile (enviado IP em 15-05-2024)	Presidente da Câmara	Apresentaram-se os traçados atuais sobre fotografia aérea, sendo que no território de Rio Maior apenas se releva a alteração pouco significativa do traçado da Solução B na parte sul do concelho, a qual decorreu da necessidade de ajustar o traçado face à zona de risco da CLC, no concelho da Azambuja. O restante traçado, tanto da Solução A como da Solução B, mantem-se face ao inicialmente apresentado, desenvolvendo-se essencialmente em área florestal, com aproximação pontual e localizada a alguns aglomerados populacionais. A autarquia manifestou a compressão para a situação e referiu que do ponto de vista da afetação do seu território irá pronunciar-se favoravelmente pela Solução A, por ser aquela que terá menos implicações com as populações instaladas, face à Solução B que tem uma maior proximidade a alguns aglomerados a sul da A15.

ÁGUAS DO TEJO ATLÂNTICO, S.A.

IP/EPAL - Memorando de Reunião

PF259 – LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA – FASE 2: TROÇO SOURE / CARREGADO

Data **22/05/2023** **Início: 10:30** **Fim: 11:30**

Local **TEAMS**

Assunto **Projeto da Nova Linha de Alta Velocidade (LAV) Porto - Lisboa / articulação com as infraestruturas da AdAT (Águas do Tejo Atlântico)**

Objetivos

Apresentação do projeto e compatibilização com as infraestruturas da AdAT

Agenda

- Apresentação geral do Lote C da LAV: Soure - Carregado
- Localização das infraestruturas da AdAT e análise de eventuais interferências
- Discussão com os intervenientes

Conclusões

(indicar, sumariamente, as conclusões, os responsáveis por ações a desenvolver e prazos; tentar limitar a ata a uma página, no máximo duas, se necessário, juntar anexos)

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
1	A IP agradeceu a disponibilidade para a reunião, tendo sido feitas as apresentações das equipas internas e dos seus consultores.	IP	
2	Fez-se depois o enquadramento geral do empreendimento da LAV e do Lote C: Soure/Carregado, em particular, referindo que este lote se encontra em fase de atualização do Estudo Prévio e elaboração do respetivo EIA, que se pretende enviar para a APA, no final do corrente ano, a fim de se proceder à respetiva avaliação ambiental.	IP	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	O Lote C dá sequência ao traçado já em avaliação ambiental desde o Porto até Soure, e inclui ainda a Ligação à Linha do Norte na zona do Carregado para o acesso a Lisboa.		
3	Fez-se de seguida uma apresentação dos traçados LAV e das informações enviada pela AdAT (coletores e ETAR's) de modo a identificar locais de possíveis interferências, tendo-se concluído o seguinte: • Nenhumas das ETAR's identificadas, Vila Nova da Rainha e Alcoentre, são interferidas pelos traçados alternativos da LAV (Soluções A e B) ou pelas vias da Ligação do Carregado à Linha do Norte. • Foi identificada uma possível interferência com o Coletor de Tagarro, tendo sido decidido estender, para norte, a ponte prevista para travessia do vale da Ribeira do Judeu, de modo a evitá-la. • Nenhum outro coletor é interferido pelos traçados LAV. • AdTA pede que lhe seja enviado o traçado assim que o mesmo esta estabilizado.	AGRIPRO / AVPL	
7	LF encerrou a reunião, agradecendo a disponibilidade e os contributos, informando que será enviado com brevidade o memorando desta reunião.	IP	ASAP

Lista de ações

(listagem das ações, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Nº	Responsáveis *(para as ações)*	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1	IP	Envio do memorando da reunião.	ASAP

Lista de ações em aberto de reuniões anteriores

(listagem das ações das reuniões anteriores que se encontram em aberto, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Ata Nº	Ponto N.º	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1			
2			
3			

Anexos

Anexo	Descrição	Nº Páginas
1	Registo de Presenças	1

Participantes

Nome	Entidade	Função
Luís Ferreira	IP	Coordenação do Projeto
Ricardo Almeida	IP	Coordenação do Projeto
Ana Freire	IP	Coordenação do Projeto
Cândida Castro	IP	Coordenação Estudos Ambiente
João Prego	AVPL	Coordenador do Traçado
Fátima Teixeira	Agripro Ambiente	Coordenadora do EIA
Otilia Freire	Arqpais	Coordenadora do EIA
Ana Albuquerque	Arqpais	Equipa do EIA
Marta Pacífico de Sousa	AdTA	Coordenadora da Direção de Gestão de Ativos

Distribuição

Entidade	Nome
Vários	Participantes

Ata elaborada por

AGRIPRO/AVPL

AUTOESTRADAS DO ATLÂNTICO

Memorando de Reunião com as Autoestradas do Atlântico

PF259 – LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA – FASE 2: SOURE / CARREGADO (LOTE C1)

Data **11/05/2023** **Início: 15:00** **Fim: 16:00**

Local **TEAMS**

Assunto **Apresentação do empreendimento LAV**

Objetivos

Dar a conhecer as interferências da LAV com as autoestradas A8 e A15

Agenda

- Apresentação do Lote C1
- Atravessamentos das A8 e A15

Conclusões

(indicar, sumariamente, as conclusões, os responsáveis por ações a desenvolver e prazos; tentar limitar a ata a uma página, no máximo duas, se necessário, juntar anexos)

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
1	A IP agradeceu a disponibilidade para a reunião, tendo sido feitas as apresentações das equipas internas e dos seus consultores.	IP	
2	A IP fez o enquadramento geral do empreendimento e do Lote C1, em particular, referindo que este lote se encontra em fase de atualização do Estudo Prévio e elaboração do respetivo EIA, que se pretende enviar, no final do corrente ano, para a APA, a fim de se proceder à respetiva avaliação ambiental.	IP	
3	Foi depois feita a apresentação dos pontos de interseção da LAV com as autoestradas A8 e A15, referidos no documento anexo, que se resumem no ponto 4 seguinte.	AVPL	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	Quanto ao tipo de soluções para atravessamento das autoestradas, foram referidas as seguintes: • LAV passando superiormente, com pouco viés > em princípio, a autoestrada será passada com um único vão. • LAV passando superiormente, com muito viés > em princípio a autoestrada será passada com dois vãos, prevendo-se um apoio no separador, tipo pilar-parede. • LAV passando inferiormente, em zona de viaduto > em todas as situações é possível assegurar os gabaritos vertical e horizontal para possibilitar a travessia • LAV passando inferiormente, em zona de terraplenagem > será adotada uma solução do tipo top-down (execução de estacas + laje superior, seguida de escavação), que será feita por fases, com basculamento de tráfego, assegurando sempre um mínimo de 2x2 vias.		
4	4.1. Na autoestrada A15 (região de Rio Maior) foram identificadas as seguintes interferências: • LAV Solução A pk 32+500 / A15 pk 14+100 • LAV Solução B pk 31+585 / A15 pk 16+100 4.2. Na autoestrada A8 (região de Marinha e Leiria) foram identificadas as seguintes interferências: • LAV Sol. B- Variante pk 3+280 / A8 pk 119+300 • LAV Sol. B- Variante pk 6+570 / Nó A8/N242 ramo praça de portagem	AVPL	-

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	• Ligação LAV<>L. do Oeste da Marinha Grande- Sol. B a. Via descendente / A8 pk 125+200 b. Linha do Oeste / A8 pk 125+300 c. Via ascendente / A8 pk 125+600 • Ligação LAV<>L. do Oeste da Marinha Grande- Sol. A a. Via ascendente / A8 pk 128+400 b. Linha do Oeste / A8 pk 125+300 c. LAV / A8 pk 128+750 d. Via descendente / A8 pk 128+800		
5	Da parte das AE do Atlântico foram feitas as seguintes recomendações: • Será necessário garantir o gabarito vertical regulamentar, mesmo na fase de obra. • As obras para atravessamento da LAV terão de permitir alargamentos futuros das autoestradas para o exterior, em particular as que necessitarem de ter um pilar no separador da autoestrada. • No atravessamento da via descendente da Ligação da Marinha Grande sob a A8, terão de ser asseguradas as necessárias proteções aos pilares do Viaduto da Tojeira. Foi também referido que os pareceres que vierem a ser emitidos pelas AE do Atlântico terão de passar pelo IMT.		

Lista de ações

(listagem das ações, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Nº	Responsáveis *(para as ações)*	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1	IP	Envio de elementos de projeto para análise	ASAP

Nº	Responsáveis *(para as ações)*	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
2			
3			

Lista de ações em aberto de reuniões anteriores

(listagem das ações das reuniões anteriores que se encontram em aberto, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Ata Nº	Ponto N.º	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1			
2			
3			

Anexos

Anexo	Descrição	Nº Páginas
1	Registo de Presenças	1

Participantes

Nome	Entidade	Função
Carlos Guerra	AE Atlântico	Direção de Operações e Infraestrutura
Luís Ferreira	IP-DEA	Gestão/Coordenação do Projeto
Ricardo Almeida	IP-DEA	Gestão/Coordenação do Projeto
Ana Freire	IP-DEA	Gestão/Coordenação do Projeto
Cândida Santos	IP-DEA	Coordenadora de Ambiente
João Prego	AVPL	Coordenador do Projeto
Fátima Teixeira	Agripro	Coordenadora de Ambiente
Marta Madrinha	Agripro	

Distribuição

Entidade	Nome
Vários	Participantes

Ata elaborada por

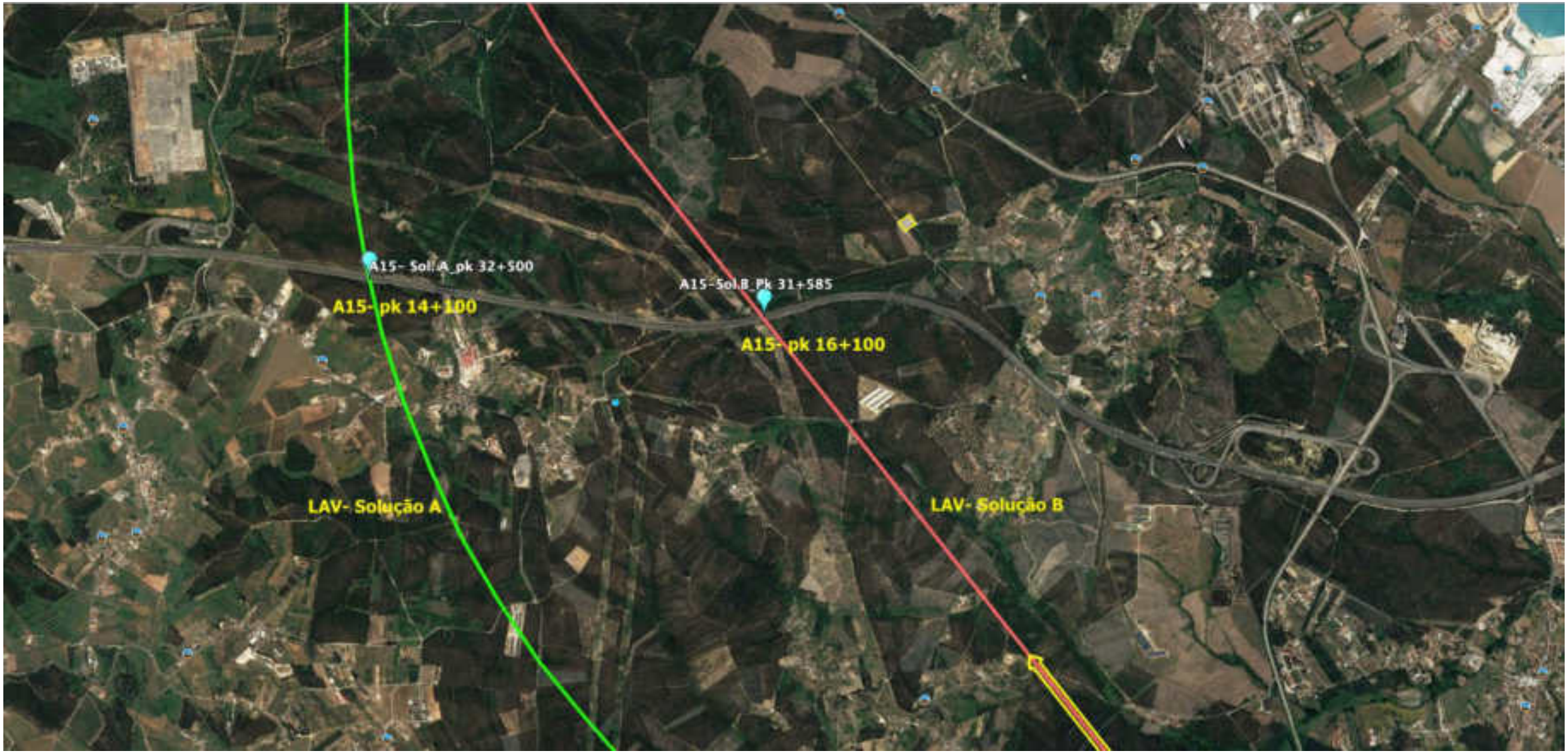
ARQPAIS/AVPL

LAV PORTO – LISBOA
LOTE C1- SOURE-CARREGADO

INTERFERÊNCIAS COM A15 – A8

11 maio 2023

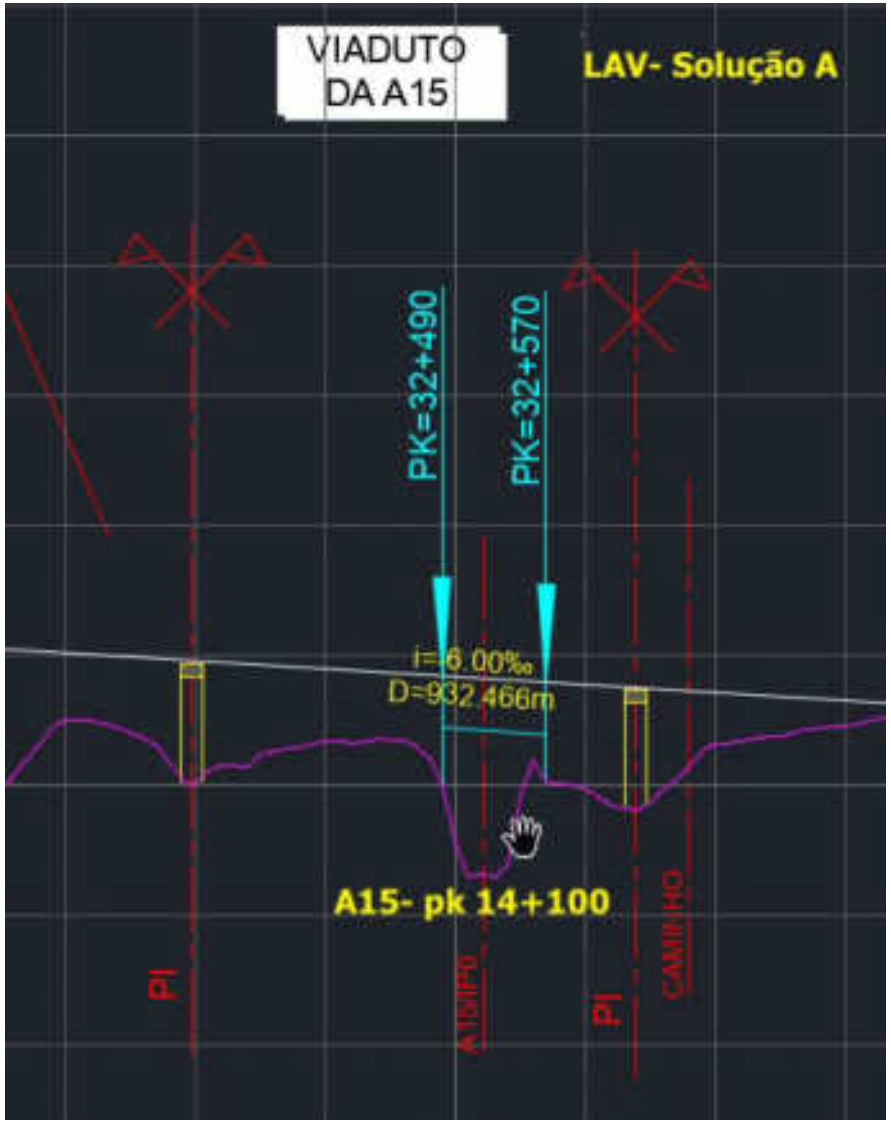
INTERFERÊNCIAS COM A A15

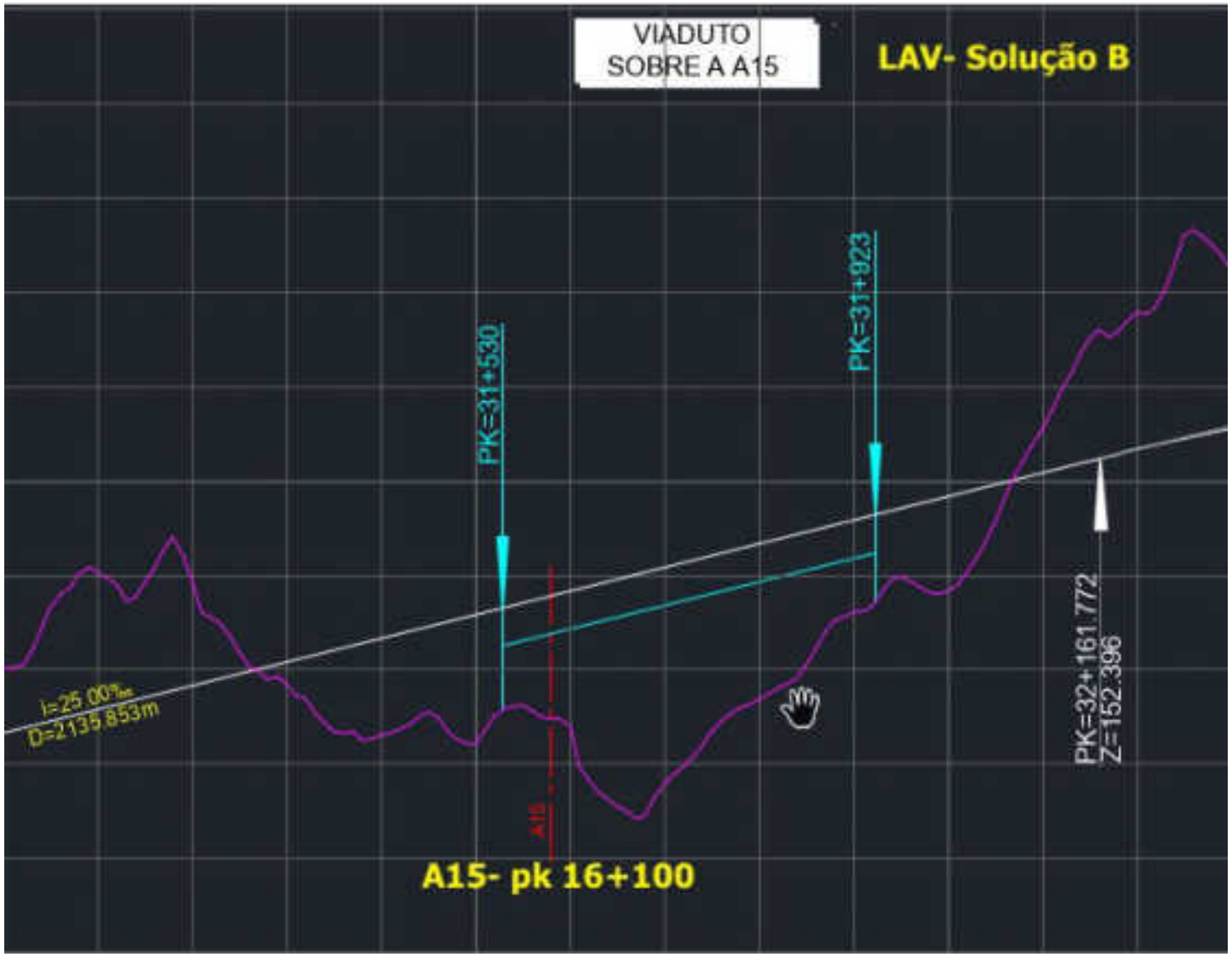


INTERFERÊNCIAS COM A A15



INTERFERÊNCIAS COM A A15





INTERFERÊNCIAS COM A A15 – LAV Solução A pk 32+500 / A15 pk 14+100



INTERFERÊNCIAS COM A A15 – LAV Solução B pk 31+585 / A15 pk 16+100



INTERFERÊNCIAS COM A A8



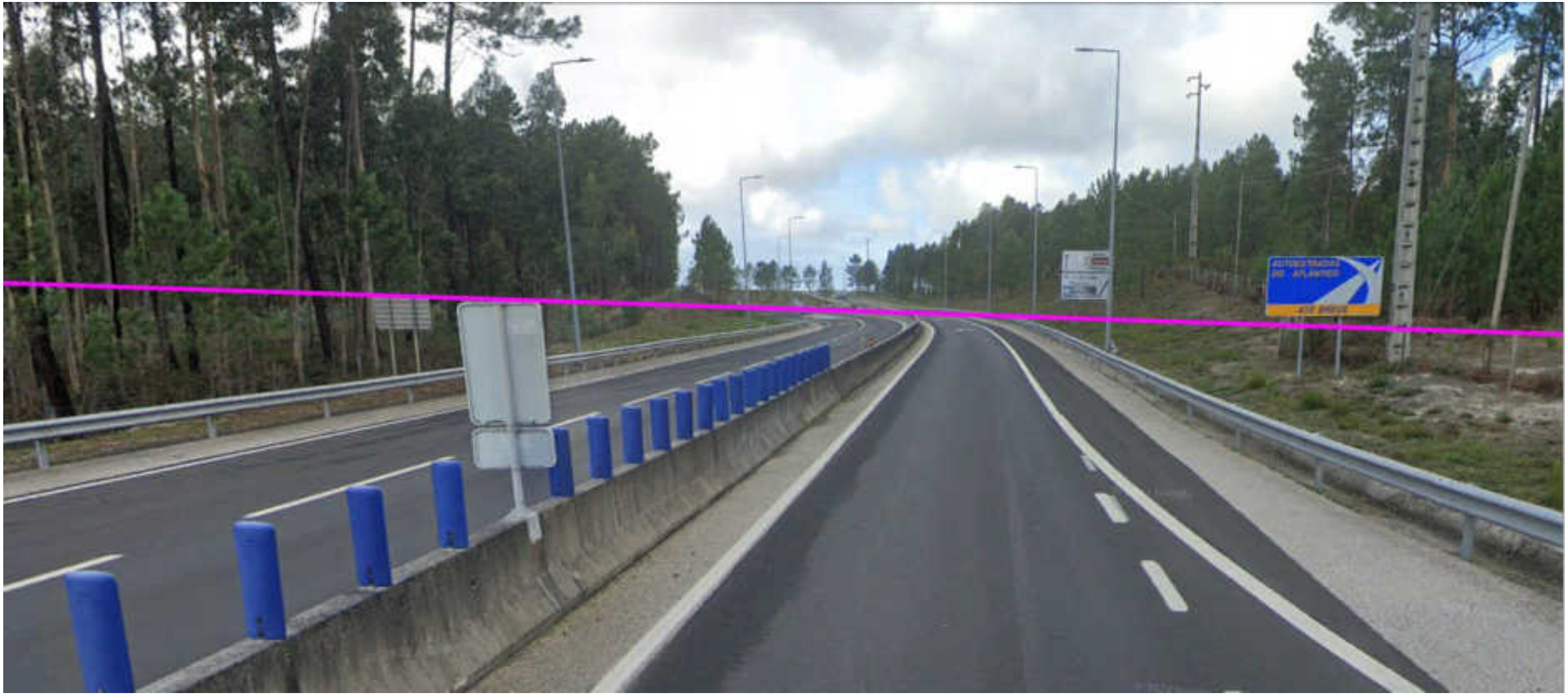
INTERFERÊNCIAS COM A A8



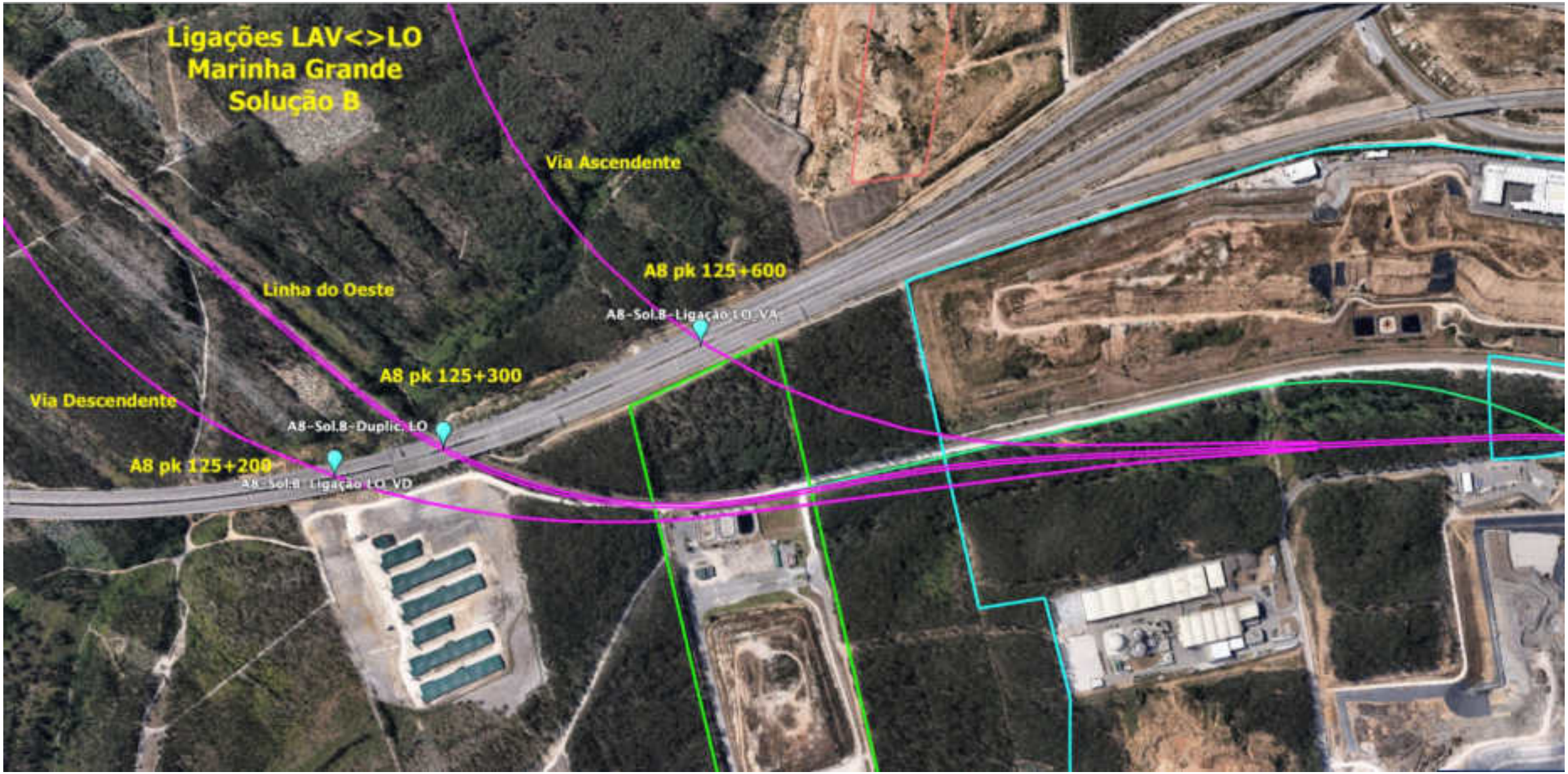
INTERFERÊNCIAS COM A A8 - LAV Solução B-Var. pk 3+280 / A8 pk 119+300



INTERFERÊNCIAS COM A A8 - LAV Solução B-Var. pk 6+570 / Nó A8_N242-ramo da praça de portagem



INTERFERÊNCIAS COM A A8– LAV Lig. M.G.-Sol.B Var. / A8 pk's 125+200, 125+300 e 125+600



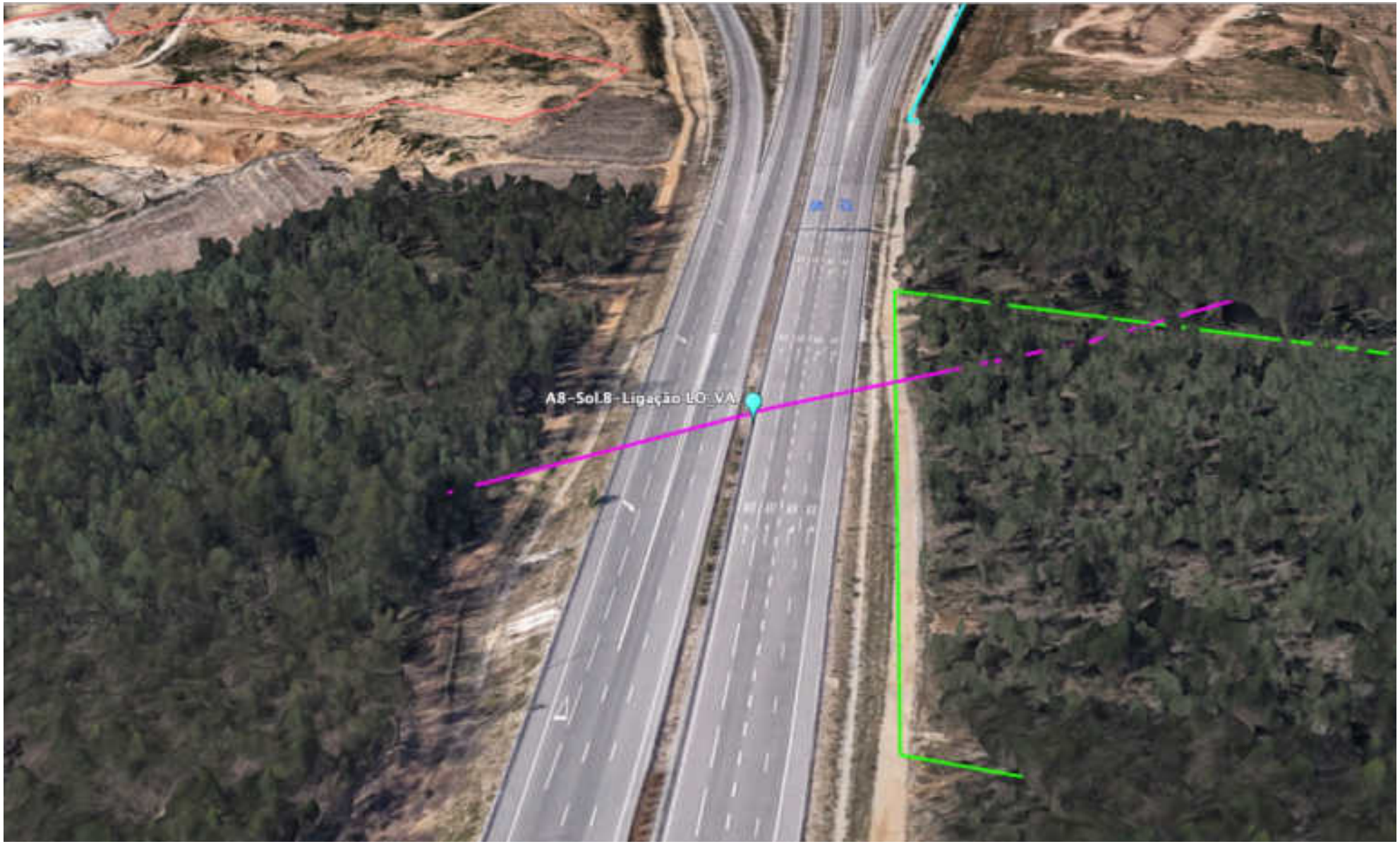
INTERFERÊNCIAS COM A A8 – Lig.MG Sol.B Var. Via Descendente / A8 pk 125+200



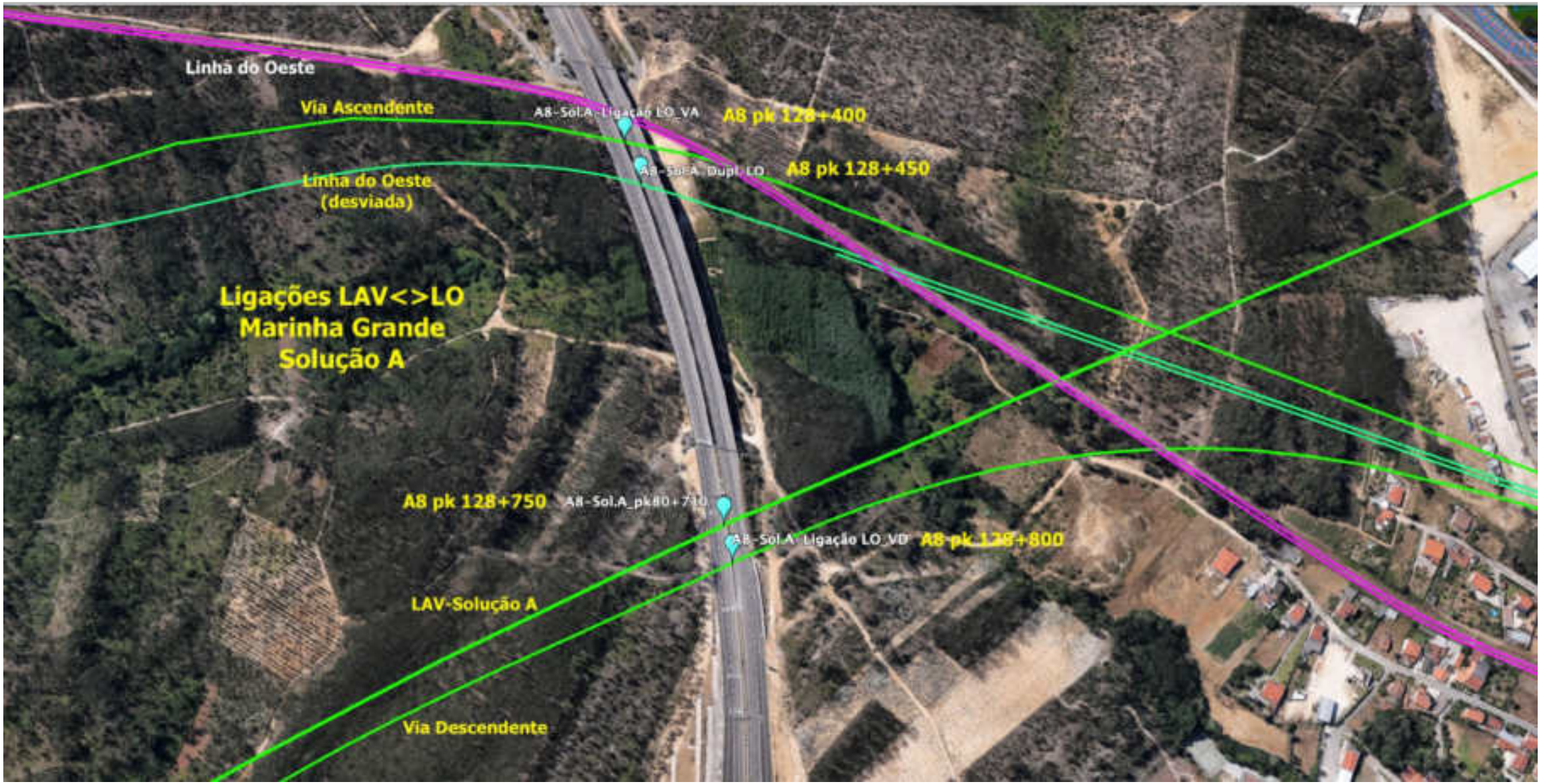
INTERFERÊNCIAS COM A A8 - Lig.MG Sol.B Var. Linha do Oeste/ A8 pk 125+300



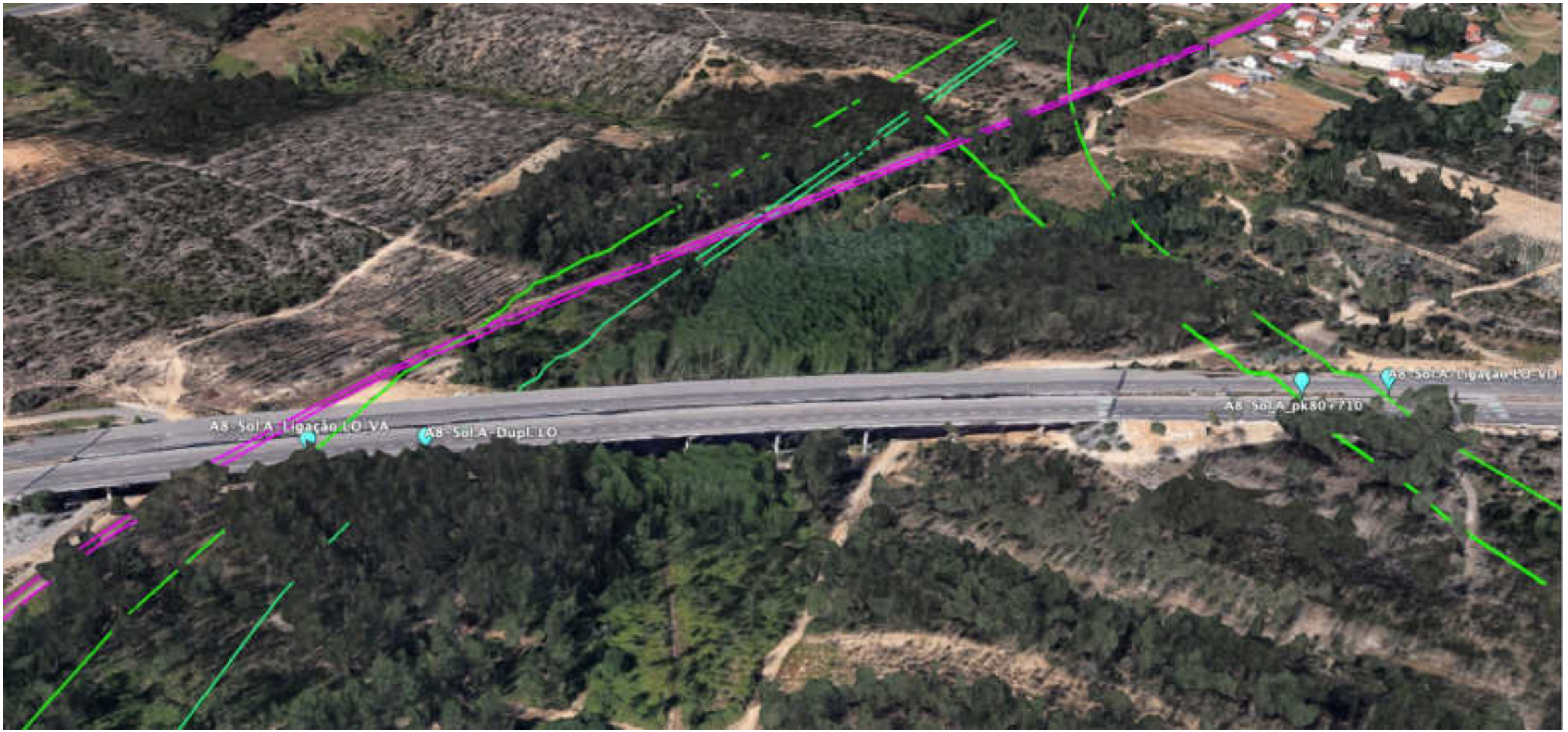
INTERFERÊNCIAS COM A A8 - Lig.MG Sol.B Var. Via Ascendente / A8 pk 125+600



INTERFERÊNCIAS COM A A8 - LAV Lig. M.G.-Sol.A / A8 pk's 128+400, 128+450, 128+750 e 128+800



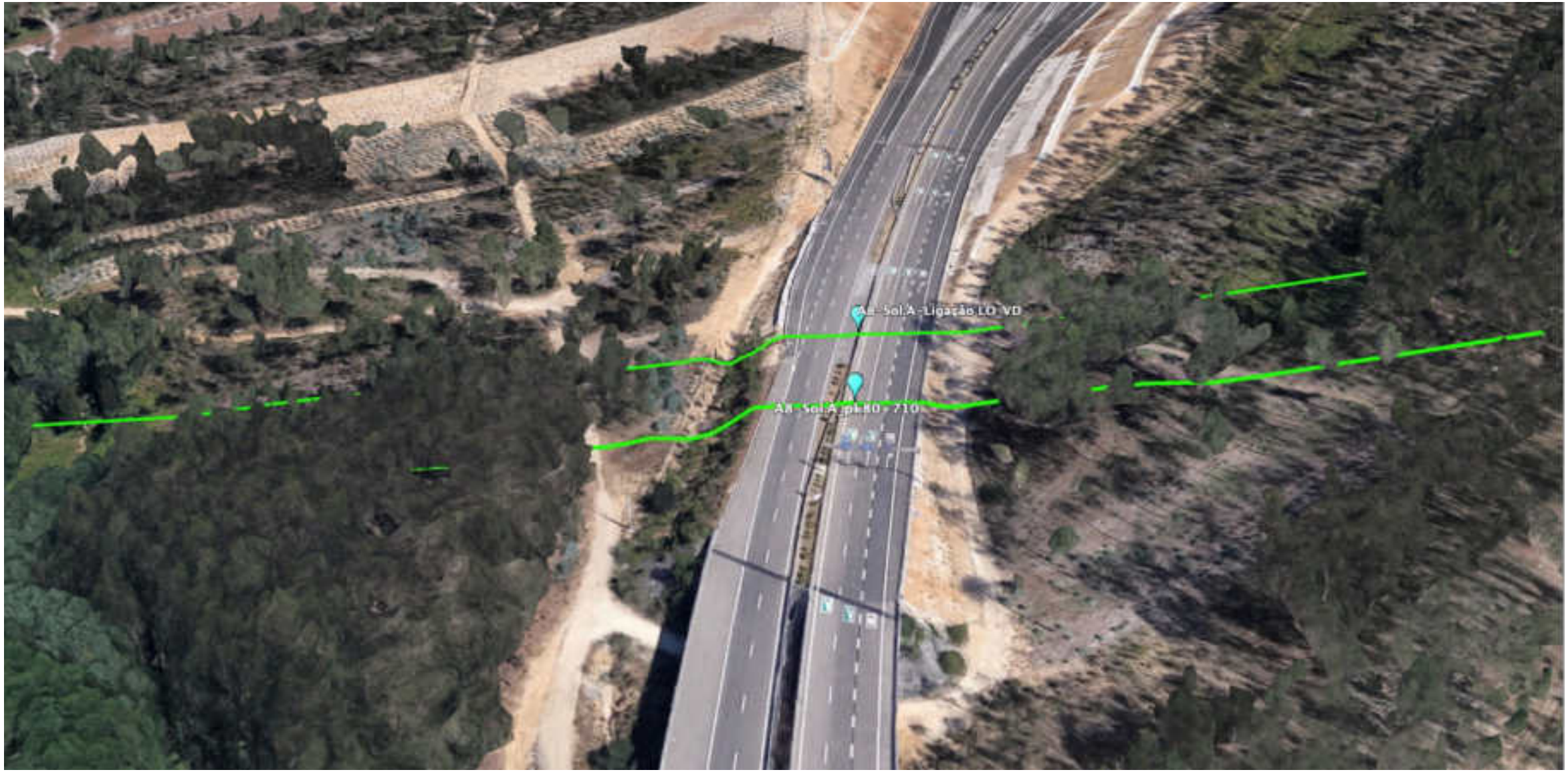
INTERFERÊNCIAS COM A A8 - - LAV Lig. M.G.-Sol.A / A8 pk's 128+400, 128+450, 128+750 e 128+800



INTERFERÊNCIAS COM A A8 - - LAV Lig. M.G.-Sol.A / A8 pk’s 128+400, 128+450



INTERFERÊNCIAS COM A A8 - - LAV Lig. M.G.-Sol.A / A8 pk's 128+750 e 128+800



BRISA CONCESSÃO RODOVIÁRIA, S.A.

IP/BRISA - Memorando de Reunião

PF259 – LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA – FASE 2: TROÇO SOURE / CARREGADO

Data **16/10/2023** **Início: 16:00** **Fim: 17:00**

Local **TEAMS**

Assunto **Projeto da Nova Linha de Alta Velocidade (LAV) Porto - Lisboa / Interferências com as autoestradas da BRISA**

Objetivos

Apresentação do projeto LAV e compatibilização com as autoestradas da BRISA

Agenda

- Apresentação geral do Lote C da LAV: Soure - Carregado
- Zonas de interferência com as autoestradas da BRISA e formas de atravessamento

Conclusões

(indicar, sumariamente, as conclusões, os responsáveis por ações a desenvolver e prazos; tentar limitar a ata a uma página, no máximo duas, se necessário, juntar anexos)

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
1	A IP agradeceu a disponibilidade para a reunião, tendo sido feitas as apresentações das equipas internas e dos seus consultores.	IP	
2	Fez-se depois o enquadramento geral do empreendimento da LAV e do Lote C: Soure/Carregado, em particular, referindo que este lote se encontra em fase de atualização do Estudo Prévio e elaboração do respetivo EIA, que se pretende enviar para a APA, no 1º trimestre de 2024, a fim de se proceder à respetiva avaliação ambiental. O Lote C dá sequência ao traçado já em avaliação ambiental desde o Porto até Soure, tendo-se desenvolvido duas soluções para este lote, a Solução A (SA) e a B (SB), que	IP	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	inclui ainda a Ligação à Linha do Norte, na zona do Carregado para acesso a Lisboa, e as Ligações à Linha do Oeste, a sul e a norte da estação ferroviária de Leiria, designadas de Marinha Grande e de Leiria, respetivamente.		
3	Fez-se de seguida uma apresentação dos traçados LAV, tendo-se identificado os seguintes locais de interferências da LAV com as autoestradas da BRISA: ○ Pk 6+810 das SA e SB (coincidentes neste trecho) - passam em viaduto superiormente à A1, aproximadamente ao km 41, prevendo-se uma estrutura em treliça com 85 m de vão, que não condicionará o alargamento futuro da autoestrada. ○ Pk 82+500 da SB – passa em viaduto superiormente à A17 (da Concessionária Brisal), aproximadamente ao k 2,3, prevendo-se uma estrutura tipo flyover com 156 m de extensão, que garanta o alargamento futuro da autoestrada.	BRISA / IP	
4	Estas soluções farão parte da atualização do Estudo Prévio deste lote, que, juntamente com o respetivo EIA, será submetido a Avaliação Ambiental. O projeto de execução, a desenvolver dentro do corredor que vier a ser aprovado pela DIA, e a construção das obras estarão a cargo do futuro concessionário, que terá de se articular com a BRISA, a nível de estudos e obra.	BRISA / IP	
5	A IP encerrou a reunião, agradecendo a disponibilidade e os contributos, informando que será enviado com brevidade o memorando desta reunião, referindo os pontos abordados.	IP	ASAP

Lista de ações

(listagem das ações, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Nº	Responsáveis *(para as ações)*	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1	IP	Envio do memorando da reunião.	ASAP

Lista de ações em aberto de reuniões anteriores

(listagem das ações das reuniões anteriores que se encontram em aberto, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Ata Nº	Ponto N.º	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1			

Anexos

Anexo	Descrição	Nº Páginas
1	Registo de Presenças	1

Participantes

Nome	Entidade	Função
Ana Teresa Sousa	BRISA	Direção de Engenharia
João Campos	BRISA	Direção de Engenharia
Luís Ferreira	IP	Coordenação do Projeto
Ricardo Almeida	IP	Coordenação do Projeto
Cândida Castro	IP	Coordenação dos Estudos Ambientais
João Prego	AVPL	Coordenador do EP / Traçado
Ana Castro	AVPL	Coordenadora do EP / Traçado
Fátima Teixeira	Agripro Ambiente	Coordenadora do EIA
Otília Freire	Arqpais	Coordenadora do EIA
Marta Madrinha	Agripro Ambiente	Consultora de Ambiente

Distribuição

Entidade	Nome
Vários	Participantes

Ata elaborada por

AVPL/IP

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO CENTRO

Memorando de Reunião com a CCDR C

PF259 – LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA – FASE 2: SOURE / CARREGADO (LOTE C)

Data **12/01/2024** **Início: 11:00** **Fim: 13:00**

Local **CCDRC - Coimbra**

Assunto **Projeto da Nova Linha de Alta Velocidade. Apresentação do Estudo**

Objetivos

Dar a conhecer o empreendimento e os seus objetivos e a metodologia seguida para o desenvolvimento do projeto e do EIA. Conhecer da parte da CCDR C aspetos particulares necessários a ter em conta na avaliação.

Agenda

- Apresentação geral do Lote C: Soure – Carregado: antecedentes, objetivos e justificação do projeto.
- Aspetos metodológicos do desenvolvimento dos trabalhos (projeto e EIA).
- Auscultação da CCDR C quanto aos aspetos particulares da avaliação nos descritores do EIA que se encontram sob sua análise (Q. Ar, Solos e Uso do Solo, Socioeconomia e Ordenamento do Território.

Conclusões

(indicar, sumariamente, as conclusões, os responsáveis por ações a desenvolver e prazos; tentar limitar a ata a uma página, no máximo duas, se necessário, juntar anexos)

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
1	A IP agradeceu a disponibilidade para a reunião, tendo sido feitas as apresentações das equipas internas e dos seus consultores. O Lote C – Soure Carregado corresponde à 2ª fase do projeto da Nova Linha Porto-Lisboa, o qual se encontra em fase de atualização do Estudo Prévio e elaboração do respetivo EIA, que se pretende enviar, no segundo semestre de 2024, para a APA, a fim de se proceder à	IP	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	respetiva avaliação ambiental. O Lote A já teve DIA emitida em agosto de 2023 e o Lote B em novembro 2023. O Lote C dará assim a devida continuidade ao Lote B, desde Soure até ao Carregado, onde se articula com a Linha do Norte e prossegue até Lisboa. Esta linha está por isso também em processo de quadruplicação e será alvo de um processo de AIA específico a iniciar também em 2024. Esta intervenção permite adiar a entrada em Lisboa pela Fase 3 da AV (Carregado/Lisboa), em face dos potenciais elevados custos e cujos ganhos horários são de apenas 4 minutos. A fase de construção será de 4 anos e previsivelmente só entrará em exploração depois de 2031.		
2	Foram explicados os objetivos do projeto e as suas características quanto à bitola ibérica e a sua articulação com a rede ferroviária existente e os ganhos horários cumulativos nas deslocações ferroviárias no território. Em concreto o Lote C poderá por exemplo posicionar Leiria, onde se prevê uma estação em articulação com a Linha do Oeste, a cerca de 35 minutos de Lisboa. Foi explicado que esta estação decorre da logica de base do projeto de AV que é a articulação com a rede ferroviária existente, não sendo decorrente de critérios económicos. Esta estação; à semelhança das previstas ou intervencionadas nos Lotes A e B, vai ter um plano de pormenor de modo a potenciar a organização do território e o carater estruturante que as estações de AV podem ter. A sua localização está em definição, em articulação com a Camara Municipal de Leiria (ou na linha existente, o que implica a duplicação da Linha do Oeste e com elevadíssimos impactes na envolvente e uma localização pouca atrativa no contexto da cidade; ou no traçado da	IP /AGRIPRO / ARQPAIS	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	LAV, como anteriormente foi aprovado com o projeto da ex-RAVE e apenas um curto desvio da Linha do Oeste e sem impactes significativos na ocupação do território e com potencial de converter o local num pólo de desenvolvimento regional). Esta "filosofia" de estação no traçado da LAV e com a Linha do Oeste em articulação, corresponde aliás ao projeto da Ex-RAVE que também teve DIA favorável em 2009 ("Articulação da LAV com a linha do Oeste na Nova Estação de Leiria"), e que no essencial corresponde ao traçado representado pela atual Solução B.		
3	Transmitiu de seguida a IP e os seus consultores e na sequência do já acordado na reunião com a CCDR LVT, e de modo a seguir os mesmos critérios de analise e avaliação no EIA, que: - Ir-se-á avaliar as propostas de ordenamento em vigor e as decorrentes da revisão dos PDM, que já possuem discussão pública aprovada. Pedia-se por isso à CCDRC as datas de aprovação ou da discussão publica de todos os PDM, para se obter depois com as Câmaras as versões correspondentes que até já podem ter algumas alterações decorrentes dessa mesma discussão publica. Esta avaliação (existente e em revisão) irá aliás ser sempre considerada nas várias perspetivas territoriais (restantes IGT), incluindo a REN, onde se irá também fazer as Cartas da REN em vigor e da em revisão (neste caso, considerando a REN decorrente da conferência procedimental, que se pede também à CCDR as respetivas datas). - A IP falou também da articulação que tem sido feita com as Câmaras, tendo pedido no arranque do projeto os	IP /AGRIPRO / ARQPAIS	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	elementos sobre ordenamento e condicionamentos para a melhor articulação possível do projeto; nesta sequência fez-se já uma primeira ronda de reuniões para apresentação dos traçados e primeira oscultação das Câmaras e em curso as segundas reuniões de apresentação das melhorias introduzidas face a observações e/ ou novas informações para colmatar impactes. - Face à não admissibilidade do projeto face aos PDM em vigor e/ou revisão, a IP esclareceu que com a DIA é pedido ao Governo a publicação de medidas preventivas para o corredor aprovado, situação que já ocorreu para os Lotes A e B. - A IP falou também que a questão socioeconómica que foi muito detalhada nos EIA já realizados, também será neste, e que à semelhança dos Lotes A e B, está previsto realizar um Estudo de Impacte Social da alternativa selecionada, segundo as melhores práticas e orientações internacionais, entre as quais os standards ambientais e sociais do BEI. O EIS deve reavaliar os impactes e medidas de mitigação, desenvolver o Programa de Gestão de Impactes Sociais e analisar com particular atenção os casos de afetação de habitações e realojamento, e analisar e configurar as situações que possam originar processos de realojamento coletivo, com a participação ativa dos afetados. Deve igualmente analisar com particular atenção a afetação de meios de vida (explorações agrícolas, atividades económicas).		
4	Os elementos da CCDR que integram a componente de Ordenamento consideram que a solução de localização da estação de Leiria no eixo da LAV poderá ser a solução com		

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	menores impactes diretos nas suas afetações e que tem um âmbito regional mais alargado para servir a região. Referiram também que junto à Resilei, onde se terão que localizar as ligações da LAV até à estação existente e que implica a duplicação da Linha do Oeste, existem novas centrais solares, sobre as quais de facto, a IP referiu não se encontrar, contudo, ainda qualquer aprovação na DGEG, pelo que são desconhecidas para o EIA. Sobre este processo de aprovação de centrais solares cuja informação é difícil de obter, por não serem sujeitas a AIA, a CCDR esclareceu que para a sua instalação tem que haver, contudo, a pronuncia desta entidade sobre as servidões e das câmaras sobre o ordenamento. A CCDR C ficou de enviar a informação que tem de potenciais novas centrais para a zona do projeto. A CCDR alertou ainda para o projeto denominado Nazaré Green Valley, correspondente a um projeto de hidrogénio verde com central solar associada, que se destina à produção de energia para as unidades da indústria vidreira da região e sobre o qual iria também enviar informação para o EIA. Sobre os licenciamentos de instalações de hidrogénio a entidade licenciadora é o IAPMEI, mas a CCDR vai fornecer a informação que tenha de projetos deste tipo previstos para a área de estudo. A CCDRC forneceu ainda na reunião, ficheiro com os diplomas das aprovações mais recentes dos instrumentos de gestão territorial na região (ver anexo 2) e referiu nomeadamente quanto ao PDM dos 4 concelhos abrangidos pelo projeto o seguinte: - Marinha Grande: PDM em vigor é ainda de 1ª geração, estando em revisão;	CCDR C	ASAP

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	- Porto de Mós: revisto – 1ª alteração à 1.ª Revisão do PDM ocorreu no final de 2023 - Aviso n.º 23669/2023, de 6 de dezembro. - Leiria: em revisão - 6.ª alteração ao Plano Diretor Municipal de Leiria e início de procedimento e abertura de período de participação pública - Aviso (extrato) n.º 8729/2023, de 2 maio. - Pombal: republicação aprovada em 8 de janeiro de 2024 (2.ª alteração à 1.ª revisão do PDM – Aviso nº 310/2024, de 8 de janeiro) A CCDRC ficou também de fornecer a REN em vigor destes concelhos, em formato editável.		
5	A IP encerrou a reunião, agradecendo a disponibilidade e os contributos e informando que será enviado o memorando desta reunião, com os pontos abordados e ficará a aguardar as informações da CCDR C. Posteriores contactos face ao que se vier a verificar ser necessário, serão também realizados.	IP	-

Lista de ações

(listagem das ações, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Nº	Responsáveis *(para as ações)*	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1	CCDR C	Lista de presença (Anexo 1)	Entregue na reunião
2	CCDR C	Informações sobre o projeto Nazaré Green Valley e / outros projetos de hidrogénio	ASAP
3	CCDR C	Informações sobre a localização de intenções de instalação de centrais solares na região	ASAP

Nº	Responsáveis *(para as ações)*	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
4	CCDR C	Formato editável da REN em vigor nos concelhos de Pombal, Leiria, Marinha Grande e Porto de Mós.	ASAP
5	CCDR C	Ficheiro com os diplomas das aprovações mais recentes dos instrumentos de gestão territorial na região (ver Anexo 2)	Entregue na reunião

Lista de ações em aberto de reuniões anteriores

(listagem das ações das reuniões anteriores que se encontram em aberto, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Ata Nº	Ponto N.º	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*

Anexos

Anexo	Descrição	Nº Páginas
1	Registo de Presenças	1
2	Ficheiro com os diplomas das aprovações mais recentes dos instrumentos de gestão territorial na região (ver Anexo 2)	1
		1

Participantes

Nome	Entidade	Função
Luís Ferreira	IP-DEA	Gestão/Coordenação do Projeto
Candida Osório	IP-DEA	Coordenação do Projeto - Ambiente
Fátima Teixeira	Agripro Ambiente	Coordenadora do EIA
Otilia Freire	Arqpais	Coordenadora do EIA
Cristina Seabra	CCDR C	Chefe de Divisão
Manuela Oliveira	CCDR C	Ordenamento – divisão de Leiria
Paulo Carvalho	CCDR C	Ordenamento – divisão de Leiria
Carla Coimbra	CCDR C	Socioeconomia – Unid. Planeamento e Desenv Regional
Rita Pinto	CCDR C	DSA
Maria José Carvalhão	CCDR C	Ambiente
Helena Lameira	CCDR C	Ambiente
Ana Morais	CCDR C	Ambiente

Distribuição

Entidade	Nome
Vários	Participantes

Ata elaborada por

AGRIPRO/AVPL

Ministério da Coesão Territorial

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro

Direcção de Serviços de Ambiente

FOLHA DE PRESENÇAS

Dia: 12/1/2024

Inicio: _____ **Fim:** _____

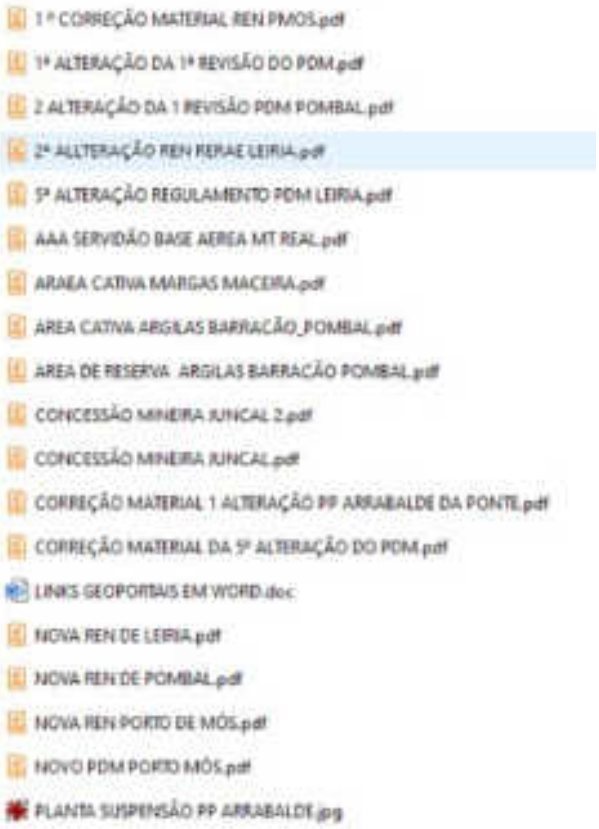
Assunto: VISITA DE ALTA VELOCIDADE – LOTE C

Operador/Projeto: INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL

Local: _____ **Freg.ª:** _____ **Concelho:** _____

Processo: _____

Nome do participante	Organismo	Rúbrica	Telefone/fax/e-mail
Luis FERREIRA	IP		Luis.Ferreira@IP...PT 96 8578651
Cândida Castro	IP		919424455
FÁTIMA TEIXEIRA	AGRIPRO AMBIENTE		FATIMA.FT.TEIXEIRA@ 968056183 AGRIPRO ENGENHEIROS
Otília B. FREIRE	ARQPAIS		otilia.freire@arqpais.p 968333132
Manuela Oliveira	CCDRC		manuela.oliveira@ccdr 927968605
Paulo Carvalho	CCDRC		paulo.carvalho@ccdr.p 244845100
CARLA COIMBRA	CCDRC		CARLA.COIMBRA@ CCDRC.PT 919328933
Rita Pinto	CCDRC		Rita.pinto@ ccdrc.pt 963749446
Maria José Carvalhão	CCDRC		Maria.jose.carvalhao@ccdrc tlm 919470099
Helena Janeiro	CCDRC		helena.janeiro@ccdrc.p 239400100
Cristina Seabra	CCDRC		Cristina.seabra@ccdrc.pt 967056089
Ana Neves	CCDRC		ana.neves@ccdrc.pt 967056851


1 ª CORREÇÃO MATERIAL REN PMOS.pdf
1ª ALTERAÇÃO DA 1ª REVISÃO DO PDM.pdf
2 ALTERAÇÃO DA 1 REVISÃO PDM POMBAL.pdf
2ª ALLTERAÇÃO REN REPAE LEIRIA.pdf
5ª ALTERAÇÃO REGULAMENTO PDM LEIRIA.pdf
AAA SERVIDÃO BASE AEREA MT REAL.pdf
ARAEA CATIVA MARGAS MACEIRA.pdf
AREA CATIVA ARGILAS BARRACÃO_POMBAL.pdf
AREA DE RESERVA ARGILAS BARRACÃO POMBAL.pdf
CONCESSÃO MINEIRA JUNCAL 2.pdf
CONCESSÃO MINEIRA JUNCAL.pdf
CORREÇÃO MATERIAL 1 ALTERAÇÃO PP ARRABALDE DA PONTE.pdf
CORREÇÃO MATERIAL DA 5ª ALTERAÇÃO DO PDM.pdf
LINKS GEOPORTAIS EM WORD.doc
NOVA REN DE LEIRIA.pdf
NOVA REN DE POMBAL.pdf
NOVA REN PORTO DE MÓS.pdf
NOVO PDM PORTO MÓS.pdf
PLANTA SUSPENSÃO PP ARRABALDE.jpg

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DE LISBOA E VALE DO TEJO

Memorando de Reunião com a CCDR LVT

PF259 – LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA – FASE 2: SOURE / CARREGADO (LOTE C)

Data **15/11/2023** **Início: 14:30** **Fim: 16:45**

Local **CCDR LVT / LISBOA**

Assunto **Projeto da Nova Linha de Alta Velocidade. Lote C Troço Soure – Carregado – Fase 2**

Objetivos

Dar a conhecer o empreendimento e os seus objetivos e a metodologia seguida para o desenvolvimento do projeto e do EIA. Conhecer da parte da CCDR LVT aspetos particulares necessários a ter em conta na avaliação.

Agenda

- Apresentação geral do Lote C: Soure – Carregado: antecedentes, objetivos e justificação do projeto.
- Aspetos metodológicos do desenvolvimento dos trabalhos (projeto e EIA).
- Auscultação da CCDR LVT quanto aos aspetos particulares da avaliação nos descritores do EIA que se encontram sob sua análise (Q. Ar, Solos e Uso do Solo, Socioeconomia e Ordenamento do Território.

Conclusões

(indicar, sumariamente, as conclusões, os responsáveis por ações a desenvolver e prazos; tentar limitar a ata a uma página, no máximo duas, se necessário, juntar anexos)

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
1	A IP agradeceu a disponibilidade para a reunião, tendo sido feitas as apresentações das equipas internas e dos seus consultores. O Lote C – Soure Carregado corresponde à 2ª fase do projeto da Nova Linha Porto-Lisboa, o qual se encontra em fase de atualização do Estudo Prévio e elaboração do respetivo EIA, que se pretende enviar, no 2º semestre de 2024, para a APA, a fim de se proceder à respetiva	IP	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	avaliação ambiental. O Lote A já teve DIA emitida em agosto de 2023 e o Lote B terá a DIA final emitida a 16 de novembro 2023. O Lote C dará assim a devida continuidade ao Lote B, desde Soure até ao Carregado, onde se articula com a Linha do Norte e prossegue até Lisboa. Esta linha está por isso também em processo de quadruplicação e será alvo de um processo de AIA específico a iniciar também em 2024. Esta intervenção permite adiar a entrada em Lisboa pela Fase 3 da AV (Carregado/Lisboa), em face dos potenciais elevados custos e cujos ganhos horários são de apenas 4 minutos. Foi referido que o PMO associado será em Lisboa e encontra-se no âmbito do projeto da Quadruplicação da Linhado Norte. A fase de construção será de 4 anos e previsivelmente só entrará em exploração depois de 2031.		
2	Foram explicados os objetivos do projeto e as suas características quanto à bitola ibérica e a sua articulação com a rede ferroviária existente e os ganhos horários cumulativos nas deslocações ferroviárias no território. Em concreto o Lote C poderá por exemplo posicionar Leiria, onde se prevê uma estação em articulação com a Linha do Oeste, a cerca de 40 minutos de Lisboa. Foi explicado que esta estação decorre da logica de base do projeto de AV que é a articulação com a rede ferroviária existente, não sendo decorrente de critérios económicos. Esta estação; à semelhança das previstas ou intervencionadas nos Lotes A e B, vai ter um plano de pormenor de modo a potenciar a organização do território e o carater estruturante que as estações de AV podem ter. A sua localização está em definição, em articulação com a Camara de Leiria (ou na linha existente, o que implica a	IP	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	duplicação da Linha do Oeste e com elevadíssimos impactes na envolvente e uma localização pouca atrativa no contexto da cidade, ou no traçado da LAV, como anteriormente foi aprovado com o projeto da ex-RAVE e que implica apenas um curto desvio da Linha do Oeste até lá e sem impactes significativos na ocupação do território e com maior possibilidade de converter o local num polo de desenvolvimento).		
3	A CCDR LVT transmitiu como preocupações /aspetos a avaliar ou a considerar de interesse: - Todas as ações do projeto devem ser avaliadas do ponto de vista do impacte e indicando qual a solução proposta/ medidas previstas. - Avaliar as propostas de ordenamento em vigor e as decorrentes da revisão dos PDM, que já possuem discussão pública aprovada. Considerar por isso duas cartas de ordenamento, em vigor e em revisão. A CCDR LVT vai enviar as datas da discussão pública de todos os PDM da região e a IP deve obter junto das Câmaras as versões correspondentes ou as que tenham tido alterações decorrentes dessa mesma discussão publica. Esta avaliação (existente e em revisão) deve ser sempre considerada, aliás, nas várias perspetivas territoriais (restantes IGT) e no âmbito das SARUP, especialmente o enquadramento e avaliação no âmbito da REN, tendo como base as Cartas da REN em vigor e da alteração/delimitação (nos casos aplicáveis considerando a REN decorrente da conferência procedimental, que a CCDR vai também enviar as respetivas datas) e a sua análise (assim como dos restantes IGT e SARUP) ser feita o mais possível com quadros.	CCDR LVT IP	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	Nesses quadros (IGT e SARUP) ter a seguinte informação: • classe / componente abrangida pelo projeto • área de afetação • artigo a que se refere no regulamento do Plano (por ex. no PDM) ou diretrizes no caso de outro plano ou SARUP • avaliação / confrontação / análise da admissibilidade do projeto • medidas a prever caso o projeto não seja admissível /como resolver os desvios - Chamou ainda à atenção para a existência de corredor delimitado para o TGV (projeto de 2008) no âmbito dos PROT em vigor e a necessidade de enquadrar/avaliar o projeto face às suas orientações/diretrizes , identificando e justificando eventuais discrepâncias. O atual projeto tem por base o corredor do EIA de 2007 e, no que respeita à atual Sol. B., estará no essencial dentro dele (De referir que o PO do PNSAC também contempla esse corredor do projeto de AV de 2008, onde se insere a atual solução B) - Face à não admissibilidade do projeto face aos PDM em vigor e/ou revisão, a IP esclareceu que com a DIA é pedido ao Governo a publicação de medidas preventivas para o corredor aprovado. A CCDR referiu que a outra solução poderia ser a suspensão do PDM pelas Câmaras nesses locais, procedimento da exclusiva competência dos municípios. - Ter em consideração que o PP da Área Industrial da Benedita publicado tem 2 fases (ter isso em consideração), sendo que a eventual exclusão da REN incluída na área do plano afeta à Fase 2 só será avaliada quando houver		

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	projeto efetivo face a uma total ocupação dos lotes da Fase 1. - A CCDR referiu da importância dos pareceres/avaliações das Câmaras Municipais, tendo-se esclarecido que nesta fase se está a tentar articular tudo da melhor maneira possível, pedindo às Câmaras elementos, fazendo reunião de apresentação e depois reuniões de apresentação dos traçados e das melhorias introduzidas para colmatar impactes. - A CCDR vai também enviar um conjunto de orientações quanto a aspetos que considera importantes serem analisados na componente socioeconómica. - A IP falou também que isso a questão socioeconómica é muito detalhada nos EIA já realizados e também neste, e que à semelhança dos Lotes A e B, está previsto realizar um Estudo de Impacte Social da alternativa selecionada, segundo as melhores práticas e orientações internacionais, entre as quais os standards ambientais e sociais do BEI. O EIS deve reavaliar os impactes e medidas de mitigação, desenvolver o Programa de Gestão de Impactes Sociais e analisar com particular atenção os casos de afetação de habitações e realojamento, e analisar e configurar as situações que possam originar processos de realojamento coletivo, com a participação ativa dos afetados. Deve igualmente analisar com particular atenção a afetação de meios de vida (explorações agrícolas, atividades económicas).		
4	A IP encerrou a reunião, agradecendo a disponibilidade e os contributos e informando que será enviado o memorando desta reunião, com os pontos abordados, aguardando-se o envio dos elementos por parte da CCDR LVT. Posteriores contactos face ao que se vier a verificar	IP	-

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	ser necessário após essa análise, serão também realizados.		

Lista de ações

(listagem das ações, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Nº	Responsáveis *(para as ações)*	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1	CCDR LVT	Envio de guidelines para socioeconomia e datas da discussão publica dos PDM em revisão e datas da conferencia procedimental da REN.	ASAP
2	CCDR LVT	Envio de lista de presença	ASAP

Lista de ações em aberto de reuniões anteriores

(listagem das ações das reuniões anteriores que se encontram em aberto, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Ata Nº	Ponto N.º	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1			
2			

Anexos

Anexo	Descrição	Nº Páginas
1	Registo de Presenças	1
2	Guidelines para o descritor Socioeconomia	2
3	Datas da discussão publica dos PDM em revisão e datas da conferencia procedimental da REN.	1
4	Envio de shapefile dos traçados em estudo na área da CCDR LVT (previamente à reunião)	

Participantes

Nome	Entidade	Função
Luís Ferreira	IP-DEA	Gestão/Coordenação do Projeto
Candida Osório	IP-DEA	Coordenação do Projeto - Ambiente
Fátima Teixeira	Agripro Ambiente	Coordenadora do EIA
Carlos Pina	CCDR LVT	DSOT
Paula Pinto	CCDR LVT	DSOT
Anabela Cortinhal	CCDR LVT	DSOT
Isabel Marques	CCDR LVT	DSA
Maria Miguel	CCDR LVT	DSA
Ana Ramos	CCDR LVT	DSDR
Carlos Teixeira	CCDR LVT	DSDR

Distribuição

Entidade	Nome
Vários	Participantes

Ata elaborada por

AGRIPRO/AVPL

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

2023-11-15

Processo 500.20.CO4.0038.4.2022

Presenças

Nome	Entidade	Contacto Telefónico e Eletrónico	Rubrica
Carlos Pinto Paula Pinto Amélia Coelho	CCDR LVT / DSOT	ordenamento@ccdr-lvt.pt	
Maria Miguel Isabel Mendes	DSA		
Ana Ramos	DSDR		
Carlos Teixeira	DSDR		
FÁTIMA TEIXEIRA	AGRUPAMENTO (ICNF)	FATIMA.TEIXEIRA@GMAIL.COM	
Luís Ferreira	IP	luis.ferreira@ipfrontaria.pt	
Cândida Castro	IP	candida.castro@infraestruturas.pt	

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Sugestões da DSDR a respeito do indicador socioeconómico para o Estudo de Impacto Ambiental sobre o troço Soure-Carregado da nova linha Porto-Lisboa (Fase 2)

Apesar da existência de orientações diversas quanto aos elementos relativos ao descritor da socioeconomia que deverão constar num EIA, existem elementos incontornáveis, sistematicamente referenciados. Assumindo particularmente as orientações reunidas pela Agência Portuguesa do Ambiente, temos a recomendar a inclusão dos seguintes elementos, considerando sempre a fase de instalação (i.e., onde irá decorrer a construção da via e onde estarão os estaleiros) e a fase de operação (i.e., onde permanecerá a via e as infraestruturas associadas ao seu funcionamento):

- Caraterização socioeconómica das **áreas de influência** do projeto (nos municípios que o traçado atravessa), com base em dados estatísticos recentes e desagregados na medida do possível, sendo que a apresentação das tendências evolutivas é muito relevante;

- **Dados demográficos** pertinentes para as áreas de influência (e.g., população residente e presente, população por setor de atividade, densidade populacional e habitacional, faixas etárias, habilitações, taxas de emprego/desemprego, indicadores de saúde pública, índice de dependência, índice de envelhecimento, e/ou análise dos movimentos da população, naturais e migratórios);

- Identificação pormenorizada da **tipologia de ocupação** na envolvente próxima (acompanhada de cartografia a escala não inferior a 1:10.000, com indicação de data e fonte), designadamente:
- A**glomerados e/ou habitações isoladas**; **unidades/equipamentos de alojamento turístico** (e.g., turismo de habitação, turismo rural, etc);
- Indicação e descrição das **atividades económicas** (com destaque para a agricultura e floresta) e o nível de serviço dos equipamentos coletivos e infraestruturas, designadamente energéticos, segurança, saúde, ensino, desporto e formação profissional;
- E**quipamentos coletivos** sensíveis, como, edifícios escolares, unidades de saúde, lares de terceira idade, entre outros equipamentos;

- Identificação e caraterização das **principais acessibilidades** nos diferentes modos (principais acessos existentes e a utilizar, transportes públicos existentes, bem como o tráfego gerado pelo projeto, e a pressão sobre a rede viária local cuja utilização será mais intensa durante a construção);

- Identificação das **operações** que afetarão a **população** e as **atividades económicas**, identificando as habitações, as unidades/equipamentos e as principais acessibilidades que irão ser afetadas, elencando e caracterizando os impactos que irão incidir sobre cada um (recorrendo a todos os critérios utilizados para a classificação destes, nomeadamente, o sentido, o efeito, a probabilidade de ocorrência, a duração, a frequência, a reversibilidade, a magnitude, o valor do recursos afetado, a escala e a capacidade de minimização ou compensação);

- Identificação, para cada atividade económica relevante, das alterações dos níveis de serviços em consequência do projeto, em termos económicos e de bem-estar (incluindo a localização de eventuais estaleiros de obra, instalações de apoio/anexas), indicando, nas medidas a adotar, a articulação da fase de execução com o calendário das ações mais importantes das atividades principais (e.g., operações agrícolas e florestais);

https://www.ccdr-lvt.pt · geral@ccdr-lvt.pt
Rua Alexandre Herculano, 37 · 1250-009 Lisboa PORTUGAL tel +351 213 837 100
Rua Zeferino Brandão · 2005-240 Santarém PORTUGAL tel +351 243 323 976
Rua de Camões, 85 · 2500-174 Caldas da Rainha PORTUGAL tel +351 262 841 981

- Indicação dos **recursos humanos** e do **horário de laboração** afetos ao projeto;

- Caraterização do **emprego indireto** a criar nas diferentes fases do projeto;

- C**omunicação** do projeto através de um **Plano de Comunicação** que deverá incluir inquéritos à população e evidências de um bom nível de conhecimento das características e impactes do projeto, pela população local. Este Plano de Comunicação deve cumprir a função essencial de constituir uma ferramenta base sobre a qual se desenvolverão todas as atividades de comunicação do projeto, com o objetivo de assegurar uma divulgação e uma acessibilidade adequadas junto da comunidade impactada, direta e indiretamente pelo projeto e da opinião pública em geral. Os resultados desta fase devem estar vertidos no EIA, na avaliação de impactes e na definição de medidas de minimização/compensação. Será relevante especificar a metodologia e os meios utilizados no plano de comunicação do projeto à população local.

- Identificação de **planos ou estratégias de desenvolvimento** da(s) atividade(s) económica(s) ou de desenvolvimento regional.

Técnico



Carlos Teixeira

21-11-2023

Processo 900.20.604.00384.2022

Preparação de futuro EIA

Lote C da "Ligação Ferroviária de Alta Velocidade Porto-Lisboa" correspondente à Fase 2 – Troço Soure-Carregado

Ponto de Situação

PDM e REN (procedimentos em curso)

Município	Situação a 21/11/2023	
	PDM	**REN**
Alcobaça	**(pós) Discussão pública** - Aviso n.º 2419-A/2022, de 04/02 (45 dias úteis - início a 14/02/2023 e términus a 19/04/2023)	**Parecer** sobre a proposta apresentada em simultâneo com a revisão do PDM em junho/2023
Caldas da Rainha	**Parecer final** (artigo 85.º RJIGT) em julho/2023 (sem desenvolvimentos de concertação)	**Parecer** à proposta apresentada em simultâneo com a revisão do PDM em junho/2023
Rio Maior	**Parecer final** (artigo 85.º do RJIGT) em abril/2020 (última comunicação da CM de julho/2021 informa que em 2022 pretende dar início à discussão pública)	**Parecer** à proposta apresentada em simultâneo com a revisão do PDM em abril/2020
Cadaval	**Concertação** - reuniões em 2022	**Concertação** - reuniões de em 2022
Azambuja	**Concertação -** reuniões em 2023	**Concertação** - reuniões em 2023
Alenquer	**Parecer final** (artigo 85.º RJIGT) em julho/2022 (sem desenvolvimentos de concertação)	**Parecer** às propostas de exclusão em junho/2022

CLC – COMPANHIA LOGÍSTICA DE COMBUSTÍVEIS, S.A.

Memorando de Reunião com a CLC (Companhia Logística de Combustível)

PF259 – LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA – FASE 2: SOURE / CARREGADO (LOTE C1)

Data **22/06/2023** **Início: 14:30** **Fim: 15:150**

Local **TEAMS**

Assunto **Projeto da Nova Linha de Alta Velocidade /articulação com instalações da CLC**

Objetivos

Dar a conhecer o posicionamento da LAV face às instalações das CLC e analise dos eventuais condicionamentos que se coloquem face às zonas de risco definidas

Agenda

- Apresentação geral do Lote C: Soure - Carregado
- Formas de atravessamento do traçado face às instalações da CLC
- Debate entre os intervenientes

Conclusões

(indicar, sumariamente, as conclusões, os responsáveis por ações a desenvolver e prazos; tentar limitar a ata a uma página, no máximo duas, se necessário, juntar anexos)

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
1	A IP agradeceu a disponibilidade para a reunião, tendo sido feitas as apresentações das equipas internas e dos seus consultores. O Lote C – Soure Carregado corresponde à 2ª fase do projeto da Nova Linha Porto-Lisboa, o qual se encontra em fase de atualização do Estudo Prévio e elaboração do respetivo EIA, que se pretende enviar, no final do corrente ano, para a APA, a fim de se proceder à respetiva avaliação ambiental.	IP	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
2	Foi depois feita a apresentação da inserção do projeto face às instalações da CLC em Aveiras de Cima e dos cuidados tidos face ao definido na DIA anterior do projeto da RAVE (maior afastamento possível às instalações) e às informações enviadas pela CLC, referentes às suas instalações. Verifica-se, todavia, que a Solução B proposta (a que se desenvolve mais a nascente), não tendo qualquer interferência com as instalações, insere-se contudo nas áreas de risco associadas (raio de 2458m para efeitos irreversíveis e raio de 2277m para feitos letais), pelo que se solicitou à CLC a disponibilização do Relatório de Segurança do parque de armazenagem de Aveiras de Cima com o objetivo de se identificarem os cenários de acidente que poderão ter implicações no projeto em estudo, assim como as áreas potencialmente afetadas e probabilidade de ocorrência associada, para com isso poder verificar da viabilidade desta solução.	AVPL /AGRIPRO	
3	A CLC disponibilizou-se a enviar a informação necessária para essa análise e que estaria disponível para quaisquer informações mais que fossem necessárias, tendo solicitado um interlocutor mais direto para a correspondência e informações/esclarecimentos, tendo ficado definido ser a técnica do EIA responsável pela Análise de Risco (Eng. Helena Ferreira da AgriproAmbiente - helena.ferreira@agriproambiente.pt), com o devido conhecimento das restantes partes (IP e AVPL e coordenação do EIA.). A CLC sugeriu ainda o contacto por parte da IP, com a Autoridade de Proteção Civil municipal, e a disponibilidade da CLC para qualquer articulação necessária.	CLC	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
4	A IP encerrou a reunião, agradecendo a disponibilidade e os contributos e informando que será enviado o memorando desta reunião, com os pontos abordados, aguardando-se o envio dos elementos por parte da CLC para a correspondente analise das repercussões para a LAV. Posteriores contactos face ao que se vier a verificar ser necessário após essa analise, serão também realizados.	IP	-

Lista de ações

(listagem das ações, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Nº	Responsáveis *(para as ações)*	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1	CLC	Envio de elementos do Relatório de Segurança do parque de armazenagem da CLC de Aveiras de Cima para efeitos da análise de risco por parte do projeto da LAV	ASAP (os elementos foram rececionados ainda no dia da reunião)
2			
3			

Lista de ações em aberto de reuniões anteriores

(listagem das ações das reuniões anteriores que se encontram em aberto, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Ata Nº	Ponto N.º	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1			
2			

Anexos

Anexo	Descrição	Nº Páginas
1	Registo de Presenças	1

Participantes

Nome	Entidade	Função
Luís Ferreira	IP-DEA	Gestão/Coordenação do Projeto
Ricardo Almeida	IP-DEA	Gestão/Coordenação do Projeto - Adjunto
Ana Freire	IP-DEA	Gestão/Coordenação do Projeto - Adjunta
João Prego	AVPL	Coordenador do Traçado
Ana Castro	AVPL	Apoio à Coordenação do Traçado
Fátima Teixeira	Agripro Ambiente	Coordenadora do EIA
Marta Madrinha	Agripro Ambiente	Apoio Coordenação do EIA - SIG
Helena Ferreira	Agripro Ambiente	Equipa do EIA – Analise de Risco
Otilia Freire	Arqpais	Co-Coordenadora do EIA
Ana Albuquerque	Arqpais	Equipa do EIA- Recursos Hídricos

Distribuição

Entidade	Nome
Vários	Participantes

Ata elaborada por

AGRIPRO/AVPL

5.1.10. Avaliação das Consequências

5.1.10.1. Introdução

O controlo e a planificação perante o risco de um acidente grave para os estabelecimentos fundamenta-se na avaliação das consequências dos fenómenos perigosos que podem produzir os acidentes graves suscetíveis de ocorrer durante as atividades desenvolvidas, sobre os elementos vulneráveis.

Os diferentes tipos de acidentes a considerar podem produzir os seguintes fenómenos perigosos para as pessoas, os bens e o meio ambiente:

- De tipo mecânico (sobrepressão);
- De tipo térmico.

Estes fenómenos podem ocorrer, isolada, simultânea ou sequencialmente.

5.1.10.2. Valores Limites para a Definição de Zonas de Implantação

Para cada um dos fenómenos perigosos estabelecem-se variáveis físicas cujas magnitudes se possam considerar suficientemente representativas para a avaliação do alcance do fenómeno perigoso considerado.

As zonas potencialmente afetadas pelos fenómenos perigosos que derivam dos acidentes potenciais nas instalações, determinam-se com base nas distâncias a que determinadas variáveis físicas representativas alcançam valores limites, delimitando as diferentes Zonas de Efeitos para Equipamentos, pessoas ou para o Ambiente. A definição de zonas realizou-se seguindo os valores recomendados pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA), para a elaboração do Relatório de Segurança.

Estas zonas são definidas para o controlo e planificação face ao risco de acidentes graves, nos quais intervêm substâncias perigosas.

- **Zona 1**, limiar da possibilidade de ocorrência de danos graves generalizados.
- **Zona 2**, limiar da possibilidade de ocorrência de efeito dominó.
- **Zona 3**, limiar da possibilidade de ocorrência de letalidade, no interior da qual são esperados danos graves para praticamente a totalidade de pessoas não protegidas.
- **Zona 4**, limiar da possibilidade de ocorrência de efeitos irreversíveis na saúde humana .

Na tabela seguinte apresenta-se a definição das zona.

Tabela 12: Definição dos valores limite de radiação térmica, sobrepressão, inflamabilidade e toxicidade.

		Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4
Radiação Térmica	(kW/m²)	37,5	12,5	7	5
Sobrepressão	(bar)	-	0,3	0,14	0,05
Inflamabilidade	(%)	-	-	LFL/2	-
Toxicidade	(ppm)	-	-	AEGL-3	AEGL-2

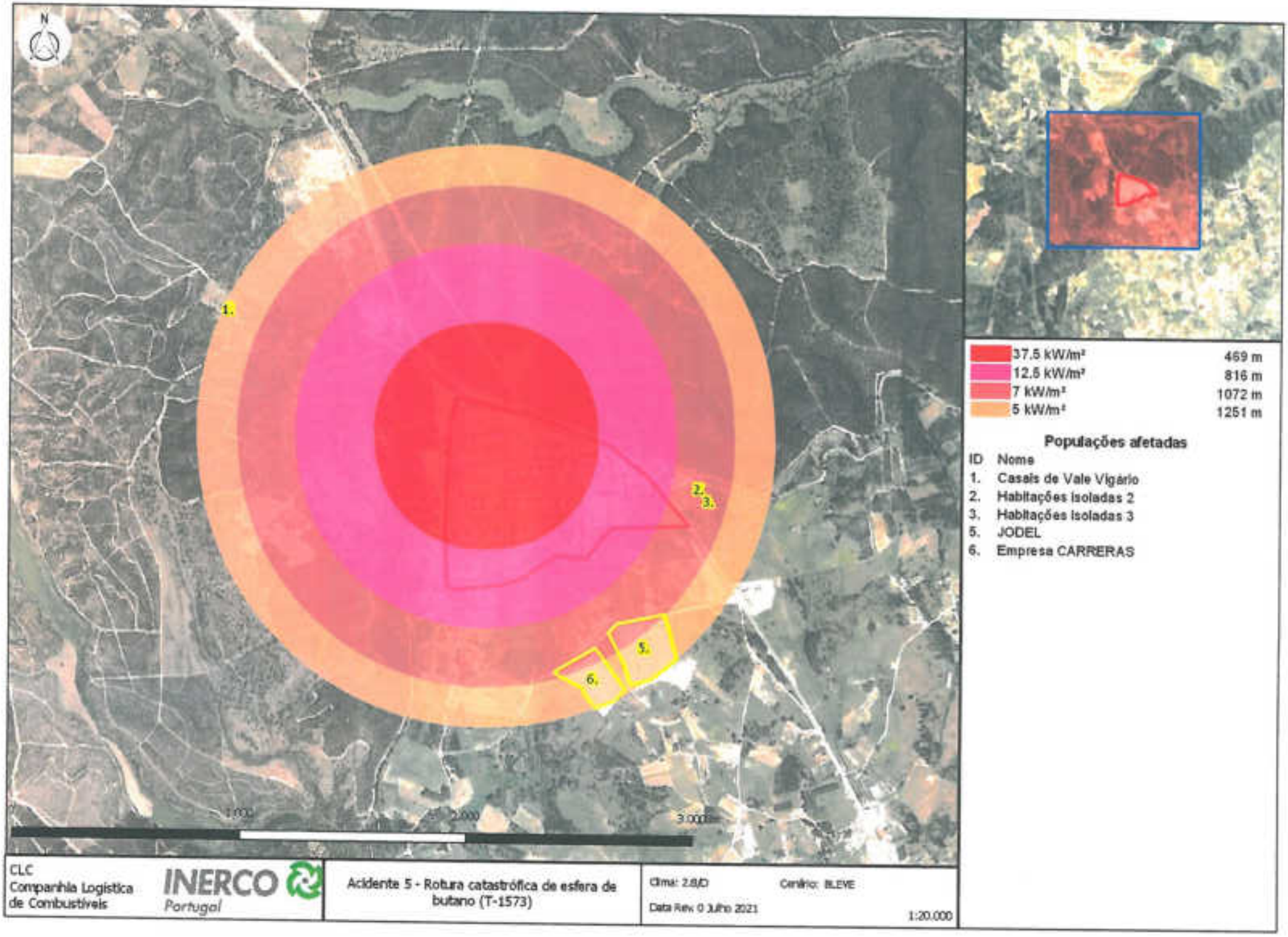
Os valores de radiação de **12.5 kW/m²** e de sobrepressão de **0.3 bar** servem, sobretudo para analisar os possíveis efeitos que possam causar efeitos dominó noutras instalações, como se apresenta no ponto de **efeito dominó** (só os efeitos físicos térmicos e mecânicos podem dar origem a efeito dominó, à priori).

5.1.10.3. Critérios Gerais Empregues

Para determinar as condições de cálculo dos acidentes considerados, de forma que estabeleçam em qualquer caso um limite superior razoável dos possíveis alcances de consequências, utilizaram-se alguns critérios, considerados como "conservadores" ou "pessimistas". A escolha dos critérios baseou-se na literatura técnica (*Purple Book – Commitee for the Prevention of Disasters* - The Netherlands. Guidelines for Quantitative Risk Assessement, TNO e BEVI – *Reference Manual Bevi Risk Assessment version* 3.2, 2009).

A seguir enumeram-se estes critérios:

1. Os cálculos realizados para os acidentes considerados foram realizados com o programa informático PHAST v. 8.4 de DNV *Technica*. O programa PHAST encadeia os modelos em função das características do produto, da descarga e condições ambientais, dando resultados para as evoluções possíveis.
2. Em relação à direção das fugas, considerou-se a direção horizontal.
3. Os cálculos efetuados obtiveram-se pela utilização dos seguintes modelos:
    - Fuga de gás/vapor; Fuga de líquido;
    - Bleve; Incêndio de jato (Jet Fire); Incêndio de charco (Pool Fire);
    - Nuvem inflamável; Deflagração, UVCE;
4. Para a concentração de substância inflamável usou-se o L.I.E./2 (50% do limite inferior de explosividade) para efeitos indicativos de alcance, prevendo-se concentrações locais superiores às calculadas, na zona onde possa ocorrer a hipotética ignição.


1.
2.
3.
5.
6.
1.000
2.000
3.000
37.5 kW/m²
469 m
12.5 kW/m²
816 m
7 kW/m²
1072 m
5 kW/m²
1251 m
Populações afetadas
ID Nome
1. Casais de Vale Vigário
2. Habitações isoladas 2
3. Habitações isoladas 3
5. JODEL
6. Empresa CARRERAS
CLC
Companhia Logística de Combustíveis
INERCO
Portugal
Acidente 5 - Rotura catastrófica de esfera de butano (T-1573)
Clima: 2.8/D
Cenário: BLEVE
Data Rev. 0 Julho 2021
1:20.000

EVENTO Nº 05

Rotura catastrófica de esfera de butano (T-1573)

DESCRIÇÃO

As condições iniciais para a fuga de produto, estabeleceram-se da seguinte maneira:

Produto: Butano	Quantidade disponível (kg): 1 295 800
Pressão (bar): 3,5	Temperatura(°C): 22
Diâmetro da tubagem (mm): -	Diâmetro equivalente do orifício da Fuga (mm): -
Duração (s): 1800	Caudal (kg/s): 0,0

Com estas informações avaliam-se os acidentes que se incluem a seguir.

TIPOS DE ACIDENTES E ALCANCES EM METROS (condições meteorológicas mais desfavoráveis)

NUVEM TÓXICA	AEGL 1:	- Zona 4	AEGL 2: Zona 3	- Zona 2	AEGL 3: Zona 1	-
RADIAÇÃO:		5 kW/m²:	7 kW/m²:	12.5 kW/m²:	37.5 kW/m²	
BLEVE		1251	1072	816	469	
JET FLAME		-	-	-	-	
POOL FIRE		214	186	147	82	
FLASHFIRE	LFL/2:	970				
EXPLOSÃO (UVCE)	50 mbar:	1897	140 mbar:	1331	300 mbar:	1182

TIPOS DE ACIDENTES E ALCANCES EM METROS (condições meteorológicas mais frequentes)

NUVEM TÓXICA	AEGL 1:	-	AEGL 2:	-	AEGL 3:	-
RADIAÇÃO:		5 kW/m²:	7 kW/m²:	12.5 kW/m²:	37.5 kW/m²	
BLEVE		1251	1072	816	469	
JET FLAME		-	-	-	-	
POOL FIRE		213	186	146	80	
FLASHFIRE	LFL/2:	946				
EXPLOSÃO (UVCE)	50 mbar:	Zona 4 1861	140 mbar:	Zona 3 1281	300 mbar:	Zona 2 1113

(-) Não ocorre este tipo de acidentes (NA) Não se alcançam estes níveis de efeitos

Tipo Evento	Frequência unitária	Unidade base	Referência Bibliográfica
Rotura catastrófica de uma garrafa de gás	1,00E-06	ano	Purple Book Tab. 3.3 - G.1 - Note 8

Para atribuir o Índice de frequência obtêm-se as frequências base do evento crítico e multiplicam-se por um fator para atribuir o valor de probabilidade (frequência) mais real possível ao evento, contemplado para isso, comprimento de tubagem aproximada, horas de operação, etc.

De seguida incluem-se para cada evento crítico, as frequências unitárias, os fatores e as probabilidades (frequências) de acontecimentos acidentais, assim como o n.º de unidades utilizadas:

Tabela 5: Frequência e n.º de unidades usados nos eventos críticos (ordenação por acidente).

Nº Evento	Evento – RS Parque CLC (ordenação por acidente)	Tipo acidente simulado	Frequência unitária	Número unidades	Unidade base	Frequência acontecimento acidental
01	Rotura total oleoduto entrada no Parque - Butano	Rotura tubagem diâmetro > 150 mm	1,00E-07	9	m*ano	9,00E-07
02	Fuga oleoduto entrada no Parque - Butano	Fuga tubagem diâmetro > 150 mm	5,00E-07	9	m*ano	4,50E-06
03	Rotura total linha gambiarra de entrada no Parque para esferas Butano	Rotura tubagem diâmetro > 150 mm	1,00E-07	1300	m*ano	1,30E-04
04	Fuga linha gambiarra de entrada no Parque para esferas Butano	Fuga tubagem diâmetro > 150 mm	5,00E-07	1300	m*ano	6,50E-04
05	Rotura catastrófica de esfera de butano (T-1573)	Rotura catastrófica tanque pressurizado	5,00E-07	6	ano	3,00E-06
06	Fuga de 100 mm na esfera de butano (T-1573)	Fuga de 100 mm. de tanque pressurizado	3,00E-06	6	ano	1,80E-05
07	Fuga de 10 mm na esfera de butano (T-1573)	Fuga de 10 mm. de tanque pressurizado	1,00E-05	6	ano	6,00E-05
08	Rotura total linha transferência bombas Butano para ilhas GPL	Rotura tubagem diâmetro entre 75mm e 150 mm	3,00E-07	700	m*ano	2,10E-04
09	Fuga linha transferência bombas Butano para ilhas GPL	Fuga tubagem diâmetro entre 75mm e 150 mm	2,00E-06	700	m*ano	1,40E-03
10	Rotura catastrófica cisterna Butano	Rotura de cisterna pressurizada	5,00E-07	0,60	ano	2,99E-07
11	Rotura braço carga cisterna Butano	Rotura total de braço de carga/descarga	3,00E-08	5239	h*ano	1,57E-04
12	Fuga braço carga cisterna Butano (10% diâm.)	Fuga de braço de carga/descarga	3,00E-07	5239	h*ano	1,57E-03
13	Rotura total linha transferência bombas booster Butano para enchimento garrafas	Rotura tubagem diâmetro entre 75mm e 150 mm	3,00E-07	500	m*ano	1,50E-04
14	Fuga linha transferência bombas booster Butano para enchimento garrafas	Fuga tubagem diâmetro entre 75mm e 150 mm	2,00E-06	500	m*ano	1,00E-03
15	Rotura catastrófica de garrafa de butano G26	Rotura catastrófica de uma garrafa de gás	1,00E-06	200	ano	2,00E-04

CÂMARA DE ALCOBAÇA

Memorando de Reunião Nº02

PF259 – LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA – FASE 2: TROÇO SOURE / CARREGADO – ESTUDOS DE AMBIENTE

Data **28/02/2024** **Início: 11:30** **Fim: 12:30**

Local **Câmara M. Alcobaça**

Assunto **Ponto situação traçados**

Objetivos

Ponto de situação dos traçados e enquadramento face ao território do município. Recolha de informação atualizada do PDM e compromissos urbanísticos.

Agenda

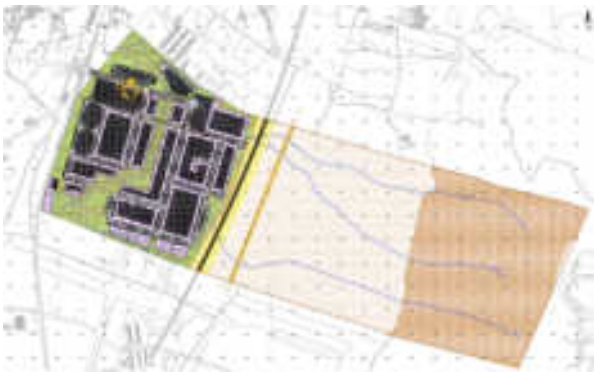
1. Enquadramento das alterações efetuadas aos traçados face à 1º reunião de apresentação. Situação no concelho.
2. Solicitação de informações mais atualizadas sobre o PDM e compromissos urbanísticos

Conclusões

(indicar, sumariamente, as conclusões, os responsáveis por ações a desenvolver e prazos; tentar limitar a ata a uma página, no máximo duas, se necessário, juntar anexos)

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
1	O objetivo e a agenda dos trabalhos da reunião, foram nomeadamente: dar conta das alterações efetuadas aos traçados da nova linha de alta velocidade, face à 1º reunião de apresentação do estudo a 21.03.2023, qual a afetação dos traçados no território do concelho, alguns aspetos ainda necessários para finalizar o EIA, nomeadamente em termos do fornecimento da versão mais atualizada do PDM em revisão e da atualização de compromisso urbanísticos.	IP	
2	Apresentaram-se os traçados atuais sobre fotografia aérea, sendo que o território de Alcobaça é um dos que maior extensão tem no desenvolvimento do projeto e por ambas as soluções em estudo, desde cerca do km 40 (na zona da Venda das Raparigas, junto ao IC2) até cerca do km 62 (na zona de Aljubarrota), quando a partir daqui o projeto		

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	entra no território de Porto de Mós. A Solução B que se posicionou sempre a nascente, interseta no km 65 (Porto de Mós) a Solução A, e passa a partir daqui a ter o posicionamento mais a poente, entrando de novo no território de Alcobaça entre cerca dos km 67 (Feteira/Quinta Nova) e 72 (Mélvoa), sempre muito próximo do limite nascente do concelho. Na entrada no concelho de Alcobaça a Solução B começa por se desenvolver mais a nascente, no limite do Parque Natural das Serras de Aires e Candeeiros (PNSAC), com traçado também no essencial a nascente do IC2 e onde passa no limite das 1ª e 2ª Fases da Área de Localização Empresarial da Benedita (ALEB). A Solução A segue a poente do IC2 atravessando a área mais urbanizada da Benedita e no limite nascente da de Turquel. Cerca do km 55 as Soluções intersetam-se e continuam com o mesmo desenvolvimento relativo na zona do vale da ribeira do Mogo, mas com menor afastamento entre si, a Solução A passa a nascente do Carvalhal e depois ambas as soluções passam a nascente de Aljubarrota, atravessando a EN8 na zona da Cumeira de Baixo Os traçados mantêm-se sem qualquer alteração de relevo face ao inicialmente apresentado ao município, quando os traçados apresentados refletiam já as preocupações tidas quanto às condicionantes identificadas e às preocupações que foram manifestadas na DIA que aprovou o anterior traçado para a Linha de Alta Velocidade (projeto da RAVE de 2007). Nomeadamente com a passagem no limite do PNSAC, junto ao IC2, e no limite das Fases 1 e 2 da ALEB, com a minimização da passagem nas áreas urbanas e na afetação de edificado, em particular na Benedita (Solução A), na Moita do Poço (Solução B), Casal do Rei e Aljubarrota (Soluções A e B). Neste concelho há ainda a registar a presença do Parque Natural das Serras de Aire e de Candeeiros (PNSAC), tendo-se informado o município de se ter também já feito reunião com o ICNF, sendo que a Solução B é a única solução que o atravessa e que segue no essencial o traçado antes aprovado para a Linha de Alta Velocidade (projeto de 20007 da RAVE), mantendo-se no mesmo local do já apresentado na 1ª reunião com o município.	AVPL IP AGRIPRO	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	 		
3	A autarquia agradeceu e referiu o facto de já ter enviado antes, em janeiro de 2024, o seu parecer face ao projeto e onde ponderado o impacte destes eixos nas populações, nas atividades económicas mais preponderantes e nos valores naturais e paisagísticos existentes no concelho, considerou que a Solução B (até ao Juncal – km 65) é a que menos impacto negativo terá no atravessamento do concelho, sendo que a partir dessa zona, onde os traçados se cruzam e a Solução A deixa de estar em território do concelho, a preferência passa a ser pela Solução A, e uma vez que a mesma evita também a "Área de Potencial de Caulinos e Areias", matéria prima importante nesta região para a confeção do vidro e cerâmica. O parecer chama ainda a atenção que ao longo do IC2 irão vários cruzamentos sofrer alterações, alertando para a necessidade de assegurar as devidas viragens nos novos acessos, nomeadamente às povoações de Redondas/Covão do Milho e Casal da Charneca /Portela do Pereiro. Na ALEB, a autarquia pediu para nesta fase de projeto se prever já um restabelecimento entre a área das 1ª e 2ª fases, atendendo a que espera em breve, arrancar com a 2ª fase, uma vez que a oferta de lotes da 1ª fase está quase esgotada. Vai enviar a este propósito o layout em formato editável das duas fases para a melhor definição do acesso.	CM de Alcobaça	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
4	A IP informou que irá enviar os traçados finais em shapefile para que a autarquia possa enviar a informação o mais orientada possível e onde poderá ver também a faixa de afetação e as casas que possam ser afetadas pelos traçados. Esclareceu que o perfil transversal tipo tem 14m de largura a que acrescem as áreas dos taludes e para além das saias dos taludes existirá depois mais uma faixa de 10m para cada lado do traçado, para a definição do caminho de serviço onde ficará a vedação; sob os viadutos, embora toda a área seja permeável (sem vedação), não podem ficar casas. Realçou ainda que com o PE e, em função do projeto de expropriações, serão definidos os caminhos paralelos necessários para acesso a propriedades. O concessionário responsável pelo PE ficará também obrigado a desenvolver todos os restabelecimentos em articulação com as autarquias. Com a aprovação do PE e até à publicação do Domínio Publico Ferroviário, a área *non aedificandi* é de 25m face à via, sendo que nas zonas industriais é alargado para 40m.	IP	
5	A IP referiu que depois desta fase em que procurou desenvolver os traçados em articulação com as várias entidades que intervêm sobre o território e em particular com os municípios, os seus condicionamentos e as intenções de desenvolvimento, seguir-se-á a conclusão dos estudos (projeto e EIA) e a sua entrega para avaliação junto da Agência Portuguesa do Ambiente. Realçou que é importante que o município participe depois na consulta publica que será promovida pela APA, evidenciando o porquê da escolha da alternativa. Nessa altura serão também feitas sessões publicas para o esclarecimento da população devendo os municípios ajudar na sua divulgação. O projeto e o EIA ficarão disponíveis para consulta de todos no site “participa.pt”. O EIA será entregue até ao final do 1º semestre de 2024, pelo que a consulta publica deverá ser no final do verão e a decisão quanto ao projeto emitida, muito provavelmente, no final do ano. Quando for emitida a DIA e, para a solução escolhida, ficará reservado um corredor de 400m de largura para o desenvolvimento do projeto de execução. Sobre este corredor serão publicadas medidas preventivas em Diário da República, que implicam que qualquer nova intervenção no território esteja sujeita ao parecer prévio da IP.	IP	
6	Foi solicitado e para efeitos de atualização de toda a informação pelo EIA que pudessem ser enviados os elementos solicitados previamente por email. A autarquia confirmou, todavia, e face aos mesmos, o seguinte:		

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	1- O **PDM em revisão** já passou a Discussão Publica e esperam que seja aprovado em Diário da República em junho de 2024 (vão enviar em pdf e em shapefile). **O PDM em vigor não possui o corredor da RAVE** 2- **REN desagregada** (formato editável) **Resposta:** apenas há a REN bruta (que vão enviar), pois só agora com as exclusões que vão enviar para a CCDR é que depois retiram os aglomerados e as áreas industriais (90% do território é REN). 3- Novos loteamentos que tenham surgido - formato editável **Resposta: vão enviar face à shapefile com o traçado que a IP ficou também de enviar na sequência desta reunião** 4- Informações sobre **projetos em potencial concretização no território** (como por exemplo, centrais solares, etc) **Resposta: vão enviar face à shapefile com o traçado que a IP ficou também de enviar na sequência desta reunião.** Todavia informam que esperam arrancar em breve com a 2ª fase da ALEB e há uma central solar aprovada para poente da Maceira.	IP AGRIPRO CM de Alcobaça	
7	E não havendo mais assuntos a tratar, deu-se por concluída a reunião e da mesma será posteriormente enviado pela IP memorando com os assuntos tratados e a shapefile do traçado final em estudo. O município responderá com a informação sobre eventuais compromissos urbanísticos ou outros elementos de interesse face a esse traçado.	IP CM de Alcobaça	ASAP

Lista de ações

(listagem das ações, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Nº	Responsáveis *(para as ações)*	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1	IP	Envio do memorando com os assuntos tratados na reunião e a shapefile do traçado.	ASAP
2	CMA	Informação do PDM em revisão, conforme identificado no ponto 6 deste memorando Informação sobre eventuais compromissos urbanísticos ou outros elementos de interesse face ao traçado do projeto enviado pela IP em shapefile	ASAP

Nº	Responsáveis *(para as ações)*	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
		Layout em formato editável das 1ª e 2ª fases da ALEB para a consideração de um restabelecimento entre elas pela LAV.	

Lista de ações em aberto de reuniões anteriores

(listagem das ações das reuniões anteriores que se encontram em aberto, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Ata Nº	Ponto N.º	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*

Anexos

Anexo	Descrição	Nº Páginas
1	Registo de Presenças	1

Participantes

Nome	Entidade	Função
Hermínio Rodrigues	CM Alcobaça	Presidente
João Santos	CM Alcobaça	Vereador
Paulo Mateus	CM Alcobaça	Vereador
José Francisco	CM Alcobaça	Diretor Dep. Infraestruturas e Ambiente
Ana Claudia Vasconcelos	CM Alcobaça	Chefe Divisão Ordenamento
João Prego	AVPL	Coordenador do Projeto
Fátima Teixeira	AGRIPRO	Coordenação do EIA
Luís Ferreira	IP-DEA	Gestão/Coordenação do Projeto
Ricardo Almeida	IP-DEA	Gestão/Coordenação do Projeto
Cândida Osório de Castro	IP-DEA	Responsável Ambiente
Vitor Sequeira	IP-DRP-GRLST	Gestor Regional
António Rodrigues	IP-DRP-RI	Diretor Relacionamento Institucional

Distribuição

Entidade	Nome
Vários	Participantes

Ata elaborada por

IP/AGRIPRO (FT)

Divisão de Ordenamento

ALCOBAÇA
Terra de Paixão

DESPACHO:

INFORMAÇÃO n.º 28923

Data: 24/07/2023

PARA: Vereador Paulo Mateus

ASSUNTO: CM Alcobaça_928_2023-07-20_NLPL Troço Soure-Carregado - Fase 2 - pedido de elementos

Analisados os elementos enviados pela Infraestruturas de Portugal, com a proposta de traçados da nova linha de alta velocidade Porto-Lisboa, onde são apresentados dois possíveis traçados designados por eixo A e eixo B, vimos informar que ambos os traçados se localizam a nascente do concelho, desenvolvendo-se de sul para norte ao longo do IC2, atravessando as freguesias de Benedita, Turquel, Évora e Aljubarrota. O traçado designado por eixo B, desvia-se depois para poente atravessando ainda a UF de Cós Alpedriz e Montes e UF Pataias e Martingança.

Ponderado o impacto destes eixos nas populações, nas atividades económicas mais preponderantes e nos valores naturais e paisagísticos existentes no concelho, verificou-se que o traçado designado por **eixo B entre a Benedita e o Juncal** é o que menos impacto negativo terá no atravessamento do concelho de Alcobaça, no entanto a partir da interseção de ambos os eixos no **Juncal para norte** a nossa preferência vai para o **eixo A**, dado que este traçado já não volta a entrar no concelho de Alcobaça evitando assim um impacto significativo nas áreas de exploração de areias localizadas na UF Cós Alpedriz e Montes numa zona classificada como “Área de Potencial de Caulinos e Areias”, matéria prima importante nesta região para a confeção do vidro e cerâmica e em áreas de produção florestal na UF Pataias e Martingança.

Chama-se ainda a atenção que ao longo do IC2 irão vários cruzamentos sofrer alterações, assim alerta-se para a necessidade de assegurar as devidas caixas de viragem nos novos acessos, nomeadamente às povoações de Redondas /Covão do Milho e Casal da Charneca /Portela do Pereiro.

À consideração Superior,

Chefe Divisão

ANA CLÁUDIA CARVALHO VASCONCELOS SOARES

Assinado de forma digital por ANA CLÁUDIA CARVALHO VASCONCELOS SOARES
Dados: 2023.10.02 12:48:03 +01'00'

Ana Cláudia Carvalho Vasconcelos Soares

CÂMARA DE ALENQUER

AgriproAmbiente - Fatima Teixeira

De: utplaneamento@cm-alenquer.pt
Enviado: 29 February 2024 17:12
Para: ri@infraestruturasdeportugal.pt
Cc: utplaneamento@cm-alenquer.pt
Assunto: RE: CM_Alenquer_444_2024-02-26_NLPL Troço Soure-Carregado - Fase 2 - pedido de elementos
Anexos: pretensão_.zip

Exmos. Senhores

Na sequência do solicitado, cumpre-nos informar o seguinte:

À data não existe alterações efetuadas ao PDM em revisão, tendo em consideração a informação já enviada para os vossos serviços em 09/02/2023 e 12/04/2023.

No que concerne à REN, existe um conjunto de correções que estamos a efetuar às tipologias da REN Bruta que não mereceram aprovação por parte da APA, nomeadamente as tipologias de Zonas Ameaçadas pelas Cheias e das Áreas de Elevado Risco de Erosão Hídrica do Solo.

Face ao exposto e considerando que foi com base na REN Bruta, que foi desenvolvida a proposta de Plano, nomeadamente proposta de classificação e qualificação do solo, proposta de exclusão à REN, bem como peças gráficas e descritivas, as alterações introduzidas nas tipologias da REN Bruta acima identificadas, obrigam à correção de uma série de documentos, peças gráficas e da proposta de exclusões (elaboração de ficha por exclusão e respetiva fundamentação), que à data ainda não estão concluídas, pelo que não estamos em condições de as fornecer.

Em anexo enviamos shapefile com a delimitação de uma pretensão urbanística referente a um empreendimento turístico e de lazer, que presentemente está em análise nesta edilidade.

No que concerne a informações sobre projetos em potencial concretização no território (como por exemplo, centrais solares…), à data esta unidade técnica não dispõe de novos dados relativamente aos que foram enviados para os vossos serviços.

Alertamos mais uma vez, que deverá ser acautelada a salvaguarda de pessoas e bens, produzindo os mínimos impactos no território, em toda a área de estudo.

Atentamente

EDGAR SILVA TÉCNICO SUPERIOR
Divisão de Estratégia e Planeamento | Unidade Técnica de Planeamento
tel.: 263 730 900 | ext.: 588
Praça Luís de Camões, 2580-318 Alenquer

Por favor pense no ambiente antes de imprimir este e-mail.

De: IP - Relacionamento Institucional Central <ri@infraestruturasdeportugal.pt>
Enviada: 26 de fevereiro de 2024 16:00
Para: presidente@cm-alenquer.pt
Cc: jose.honrado@cm-alenquer.pt
Assunto: CM_Alenquer_444_2024-02-26_NLPL Troço Soure-Carregado - Fase 2 - pedido de elementos

DMS 4222633-007

Exmo. Senhor Dr. Pedro Folgado
Presidente da Câmara Municipal de Alenquer

Na sequência dos contactos havidos, e em virtude da avaliação em curso ao projeto mencionado em epígrafe, bem como da articulação com as entidades avaliadoras do Estudo de Impacte Ambiental (EIA), vimos pelo presente solicitar a V. Exa, em complemento aos elementos disponibilizados por essa Autarquia, o envio, com a maior brevidade possível, dos seguintes elementos:

Ponto de Situação do PDM	**Vigor**	PDM de 1ª geração (1995) - 1ª Correção material (AVISO 1488/2019)
	Revisão	Em revisão - Fase de concertação
Informação enviada anteriormente		PDM em vigor e PDM em revisão (2022)
Informação necessária		Alterações efetuadas ao PDM em revisão enviado - formato editável
		Última versão da REN desagregada (caso seja diferente da última versão enviada er
		Novos loteamentos que tenham surgido - formato editável
		Informações sobre projetos em potencial concretização no território (como por exe solares, etc)

Ficamos à disposição para qualquer esclarecimento adicional.

Com os melhores cumprimentos

Departamento Relacionamento Institucional Central
Praça da Portagem – 2809-013 Almada
T (+351) 21 287 90 00
ri@infraestruturasdeportugal.pt

Infraestruturas de Portugal
Ligamos destinos

AVISO DE CONFIDENCIALIDADE - Esta mensagem e quaisquer ficheiros anexos à mesma são confidenciais e para uso exclusivo do destinatário e os mesmos são propriedade da Infraestruturas de Portugal, SA. Cabe ao destinatário assegurar a verificação de vírus e outras medidas que assegurem que esta mensagem não afeta os seus sistemas. Se não for o destinatário, não deverá usar, distribuir ou copiar este correio eletrónico, devendo proceder à sua eliminação e informar o emissor. É estritamente proibido o uso, a distribuição, a cópia ou qualquer forma de disseminação não autorizada deste correio eletrónico e seus anexos. Se recebeu este correio eletrónico por engano, por favor reenvie-o juntamente com os anexos para o emissor e apague-o do seu sistema. A Infraestruturas de Portugal, SA, respeita as obrigações e princípios de privacidade e proteção de dados. Para mais informações sobre esta matéria e para o modo de exercício dos direitos de proteção de dados, consulte a Política de Privacidade disponível no website oficial da Infraestruturas de Portugal SA, ou contacte o Encarregado de Proteção de Dados através do endereço de correio eletrónico dpo@infraestruturasdeportugal.pt. A Infraestruturas de Portugal, SA, agradece a sua cooperação.
Sede Social Campus do Pragal, Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
NIPC 503 933 813

DISCLAIMER - The information contained in this e-mail and any accompanying documents is confidential, may be privileged, and is intended solely for the person and/or entity to whom it is addressed (i.e. those identified in the "To" and "cc" box). It is the property of Infraestruturas de Portugal, SA. Unauthorized disclosure, or copying of this communication, or any part thereof, is strictly prohibited and may be unlawful. If you have received this e-mail in error, please return the e-mail and attachments to the sender and delete the e-mail and attachments and any copy from your system. Infraestruturas de Portugal, SA, respects privacy and data protection obligations and principles. For further information on this matter and to exercise your data protection rights, please see the Privacy Policy available at Infraestruturas de Portugal, SA official website, or contact the Data Protection Officer through the following email dpo@infraestruturasdeportugal.pt. Infraestruturas de Portugal, SA, thanks you for your cooperation.
Head Office Campus do Pragal, Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
Tax ID PT503 933 813

AgriproAmbiente - Fatima Teixeira

De: IP - Relacionamento Institucional Central <ri@infraestruturasdeportugal.pt>
Enviado: 14 June 2024 15:40
Para: presidente@cm-alenquer.pt
Cc: jose.honrado@cm-alenquer.pt
Assunto: CM_Alenquer_1303_2024-06-14_LAV - Lote - CM Alenquer - Envio Traçado Final + Shapefile

DMS 4357996-007

Exmo. Senhor Dr. Pedro Folgado
Presidente da Câmara Municipal de Alenquer

Vimos pelo presente remeter a V. Exa os elementos finais do projeto da Nova Linha Alta Velocidade Fase 2 – Lote C na zona do concelho de Alenquer (shapefile + traçado final sobre ortos), que poderão ser descarregados no link https://we.tl/t-sVPGioUduc

Ficamos à disposição para qualquer esclarecimento adicional.

Com os melhores cumprimentos

Departamento Relacionamento Institucional Central
Praça da Portagem – 2809-013 Almada
T (+351) 21 287 90 00
ri@infraestruturasdeportugal.pt

Infraestruturas de Portugal
Ligamos destinos

CÂMARA DE AZAMBUJA

Ata de Reunião Nº02

PF259 – LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA – FASE 2: TROÇO SOURE / CARREGADO – ESTUDOS DE AMBIENTE

Data **19/09/2023** **Início: 10:30** **Fim: 12:30**

Local **Câmara M. Azambuja**

Assunto **Ponto situação traçados – alterações efetuadas face à 1ª reunião e aspetos associados**

Objetivos

Ponto de situação dos traçados

Agenda

1. Enquadramento das alterações efetuadas aos traçados face à 1º reunião de apresentação
2. Informações sobre zona de risco da CLC e loteamentos industriais

Conclusões

(indicar, sumariamente, as conclusões, os responsáveis por ações a desenvolver e prazos; tentar limitar a ata a uma página, no máximo duas, se necessário, juntar anexos)

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
1	Foram apresentados o objetivo e a agenda de trabalhos da reunião, nomeadamente a de dar conta das alterações efetuadas aos traçados, face à 1º reunião realizada para apresentação do projeto em 24 de março de 2023 e de alguns aspetos necessários ver mais em particular.	IP	
2	Foi explicado que os ajustes que se efetuaram aos traçados tiveram por base as preocupações manifestadas anteriormente pela autarquia e as reuniões entretanto tidas com outras entidades com intervenção em infraestruturas/atividades económicas presentes no território do concelho, como a EPAL, entidade gestora das captações de água da Quinta do Campo, e a CLC – Companhia Logística de Combustível que detém o parque de armazenagem de combustíveis líquidos em Aveiras de Cima. Tiveram também em conta a informação complementar fornecida pela autarquia em 31 de julho de 2023 sobre ordenamento e	FT	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	condicionamentos no território e os pareceres que a acompanharam. Assim, no território da Azambuja e na continuidade da ligação da LAV à Linha do Norte, a qual se faz com duas vias (VA- ascendente e VD- descendente) que se iniciam junto às captações da Quinta do Campo, localizadas adjacentemente à Linha do Norte, na zona do Carregado, o traçado da LAV segue depois segundo duas soluções alternativas, Solução A, mais a poente que se insere em zonas de cariz mais rural e que bordeja por vezes zonas com algum edificado isolado e a Solução B, que se desenvolve mais a nascente, aproximando-se mais da zona da CLC, mas que segue depois para norte em zona no essencial mais florestal. Analisaram-se depois em pormenor as seguintes zonas.		
3	a) <u>Vila Nova da Rainha</u> Na 1ª reunião tida foi manifestada pela Câmara da Azambuja a preocupação quanto à proximidade do traçado da Ligação à LN, à povoação de Vila Nova da Rainha, pelo que face ao condicionamento do ponto de inserção na LN se procedeu à ripagem dos traçados da VA e da VD para poente, com a consequente diminuição das características geométricas e a afetação da zona de proteção intermédia das captações da Quinta do Campo, autorizada pela EPAL conforme reunião realizada com esta entidade. Foi possível afastar o traçado, cerca de 175 m face ao inicialmente definido, desenvolvendo-se, tanto a VA como a VD, em viaduto de cerca de 15/20 m de altura. A povoação de Vila Nova da Rainha fica assim com um afastamento mínimo de cerca de 200 m e máximo de 400 m relativamente ao traçado da VD, que é o mais próximo da povoação. Sobre o potencial ruido emitido pela circulação ferroviária e face à experiência já tida com as simulações de impactes realizadas nos Lotes A e B (o 1º já com DIA emitida e o 2º com DIA a emitir em breve), verifica-se que os recetores que necessitaram de proteção acústica (do tipo barreira acústica) estão a cerca de 30/35m da linha férrea, pelo que afastamentos de cerca de 200m não trarão assim qualquer impacte nos níveis de ruido locais e de ultrapassagem dos limites legais. A autarquia reconheceu o esforço, considerando resolvida a situação que antes identificaram, r que consideraram de grande sensibilidade.	FT / JP	
4	b) <u>CLC e zona de risco associada / zonas industriais propostas na sua envolvente</u> Da reunião tida com a CLC para informação e compatibilização do traçado da Solução B (a mais próxima) com a zona de risco da instalação, contatou-se que houve uma revisão do Relatório de Segurança em 2021, a qual não está ainda refletida no Plano de Emergência Municipal que é datado de 2019. Assim com base na		

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	documentação enviada pela CLC e para uma situação de BLEVE (explosão de gases liquefeitos) e para o cenário da zona 4 (a mais alargada), correspondente à possibilidade de ocorrência de efeitos irreversíveis na saúde humana para pessoas não protegidas (que não é o caso do comboio), o raio associado a este cenário é de 1251m, pelo que não abrange o traçado da Solução B. Sobre a delimitação das zonas industriais e do que está previsto em termos de licenciamentos para a envolvente poente à CLC, a CMA informou serem as zonas industriais do PDM em vigor as válidas, tendo ficado de enviar a sua delimitação (situação que ocorreu no dia 20 de setembro, por via do arq. Paulo Natário). A CMA informou também que o licenciamento caducado junto à CLC, poderá ser retomado no futuro, pois existe intenção do mesmo proprietário quanto a isso e que os licenciamentos da empresa GARCIA SA, de que a IP tem conhecimento, se encontram também em desenvolvimento. Sobre estes últimos verifica-se a interferência pelo traçado da Solução B, pelo que a CMA se mostrou preocupada quanto à possibilidade da sua inviabilização e da perda do investimento. A IP esclareceu que a coexistência dos dois empreendimentos é perfeitamente possível, face à reduzida faixa de ocupação da LAV e sem significado face à área do empreendimento industrial e que nesta fase pode ainda enterrar mais o traçado permitindo a realização de restabelecimentos superiores que articulem os dois lados da zona industrial, ou pelo contrário fazer a passagem em viaduto; a diretriz é que não pode ser mudada sob pena de se ter impactes significativos a norte sobre áreas habitacionais. Este tipo de compatibilização foi aliás realizado nos lotes anteriores da LAV face a zonas industriais atravessadas, tendo merecido também a aprovação da APA. **A CMA ficou assim de analisar com o proponente desses espaços industriais a melhor forma de organização do seu layout, de modo a compatibilizar os dois projetos, tendo para o efeito lhe sido enviados os traçados da LAV em formato editável, para posterior pronúncia da autarquia.**	Vários intervenientes	Pronuncia da CMA (ASAP)
5	c) <u>Captações de água de Alcoentre e da Quinta da Vassala e zonas de proteção associadas</u> O traçado da Solução A da LAV foi ajustado de modo a se afastar da captação da Quinta da Vassala (km14+500/16+000), intersetando apenas a sua zona de proteção alargada, situação que é autorizada face a se tratar de um comboio e relativamente distante da segunda (km 19+000/20+000). Na reunião com a EPAL, esta informou que as captações estão ativas, sendo propriedade das Águas do Oeste, mas sob gestão da EPAL. As zonas de proteção estão definidas, mas ainda não foram aprovadas em diploma legal, que se aguarda.	IP	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	d) <u>Centrais Solares</u> As centrais solares em projeto localizadas ao km 20+000 da Solução B (Hyperion Renewables UPPs Unipessoal, Lda) e ao km 23+500 da Solução A (Variable Potential – Unipessoal Lda) estão ambas já licenciadas conforme informação da Câmara. No caso da 1ª central esta é cortada ao meio pelo traçado da Solução B. No caso da 2ª central, a Solução A passa no limite poente da mesma.	CMA	
6	E não havendo mais assunto a tratar, deu-se por concluída a reunião, da qual AGRIPRO elaborará a respetiva ata.	AGRIPRO	

Lista de ações

(listagem das ações, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Nº	Responsáveis *(para as ações)*	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1	CMA	Pronuncia sobre a articulação do traçado com os licenciamentos industriais previstos para a zona a poente da CLC, em Aveiras de Cima	ASAP
	CMA	Delimitação das zonas industriais do PDM em vigor.	20-09-2023

Lista de ações em aberto de reuniões anteriores

(listagem das ações das reuniões anteriores que se encontram em aberto, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Ata Nº	Ponto N.º	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*

Anexos

Anexo	Descrição	Nº Páginas
1	Registo de Presenças	1

Participantes

Nome	Entidade	Função
António Rodrigues	IP-DRP	Relações Institucionais
Isabel Caspurro	IP-DRP	Relações Institucionais
Luís Ferreira	IP-DEA	Gestão/Coordenação do Projeto
Ana Freire	IP-DEA	Gestão/Coordenação do Projeto
Cândida Osório de Castro	IP-DEA	Responsável Ambiente
João Prego	AVPL	Coordenador do Projeto
Fátima Teixeira	AGRIPRO	Coordenação do EIA
Otília Freire	ARQPAIS	Coordenação do EIA
Marta Madrinha	AGRIPRO	Apoio Coordenação do EIA
Silvino Lúcio	C M Azambuja	Presidente
António Matos	C M Azambuja	Vereador
Ana Coelho	C M Azambuja	Vereadora
Paulo Natário	C M Azambuja	Chefe Div. Planeamento Urbanístico
Luís Simões	CLC	Gestor de Qualidade, Ambiente, Segurança e *Security*

Distribuição

Entidade	Nome
Vários	Participantes

Ata elaborada por

AGRIPRO (FT)

Inf. Nº: 07/SC/DPU/2023
Data: 2023/07/21

Assunto: Nova Linha Ferroviária de Alta Velocidade Porto-Lisboa | Troço Soure-Carregado - Fase 2
Requerente: Infraestruturas de Portugal (IP)

Despacho

Parecer

Para os devidos efeitos e em cumprimento do solicitado pelo requerente, sobre o assunto em epígrafe, pretende a presente informação técnica, efetuar uma análise das propostas de corredores, apresentadas no âmbito do estudo de traçado da Nova Linha de Alta Velocidade Porto-Lisboa, nomeadamente do troço correspondente à Fase 2, entre Soure e o Carregado, face ao Plano Diretor Municipal em vigor e à Proposta de Plano elaborada em sede de revisão do PDM Azambuja.

No respeitante ao modelo de ordenamento da revisão do PDM Azambuja, analisado na presente informação, esclarece-se que o Município de Azambuja apresentou proposta de plano na 1.ª reunião da Comissão Consultiva, realizada em março de 2022, para efeitos de emissão do parecer final da Comissão Consultiva previsto no artigo 85.º do Decreto-lei n.º 80/2015, de 14 de maio, na Conferência Procedimental, efetivada a 3 de fevereiro de 2023.

O processo de revisão de PDM Azambuja encontra-se presentemente em fase de concertação, pelo que, à data, ainda não dispomos de versão consolidada da referida proposta.

Analisadas as soluções de traçado apresentadas, para o trecho mais a sul, subsequente à ligação à Linha do Norte, são apresentados dois corredores de traçado, conjugando uma via de sentido ascendente e outra descendente, verifica-se que a ligação em via descendente atravessa espaço urbanizado e edificado, integrado no âmbito da proposta de revisão de PDM em solo urbano, passando a escassos metros de construções existentes e integradas na área de intervenção de loteamento titulado pelo alvará n.º 2/1994. Esta via interseta ainda, um corredor de via em estudo, no âmbito da proposta de plano da revisão de Plano Diretor Municipal.



Figura 1 - *Linha Ferroviária de Alta Velocidade Lisboa-Porto -Troço Soure-Carregado | Solução A e B - Ligação à linha do Norte (via descendente/ via ascendente)*

Na área geográfica do município de Azambuja, no trecho a partir do km 10+000, sentido sul/norte, estes traçados desenvolvem-se em duas alternativas: Solução A e Solução B, que se passam a apreciar.

Análise da Solução A:

1. De um modo geral, o traçado proposto na solução A, apresenta maiores constrangimentos na área territorial do município de Azambuja, quer pela proximidade e inclusive algumas situações de sobreposição a construções isoladas, quer pelo atravessamento de áreas edificadas propostas no âmbito da revisão de PDM - aglomerados rurais e áreas de edificação dispersa, conforme ilustrado nas figuras abaixo.

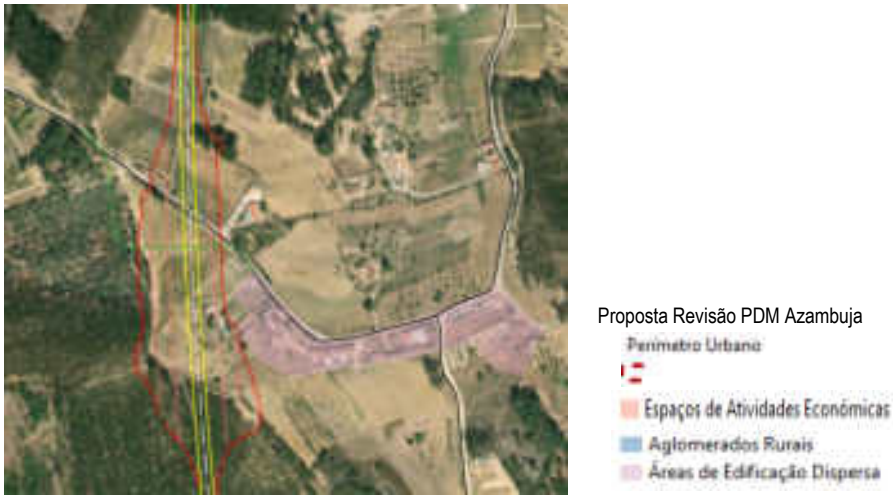


Figura 2 – *Linha Ferroviária de Alta Velocidade Lisboa-Porto -Troço Soure-Carregado | Solução A (trecho entre km 16+000 e km 17+500)*

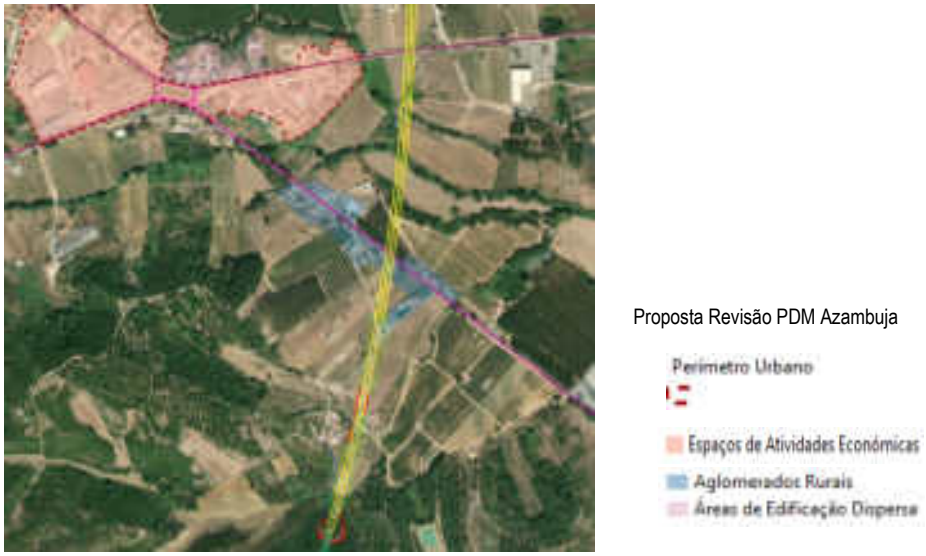


Figura 3 - *Linha Ferroviária de Alta Velocidade Lisboa-Porto -Troço Soure-Carregado | Solução A (trecho entre km 19+500 e km 20+500)*

2. No trecho da solução A, entre o km 22+500 e o km 23+000, o traçado proposto atravessa uma área para a qual foi requerido, em 2019, pelo processo n.º 1/19 PIP, pedido de informação prévia, pela Variable Potential – Unipessoal Lda., para a instalação de uma Central Solar Fotovoltaica.



Figura 4 - *Linha Ferroviária de Alta Velocidade Lisboa-Porto -Troço Soure-Carregado | Solução A (trecho entre km 22+500 e km 23+000)*

Análise da Solução B:

1. No âmbito do PDM em vigor, constata-se que entre o km 14+500 e o km 15+500, o traçado apresentado atravessa uma área classificada como espaço industrial proposto.

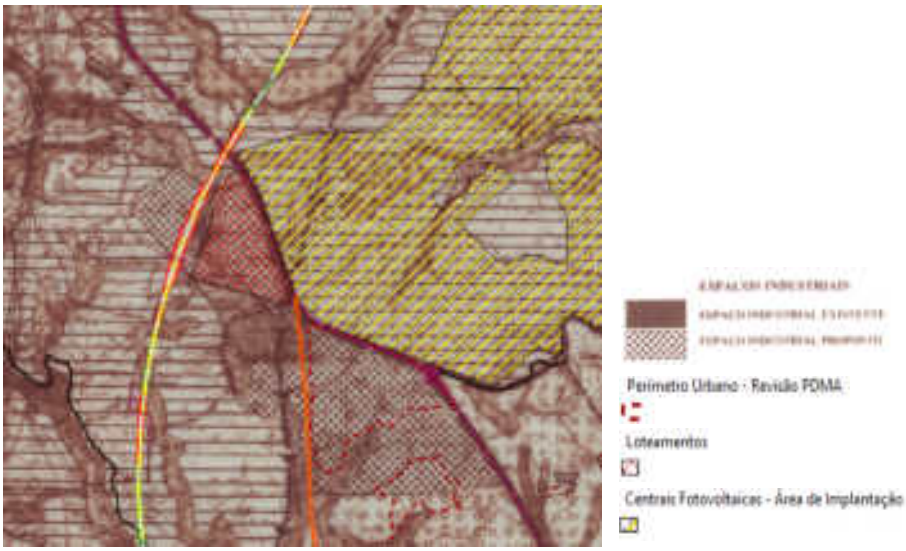


Figura 5 *- Linha Ferroviária de Alta Velocidade Lisboa-Porto -Troço Soure-Carregado | Solução B (trecho entre o km 14+500 e o km 15+500)*

2. No trecho da solução B, entre o km 20+000 e o km 21+000, o traçado proposto atravessa uma área com compromisso urbanístico, para licenciamento de obras de edificação para concretização da instalação de uma Central Fotovoltaica, com o processo n.º 41/20 OOU, em nome de Hyperion Renewables UPPs Unipessoal, Lda.

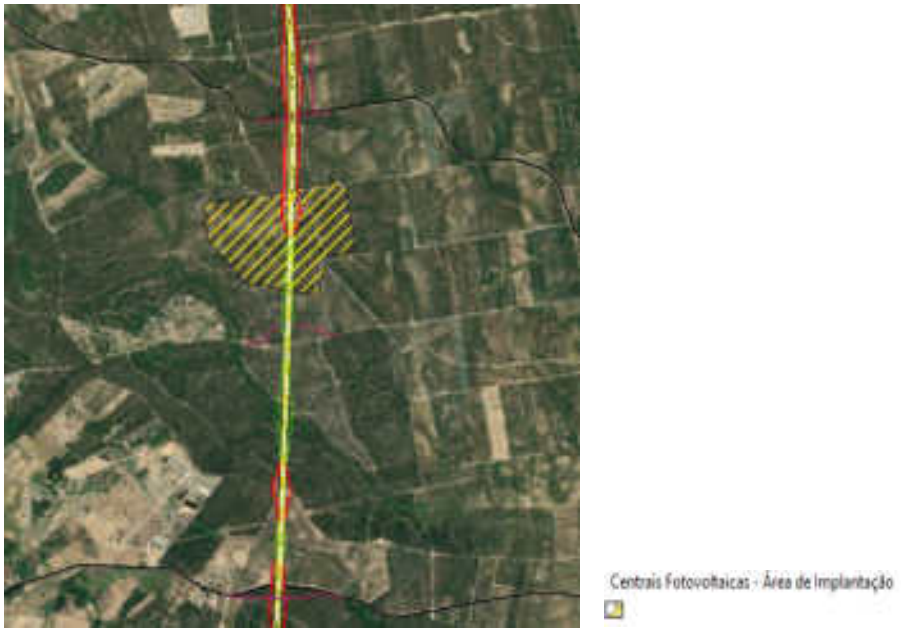


Figura 6 - *Linha Ferroviária de Alta Velocidade Lisboa-Porto -Troço Soure-Carregado | Solução B (trecho entre o km 20+000 e o km 21+000)*

À consideração superior.

Sandra Costa

_____

(Sandra Costa, eng.ª)

azambuja
Município

Caros Senhores,

No passado dia 24 de março, a Infraestruturas de Portugal, IP, apesentou a proposta de traçados na área territorial do município da Linha de Alta Velocidade Troço Soure-Carregado - Fase 2 - ao conjunto dos eleitos à Câmara Municipal, presidentes das juntas de freguesias de Vila Nova da Rainha, Azambuja, Alcoentre e União de Freguesias de União das Freguesias de Manique do Intendente, Vila Nova de S. Pedro e Maçussa e técnicos municipais.

Refira-se que não tivemos acesso a qualquer relatório/memória descritiva e justificativa do projeto, pelo que é impossível 'compreender' os pressupostos dos traçados apresentados.

Os representantes do município, manifestaram, desde logo, profunda preocupação quanto ao impacto que o traçado A provoca em termos i) ambientais e qualidade de vida das populações que habitam e trabalham nas áreas contíguas; ii) do impacto nos horários e no número de composições ferroviárias que circularão e, ainda, iii) em termos de impacto na qualificação e atratividade das vilas, aldeias e aglomerados que a via atravessa.

i. Em termos ambientais e qualidade de vida das populações, é evidente a particular gravidade que tal traçado provoca, nomeadamente na zona poente de Vila Nova da Rainha, ao sobrevoar habitação na Estrada da Várzea e dista 18 m de moradia integrante de loteamento urbano, em Casais das Boiças e Casal da Areia na freguesia de Alcoentre, pelo que NÃO DEVE ser adotado o traçado identificado com a letra A;

ii. A implantação da nova via ferroviária não deve obstaculizar o desejado incremento e flexibilidade na circulação de composições ferroviárias – passageiros e mercadorias -, face à presença, na área territorial de Vila Nova da Rainha/Azambuja, da maior plataforma logística do país! Diferente literatura[1][2], define Azambuja como integrante

[1] https://cdn.gulbenkian.pt/wp-content/uploads/2015/11/Uma-Metropole-para-o-Atlantico.pdf
[2] https://prpot.dgterritorio.gov.pt/sites/default/files/SQ_Vconc_PNPOT_1.pdf

azambuja
Município

do arco metropolitano de Lisboa, pelo que a infraestrutura ferroviária deve ter a frequência e a velocidade de um metropolitano;

iii. A implantação da nova infraestrutura, sem o devido acautelar dos seus impactos visuais e de 'barreira', para além da intrusão na paisagem construída e natural, cria fortes constrangimentos no território.

O projeto e o subsequente início da operação devem ser precedidos da análise cuidada dos impactos nas populações e no território, bem como, da definição e implementação das devidas soluções, independentemente dos custos financeiros, porque a vida das populações e o desenvolvimento territorial são inalienáveis e incalculáveis!

A equipa responsável pelos projetos deve, assim, atender a todas as dimensões que a implantação da via do comboio de alta velocidade comporta, eleger as melhores soluções medidas mitigadoras e partilhe as diferentes opções, para que o Município e a população reflitam, informada e profundamente, sobre este tema. Todas as soluções devem ser ponderadas, nomeadamente a do enterramento ou rebaixamento das vias.

A município de Azambuja propõe vivamente, a criação e a integração de reflexão e ventilação de ideias que analise, partilhe e discuta questões específicas, contribuindo para o enriquecimento dos cenários e opções a concretizar!

Azambuja, 31 de julho de 2023.

O Presidente do Município de Azambuja

Silvino Lúcio

AgriproAmbiente - Fatima Teixeira

De: Luís António da Cruz Ferreira <luis.ferreira@ipengenharia.pt>
Enviado: 24 November 2023 12:12
Para: pnatario@cm-azambuja.pt
Cc: croma@cm-azambuja.pt; Ana Luísa Casal Freire; Ricardo Jorge Nunes de Almeida; João Carlos Ligorne Pereira Fernandes; Maria Cândida C.F.E.S. Osório de Castro; AgriproAmbiente - Fatima Teixeira; otilia.freire@arqpais.pt; Joao Prego (AVPL); António Manuel Coelho Rodrigues; Isabel Maria Neves dos Santos Caspurro; Ana Castro AVPL
Assunto: PF259 LAV -Soure Carregado - Lote C - CM Azambuja - reuniao 23/11/2023. Elementos
Anexos: Info_Azambuja.zip

Boa Tarde Arq. Paulo Natário

Na sequência da nossa reunião de ontem, segue em anexo as ***shapefiles*** **solicitadas com o traçado atualizado (Solução A e B) no concelho da Azambuja**. A solução B corresponde ao traçado já retificado e ontem enquadrado e apresentado na reunião, e que está, portanto, mais a poente do anterior traçado apresentado à Câmara em setembro de 2023, tendo em vista a sua colocação fora da zona de risco que a CLC informou agora como sendo a que deve ser considerada como mais gravosa, a que se associa um raio de 1 689m.

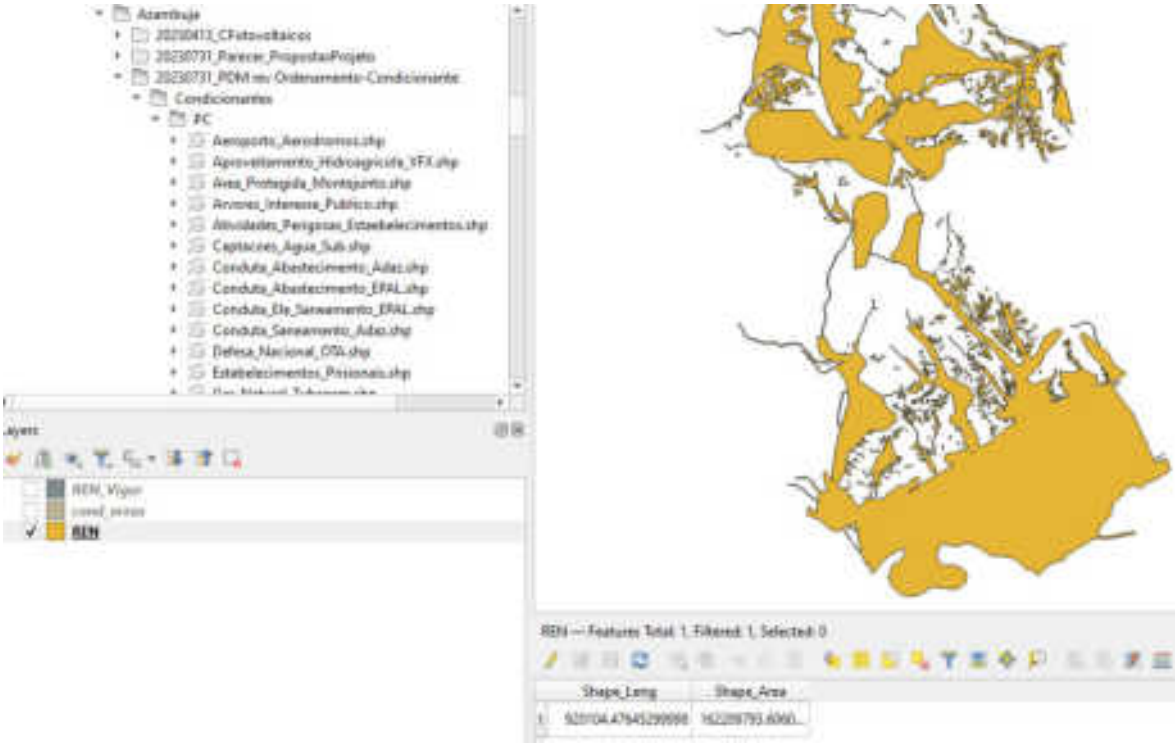
Estivemos também a verificar toda a **informação enviada pela CM de Azambuja quanto ao PDM e REN**, conforme ontem acordado consigo, que refere que a shapefile antes enviada (julho de 2023) é a mais recente da revisão do PDM e que a REN em revisão também enviada já teria os ecossistemas desagregados.

Damos assim conta do que antes nos enviaram e onde de facto verificamos que a REN enviada não está desagregada, pelo que lhe pedimos o seu envio:

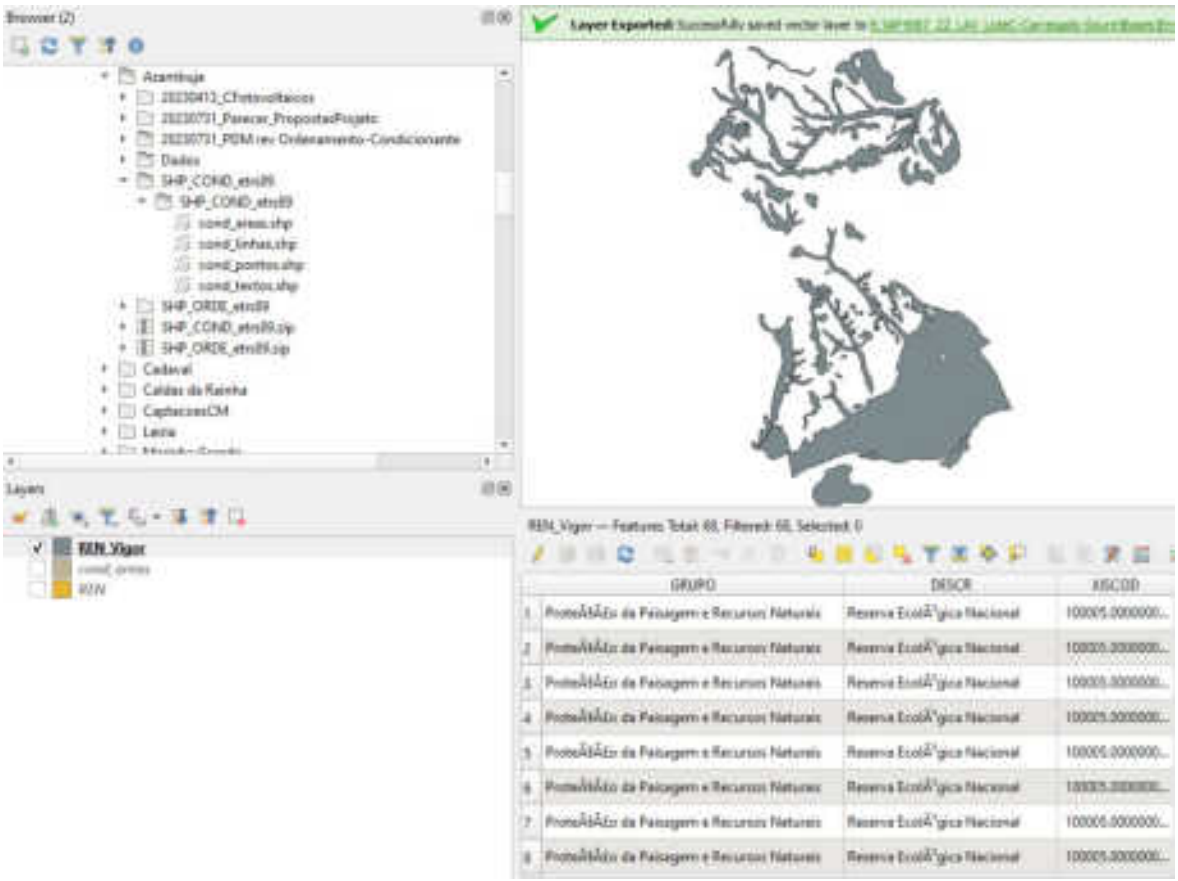
- **4/10/2022**: Enviam informação do PDM em vigor (em imagem) **e referem isto em relação à REN:**

  "Relativamente à REN, de acordo com as orientações definidas pela CCDR-LVT no ofício DSGT/DOT-000030-2007, de 29/01/2007, com base no parecer da Comissão Nacional da REN emitido em 10/01/2007, o regime da REN, não se encontra em vigor neste município, por se ter considerado que a delimitação do PDM não tem a natureza, o valor e os efeitos jurídicos de condicionante, não produzindo as normas referentes à REN constantes do mesmo PDM, quaisquer efeitos autónomos per si, valendo o regime previsto no artigo 42º do DL 166/2008 de 22 de Agosto, nas situações de ausência de delimitação, independentemente do que consta do PDM. Decorre deste artigo que carecem de autorização da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional, a realização dos usos e ações previstos no n.º 1 do artigo 20.º nas áreas identificadas no anexo III do mesmo diploma."

- **31/07/2023**: Enviam PDM – Ordenamento e Condicionantes – em revisão (informação em *shapefile*). **A informação de REN que consta deste envio não tem REN desagregada (ver imagem abaixo)**



- **19/09/2023**: Após reunião na CM da Azambuja, enviam novamente PDM em vigor mas desta vez em formato s*hapefile*. No conjunto de dados enviados, existe informação de REN, que também não se encontra desagregada (ver imagem abaixo).



Agradecendo a atenção dispensada, desde já nos disponibilizamos para prestar qualquer esclarecimento ou elemento adicional que considerem necessário.

Com os melhores cumprimentos,

Luís Ferreira
Gestor de Projeto
Praça de Portagem - 2809 - 013 Almada · Portugal
Sala 1196.
T – 29204/ 96 857 86 51
luis.ferreira@ipengenharia.pt

AVISO DE CONFIDENCIALIDADE - Esta mensagem e quaisquer ficheiros anexos à mesma são confidenciais e para uso exclusivo do destinatário e os mesmos são propriedade da Infraestruturas de Portugal, SA. Cabe ao destinatário assegurar a verificação de vírus e outras medidas que assegurem que esta mensagem não afeta os seus sistemas. Se não for o destinatário, não deverá usar, distribuir ou copiar este correio eletrónico, devendo proceder à sua eliminação e informar o emissor. É estritamente proibido o uso, a distribuição, a cópia ou qualquer forma de disseminação não autorizada deste correio eletrónico e seus anexos. Se recebeu este correio eletrónico por engano, por favor reenvie-o juntamente com os anexos para o emissor e apague-o do seu sistema. A Infraestruturas de Portugal, SA, respeita as obrigações e princípios de privacidade e proteção de dados. Para mais informações sobre esta matéria e para o modo de exercício dos direitos de proteção de dados, consulte a Política de Privacidade disponível no website oficial da Infraestruturas de Portugal SA, ou contacte o Encarregado de Proteção de Dados através do endereço de correio eletrónico dpo@infraestruturasdeportugal.pt. A Infraestruturas de Portugal, SA, agradece a sua cooperação.
Sede Social Campus do Pragal, Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
NIPC 503 933 813

DISCLAIMER - The information contained in this e-mail and any accompanying documents is confidential, may be privileged, and is intended solely for the person and/or entity to whom it is addressed (i.e. those identified in the "To" and "cc" box). It is the property of Infraestruturas de Portugal, SA. Unauthorized disclosure, or copying of this communication, or any part thereof, is strictly prohibited and may be unlawful. If you have received this e-mail in error, please return the e-mail and attachments to the sender and delete the e-mail and attachments and any copy from your system. Infraestruturas de Portugal, SA, respects privacy and data protection obligations and principles. For further information on this matter and to exercise your data protection rights, please see the Privacy Policy available at Infraestruturas de Portugal, SA official website, or contact the Data Protection Officer through the following email dpo@infraestruturasdeportugal.pt. Infraestruturas de Portugal, SA, thanks you for your cooperation.
Head Office Campus do Pragal, Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
Tax ID PT503 933 813

Dê o seu contributo para a sustentabilidade. Imprima o estritamente necessário.

AgriproAmbiente - Fatima Teixeira

De: IP - Relacionamento Institucional Central <ri@infraestruturasdeportugal.pt>
Enviado: 14 June 2024 15:41
Para: slucio@cm-azambuja.pt
Cc: csousa@cm-azambuja.pt
Assunto: FW: CM_Azambuja_1304_2024-06-14_LAV - Lote C - CM Azambuja - Envio Traçado Final + Shapefile

DMS 4358003-007

Exmo. Senhor Dr. Silvino Lúcio
Presidente da Câmara Municipal da Azambuja

Vimos pelo presente remeter a V. Exa os elementos finais do projeto da Nova Linha Alta Velocidade Fase 2 – Lote C na zona do concelho da Azambuja (shapefile + traçado final sobre ortos), que poderão ser descarregados no link https://we.tl/t-xYG1IHHmA2

Ficamos à disposição para qualquer esclarecimento adicional.

Com os melhores cumprimentos

Departamento Relacionamento Institucional Central
Praça da Portagem – 2809-013 Almada
T (+351) 21 287 90 00
ri@infraestruturasdeportugal.pt

Infraestruturas de Portugal
Ligamos destinos

CÂMARA DE CADAVAL

AgriproAmbiente - Fatima Teixeira

De: IP - Relacionamento Institucional Central <ri@infraestruturasdeportugal.pt>
Enviado: 28 May 2024 16:26
Para: jose.nunes@cm-cadaval.pt; presidencia@cm-cadaval.pt
Assunto: CM_Cadaval_1193_2024-05-28_Envio Traçado Final + Shapefile-PF259. LAV. LOTEC.
Anexos: 202405_Shapefile_Cadaval.zip; CM CADAVAL_Orto e Esboço.zip

Sinal. de seguimento: Dar seguimento
Estado do sinalizador: Sinalizado

4342429-007

Exmo. Senhor Dr. José Nunes

Presidente da Câmara Municipal do Cadaval

No âmbito do projeto da Linha de Alta Velocidade – Fase 2 – Lote C enviamos em anexo os elementos finais do projeto na zona do concelho do Cadaval (shapefile + traçadp sobre ortos) para apreciação e comentários do V/ Município.

Ficamos à vossa disposição para, se assim o entenderem, voltar a reunir para avaliar a informação agora remetida.

Por último, voltamos a solicitar o envio em pdf, do PDM em revisão, para o incluir no Estudo Impacte Ambiental a entregar à APA oportunamente.

Com os melhores cumprimentos,

Departamento de Relacionamento Institucional Central

Praça da Portagem – 2809-013 Almada
T (+351) 21 287 90 00
drp@infraestruturasdeportugal.pt

Infraestruturas de Portugal
Ligamos destinos

www.infraestruturasdeportugal.pt

CÂMARA DE CALDAS DA RAINHA

Ata de Reunião Nº02

PF259 – LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA – FASE 2: TROÇO SOURE / CARREGADO – ESTUDOS DE AMBIENTE

Data **28/02/2024** **Início: 09:30** **Fim: 10:30**

Local **Câmara M. Caldas Rainha**

Assunto **Ponto situação traçados**

Objetivos

Ponto de situação dos traçados e enquadramento face ao território do município. Recolha de informação atualizada do PDM e compromissos urbanísticos.

Agenda

1. Enquadramento das alterações efetuadas aos traçados face à 1º reunião de apresentação. Situação no concelho.
2. Solicitação de informações mais atualizadas sobre o PDM e compromissos urbanísticos

Conclusões

(indicar, sumariamente, as conclusões, os responsáveis por ações a desenvolver e prazos; tentar limitar a ata a uma página, no máximo duas, se necessário, juntar anexos)

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
1	Foram apresentados o objetivo e a agenda de trabalhos da reunião, nomeadamente a de dar conta das alterações efetuadas aos traçados, face à 1º reunião e qual a situação no território do concelho e de alguns aspetos ainda necessários para o projeto, nomeadamente em termos do fornecimento da versão mais atualizada do PDM em revisão e da atualização de compromisso urbanísticos.	IP	
2	Apresentaram-se os traçados atuais sobre fotografia aérea, sendo que o território das Caldas da Rainha é muito marginalmente interferido: apenas pela Solução A, cerca do km 32, no limite nascente do concelho e em cerca de 1,5km, com desenvolvimento no essencial em área florestal e apenas na parte norte com passagem junto a Bairradas.	AVPL	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	O traçado mantém-se sem qualquer alteração face ao inicialmente apresentado ao município, contemplando um viaduto de quase 800m de extensão que se estende até um pouco depois do limite de Bairradas e permite que a estrada existente fique automaticamente restabelecida e sem interferências. A Solução A deverá ser muito provavelmente a solução preterida em termos da escolha pelo EIA face aos impactes mais significativos que globalmente apresenta. Salientou-se também que face ao traçado anteriormente desenvolvido nos estudos da RAVE (2007) houve a preocupação de logo no inico dos atuais estudos, proceder às melhorias possíveis, o que no caso das Caldas da Rainha se caraterizou pela deslocação do traçado para mais próximo do limite do concelho e pela introdução de um extenso viaduto, não se identificando assim impactes com significado, face aos usos interferidos e forma de atravessamento.		
3	A autarquia reconheceu que a passagem da via tem impactes pouco significativos, com pontos de conflito mínimos, estando a estrada principal na zona restabelecida pela passagem em viaduto. A autarquia considera a infraestrutura como estruturante e de grande importância para o país e manifesta-se disponível para o que for necessário.	CM Caldas da Rainha (Vice-Presidente)	
4	A IP referiu agradeceu e referiu que depois desta fase em que a IP procurou desenvolver os traçados em articulação com as várias entidades que intervêm sobre o território e em particular com os municípios, os seus condicionamentos e as intenções de desenvolvimento, seguir-se-á a conclusão dos estudos (projeto e EIA) e a sua entrega para avaliação junto da Agência Portuguesa do Ambiente. Realçou que é importante que o município participe depois na consulta publica que será promovida pela APA, evidenciando o porquê da escolha da alternativa e que no seu município considera não existirem problemas com o projeto desenvolvido, como se concluiu acima. Nessa altura serão também feitas sessões publicas para o esclarecimento da população devendo os municípios ajudar na sua divulgação. O projeto e o EIA ficarão disponíveis para consulta de todos no site “participa.pt”. O EIA será entregue até ao final do 1º semestre de 2024, pelo que a consulta publica deverá ser no final do verão e a decisão quanto ao projeto emitida, muito provavelmente, no final do ano. Quando for emitida a DIA e, para a solução escolhida, ficará reservado um corredor de 400m de largura para o desenvolvimento do projeto de execução. Sobre este corredor serão publicadas medidas preventivas em Diário da República, que implicam que qualquer nova intervenção	IP	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	no território esteja sujeita ao parecer prévio da IP.		
5	Foi solicitado e para efeitos de atualização de toda a informação pelo EIA que pudessem ser enviados os elementos solicitados previamente por email. A autarquia confirmou, todavia, e face aos mesmos, o seguinte - Alterações efetuadas ao PDM em revisão enviado a 19/10/2022 - formato editável **Resposta: sem alteração** face ao antes enviado - Última versão da REN desagregada (caso seja diferente da enviada em Outubro de 2022) **Resposta: sem alteração** face ao antes enviado - Novos loteamentos que tenham surgido - formato editável **Resposta: vão enviar face à shapefile com o traçado que a IP ficou também de enviar na sequência desta reunião** - Informações sobre projetos em potencial concretização no território (como por exemplo, centrais solares, etc) **Resposta: vão enviar face à shapefile com o traçado que a IP ficou também de enviar na sequência desta reunião**	IP AGRIPRO	
6	E não havendo mais assuntos a tratar, deu-se por concluída a reunião e da mesma será posteriormente enviado pela IP memorando com os assuntos tratados e a shapefile do traçado. O município responderá com a informação sobre eventuais compromissos urbanísticos ou outros elementos de interesse face a esse traçado.	IP CM Caldas da Rainha	ASAP

Lista de ações

(listagem das ações, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Nº	Responsáveis *(para as ações)*	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1	IP	Envio do memorando com os assuntos tratados na reunião e a shapefile do traçado.	ASAP
2	CMCR	Informação sobre eventuais compromissos urbanísticos ou	ASAP

Nº	Responsáveis *(para as ações)*	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
		outros elementos de interesse face ao traçado do projeto enviado pela IP em shapefile	

Lista de ações em aberto de reuniões anteriores

(listagem das ações das reuniões anteriores que se encontram em aberto, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Ata Nº	Ponto N.º	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*

Anexos

Anexo	Descrição	Nº Páginas
1	Registo de Presenças	1

Participantes

Nome	Entidade	Função
António Rodrigues	IP-DRP	Relações Institucionais
Luís Ferreira	IP-DEA	Gestão/Coordenação do Projeto
Ricardo Almeida	IP-DEA	Gestão/Coordenação do Projeto
Cândida Osório de Castro	IP-DEA	Responsável Ambiente
Vitor Sequeira	IP	Relações Institucionais
João Prego	AVPL	Coordenador do Projeto
Fátima Teixeira	AGRIPRO	Coordenação do EIA

Nome	Entidade	Função

Distribuição

Entidade	Nome
Vários	Participantes

Ata elaborada por

AGRIPRO (FT)

AgriproAmbiente - Fatima Teixeira

De: Luís António da Cruz Ferreira <luis.ferreira@ipengenharia.pt>
Enviado: 11 July 2023 15:51
Para: AgriproAmbiente - Fatima Teixeira; otilia.freire@arqpais.pt; Joao Prego (AVPL); Ana Castro AVPL
Cc: Ana Luísa Casal Freire; Ricardo Jorge Nunes de Almeida; João Carlos Ligorne Pereira Fernandes; Maria Cândida C.F.E.S. Osório de Castro
Assunto: FW: PF259 Linha de Alta Velocidade Troço Soure-Carregado - Fase 2 - CM Caldas Rainha - Shapefile
Anexos: Eixo-A_CMCRainha.zip

PC

De: Luís António da Cruz Ferreira
Enviada: 30 de março de 2023 15:42
Para: vmarques@mcr.pt
Cc: Ana Luísa Casal Freire <ana.freire@infraestruturasdeportugal.pt>; Ricardo Jorge Nunes de Almeida <ricardo.almeida@infraestruturasdeportugal.pt>; João Carlos Ligorne Pereira Fernandes <joao.pfernandes@infraestruturasdeportugal.pt>; Maria Cândida C.F.E.S. Osório de Castro <candida.castro@infraestruturasdeportugal.pt>; António Manuel Coelho Rodrigues <antonio.mcrodrigues@infraestruturasdeportugal.pt>; Vítor Manuel Morais Sequeira <vitor.sequeira@infraestruturasdeportugal.pt>
Assunto: PF259 Linha de Alta Velocidade Troço Soure-Carregado - Fase 2 - CM Caldas Rainha - Shapefile

Exmo. Senhor Presidente da Câmara,

De acordo com o combinado na nossa reunião 28/03, junto se enviam em anexo os estudos desenvolvidos em formato Shapefile.

Com os melhores cumprimentos,

Luís Ferreira
Gestor de Projeto
Praça de Portagem - 2809 - 013 Almada · Portugal
Sala 1196.
T – 29204/ 96 857 86 51
luis.ferreira@ipengenharia.pt

Infraestruturas de Portugal
Ligamos destinos

AVISO DE CONFIDENCIALIDADE - Esta mensagem e quaisquer ficheiros anexos à mesma são confidenciais e para uso exclusivo do destinatário e os mesmos são propriedade da Infraestruturas de Portugal, SA. Cabe ao destinatário assegurar a verificação de vírus e outras medidas que assegurem que esta mensagem não afeta os seus sistemas. Se não for o destinatário, não deverá usar, distribuir ou copiar este correio eletrónico, devendo proceder à sua eliminação e informar o emissor. É estritamente proibido o uso, a distribuição, a cópia ou qualquer forma de disseminação não autorizada deste correio eletrónico e seus anexos. Se recebeu este correio eletrónico por engano, por favor reenvie-o juntamente com os anexos para o emissor e apague-o do seu sistema. A Infraestruturas de Portugal, SA, respeita as obrigações e princípios de privacidade e proteção de dados. Para mais informações sobre esta matéria e para o modo de exercício dos direitos de proteção de dados, consulte a Política de Privacidade disponível no website oficial da Infraestruturas de Portugal SA, ou contacte o Encarregado de Proteção de Dados através do endereço de correio eletrónico dpo@infraestruturasdeportugal.pt. A Infraestruturas de Portugal, SA, agradece a sua cooperação.
Sede Social Campus do Pragal, Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
NIPC 503 933 813

AgriproAmbiente - Fatima Teixeira

De: António Manuel Coelho Rodrigues <antonio.mcrodrigues@infraestruturasdeportugal.pt>
Enviado: 15 May 2024 15:00
Para: joaquim.beato@mcr.pt
Assunto: CM Caldas da Rainha_1103_2024-05-15_NLPL_LAV Reunião de 2024-02-28 envio de elementos
Anexos: LtC-CaldasRainha.zip; Projeto LAV_PF259_AT02_Caldas da Rainha_2024-02-28.docx

Exmo. Senhor Engº Joaquim Beato

Vice Presidente da Câmara Municipal das Caldas da Rainha

No seguimento da reunião do passado dia 28-fevereiro e tal como combinado, junto enviamos os seguintes elementos:

a) Resumo da reunião;

b) Versões das shapefiles dos traçados na área do município de Pombal,

Na ausência de contributos até ao final deste mês, daremos o resumo da reunião por aprovado.

Ficamos à disposição para qualquer esclarecimento adicional

Com os melhores cumprimentos

António Manuel Rodrigues
Diretor de Relacionamento Institucional Central
Direção de Serviços de Rede e Parcerias

Praça da Portagem. 2809-013 ALMADA. Portugal
T (+351) 21 287 95 00 . Tm: 966 940 995 . F (+351) 21 287 99 24

Infraestruturas de Portugal
Ligamos destinos

www.infraestruturasdeportugal.pt

CÂMARA DE LEIRIA

AgriproAmbiente - Fatima Teixeira

De: Luís António da Cruz Ferreira <luis.ferreira@ipengenharia.pt>
Enviado: 11 July 2023 15:48
Para: AgriproAmbiente - Fatima Teixeira; otilia.freire@arqpais.pt; Joao Prego (AVPL); Ana Castro AVPL
Cc: Ana Luísa Casal Freire; Ricardo Jorge Nunes de Almeida; João Carlos Ligorne Pereira Fernandes; Maria Cândida C.F.E.S. Osório de Castro
Assunto: FW: PF259. LAV. Soure Carregado. CM Leiria- Shapefile
Anexos: Eixo-B_CMLeiria.zip; LIG-A_CMLeiria.zip; LIG-B_CMLeiria.zip; Eixo-A_CMLeiria.zip

PC

De: Luís António da Cruz Ferreira
Enviada: 30 de março de 2023 15:23
Para: glopes@cm-leiria.pt
Cc: Paulo Alexandre Pinheiro <pinheiro@cm-leiria.pt>; António Manuel Coelho Rodrigues <antonio.mcrodrigues@infraestruturasdeportugal.pt>; Vítor Manuel Morais Sequeira <vitor.sequeira@infraestruturasdeportugal.pt>; Ana Luísa Casal Freire <ana.freire@infraestruturasdeportugal.pt>; Ricardo Jorge Nunes de Almeida <ricardo.almeida@infraestruturasdeportugal.pt>; João Carlos Ligorne Pereira Fernandes <joao.pfernandes@infraestruturasdeportugal.pt>; Maria Cândida C.F.E.S. Osório de Castro <candida.castro@infraestruturasdeportugal.pt>
Assunto: PF259. LAV. Soure Carregado. CM Leiria- Shapefile

Exmo. Senhor Presidente da Câmara,

De acordo com o combinado na nossa reunião 17/03, junto se enviam em anexo os estudos desenvolvidos em formato Shapefile.

Com os melhores cumprimentos,

Luís Ferreira
Gestor de Projeto
Praça de Portagem - 2809 - 013 Almada · Portugal
Sala 1196.
T – 29204/ 96 857 86 51
luis.ferreira@ipengenharia.pt

Infraestruturas de Portugal
Ligamos destinos

De: Paulo Alexandre Pinheiro <pinheiro@cm-leiria.pt>
Enviada: 23 de março de 2023 13:06
Para: Luís António da Cruz Ferreira <luis.ferreira@ipengenharia.pt>
Assunto: RE: PF259. LAV. Soure Carregado. Apresentação LAV Leiria. Pedido de elementos Cartográficos

ATENÇÃO: O remetente desta mensagem é externo ao Grupo IP. Seja cuidadoso/a na abertura de hiperligações e anexos.

Bom dia Eng. Luís Ferreira,

No seguimento da nossa reunião de apresentação dos corredores alternativos do projeto LAV em território do Município de Leiria, venho solicitar a possibilidade de nos fornecerem, para efeitos de trabalho, os referidos traçados em formato *shape file*, de forma a agilizar a análise em ambiente SIG.

Cumprimentos,

Paulo Pinheiro | Chefe de Divisão (reg. de substituição)
Divisão de Planeamento e Ordenamento do Território
Departamento de Desenvolvimento Territorial
Ext. 288 | Tel. 244 839 521 | e-mail: pinheiro@cm-leiria.pt
MUNICÍPIO DE LEIRIA | Tel. 244 839 500 | e-mail: cmleiria@cm-leiria.pt

---

De: Luís António da Cruz Ferreira <luis.ferreira@ipengenharia.pt>
Enviada: 18 de outubro de 2022 10:48
Para: Paulo Alexandre Pinheiro <pinheiro@cm-leiria.pt>
Cc: João Carlos Ligorne Pereira Fernandes <joao.pfernandes@infraestruturasdeportugal.pt>; Ana Luísa Casal Freire <ana.freire@infraestruturasdeportugal.pt>; Ricardo Jorge Nunes de Almeida <ricardo.almeida@infraestruturasdeportugal.pt>; Vítor Manuel Morais Sequeira <vitor.sequeira@infraestruturasdeportugal.pt>
Assunto: PF259. LAV. Soure Carregado. Apresentação LAV Leiria. Pedido de elementos Cartográficos

Bom dia Eng.º Paulo Pinheiro

Na sequência na reunião de apresentação do projeto da Alta Velocidade na CM Leiria no passado dia 12/10 e conforme oportunamente referido, venho solicitar a possibilidade de nos fornecerem, para efeitos de trabalho, a cartografia existente do Concelho de Leiria na área indicada no ficheiro em anexo.

Com melhores cumprimentos,

Luís Ferreira
Gestor de Projeto
Praça de Portagem - 2809 - 013 Almada · Portugal
Sala 1186.
T – 29204/ 96 857 86 51
luis.ferreira@ipengenharia.pt

Infraestruturas de Portugal
Ligamos destinos

AVISO DE CONFIDENCIALIDADE - Esta mensagem e quaisquer ficheiros anexos à mesma são confidenciais e para uso exclusivo do destinatário e os mesmos são propriedade da Infraestruturas de Portugal, SA. Cabe ao destinatário assegurar a verificação de vírus e outras medidas que assegurem que esta mensagem não afeta os seus sistemas. Se não for o destinatário, não deverá usar, distribuir ou copiar este correio eletrónico, devendo proceder à sua eliminação e informar o emissor. É estritamente proibido o uso, a distribuição, a cópia ou qualquer forma de disseminação não autorizada deste correio eletrónico e seus anexos. Se recebeu este correio eletrónico por engano, por favor reenvie-o juntamente com os anexos para o emissor e apague-o do seu sistema. A Infraestruturas de Portugal, SA, respeita as obrigações e princípios de privacidade e proteção de dados. Para mais informações sobre esta matéria e para o modo de exercício dos direitos de proteção de dados, consulte a Política de Privacidade disponível no website oficial da Infraestruturas de Portugal SA, ou contacte o Encarregado de Proteção de Dados através do endereço de correio eletrónico dpo@infraestruturasdeportugal.pt. A Infraestruturas de Portugal, SA, agradece a sua cooperação.
Sede Social Campus do Pragal, Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
NIPC 503 933 813

DISCLAIMER - The information contained in this e-mail and any accompanying documents is confidential, may be privileged, and is intended solely for the person and/or entity to whom it is addressed (i.e. those identified in the "To" and "cc" box). It is the property of Infraestruturas de Portugal, SA. Unauthorized disclosure, or copying of this communication, or any part thereof, is strictly prohibited and may be unlawful. If you have received this e-mail in error, please return the e-mail and attachments to the sender and delete the e-mail and attachments and any copy from your system. Infraestruturas de Portugal, SA, respects privacy and data protection obligations and principles. For further information on this matter and to exercise your data protection rights, please see the Privacy

AgriproAmbiente - Lisboa

Subject: FW: PF259.LAV. Soure - Carregado. Estação de Leiria. Parecer
Attachments: Parecer_Est_LAV_ML_LL_PP.pdf

From: Luís António da Cruz Ferreira <luis.ferreira@ipengenharia.pt>
Sent: Wednesday, January 10, 2024 4:58 PM
To: Ana Luísa Casal Freire <ana.freire@infraestruturasdeportugal.pt>; Maria Cândida C.F.E.S. Osório de Castro <candida.castro@infraestruturasdeportugal.pt>; Ricardo Jorge Nunes de Almeida <ricardo.almeida@infraestruturasdeportugal.pt>; João Carlos Ligorne Pereira Fernandes <joao.pfernandes@infraestruturasdeportugal.pt>; Joao Prego (AVPL) <gerencia@avpl.pt>; Ana Castro AVPL <ana.castro@avpl.pt>; otilia.freire@arqpais.pt; AgriproAmbiente - Fatima Teixeira <fatima.teixeira@agriproambiente.pt>; Daniel Neves Ferreira <daniel.ferreira@infraestruturasdeportugal.pt>
Subject: PF259.LAV. Soure - Carregado. Estação de Leiria. Parecer

Boa Tarde,

Envio em anexo parecer emitido pela CM Leiria sobre a localização da Estação de Leiria.

No seguinte link https://we.tl/t-LGKbvo0Wy5 constam os anexos ao parecer.

Solicito a vossa análise e comentários de maneira a preparar um resposta em conformidade.

Com os melhores cumprimentos,

Luís Ferreira
Gestor de Projeto
Praça de Portagem - 2809 - 013 Almada · Portugal
Sala 1196.
T – 29204/ 96 857 86 51
luis.ferreira@ipengenharia.pt

AVISO DE CONFIDENCIALIDADE - Esta mensagem e quaisquer ficheiros anexos à mesma são confidenciais e para uso exclusivo do destinatário e os mesmos são propriedade da Infraestruturas de Portugal, SA. Cabe ao destinatário assegurar a verificação de vírus e outras medidas que assegurem que esta mensagem não afeta os seus sistemas. Se não for o destinatário, não deverá usar, distribuir ou copiar este correio eletrónico, devendo proceder à sua eliminação e informar o emissor. É estritamente proibido o uso, a distribuição, a cópia ou qualquer forma de disseminação não autorizada deste correio eletrónico e seus anexos. Se recebeu este correio eletrónico por engano, por favor reenvie-o juntamente com os anexos para o emissor e apague-o do seu sistema. A Infraestruturas de Portugal, SA, respeita as obrigações e princípios de privacidade e proteção de dados. Para mais informações sobre esta matéria e para o modo de exercício dos direitos de proteção de dados, consulte a Política de Privacidade disponível no website oficial da Infraestruturas de Portugal SA, ou contacte o Encarregado de Proteção de Dados através do endereço de correio eletrónico dpo@infraestruturasdeportugal.pt. A Infraestruturas de Portugal, SA, agradece a sua cooperação.
Sede Social Campus do Pragal, Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
NIPC 503 933 813

DISCLAIMER - The information contained in this e-mail and any accompanying documents is confidential, may be privileged, and is intended solely for the person and/or entity to whom it is addressed (i.e. those identified in the "To" and "cc" box). It is the property of Infraestruturas de Portugal, SA. Unauthorized disclosure, or copying of this communication, or any part thereof, is strictly prohibited and may be unlawful. If you have received this e-mail in error, please return the e-mail and attachments to the sender and delete the e-mail and attachments and any copy from your system. Infraestruturas de Portugal, SA, respects privacy and data protection obligations and principles. For further information on this matter and to exercise your data protection rights, please see the Privacy Policy available at Infraestruturas de Portugal, SA official website, or contact the Data Protection Officer through the following email dpo@infraestruturasdeportugal.pt. Infraestruturas de Portugal, SA, thanks you for your cooperation.
Head Office Campus do Pragal, Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
Tax ID PT503 933 813

PARECER RELATIVO À LOCALIZAÇÃO DA ESTAÇÃO LAV LEIRIA

1 – Enquadramento inicial da localização da Estação Ferroviária – Linha do Oeste/Leiria

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

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

Com esta solução, foram criadas expectativas de criar uma cidade nova e servir a população da cidade, assumindo-se a ferrovia como verdadeira alternativa de mobilidade (Linha de Alta Velocidade e Linha do Oeste).

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

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

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

a) Foi iniciada a elaboração de um protocolo de colaboração entre o ML e a IP para o efeito, com a definição das responsabilidades de ambas as entidades, área de intervenção, cronograma e metodologia (Anexo II);

b) Análise do Plano Diretor Municipal de Leiria e levantamento de equipamentos públicos e processos de licenciamento na área de intervenção da LAV e na área a considerar no Plano de Urbanização da Estação de Leiria (Anexo III);

c) Análise e parecer sobre a intervenção na Linha do Oeste, com maior enfoque sobre a supressão de Passagens de Nível (PN) l e reposição de acessos, tendo sido auscultadas todas as Juntas de Freguesia e Uniões de Freguesias (Anexo IV);

d) Consultadas entidades para realização de estudo de tráfego na área de intervenção a protocolar, conforme acordado com o urbanista, arquiteto Joan Busquets;

e) Elaboração de pareceres internos da Câmara Municipal de Leiria pelas unidades orgânicas com competência e planeamento, ordenamento do território, mobilidade e transportes públicos, trânsito e segurança rodoviária, entre outras;

f) Consulta de entidades e análise pelas unidades orgânicas da Câmara municipal de Leiria para definição da melhor ferramenta de planeamento urbano (plano de urbanização ou plano de pormenor);

g) Reunião com o Secretário de Estado da Mobilidade Urbana sobre o apoio no planeamento e execução da LAV em Leiria, acessibilidades à estação e ligação entre Leiria e Marinha Grande (através da EN 242 ou outra), com a celebração já firmada de protocolo entre a Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria (CIMRL) e Secretaria de Estado para a realização de estudo de tráfego na EN 242 (Anexo V);

Foi potenciada a participação e discussão sobre os dois traçados apresentados pela IP com várias reuniões de trabalho com as Juntas de Freguesia e Uniões das Freguesias, visitas aos locais de todas as PN e elaboração de *drafts* com propostas para as supressões e reposições de ligação rodoviária nos diversos locais identificados pela IP.

2 – Enquadramento de proposta alternativa de localização da Estação LAV/Barosa

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

No dia 9 de novembro foi apresentada ao executivo da CML a análise comparativa da solução Estação Leiria da Linha do Oeste (LO) e da solução Estação da Barosa (LAV), com presença do urbanista Joan Busquets, **tendo sido solicitado parecer à CML sobre qual das hipóteses apresentadas deve ser considerada no estudo de impacto ambiental**.

Nesta reunião de trabalho foi apresentada pela IP uma análise às duas hipóteses, tendo também o urbanista apresentado uma análise comparativa com matriz de ponderação para as duas opções.

Considerando a relevância da alteração de localização no contexto do processo, o ML realizou uma reunião de trabalho com os presidentes de Junta de Freguesia e Uniões das Freguesias do concelho, todos os partidos políticos, Politécnico de Leiria, Associação de Comércio, Indústria, Serviços e Turismo da Região de Leiria (ACILIS), Associação Empresarial da Região de Leiria (NERLEI), e autarquia, com o objetivo de a IP prestar todos os esclarecimentos sobre esta alteração e obter contributos das referidas entidades.

A referida reunião ocorreu no dia 20 de novembro de 2023, no Teatro Miguel Franco em Leiria, onde a IP efetuou duas apresentações (Anexo VI), onde constam na segunda apresentação uma projeção de acessibilidades para a Estação LAV (diapositivo 21) com ligação à EN242 e uma circular norte à cidade de Leiria, mas sem qualquer proposta de acessibilidades para a Estação LO/Leiria.

3 – Análise Sumária

A Estação LO/Leiria, solução que estava em estudo e que foi anunciada pelo Governo, traria uma nova centralidade urbana, conforme foi explicado numa primeira análise do urbanista, seria uma nova cidade, ligando a atual estação ao tecido urbano densificado, com impactos muito positivos no crescimento, ordenamento e regeneração urbana da cidade, garantindo a manutenção da Linha do Oeste e a afirmação da cidade de Leiria como centro de mobilidade da região.

A visão apresentada para a futura Estação LO/Leiria seria um espaço intermodal, obrigatoriamente assegurando a ligação rodoviária e mobilidade suave, motivo pelo qual foi, inclusivamente, pedido pela IP ao ML que o futuro terminal rodoviário em estudo fosse planeado já contemplando esta evolução, considerando como preferencial a localização junto ao Estádio Municipal de Leiria, permitindo assim já uma aproximação geográfica e funcional, sendo uma infraestrutura transitória. Este pedido obrigou a alterar o projeto de arquitetura em curso para permitir acomodar esta pretensão.

A área de trabalho definida como prioridade para a Estação LO/Leiria:

a) Acessibilidade da cidade à estação considerando mobilidade rodoviária e mobilidade suave, tendo sido apresentadas ideias e soluções já desenvolvidas para outras cidades europeias como Avignon;

b) Acessibilidade regional à estação para mobilidade rodoviária em estrada a ser planeada, considerando a EN 242 e uma circular rodoviária norte à cidade de Leiria.

A Estação LAV/Barosa aparece como solução alternativa devido a constrangimentos diversos da solução LO/Leiria apresentados pela IP:

a) ambientais (ruído, vibrações, sobreposição do traçado com o Aterro Sanitário de Leiria - Valorlis e com o aterro da RESILEI - Tratamento de Resíduos Industriais, S.A.);

b) impactos no perímetro do Aproveitamento Hidroagrícola do Vale do Lis;

c) paisagísticos (Vale do Lis);

d) sociais, com a demolição total ou parcial de diversas construções, entre habitações, anexos e indústrias;

e) espaço disponível para ampliação da Estação e para funções de apoio.

Nunca foi apresentada, pela IP, qualquer motivação financeira do custo da hipótese Estação LO/Leiria para a sua execução.

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

Existe também a mudança dos traçados apresentados inicialmente, como o traçado A e traçado B, sendo atualmente apresentado um traçado mais próximo ao da RAVE, mas ainda assim sem coincidir com nenhum dos que inicialmente foram apresentados pela IP.

4 – Análise Interna

O Anexo VII é composto pela reflexão que o ML apresentou na reunião de 9 de novembro, com a IP e o urbanista Joan Busquets.

5 – Participações e contributos externos

No Anexo VIII é apresentado o formulário disponibilizado às pessoas e entidades que participaram na sessão de esclarecimento do dia 20 de novembro e respetivas respostas, assim como os diversos pareceres obtidos.

6 - Dúvidas

A emissão de um parecer informado e fundamentado por parte do ML depara-se com um conjunto de dúvidas relativas ao projeto LAV/Barosa, que só a IP pode debelar:

a) Quantos corredores alternativos serão sujeitos a AIA no concelho de Leiria?

b) Quantas e quais as localizações de Estação estão a ser equacionadas para AIA?

c) As últimas versões dos traçados alternativos para a LAV não são esclarecedoras, uma vez que não há qualquer forma de distinguir as diferentes linhas que são representadas, não sendo possível, de forma inequívoca, distinguir os traçados LAV/Barosa da Linha do Oeste/Leiria e de eventuais ligações entre estas;

d) Para uma análise mais informada das alternativas, será necessário ter mais informação das formas de construção dos diferentes troços: viaduto, aterro, túnel, ou outras soluções;

e) Que tipo de Estação LAV/Barosa está a ser equacionada? Ao contrário do que aconteceu no caso da LO/Leiria, relativamente à LAV/Barosa não dispomos de qualquer informação sobre o programa preliminar, tipologia de intervenção e proposta de localização. Lembramos que houve um pedido de análise de *benchemarking* ao urbanista Joan Busquets, a quem foi solicitado o aprofundamento da análise apresentada na reunião de novembro;

f) Não conhecemos os estudos de estimativa de proveniência de passageiros, para avaliar o peso dos utentes externos à área urbana de Leiria (origem-destino);

g) Para avaliar a potencialidade urbanística do espaço da nova Estação, é importante ter conhecimento sobre o futuro da Linha do Oeste, sobretudo na sua vocação para transporte de pessoas e/ou mercadorias;

h) No que respeita ao traçado RAVE de 2008, importa saber quais os impactos que foram identificados, no âmbito da AIA, para a área coincidente com a atual proposta de traçado;

i) Na apresentação da IP é referido o impacto, nas edificações e infraestruturas, da reformulação da Linha do Oeste na solução Estação LO/Leiria. Solicita-se indicação de quais os edifícios que foram identificados;

j) Nesse cenário, a solução da passagem desnivelada a sul da atual Estação nunca foi discutida com o ML. Solicitamos mais informação sobre esta questão;

k) No cenário de supressão da Linha do Oeste, com a construção da Estação LAV/Barosa, qual o destino a dar ao canal da linha e ao edifício da atual Estação?

7 – Conclusão

É nossa convicção que a Cidade de Leiria será mais bem servida pela Estação LO/Leiria. No entanto, considera-se que a Estação LAV/Barosa tem vantagens do ponto de vista regional.

De igual modo, é nosso entendimento que, para ambas as localizações, devem ser apresentadas as respetivas soluções de acessibilidades, em todos os seus modos, em especial a solução LAV/Barosa, que se encontra afastada do Centro Urbano de Leiria.

Tendo em conta o histórico deste processo, que parte de uma solução única, em que as duas partes trabalharam numa fase inicial, surgindo numa segunda fase um novo cenário em que é introduzida uma alternativa de localização, **o Município de Leiria entende que as diferentes soluções de Estação devem ser submetidas a Avaliação de Impacto Ambiental (AIA)**, com as respetivas acessibilidades, garantindo que todas serão devidamente analisadas e discutidas publicamente, de forma alargada.

Leiria, 9 de janeiro de 2024

O Presidente da Câmara Municipal

Gonçalo Lopes

ANEXOS

ANEXOS

Anexo I - Apresentação do projeto da LAV, 28 de setembro de 2022

Anexo II - Minuta do Protocolo a outorgar entre a IP e o Município de Leiria

Anexo III - Análise do PDM e levantamento de equipamentos públicos e processos de licenciamento na área de intervenção da LAV e na área a considerar no Plano de Urbanização da Estação de Leiria

Anexo IV - Parecer do Município de Leiria relativo à preparação do programa preliminar do projeto de supressão de Passagens de Nível na Linha do Oeste

Anexo V - Protocolo entre a Secretaria de Estado da Mobilidade e Transportes e a Comunidade Intermunicipal de Leiria

Anexo VI - Apresentação da IP na sessão de esclarecimento, destinada a juntas de freguesia, partidos políticos, Instituto Politécnico de Leiria e associações comerciais e industriais, 20 de novembro de 2023

Anexo VII - Análise do Município de Leiria face à introdução da possibilidade de construção da Estação LAV na Barosa, apresentação em reunião com IP e com o urbanista Joan Busquets, 9 de novembro de 2023

Anexo VIII - Contributos de pessoas e entidades

ANEXO I

Apresentação do projeto da LAV, setembro de 2022

Largo da República, 2414-006 Leiria
Tel. (+351) 244 839 500 (Chamada para a rede fixa nacional)
www.cm-leiria.pt | cmleiria@cm-leiria.pt | NIF: 505 181 266



LINHA DE ALTA VELOCIDADE PORTO - LISBOA

APRESENTAÇÃO

PORTO, 28 SETEMBRO 2022

REPÚBLICA PORTUGUESA
XXIII GOVERNO CONSTITUCIONAL

Infraestruturas de Portugal

PROGRAMA NACIONAL DE INVESTIMENTOS 2030



LINHA DE ALTA VELOCIDADE PORTO - LISBOA

APRESENTAÇÃO

PORTO, 28 SETEMBRO 2022

REPÚBLICA PORTUGUESA
XXIII GOVERNO CONSTITUCIONAL

Infraestruturas de Portugal

PROGRAMA NACIONAL DE INVESTIMENTOS 2030

LINHA DE ALTA VELOCIDADE PORTO-LISBOA

APRESENTAÇÃO DO PROJETO

PORTO, 28 SETEMBRO 2022

REPÚBLICA PORTUGUESA
XXII GOVERNO CONSTITUCIONAL

Infraestruturas de Portugal

PROGRAMA NACIONAL DE INVESTIMENTOS 2030

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DO PROJETO AV

DESÍGNIOS ESTRATÉGICOS

PROGRAMA NACIONAL DE INVESTIMENTOS 2030

	Coesão	Competitividade e Inovação	Sustentabilidade e Ação Climática
Aumento da capacidade ferroviária	✓	✓	✓
Aumento da competitividade do sistema ferroviário		✓	✓
Acessibilidade e conetividade alargada	✓	✓	
Descarbonização do setor dos transportes		✓	✓
Resiliência do sistema ferroviário	✓	✓	✓

REPÚBLICA PORTUGUESA | Infraestruturas de Portugal

BENEFÍCIOS GLOBAIS

DO PROJETO AV

DESEMPENHO

Salto qualitativo disruptivo no serviço ferroviário

VIABILIDADE

Construção faseada **ajustada à capacidade financeira** do país

CAPACIDADE

Reforço do número de canais para serviços regionais e de mercadorias

ANTECIPAÇÃO

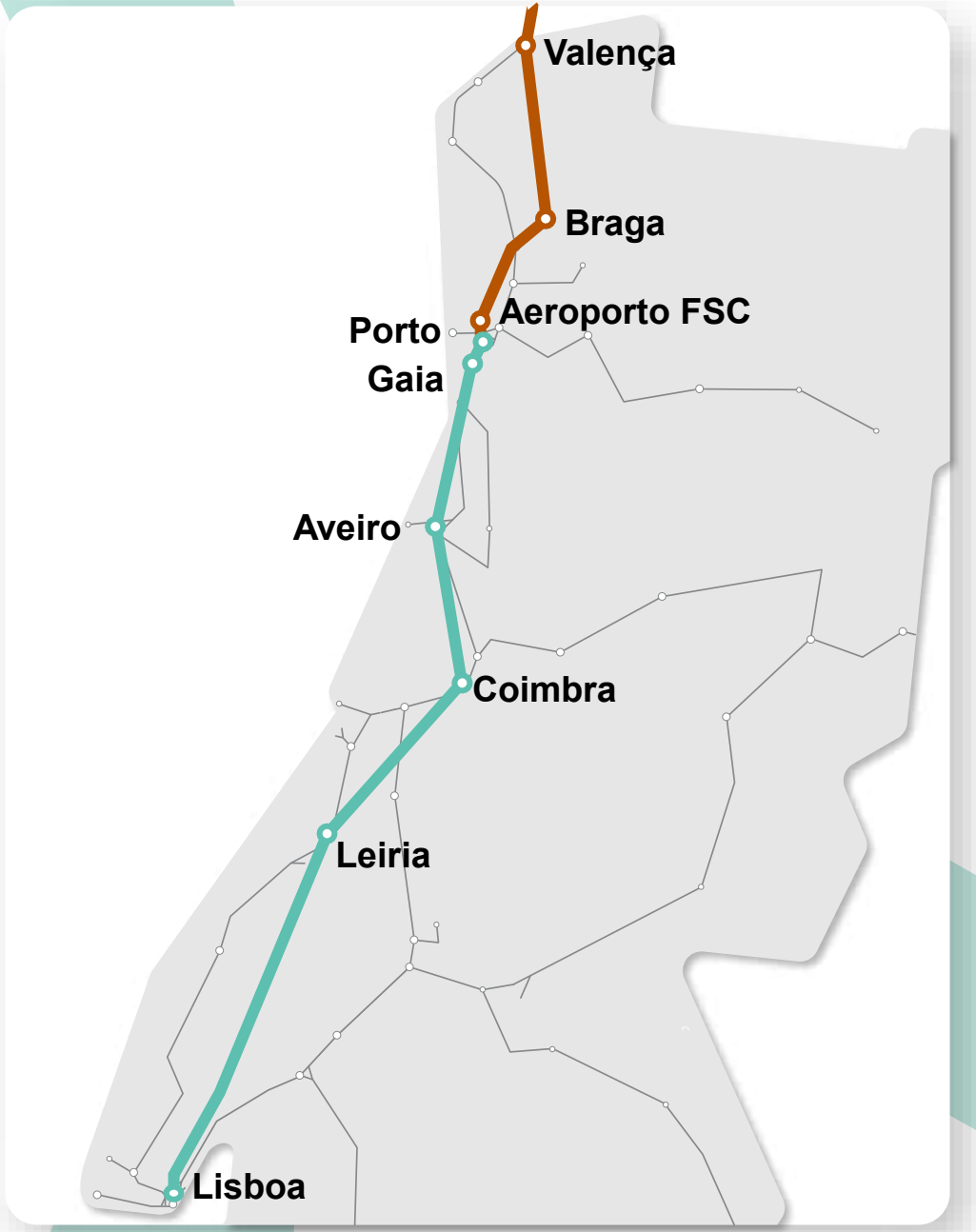
Faseamento permite aproveitamento imediato dos benefícios de cada fase

ARTICULAÇÃO / PROXIMIDADE

Benefícios alargados ao resto do país

SUSTENTABILIDADE

Descarbonização do setor dos transportes e redução da sinistralidade rodoviária



Objetivos Europeus

ENQUADRAMENTO DO PROJETO AV



Green Deal
Pacto Ecológico Europeu



Estratégia Europeia
de Mobilidade Sustentável e Inteligente

Objetivos

Até 2030, reduzir as emissões GEE em pelo menos **55%,** em comparação com os níveis de **1990**



Até **2030**, o tráfego **AV deverá duplicar e as viagens em transporte coletivo** programadas na EU para



distâncias inferiores a **500km**, devem ser neutras em carbono

Alinhamento com **Projeto AV Porto-Lisboa**

- Redução de **~3 milhões** de toneladas de CO_2 equivalente até **2050**
- A procura anual no eixo Porto/Lisboa mais que duplica até **2030**
- **Transferência modal** dos modos aéreo e rodoviário para o ferroviário



PRINCIPAIS RESULTADOS

FERROVIA 2020

Âmbito da intervenção

1.000 km da RFN

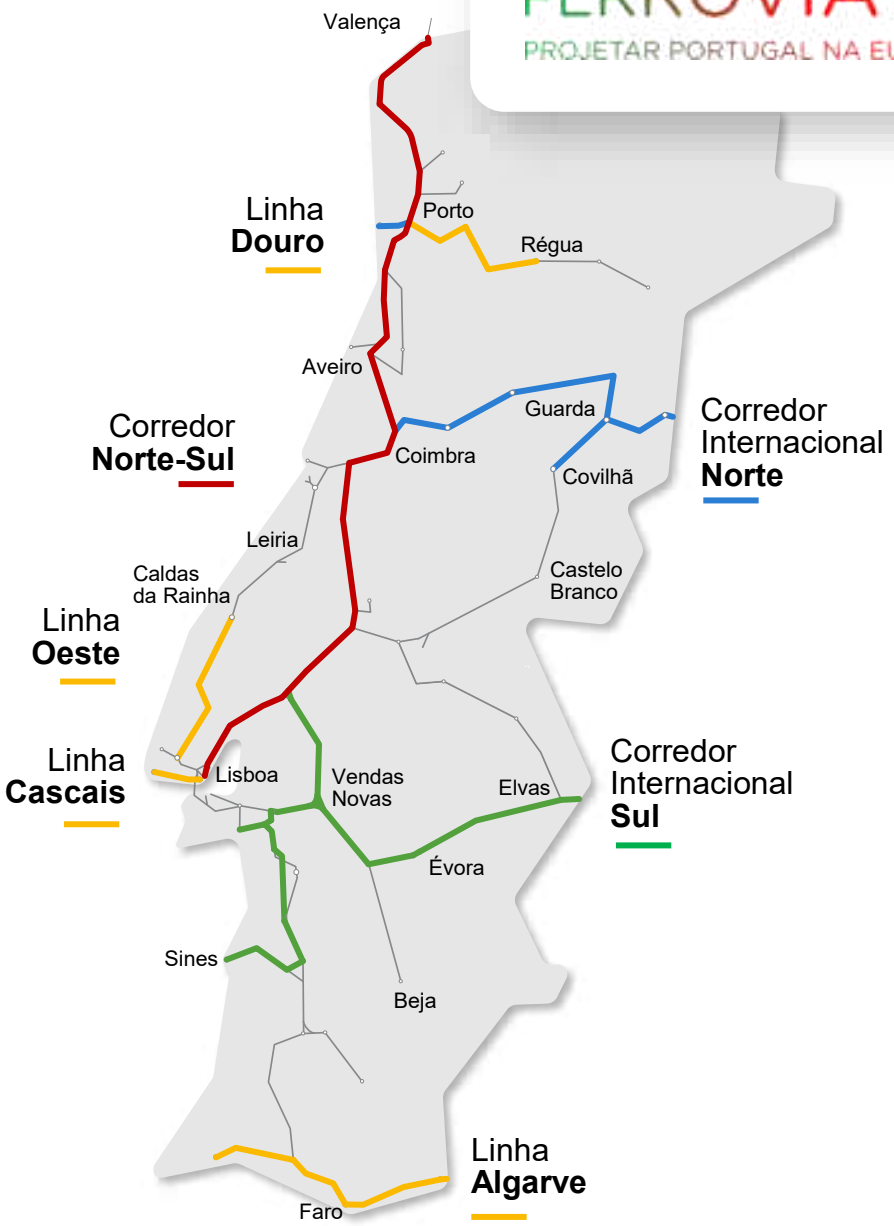
2.000 M€ investimento

Melhoria das ligações internacionais

Articulação entre os portos e as principais fronteiras terrestres

Aumento de competitividade

Redução de tempos percurso e custos de transporte



REPÚBLICA PORTUGUESA

Infraestruturas de Portugal

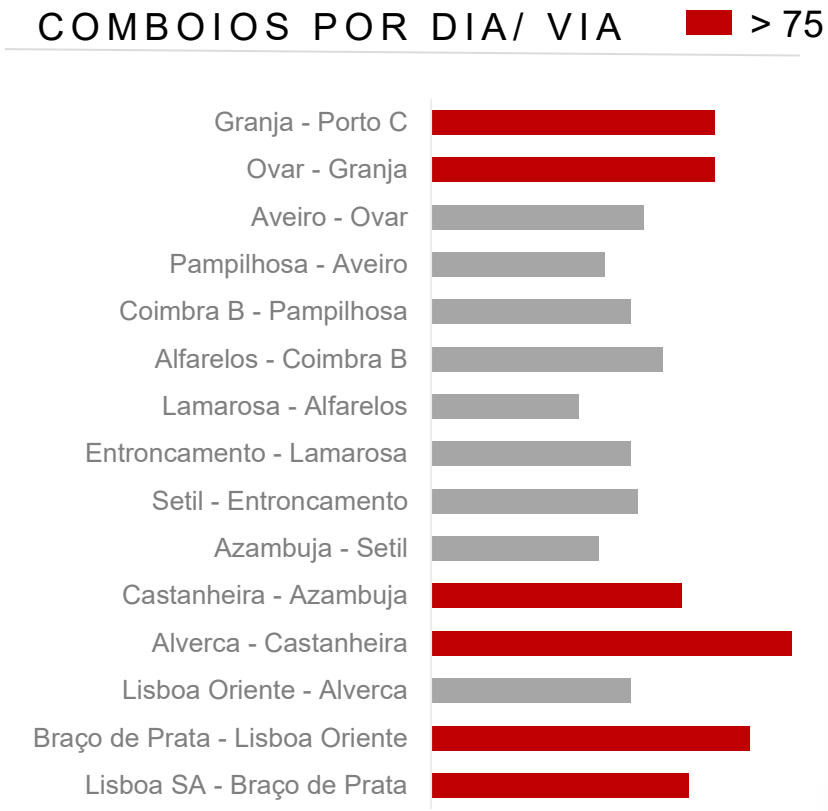
PRINCIPAIS CONSTRANGIMENTOS NO SISTEMA FERROVIÁRIO NACIONAL

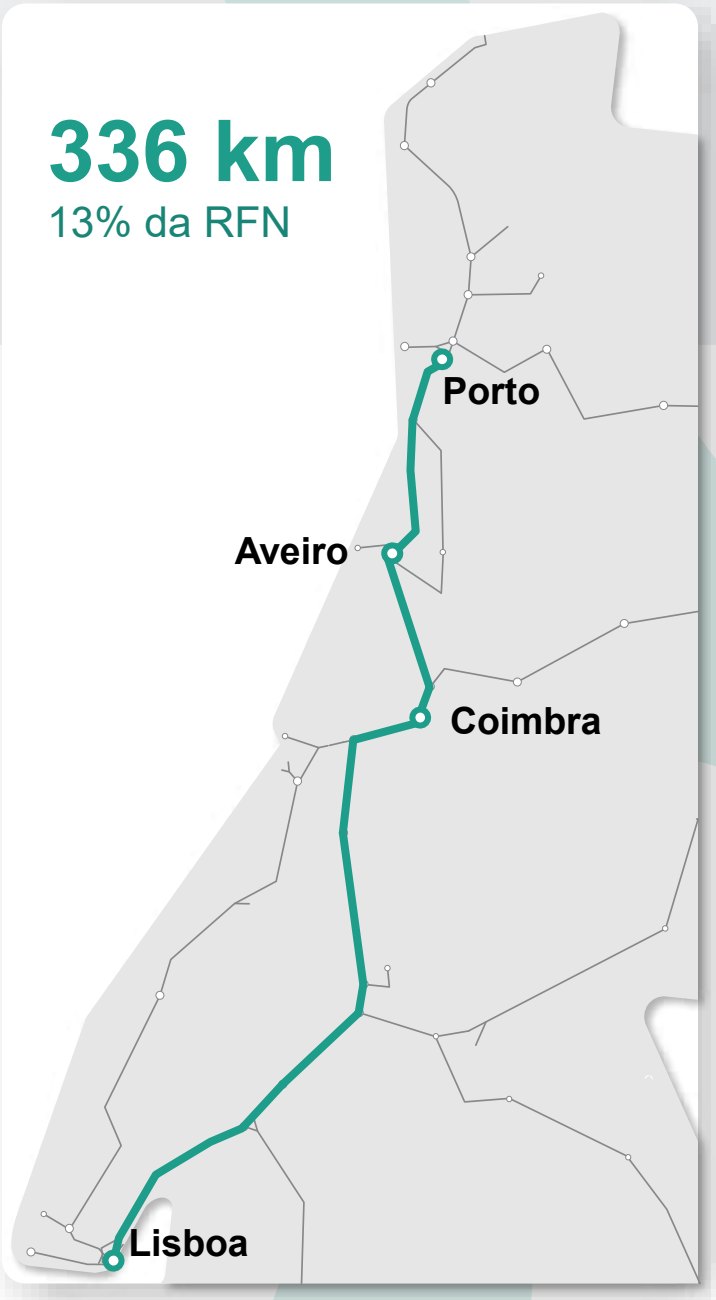
FALTA DE CAPACIDADE DA LINHA DO NORTE

730 **comboios diários** usam a Linha do Norte

44% **de todos os comboios** que circulam em Portugal

92% de todos os **comboios de mercadorias** que circulam em Portugal



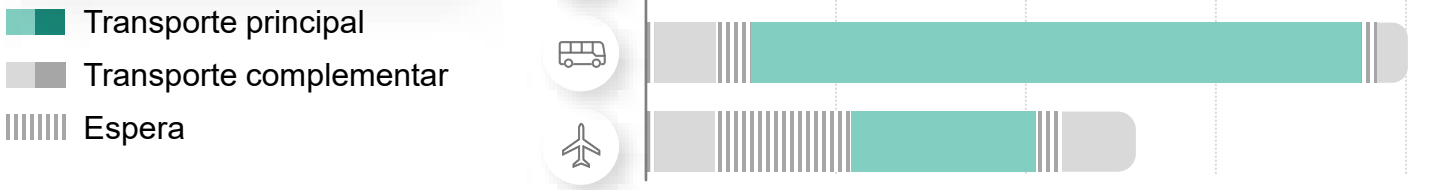


REPÚBLICA PORTUGUESA | Infraestruturas de Portugal

PRINCIPAIS CONSTRANGIMENTOS NO SISTEMA FERROVIÁRIO NACIONAL

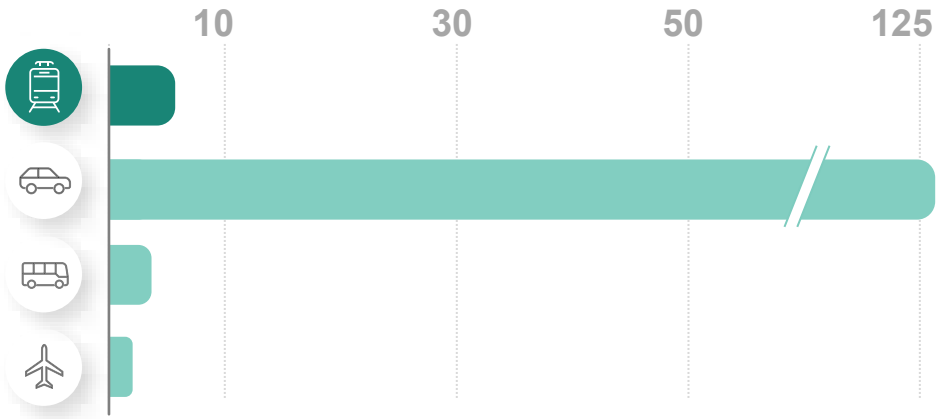
FALTA DE COMPETITIVIDADE DA LINHA DO NORTE

Tempo viagem
Porto-Lisboa



Procura atual
eixo Porto/Lisboa

Milhões de passageiros/ano





REPÚBLICA PORTUGUESA

Infraestruturas de Portugal

CARACTERÍSTICAS
GERAIS DO PROJETO

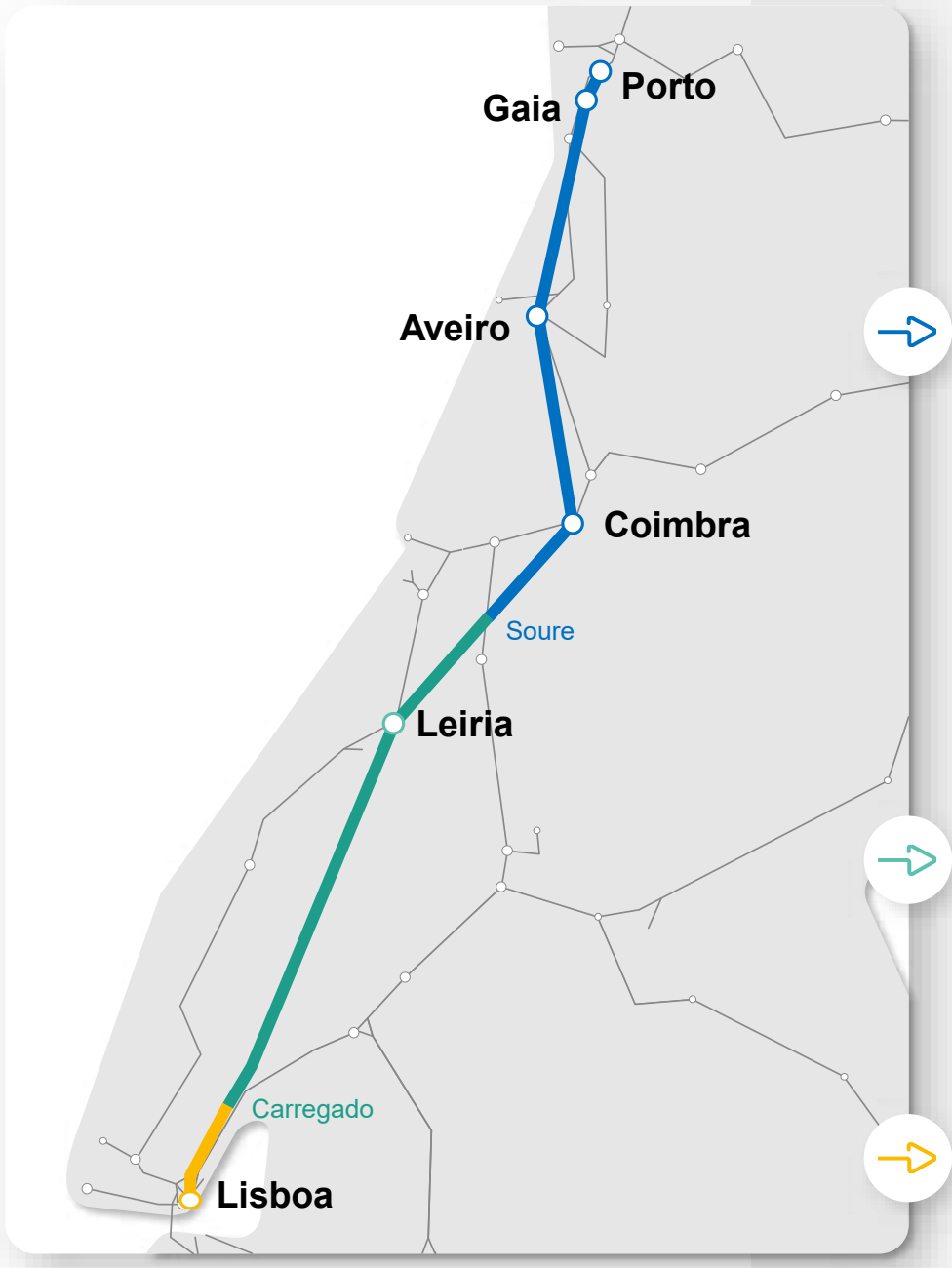
Nova linha, em via dupla, de Alta Velocidade
Implementação faseada

Construção em bitola ibérica

Tempo de percurso direto Campanhã-Oriente: 1h15
Redução generalizada dos tempos de percurso

Estações
Utilização e adaptação de Estações atuais

Nova Estação em Vila Nova de Gaia

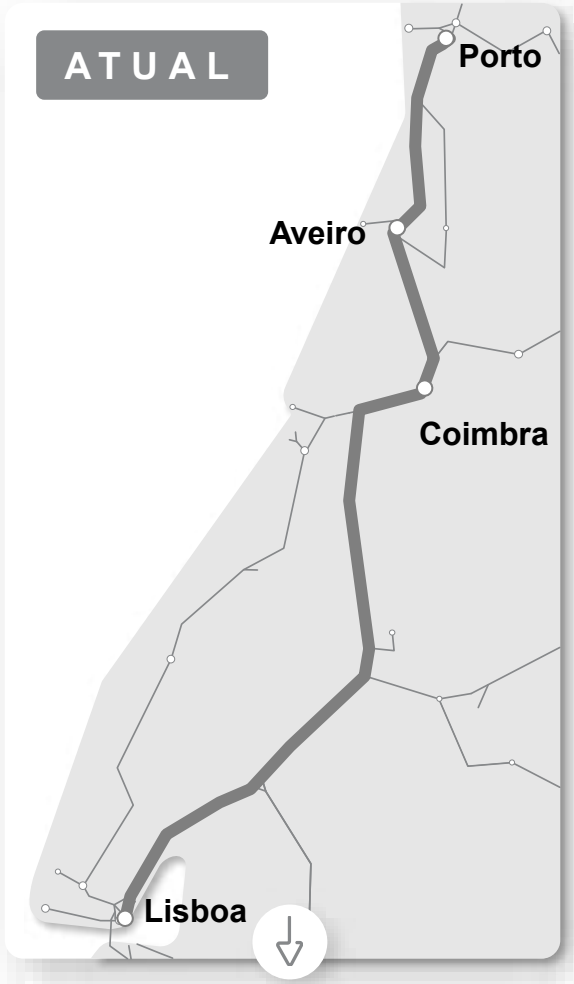


FASE 1
2024/2028

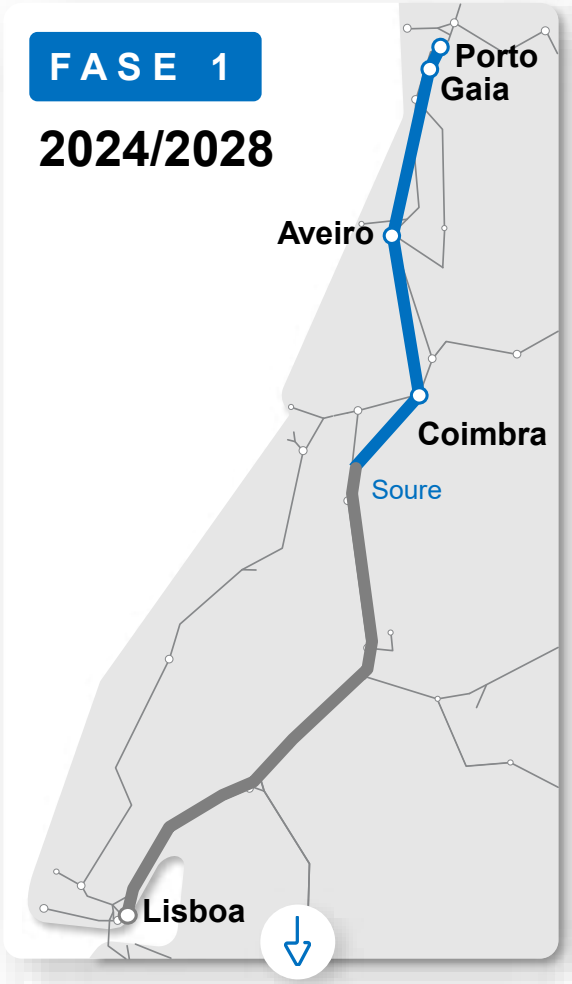
FASE 2
2026/2030

FASE 3
>2030

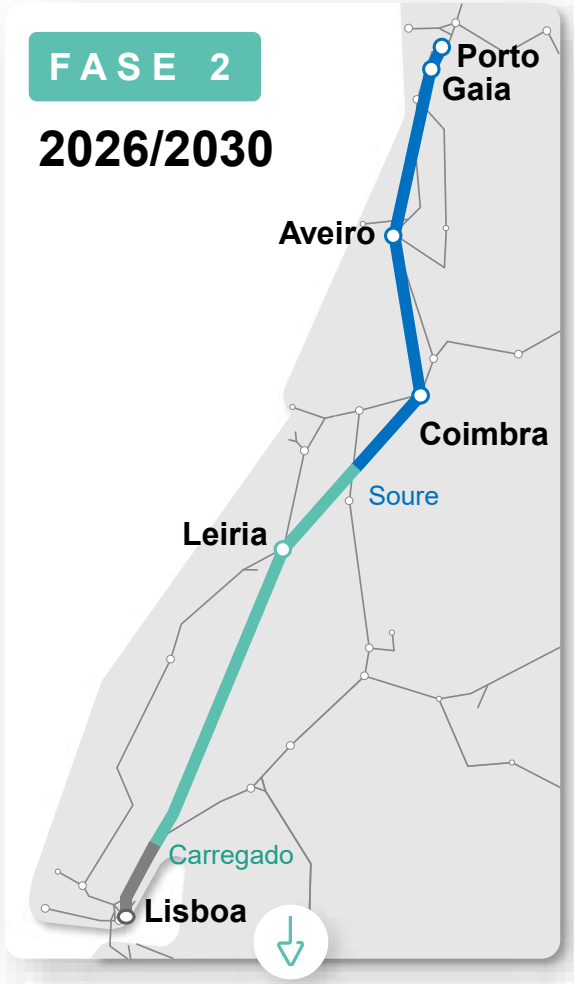
TEMPOS DE PERCURSO
PORTO-LISBOA



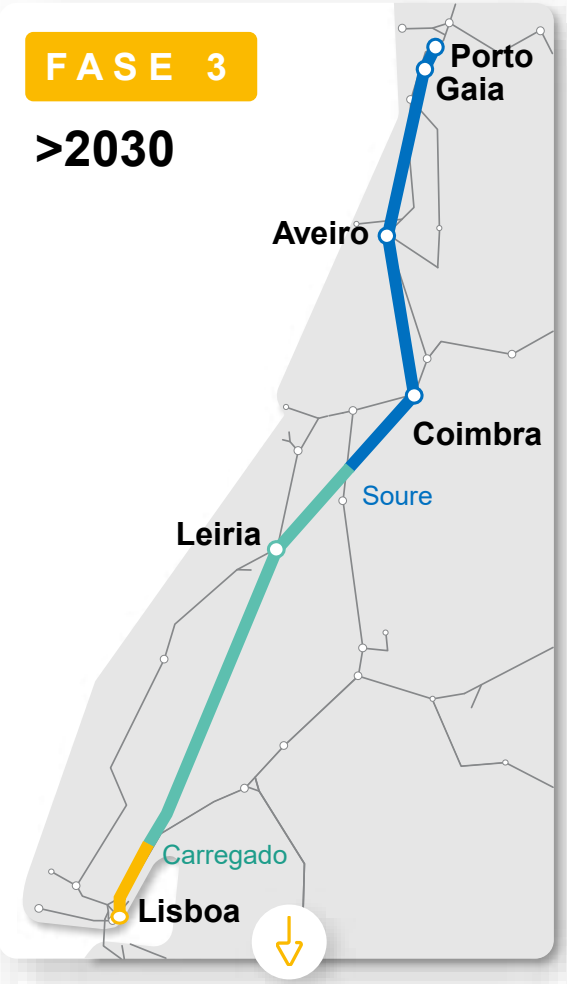
2h49
3 paragens



1h59
sem paragens



1h19
sem paragens



1h15
sem paragens

ARTICULAÇÃO COM A REDE

FERROVIÁRIA CONVENCIONAL



FASE 1

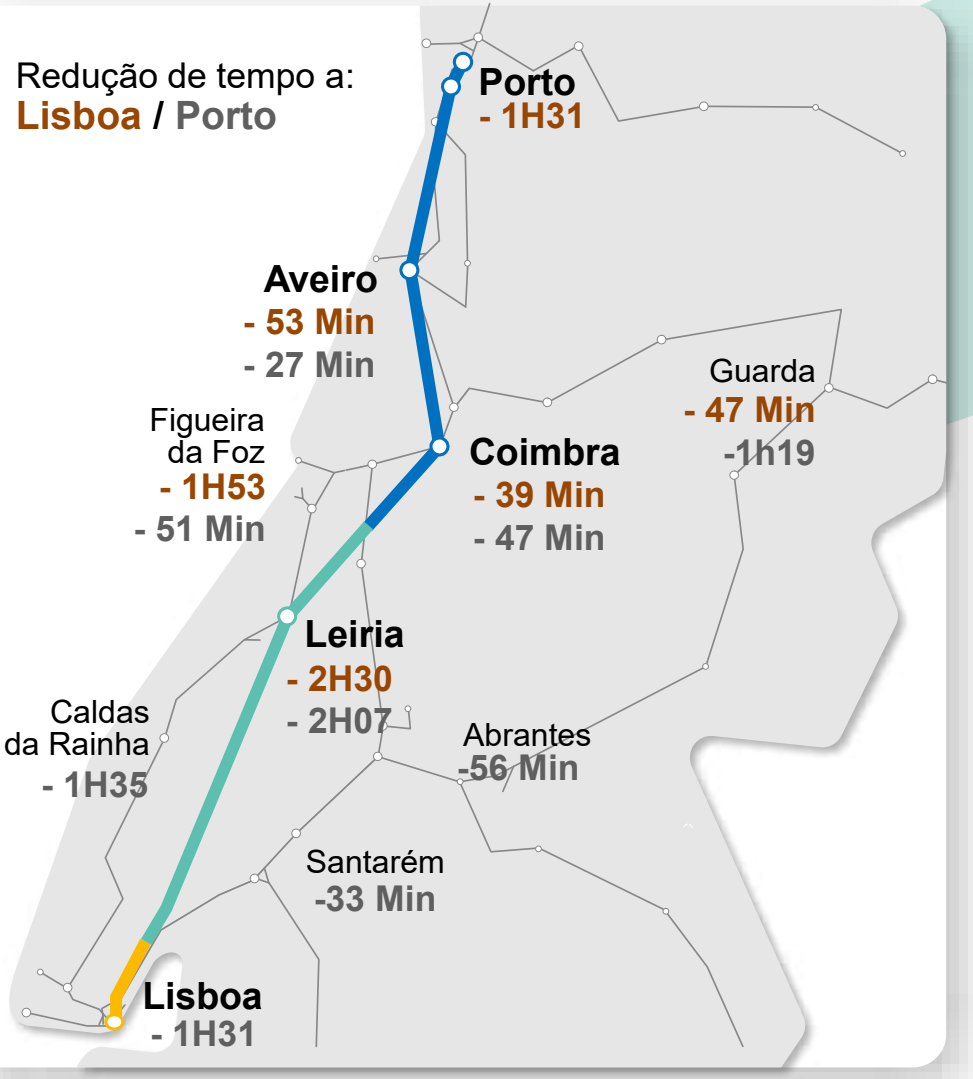
FASE 2

FASE 3

Pontos de ligação à rede convencional

Estações AV

Linhas existentes

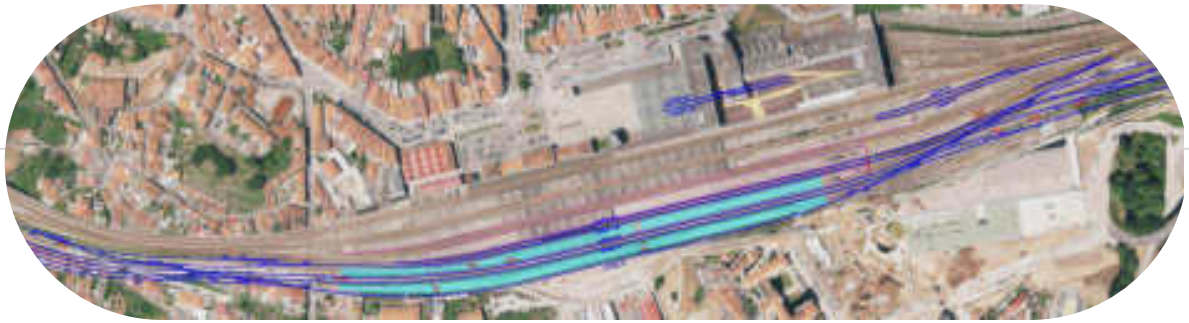


Estação de Porto-Campanhã

01 Ligação à Linha do Minho – **1ª Fase da Ligação AV Porto-Vigo**

02 Viabiliza a **ligação ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro**

03 Enquadrada no **Plano de Urbanização a desenvolver em Parceria com a C.M. Porto**





Estação de Vila Nova de Gaia

01 **Ligação direta ao Metro do Porto** – Linhas amarela e rubi

02 **Maximização** da utilização da LAV





Nova Travessia do Rio Douro



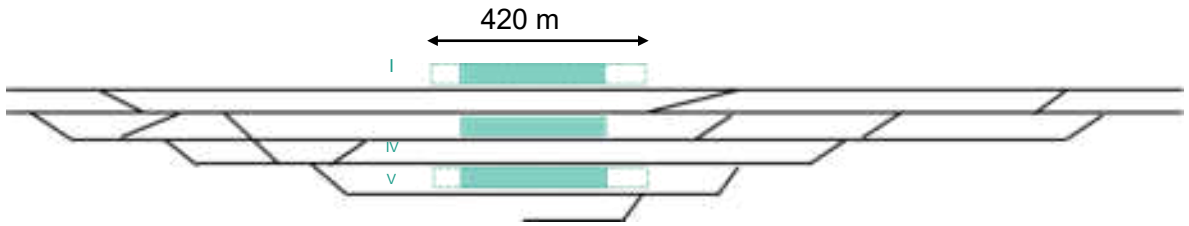




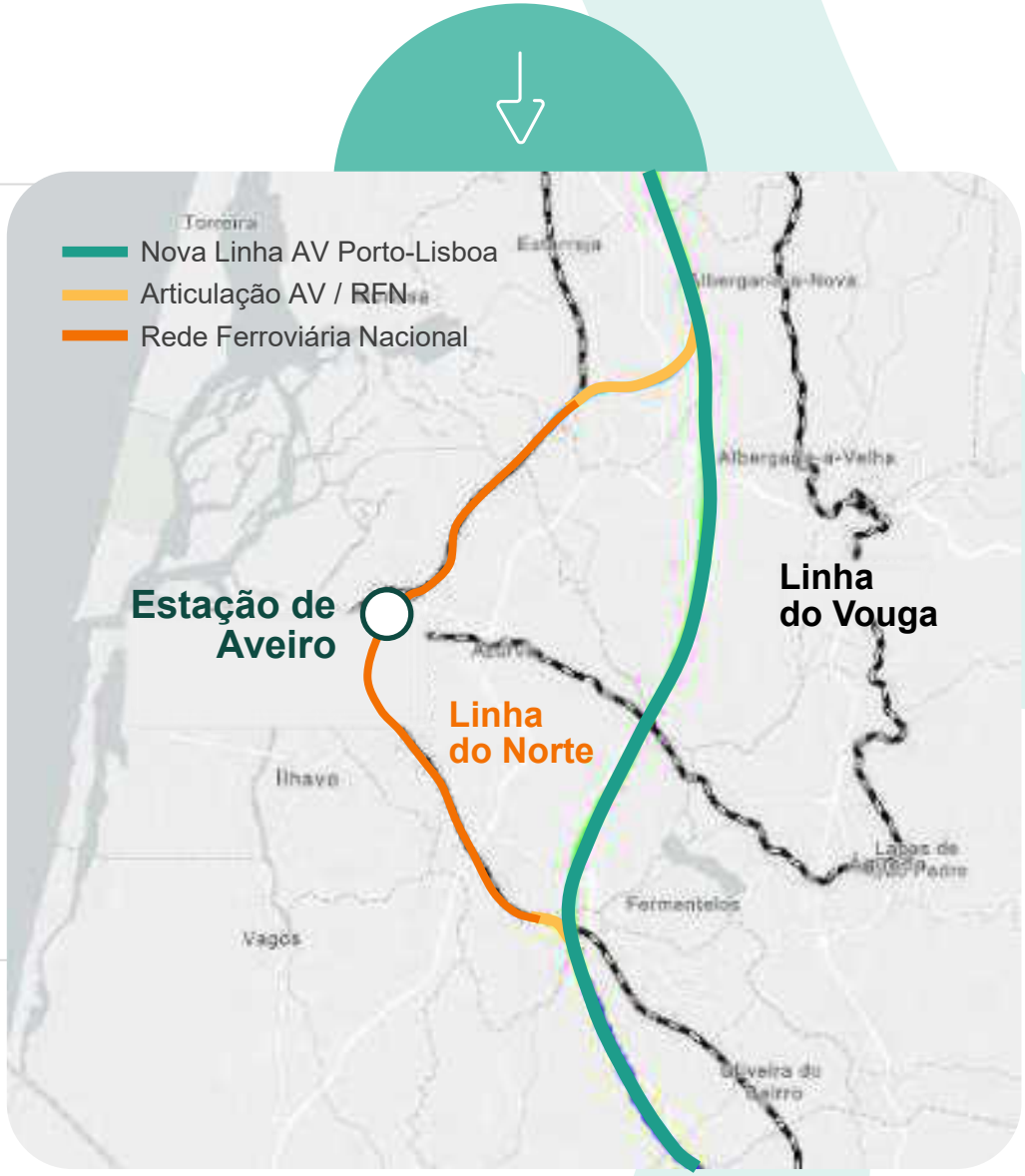
Estação de Aveiro

01 **Adaptação da atual Estação de Aveiro**

02 **Articulação direta com a restante RFN**







Estação de Coimbra

01 **Nova estação** na atual localização de Coimbra-B

02 **Compatibilização** com o Sistema de Mobilidade do Mondego e com a restante RFN

03 Enquadrada em **Plano de Pormenor a desenvolver em parceria com a C.M. Coimbra**





Estação de Leiria

01 Adaptação da atual estação à AV

02 Articulação direta com a restante RFN





Estação de Lisboa-Oriente e Terminal Técnico

01 **Ampliação da estação** e construção de um **novo Terminal Técnico**

02 Compatibilizada com quadruplicação da Linha de Cintura e futura **Terceira Travessia do Tejo**

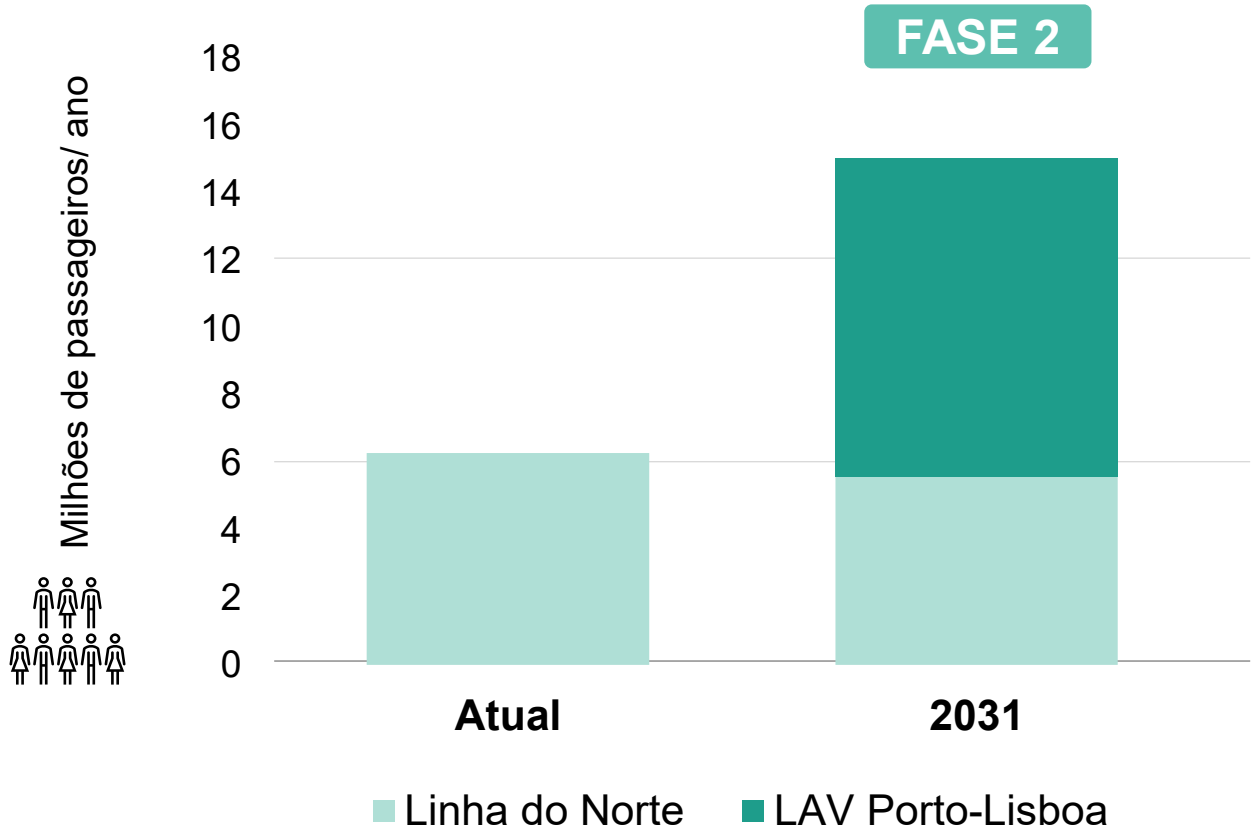




PROCURA ESTIMADA
EIXO PORTO-LISBOA

CENÁRIO DE OFERTA

60	**Serviços** na LAV
17/9	**Serviços AV** Diretos/ Paragens
34	**Serviços Híbridos** LAV/ Rede Convencional
17	**Serviços IC** Rede Convencional



Fonte: Estudo de Procura do Eixo Porto-Lisboa. Resultados preliminares

CARACTERÍSTICAS
GERAIS DO PROJETO

Nova linha, em via dupla, de Alta Velocidade

Implementação faseada

Construção em bitola ibérica

Estações AV

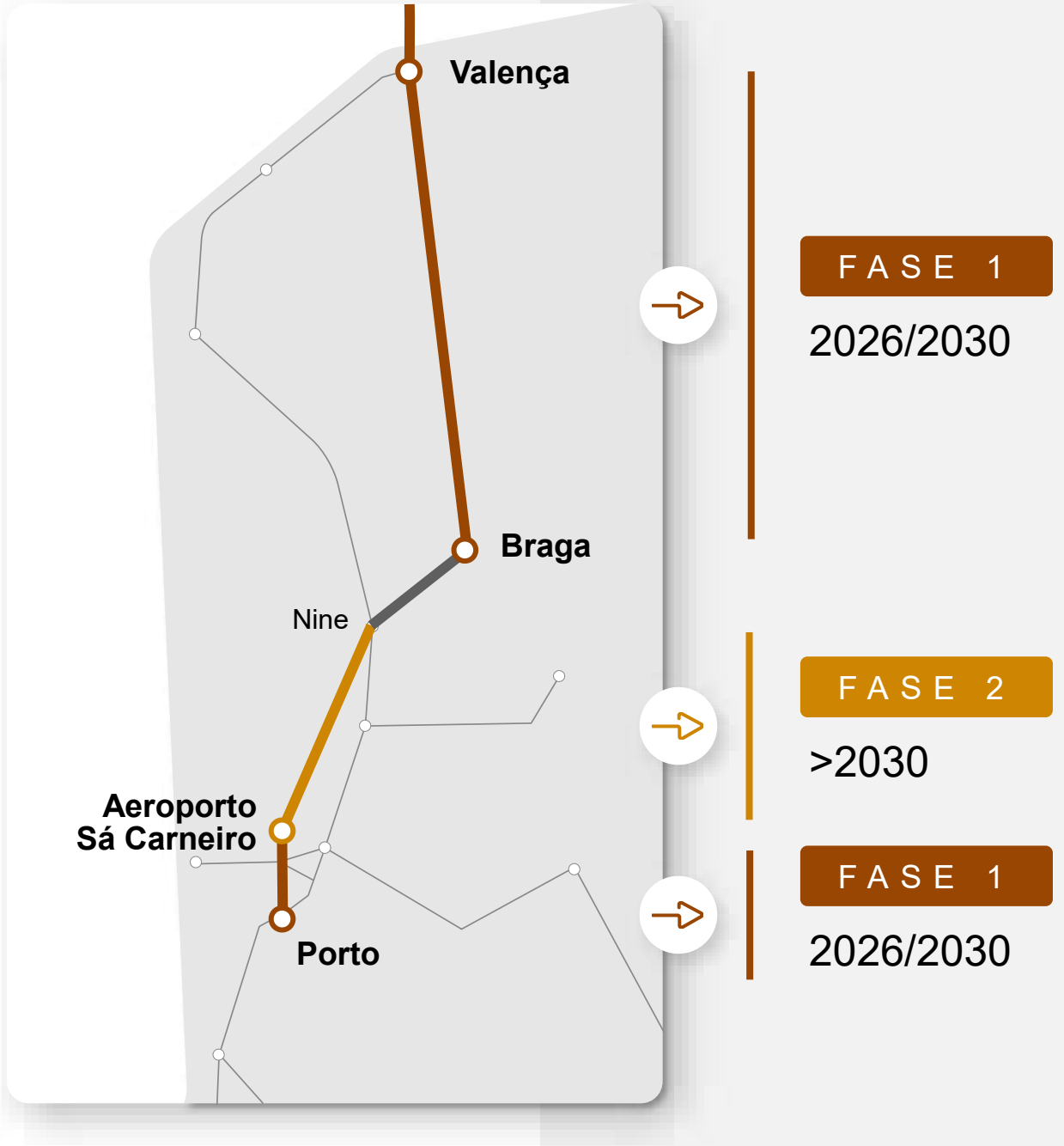
Utilização da Estação de Porto-Campanhã

Novas Estações no Aeroporto Francisco Sá Carneiro, Braga e Valença

Tempo de percurso direto Porto-Vigo: 1h00 (Fase 1) e 0h50 (Fase 2)

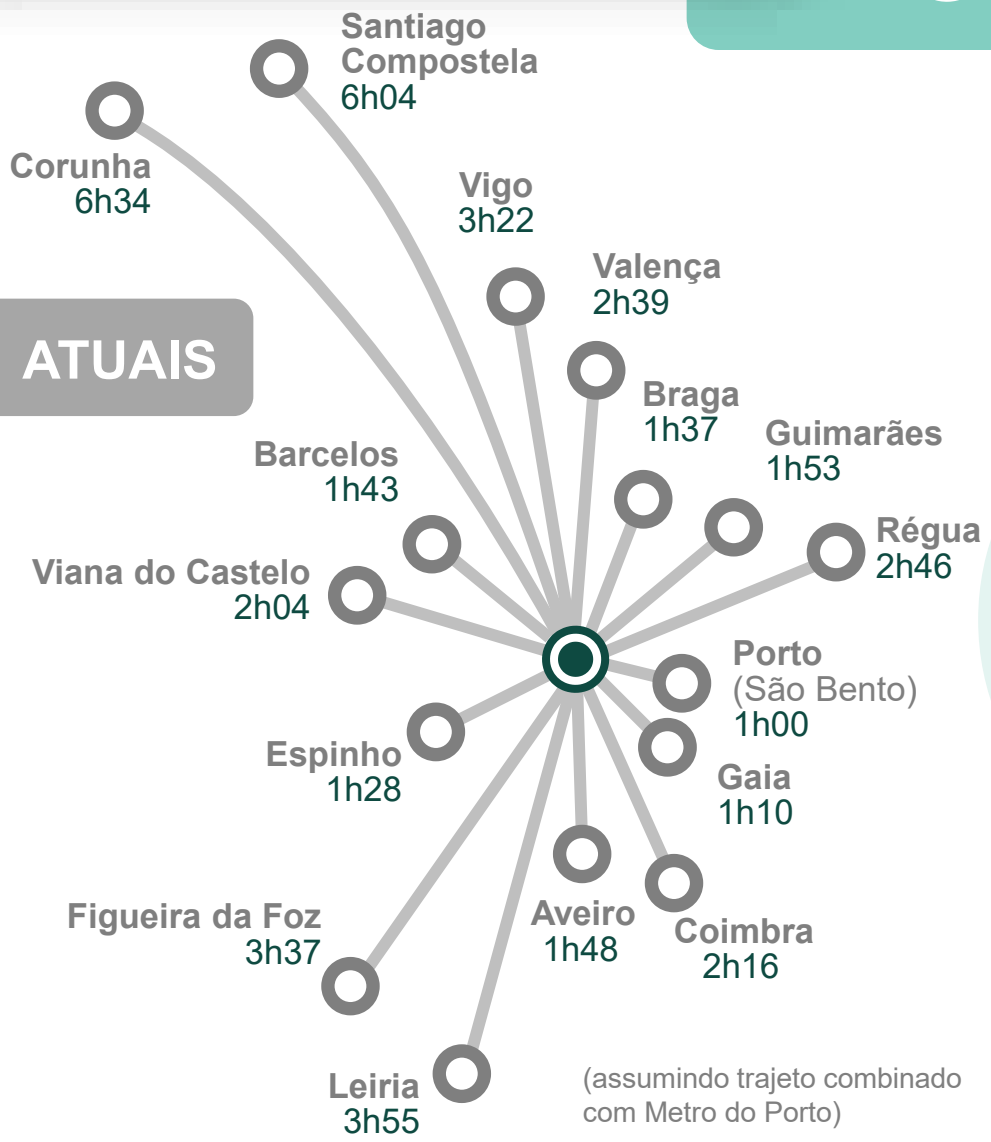
Redução generalizada de tempos de percurso

Libertação de capacidade da Linha do Minho



TEMPOS DE PERCURSO AFSC

ATUAIS

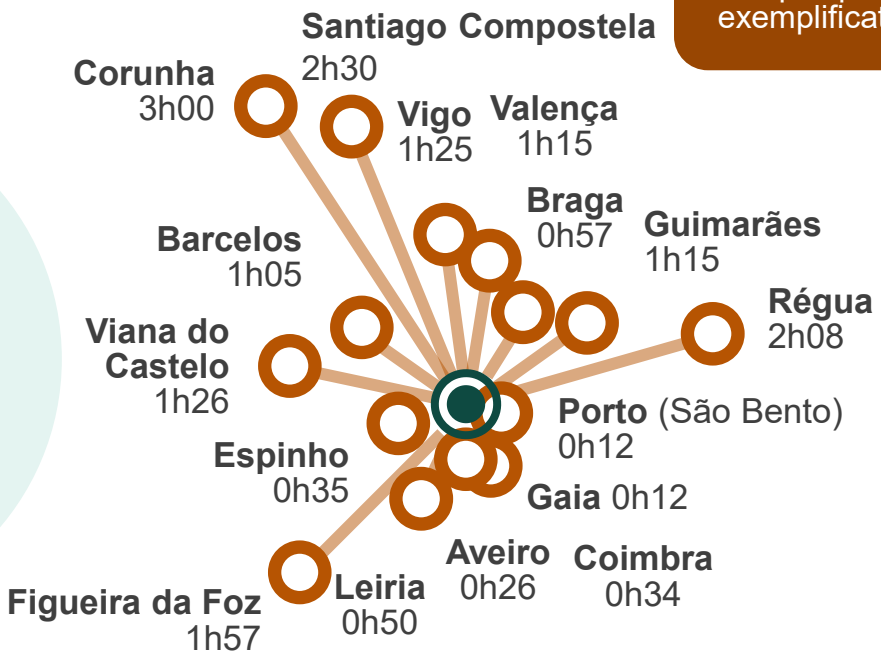


(assumindo trajeto combinado com Metro do Porto)

Aeroporto Sá Carneiro

2030

Tempos potenciais exemplificativos



FASE 2 PORTO-VIGO

Corunha	Vigo
2h23	0h48



PLANO DE CONCRETIZAÇÃO DA LINHA AV PORTO-LISBOA

REPÚBLICA PORTUGUESA
XXII GOVERNO CONSTITUCIONAL

Infraestruturas de Portugal

FASE 1

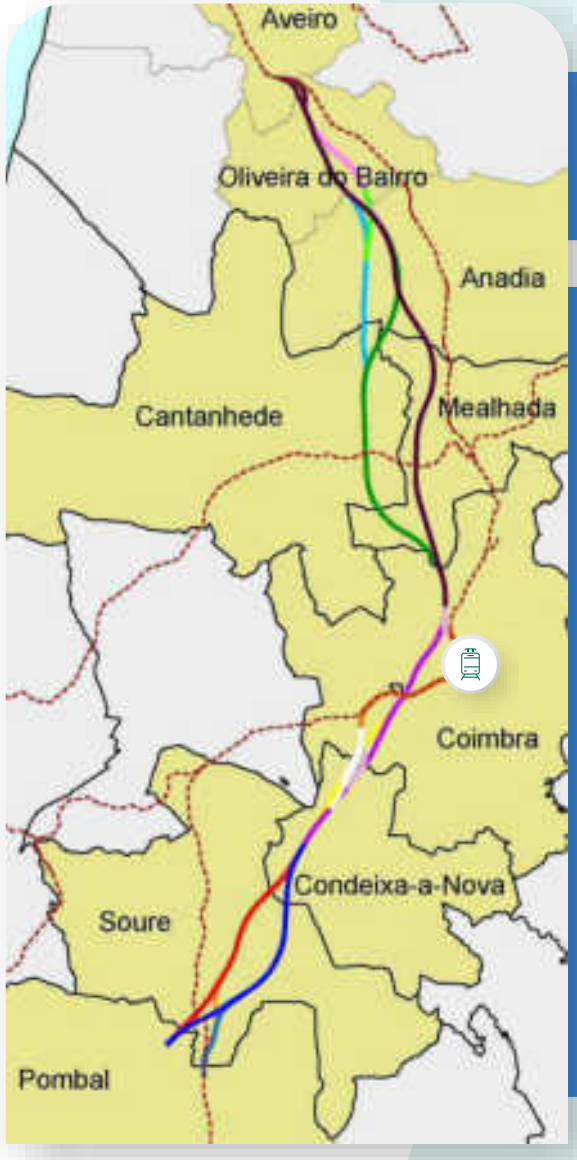
PORTO-CAMPANHÃ / SOURE

Atualização dos Estudos Prévios e Estudos de Impacte Ambiental



Lote A
72 km

Porto-Campanhã / Aveiro (Oiã)

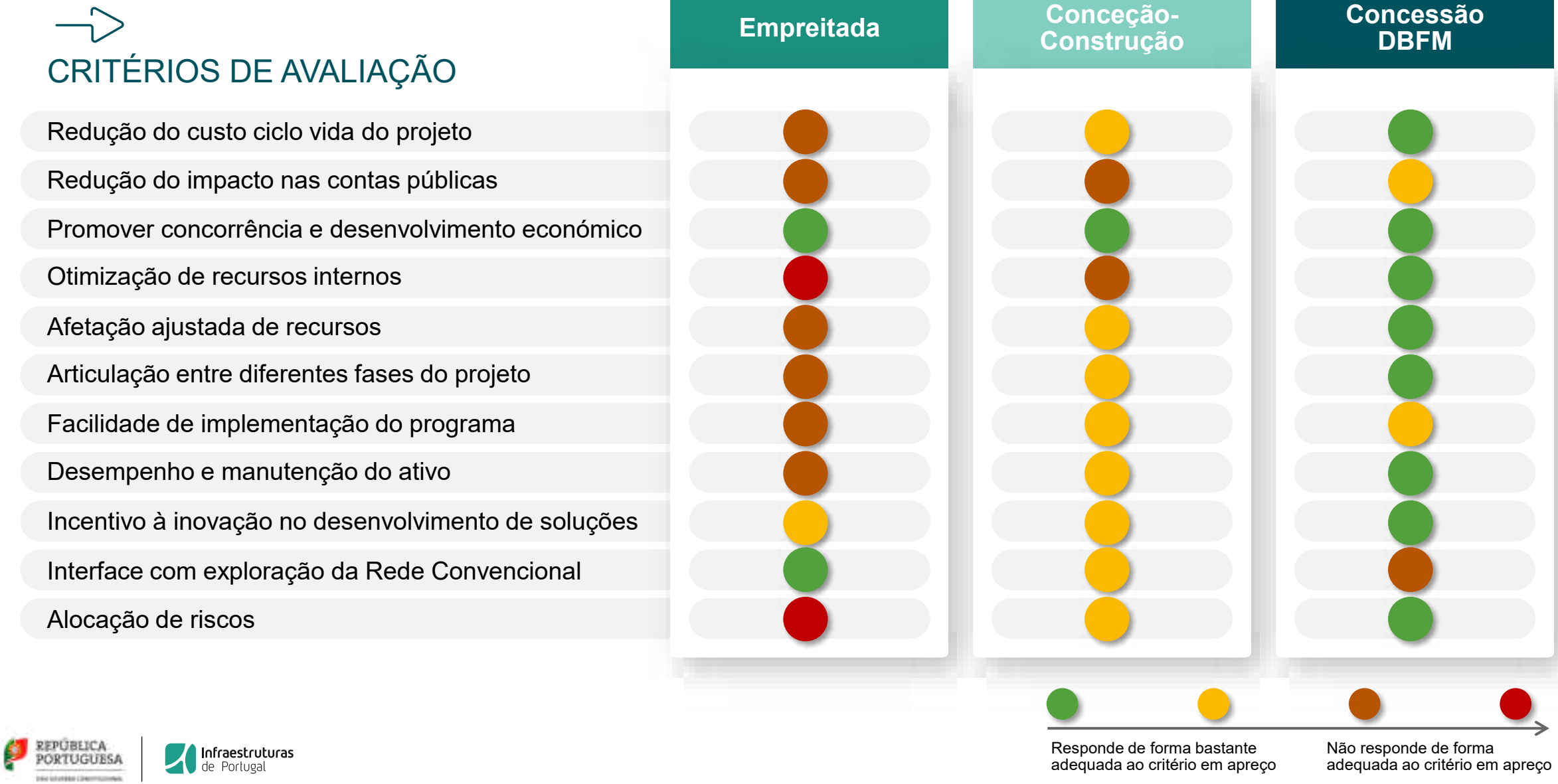


Lote B
71 km

Aveiro (Oiã) / Soure

ANÁLISE DE MODELOS DE CONTRATAÇÃO

CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO



MODELO DE CONTRATAÇÃO PROPOSTO

	ÂMBITO	JUSTIFICAÇÃO
Substrutura / Superstrutura	**3 contratos de concessão** da conceção, construção, manutenção e financiamento	**Redução** dos custos de ciclo de vida **Otimização** de recursos disponíveis **Alocação ajustada** dos riscos
Projetos Complementares Alverca-Azambuja, Estação Oriente, etc.	**Empreitadas Autónomas**	Requer **coordenação significativa** entre diferentes *stakeholders* **Elevado nível de detalhe** a exigir em sede de concurso
Sinalização & Telecomunicações	**Empreitadas** de conceção, construção e manutenção	**Elevado risco tecnológico** e vida útil mais reduzida **Número limitado** de fornecedores



INVESTIMENTO E FUNDOS EUROPEUS

FASE 1

	Porto-Campanhã - Aveiro (Oiã)	Aveiro (Oiã) - Soure
Investimento	**1.650 M€**	**1.300 M€**
Fundos comunitários (CEF)	**500 M€**	**500 M€**



CRONOGRAMA DO PROJETO



*Avaliação de Impacte Ambiental | **Dependente de articulação com Espanha

OBRIGADO

Infraestruturas de Portugal

REPÚBLICA PORTUGUESA

XXIII GOVERNO CONSTITUCIONAL

Infraestruturas de Portugal, SA
Campus do Pragal, Praça da Portagem
2809-013 Almada Portugal

TEL: 351 212 679 000
E-MAIL: ip@infraestruturasdeportugal.pt
SITE: www.infraestruturasdeportugal.pt





LINHA DE ALTA VELOCIDADE PORTO - LISBOA

APRESENTAÇÃO

PORTO, 28 SETEMBRO 2022

REPÚBLICA PORTUGUESA
XXIII GOVERNO CONSTITUCIONAL

Infraestruturas de Portugal

PROGRAMA NACIONAL DE INVESTIMENTOS 2030



LINHA DE ALTA VELOCIDADE PORTO - LISBOA

APRESENTAÇÃO

PORTO, 28 SETEMBRO 2022

REPÚBLICA PORTUGUESA
XXIII GOVERNO CONSTITUCIONAL

Infraestruturas de Portugal

PROGRAMA NACIONAL DE INVESTIMENTOS 2030

ANEXO II

Minuta do Protocolo a outorgar entre a IP e o Município de Leiria

Largo da República, 2414-006 Leiria
Tel. (+351) 244 839 500 (Chamada para a rede fixa nacional)
www.cm-leiria.pt | cmleiria@cm-leiria.pt | NIF: 505 181 266

PROTOCOLO DE COOPERAÇÃO

ELABORAÇÃO DE ESTUDOS PARA O PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ESTAÇÃO DE LEIRIA

Entre:

Infraestruturas de Portugal, S.A., adiante designada por **IP** ou **Primeira Outorgante**, matriculada na Conservatória do Registo Comercial de Lisboa, sob o número único de matrícula e de identificação fiscal 503 933 813, com sede na Praça da Portagem, em Almada, neste ato representada pelos Senhores Prof. Doutor Miguel Cruz e Eng. Carlos Fernandes, na qualidade de Presidente e Vice-Presidente da Infraestruturas de Portugal, respetivamente, nos termos da deliberação do Conselho de Administração Executivo, de ___ de _____ 2023;

e:

Câmara Municipal de Leiria doravante designado por **MUNICÍPIO** ou **Segundo Outorgante**, com sede no Largo da República, em Leiria, pessoa coletiva n.º 505181266, representado, neste ato, pelo Senhor Dr. Gonçalo Lopes, na qualidade de Presidente da Câmara Municipal de Leiria, nos termos da deliberação da Câmara Municipal, de ___ de _____ 2023;

Ambos em conjunto designados por Partes,

E considerando que:

1. A **IP** tem por objeto a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização das redes rodoviária e ferroviária nacionais, incluindo-se nesta última o comando e o controlo da circulação;
2. À **IP** compete a coordenação e o desenvolvimento dos estudos e trabalhos necessários à tomada de decisões de planeamento, financiamento, construção e exploração da rede ferroviária de alta velocidade a instalar em Portugal;

3. Desta rede fará parte a Nova Linha de Alta Velocidade Porto-Lisboa (doravante LAV), elemento estratégico da área temática "Transportes e Mobilidade" do Programa Nacional de Investimentos 2030 (doravante PNI 2030);
4. Neste âmbito, a Cidade do Leiria disporá dos serviços de alta velocidade, diretamente na Estação de Leiria, logo na Fase 2 - Soure-Carregado, cujo início de operação se encontra planeado para 2030;
5. Para o efeito, a Estação de Leiria será objeto de uma intervenção para integrar o novo serviço de alta velocidade e reforçar a sua centralidade;
6. A conceção desta intervenção na Estação de Leiria (doravante ELAV) seguirá uma estratégia de integração dos vários modos de transporte e de valorização do projeto de alta velocidade;
7. Para tal, a **IP** celebrou já um conjunto de contratos com entidades terceiras tendo em vista a realização dos estudos e demais prestações de serviços que se revelem necessários à concretização do projeto da LAV e, em particular, o da ELAV, nos termos definidos no PNI 2030;
8. Encontra-se, presentemente, a decorrer a atualização dos Estudos Prévios e Estudos de Impacte Ambiental realizados, pela ex-RAVE - Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A. (doravante RAVE), entre 2004 e 2009;
9. Esta atualização visa adaptar as soluções de projeto ao novo conceito de interoperabilidade com a rede convencional. Serão igualmente integradas nesses estudos as alterações entretanto ocorridas no território atravessado, em termos de ocupação humana, de instrumentos de gestão e de serviços afetados, assim como na própria legislação ambiental;
10. Os estudos referidos no considerando anterior serão submetidos, de novo, a Avaliação de Impacte Ambiental pela Agência Portuguesa do Ambiente, para obtenção de novas Declarações de Impacte Ambiental favoráveis;
11. Ao **MUNICÍPIO** estão cometidas amplas atribuições em matéria de planeamento, licenciamento e fiscalização de obras particulares no Concelho de Leiria;
12. É aceite pelas Partes que a futura ELAV terá um caráter multimodal agregando várias valências, e constituir-se-á como o centro de um novo polo de atividade social e económica da Cidade do Leiria, sendo um projeto de relevante interesse local, regional e nacional, com impacto na esfera de responsabilidades de cada uma das entidades intervenientes no presente Protocolo;
13. Neste contexto, as Partes consideram necessária a execução de um instrumento de gestão territorial específico para regular o futuro desenvolvimento da zona envolvente da ELAV;

14. O **MUNICÍPIO** determinou que o instrumento de planeamento mais adequado para enquadrar o desenvolvimento urbanístico da zona envolvente à futura ELAV é o Plano de Urbanização, nos termos do artigo 98º do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT);
15. As Partes reconhecem que a execução do Plano de Urbanização da Estação de Leiria exige a partilha de informação e a conjugação de esforços entre si e que tal requer o estabelecimento de formas de colaboração que permitam atingir os objetivos definidos.

Nos termos dos artigos 7.º, n.º 1, alínea b), 13.º, n.º 1, alínea o), 15.º, n.º 1 dos Estatutos da Infraestruturas de Portugal, S.A., anexos ao Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio, e dos artigos 23.º, n.º 2, alíneas n) e p) e 33.º, n.º 1 alínea b) do Decreto-Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro.

É celebrado o presente protocolo de cooperação que se regerá pelas cláusulas seguintes:

Cláusula 1.ª

Objeto

O presente Protocolo tem por objeto definir os termos e condições da cooperação entre as Partes para a elaboração de estudos específicos para o desenvolvimento do Plano de Urbanização de Estação de Leiria (doravante PUEL).

Cláusula 2.ª

Âmbito

1. O PUEL abrange a área de intervenção do projeto de construção da ELAV e respetiva zona envolvente, identificada na planta de delimitação constante no Anexo I, que constitui parte integrante do presente Protocolo.
2. Inclui-se no âmbito dos estudos e efetuar uma reflexão geral sobre um perímetro alargado da zona envolvente da ELAV, para garantir a correta articulação das medidas do PUEL com o tecido urbano adjacente, igualmente identificado na planta de delimitação constante no Anexo I, que constitui parte integrante do presente Protocolo.
3. A elaboração do PUEL visa:

- Garantir a adequada integração da nova ELAV na Cidade do Leiria e, mais concretamente, no meio urbano envolvente;
- Assegurar, no curto/médio prazo, o desenvolvimento urbano sustentável e qualificado da zona envolvente da ELAV;
- Minimizar os impactos da infraestrutura ferroviária no tecido urbano.

4. A ELAV fará parte de um polo intermodal de transportes que, no seu conjunto, reunirá os seguintes modos:
   - Ferrovia convencional e alta velocidade;
   - Acessibilidades rodoviárias, cicláveis e pedonais;
   - Transportes públicos rodoviários;
   - Park & Ride.
5. A programação da execução destas infraestruturas deverá ser coordenada entre as Partes, de modo a garantir, em tempo oportuno, a qualidade do acesso ao serviço ferroviário e a sua interligação com os restantes modos de transporte.

Cláusula 3.ª

Estudos

Para a concretização do PUEL, serão elaborados os seguintes estudos;

- Urbanísticos;
- Ambientais;
- Tráfego;
- Infraestruturas;
- Cadastro.

Cláusula 4.ª

Contributo das Partes no desenvolvimento do Plano de Urbanização

1. A **IP** será responsável pelo desenvolvimento dos estudos identificados na matriz de responsabilidades constante do Anexo II do presente Protocolo, que dele faz parte integrante, assumindo os respetivos encargos.
2. O **MUNICÍPIO** será responsável pelo desenvolvimento dos estudos identificados na matriz de responsabilidades constante do referido Anexo II, que dele faz parte integrante, assumindo os respetivos encargos.

3. O **MUNICÍPIO** será responsável pela coordenação geral da elaboração do PUEL, contando, para o efeito, com o apoio da **IP** na definição da estratégia de desenvolvimento do setor da ELAV, na compatibilização técnica com o projeto da LAV e na participação nas reuniões da Comissão Consultiva e de concertação com as entidades externas.

Cláusula 5.ª

Obrigação de Colaboração

1. As Partes reconhecem que se encontra em desenvolvimento um conjunto de estudos e projetos promovidos pela **IP** e pelo **MUNICÍPIO**, no âmbito do objeto da primeira e das atribuições do segundo, tendo em vista a concretização da ELAV, bem como a importância da imprescindível participação das Partes no que diz respeito à sua integração urbana, acessibilidades e funcionamento como gare multimodal, que acolhe a linha de alta velocidade entre Lisboa e Porto, e linhas de outras categorias, assim como outros modos que lhe conferem importância local, regional e nacional.
2. As Partes comprometem-se a colaborar mutuamente, durante a vigência do presente Protocolo, de forma a viabilizarem, nos prazos e condições estabelecidos nos contratos do projeto da Fase 2 da LAV, a concretização da entrada em serviço da ELAV, nos prazos adequados para a entrada em serviço desta infraestrutura.
3. De forma a dar cumprimento e cabal execução ao dever de colaboração referido no número anterior, as Partes obrigam-se a disponibilizar entre si, de forma célere e prioritária, toda a informação relevante para o projeto, de que disponham, qualquer que seja o seu conteúdo e suporte.
4. As Partes comprometem-se, ainda, a promover os atos e prestações que se revelem necessários à concretização dos objetivos definidos neste Protocolo, diligenciar pela obtenção, das avaliações, aprovações e autorizações que venham a ser solicitadas pela **IP** ou pelo **MUNICÍPIO** para a execução dos contratos referidos no número 2. da presente Cláusula, no mais curto espaço de tempo possível.

Cláusula 6.ª

Confidencialidade

1. As Partes obrigam-se a garantir o sigilo quanto ao conteúdo dos contratos referidos neste Protocolo ou de informações com eles relacionadas de que venham a ter conhecimento, não podendo, nomeadamente, divulgar tais informações ou facultá-las a terceiros, seja por que meio for, sem autorização prévia escrita das partes para o efeito.
2. A informação e a documentação abrangidas pela obrigação de confidencialidade, incluindo aquela a que se refere o número anterior, não podem ser transmitidas a terceiros, nem objeto de qualquer uso ou modo de aproveitamento que não o destinado direta e exclusivamente à execução do presente Protocolo, salvo acordo expresso entre as Partes.
3. O disposto nos números anteriores é extensivo à informação a que os funcionários, agentes, subcontratados e consultores das Partes tenham acesso, em virtude da celebração do Protocolo.
4. A obrigação de confidencialidade manter-se-á um ano após o termo do período de vigência do Protocolo, sem prejuízo do legalmente estabelecido.
5. As comunicações entre o **MUNICÍPIO** e a **IP** devem ser efetuadas de molde a manter a estrita confidencialidade, devendo as partes ser imediatamente informadas de qualquer suspeita de quebra dessa mesma confidencialidade.

Cláusula 7.ª

Comissão de Acompanhamento do Protocolo

1. Com vista à mais adequada realização dos objetivos do presente Protocolo, as Partes constituem uma Comissão de Acompanhamento do Protocolo (CAP), formada por um membro designado por cada uma delas, à qual compete dar execução ao Protocolo.
2. Aos representantes na Comissão de Acompanhamento do Protocolo, cabe diligenciar pela obtenção, no âmbito das suas representadas, das avaliações, aprovações e autorizações que venham a ser solicitadas pela **IP** para a execução dos contratos referidos no número 2. da Cláusula 5ª, no mais curto espaço de tempo possível.
3. Tendo em vista a prestação da colaboração prevista na Cláusula 5.ª, a CAP desempenhará as suas funções ininterruptamente durante a vigência do Protocolo.
4. Sem prejuízo das alterações que possam resultar das regras de nomeação e substituição, fica desde já constituída a CAP, do seguinte modo:

5. Pela **IP**: Eng.ª Ana Freire (email: ana.freire@infraestruturasdeportugal.pt) que presidirá à CAP, tendo como seu substituto legal João Fernandes (email: joao.pfernandes@infraestruturasdeportugal.pt);
6. Pelo **MUNICÍPIO**: Dr. Luís Lopes (email: lmlopes@cm-leiria.pt), tendo como seu substituto legal Eng. Ricardo Gomes (email: rjgomes@cm-leiria.pt).
7. O apoio logístico e administrativo para o funcionamento da CAP será disponibilizado, prioritariamente, pela IP e, subsidiariamente, pelas demais entidades envolvidas, em condições a definir no seio da CAP.

Cláusula 8.ª

Denúncia

O presente protocolo pode ser denunciado por qualquer um dos outorgantes, por escrito, mediante carta registada com aviso de receção, expedida com a antecedência mínima de 60 dias desde a data que se pretende que passe a produzir efeitos, sem que nenhum dos outorgantes se constitua na obrigação de indemnizar o outro.

Cláusula 9.ª

Cessação

1. O presente protocolo cessa a sua vigência:

   a) Por caducidade;

   b) Quando por causa não imputável aos Outorgantes, se torne objetiva e definitivamente impossível a realização dos objetivos essenciais do protocolo;

   c) Por denúncia nos termos da Cláusula 8.ª;

2. A cessação do protocolo efetua-se através de notificação dirigida às partes outorgantes com uma antecedência mínima de 60 dias.

Cláusula 10.ª

Alterações ou aditamentos

1. O presente protocolo reflete integralmente a totalidade do acordo entre as partes outorgantes e dos direitos e obrigações entre todos estabelecidos.

2. Quaisquer alterações ou aditamentos ao presente protocolo devem ser efetuadas por escrito e assinadas pelas partes.

Cláusula 11.ª

Comunicações

Todas as comunicações relativas a este protocolo deverão ser dirigidas por correio eletrónico ou por escrito para as moradas acima identificadas comprometendo-se as partes, desde já, a comunicar qualquer alteração às mesmas.

Cláusula 12.ª

Proteção de dados pessoais

1. Em matéria de proteção de dados pessoais, as partes estão obrigadas nos termos do Regulamento (UE) 2016/679 – Regulamento Geral de Proteção de Dados e da legislação nacional de proteção de dados aplicável, em particular, a Lei n.º 58/2019, de 8 de agosto), a garantir a proteção dos dados pessoais, sendo cada parte responsável pelo tratamento de quaisquer dados pessoais para cumprimento da suas obrigações legais e quaisquer outras finalidades identificadas que se revelem necessárias no âmbito da execução do presente protocolo.
2. As partes devem aplicar as medidas técnicas e organizativas adequadas para assegurar e poder comprovar que os tratamentos de dados pessoais que sejam necessários são realizados em conformidade com as obrigações de proteção de dados pessoais.

Cláusula 13.ª

Foro

Para resolução de todos os litígios decorrentes do protocolo fica estipulada a competência do tribunal administrativo e fiscal de Lisboa, com expressa renúncia a qualquer outro.

Cláusula 14.ª

Vigência

O presente Protocolo vigora desde a data da sua assinatura até à receção provisória da ELAV.

Por ser esta a vontade livremente expressa pelas partes Outorgantes, vão elas assinar o presente protocolo de cooperação, exarado em duplicado, ficando um exemplar na posse de cada uma.

Pela IP:

O Presidente
do Conselho de Administração
Executivo

Professor Doutor Miguel Cruz

O Vice-Presidente
do Conselho de Administração
Executivo

Eng. Carlos Fernandes

Pelo MUNICÍPIO:

O Presidente da
Câmara Municipal de Leiria

Dr. Gonçalo Lopes

Anexos:

- **Anexo I** – Delimitação do Plano de Urbanização e do perímetro de reflexão alargado da Estação de Leiria**;**
- **Anexo II** - Matriz de responsabilidades.

Anexo I – Delimitação do Plano de Urbanização e do perímetro de reflexão alargado da Estação de Leiria**.**

Anexo II - Matriz de responsabilidades.

As prestações de serviços a desenvolver pelos prestadores de serviço da IP estarão intimamente relacionadas com as ações do MUNICÍPIO, enquanto entidade competente no desenvolvimento do Plano de Urbanização (PU).

Neste sentido foi elaborada a Matriz de Responsabilidades abaixo como elemento base de trabalho dos principais intervenientes, nomeadamente:

- CML – Câmara Municipal de Leiria - entidade responsável pela gestão do território e consequente elaboração do Plano de Urbanização, a quem competirá a coordenação geral do projeto e da tramitação do processo de elaboração do Plano;
- IP – Infraestruturas de Portugal;
- BAU – B Arquitectura i Urbanisme SLP, gabinete de estudos designado para elaborar o Estudo Urbanístico de suporte ao Plano de Urbanização, em articulação direta com os serviços de urbanismo da CML, e com o apoio da Equipa de Consultores contratada pela IP (ver ponto seguinte);
- CONS.IP – Prestador de serviços da IP para apoio aos estudos urbanísticos, colaborando com a CML na concertação de interesses entre entidades externas, dando apoio à BAU nas questões técnicas, logísticas e operacionais.

Nos quadros seguintes, são atribuídas responsabilidades pela execução e/ou validação das ações necessárias para a elaboração do Plano de Urbanização:

1 - Trabalhos preparatórios

Ação	Execução	Validação
Termos de referência • Fundamentação da qualificação do Plano para efeitos de Avaliação Ambiental • Consulta de Entidades com responsabilidades ambientais específicas (ERAE)	CML	CML
Deliberação de elaboração do Plano e de qualificação para efeitos de Avaliação Ambiental		
• Delimitação da área de Intervenção do PU • Delimitação do Perímetro de reflexão geral para o projeto	CML	CML
• Pareceres que informam o âmbito da Avaliação Ambiental	ERAE	CML
Publicação dos termos de referência na 2.ª Série do Diário da República • Termos de Referência e prazo de execução.	CML	CML

2 - Elaboração e acompanhamento do Plano (Proposta preliminar)

Ação	Execução	Validação
Informação de base • Bases topográficas atualizadas conforme legislação em vigor, georreferenciadas no PT-TM06/ETRS89 Cadastro municipal atualizado e georreferenciado	CML IP [1]	CML
• Estudos de tráfego incluindo contagens e simulação de cenários • Mapa de ruído, estudos ambientais	CML	CML
Compromissos de ordenamento • Pretensões de loteamento, construção ou outras • Servidões e restrições de utilidade pública • Informação arqueológica contida no solo e no subsolo • Valores paisagísticos e naturais a proteger	CML	CML
Relatório preliminar		
• Cenários para a nova estação	BAU	CML
• Diagnóstico da situação existente	BAU+ CONS.IP	CML
• Ocupação e organização do território (características essenciais da estrutura de ocupação)	BAU+ CONS.IP	CML + ERAE
• Redes de infraestruturas urbanas e mobilidade	CML + CONS.IP[2]	CML
• Caracterização da mobilidade acessibilidade e transportes	CML	CML+IP

2a - Peças escritas (conteúdo material e documental)

Ação	Execução	Validação
Relatório, • Definição dos objetivos estratégicos do plano, opções para o desenho urbano e respetiva fundamentação técnica	BAU	CML
• Diagnóstico da área de intervenção como suporte da fundamentação das opções do Plano fundamentado na avaliação das condições económicas, sociais, culturais e ambientais para a sua execução	BAU+ CONS.IP	CML
Relatório ambiental, • Identificação, descrição e avaliação dos eventuais efeitos significativos no ambiente resultantes da aplicação do plano	CML + ERAE	CML
Programa de execução e Plano de Financiamento: • Disposições indicativas sobre a execução das intervenções e planeamento da intervenção	BAU+ CONS.IP	CML

[1] Informação georreferenciada relativa ao canal da infraestrutura ferroviária

[2] Coordenação da informação fornecida pela CML / Concessionárias.

• Meios de financiamento das intervenções, respetivo prazo e programação dos investimentos públicos associados, bem como a sua articulação com os investimentos privados	CML[3]+IP[4]	CML
Modelo de redistribuição de benefícios e encargos • Definição de critérios para a estruturação das ações de compensação e de redistribuição de benefícios e encargos pelos proprietários abrangidos	BAU+ CONS.IP	CML
• Matriz de distribuição das compensações	CML	CML
Regulamento, • Indicadores e parâmetros urbanísticos aplicáveis a cada uma das categorias e subcategorias de espaços, delimitação e objetivos das unidades de execução	BAU+ CONS.IP	CML
• Compatibilização com Regulamentos Municipais	CML	CML

2b Peças desenhadas (conteúdo material e documental)

Ação	Execução	Validação
Planta de localização e enquadramento. • Planta de Enquadramento no território envolvente Esc. 1:25000 • Planta de Enquadramento em Planos de Hierarquia Superior – PDM do Leiria Esc. 1:10000	BAU+ CONS.IP	CML
Planta da situação existente, • ocupação do território à data da elaboração do plano, • identificação cadastral, • Planta e relatório dos compromissos urbanísticos	CML	CML
Planta de zonamento, • Desenho urbano, parâmetros urbanísticos, cérceas e alinhamentos do edificado, a área de construção e respetivos usos, Esc. 1:2000 [5]	BAU+ CONS.IP	CML
• Planta de transformação do território, com demolição e manutenção ou reabilitação das edificações existentes Esc. 1:2000	BAU+ CONS.IP	CML
• Identificação e localização dos equipamentos, Esc. 1:2000	BAU+ CONS.IP	CML

[3] Identifica e assegura os compromissos de financiamento contratados ou em vias de contratação pela CML. A colaboração da BAU e CONS.IP prende-se fundamentalmente com o planeamento, definição de prioridades e datas-chave, de modo a garantir coerência na implementação do Plano.

[4] Colaboração da IP exclusivamente no que respeita às infraestruturas específicas do canal ferroviário, para efeitos de programação da intervenção.

[5] A Planta de Zonamento representará a estrutura territorial e o regime de uso do solo. As especificidades indicadas serão representadas em plantas complementares à Planta de Zonamento que incluam as orientações executórias do Plano.

• Caracterização dos espaços verdes e de outros espaços de utilização coletiva com identificação do mobiliário urbano Esc. 1:2000	BAU+ CONS.IP	CML
• Planta de trabalho, identificando as demolições, modelação, espaços exteriores e equipamentos Esc.: 1:2000	BAU+ CONS.IP	CML
Planta de condicionantes, • Servidões administrativas e as restrições de utilidade pública em vigor Esc. 1:2000	CML	CML
Planta da operação de transformação fundiária, • Identificação das áreas de cedência / áreas a afetar ao domínio público Esc. 1:2000 • Quadro com a identificação dos usos, indicação da respetiva área e parâmetros urbanísticos	BAU+ CONS.IP	CML
Planta das Infraestruturas		
• Planta de arruamentos e tipos de pavimento Esc.1:2000 • Perfis transversais tipo Esc. 1:200 • Perfis longitudinais Esc. 1:500	BAU+ CONS.IP [6]	CML
• Planta de infraestruturas viárias Esc. 1:200	CML	CML
• Planta da rede elétrica - média tensão traçado das redes existentes e propostas Esc. 1:2000	CML[7]	CML
• Planta da rede de telecomunicações – traçados da rede de cabos e tubagens existentes e propostas Esc. 1:2000	CML[5]	CML
• Planta do traçado da rede de abastecimento de água existente e proposta Esc. 1:2000	CML[5]	CML
• Planta do traçado da rede de drenagem de águas residuais domésticas existente e proposta Esc. 1:2000	CML	CML
• Planta do traçado da rede de drenagem de águas pluviais domésticas existente e proposta Esc. 1:2000	CML	CML
• Planta com a caracterização acústica indicando os níveis de ruído nas situações diurna e noturna	CML	CML

[6] Com base nos traçados e cortes transversais conceptuais propostos pela BAU em articulação com o especialista de tráfego e demais serviços/ prestadores de serviços da CML na área das infraestruturas.

7 Em colaboração com concessionárias.

3 Concertação

Ação	Execução	Validação
• Realização de uma reunião de concertação com as entidades que na conferência procedimental tenham discordado expressa e fundamentadamente da Proposta do Plano	CML BAU[8]+ CONS.IP[9]	CML

4 Discussão Pública

Ação	Execução	Validação
• Recolha e ponderação das reclamações, observações, sugestões e pedidos de esclarecimento apresentados • Resposta por escrito e diretamente aos interessados (plataforma eletrónica)	CML BAU+ CONS.IP	CML

5 Versão Final da Proposta de Plano

Ação	Execução	Validação.
• Introdução de alterações no conteúdo material e documental do PU decorrentes aceites pela CML no âmbito da Discussão Pública	BAU+ CONS.IP[10]	CML
• Elaboração da versão final da proposta do plano, para aprovação da Assembleia Municipal	CML	CML
Aprovação publicação e depósito		
• Submissão, através da "plataforma de submissão automática", dos elementos instrutórios destinados à publicação da aprovação do plano no DR (II Série) e ao seu depósito na DGT	CML	CML

Considerações finais:

Todas as rotinas administrativas previstas na tramitação do Plano de Urbanização serão realizadas pela CML. Para além das formalidades referentes à publicação e depósito do Plano, entendem-se como rotinas administrativas a impressão e edição de Relatórios para apresentação do Plano a Terceiros, incluindo a eventual impressão de peças desenhadas a partir dos formatos DWF ou PDF, a atualização da base de dados georreferenciada (SIG) a partir de ficheiros AutoCAD fornecidos pelos consultores.

Toda a documentação apresentada pela BAU e CONS.IP no âmbito da prestação de serviços será datada e assinada pelos elementos da equipa que participaram na sua produção, remetida em suporte digital, com as versões editáveis em formatos desprotegidos compatíveis com Microsoft Office 2007, Microsoft Project 2007 e Autodesk AutoCad 2008. As versões não editáveis assinadas deverão ainda ser fornecidas em formato digital fechado compatível com Adobe Acrobat 7 e Autodesk DWF Viewer.

8 Eventual necessidade da presença da BAU a avaliar em função dos temas a tratar.

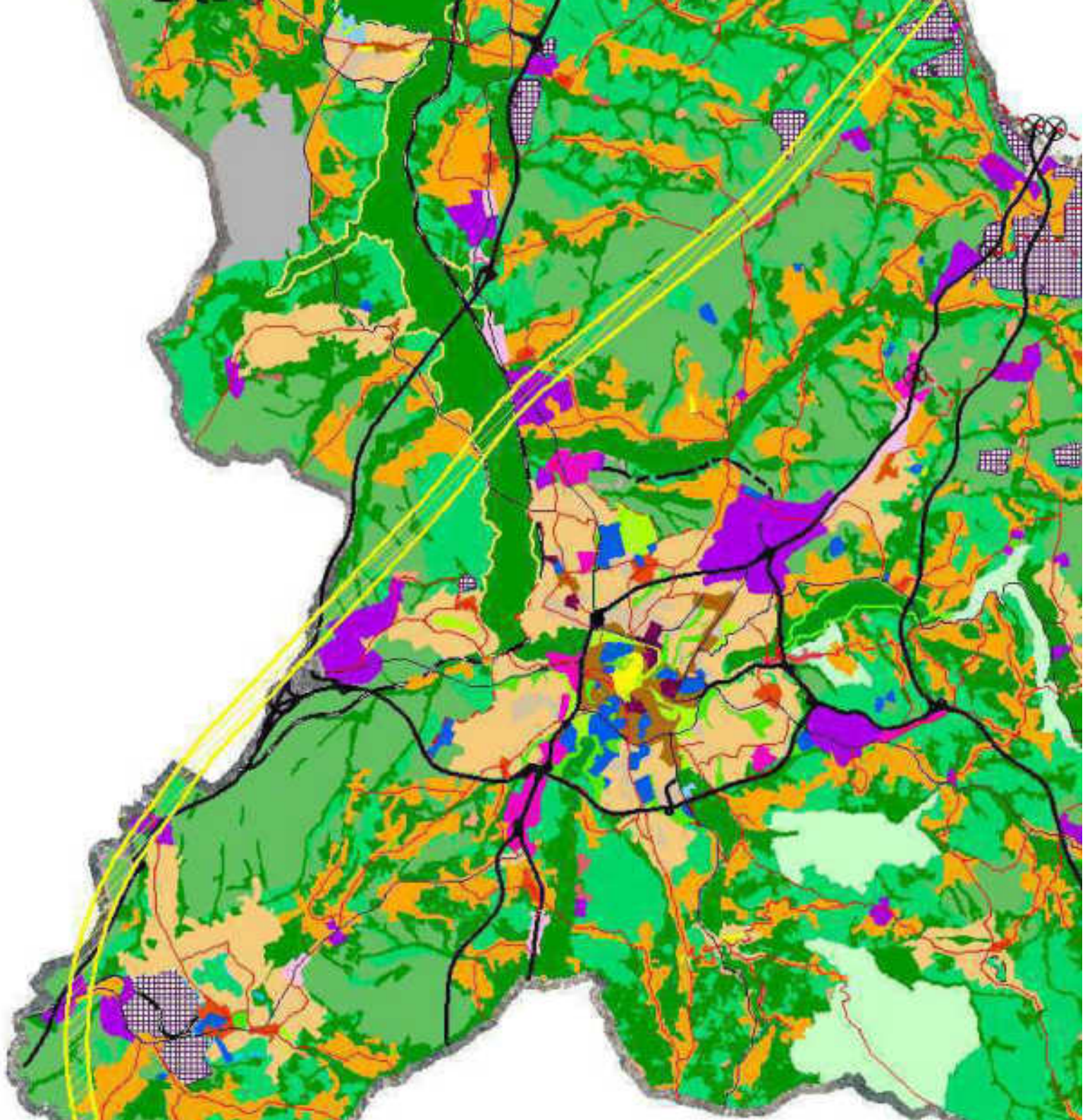
9 Quando solicitado pela CML, prestação de esclarecimentos.

10 Com a colaboração dos serviços envolvidos bem como de entidades externas que se pronunciaram na elaboração do Plano de Urbanização, sem prejuízo da distribuição de responsabilidades definidas na presente matriz.

ANEXO III

Análise do PDM e levantamento de equipamentos públicos e processos de licenciamento na área de intervenção da LAV e na área a considerar no Plano de Urbanização da Estação de Leiria

Largo da República, 2414-006 Leiria
Tel. (+351) 244 839 500 (Chamada para a rede fixa nacional)
www.cm-leiria.pt | cmleiria@cm-leiria.pt | NIF: 505 181 266



Estação LO

PDM

RAN

Solo Urbano

ESPAÇOS CENTRAIS

Espaços Centrais - Grau I

Espaços Centrais - Grau II

Espaços Centrais - Grau III

Espaços Centrais - História e património

ESPAÇOS HABITACIONAIS

Espaços Habitacionais - Grau I

Espaços Habitacionais - Grau II

ESPAÇOS DE ATIVIDADES ECONÓMICAS

Espaços de Atividades Económicas - Área comercial e de serviços

Espaços de Atividades Económicas - Área industrial e armazenagem

Espaços de Atividades Económicas - Área de "estrada - mercado"

ESPAÇOS VERDES

Espaços verdes - Área de proteção e enquadramento

Espaços verdes - Área de recreio e lazer

ESPAÇOS DE USO ESPECIAL

Espaços de Uso Especial - Espaços Turísticos

Espaços de Uso Especial - Espaços de equipamentos

ESPAÇOS URBANOS DE BAIXA DENSIDADE

Espaços urbanos de baixa densidade

Solo Rústico

Espaços Agrícolas

Espaços Florestais

Espaços Florestais de Produção

Espaços Florestais de Conservação

Espaços de Exploração de Recursos Geológicos

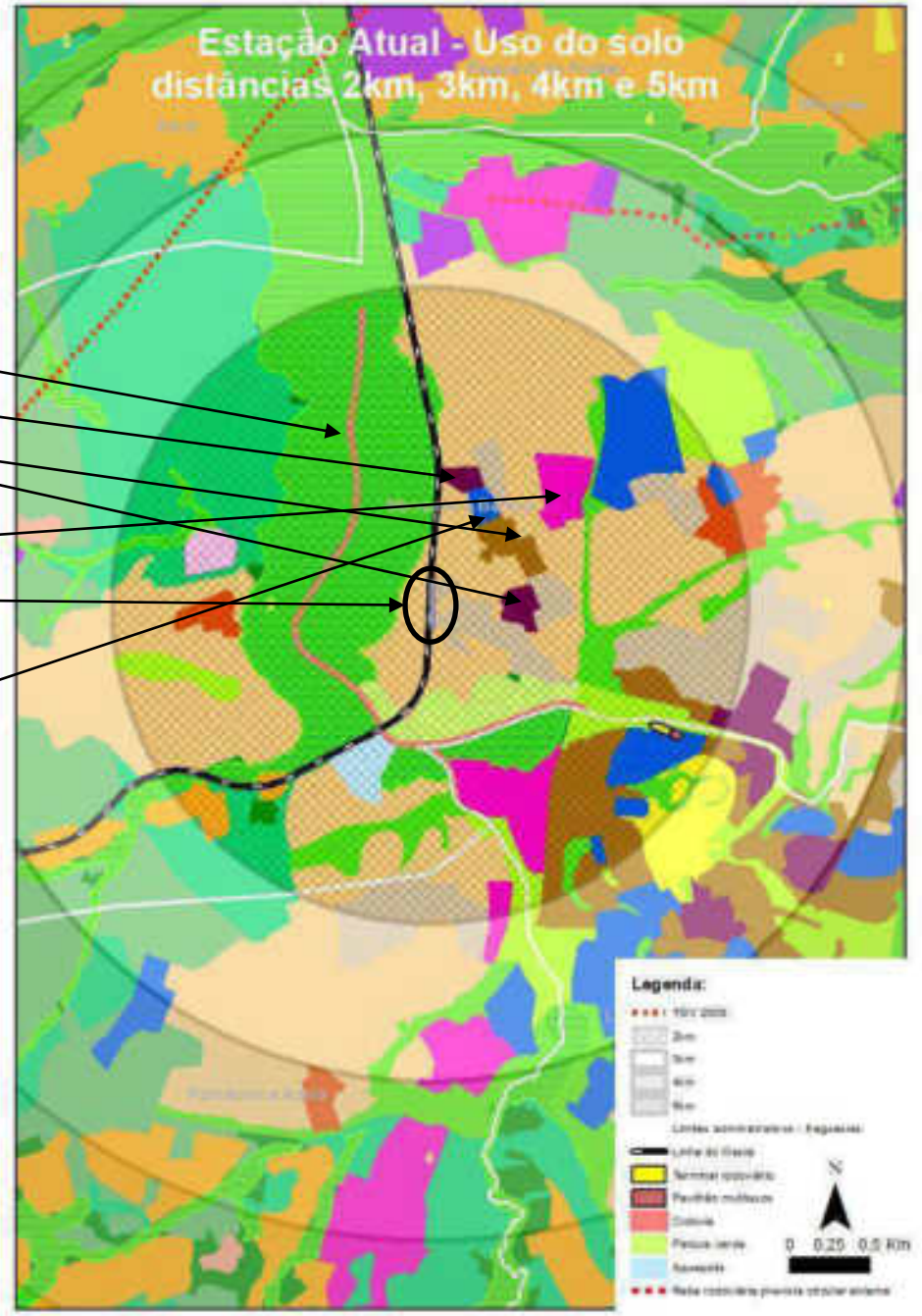
Espaços Naturais e Paisagísticos

Aglomerados Rurais

Áreas de Edificação Dispersa

Espaço destinado a equipamentos, infraestruturas e outras estruturas

Estação



Salientam-se:

1. a forte proximidade a uma RAN;
2. o contexto altamente urbanizado;
3. Ausência de hipótese de expansão urbana.

Estação LO

INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

Estação Atual - Proposta de Plano de urbanização:

- Abrange qualquer área do território do município incluída em perímetro urbano por plano diretor municipal eficaz e, ainda, os solos rústicos complementares de um ou mais perímetros urbanos, que se revelem necessários para estabelecer uma intervenção integrada de planeamento;

- Define o zonamento para localização das diversas funções urbanas, designadamente habitacionais, comerciais, turísticas, de serviços, industriais, bem como a identificação das áreas a recuperar, a regenerar ou a reconverter.

PDM

RAN

Solo Urbano

ESPAÇOS CENTRAIS

Espaços Centrais - Grau I

Espaços Centrais - Grau II

Espaços Centrais - Grau III

Espaços Centrais - História e património

ESPAÇOS HABITACIONAIS

Espaços Habitacionais - Grau I

Espaços Habitacionais - Grau II

ESPAÇOS DE ATIVIDADES ECONÓMICAS

Espaços de Atividades Económicas - Área comercial e de serviços

Espaços de Atividades Económicas - Área industrial e armazenagem

Espaços de Atividades Económicas - Área de "estrada - mercado"

ESPAÇOS VERDES

Espaços verdes - Área de proteção e enquadramento

Espaços verdes - Área de recreio e lazer

ESPAÇOS DE USO ESPECIAL

Espaços de Uso Especial - Espaços Turísticos

Espaços de Uso Especial - Espaços de equipamentos

ESPAÇOS URBANOS DE BAIXA DENSIDADE

Espaços urbanos de baixa densidade

Solo Rústico

Espaços Agrícolas

Espaços Florestais

Espaços Florestais de Produção

Espaços Florestais de Conservação

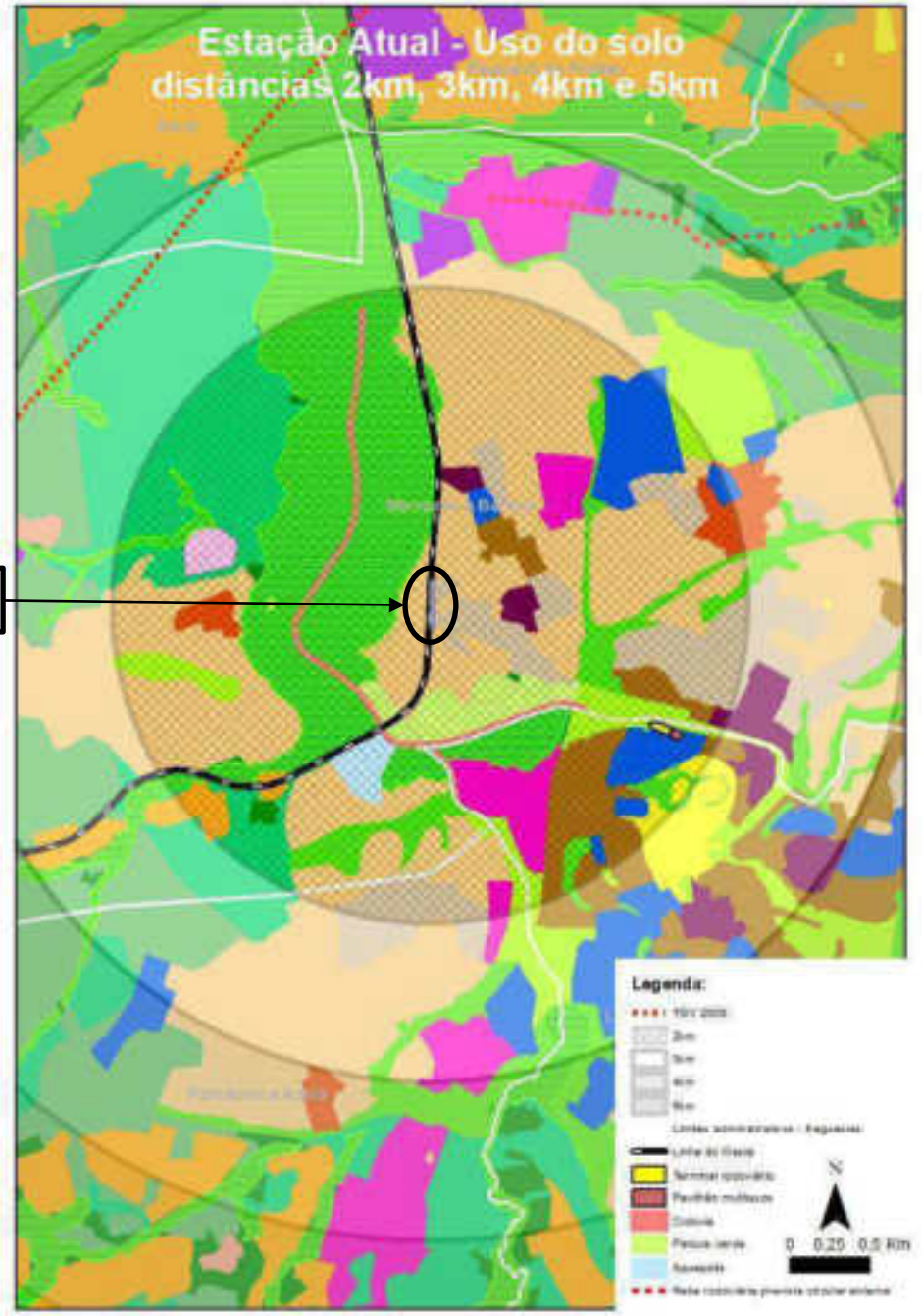
Espaços de Exploração de Recursos Geológicos

Espaços Naturais e Paisagísticos

Aglomerados Rurais

Áreas de Edificação Dispersa

Espaço destinado a equipamentos, infraestruturas e outras estruturas



Estação LAV

Salientam-se:

1. A inexistência de áreas com proteção;
2. o contexto de proximidade a espaços urbanos de baixa densidade e a um espaço de Aglomerados Rurais com potencial carência de reclassificação do solo urbano para espaços habitacionais e de atividades económicas;
3. Proximidade a espaços de atividades económicas que com potencialidade de crescimento;
4. Proximidade a um espaço de Exploração de Recursos Geológicos;
5. Proximidade a um Espaço habitacional – Grau II que contém um Espaço central Grau III e um Espaço Verde – área de recreio e lazer.

Legenda:

Solo Urbano

ESPAÇOS CENTRAIS

- Espaços Centrais - Grau I
- Espaços Centrais - Grau II
- Espaços Centrais - Grau III
- Espaços Centrais - História e património

ESPAÇOS HABITACIONAIS

- Espaços Habitacionais - Grau I
- Espaços Habitacionais - Grau II

ESPAÇOS DE ATIVIDADES ECONÓMICAS

- Espaços de Atividades Económicas - Área comercial e de serviços
- Espaços de Atividades Económicas - Área industrial e armazenagem
- Espaços de Atividades Económicas - Área de "estrada - mercado"

ESPAÇOS VERDES

- Espaços verdes - Área de proteção e enquadramento
- Espaços verdes - Área de recreio e lazer

ESPAÇOS DE USO ESPECIAL

- Espaços de Uso Especial - Espaços Turísticos
- Espaços de Uso Especial - Espaços de equipamentos

ESPAÇOS URBANOS DE BAIXA DENSIDADE

- Espaços urbanos de baixa densidade

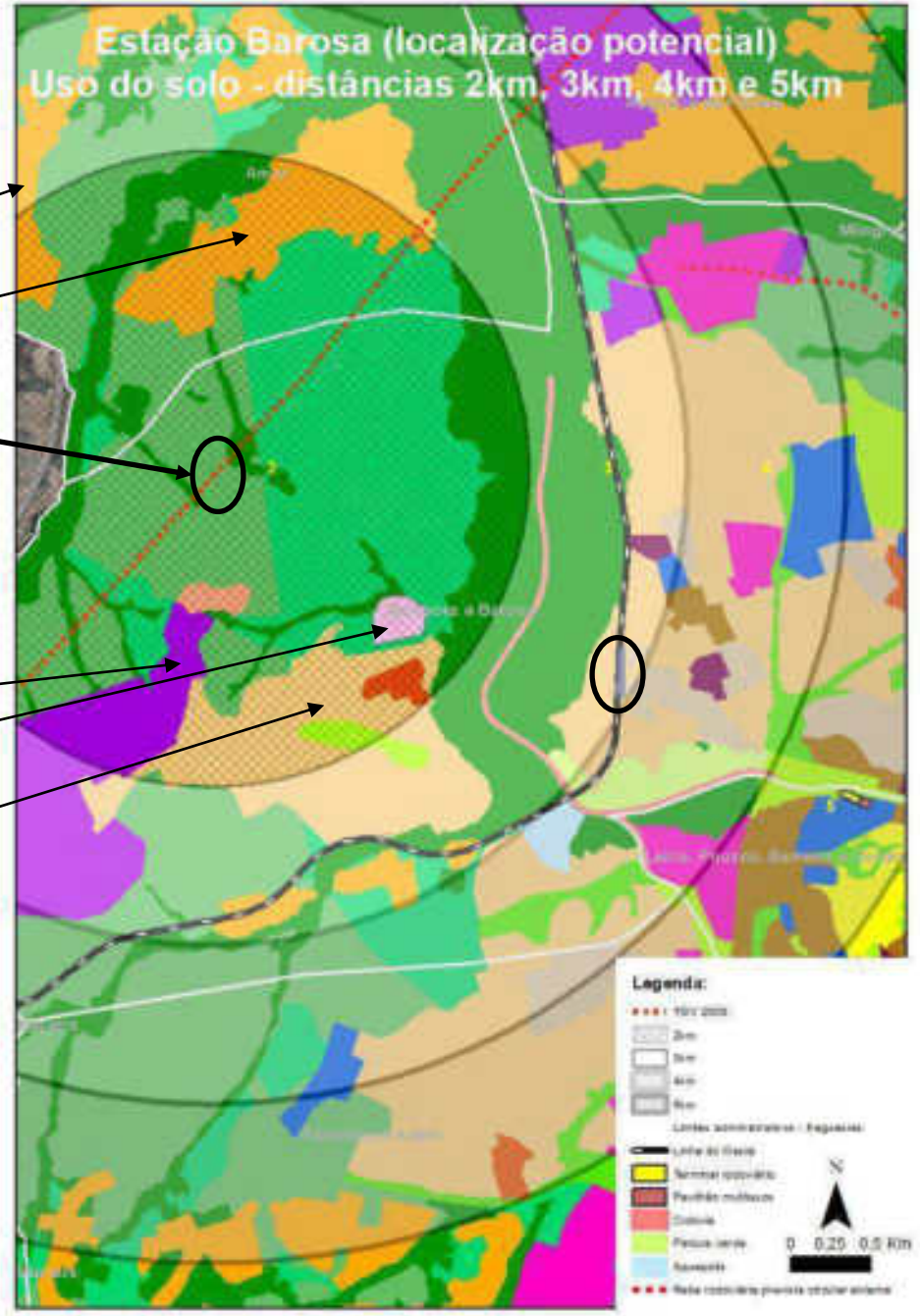
Solo Rústico

- Espaços Agrícolas

Espaços Florestais

- Espaços Florestais de Produção
- Espaços Florestais de Conservação
- Espaços de Exploração de Recursos Geológicos
- Espaços Naturais e Paisagísticos
- Aglomerados Rurais
- Áreas de Edificação Dispersa
- Espaço destinado a equipamentos, infraestruturas e outras estruturas

Estação periferia (localização potencial)



Estação LAV

INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

Barosa - Necessário a reclassificação para solo urbano através de:

1 - Plano de pormenor

Plano de pormenor com efeitos registais o qual estabelece, nomeadamente:

- O desenho urbano, exprimindo a definição dos espaços públicos, incluindo os espaços de circulação viária e pedonal e de estacionamento, bem como o respetivo tratamento, a localização de equipamentos e zonas verdes, os alinhamentos, as implantações, a modelação do terreno e a distribuição volumétrica;
- A distribuição de funções, conjugações de utilizações de áreas de construção e a definição de parâmetros urbanísticos, designadamente, densidade máxima de fogos, número de pisos e altura total das edificações ou altura das fachadas.

O Plano de Pormenor obriga à fixação, por via contratual, dos encargos urbanísticos das operações, do respetivo prazo de execução e das condições de redistribuição de benefícios e encargos, considerando todos os custos urbanísticos envolvidos.

O plano deve definir o prazo para execução das obras de urbanização e das obras de edificação, o qual deve constar expressamente da certidão do plano a emitir para efeitos de inscrição no registo predial.

ou

2 - Revisão do Plano Diretor Municipal

Segue os procedimentos estabelecidos na lei para a sua elaboração, acompanhamento, aprovação e publicação.

Solo Rústico

Espaços Agrícolas

Espaços Florestais

Espaços Florestais de Produção

Espaços Florestais de Conservação

Espaços de Exploração de Recursos Geológicos

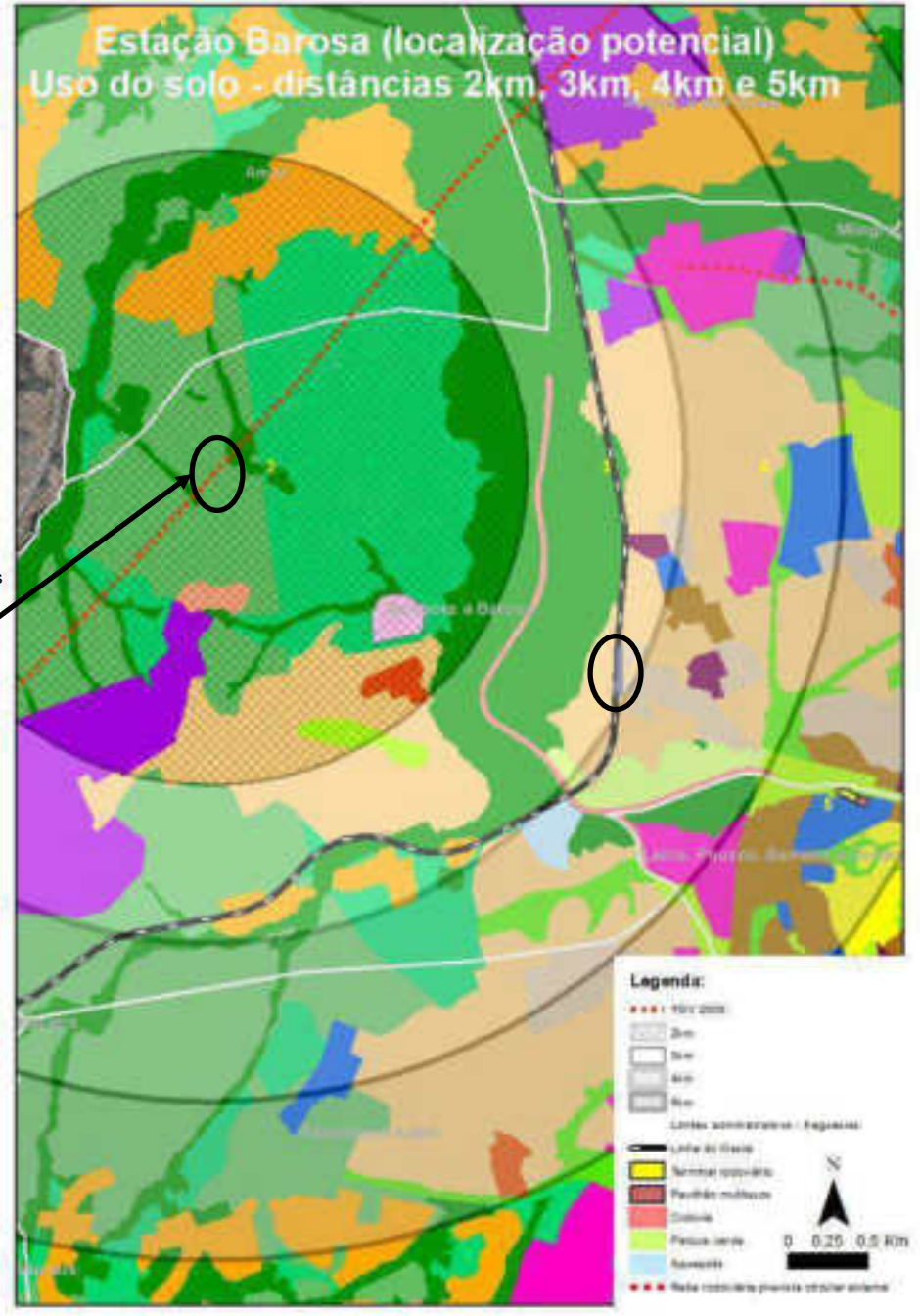
Espaços Naturais e Paisagísticos

Aglomerados Rurais

Áreas de Edificação Dispersa

Espaço destinado a equipamentos, infraestruturas e outras estruturas

Estação periferia (localização potencial)



Estudos Plano de Urbanização da Estação de Leiria

Largo da República, 2414-006 Leiria
Tel. (+351) 244 839 500 (Chamada para a rede fixa nacional)
www.cm-leiria.pt | cmleiria@cm-leiria.pt | NIF: 505 181 266

UNIÃO DAS FREGUESIAS DE MARRAZES E BAROSA

ORTOFOTOMAPA - ETRS89 - 2018

CM 1222

EN 109

EM 109

EM 533-1

EM 534

EM 109-10

EM 537

IC2

EN 242

LEGENDA

- Rede Ferroviária Nacional (Linha do Oeste)
- Estação Ferroviária de Leiria

REDE RODOVIÁRIA NACIONAL E ESTRADAS REGIONAIS

- Itinerário Complementar

ESTRADAS DESCLASSIFICADAS

- Estrada Desclassificada

REDE RODOVIÁRIA MUNICIPAL

- Caminho Municpal
- Estrada Municipal

CÂMARA MUNICIPAL DE LEIRIA

DEDT . DIPOT

DEPARTAMENTO DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL

DIVISÃO DE PLANEAMENTO E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Autor / Autores do Projecto	Projectado	Desenhado	Verificado	Aprovado
	.	.		

Projecto

ESTUDO URBANÍSTICO - LINHA ALTA VELOCIDADE LEIRIA

Escala 1:10.000

Data 2022/12/23

Peça Desenhada

PROPOSTA PARA PLANO DE URBANIZAÇÃO

REDE VIÁRIA

Revisão

Disciplina

Localização UNIÃO DAS FREGUESIAS DE MARRAZES E BAROSA

Documento

Ficheiro AA_CJ_Estudo Urbanistico LAV Leiria_Infra_AHVL_Expansão_10k.dwg | versão AUTOCAD 2018

Desenho n.º 02



CÂMARA MUNICIPAL DE LEIRIA

DEDT . DIPOT

DEPARTAMENTO DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL

DIVISÃO DE PLANEAMENTO E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Autor / Autores do Projecto	Projectado	Desenhado	Verificado	Aprovado
	.	.		

Projecto

ESTUDO URBANÍSTICO - LINHA ALTA VELOCIDADE LEIRIA

Escala 1:10.000

Data 2023/01/18

Peça Desenhada PROPOSTA PARA PLANO DE URBANIZAÇÃO

BASE GEOGRÁFICA DE REFERENCIAÇÃO DE INFORMAÇÃO 2021

Revisão

Disciplina

Localização UNIÃO DAS FREGUESIAS DE MARRAZES E BAROSA

Documento

Ficheiro AA_CJ_Estudo Urbanistico LAV Leiria_Infra_AHVL_Expansão_10k.dwg | versão AUTOCAD 2018

Desenho n.º 06

UNIÃO DAS FREGUESIAS DE MARRAZES E BAROSA

ORTOFOTOMAPA - ETRS89 - 2018

LEGENDA

- Limite da Proposta para Plano de Urbanização
- Perímetro Alargado de Estudos
- Rede Ferroviária Nacional (Linha do Oeste)
- Estação Ferroviária de Leiria

EQUIPAMENTOS EXISTENTES:

1 - EB1 de Gândara dos Olivais
2 - Bombeiros Voluntários de Leiria
3 - Campo de Tiro
4 - Escola Secundária Afonso Lopes Vieira
5 - EB1 de Sismaria
6 - EB1 de Quinta do Alçada
7 - Instituto da Vinha e do Vinho
8 - Centro Nacional de Lançamentos
9 - Jardim Almuinha Grande
10 - Centro Hospitalar S. Francisco
11 - Estádio Dr. Magalhães Pessoa
12 - Orfeão de Leiria
13 - Escola Secundária Domingos Sequeira
14 - Castelo de Leiria
15 - Ciclovia

EQUIPAMENTOS PREVISTOS:

1 - Aquapolis
2 - Ciclovia
3 - Terminal Rodoviário
4 - Pavilhão Multiusos

CÂMARA MUNICIPAL DE LEIRIA

DEDT . DIPOT

DEPARTAMENTO DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL
DIVISÃO DE PLANEAMENTO E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Autor / Autores do Projecto	Projectado	Desenhado	Verificado	Aprovado
	.	.		

Projecto
ESTUDO URBANÍSTICO - LINHA ALTA VELOCIDADE LEIRIA

Escala 1:10.000

Data 2022/12/23

Peça Desenhada
PROPOSTA PARA PLANO DE URBANIZAÇÃO
EQUIPAMENTOS EXISTENTES E PREVISTOS

Revisão

Disciplina

Localização UNIÃO DAS FREGUESIAS DE MARRAZES E BAROSA

Documento

Ficheiro AA_CJ_Estudo Urbanistico LAV Leiria_Infra_AHVL_Expansão_10k.dwg | versão AUTOCAD 2018

Desenho n.º 01

UNIÃO DAS FREGUESIAS DE MARRAZES E BAROSA

ORTOFOTOMAPA - ETRS89 - 2018

LEGENDA

- Limite da Proposta para Plano de Urbanização
- Perímetro Alargado de Estudos
- Rede Ferroviária Nacional (Linha do Oeste)
- Aproveitamento Hidroagrícola do Vale do Lis (AHVL)
- Estação Ferroviária de Leiria
- Parque Verde - Expansão POLIS
- Infraestruturas de apoio à LAV
- Áreas de Expansão

CÂMARA MUNICIPAL DE LEIRIA

DEDT . DIPOT

DEPARTAMENTO DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL

DIVISÃO DE PLANEAMENTO E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Autor / Autores do Projecto	Projectado	Desenhado	Verificado	Aprovado
	.	.		

Projecto

ESTUDO URBANÍSTICO - LINHA ALTA VELOCIDADE LEIRIA

Escala 1:10.000

Data 2022/12/23

Revisão

Peça Desenhada

PROPOSTA PARA PLANO DE URBANIZAÇÃO

ÁRIAS DE EXPANSÃO E INFRAESTRUTURAS DE APOIO À LAV

Disciplina

Localização UNIÃO DAS FREGUESIAS DE MARRAZES E BAROSA

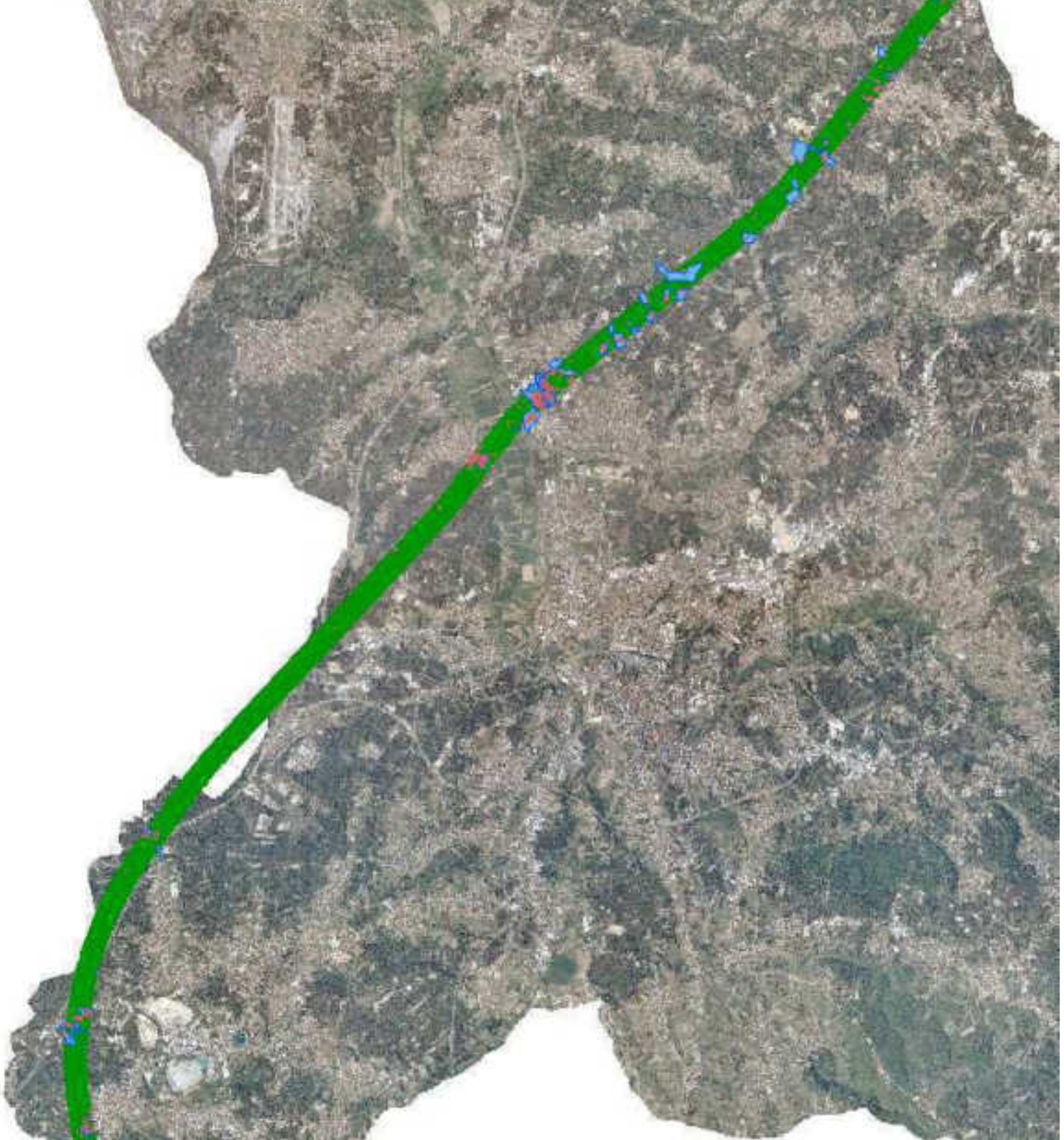
Documento

Ficheiro AA_CJ_Estudo Urbanistico LAV Leiria_Infra_AHVL_Expansão_10k.dwg | versão AUTOCAD 2018

Desenho n.º 03

Identificação de compromissos urbanísticos no corredor LAV e na área do Plano de Urbanização da Estação de Leiria

Largo da República, 2414-006 Leiria
Tel. (+351) 244 839 500 (Chamada para a rede fixa nacional)
www.cm-leiria.pt | cmleiria@cm-leiria.pt | NIF: 505 181 266



matriz_U	matriz_R	Observacoe	LevTopogra	TipLicUtil	NumLicUtil	Act_Pecua	CHAVEPRO	CP	AP	NP	SP	Processo
	2346						32889	ON	2001	1347	0	ON/2001/1347/0
	9353						35369	ON	2002	1488	0	ON/2002/1488/0
	4036						36334	ON	2001	1543	0	ON/2001/1543/0
	2346						31343	ON	2001	1277	0	ON/2001/1277/0
							61231	ON	2001	757	0	ON/2001/757/0
	6132						57765	ON	2001	646	0	ON/2001/646/0
	8187						52143	ON	2001	477	0	ON/2001/477/0
	14946		Não				38000	ON	2000	1653	0	ON/2000/1653/0
	652		Não				35463	ON	2000	1493	0	ON/2000/1493/0
	706						34711	ON	2000	1447	0	ON/2000/1447/0
Omisso							48857	ON	1999	381	0	ON/1999/381/0
							48033	ON	1999	359	0	ON/1999/359/0
	4692						55676	ON	1998	580	0	ON/1998/580/0
Omisso		Destaque em 1999	Não				52140	ON	1998	476	0	ON/1998/476/0
	692						33010	ON	2002	1352	0	ON/2002/1352/0
							31725	ON	2004	1293	0	ON/2004/1293/0
	4354						64345	ON	2003	87	0	ON/2003/87/0
	683						58758	ON	2004	678	0	ON/2004/678/0
							28908	ON	1997	1172	0	ON/1997/1172/0
	2337						24963	ON	1998	101	0	ON/1998/101/0
Omisso							35840	ON	1997	1513	0	ON/1997/1513/0
202							33755	ON	1997	1391	0	ON/1997/1391/0
4579							29461	ON	1997	1195	0	ON/1997/1195/0
	698						26960	ON	1996	1090	0	ON/1996/1090/0
	14852						25883	ON	1996	1045	0	ON/1996/1045/0
3097							66696	ON	1996	964	0	ON/1996/964/0
3097							0	ON	2004	1759	0	ON/2004/1759/0
Omisso							39886	ON	1996	188	0	ON/1996/188/0
	2262						26706	ON	1996	108	0	ON/1996/108/0
	2263						34347	ON	1995	1424	0	ON/1995/1424/0
612	4690						29850	ON	1995	1210	0	ON/1995/1210/0
	684		Não				29624	ON	1995	1200	0	ON/1995/1200/0
	4885						26870	ON	1995	1087	0	ON/1995/1087/0
1370		578/77 moradia (indicado pelo re					48578	ON	2010	374	0	ON/2010/374/0
							49224	ON	2006	392	0	ON/2006/392/0
	2286						55540	ON	2010	577	0	ON/2010/577/0
246		701/07					59222	ON	2010	692	0	ON/2010/692/0
1728							39935	ON	2009	189	0	ON/2009/189/0
980							0	ON	1983	533	0	ON/1983/533/0
							0	ON	1986	613	0	ON/1986/613/0
5502		1836/87					60415	ON	2008	73	0	ON/2008/73/0
5502							60415	ON	2008	73	0	ON/2008/73/0
7051							29047	ON	2006	1179	0	ON/2006/1179/0

	870						32623	ON	2001	1333	0	ON/2001/1333/0
1306							36183	ON	2002	1534	0	ON/2002/1534/0
636 / 638 / 1943							30978	ON	2003	1260	0	ON/2003/1260/0
1131							31036	ON	2002	1263	0	ON/2002/1263/0
		Destaque					29025	ON	2006	1178	0	ON/2006/1178/0
1760							58641	ON	2002	674	0	ON/2002/674/0
							59535	ON	2007	701	0	ON/2007/701/0
		Verificar implantação					66754	ON	2007	967	0	ON/2007/967/0
							58876	ON	2005	681	0	ON/2005/681/0
1847							49348	ON	1993	395	0	ON/1993/395/0
1847							49311	ON	1993	394	0	ON/1993/394/0
1847							61199	ON	1995	755	0	ON/1995/755/0
							27912	ON	2004	1130	0	ON/2004/1130/0
1728							65445	ON	1988	913	0	ON/1988/913/0
							53248	ON	1997	508	0	ON/1997/508/0
1728							64814	ON	2003	889	0	ON/2003/889/0
							56751	ON	2005	613	0	ON/2005/613/0
							25768	ON	2004	1040	0	ON/2004/1040/0
	3710						50866	ON	2012	439	0	ON/2012/439/0
							56513	ON	2005	606	0	ON/2005/606/0
1128	669						25225	ON	2013	102	0	ON/2013/102/0
							51291	ON	2002	451	0	ON/2002/451/0
							67267	ON	1994	985	0	ON/1994/985/0
							66104	ON	1995	940	0	ON/1995/940/0
1728							0	ON	1986	1834	0	ON/1986/1834/0
							0	ON	1989	1252	0	ON/1989/1252/0
1128	669						0	ON	1991	390	0	ON/1991/390/0
1728							0	ON	1987	1473	0	ON/1987/1473/0
1847							0	ON	1989	2202	0	ON/1989/2202/0
		Destaque R-2400					54523	ON	2004	546	0	ON/2004/546/0
		U-6067					41557	ON	2007	212	0	ON/2007/212/0
							43993	ON	1997	253	0	ON/1997/253/0
							66582	ON	2004	960	0	ON/2004/960/0
							64510	ON	2005	876	0	ON/2005/876/0
							51323	ON	2004	452	0	ON/2004/452/0
							27148	ON	2003	11	0	ON/2003/11/0
							56547	ON	2009	607	0	ON/2009/607/0
							32126	ON	2002	131	0	ON/2002/131/0
							47961	ON	1990	357	0	ON/1990/357/0
							62079	ON	2005	785	0	ON/2005/785/0
							34197	ON	2003	1416	0	ON/2003/1416/0
							28018	ON	2003	1135	0	ON/2003/1135/0
		R-10036					64154	ON	2003	861	0	ON/2003/861/0
		R-3711					30788	ON	2002	1252	0	ON/2002/1252/0

1935							56549	ON	2013	607	0	ON/2013/607/0
1935							62028	ON	2007	783	0	ON/2007/783/0
1935							54593	ON	2010	548	0	ON/2010/548/0
		U - 1922					56845	ON	2013	616	0	ON/2013/616/0
		R - 710					66124	ON	1994	941	0	ON/1994/941/0
							61808	ON	2003	776	0	ON/2003/776/0
							65784	ON	2007	928	0	ON/2007/928/0
	3641						43114	ON	1999	234	0	ON/1999/234/0
		Destaque					33828	ON	1998	1396	0	ON/1998/1396/0
							37065	ON	1995	1589	0	ON/1995/1589/0
							57991	ON	1999	652	0	ON/1999/652/0
							0	ON	1991	89	0	ON/1991/89/0
							0	ON	1992	88	0	ON/1992/88/0
							0	ON	1992	1280	0	ON/1992/1280/0
1122 / 1123	708						41076	ON	1990	2052	0	ON/1990/2052/0
		U - 1922					0	ON	1991	1771	0	ON/1991/1771/0
	3641						0	ON	1992	710	0	ON/1992/710/0
							0	ON	1989	479	0	ON/1989/479/0
							0	ON	1983	1415	0	ON/1983/1415/0
1122 / /1123	708						73476	OA	1989	297	0	OA/1989/297/0
1122 / 1123	708						71592	OA	1989	2063	0	OA/1989/2063/0
							28950	ON	1998	1174	0	ON/1998/1174/0
2082	886				96/2020		55957	ON	2016	59	0	ON/2016/59/0
		R-3666					56122	ON	1993	594	0	ON/1993/594/0
		R-3666					56152	ON	1993	595	0	ON/1993/595/0
		Destaque					42681	ON	1998	227	0	ON/1998/227/0
1944		Destaque em 2006					47956	ON	2014	357	0	ON/2014/357/0
1641		Remanescente em 2006			114/18		50171	ON	2016	418	0	ON/2016/418/0
1641		Remanescente em 2006					60119	ON	1996	72	0	ON/1996/72/0
1944		Destaque em 2006					53846	ON	2003	526	0	ON/2003/526/0
1944		Destaque em 2006					54684	ON	2006	550	0	ON/2006/550/0
							32834	ON	1998	1343	0	ON/1998/1343/0
		R-7998					25537	ON	1993	1030	0	ON/1993/1030/0
		R-7998					25901	ON	1993	1046	0	ON/1993/1046/0
		R-4333					31756	ON	1995	1294	0	ON/1995/1294/0
2023	6884						46329	ON	2015	312	0	ON/2015/312/0
1732							37659	ON	2004	1629	0	ON/2004/1629/0
1732							49199	ON	2015	391	0	ON/2015/391/0
	5036						0	ON	1992	389	0	ON/1992/389/0
2023	6884						0	ON	1992	385	0	ON/1992/385/0
2023	6884						0	ON	1992	469	0	ON/1992/469/0
	6148						0	ON	1992	728	0	ON/1992/728/0
	6148						0	ON	1982	2218	0	ON/1982/2218/0
	6148						0	ON	1992	1500	0	ON/1992/1500/0

	5036						34832	ON	2000	1454	0	ON/2000/1454/0
	5036						63700	ON	2000	844	0	ON/2000/844/0
3890			Não		322/19		60477	ON	2015	731	0	ON/2015/731/0
939		Tipo 3 - Indústria transformadora					43378	ON	2002	24	0	ON/2002/24/0
2308							62743	ON	2015	808	0	ON/2015/808/0
3575							54141	ON	1993	534	0	ON/1993/534/0
1872	4238; 4239; 4240 e 4264						63053	ON	1997	819	0	ON/1997/819/0
	691	Remanescente					66178	ON	2007	944	0	ON/2007/944/0
	691	Remanescente					64829	ON	1998	889	0	ON/1998/889/0
3201							37502	ON	2002	1617	0	ON/2002/1617/0
2689							60490	ON	1998	731	0	ON/1998/731/0
	9349						33270	ON	1983	1365	0	ON/1983/1365/0
	9349						29953	ON	1995	1215	0	ON/1995/1215/0
5184							53066	ON	2008	503	0	ON/2008/503/0
2022		(antigo 627 / 630 / 631 / 637)					47734	ON	2016	350	0	ON/2016/350/0
2022							37759	ON	2002	1636	0	ON/2002/1636/0
1641		Remanescente em 2006					62329	ON	1994	793	0	ON/1994/793/0
	874						63622	ON	2016	840	0	ON/2016/840/0
	874						42744	ON	1994	228	0	ON/1994/228/0
2099			Não				62851	ON	2016	811	0	ON/2016/811/0
2099							26938	ON	1993	109	0	ON/1993/109/0
		U - 1960					0	ON	1986	793	0	ON/1986/793/0
1872	4238; 4239; 4240 e 4264						27036	ON	1992	1094	0	ON/1992/1094/0
	9349						53647	ON	1993	52	0	ON/1993/52/0
	3005 e 3033; 3034						0	ON	1992	831	0	ON/1992/831/0
		R - 6134 (Este edifício foi demolid					0	ON	1976	390	0	ON/1976/390/0
	6148						0	ON	1988	841	0	ON/1988/841/0
	8020						0	ON	1980	1166	0	ON/1980/1166/0
	8020						0	ON	1981	1011	0	ON/1981/1011/0
3890			Não				0	ON	1977	716	0	ON/1977/716/0
939		Tipo 3 - Indústria transformadora					0	ON	1986	2437	0	ON/1986/2437/0
5184							0	ON	1989	1537	0	ON/1989/1537/0
4602			Não				35087	ON	2017	147	0	ON/2017/147/0
2032			Não				47670	ON	2016	349	0	ON/2016/349/0
2032			Não				53868	ON	2092	526	0	ON/2092/526/0
2032			Não		115/18		56878	ON	2017	617	0	ON/2017/617/0
2032			Não				58938	ON	2015	683	0	ON/2015/683/0
7761			Sim		269/19		55162	ON	2017	565	0	ON/2017/565/0
	5764		Sim				46428	ON	2017	315	0	ON/2017/315/0
	2411 / 2424 / 2425		Não				62945	ON	2015	815	0	ON/2015/815/0
2011			Sim		274/19		63240	ON	2017	826	0	ON/2017/826/0
2011			Não				47092	ON	2015	333	0	ON/2015/333/0
1131							48074	ON	2011	360	0	ON/2011/360/0
1131							36183	ON	2002	1534	0	ON/2002/1534/0

1306							31055	ON	2002	1264	0	ON/2002/1264/0
1306							47986	ON	2011	358	0	ON/2011/358/0
636 / 638 / 1943							36502	ON	2001	1553	0	ON/2001/1553/0
636 / 638 / 1943							36183	ON	2002	1534	0	ON/2002/1534/0
636 / 638 / 1943							48016	ON	2011	359	0	ON/2011/359/0
636 / 638 / 1943							28411	ON	2017	1151	0	ON/2017/1151/0
	653		Sim				28705	ON	2017	1164	0	ON/2017/1164/0
	660		Sim				28685	ON	2017	1163	0	ON/2017/1163/0
2082			Não				28725	ON	2017	1165	0	ON/2017/1165/0
2082							43900	ON	2014	251	0	ON/2014/251/0
5139			Não				27986	ON	1993	1133	0	ON/1993/1133/0
2083 / 2084 / 2085			Sim		193/2021		34768	ON	2018	145	0	ON/2018/145/0
2083 / 2084 / 2085			Não				63443	ON	1997	833	0	ON/1997/833/0
2083 / 2084 / 2085			Sim				46047	ON	1981	3040	0	ON/1981/3040/0
1533			Sim		314/2020		45198	ON	2018	282	0	ON/2018/282/0
4602			Não				0	ON	1984	2173	0	ON/1984/2173/0
1609		Destaque					0	ON	1992	1095	0	ON/1992/1095/0
7761			Não				0	ON	1968	2200	0	ON/1968/2200/0
	2411 / 2424 / 2425		Não				0	ON	1983	2140	0	ON/1983/2140/0
1131							0	ON	1992	994	0	ON/1992/994/0
1306							0	ON	1990	2339	0	ON/1990/2339/0
2099			Não				0	ON	1985	1702	0	ON/1985/1702/0
7761			Não				68551	OA	1987	1227	0	OA/1987/1227/0
7761			Não				0	ON	1981	2544	0	ON/1981/2544/0
4282			Não				84759	OA	1984	2828	0	OA/1984/2828/0
4311			Não				29451	ON	2006	1195	0	ON/2006/1195/0
4311			Não				45256	ON	2013	284	0	ON/2013/284/0
4311			Sim				51977	ON	2017	471	0	ON/2017/471/0
2039			Não				27771	ON	1998	1124	0	ON/1998/1124/0
2039			Sim				53380	ON	2005	512	0	ON/2005/512/0
2039			Não				66509	ON	2006	958	0	ON/2006/958/0
2039			Sim				51729	ON	2011	464	0	ON/2011/464/0
2039			Sim				53012	ON	2018	501	0	ON/2018/501/0
1261	4320		Sim				37569	ON	1999	1620	0	ON/1999/1620/0
	712		Não				58239	ON	2018	660	0	ON/2018/660/0
7926			Sim				58627	ON	2018	673	0	ON/2018/673/0
	3639		Não				28611	ON	1995	116	0	ON/1995/116/0
1941	3977 / 4001 / 3999 / 4000 / 3998 /		Sim				59085	ON	2018	688	0	ON/2018/688/0
1941	3977 / 4001 / 3999 / 4000 / 3998 /		Não				28831	ON	2013	117	0	ON/2013/117/0
1941	3977 / 4001 / 3999 / 4000 / 3998 /		Não				59094	ON	1998	688	0	ON/1998/688/0
1941	3977 / 4001 / 3999 / 4000 / 3998 /		Não				47905	ON	1998	355	0	ON/1998/355/0
1760							34820	ON	2002	1453	0	ON/2002/1453/0
1760							36575	ON	2003	1558	0	ON/2003/1558/0
2051			Não		33/19		48908	ON	2014	383	0	ON/2014/383/0

	8032		Não				26238	ON	1998	106	0	ON/1998/106/0
2051			Sim		Alv Alte 20/19		83541	ON	2019	53	0	ON/2019/53/0
	1713						0	ON	1991	174	0	ON/1991/174/0
1261	4320		Não				0	ON	1990	718	0	ON/1990/718/0
1261	4320		Não				0	ON	1991	1614	0	ON/1991/1614/0
	1003		Não				0	ON	1989	2281	0	ON/1989/2281/0
	1713						0	ON	1988	1070	0	ON/1988/1070/0
2039			Sim				0	ON	1987	503	0	ON/1987/503/0
2039			Sim				0	ON	1987	504	0	ON/1987/504/0
2023	6884					Sim	67	AP	2013	2	0	AP/2013/2/0
	1713		Não				19	AP	2012	11	0	AP/2012/11/0
1261	4320		Não				24	AP	2011	12	0	AP/2011/12/0
1941	3977 / 4001 / 3999 / 4000 / 3998 /		Não				93	AP	2011	25	0	AP/2011/25/0
1728							22819	LB	2007	24	0	LB/2007/24/0
							22771	LB	2005	15	0	LB/2005/15/0
939		Tipo 3 - Indústria transformadora					23523	AI	2005	99	0	AI/2005/99/0
1122 / 1123	708		Não				22903	AI	2007	1	0	AI/2007/1/0
		U - 1922					22909	AI	2013	1	0	AI/2013/1/0
		U - 1922					23099	AI	2010	23	0	AI/2010/23/0
	5036						23084	AI	2010	21	0	AI/2010/21/0
1609		Destaque					22912	AI	2017	1	0	AI/2017/1/0
	6148						22991	AI	2017	13	0	AI/2017/13/0
2032			Não				23504	AI	2018	92	0	AI/2018/92/0
4282			Não				23170	AI	2017	32	0	AI/2017/32/0
5139			Não				23352	AI	2017	60	0	AI/2017/60/0
1641		Remanescente em 2006			114/18		23479	AI	2018	88	0	AI/2018/88/0
2032			Não				23501	AI	2018	91	0	AI/2018/91/0
		Tipo 2 - Fabricação de fechaduras					23589	AC	2005	16	0	AC/2005/16/0
							23702	AC	2011	4	0	AC/2011/4/0
1122 / 1123	708		Não				23614	AC	2011	19	0	AC/2011/19/0
1935							23757	AC	2007	7	0	AC/2007/7/0
1128	669						23574	AC	2013	13	0	AC/2013/13/0
	6148						23726	AC	2012	49	0	AC/2012/49/0
	691	Remanescente					23592	AC	2008	16	0	AC/2008/16/0
4311			Não				23779	AC	2007	9	0	AC/2007/9/0
							21514	IP	2001	49	0	IP/2001/49/0
1128	669						22548	IP	2000	96	0	IP/2000/96/0
							20164	IP	2000	16	0	IP/2000/16/0
1122 / 1123	708						21337	IP	2012	42	0	IP/2012/42/0
2082	886						21702	IP	2014	55	0	IP/2014/55/0
							20133	IP	1997	155	0	IP/1997/155/0
							22228	IP	1994	79	0	IP/1994/79/0
2023	6884						21142	IP	2014	36	0	IP/2014/36/0
	5036						21271	IP	1998	4	0	IP/1998/4/0

	874						21416	IP	2011	45	0	IP/2011/45/0
	5764		Não				19985	IP	1993	141	0	IP/1993/141/0
	5764		Não				21750	IP	1993	57	0	IP/1993/57/0
	2411 / 2424 / 2425		Sim				21114	IP	2017	35	0	IP/2017/35/0
	4684		Não				20832	IP	2003	27	0	IP/2003/27/0
1261	4320		Não				21979	IP	2003	67	0	IP/2003/67/0
1261	4320		Não				19472	IP	1997	105	0	IP/1997/105/0
	3710						20699	IP	2011	23	0	IP/2011/23/0
2032			Não				21084	IP	2015	34	0	IP/2015/34/0
1941	3977 / 4001 / 3999 / 4000 / 3998		Não				19958	IP	2016	14	0	IP/2016/14/0
1760							20299	IP	1994	171	0	IP/1994/171/0
8032			Não				20171	IP	2007	16	0	IP/2007/16/0
							0	IP	1990	140	0	IP/1990/140/0
5139			Não				0	IP	1990	160	0	IP/1990/160/0
1941	3977 / 4001 / 3999 / 4000 / 3998		Não				0	IP	1992	61	0	IP/1992/61/0
		R-3666					0	IP	1991	184	0	IP/1991/184/0
		R-3666					0	IP	1991	185	0	IP/1991/185/0
	3005 e 3033; 3034						0	IP	1991	794	0	IP/1991/794/0
636 / 638 / 1943							0	IP	1985	15	0	IP/1985/15/0
1306							0	IP	1985	15	0	IP/1985/15/0
1131							0	IP	1985	15	0	IP/1985/15/0
4282			Não				0	IP	1984	45	0	IP/1984/45/0
	1713						0	IP	1987	111	0	IP/1991/174/0
2039			Não				0	IP	1986	98	0	IP/1986/98/0
7149		Destaque em 2006	Não				41222	ON	1990	2071	0	ON/1990/2071/0
		R-3711					30788	ON	2000	1226	0	ON/2002/1252/0
8181			Não				19688	IP	2012	12	0	IP/2012/12/0
8181			Sim		362/2020		84041	ON	2019	241	0	ON/2019/241/0
		Remanescente em 2006	Não				3721	ON	1981	1046	0	ON/1981/1046/0
	3721	Remanescente em 2006	Não				0	ON	1981	3797	0	ON/1981/3797/0
7149		Destaque em 2006	Não				24985	ON	1993	1010	0	ON/1993/1010/0
7149		Destaque em 2006	Não				22914	AI	2004	10	0	AI/2004/10/0
7149		Destaque em 2006	Sim		266/2022		46157	ON	2005	308	0	ON/2005/308/0
7149		Destaque em 2006	Não				29581	ON	2003	120	0	ON/2003/120/0
7149		Destaque em 2006	Sim				0	ON	1982	1321	0	ON/1982/1321/0
7416			Sim				62061	ON	2018	784	0	
4282			Não				70636	OA	1987	1786	0	OA/1987/1786/0
	1003		Não				23409	AI	2017	71	0	AI/2017/71/0
3750			Sim		175/2021		85405	OA	1983	1238	0	ON/1983/1238/0
3750			Não				0	ON	1984	1431	0	ON/1984/1431/0
2082			Não				85933	ON	2019	807	0	ON/2019/807/0
	2325		Sim				86351	ON	2020	14	0	ON/2020/14/0
	4358		Não				84753	AC	2019	30	0	AC/2019/30/0
	3281 / 4978		Não				46863	ON	2016	327	0	ON/2016/327/0

	3281 / 4978		Não				39208	ON	2001	179	0	ON/2001/179/0
	3281 / 4978		Não				23639	AC	2006	22	0	AC/2006/22/0
2082	886						87228	LB	2020	10	0	LB/2020/10/0
4602			Não				86170	AC	2019	97	0	AC/2019/97/0
1128	669						87710	AC	2020	78	0	AC/2020/78/0
1935							86969	AC	2020	62	0	AC/2020/62/0
1122 / 1123	708		Não				87560	AC	2020	75	0	AC/2020/75/0
1378	2093		Não				36297	ON	1990	1540	0	ON/1990/1540/0
1378	2093		Não				45430	ON	2009	289	0	ON/2009/289/0
1378	2093		Não				17	AP	2018	10	0	AP/2018/10/0
1378	2093		Sim				87919	ON	2020	399	0	ON/2020/399/0
3281 / 4978			Sim				87741	ON	2020	354	0	ON/2020/354/0
	4353		Sim				88573	IP	2020	33	0	
2024	3973		Não				38429	ON	1991	1690	0	
2024	3973		Não				85494	AP	2019	19	0	
2024	3973		Sim				90199	IP	2021	13	0	
1720	4952		Não				41860	ON	1991	2160	0	
1720	4952		Sim				90197	IP	2021	12	0	
			Não				90257	ON	2021	271	0	
			Não				90257	ON	2021	271	0	
1720	4952		Sim				91308	ON	2021	528	0	
	2350 / 2354 / 2362 / 2861		Sim				91352	ON	2021	535	0	
	2350 / 2354 / 2362 / 2861		Não				30566	ON	2005	1242	0	
	15234		Sim				83580	ON	2019	62	0	
	15234		Não				28067	ON	1981	1137	0	
	14946		Não				56950	ON	1999	619	0	ON/2000/1653/0
5134			Sim		346/2022		43718	ON	2017	247	0	
5134			Não				0	ON	1961	1221	0	
5134			Não				35282	ON	1995	1481	0	
	1420		Não				0	ON	2021	898	0	
2039			Sim				92792	ON	2022	2	0	ON/2018/501/0
Omisso		Destaque em 2001	Não				37120	ON	2000	1592	0	
	2671	Remanescente em 2001	Não				37120	ON	2000	1592	0	
2083 / 2084 / 2085			Não		jan/23		94018	ON	2022	348	0	ON/2018/145/0
651			Não				31999	ON	1997	1303	0	
651			Sim				94251	ON	2022	414	0	
651			Não				24936	ON	2004	101	0	
651			Não				23526	AC	2005	1	0	
651			Não				49158	ON	2005	390	0	
2132			Não		449/05		65678	ON	2002	923	0	
2132			Não				25425	ON	2005	1027	0	
2132			Sim				94501	ON	2022	498	0	
4356	5767		Sim				25651	ON	2000	1036	0	
4356	5767		Não				84749	AC	2019	26	0	

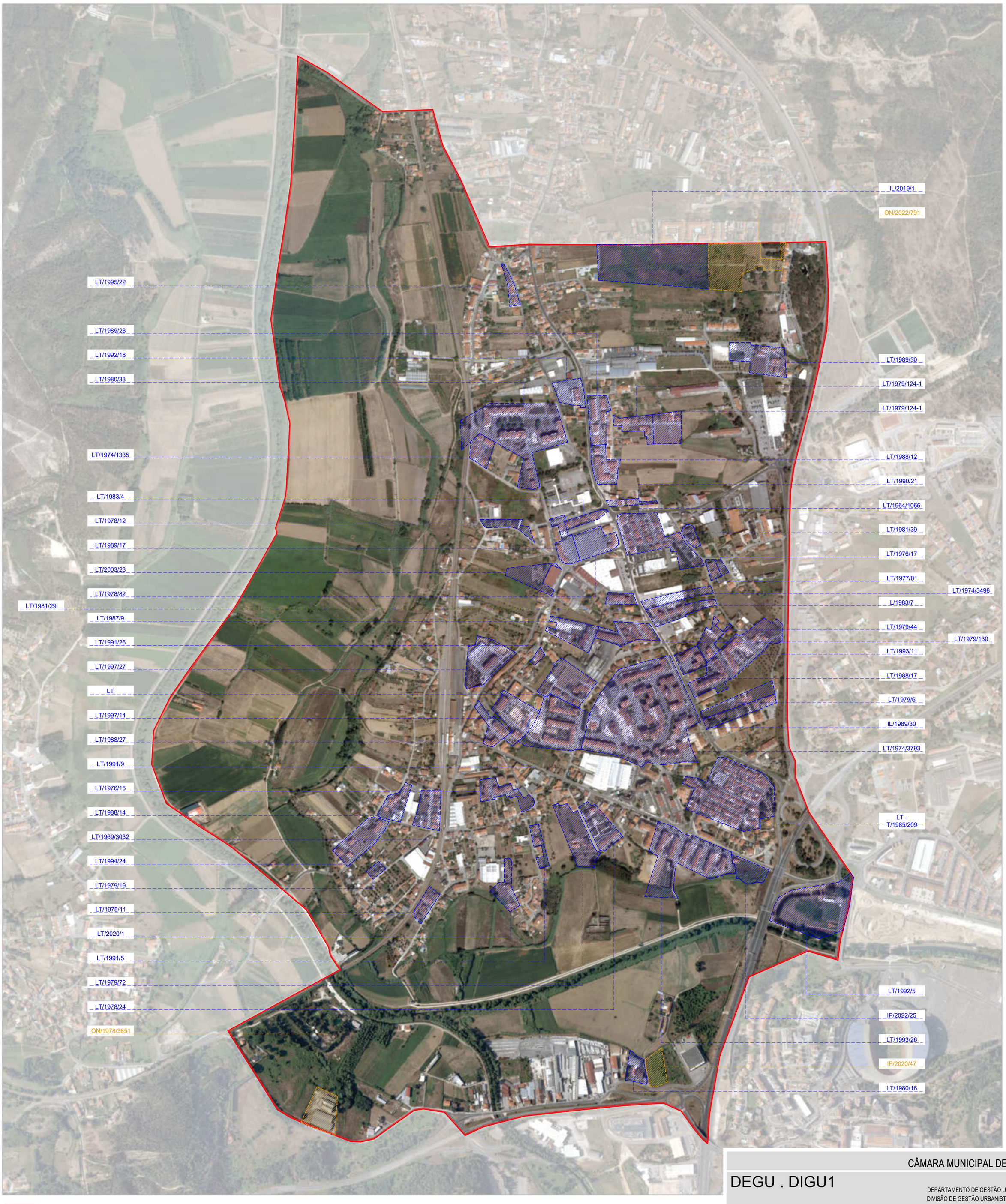
4356	5767		Não				0	ON	1978	3271	0	
4356	5767		Não				0	ON	1978	3271	0	
1663			Não				65941	ON	2007	934	0	
1663			Não				65941	ON	2007	934	0	
	1713		Não				83871	AP	2019	2	0	AP/2012/11/0
	654 / 658		Sim				95888	ON	2022	869	0	
	651		Não				31999	ON	1997	1303	0	
1003			Sim				95892	LB	2022	7	0	
	5035	Destaque	Sim				91957	ON	2021	725	0	
	5035	Destaque	Sim				93677	ON	2022	252	0	
	2000		Não				69260	ON	1989	1418	0	

CÂMARA MUNICIPAL | MUNICÍPIO DE LEIRIA

DIVISÃO DE PLANEAMENTO E ORDENAMENTO

N

Estudo urbanístico LAV Leiria



Levantamento cadastral 2º fase

Escala: 1:5 000 Data: 04/11/2022

CÂMARA MUNICIPAL DE LEIRIA

DEGU . DIGU1

DEPARTAMENTO DE GESTÃO URBANÍSTICA
DIVISÃO DE GESTÃO URBANISTICA - ZONA 1

Autor / Autores do Projecto	Projectado	Desenhado	Verificado	Aprovado
	.	.		

Projecto: Câmara Municipal de Leiria

Escala: 1:100

Data: 15/11/2022

Peça Desenhada: Estudo Urbanistico LAV Leiria

Identificação de loteamentos aprovados e compromissos do Municipio

Revisão: R00

Disciplina	Localização	Desenho n.º
Arquitectura	UNIÃO DAS FREGUESIAS DE MARRAZES E BAROSA	001

Documento: ----------

Ficheiro: LAV.dwg | versão AUTOCAD 2007

Alargamento da área do Plano de Urbanização da Estação de Leiria, após reunião com o urbanista Joan Busquets em janeiro de 2023

Largo da República, 2414-006 Leiria
Tel. (+351) 244 839 500 (Chamada para a rede fixa nacional)
www.cm-leiria.pt | cmleiria@cm-leiria.pt | NIF: 505 181 266

UNIÃO DAS FREGUESIAS DE MARRAZES E BAROSA

ORTOFOTOMAPA - ETRS89 - 2018

LEGENDA

- Limite da Proposta para Plano de Urbanização (Novo)
- Limite da Proposta para Plano de Urbanização (Anterior)
- Perímetro Alargado de Estudos
- Rede Ferroviária Nacional (Linha do Oeste)
- Estação Ferroviária de Leiria

CÂMARA MUNICIPAL DE LEIRIA

DEDT . DIPOT

DEPARTAMENTO DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL

DIVISÃO DE PLANEAMENTO E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Autor / Autores do Projecto	Projectado	Desenhado	Verificado	Aprovado
	.	.		

Projecto

ESTUDO URBANÍSTICO - LINHA ALTA VELOCIDADE LEIRIA

Escala 1:10.000

Data 2023/02/15

Peça Desenhada

PROPOSTA PARA PLANO DE URBANIZAÇÃO

Revisão

Disciplina

Localização UNIÃO DAS FREGUESIAS DE MARRAZES E BAROSA

Documento

Ficheiro AA_CJ_Estudo Urbanistico LAV Leiria_Infra_AHVL_Expansão_10k.dwg | versão AUTOCAD 2018

Desenho n.º PU.01

ANEXO IV

Parecer do Município de Leiria relativo à preparação do programa preliminar do projeto de supressão de Passagens de Nível na Linha do Oeste

Largo da República, 2414-006 Leiria
Tel. (+351) 244 839 500 (Chamada para a rede fixa nacional)
www.cm-leiria.pt | cmleiria@cm-leiria.pt | NIF: 505 181 266

Linha do Oeste

29 de dezembro

2021

Projeto de modernização da Linha do Oeste.
Supressão das passagens de nível

Parecer prévio às propostas enviadas pela Infraestruturas de Portugal

Introdução

No passado dia 24 de novembro, decorreu uma reunião com a entidade Infraestruturas de Portugal (IP), que apresentou ao executivo municipal e aos serviços técnicos da Câmara Municipal a estratégia de supressão de Passagens de Nível, no âmbito do processo de modernização da Linha do Oeste, no troço Caldas da Rainha – Louriçal.

A IP solicitou um parecer prévio ao Município de Leiria, a ser enviado até ao final do ano, parecer este que irá informar o desenvolvimento do processo de definição de requisitos do concurso para a elaboração do projeto de execução respetivo.

Foi referido que a perspetiva da IP é de poder lançar o concurso público para o Projeto de Execução no 1º semestre de 2022, tendo como data alvo março-abril, sendo expectável que os trabalhos do projeto comecem no início de 2023.

Foi ainda referido que concluída a construção das passagens desniveladas, estas passarão a ser da responsabilidade da Autarquia, nos termos de acordos a celebrar para o efeito e de acordo com o Decreto-Lei nº 568/99 de 23 de dezembro.

No dia 7 de dezembro a IP enviou ao Senhor Presidente da Câmara Municipal os esboços corográficos das propostas apresentadas na reunião já referida.

Para responder cabalmente à solicitação, foi implementada uma estratégia assente em três eixos de atuação:

- Recolha de informações importantes para detetar condicionantes à estratégia da IP, nomeadamente no que corresponde ao constante do Plano Diretor Municipal de Leiria, operações urbanísticas nas zonas de intervenção e projetos ou intervenções programadas pelo Município de Leiria;

- Apresentação da estratégia da IP, e discussão da mesma, com os elementos de cada uma das freguesias afetadas pelo projeto;

- Constituição de equipa interna de avaliação da estratégia da IP.

Parte A – Trabalhos desenvolvidos

1.- Recolha de informações nos serviços

Tal como referido anteriormente, tendo em vista a identificação de eventuais condicionantes ao desenvolvimento dos projetos de execução, foram solicitadas informações aos serviços municipais:

- Divisão de Planeamento, Ordenamento e Estratégia Territorial, no que respeita ao PDM;

- Departamento de Planeamento e Gestão Urbanística, no que respeita a operações urbanísticas já licenciadas ou em processo de avaliação pelos serviços municipais, nas zonas afetadas pela proposta da IP e nas zonas envolventes, que possam ter implicações no futuro projeto;

- Divisão de Projetos, no que respeita à identificação de obras municipais previstas para as zonas de intervenção.

Sobre o PDM, foram enviados extratos das plantas de Ordenamento e Condicionantes das áreas de intervenção (Anexo A).

Do levantamento de operações urbanísticas, foi detetada a existência da proposta de loteamento LT/2021/2, com interferência na proposta de supressão das PN ao km 159,028 e km 159,507 (Anexo B).

No que respeita a projetos municipais a decorrer, não se verificam implicações das propostas da IP. Relativamente a empreitadas em desenvolvimento, confirmou-se que não há, à data, implicações atuais e futuras.

2.- Apresentação da estratégia da IP às Freguesias

No que se refere às freguesias envolvidas, foram consideradas duas situações distintas:

- Alterações pontuais: nos casos em que a alteração é apenas local, não interferindo com a mobilidade das pessoas dentro de aglomerado urbano ou entre localidades distintas, foi feito o simples envio dos elementos à junta de freguesia para conhecimento, análise e posterior envio de informação. Nestes casos foram incluídas a Freguesia de Maceira (PN ao km 155,459) e a União de Freguesias de Souto da Carpalhosa e Ortigosa (PN ao km 168,869 e PN ao km 170,418).
- Alteração profunda aos padrões de mobilidade: nos casos em que a alteração aos padrões de mobilidade seja mais profunda, foi efetuada reunião de esclarecimento com os membros das assembleias de freguesia. Nestes casos foram incluídas a União de Freguesias de Marrazes e Barosa, a Freguesia de Regueira de Pontes e a União de Freguesias de Monte Redondo e Carreira

No que respeita ao primeiro ponto, o Município recebeu os pareceres das duas autarquias locais, integrados no Anexo C_1.

Nas restantes freguesias, foi convocada reunião com os elementos de cada uma das assembleias de freguesia, para análise e discussão dos elementos enviados pela IP, nas datas indicadas:

- 13 de dezembro - Freguesia de Regueira de Pontes

- 15 de dezembro - União das Freguesias de Marrazes e Barosa

- 16 de dezembro - União das Freguesias de Monte Redondo e Carreira

Os contributos de cada uma das freguesias acima descritas integram os Anexos C_2 a C_4.

3.- Equipa interna

Mantendo em linha de conta que o processo de supressão das passagens de nível é inquestionável e essencial para a modernização da Linha do Oeste, importou, nesta fase, garantir que a população que utiliza as passagens de nível não seja desnecessariamente prejudicada.

Para tal, foi criada uma equipa de trabalho para corresponder aos prazos de emissão do parecer, e estabelecer um calendário de trabalhos.

A equipa de trabalho foi constituída pelos seguintes elementos:

- Vereador Luís Lopes;
- Vereador Ricardo Gomes;
- Vereador Ricardo Santos;
- Eng. Ana Cristina Silva;
- Eng. Filipe Silva;
- Eng. Paulo Pinheiro.

Esta equipa cumpriu o seguinte calendário:

- Reunião inicial para início dos trabalhos no dia 30 de novembro;
- Visitas ao terreno e reuniões de análise, que decorreram até ao dia 10 de dezembro;
- Elaboração de apresentação para as sessões com os representantes das assembleias de freguesia dos territórios afetados;
- Sessões de esclarecimento com as assembleias de freguesia, que decorreram entre os dias 13 e 16 de dezembro;
- Recolha dos contributos que foram enviados pelos membros das assembleias de freguesia, até ao dia 23 de dezembro;
- Elaboração de parecer, com inclusão dos contributos que forem enviados pelos membros das assembleias de freguesia, com prazo estabelecido até ao dia 31 de dezembro;

- Envio do parecer à IP, até ao dia 31 de dezembro.

Parte B – Parecer do Município de Leiria

1.- Princípios genéricos a que os projetos de execução devem obedecer

Tal como foi referido anteriormente, a modernização da Linha do Oeste é um processo de vital importância para a Região em geral, e para o Concelho de Leiria em particular. Não só pelas conhecidas vantagens para o ambiente, decorrentes da potencial mudança modal, mas também pelo acréscimo de segurança para pessoas e bens que o encerramento das passagens de nível virá trazer.

Neste aspeto será necessário recordar que tem havido, nos últimos anos, um conjunto lamentável de acidentes rodoviários, com resultado na perda de vidas humanas. Sabendo-se que a IP apresentou diversas destas propostas ao município em 2008, a falta de investimento na supressão das passagens de nível teve trágicas consequências no Concelho de Leiria.

No entanto será necessário garantir que as intervenções previstas não sejam causadoras de alterações significativas para o dia a dia das pessoas e atividades económicas e sociais, nomeadamente pelo aumento desnecessário das deslocações ou pela canalização para vias que não apresentem condições físicas adequadas ao tráfego das viaturas ou para pontos da rede viária que estejam já congestionadas.

No que respeita às condições de dimensionamento das passagens desniveladas, há um conjunto de princípios que a equipa projetista deverá ter em consideração:

- As passagens pedonais superiores e inferiores devem garantir o cumprimento das normas de acessibilidade e de conforto, nomeadamente no que respeita a escolha de materiais e iluminação, assim como de segurança e mobilidade condicionada;

- A rede viária de Leiria, por força da pujança do seu tecido empresarial e da elevada densidade populacional, é utilizada, em toda a sua extensão, por veículos pesados e por máquinas agrícolas, pelo que as obras de arte associadas aos restabelecimentos das vias municipais intersetadas pelas PN's, deverão possuir um perfil de faixa de rodagem adequado que permita assegurar o perfil atual da via a restabelecer. Deverá incluir-se a criação de passeios que permitam a criação de corredores pedonais e/ou restabelecimento dos existentes;

- Por princípio, os restabelecimentos devem permitir a circulação pedonal em condições de segurança, assim como devem assegurar as boas práticas de acessibilidade;

- Quando possível, o projeto deve respeitar afastamentos a habitações e deve evitar constituir-se como barreira visual para os habitantes das mesmas;

- Garantido o princípio acima, o projeto deverá respeitar, sempre que possível, a viabilidade edificativa das parcelas de terreno, especialmente as que se localizam em solos urbanizados, de acordo com as plantas de ordenamento – classificação e qualificação do solo (PDM);

- Nos traineis rodoviários não deverão ser superiores a 10%;

- A inserção do restabelecimento na rede viária deve garantir a segurança de todos os utentes do espaço, incluindo o modo pedonal e os modos suaves.

2.- Análise das propostas apresentadas pela IP

2.1.- PN km 155,459 (Freguesia de Maceira)

Considera-se que, de um modo geral, a proposta apresentada garante o restabelecimento da circulação, devendo o projetista ter em consideração os princípios gerais apresentados anteriormente.

2.2.- PN km 157,708 (União das Freguesias de Marrazes e Barosa)

Considera-se que, de um modo geral, a proposta apresentada garante o restabelecimento da circulação, devendo o projetista ter em consideração os princípios gerais apresentados anteriormente.

2.3.- PN km 159,028 e km 159,507 (União das Freguesias de Marrazes e Barosa)

Do levantamento de operações urbanísticas, foi detetada a existência da proposta de loteamento LT/2021/2, com interferência na proposta de supressão. Deverá ser compatibilizado o traçado da proposta da IP com a proposta do promotor, de forma a evitar dificuldades na integração entre ambos os projetos de redes viárias com as vias já existentes. Neste caso é importante ter em conta a qualidade paisagística do espaço e otimização da solução que não comprometa o entroncamento da rua Campos do Lis com a EN242

2.4.- PN km 160,425 (União das Freguesias de Marrazes e Barosa)

A passagem de nível em causa apresenta desafios muito grandes para um projetista que tenha como missão projetar o seu desnivelamento.

Por isso mesmo a IP não teve possibilidade de encontrar uma solução que possa, no local, resolver o problema que se coloca.

Por seu lado, a Câmara Municipal considera que não dispõe dos elementos necessários para equacionar uma solução exequível para o problema, até porque este projeto específico não pode ser dissociado da intervenção que se propõe para a Estação de Leiria, que será preparada para acolher composições que circulam na ligação em grande velocidade entre Lisboa e Porto.

As alterações que, obrigatoriamente, irão ocorrer no edifício e no espaço público existente, nomeadamente no que respeita a estacionamento de viaturas, obrigam a pensar todo este espaço de forma integrada.

Um dos aspetos fundamentais para a elaboração de um projeto adequado às necessidades futuras passa pela caraterização do trânsito que circula nesta zona da cidade, não só no que respeita ao número de veículos, mas que abranja a matriz de origem-destino e as motivações para a deslocação ser efetuada por aquele espaço.

2.5.- PN km 161,163 e km 161,786 (União das Freguesias de Marrazes e Barosa)

Considera-se que, de um modo geral, a proposta apresentada garante o restabelecimento da circulação, devendo o projetista ter em consideração os princípios gerais apresentados anteriormente. Considera-se, ainda, a necessidade de beneficiar a Travessa do Carvalhal e efetuar a ligação, através da criação de nós de ligação do tipo rotunda, à Travessa do Rabeca.

2.6.- PN km 162,517 (União das Freguesias de Marrazes e Barosa)

Considera-se que, de um modo geral, a proposta apresentada garante o restabelecimento da circulação, devendo o projetista ter em consideração os princípios gerais apresentados anteriormente. Considera-se, ainda, a necessidade de efetuar as ligações, através da criação de nós de ligação do tipo rotunda, à EN349-1 (Rua Campos do Lis) e à Rua Escritor Manuel Ferreira.

2.7.- PN km 164,079 (Freguesia de Regueira de Pontes)

Considera-se que, de um modo geral, a proposta apresentada garante o restabelecimento da circulação, devendo o projetista ter em consideração os princípios gerais apresentados anteriormente. Considera-se, ainda, a necessidade de efetuar a ligação, através da criação de nós de ligação do tipo rotunda, à Rua de São Miguel.

É importante ter em conta se a construção do restabelecimento pode causar problemas na ligação da Rua de São Miguel com a Rua Nova, visto que é esta via que representa o maior fluxo de ligação à atual passagem de nível.

Por esse motivo os elementos da Assembleia de Freguesia de Regueira de Pontes apresentaram duas hipóteses alternativas que permitam assegurar a passagem desnivelada, uma através da Rua Nova e uma outra através da construção de uma via com ligação à rotunda da EN109. As propostas da Freguesia são apresentadas em anexo.

2.8.- PN km 165,320 (Freguesia de Regueira de Pontes)

Considera-se que, de um modo geral, a proposta apresentada garante o restabelecimento da circulação, devendo o projetista ter em consideração os princípios gerais apresentados anteriormente. Será necessário, no entanto, verificar se é possível construir a via proposta pela IP (e beneficiar os troços assinalados) com as caraterísticas geométricas necessárias aos fluxos de tráfego esperados, nomeadamente veículos pesados e máquinas agrícolas.

2.9.- PN km 166,582 (Freguesia de Regueira de Pontes)

Considera-se que, de um modo geral, a proposta apresentada garante o restabelecimento da circulação, devendo o projetista ter em consideração os princípios gerais apresentados anteriormente.

No entanto, a Câmara Municipal considera que a proposta da IP deve contemplar um novo atravessamento do Rio Lis através da construção de passagem superior, dado o aumento de utilização destas vias desde que a rotunda de acesso à A17 foi construída.

2.10.- PN km 168,869 (União das Freguesias de Souto da Carpalhosa e Ortigosa)

Considera-se que, de um modo geral, a proposta apresentada garante o restabelecimento da circulação, devendo o projetista ter em consideração os princípios gerais apresentados anteriormente.

2.11.- PN km 170,418 (União das Freguesias de Souto da Carpalhosa e Ortigosa)

Considera-se que, de um modo geral, a proposta apresentada garante o restabelecimento da circulação, devendo o projetista ter em consideração os princípios gerais apresentados anteriormente.

2.12.- PN km 174,019 e km 175,976 (União das Freguesias de Monte Redondo e Carreira)

A opção da IP apresenta várias dificuldades para os habitantes destas localidades e de aglomerados urbanos vizinhos.

No que respeita à Carreira é necessário ter em conta que a Rua Principal, por onde se faz o atual atravessamento da via-férrea, é o arruamento que apresenta condições para a circulação de viaturas pesadas e a convivência com peões. A consequência imediata é que o atravessamento superior com ligação à Rua da Pedreira, implica que, para os veículos que pretendam circular para outras direções que não seja a ligação norte-sul, seja necessário utilizar vias que não possuem caraterísticas físicas, nomeadamente perfil deficitário da faixa de rodagem, para que o tráfego de veículos ligeiros ocorra em segurança e, para o caso dos veículos pesados seja, em

certos casos, impossível, ou noutros, bastante condicionado pela atual ocupação marginal que poderá comprometer alargamento da faixa de rodagem.

Neste contexto considera-se que a intervenção da IP deverá alargar-se a vários arruamentos do aglomerado, para que seja garantida uma via que possibilite a circulação de viaturas para oeste e para sul.

Como alternativa, a IP poderá estudar uma passagem a sul da Carreira, que assegure a ligação à passagem inferior já existente, devendo esta ser melhorada.

No caso da supressão completa da passagem de nível existente em Montijos representa constrangimentos importantes para a circulação nesta zona, podendo identificar-se duas situações negativas mais impactantes:

- Aumento significativo do tráfego rodoviário no centro do lugar de Monte Redondo, já de si bastante saturado pela afluência diária de veículos;

- Para os habitantes dos lugares da Lezíria e dos Montijos, o transtorno causado tem implicações diretas na distância a percorrer para ligação à EN109, com aumento considerável da distância.

Neste caso, a Câmara Municipal considera que a IP deverá estudar alternativa à simples supressão da passagem de nível.

2.13.- PN km 177,173 (União das Freguesias de Monte Redondo e Carreira)

Considera-se que, de um modo geral, a proposta apresentada garante o restabelecimento da circulação, devendo o projetista ter em consideração os princípios gerais apresentados anteriormente.

No que respeita a esta proposta, a Câmara Municipal comunga com as preocupações da Freguesia, nomeadamente no que se prende com o espaço que será retirado ao recinto da feira e nas questões de segurança pedonal para todo o espaço.

É importante que o projetista tenha uma avaliação correta do elevado tráfego rodoviário diário, de acesso aos estabelecimentos de ensino, e sazonal, de acesso à costa, durante o período de verão. Importa ainda referir que esta via é percorrida por veículos pesados, quer de transporte

público coletivo, quer de transporte de mercadorias, pelo que deve ser dada atenção especial ao dimensionamento da passagem inferior.

2.14.- PN km 178,142 (União das Freguesias de Monte Redondo e Carreira)

Considera-se que, de um modo geral, a proposta apresentada garante o restabelecimento da circulação, devendo o projetista ter em consideração os princípios gerais apresentados anteriormente.

No entanto o projetista deve considerar que a ligação à rede viária existente deve ser assegurada através da criação de nós de ligação do tipo rotunda.

2.15.- PN km 180,660 (União das Freguesias de Monte Redondo e Carreira)

Considera-se que, de um modo geral, a proposta apresentada garante o restabelecimento da circulação, devendo o projetista ter em consideração os princípios gerais apresentados anteriormente.

Paulo Alexandre Pinheiro

De: Gonçalo Nuno Lopes
Enviado: 1 de abril de 2022 17:04
Para: 'IP - Relacionamento Institucional Central'
Cc: Paulo Alexandre Pinheiro
Assunto: RE: CM-Leiria_180_2022-03-25-L. OESTE - Supressão de PNs
Anexos: Avaliação supressão atravessamentos_v2.pdf; Parecer PN_v01_04_2022.pdf

Importância: Alta

Exmos. Senhores,

Na sequência do email infra, junto se envia parecer para conhecimento de V. Exas.

Com os meus melhores cumprimentos.
O Presidente
Gonçalo Lopes
Município de Leiria
Largo da República, 1 | 2414 – 006 Leiria
Tel.: 244 839 569
Evite a impressão desnecessária, pense no Meio Ambiente!

De: IP - Relacionamento Institucional Central <ri@infraestruturasdeportugal.pt>
Enviada: 25 de março de 2022 12:06
Para: Gonçalo Nuno Lopes <glopes@cm-leiria.pt>; Paulo Alexandre Pinheiro <pinheiro@cm-leiria.pt>
Assunto: CM-Leiria_180_2022-03-25-L. OESTE - Supressão de PNs

D.2022.203512

Exmo. Senhor
Gonçalo Lopes
Presidente da Câmara Municipal de Leiria

No seguimento do parecer negativo da CM Leiria/UF de Monte Redondo e Carreira, foi reavaliada no local a solução para as PNs aos kms 174+019 e 175+976 (Carreira/Montijos), apresentando-se em anexo os novos esboços de propostas para a respetiva supressão, para V/ apreciação.
Solicitamos que as propostas agora remetidas possam ser avaliadas na reunião que está agendada para o próximo dia 28-mar, às 10.00h, na CM de Leiria, ou, em alternativa, nos locais em causa.

Com os melhores cumprimentos

Departamento de Relacionamento Institucional Central
Praça da Portagem – 2809-013 Almada
T (+351) 21 287 90 00
ri@infraestruturasdeportugal.pt

Infraestruturas de Portugal
Ligamos destinos

www.infraestruturasdeportugal.pt



AVISO DE CONFIDENCIALIDADE - Esta mensagem e quaisquer ficheiros anexos à mesma são confidenciais e para uso exclusivo do destinatário e os mesmos são propriedade da Infraestruturas de Portugal, SA. Cabe ao destinatário assegurar a verificação de vírus e outras medidas que assegurem que esta mensagem não afeta os seus sistemas. Se não for o destinatário, não deverá usar, distribuir ou copiar este correio eletrónico, devendo proceder à sua eliminação e informar o emissor. É estritamente proibido o uso, a distribuição, a cópia ou qualquer forma de disseminação não autorizada deste correio eletrónico e seus anexos. Se recebeu este correio eletrónico por engano, por favor reenvie-o juntamente com os anexos para o emissor e apague-o do seu sistema. A Infraestruturas de Portugal, SA, respeita as obrigações e princípios de privacidade e proteção de dados. Para mais informações sobre esta matéria e para o modo de exercício dos direitos de proteção de dados, consulte a Política de Privacidade disponível no website oficial da Infraestruturas de Portugal SA, ou contacte o Encarregado de Proteção de Dados através do endereço de correio eletrónico dpo@infraestruturasdeportugal.pt. A Infraestruturas de Portugal, SA, agradece a sua cooperação.
Sede Social Campus do Pragal, Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
NIPC 503 933 813

DISCLAIMER - The information contained in this e-mail and any accompanying documents is confidential, may be privileged, and is intended solely for the person and/or entity to whom it is addressed (i.e. those identified in the "To" and "cc" box). It is the property of Infraestruturas de Portugal, SA. Unauthorized disclosure, or copying of this communication, or any part thereof, is strictly prohibited and may be unlawful. If you have received this e-mail in error, please return the e-mail and attachments to the sender and delete the e-mail and attachments and any copy from your system. Infraestruturas de Portugal, SA, respects privacy and data protection obligations and principles. For further information on this matter and to exercise your data protection rights, please see the Privacy Policy available at Infraestruturas de Portugal, SA official website, or contact the Data Protection Officer through the following email dpo@infraestruturasdeportugal.pt. Infraestruturas de Portugal, SA, thanks you for your cooperation.
Head Office Campus do Pragal, Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
Tax ID PT503 933 813

Dê o seu contributo para a sustentabilidade. Imprima o estritamente necessário e a preto e branco.

Supressão de passagens de nível na Linha do Oeste

Parecer do Município de Leiria

Introdução

No passado dia 28 de março decorreu uma reunião com a entidade Infraestruturas de Portugal (IP), que apresentou ao executivo municipal e aos serviços técnicos da Câmara Municipal a solução de supressão para as PNs aos kms 174+019 e 175+976 (Carreira/Montijos), situada na União das Freguesias de Monte Redondo e Carreira, no âmbito do processo de modernização da Linha do Oeste, no troço Caldas da Rainha - Louriçal.

Esta solução é apresentada no seguimento do parecer negativo do Município de Leiria e da UF de Monte Redondo e Carreira, emitido em dezembro de 2021.

1.-Análise das propostas apresentadas pela IP

1.1.- PN km 174,019

Face ao apresentado inicialmente pela IP, a solução agora proposta garante que se responde a parte importante das reservas colocadas pelo Município de Leiria no anterior parecer.

Volta-se a considerar que a Rua Principal, por onde se faz o atual atravessamento da via-férrea, é o arruamento que apresenta condições para a circulação de viaturas pesadas e a convivência com peões.

Evita-se, com esta solução, a utilização de vias que não possuem caraterísticas físicas adequadas, nomeadamente perfil deficitário da faixa de rodagem, para que o tráfego de veículos ligeiros e pesados ocorra em segurança.

No desenvolvimento desta proposta, o projetista deve ter em conta o seguinte:

- garantir, em toda a zona de intervenção, a observação dos princípios genéricos a que os projetos de execução devem obedecer, plasmados no ponto 2;

- para além da requalificação do caminho pedonal paralelo, a norte, à Linha, deve ser apresentada solução de construção/requalificação de caminho pedonal paralelo, a sul;

- atendendo à proximidade de escola, as soluções a considerar em fase de projeto devem cumprir as normas legais/regulamentares e as boas práticas de segurança e de acessibilidade pedonal, incluindo o previsto no Regime jurídico da acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, via pública e edifícios habitacionais, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto, alterado;

- garantir soluções otimizadas de ligação das vias projetadas à rede viária existente.

1.2.- PN km 175,976

Tal como no caso anterior, face ao apresentado inicialmente pela IP, a solução agora proposta garante que se responde a parte importante das reservas colocadas pelo Município de Leiria no anterior parecer.

Apresentam-se algumas dúvidas à exequibilidade da solução, no que se refere à inclinação da rampa a projetar para o lado norte da via, visto que a distância da Linha à via já existente é reduzida.

No desenvolvimento desta proposta, o projetista deve ter em conta o seguinte:

- garantir, em toda a zona de intervenção, a observação dos princípios genéricos a que os projetos de execução devem obedecer, plasmados no ponto 2;

- garantir soluções otimizadas de ligação das vias projetadas à rede viária existente;

- as soluções a considerar em fase de projeto devem cumprir as normas legais/regulamentares e as boas práticas de segurança e de acessibilidade pedonal, incluindo o previsto no Regime jurídico da acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, via pública e edifícios habitacionais, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto, alterado.

No que respeita a este ponto é importante sublinhar que o Município de Leiria só está de acordo com a solução de passagem superior de peões sem rampas para mobilidade condicionada se, em todo o percurso da via que assegurará a passagem desnivelada, for cumprido o disposto no Regime jurídico da acessibilidade.

2.- Princípios genéricos a que os projetos de execução devem obedecer

No que respeita às condições de dimensionamento das passagens desniveladas, há um conjunto de princípios que a equipa projetista deverá ter em consideração:

- As passagens pedonais superiores e inferiores devem garantir o cumprimento das normas de acessibilidade e de conforto, nomeadamente no que respeita a escolha de materiais e iluminação, assim como de segurança e mobilidade condicionada;

- A rede viária de Leiria, por força da pujança do seu tecido empresarial e da elevada densidade populacional, é utilizada, em toda a sua extensão, por veículos pesados e por máquinas agrícolas, pelo que as obras de arte associadas aos restabelecimentos das vias municipais intersetadas pelas PN's, deverão possuir um perfil de faixa de rodagem adequado que permita assegurar o perfil atual da via a restabelecer. Deverá incluir-se a criação de passeios que permitam a criação de corredores pedonais e/ou restabelecimento dos existentes;

- Por princípio, os restabelecimentos devem permitir a circulação pedonal em condições de segurança, assim como devem assegurar as boas práticas de acessibilidade;

- Quando possível, o projeto deve respeitar afastamentos a habitações e deve evitar constituir-se como barreira visual para os habitantes das mesmas;

- Garantido o princípio acima, o projeto deverá respeitar, sempre que possível, a viabilidade edificativa das parcelas de terreno, especialmente as que se localizam em solos urbanizados, de acordo com as plantas de ordenamento – classificação e qualificação do solo (PDM);

- Os traineis rodoviários não deverão ser superiores a 10%;

- A inserção do restabelecimento na rede viária deve garantir a segurança de todos os utentes do espaço, incluindo o modo pedonal e os modos suaves.

Anexo:

Parecer da União das Freguesias de Monte Redondo e Carreira

Leiria, 1 de abril de 2022

O Presidente da Câmara Municipal

[Assinatura Qualificada] Gonçalo Nuno Bértolo Gordalina Lopes

Assinado de forma digital por [Assinatura Qualificada] Gonçalo Nuno Bértolo Gordalina Lopes
DN: c=PT, o=Município de Leiria, ou=Certificado para pessoa singular - Assinatura Qualificada, title=Presidente da Câmara Municipal de Leiria - Informação confirmada pela Entidade de Certificação apenas na data de emissão e que não foi confirmada posteriormente a essa data, cn=Bértolo Gordalina Lopes, givenName=Gonçalo Nuno, serialNumber=IDCPT-10501747, cn=[Assinatura Qualificada] Gonçalo Nuno Bértolo Gordalina Lopes
Dados: 2022.04.01 17:01:59 +01'00'

Gonçalo Lopes



Análise da intenção de alteração/supressão de passagens de nível

Linha do Oeste - União das Freguesias de Monte Redondo e Carreira

31 de março de 2022

ÍNDICE GERAL

1. INTRODUÇÃO **3**

2. ATRAVESSAMENTOS **4**

2.1. LUGAR DA CARREIRA (OESTE, PN KM 174,019) 4

2.2. LUGAR DOS MONTIJOS/LEZÍRIA (OESTE, PN KM 175,976) 5

2.3. LUGAR DE MONTE REDONDO (OESTE, PN KM 177,173) 6

2.4. LUGAR DO PAÇO (OESTE, PN KM 178,142) 7

2.5. LUGAR DE SANTO ALEIXO (OESTE, PN KM 180,660) 8

3. NOTA FINAL **9**

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Linha do Oeste em Monte Redondo (pedreira) 3
Figura 2: Proposta intervenção Oeste, PN km 174,019 4
Figura 3: Proposta intervenção Oeste, PN km 175,976 5
Figura 4: Proposta intervenção Oeste, PN km 177,173 6
Figura 5: Proposta intervenção Oeste, PN km 178,142 7
Figura 6: Proposta intervenção Oeste, PN km 180,660 8

1. INTRODUÇÃO

A história de Monte Redondo e o seu despertar para a industrialização estão diretamente ligados à Linha do Oeste, que assumiu um papel preponderante no desenvolvimento da freguesia. Com o início da exploração de inertes no lugar dos Montijos, a ferrovia consistia no principal canal de escoamento da matéria-prima extraída. Uma parte dela foi inclusivamente aplicada na execução de linhas de caminho-de-ferro portuguesas.

Mas a importância da Linha do Oeste para Monte Redondo revelou-se igualmente no transporte de passageiros. Até ao aparecimento dos primeiros autocarros de transporte público, o comboio era o principal meio de transporte para a Figueira da Foz, Leiria e até mesmo para Lisboa.



Figura 1: Linha do Oeste em Monte Redondo (pedreira)

Muitos foram os habitantes da freguesia e de toda a área envolvente, que, na estação de Monte Redondo, entraram num comboio para ir cumprir o serviço militar, ir trabalhar ou passar um dia de praia a S. Martinho do Porto ou à Figueira da Foz. Inúmeros foram também os trabalhadores que a Monte Redondo chegaram de comboio para trabalhar nesta zona, principalmente na referida exploração de inertes e na indústria da madeira. Considera-se que a Linha do Oeste e a estação/apeadeiro de Monte Redondo tiveram uma enorme importância para o desenvolvimento da zona norte do concelho de Leiria e assume-se que ainda a manterão após a prevista requalificação da ferrovia.

Como tal, na sequência de uma explanação que a Câmara Municipal de Leiria realizou aos eleitos autárquicos da União das Freguesias de Monte Redondo e Carreira, da pretensão de as Infraestruturas de Portugal procederem à alteração e supressão de atravessamentos rodoviários/pedonais da via, atendendo ao fato de na referida freguesia existirem cinco atravessamentos da Linha do Oeste, os eleitos autárquicos desta freguesia apresentam neste documento as suas considerações críticas para cada uma das situações com previsão de intervenção.

2. ATRAVESSAMENTOS

2.1. Lugar da Carreira (Oeste, PN km 174,019)

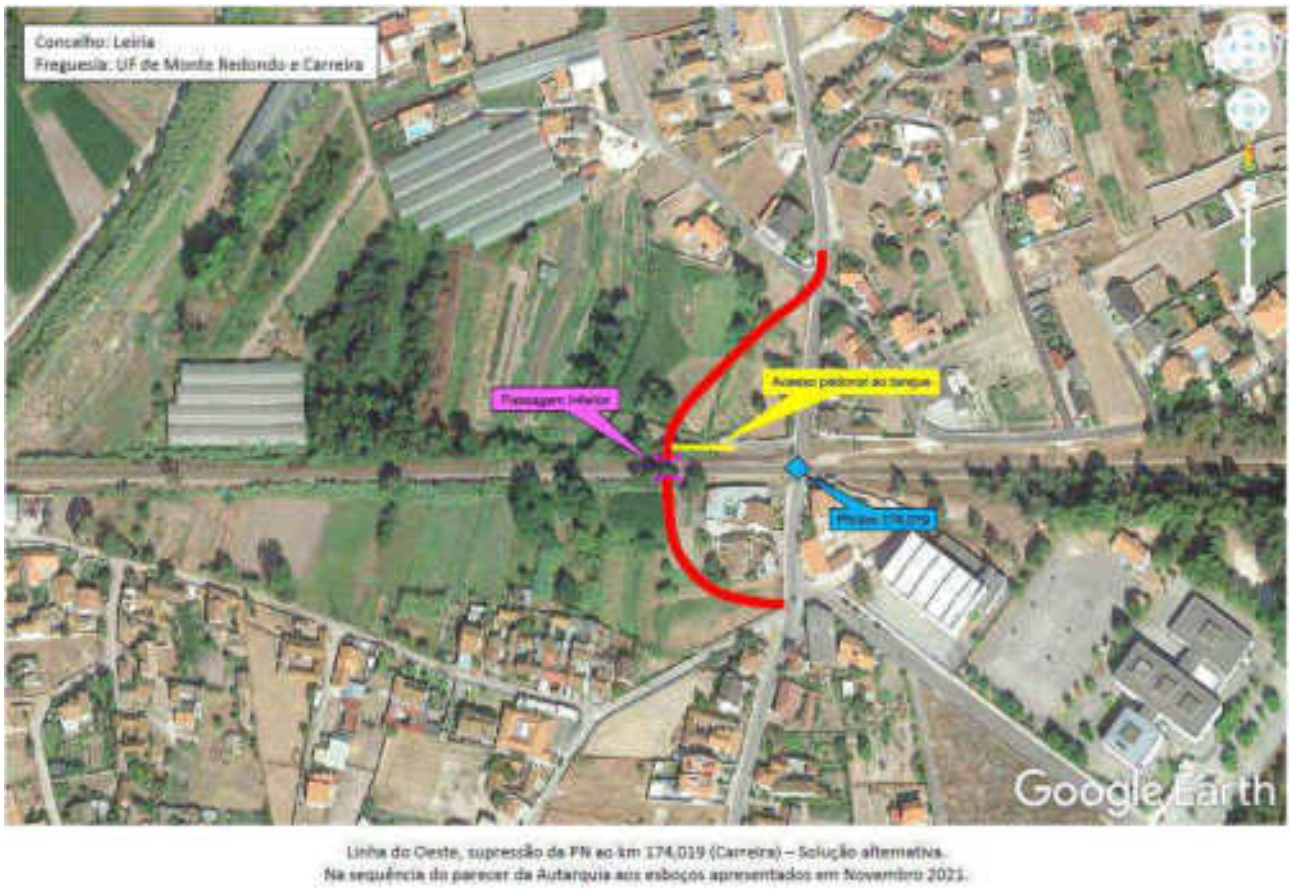


Figura 2: Proposta intervenção Oeste, PN km 174,019

De acordo com a proposta apresentada pelas Infraestruturas de Portugal (Figura 2), a intenção é no sentido de ser alterada a passagem de nível na Rua Principal da localidade da Carreira, eliminando-se a circulação rodoviária e pedonal nas circunstâncias atuais, propondo-se – a sul – uma passagem inferior rodoviária e pedonal nas imediações da passagem existente.

Perante esta intenção de intervenção, considera-se que a passagem de nível ao km 174,019 da Linha do Oeste é atualmente a ligação privilegiada e essencial entre a parte este e a oeste da localidade da Carreira, um lugar da freguesia com relevante densidade populacional. Para além disso, existe naquela que se considera como a via que possui condições únicas para a circulação de tráfego pedonal e rodoviário, designadamente, a Rua Principal.

Como tal admite-se escassa uma solução que estabeleça apenas a ligação direta entre as duas extremidades do troço novo e a Rua Principal, o mesmo significa que dela poderá advir algum constrangimento à circulação rodoviária pela confluência de várias ruas em cada uma das extremidades. Neste contexto, sugerimos a colocação de uma rotunda em cada extremidade referida.

De referir, porém, que uma passagem inferior implicará limitações na altura de veículos pesados e, por conseguinte, em determinadas cargas/transportes que excedam a altura normal.

2.2. Lugar dos Montijos/Lezíria (Oeste, PN km 175,976)



Figura 3: Proposta intervenção Oeste, PN km 175,976

A análise da Figura 3 permite igualmente perceber que a passagem de nível existente na Estrada da Pedreira no lugar dos Montijos (km 175,976 da Linha do Oeste) será alterada, existindo uma proposta alternativa ao tráfego rodoviário e uma ao pedonal. Neste último caso, está prevista a conceção de uma passagem superior bastante próxima do local onde atualmente se situa a passagem de nível, enquanto que, relativamente ao tráfego rodoviário, a proposta consiste num atravessamento superior localizado a norte da atual passagem, intersetando nessa zona a Estrada da Pedreira.

Face a estes elementos, salienta-se desde logo que a Estrada da Pedreira, para além de permitir o acesso aos habitantes dos lugares da Lezíria e dos Montijos, constitui diariamente um acesso primordial para a população da zona do Coimbrão, Ervideira e Praia do Pedrógão que se desloca de e para o lado de Leiria. Destaca-se ainda que, aos fins-de-semana e na época do Verão, este é também um trajeto utilizado nas deslocações de veraneantes oriundos da zona de Leiria para a Praia do Pedrógão e Lagoa da Ervideira, como também a utilização desta via por parte dos Bombeiros Voluntários de Leiria, nomeadamente, da 5. ª Companhia para prestar serviços de socorro às populações anteriormente referidas, de uma forma mais rápida no que concerne ao tempo de deslocação.

Conclui-se então que, principalmente ao nível do tráfego rodoviário, qualquer que seja a solução a implementar, deverá ser tido em conta que a Estrada da Pedreira é uma via de comunicação essencial do acesso local.

2.3. Lugar de Monte Redondo (Oeste, PN km 177,173)



Figura 4: Proposta intervenção Oeste, PN km 177,173

Analisando a Figura 4 – solução apresentada pela Infraestruturas de Portugal – constata-se a supressão da passagem de nível ao km 177,173 da Linha do Oeste, na interseção com a EN109-9. Neste caso, depreende-se que está proposta a execução de duas passagens inferiores, uma para tráfego rodoviário e uma outra para tráfego pedonal.

Na avaliação da solução, admite-se relevante incluir desde logo a caracterização da envolvente ao nível de equipamentos (escolas, instalações desportivas, cemitério, recinto da feira) e espaços comerciais (os existentes no troço entre a EN109 e a atual passagem de nível), bem como o papel da EN109-9!

Na zona em questão, justamente confinante com a Linha do Oeste, existe do lado esquerdo o jardim de infância Casa da Criança Maria Rita Patrocínio Costa e o Colégio Dr. Luís Pereira da Costa e, do lado direito, o Centro Escolar de Monte Redondo, três estabelecimentos de ensino que comportam centenas de crianças/alunos e, por inerência, tráfego rodoviário intenso de manhã e ao fim do dia, para além dos serviços de transporte do Colégio Dr. Luís Pereira da Costa durante todo o dia. Tratando-se de uma passagem de nível – alvo de recente intervenção por parte da Refer no melhoramento do atravessamento pedonal – confinante com dois estabelecimentos de ensino, é plausível afirmar que a circulação pedonal é igualmente considerável durante todo o dia.

A proposta apresentada terá igualmente interferência sobre os inúmeros estabelecimentos comerciais existentes no troço entre a EN109 e a passagem de nível, dado que eliminará todo o tráfego atualmente

existente da via, seja ele com destino aos estabelecimentos de ensino, instalações desportivas, até ao Coimbrão, à Praia do Pedrógão ou a outras localidades cujo acesso é possível pela EN109-9! Tal fato, admite-se que terá influência direta na afluência aos estabelecimentos comerciais, com claro dano para os proprietários.

Na avaliação da situação na ligação com a EN109, identifica-se de imediato a interferência direta com o recinto onde ocorre mensalmente (dia 29) a feira, evento com 167 anos de existência, importante para a freguesia e toda a zona norte do concelho de Leiria. O espaço é ainda palco de um evento que tem vindo a dar um contributo de destaque para a freguesia e, portanto, a execução do troço de atravessamento inferior a coincidir com esse espaço, traduzir-se-ia numa redução drástica de área e potencialmente, tornando inviável ou irrelevante a existência destes dois eventos.

Relativamente à EN109-9, principalmente em relação à circulação rodoviária, a primeira circunstância a salientar é que a EN109-9 estabelece a ligação entre a EN109 e a Praia do Pedrógão, passando entre o percurso pelo Coimbrão e permitindo a ligação com a Lagoa da Ervideira e Praia da Vieira. Pelos motivos apresentados no ponto anterior, esta via possui bastante tráfego, aumentando em grande quantidade na época sazonal do Verão.

Quanto ao tráfego pesado em particular, sabe-se da existência de empresas que implicam a circulação permanente de veículos pesados de mercadorias pela EN109-9. Dado que a Estrada da Pedreira – na qual será suprimida a passagem de nível ao km 175,976 – tem interdita a circulação a veículos pesados, todo este tráfego oriundo da zona sul da freguesia pela EN109, é obrigado a passar pelo centro de Monte Redondo e atravessar a passagem de nível em questão.

Em qualquer solução, a autarquia local considera imperativo que permaneçam praticável na mesma medida, o tráfego na Rua da Feira, Rua do Vale e Rua do Cabeço.

2.4. Lugar do Paço (Oeste, PN km 178,142)



Figura 5: Proposta intervenção Oeste, PN km 178,142

Por observação da Figura 5, referente à proposta para a passagem de nível no lugar do Paço (km 178,142 da Linha do Oeste), depreende-se que o objetivo é a sua supressão e a conceção de uma passagem superior nas imediações.

Neste caso, importa salientar que esta passagem de nível interseta com a Rua da Estrada de Fonte Cova, uma via que estabelece a ligação principal dos lugares do Paúl, Fonte Cova, Cavadas, Grou e Morganiças com a sede de freguesia (Monte Redondo) onde se situam todos os serviços disponíveis à população.

Particularmente, a via possui imenso tráfego rodoviário pesado devido à existência de empresas ligadas ao setor da madeira, construção e exploração de inertes.

Em qualquer circunstância, considera-se que deve ser mantida a ligação direta idêntica à que existe atualmente, seja para tráfego rodoviário, bem como pedonal, com evidente melhoramento na segurança de ambos.

2.5. Lugar de Santo Aleixo (Oeste, PN km 180,660)



Figura 6: Proposta intervenção Oeste, PN km 180,660

A última proposta da Infraestruturas de Portugal, conforme explana a Figura 6, propõe a supressão da passagem de nível na Linha do Oeste ao km 180,660 e a criação de uma passagem superior.

Inserida numa zona exclusivamente florestal, é bastante utilizada por tráfego pesado para o acesso a explorações de inertes existentes na zona.

Qualquer que seja a solução preconizada para estabelecer o atravessamento da ferrovia, entende-se que deverá ter em linha de princípio a existência deste tráfego de veículos pesados e a possibilidade de tráfego pedonal!

3. NOTA FINAL

Na sequência da análise dos elementos facultados pelo Município de Leiria, originários das Infraestruturas de Portugal, conclui-se claramente que as intervenções surgem na sequência da intenção de uma intervenção profunda na Linha do Oeste!

Releva-se que, todos os elementos autárquicos eleitos da União das Freguesias de Monte Redondo e Carreira, não se opõem à evolução, à melhoria das condições de circulação e, acima de tudo, das condições de segurança de todos os intervenientes no espaço. No entanto, não podem deixar de estar atentos às transformações decorrentes de uma intervenção desta natureza e com esta dimensão, sendo sua prioridade a defesa dos interesses gerais da população, a par do desenvolvimento da região.

Entende-se que atualmente o papel da Linha do Oeste para a freguesia não é o de outrora, contudo, aliando o desenvolvimento que por certo o parque empresarial de Monte Redondo trará para a região, com a manutenção da estação/apeadeiro de Monte Redondo existente na Linha do Oeste, beneficiará não só os utilizadores no eventual transporte de passageiros e/ou mercadorias, como também na rentabilidade da própria ferrovia.

Conclui-se então nesta fase prévia de análise de intenções que, qualquer que seja a solução apresentada pelas Infraestruturas de Portugal para todo o troço da Linha do Oeste na freguesia da União das Freguesias de Monte Redondo e Carreira, deverá ser tida em especial atenção a existência de todos os fatores descritos anteriormente ou outros que se considerem relevantes para o equilíbrio lógico entre os intervenientes, com especial atenção nos acessos para pessoas com mobilidade reduzida na circulação pedonal.

Monte Redondo, 31 de março de 2022

Os elementos da autarquia local:

a) Junta de Freguesia:
   Céline Moreira Gaspar
   Lina Maria Duarte António
   Carlos Alberto Cruz da Silva Santos
b) Assembleia de Freguesia:
   Paulo Azinheiro Pedrosa Gaspar
   Ana Carla Marques Pereira Gomes
   Lino Loureiro
   Vítor Manuel Silva Tomé
   Cristiana Duarte Pinto
   Paulo Renato Sobreira da Silva
   Nota: A Assembleia de Freguesia foi toda notificada para a questão, mas não obtivemos parecer dentro do prazo disponível dos seguintes elementos: Joana Ribeiro Pinto | David da Silva Teotónio | José de Oliveira Estrada

ANEXO V

Protocolo entre a Secretaria de Estado da Mobilidade e Transportes e a Comunidade Intermunicipal de Leiria

Largo da República, 2414-006 Leiria
Tel. (+351) 244 839 500 (Chamada para a rede fixa nacional)
www.cmleiria.pt | cmleiria@cm-leiria.pt | NIF: 505 181 266

PROTOCOLO

Acordo para a implementação do Sistema de Mobilidade Sustentável na Região de Leiria – Ligação Leiria/Marinha Grande –

Considerando que:

O conceito de mobilidade sustentável, cada vez mais presente nas políticas e estratégias territoriais da União Europeia, pressupõe que os cidadãos, vivendo em cidades, vilas ou aldeias, disponham de condições e escolhas de acessibilidade e mobilidade que lhes proporcionem deslocações seguras, confortáveis, com tempos aceitáveis e custos acessíveis. Implica, ainda, que a sua mobilidade se exerça com eficiência energética e reduzidos impactos ambientais

A Comissão Europeia apresentou a «Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente», que estabelece as bases para permitir ao sistema de transportes da União Europeia concretizar a sua transformação ecológica e digital e tornar-se mais resiliente a futuras crises;

O **XXIII Governo Constitucional** inscreveu nas suas prioridades a continuidade de políticas que tornem as opções de mobilidade sustentável mais competitivas do que o recurso ao veículo individual e que contribuam para a sua descarbonização, nos casos em que o seu uso é imprescindível;

Esse caminho far-se-á, necessariamente, pela aposta num transporte público acessível e de qualidade, bem como pela generalização dos veículos elétricos ou movidos a hidrogénio verde, sem esquecer as formas de mobilidade ativa, como o uso da bicicleta;

Anualmente de 16 a 22 de setembro, os cidadãos europeus assinalam a **Semana Europeia da Mobilidade** e têm a oportunidade de participar em atividades dedicadas à mobilidade sustentável, com o objetivo de se facilitar um debate alargado sobre a necessidade da mudança de comportamentos relativamente à mobilidade, em particular no que toca à utilização do automóvel particular;

A **melhoria da mobilidade urbana** e a **sustentabilidade ambiental** são dois dos principais desafios nas próximas décadas para Portugal, e muito em particular para os municípios da área da Região de Leiria, que assumem como política prioritária a transição para um padrão de mobilidade sustentável a nível económico, social e ambiental;

A **Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria** tem inscrito nas suas prioridades a realização de investimentos que visam implementar um sistema de mobilidade sustentável de alta capacidade na ligação, numa primeira fase, entre as cidades de Leiria e da Marinha Grande, com a utilização de veículos descarbonizados, tendo como principal objetivo diminuir a prevalência do uso do automóvel e ligar os centros urbanos das cidades a diversos polos geradores de tráfego, destacando-se as respetivas Estações Ferroviárias, as zonas industriais de maior empregabilidade e os pontos de dinamização de serviços;

Este **novo sistema de mobilidade supramunicipal** nasceu pela necessidade de responder às necessidades de assegurar um transporte público alternativo ao uso da viatura própria, num território que ao nível da mobilidade serve uma área de influência com cerca de 250 mil habitantes, bem assim cumpre o objetivo das metas da descarbonização em Portugal, como sendo uma forte ferramenta para alcançarmos a desejada neutralidade carbónica.

Importa assim aprofundar os estudos que fundamentem as soluções mais adequadas de transporte público coletivo, rodoviário ou ferroviário, para os eixos de maior procura e que apresentam maior congestionamento de tráfego, designadamente entre os eixos urbanos de Leiria/Marinha Grande.

Assim:

O Ministério do Ambiente e da Ação Climática, aqui representado por S. Excelência o **Secretário de Estado da Mobilidade Urbana**, Senhor Professor Jorge Delgado, o Ministério das Infraestruturas, aqui representado por S. Excelência o **Secretário de Estado das Infraestruturas**, Senhor Eng.º Frederico Francisco, e a Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria (CIMRL), aqui representada pelo seu **Presidente da Câmara Municipal da Marinha Grande**, Senhor Eng.º Aurélio Ferreira, celebram o presente Protocolo, que se rege pelas cláusulas seguintes:

CLÁUSULA PRIMEIRA
(Objeto)

1. O presente protocolo visa promover a cooperação entre o Governo e a CIMRL em matérias relacionadas com a mobilidade urbana e a sustentabilidade ambiental, concorrendo para o objetivo da "Mobilidade Sustentável" do Programa do XXIII Governo Constitucional.

2. Esta cooperação é concretizada mediante a elaboração de um estudo para o estabelecimento de uma ligação de transporte sustentável no eixo Marinha Grande – Leiria, que proceda à identificação e avaliação de diferentes as soluções de mobilidade sustentável para esta ligação, compatíveis com a procura esperada, e que proceda ao desenvolvimento do projeto que melhor serve a curto, médio e longo prazo.

CLÁUSULA SEGUNDA

(Obrigações do Governo)

Constituem obrigações do Governo, através dos ministérios do Ambiente e da Ação Climática e das Infraestruturas, no âmbito do presente protocolo:

a) Assegurar o apoio técnico no desenvolvimento dos estudos identificados no n.º 2 da cláusula anterior, envolvendo no projeto o IMT e da IP, que partilharão com a CIM RL toda a informação, por si recolhida ou tratada, que contribua para o eficiente desenrolar da presente parceria;
b) Assegurar o apoio financeiro para o desenvolvimento dos estudos identificados no n.º 2 da cláusula anterior, tendo por base as propostas que, dento do espírito deste protocolo vierem a ser apresentadas e devidamente validadas;
c) Indicar a(s) pessoa(s) especialmente responsável pela execução do presente protocolo, bem como promover a indicação por parte do IMT e da IP do(s) técnicos superiores que que ficam afetos à colaboração com a CIMRL.

CLÁUSULA TERCEIRA

(Obrigações da Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria)

Constituem obrigações da CIMRL, no âmbito do presente protocolo:

a) Promover a elaboração do Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável da Região de Leiria (PAMUS), e desenvolver os estudos identificados no n.º 2 da cláusula segunda;
b) Suportar as restantes despesas que se tiverem que realizar no âmbito de obrigações contraídas no âmbito da execução do presente protocolo;
c) Partilhar com o Governo documentação técnica relativa à rede de transportes públicos;

d) Indicar, de entre os seus dirigentes e pessoal da carreira técnica superior, a pessoa especialmente responsável pela execução do presente protocolo, o seu substituto e aqueles que ficam afetos à colaboração com os responsáveis indicados pelo Governo, em cada instrumento de política pública a desenvolver na parceria.

CLÁUSULA QUARTA

(Equipa técnica)

1. As partes deverão envolver o seu pessoal mais habilitado nas áreas relevantes para o efeito, possuidores de reconhecida experiência e capacidade técnica para a concretização das atividades relativas ao presente protocolo.
2. Nos termos do número anterior serão também envolvidos os técnicos dos municípios que compõem a CIMRL, os quais deverão ter experiência e capacidade técnica no âmbito das atividades relativas ao presente protocolo.
3. Nos termos dos números anteriores da presente cláusula os responsáveis pela execução do presente protocolo devem ser indicados por cada uma das partes à contraparte, no prazo máximo de quinze dias contados a partir da data de entrada em vigor do presente protocolo.

CLÁUSULA QUINTA

(Confidencialidade da informação)

As partes encontram-se obrigadas ao sigilo relativamente a toda a informação a que, no âmbito da execução do presente protocolo, reciprocamente tenham acesso, garantindo ainda que aquela apenas poderá ser utilizada para o fim expressamente indicado no presente protocolo e assumindo a responsabilidade por não a divulgar ou ceder a outrem, mesmo que a título gratuito.

CLÁUSULA SEXTA

(Propriedade dos resultados)

1. A propriedade intelectual dos estudos e demais resultados obtidos na sequência da cooperação estabelecida no presente protocolo pertence a todos os signatários, na proporção da colaboração tida.
2. Qualquer uma das partes pode divulgar os bens ou serviços produzidos, bem como os estudos realizados no âmbito do presente protocolo, nos termos da cláusula 5.ª.

CLÁUSULA SÉTIMA

(Alterações ao protocolo)

O presente protocolo pode ser alterado por acordo das partes, o qual terá que ser reduzido a escrito.

CLÁUSULA OITAVA

(Comunicações)

As comunicações entre as partes a efetuar ao abrigo do presente protocolo devem ser feitas mediante correio eletrónico para os endereços a seguir indicados:

a) Pelo Ministério do Ambiente e da Ação Climática, (gabinete.semu@maac.gov.pt), e pelo Ministério das Infraestruturas, (gabinete.seinf@mi.gov.pt);
b) Pela CIMRL, Paulo Santos (paulo.santos@cimeregiaodeleiria.pt), e Valério António (valerio.antonio@cimregiaodeleiria.pt).

CLÁUSULA NONA

(Vigência)

1. O presente Protocolo vigora pelo prazo de um ano a contar da data da sua assinatura, sendo suscetível de renovação automática por iguais períodos de tempo.
2. As partes podem denunciar o presente Protocolo, desde que manifestem expressamente a sua vontade, por qualquer forma escrita, com a antecedência mínima de 60 (sessenta) dias em relação à data do seu termo.

CLÁUSULA DÉCIMA

(Entrada em vigor)

O presente Protocolo produz efeitos a partir da data da assinatura.

Feito em três exemplares, ficando cada um deles na posse dos signatários.

Leiria, 20 de setembro de 2023.

Pelo Ministério do Ambiente e da Ação Climática
O Secretário de Estado da Mobilidade Sustentável,

Jorge Delgado

Pelo Ministério das Infraestruturas
O Secretário de Estado das Infraestruturas,

Frederico Francisco

Pela Comunidade Intermunicipal da Região de Leiria
O Presidente da Câmara Municipal da Marinha Grande,

Aurélio Ferreira

ANEXO VI

Apresentação da IP na sessão de esclarecimento, destinada a juntas de freguesia, partidos políticos, Instituto Politécnico de Leiria e associações comerciais e industriais, de 20 de novembro de 2023



LINHA DE ALTA VELOCIDADE PORTO - LISBOA

Apresentação
Lote C: Soure – Carregado
Ligações a Leiria

Infraestruturas de Portugal

PROGRAMA NACIONAL DE INVESTIMENTOS 2030

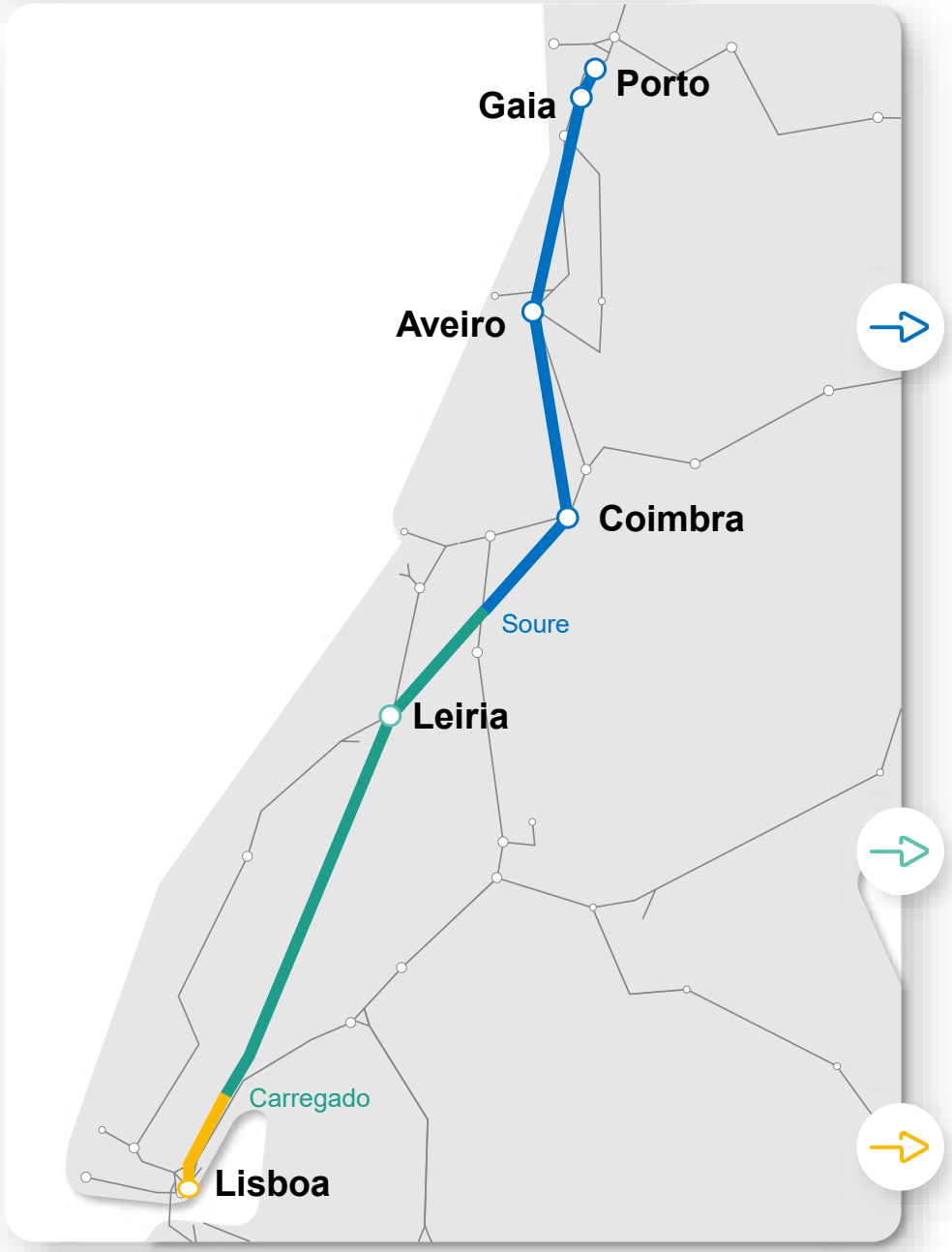
LEIRIA, 20 NOVEMBRO 2023



ENQUADRAMENTO PROJETO

Infraestruturas de Portugal

LINHA AV PORTO-LISBOA



FASE 1

2024/2028

FASE 2

2026/2030

FASE 3

>2030

FASE 2 – SOURE/CARREGADO 123 KM

01 ANTECEDENTES

- 21/12/2007 – DIA troço Alenquer/Pombal (Lote C1)
- 03/04/2009 – DIA ligação Lote C1 ao troço Lisboa/Alenquer (Lote D)
- 16/09/2009 – DIA da Estação Leiria LAV+L.Oeste

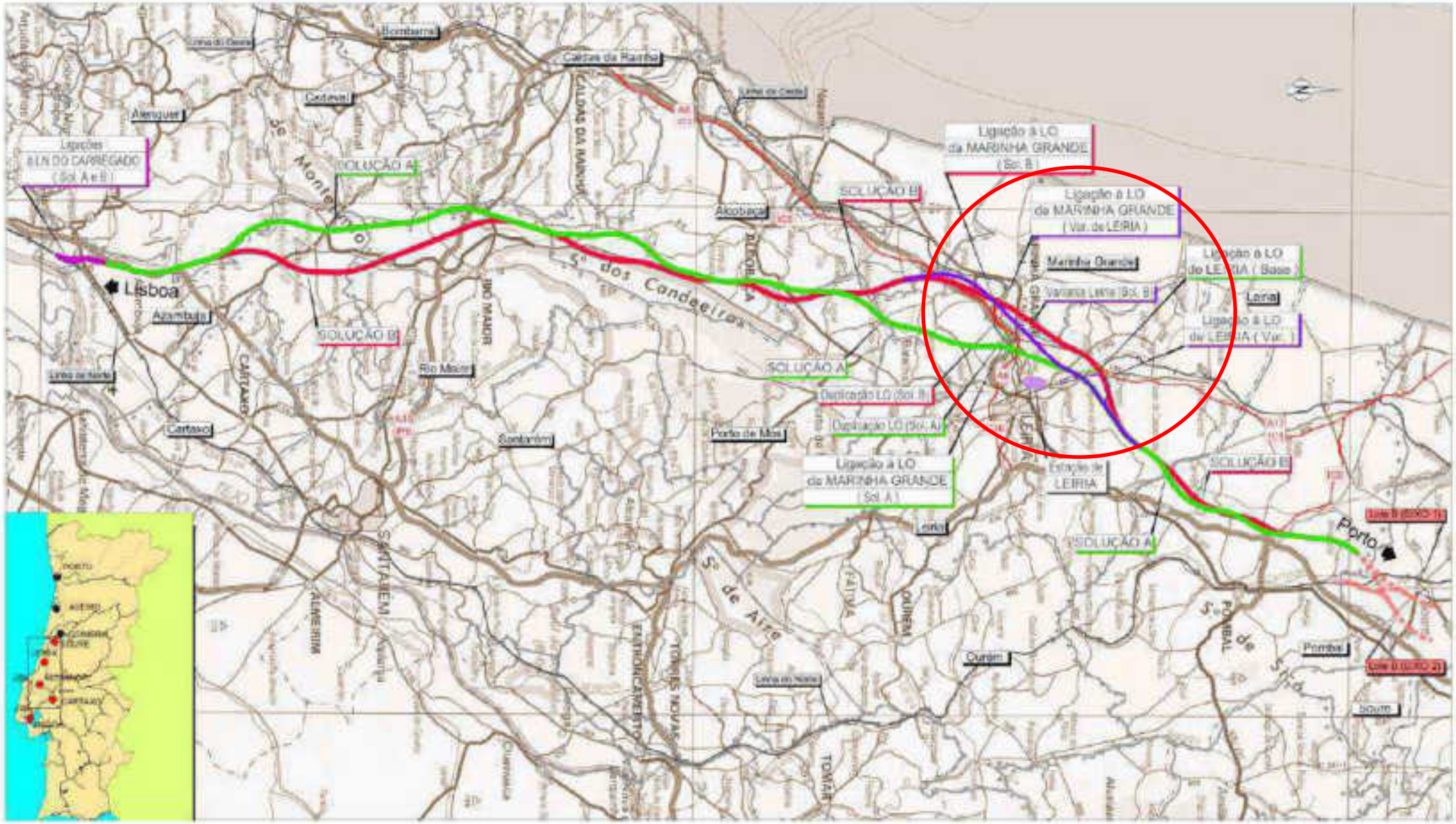
02 PLANEAMENTO DO ESTUDOS

- Agosto 2022 - Inicio da atualização dos EP Lote C
- Abril 2023 – Inicio do Estudo de Impacte Ambiental
- Agosto 2023 – Inicio do EP da Duplicação Linha Oeste (Leiria)

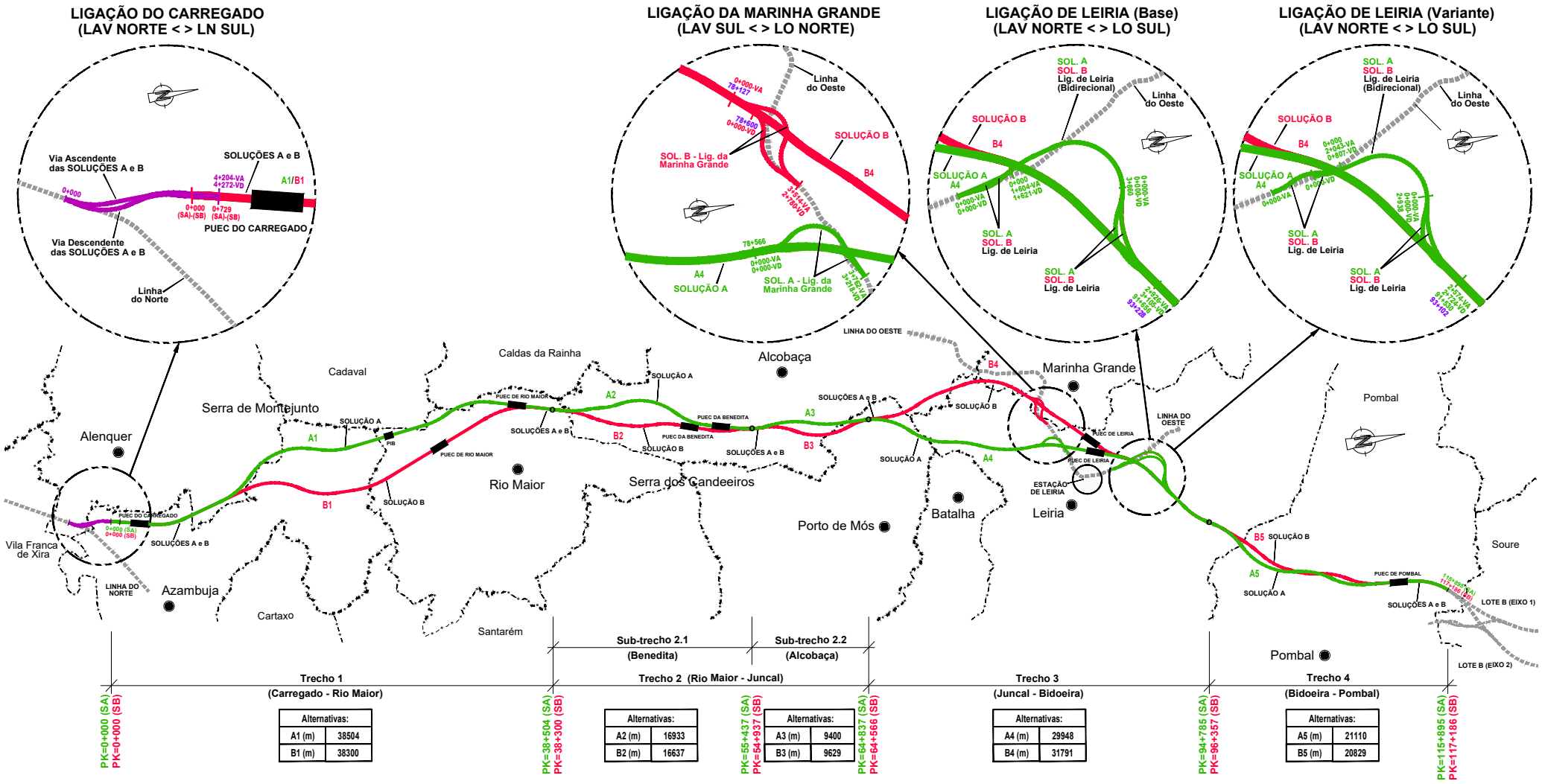
03 CARACTERÍSTICAS GERAIS DO PROJETO

- Extensão: 123 km
- Estação AV+Conv em Leiria
- Articulação com rede convencional no Carregado (L. Norte) e Leiria (L. Oeste)

FASE 2 – SOURE/CARREGADO
123 KM



DESCRIÇÃO DAS SOLUÇÕES EM ESTUDO



Alternativas:	
A1 (m)	38504
B1 (m)	38300

Alternativas:	
A2 (m)	16933
B2 (m)	16637

Alternativas:	
A3 (m)	9400
B3 (m)	9629

Alternativas:	
A4 (m)	29948
B4 (m)	31791

Alternativas:	
A5 (m)	21110
B5 (m)	20829

Solução A	
A1 (pk)	0+000 - 38+504
A2 (pk)	38+504 - 55+437
A3 (pk)	55+437 - 64+837
A4 (pk)	64+837 - 94+785
A5 (pk)	94+785 - 115+895

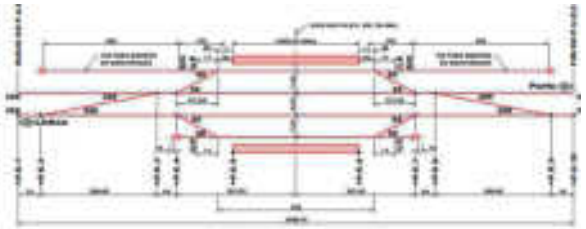
Solução B	
B1 (pk)	0+000 - 38+300
B2 (pk)	38+300 - 54+937
B3 (pk)	54+937 - 64+566
B4 (pk)	64+566 - 96+357
B5 (pk)	96+357 - 117+186

FASE 2 – METODOLOGIA DOS ESTUDOS

- Atualização do anterior Estudo Prévio do Lote C1 (RAVE) tendo por base a produção de nova cartografia
- Análise das Medidas das DIA emitida
- Identificação de novas condicionantes em resultado da dinâmica territorial dos concelhos atravessados
- Análise de novas condicionantes resultantes da atualização dos PDM
- Ligações à rede ferroviária convencional existente:
  - LNorte zona do Carregado
  - LOeste zona de Leira – viabilizar a ligação da Estação Leiria existente (bypass)
- Novo layout da estação de Leiria para acomodar a LAV
- Duplicação da Linha do Oeste – Leiria

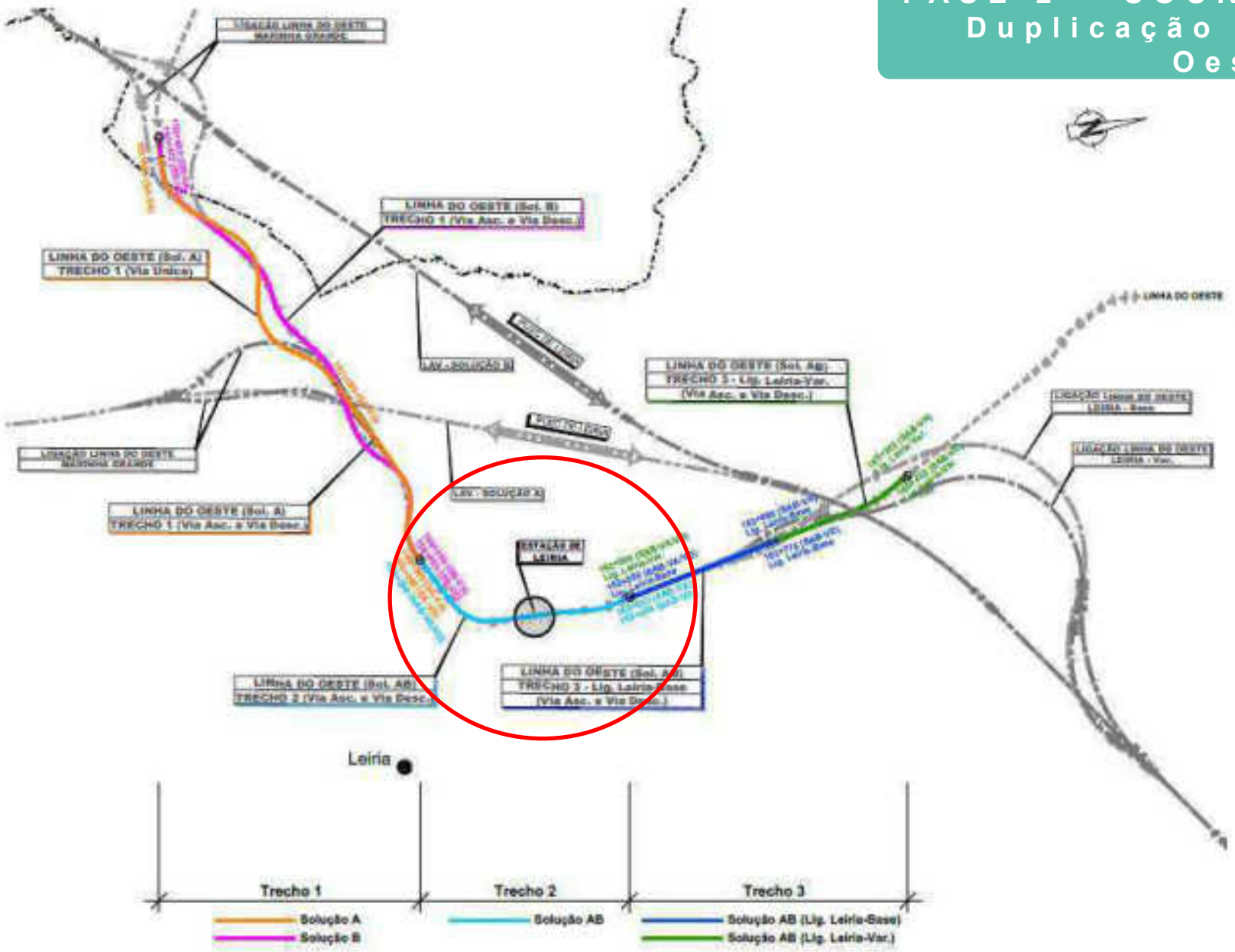


PUEC LAV (Posto de Ultrapassagem e Estacionamento de Comboios)





FASE 2 – SOURE/CARREGADO
Duplicação da Linha do Oeste



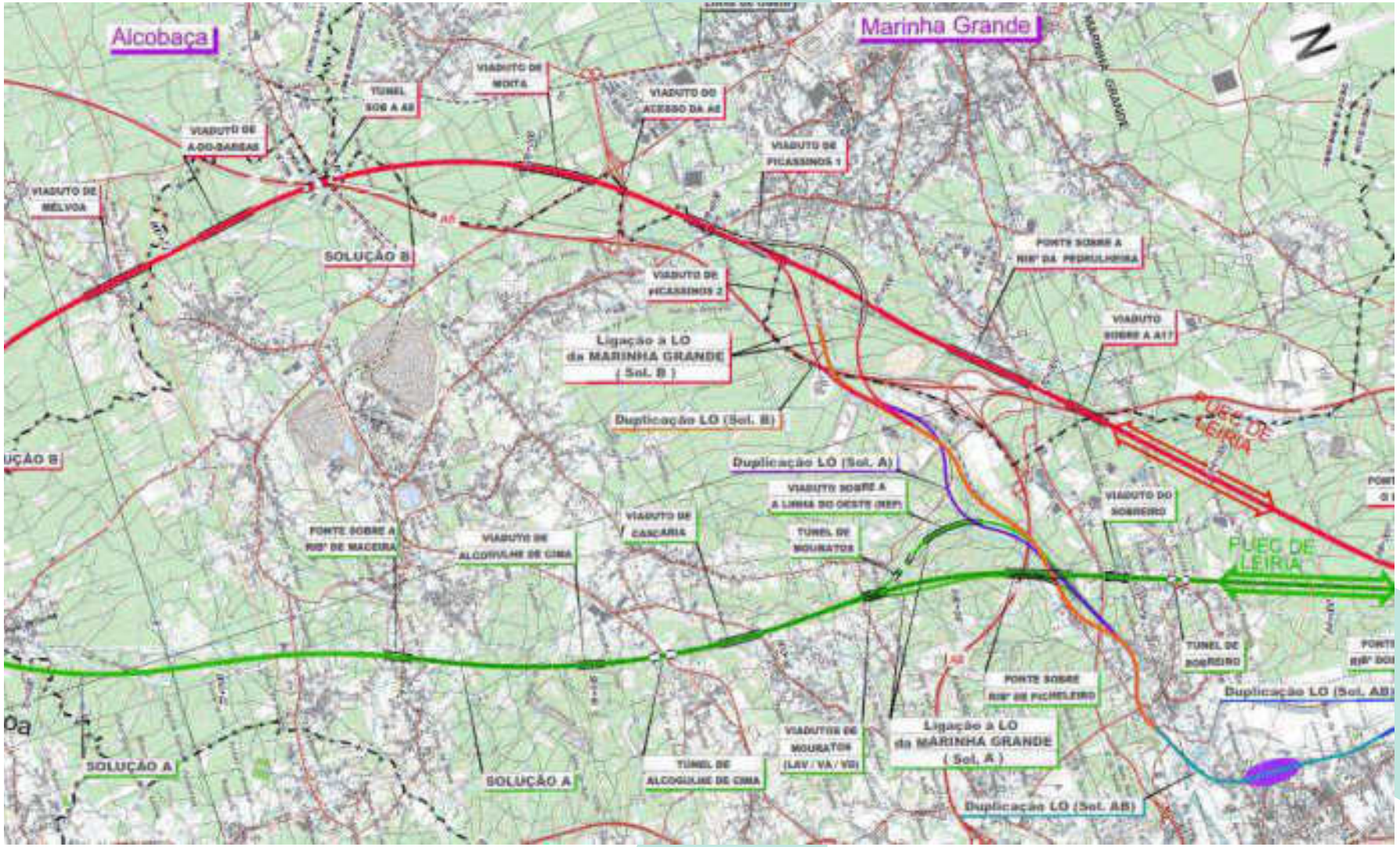
LIGAÇÕES SUL A LEIRIA

Requisitos Lig. Sul (Solução B)

- Extensão Ligações 3,5km
- Velocidade das Ligações 160km\h

Requisitos L. Oeste

- Extensão Duplicação L. Oeste 8 km
- Velocidade L. Oeste 120km\h



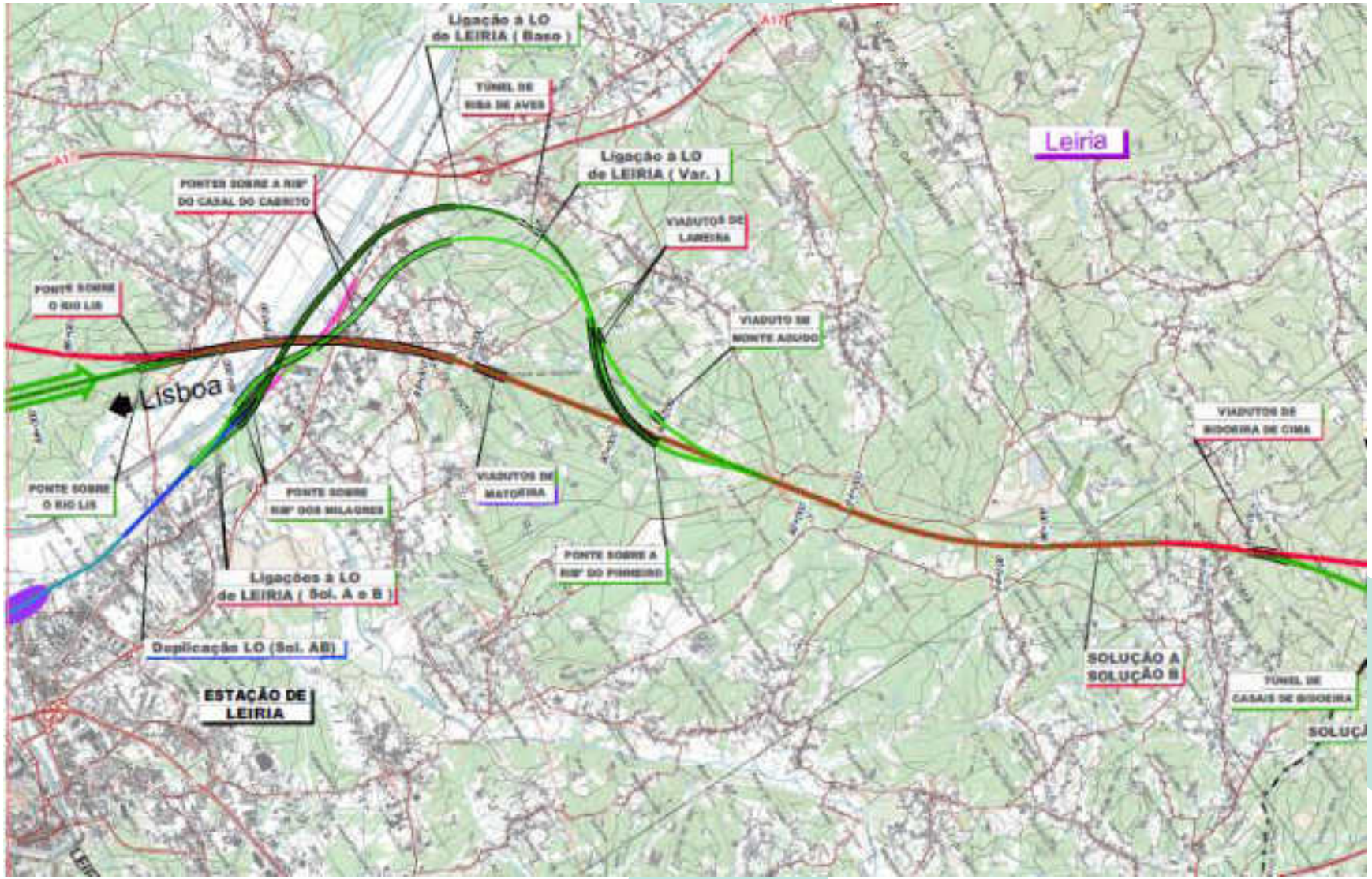
LIGAÇÕES NORTE A LEIRIA

Requisitos Lig. Norte

- Extensão Ligações 3 km
- Velocidade das Ligações 160km\h

Requisitos L. Oeste

- Extensão Duplicação L. Oeste 8 km
- Velocidade L. Oeste 120km\h





FASE 2 – SOURE/CARREGADO
PN no troço a duplicar

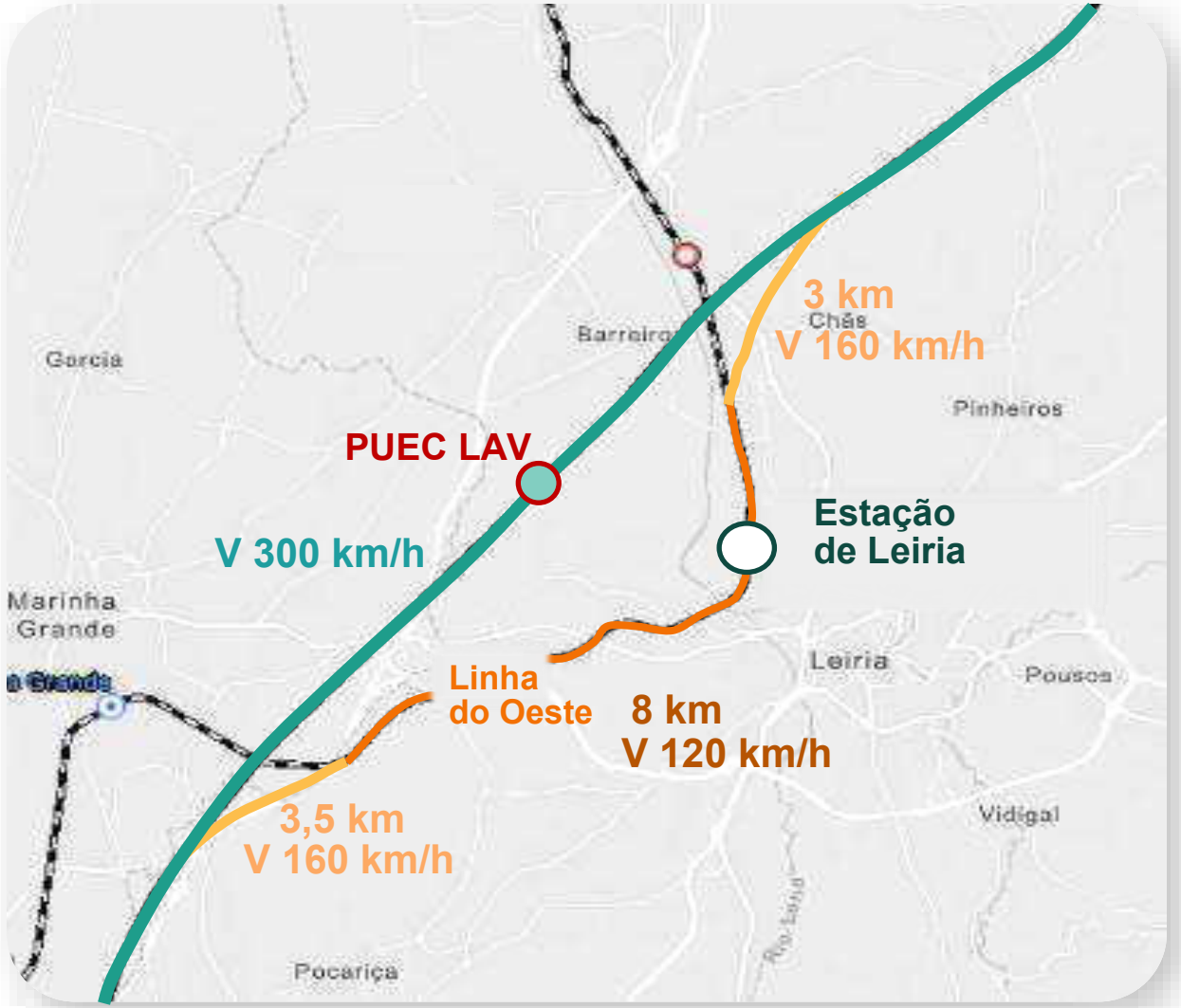
	Km atual	Km futuro
1	155+459	PSR na proximidade
2	157+708	PSP no local e PSR 157+400
3	159+028	Rotunda vazada sobre a LO entre as duas PN
4	159+509	
5	160+425	PSP 160+100
6	161+000	-
7	161+786	PSP 161+400
8	162+517	PSP no local e PSR ao 162+150
9	164+079	PSP 163+950

Acréscimo tempo de percurso (Porto-Lisboa)

Leiria LO +13min

Leiria LAV +5 min

Nota: Considerando
3 Minutos paragem





IMPACTES LIGAÇÕES A LEIRIA

Infraestruturas de Portugal

AFETAÇÕES DIRETAS Duplicação da Linha do Oeste

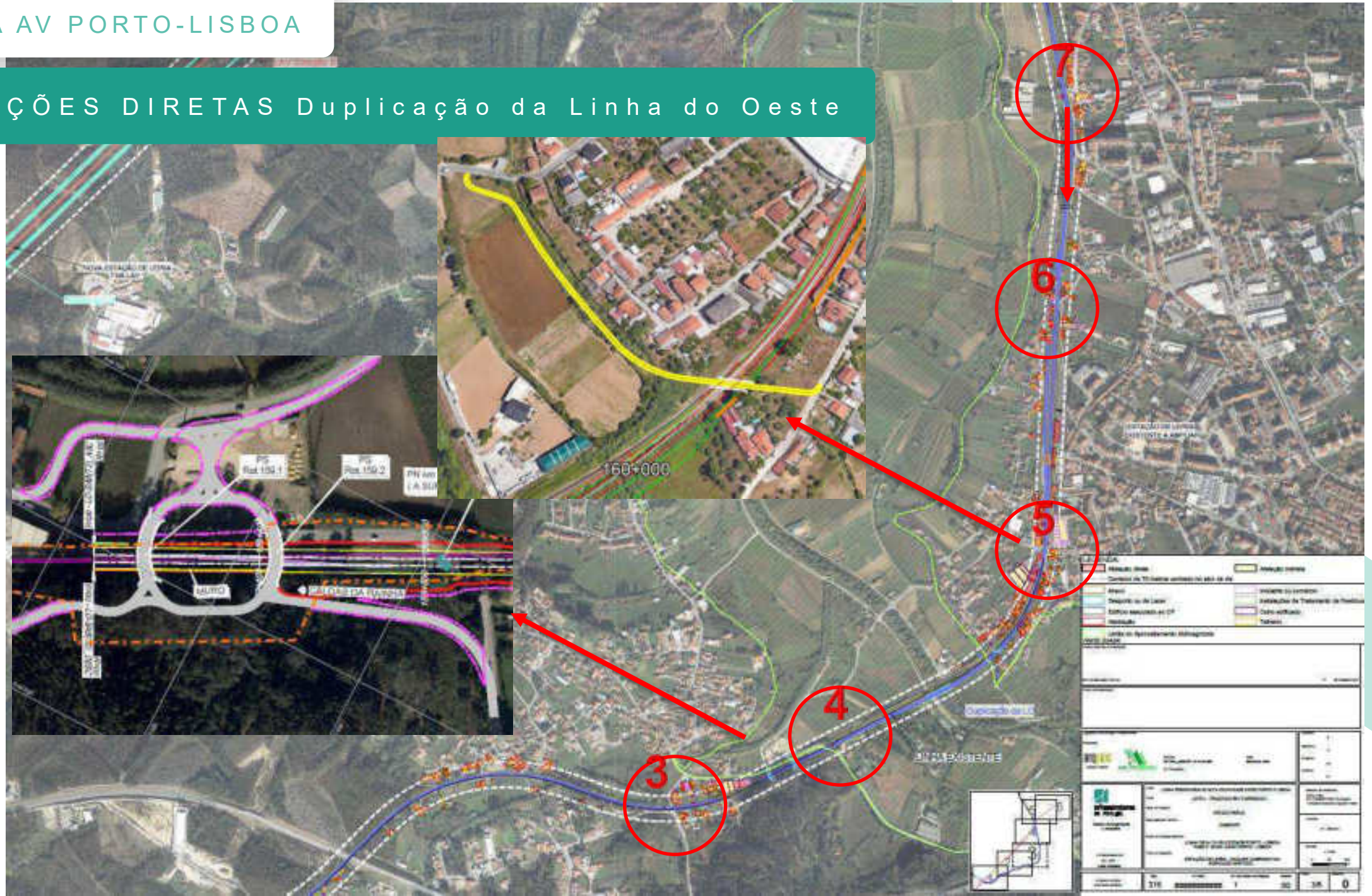


AFETAÇÕES DIRETAS Duplicação da Linha do Oeste

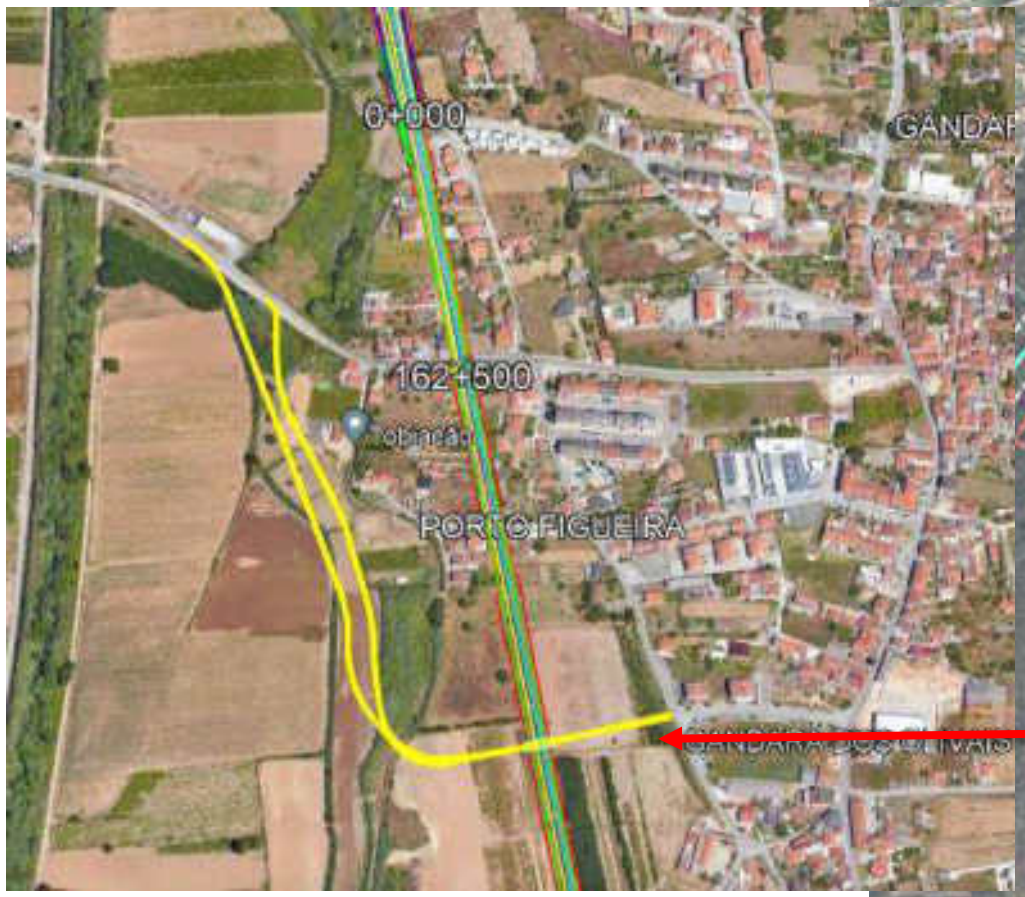


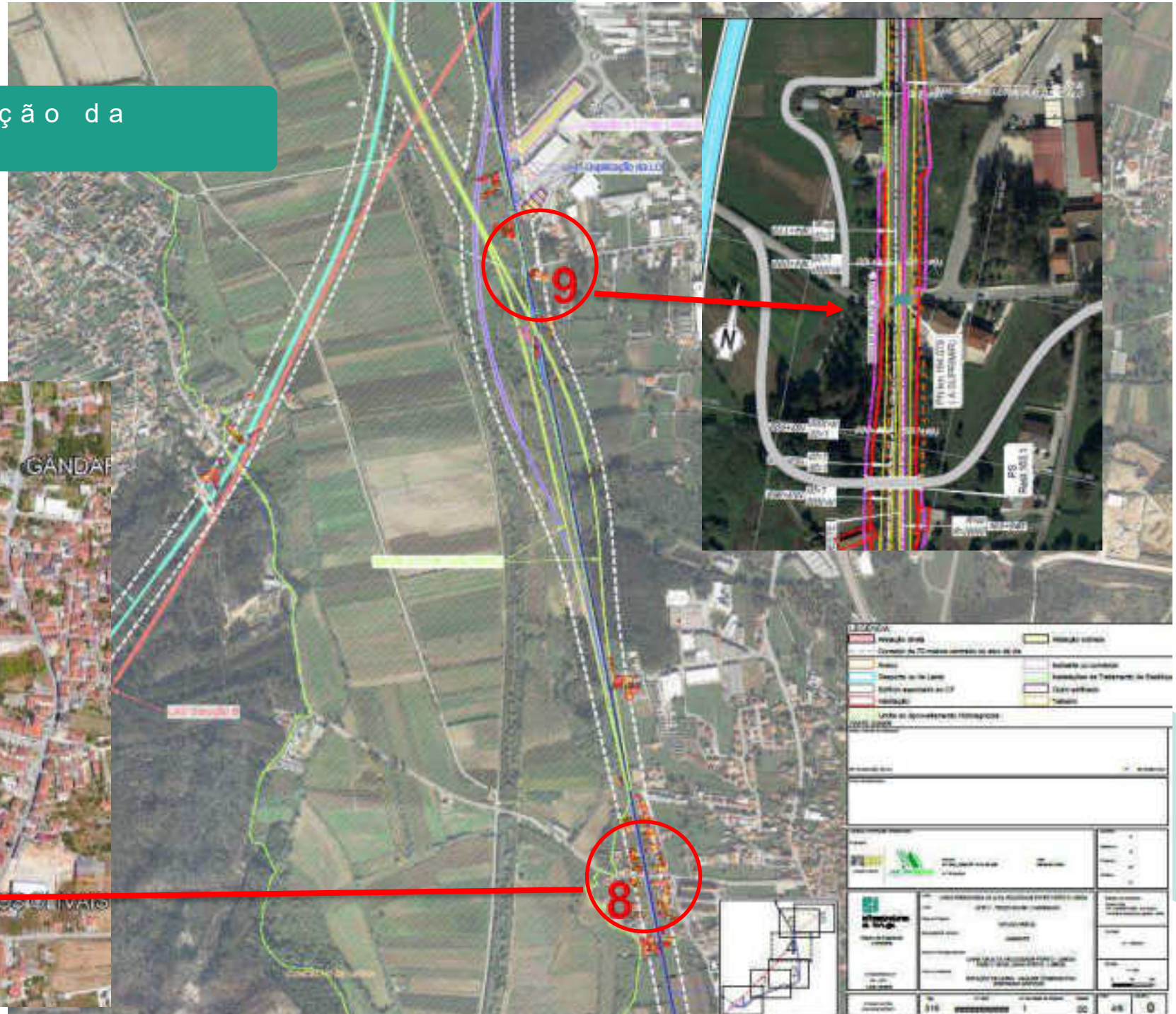


AFETAÇÕES DIRETAS Duplicação da Linha do Oeste



AFETAÇÕES DIRETAS Duplicação da Linha do Oeste





AFETAÇÕES DIRETAS Duplicação da Linha do Oeste



- **<u>Ligações Norte – Leiria</u>**
- Afectação directa de maior área Aproveitamento Hidroagricola (14,4ha + duplicação 2,8ha)
- DGADR - Parecer negativo dado que a solução inviabiliza a área nascente do rio (57 lotes/350 proprietarios afectados – AT/Viadutos).

EXEMPLOS DE FLYOVER









AFETAÇÕES DIRETAS Duplicação da Linha do Oeste



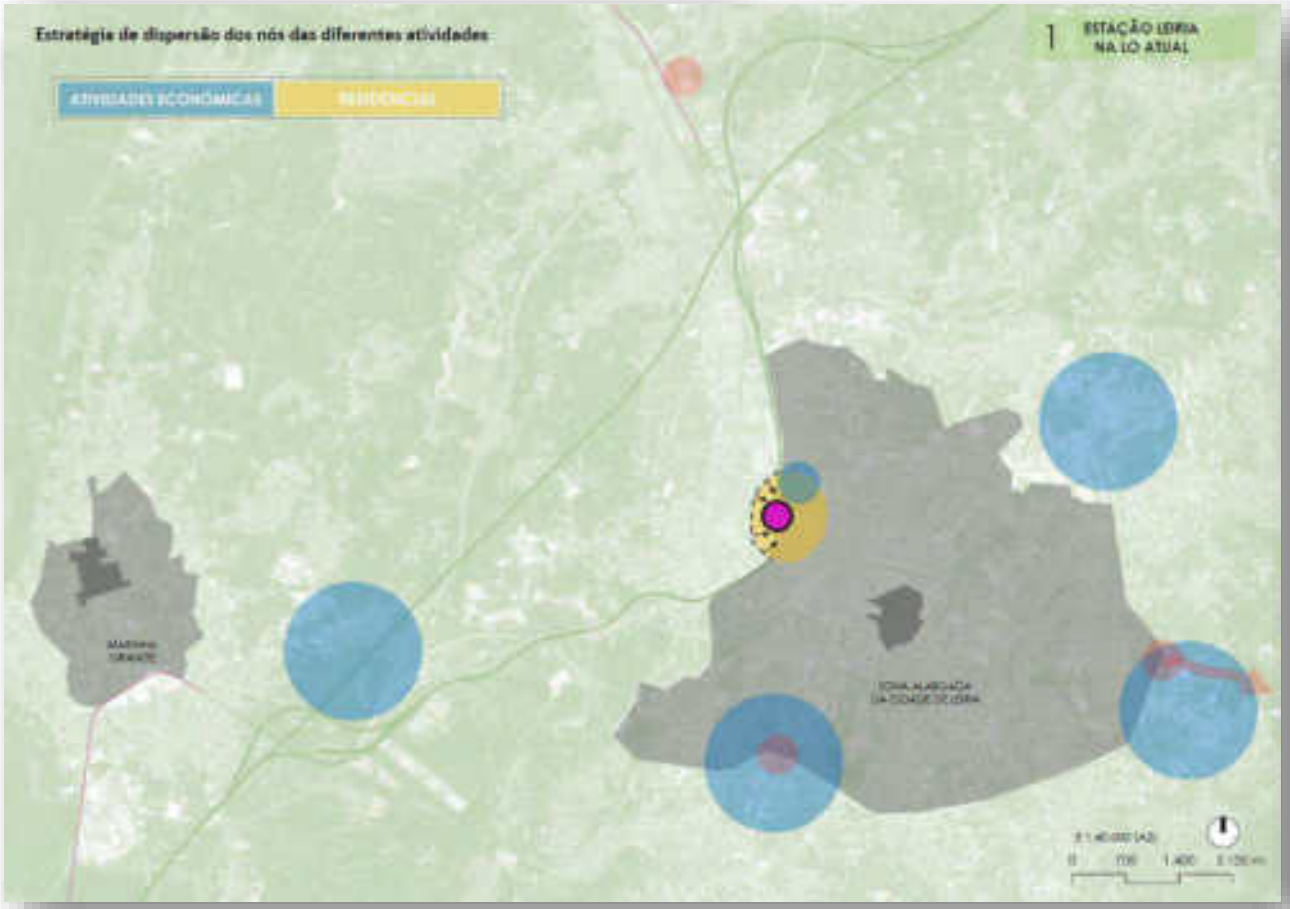
- **Estação na LO Atual**
  - Afetação direta,
    - **21 habitações,**
    - **38 anexos e**
    - **7 edifícios industriais**
  - Afetação indireta (Ruído e vibrações)
    - **140 habitações**

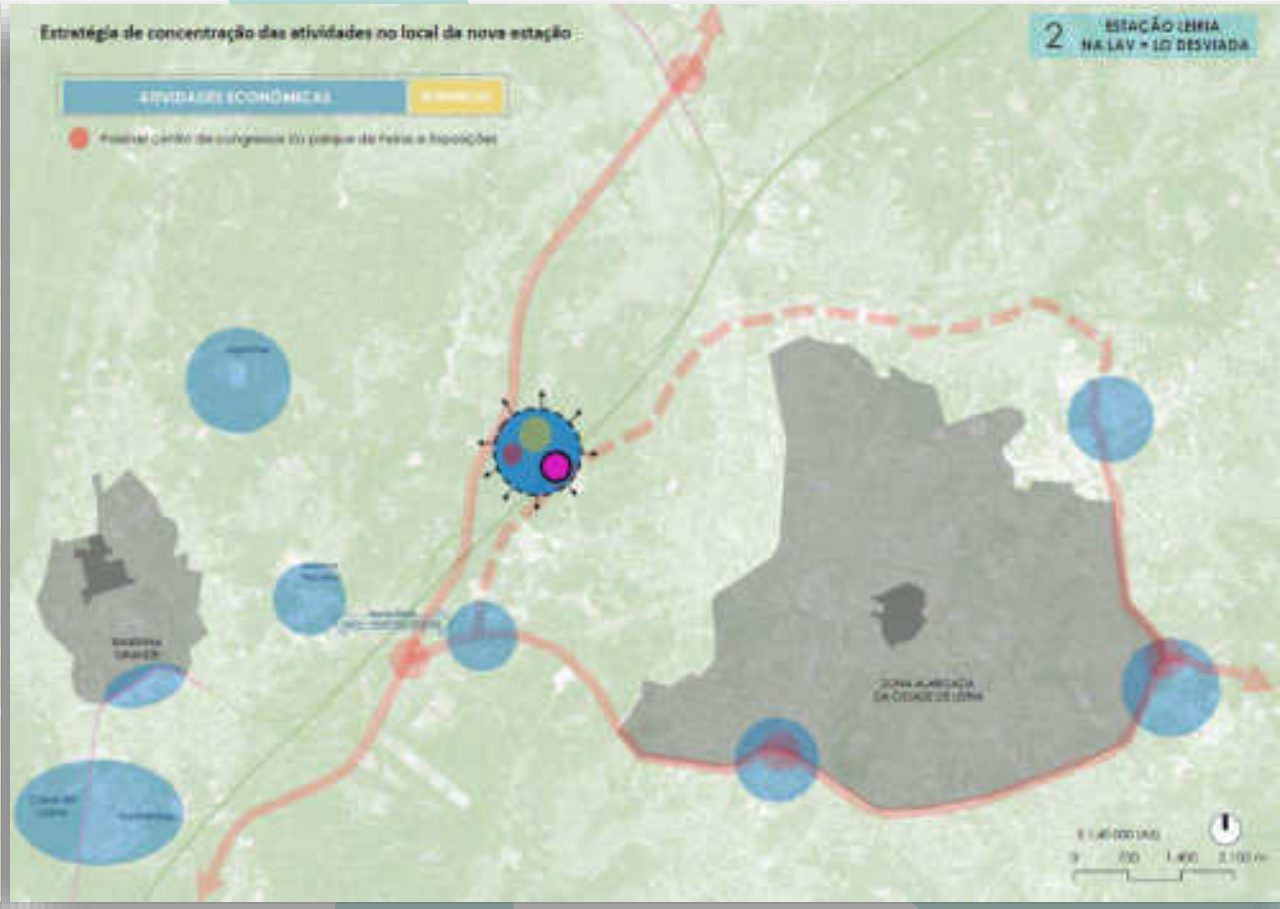
LOCALIZAÇÃO DA ESTAÇÃO NA LAV



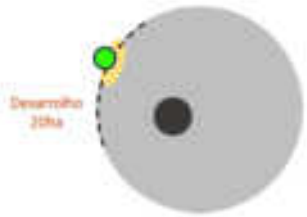
Impactes	Estação Leiria Atual	Estação Leiria LAV
Habitações	21	2
Anexos	38	7
Edifícios Industriais	7	-
Ruído e Vibrações	180	5
Captação Água Maceira	Sim	Não
Ap. Hid. Lis	57 lotes/350 Proprietários	Não
Resilei/Valorlis/ Lusiaves	Sim	Não
Uso atual do solo	Espaço Urbano	Espaço Florestal
Efeito Barreira	Sim	Não

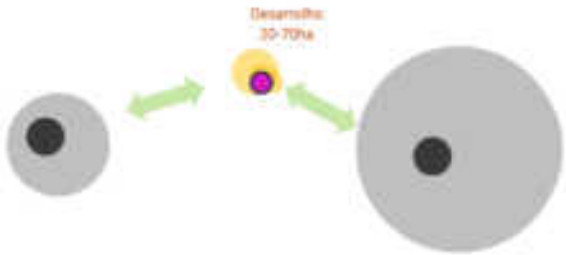
- Impactes sociais identificados na solução - Estação de Leiria na Linha do Oeste – são muito significativos principalmente para as populações
- Localização na LAV já estudada anteriormente e ambientalmente aprovada em 2009 com emissão de DIA
- Da análise comparativa entre as duas localizações é possível desde já concluir que os impactes negativos são menos significativos e há impactes positivos


Estratégia de dispersão dos nós das diferentes atividades
1 ESTAÇÃO LEIRIA NA LO ATUAL
ATIVIDADES ECONÓMICAS
RESIDENCIAL


Estratégia de concentração das atividades no local da nova estação
2 ESTAÇÃO LEIRIA NA LAV + LO DESVIADA
ATIVIDADES ECONÓMICAS


Desenvolvimento ligado à estação


Desenvolvimento
20Ha


Desenvolvimento
30-70Ha

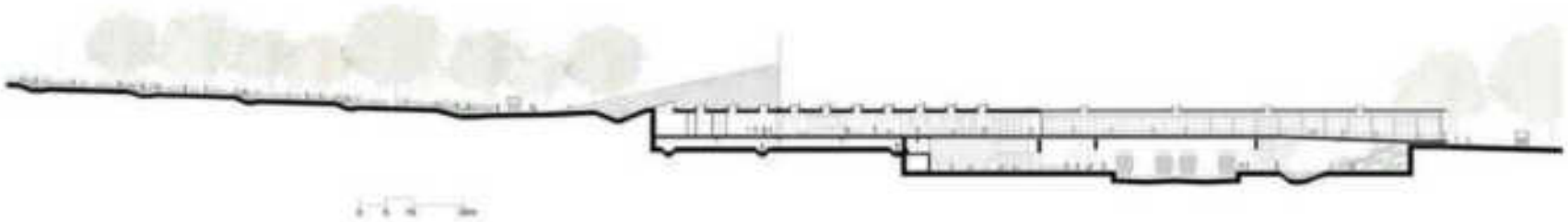

1
ESTAÇÃO LEIRIA
NA LO ATUAL
Frequência
Convencional
AV


2
ESTAÇÃO LEIRIA
NA LAV + LO DESVIADA

LOCALIZAÇÃO DA ESTAÇÃO NA LAV- Benchmarking







Besançon (118.000 hab.)
Franche-Comté

LOCALIZAÇÃO DA ESTAÇÃO NA LAV- Benchmarking









Nimes (150.000 hab.)
Pont de Gard

LOCALIZAÇÃO DA ESTAÇÃO NA LAV- Benchmarking







Belfort (46.000 hab.)
Montbéliard

LOCALIZAÇÃO DA ESTAÇÃO NA LAV- Benchmarking















Montpellier (299.096 hab.)

Gare sud

OBRIGADO

Infraestruturas de Portugal

Infraestruturas de Portugal, SA
Campus do Pragal, Praça da Portagem
2809-013 Almada Portugal

TEL: 351 212 679 000
E-MAIL: ip@infraestruturasdeportugal.pt
SITE: www.infraestruturasdeportugal.pt



ANEXO VII

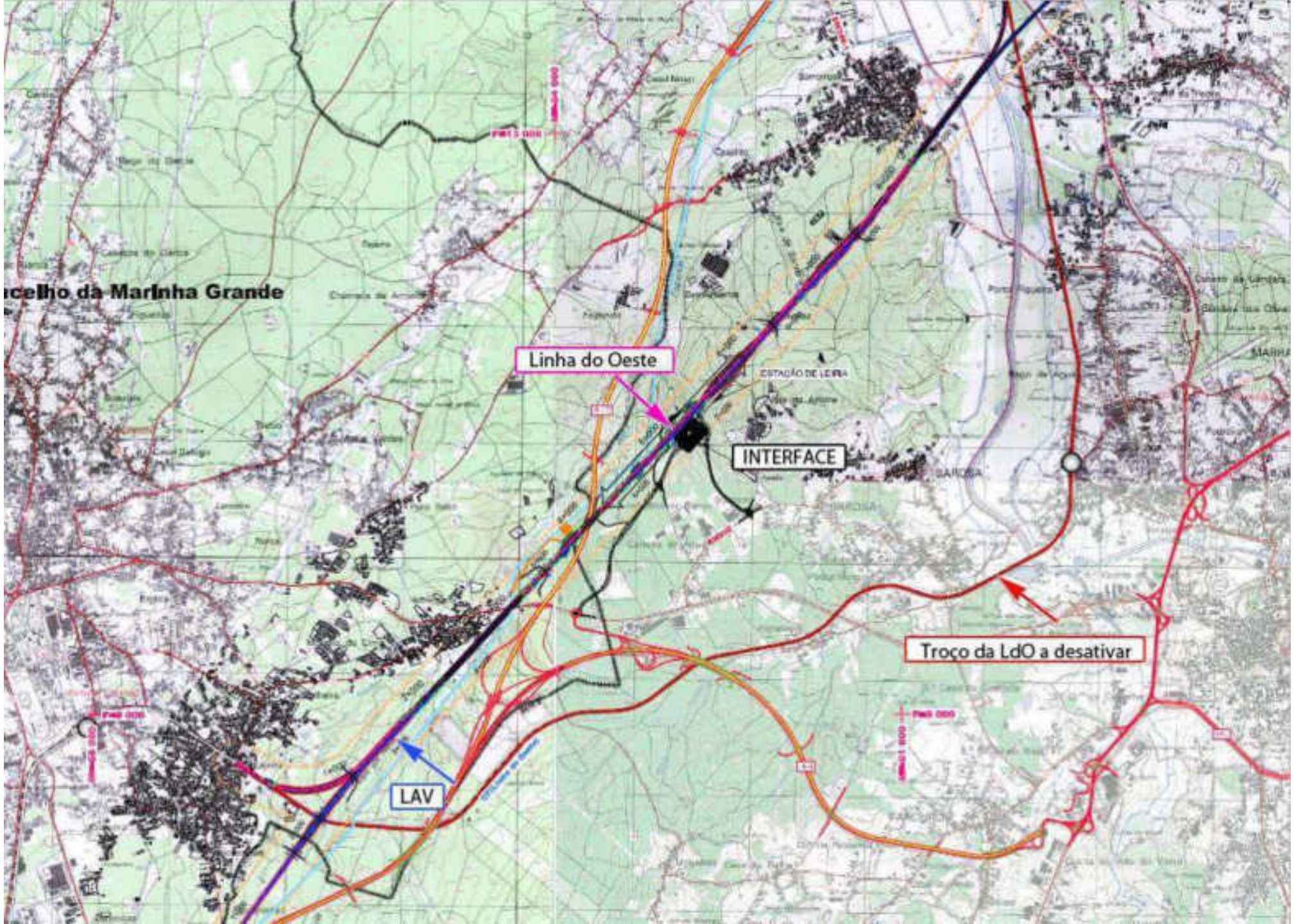
Análise do Município de Leiria face à introdução da possibilidade de construção da Estação LAV na Barosa, apresentação em reunião com IP e com o urbanista Joan Busquets, 9 de novembro de 2023

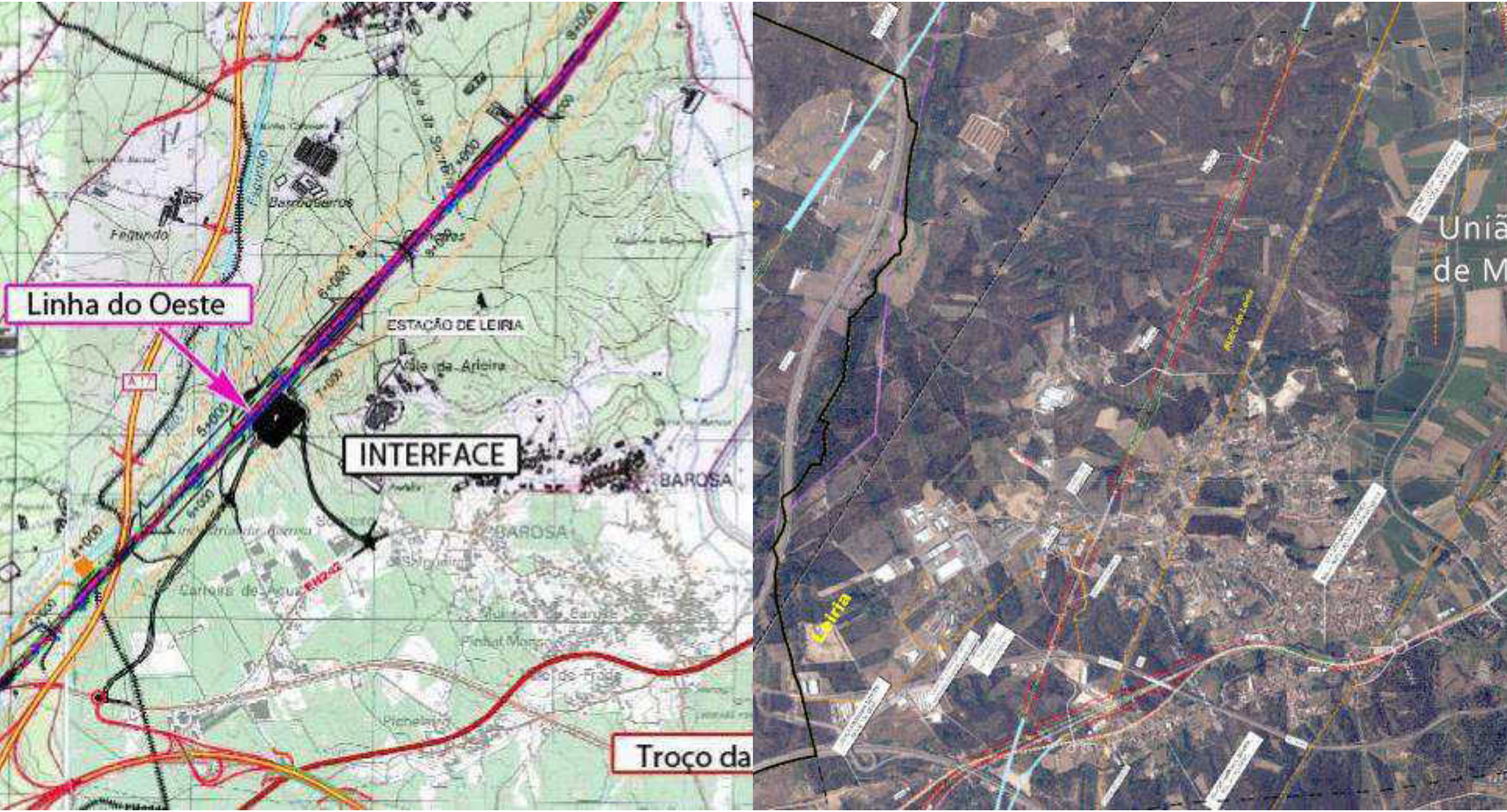
Largo da República, 2414-006 Leiria
Tel. (+351) 244 839 500 (Chamada para a rede fixa nacional)
www.cm-leiria.pt | cmleiria@cm-leiria.pt | NIF: 505 181 266



IMPACTOS DA MUDANÇA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA PARA A BAROSA

Novembro 2023


Linha do Oeste
INTERFACE
Troço da LdO a desativar
LAV


Linha do Oeste
INTERFACE
ESTAÇÃO DE LEIRIA
BAROSA
Troço da
Unia
de M
Lis
Carta

Impactos da localização da nova estação ferroviária na Barosa

- Leiria perde a estação urbana;
- A cidade perde a sua ligação à Linha do Oeste;
- O modo ferroviário terá mais dificuldade em impor-se como alternativa nas viagens de proximidade

O que deve ficar salvaguardado

- A localização da nova estação em território do Município de Leiria;
- A reformulação da rede rodoviária de ligação à nova estação, quer a partir da rede estruturante (A1, A8, A17, A19, IC36, N1), quer da ligação à Cidade de Leiria;
- Criar condições para a integração da estação na rede de transportes públicos coletivos da cidade e da região;
- Pensamento claro em relação ao destino a dar à atual estação ferroviária e ao troço da Linha do Oeste que será desativado;
- Garantir que a Linha do Oeste seja uma alternativa válida para as deslocações regionais de passageiros;
- Garantir que a nova estação e a Linha do Oeste se constituam como um corredor importante no escoamento de produtos das industrias da região.

Os desafios da Mobilidade

- A N242 é uma via muito congestionada, especialmente na aproximação a Leiria e Marinha Grande. Necessita de um projeto de refuncionalização para acolher o acréscimo de procura causada pela LAV;
- Leiria, como principal centro urbano da região, precisa de garantir um conjunto de ligações independentes da N242, considerando o modo rodoviário e os transportes públicos;

Os desafios da Mobilidade

- Deve ser privilegiada a conexão à cidade a Oeste e a Norte, utilizando a N109 para garantir maior conexão à rede regional e garantir um anel Estação - Cidade, em detrimento de ligação única;
- Rever a política de portagens das vias da rede estruturante nacional com ligação direta entre a Cidade e a Estação (A8, IC36);

Os investimentos já previstos

- Criação de uma rede de transportes regional na tipologia BRT. Ligações entre Leiria, Marinha Grande, Pombal, Batalha, Porte de Mós e Ourém. Será preparada candidatura ao Centro 2030 (ITI Redes Urbanas);
- Utilização de veículos movidos a hidrogénio neste serviço.

Nova estação. Construção de espaço urbano.

- A nova estação, a construir em área menos sujeita a condicionantes de espaço deve garantir a construção de espaço urbano de qualidade, onde se possa enquadrar:
- Áreas de apoio ao funcionamento da Estação;
- Áreas destinadas a atividades económicas;
- Áreas destinadas a funções municipais (Mercado Abastecedor, Feira de Leiria, eventos);
- Funções complementares (Hotelaria, Ensino, Restauração)

Estações

propostas pelas Infraestruturas de Portugal:

- Estação de **Cidade;**
- Estação de **Periferia da Cidade.**

Exemplos Europeus Estações AV de **Cidade**

Exemplos Europeus Estações AV de **Cidade**

Lille, França

Ligação ferroviária entre as estações;

A Estação AV dista 550m da estação previamente existente;

Ambas as estações estão em funcionamento.

https://www.seat61.com/stations/lille-europe.htm









Exemplos Europeus Estações AV de **Cidade**

Montparnasse*, *Paris, França

Plataformas dos comboios piso 2, metro piso -1;
Ligação a comboio, metro, aluguer de veículos, ciclovia/aluguer de bicicletas, paragens de autocarro;
A 3,1km (a pé) da Torre Eiffel.







Fontes: https://www.seat61.com/stations/paris-gare-montparnasse.htm ; https://en.wikipedia.org/wiki/Gare_Montparnasse;
https://showmethejourney.com/train-travel-info/countries/france/cities/paris/rail-stations/paris-montparnasse/

Exemplos Europeus Estações AV de **Cidade**



Fonte: Porto quer modernizar Campanhã à boleia da alta velocidade – Expresso

Porto Campanhã

- Manutenção dos elementos existentes;
- Expansão a nascente dos elementos já existentes;
- Construção uma passagem superior entre as linhas ferroviárias;
- Plano de urbanização: eliminar barreiras físicas à mobilidade, melhorar as acessibilidades e estabelecer ligações entre áreas verdes;
- Desenvolvimento de uma cidade em torno da estação;

Fonte: Porto quer modernizar Campanhã à boleia da alta velocidade – Expresso



Fonte: https://www.coimbra.pt/wp-content/uploads/2023/05/Apresentacao-IP.pdf

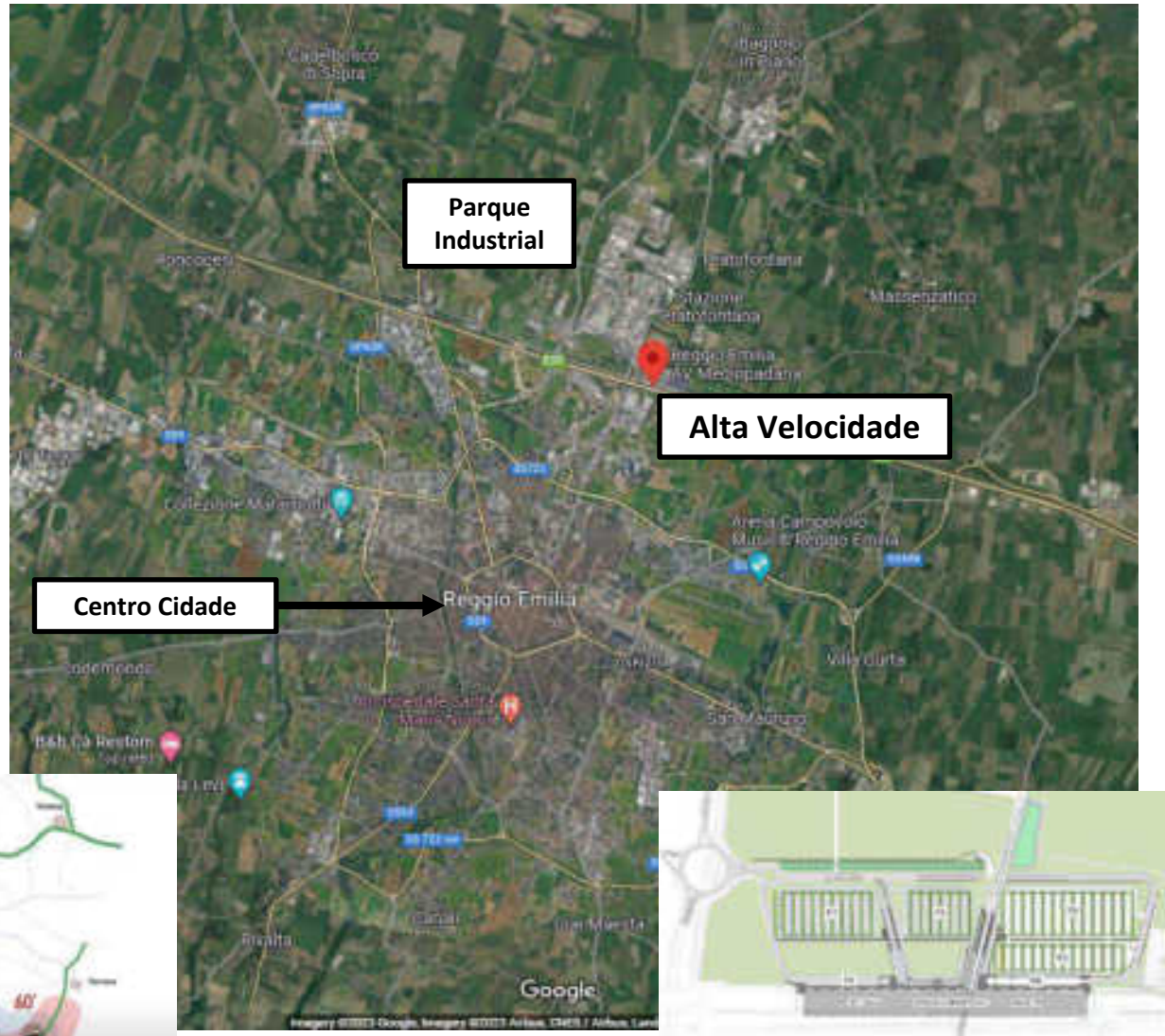
Exemplos Europeus Estações AV de **Periferia de Cidade**

Exemplos Europeus Estações AV de **Periferia de Cidade**

Reggio Emilia, Italia

A Estação AV dista 6,5km a pé do centro da cidade;
Possibilidade de chegar à estação de: carro, autocarro e comboio (frequência dos transportes coletivos - a cada 20 a 30m) e de bicicleta ou a pé por ciclovias e passeios pedonais.









https://www.reggioemiliawelcome.it/en/reggio-emilia/how-to-get-there/transports/by-train/high-speed-av-mediopadana-railway-station

https://youtu.be/EtoENVDS5G0?si=3BE4mgOX9h2vJkDV

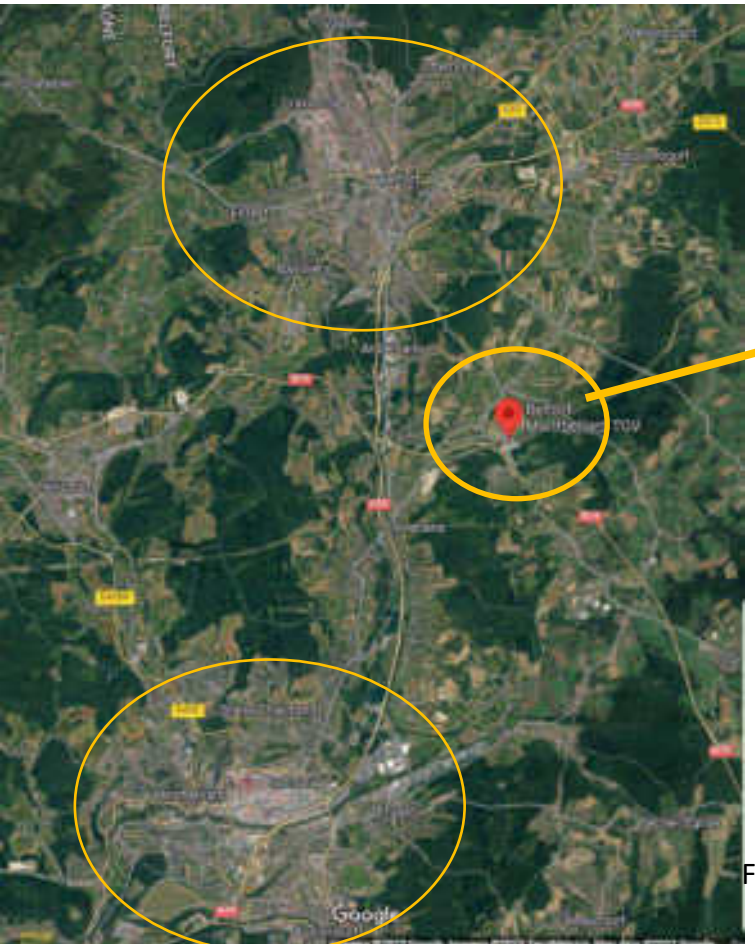
Exemplos Europeus Estações AV de **Periferia de Cidade**

Belfort-Montbelliard, França

Construída numa *zona partilhada* de 60 hectares destinada a parque empresarial;

Constitui uma ligação intermodal entre comboios regionais e LAV, autocarro, parques de estacionamento e veículos de duas rodas;











Fonte: https://architizer.com/projects/belfort-montbeliard-tgv-station-1/

Exemplos Europeus Estações AV de **Periferia de Cidade**

Lyon, França

Localizada no aeroporto de Lyon, ligação a pé para o aeroporto;

Um comboio dedicado de Ligação à estação de caminhos de ferro de Lyon Part Dieu no centro de Lyon;











Fonte: https://www.seat61.com/stations/lyon-part-dieu.htm#Lyon_St_Exupery

Exemplos Europeus Estações AV de **Periferia de Cidade**





Fonte: https://www.coimbra.pt/wp-content/uploads/2023/05/Apresentacao-IP.pdf

Análise SWOT Estação de **Cidade**

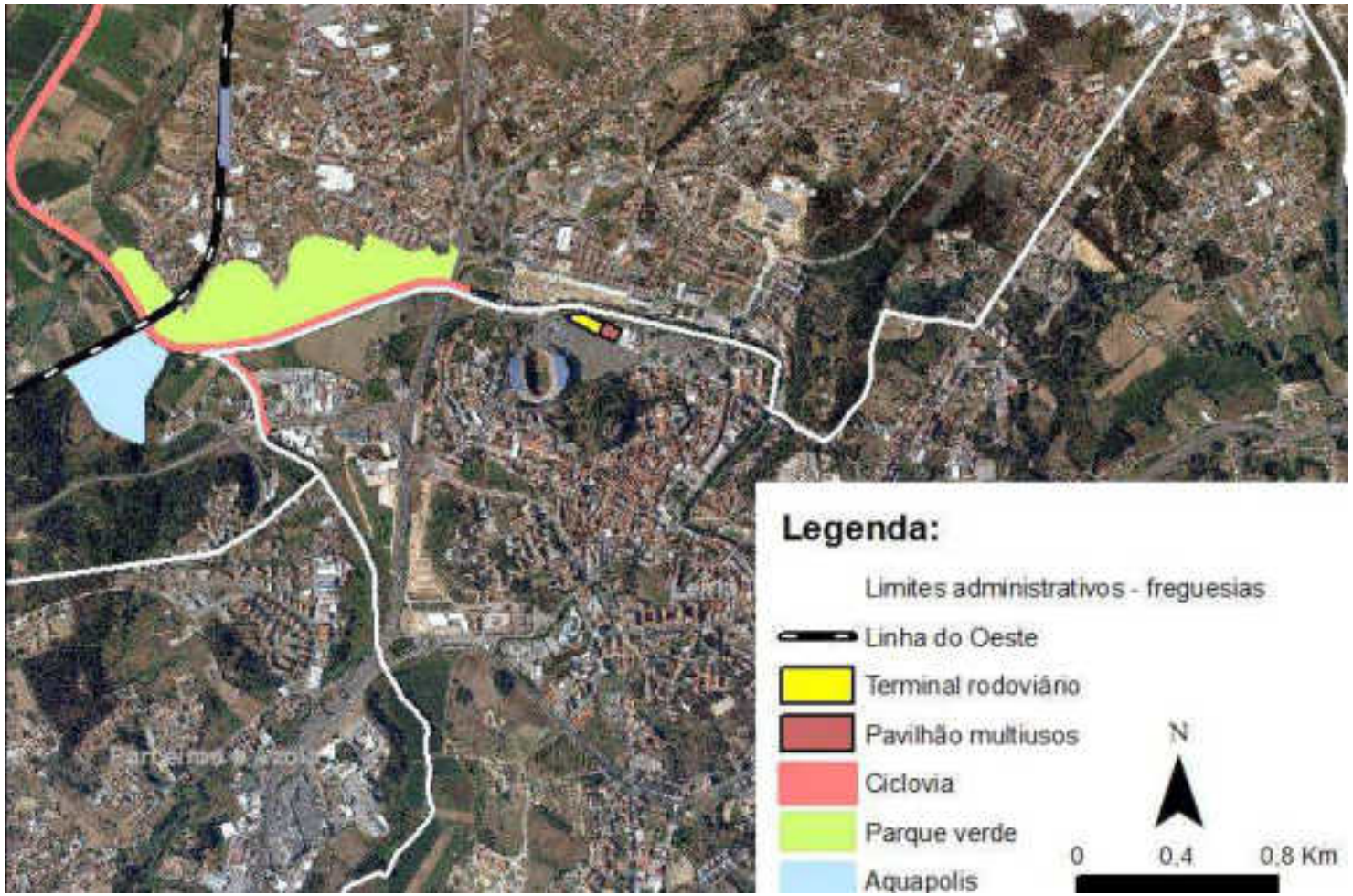
Análise SWOT Estação de **Cidade**

- Localização: Atual Estação dos Caminhos de Ferro

	Fatores Positivos	Fatores Negativos
Fatores internos	**Forças** ▪ Proximidade ao Centro da Cidade; ▪ Requalificação da Avenida da Estação; ▪ Vista desde o comboio é de proximidade à cidade; ▪ Maior afluência de vários pontos do país a eventos que decorem no centro da cidade; ▪ Atração de população para a cidade de Leiria; ▪ Revitalização e valorização de espaço dentro do perímetro urbano; ▪ Proporcionar uma mobilidade suave aos cidadãos, com aposta na pedonalidade aproveitando a orografia vantajosa de fundo de vale; ▪ Proximidade a áreas que constituem foco de investimentos previstos (ex.º Aquapolis, Polis, Polis 2);	**Fraquezas** ▪ Congestionamento de tráfego intraurbano com a emissões de gazes associadas; ▪ Sem espaço para estacionamento; ▪ Acresce 13 minutos ao tempo de viagem em AV entre Lisboa-Porto; ▪ Menor frequência diária de comboios de AV; ▪ Inexistência de unidades hoteleiras junto à estação
Fatores externos	**Oportunidades** ▪ Regeneração do espaço urbano no quarteirão da Estação; ▪ Promoção do centro da cidade enquanto ponto turístico; ▪ Valorização do vale do Lis; ▪ Criação de unidades hoteleiras e estímulo à fixação de comercio e serviços nas imediações da atual localização dando vida à cidade; ▪ Criação de um quarteirão de oferta cultural com museus (ex.º antigo IVV), e palco de espetáculos; ▪ Continuidade da ligação cidade-rio através de intervenções Polis e aposta na mobilidade sustentável.	**Ameaças** ▪ Sem espaço para expansão futura; ▪ Sobrelotação das habitações e aumento do custo da habitação no perímetro urbano; ▪ Sem espaço para soluções de mobilidade; ▪ Pressão sobre uma área urbana consolidada; ▪ Pressão para crescimento sobre áreas com servidões/proteções como o vale do lis

Análise Estação de Cidade

Sublinha-se a proximidade aos investimentos e ao centro da cidade

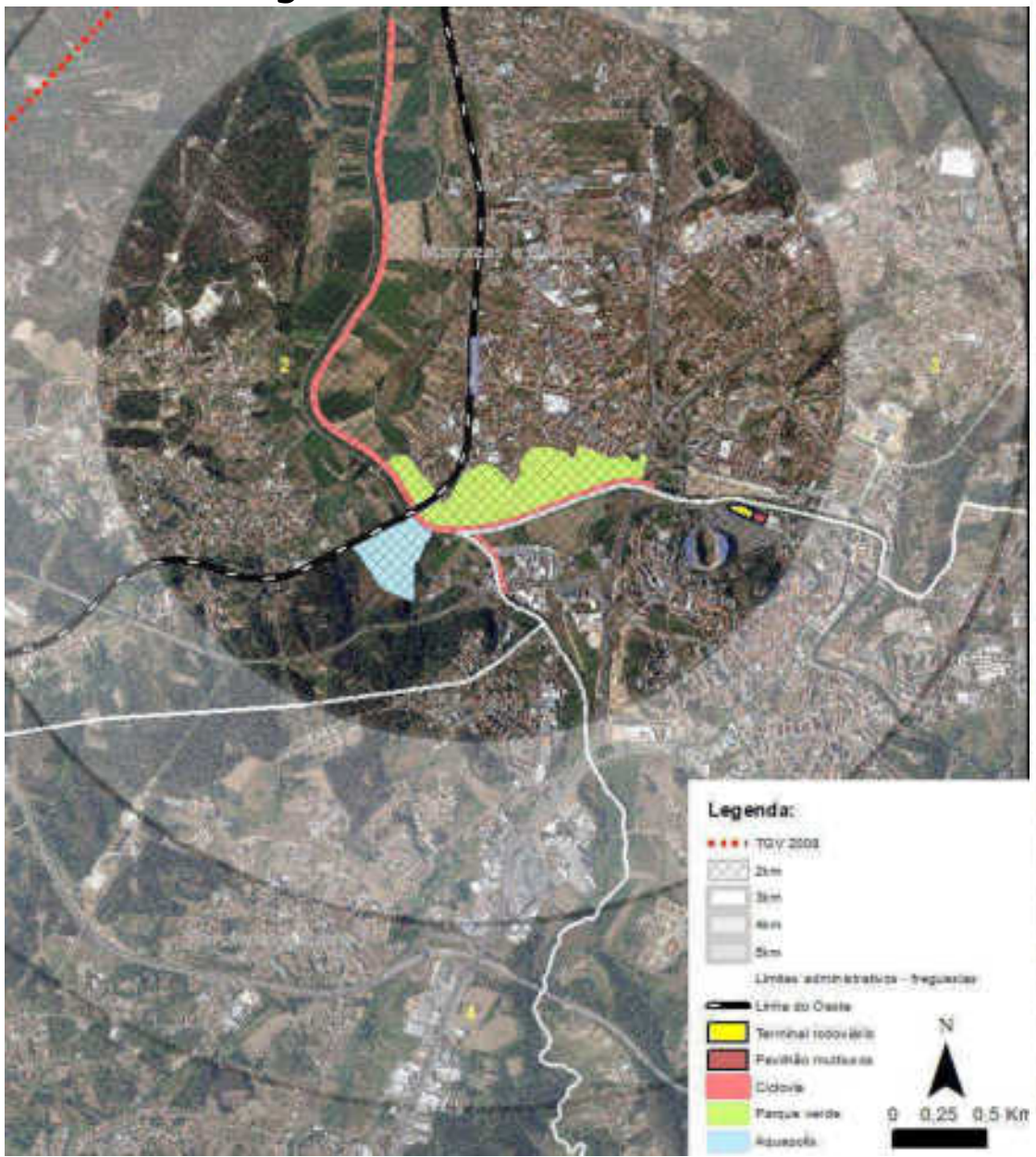




Análise Estação de Cidade

Distâncias em linha reta de **2 a 3 kms**:

1. aos investimentos;
2. ao centro da cidade;
3. ao estádio;
4. ao terminal de autocarros.





Análise Estação de **Cidade**

PDM

RAN

Solo Urbano

ESPAÇOS CENTRAIS

Espaços Centrais - Grau I

Espaços Centrais - Grau II

Espaços Centrais - Grau III

Espaços Centrais - História e património

ESPAÇOS HABITACIONAIS

Espaços Habitacionais - Grau I

Espaços Habitacionais - Grau II

ESPAÇOS DE ATIVIDADES ECONÓMICAS

Espaços de Atividades Económicas - Área comercial e de serviços

Espaços de Atividades Económicas - Área industrial e armazenagem

Espaços de Atividades Económicas - Área de "estrada - mercado"

ESPAÇOS VERDES

Espaços verdes - Área de proteção e enquadramento

Espaços verdes - Área de recreio e lazer

ESPAÇOS DE USO ESPECIAL

Espaços de Uso Especial - Espaços Turísticos

Espaços de Uso Especial - Espaços de equipamentos

ESPAÇOS URBANOS DE BAIXA DENSIDADE

Espaços urbanos de baixa densidade

Solo Rústico

Espaços Agrícolas

Espaços Florestais

Espaços Florestais de Produção

Espaços Florestais de Conservação

Espaços de Exploração de Recursos Geológicos

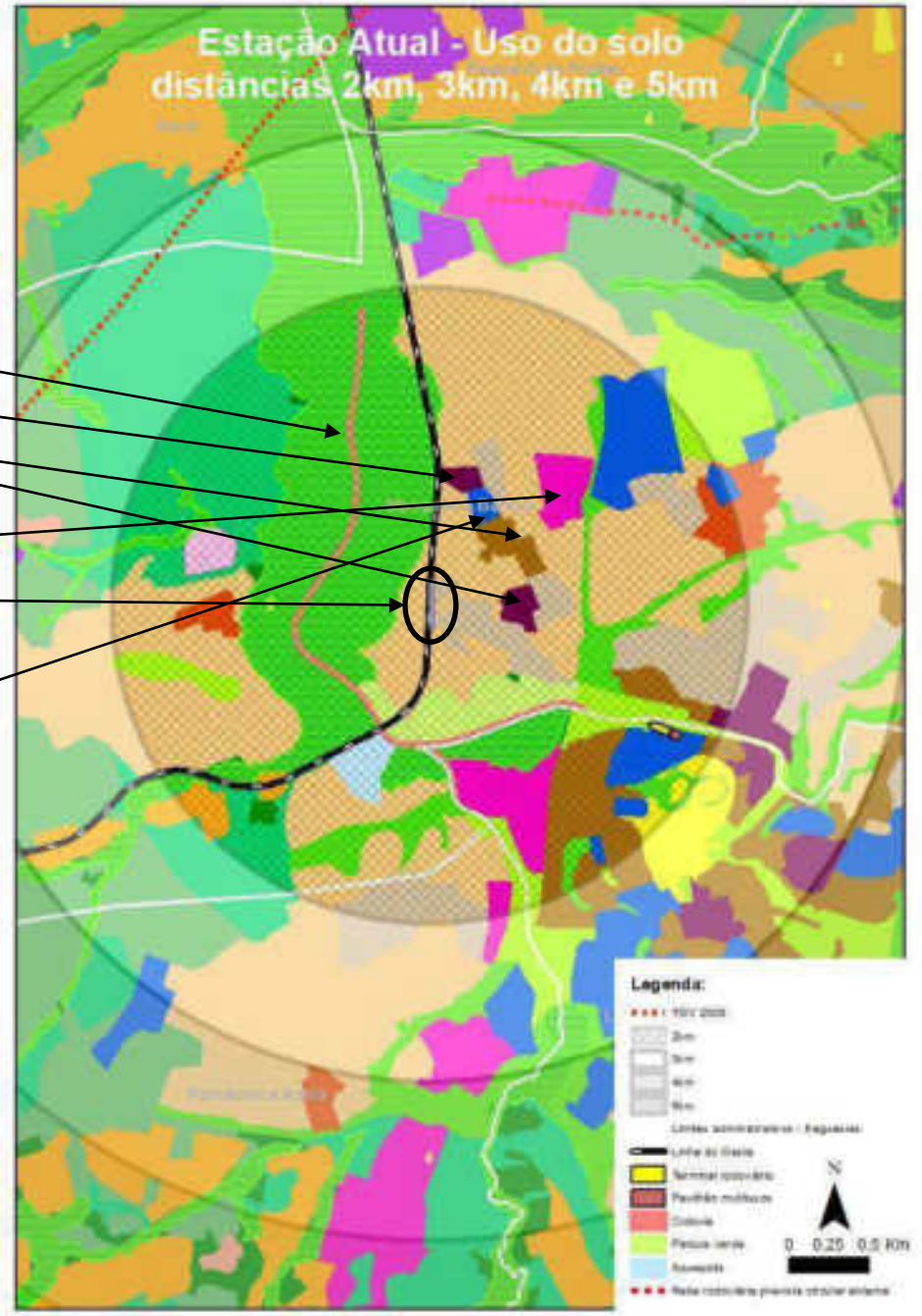
Espaços Naturais e Paisagísticos

Aglomerados Rurais

Áreas de Edificação Dispersa

Espaço destinado a equipamentos, infraestruturas e outras estruturas

Estação



Salientam-se:

1. a forte proximidade a uma RAN;
2. o contexto altamente urbanizado;
3. Ausência de hipótese de expansão urbana.

Análise Estação de **Cidade**

INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

Estação Atual - Proposta de Plano de urbanização:

- Abrange qualquer área do território do município incluída em perímetro urbano por plano diretor municipal eficaz e, ainda, os solos rústicos complementares de um ou mais perímetros urbanos, que se revelem necessários para estabelecer uma intervenção integrada de planeamento;

- Define o zonamento para localização das diversas funções urbanas, designadamente habitacionais, comerciais, turísticas, de serviços, industriais, bem como a identificação das áreas a recuperar, a regenerar ou a reconverter.

PDM

RAN

Solo Urbano

ESPAÇOS CENTRAIS

Espaços Centrais - Grau I

Espaços Centrais - Grau II

Espaços Centrais - Grau III

Espaços Centrais - História e património

ESPAÇOS HABITACIONAIS

Espaços Habitacionais - Grau I

Espaços Habitacionais - Grau II

ESPAÇOS DE ATIVIDADES ECONÓMICAS

Espaços de Atividades Económicas - Área comercial e de serviços

Espaços de Atividades Económicas - Área industrial e armazenagem

Espaços de Atividades Económicas - Área de "estrada - mercado"

ESPAÇOS VERDES

Espaços verdes - Área de proteção e enquadramento

Espaços verdes - Área de recreio e lazer

ESPAÇOS DE USO ESPECIAL

Espaços de Uso Especial - Espaços Turísticos

Espaços de Uso Especial - Espaços de equipamentos

ESPAÇOS URBANOS DE BAIXA DENSIDADE

Espaços urbanos de baixa densidade

Solo Rústico

Espaços Agrícolas

Espaços Florestais

Espaços Florestais de Produção

Espaços Florestais de Conservação

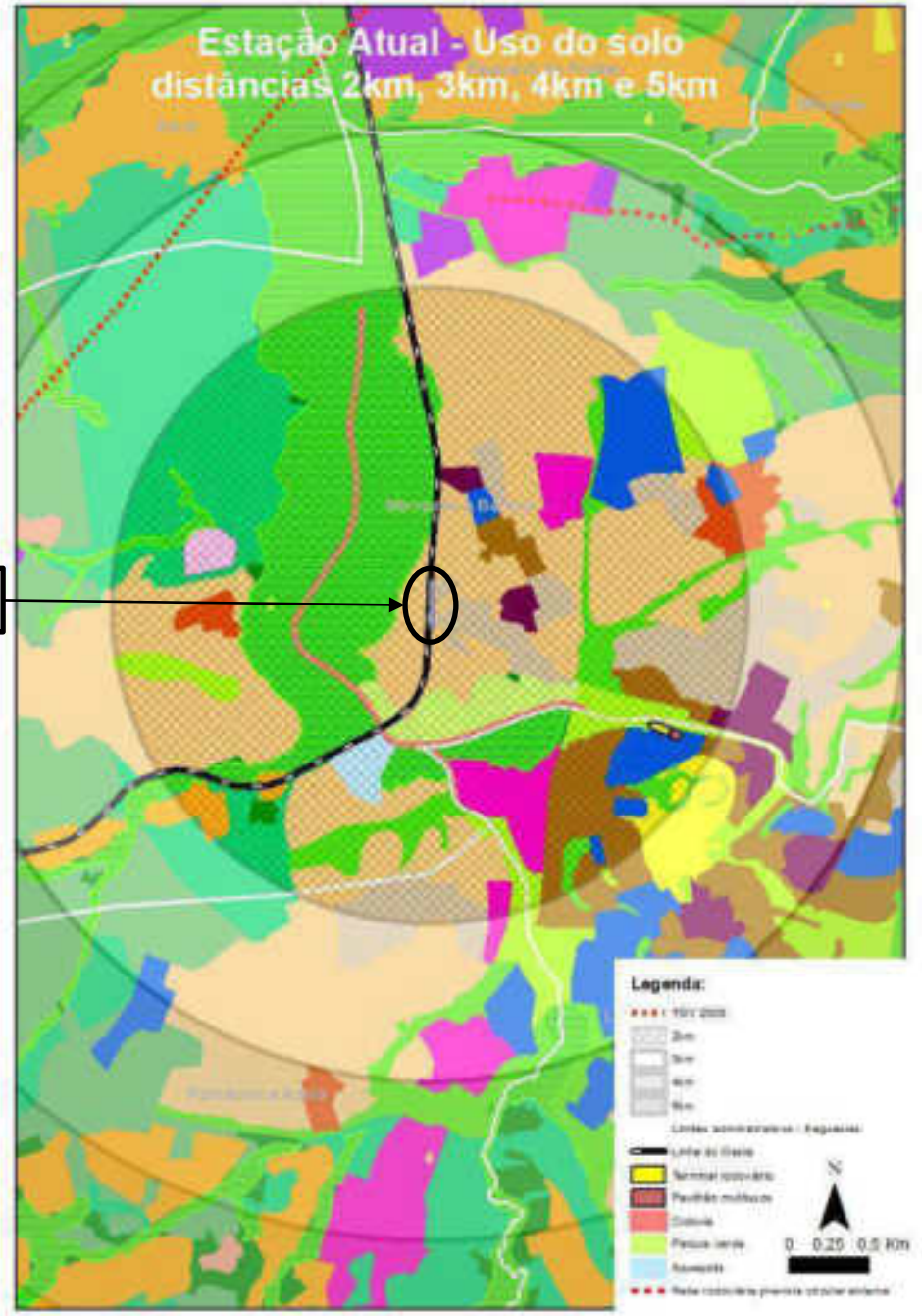
Espaços de Exploração de Recursos Geológicos

Espaços Naturais e Paisagísticos

Aglomerados Rurais

Áreas de Edificação Dispersa

Espaço destinado a equipamentos, infraestruturas e outras estruturas



Análise SWOT Estação de **Periferia da Cidade**

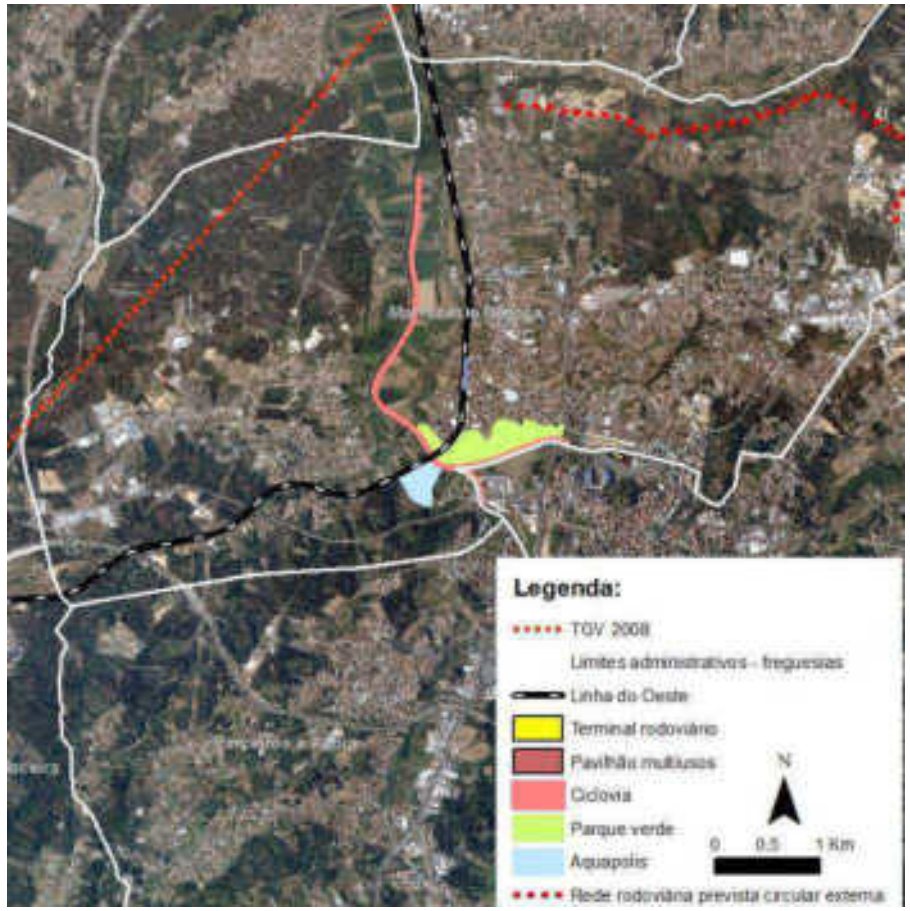
Análise SWOT Estação de **Periferia da Cidade**

- Localização: Barosa

	Fatores Positivos	Fatores Negativos
Fatores internos	**Forças** ▪ Criação de uma nova centralidade; ▪ Atração de população para o município de Leiria; ▪ Maior frequência diária de comboios de AV; ▪ Acresce 5 minutos ao tempo de viagem em AV entre Lisboa-Porto; ▪ Combinação da linha do oeste com linha de AV;	**Fraquezas** ▪ Distância ao centro da cidade; ▪ Relação de distância – tempo – custo das deslocações entre a estação AV e o centro da cidade; ▪ Aumento do tráfego interurbano; ▪ Vista para a cidade à distância, menor atratividade turística;
Fatores externos	**Oportunidades** ▪ Espaço para a expansão futura da estação e ferrovias; ▪ Espaço para novas empresas, indústrias, centro logístico, comercio (ex.º shopping), hotelaria e restauração; ▪ Espaço para fórum/centro de congressos/centro de eventos para albergar eventos de grande dimensão, para um eventual Kartódromo e/ou pista automobilística, e/ou um Parque Aventura; ▪ Centro intermodal para autocarros com destinos regionais, nacionais e internacionais e Interface para aluguer de viaturas; ▪ Revitalização da atual estação, por exemplo: criação de uma ligação direta entre a nova estação e a atual, constituindo na atual a origem de uma nova oferta de transporte ferroviário urbano e uma central de mobilidade com aluguer de bicicletas, convergência de vias cicláveis e pedonais; ▪ Criação junto à atual estação de um quarteirão de oferta cultural com museus (ex.º antigo IVV), e palco de espetáculos; ▪ Estabelecimento de corredores de transporte público a par das via de transporte já existentes (ex.º EN242); ▪ Completar a circular externa de Leiria; ▪ Proporcionar um estacionamento na cidade onde a oferta de meios de transporte alternativos ao automóvel individual tenham um efeito dissuasor e fortalecimento do transporte público sustentável; ▪ Compensação pelo abate de árvores, deverão ser projetados espaços verdes de enquadramento e/ou recreio/lazer.	**Ameaças** ▪ Redução do espaço florestal; ▪ Potencial desativação da atual estação sem um plano de reabilitação; ▪ Onerosos investimentos e custos de manutenção das soluções de mobilidade criadas; ▪ Potencia o uso do automóvel para os munícipes com residência próxima e para os residentes em municípios próximos e aos quais não cheguem as soluções de mobilidade; ▪ Sobrecarga da EN242 e outras vias de ligação à cidade já atualmente congestionadas; ▪ Anteriores passagens de nível desativadas carecem de intervenção; ▪ Menor afluência de turismo ao centro da cidade ; ▪ Risco da área da atual estação se tornar num espaço abandonado se não intervencionado e não incluído nas soluções de mobilidade; ▪ Distância a áreas que constituem foco de investimentos previstos (ex.º Aquapolis, Polis, Polis 2);

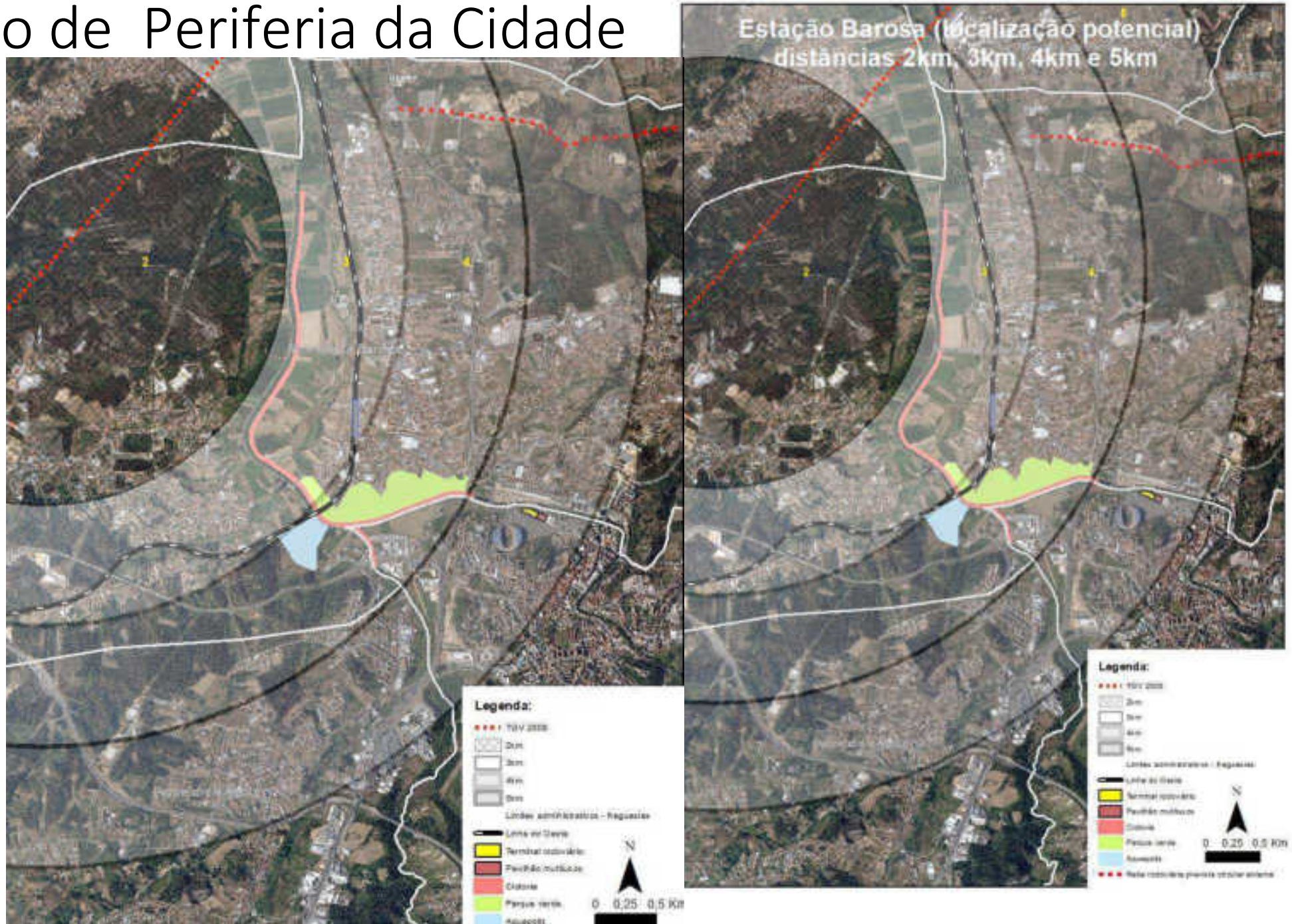
Análise Estação de Periferia da Cidade

Sublinha-se o afastamento aos investimentos e ao centro da cidade





Análise Estação de Periferia da Cidade



Distâncias em linha reta de **3 a 5 kms**:

1. aos investimentos;
2. ao centro da cidade;
3. ao estádio;
4. ao terminal de autocarros.

Análise Estação de Periferia da Cidade

Salientam-se:

1. A inexistência de áreas com proteção;
2. o contexto de proximidade a espaços urbanos de baixa densidade e a um espaço de Aglomerados Rurais com potencial carência de reclassificação do solo urbano para espaços habitacionais e de atividades económicas;
3. Proximidade a espaços de atividades económicas que com potencialidade de crescimento;
4. Proximidade a um espaço de Exploração de Recursos Geológicos;
5. Proximidade a um Espaço habitacional – Grau II que contém um Espaço central Grau III e um Espaço Verde – área de recreio e lazer.

Legenda:

Solo Urbano

ESPAÇOS CENTRAIS

- Espaços Centrais - Grau I
- Espaços Centrais - Grau II
- Espaços Centrais - Grau III
- Espaços Centrais - História e património

ESPAÇOS HABITACIONAIS

- Espaços Habitacionais - Grau I
- Espaços Habitacionais - Grau II

ESPAÇOS DE ATIVIDADES ECONÓMICAS

- Espaços de Atividades Económicas - Área comercial e de serviços
- Espaços de Atividades Económicas - Área industrial e armazenagem
- Espaços de Atividades Económicas - Área de "estrada - mercado"

ESPAÇOS VERDES

- Espaços verdes - Área de proteção e enquadramento
- Espaços verdes - Área de recreio e lazer

ESPAÇOS DE USO ESPECIAL

- Espaços de Uso Especial - Espaços Turísticos
- Espaços de Uso Especial - Espaços de equipamentos

ESPAÇOS URBANOS DE BAIXA DENSIDADE

- Espaços urbanos de baixa densidade

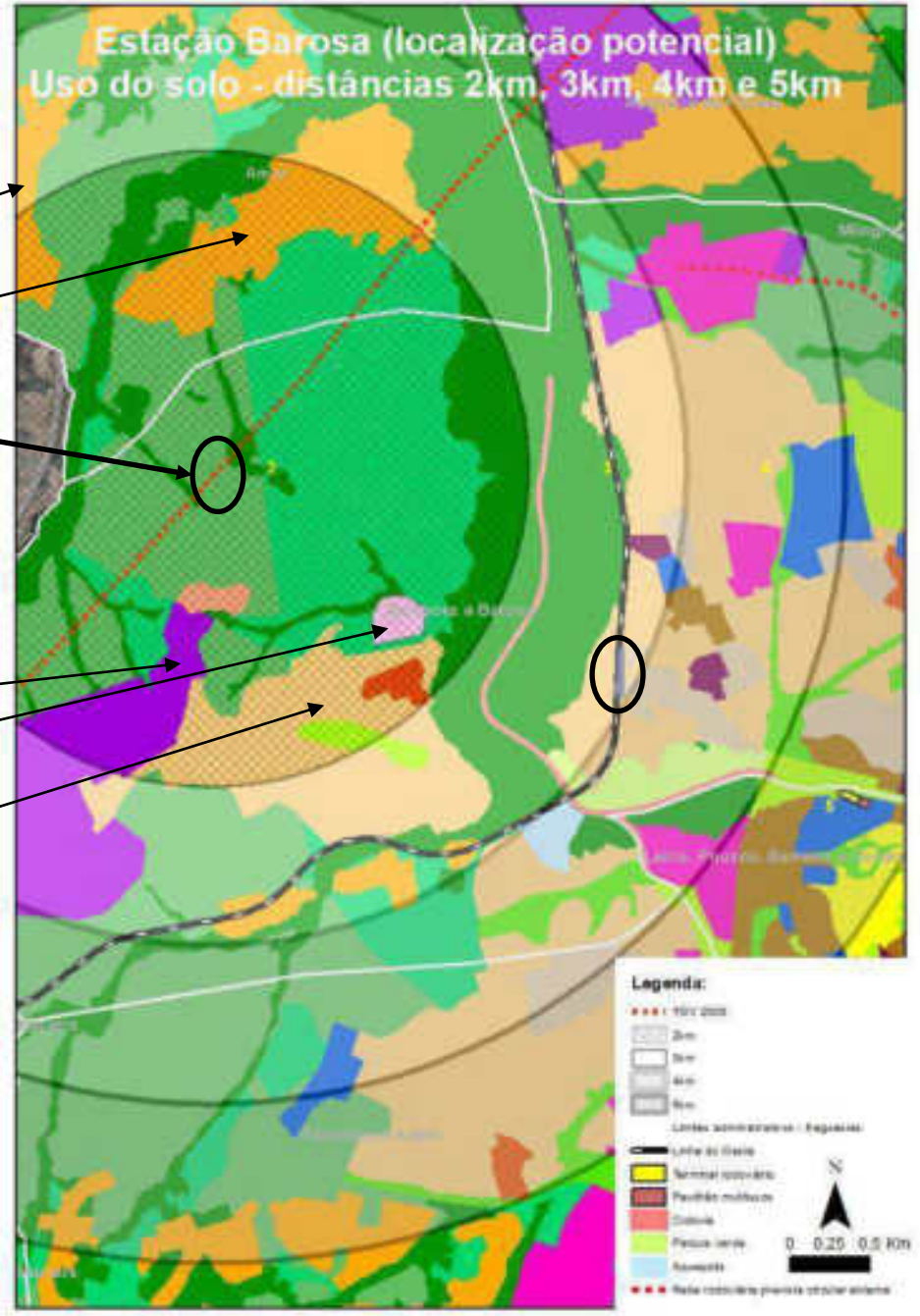
Solo Rústico

- Espaços Agrícolas

Espaços Florestais

- Espaços Florestais de Produção
- Espaços Florestais de Conservação
- Espaços de Exploração de Recursos Geológicos
- Espaços Naturais e Paisagísticos
- Aglomerados Rurais
- Áreas de Edificação Dispersa
- Espaço destinado a equipamentos, infraestruturas e outras estruturas

Estação periferia (localização potencial)



Análise Estação de Periferia da Cidade

INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

Barosa - Necessário a reclassificação para solo urbano através de:

1 - Plano de pormenor

Plano de pormenor com efeitos registais o qual estabelece, nomeadamente:

- O desenho urbano, exprimindo a definição dos espaços públicos, incluindo os espaços de circulação viária e pedonal e de estacionamento, bem como o respetivo tratamento, a localização de equipamentos e zonas verdes, os alinhamentos, as implantações, a modelação do terreno e a distribuição volumétrica;
- A distribuição de funções, conjugações de utilizações de áreas de construção e a definição de parâmetros urbanísticos, designadamente, densidade máxima de fogos, número de pisos e altura total das edificações ou altura das fachadas.

O Plano de Pormenor obriga à fixação, por via contratual, dos encargos urbanísticos das operações, do respetivo prazo de execução e das condições de redistribuição de benefícios e encargos, considerando todos os custos urbanísticos envolvidos.

O plano deve definir o prazo para execução das obras de urbanização e das obras de edificação, o qual deve constar expressamente da certidão do plano a emitir para efeitos de inscrição no registo predial.

ou

2 - Revisão do Plano Diretor Municipal

Segue os procedimentos estabelecidos na lei para a sua elaboração, acompanhamento, aprovação e publicação.

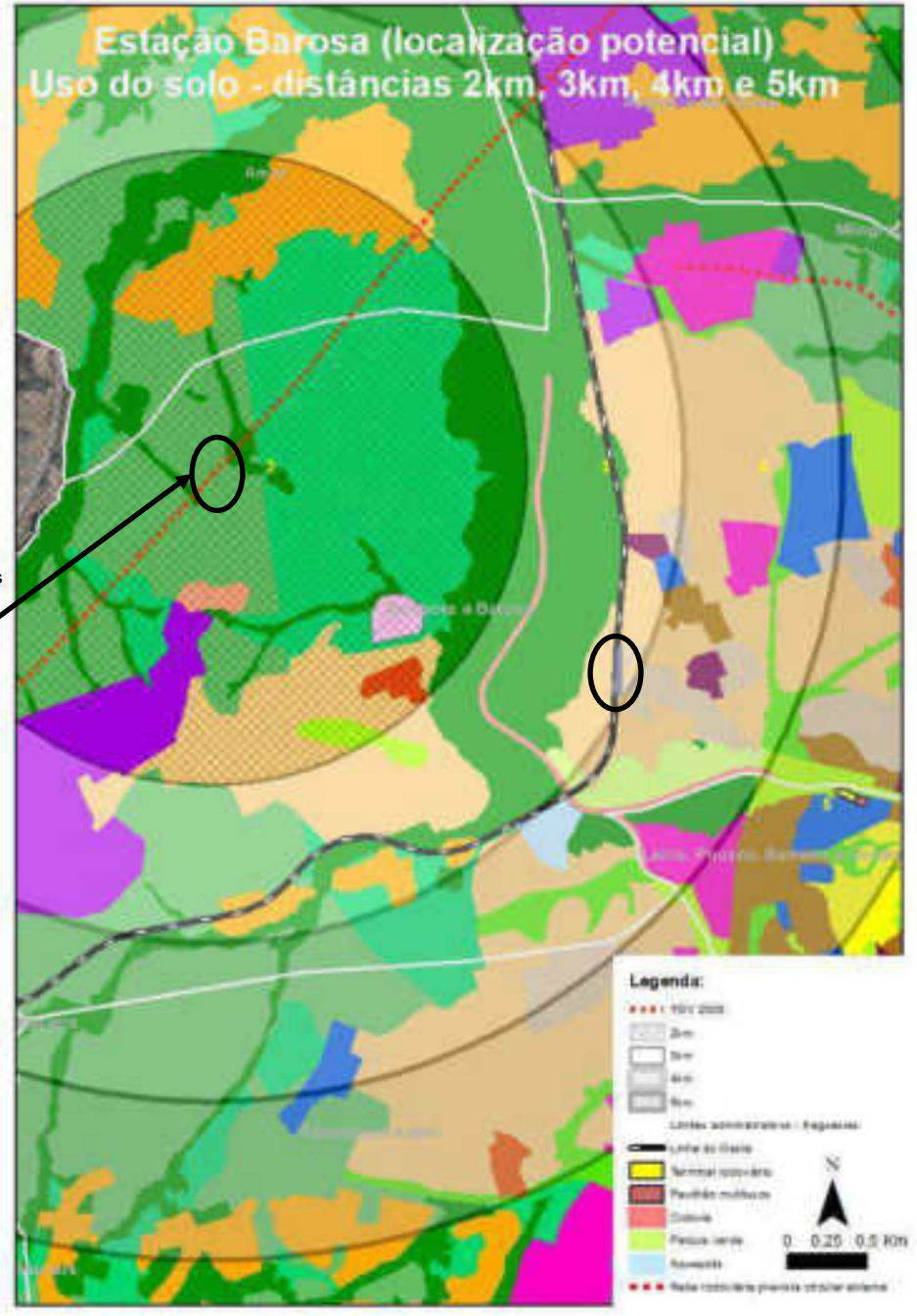
Solo Rústico

- Espaços Agrícolas

Espaços Florestais

- Espaços Florestais de Produção
- Espaços Florestais de Conservação
- Espaços de Exploração de Recursos Geológicos
- Espaços Naturais e Paisagísticos
- Aglomerados Rurais
- Áreas de Edificação Dispersa
- Espaço destinado a equipamentos, infraestruturas e outras estruturas

Estação periferia (localização potencial)



Soluções a assegurar

Soluções a assegurar

- Mobilidade: oferta diversificada (transporte público rodoviário e ferroviário, promoção da pedonalidade e das vias cicláveis, parques de estacionamento junto aos pontos intermodais);
- Intervenção na atual estação e suas imediações, transformando o espaço num local atrativo para a população e atividades económicas, turísticas e de lazer;
- Completar a circular externa de Leiria;
- Promover o acesso e proximidade aos investimentos em curso (Terminal Rodoviário, Pavilhão Multiusos, Aquapolis, Polis 2);
- Assegurar a promoção de Leiria como destino turístico e a facilitação do acesso à agenda de eventos do Município;
- Os instrumentos de gestão territorial adequados: Estação Atual – Plano de Urbanização; Estação Barosa – Reclassificação do solo através de Plano de Pormenor ou revisão do PDM.

ANEXO VIII

Contributos de pessoas e entidades

Largo da República, 2414-006 Leiria
Tel. (+351) 244 839 500 (Chamada para a rede fixa nacional)
www.cm-leiria.pt | cmleiria@cm-leiria.pt | NIF: 505 181 266

ANEXO VIII.1

Respostas ao formulário

Largo da República, 2414-006 Leiria
Tel. (+351) 244 839 500 (Chamada para a rede fixa nacional)
www.cm-leiria.pt | cmleiria@cm-leiria.pt | NIF: 505 181 266

Linha de Alta Velocidade - Fase 2

11 respostas

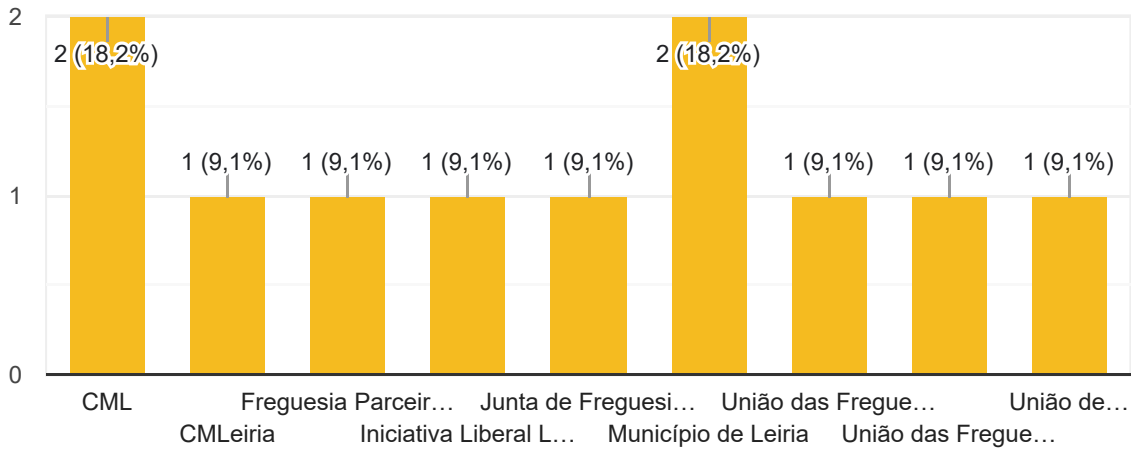
Publicar estatísticas

1. Caracterização do inquirido/a

1.1 Entidade

Copiar

11 respostas



1.2 Nome

11 respostas

Céline Moreira Gaspar

Hugo Bogalho

Telmo Marques

Ana Cristina Dinis da Silva

José M Cunha

Daniel Marques

Tiago Santos

Renato Carvalho

José Carlos Matias

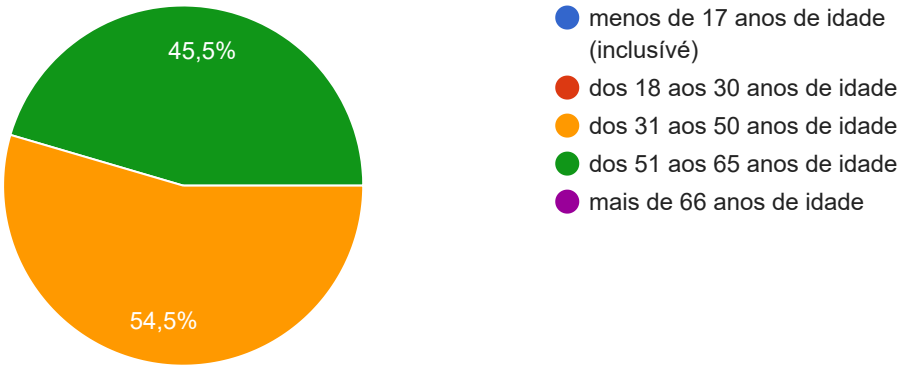
Paulo Alexandre de Jesus Clemente

Paulo Pinéu

1.3 Idade

Copiar

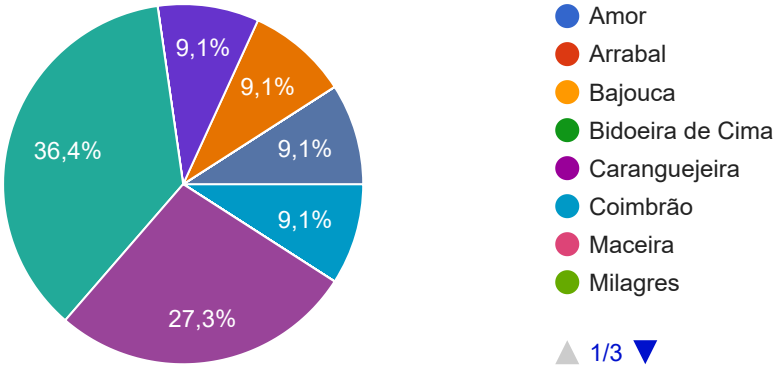
11 respostas



1.4 Freguesia/União das Freguesias de Residência

Copiar

11 respostas

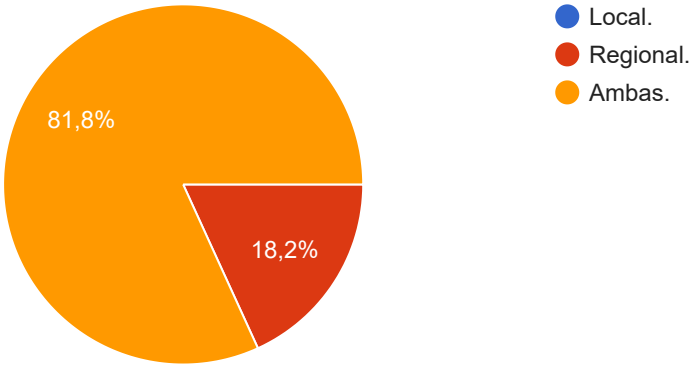


2. Prospetiva

2.1 Qual o nível territorial que mais beneficiará com a Linha de Alta Velocidade com uma estação em Leiria?

Copiar

11 respostas



2.2 Da apresentação efetuada pela Infraestruturas de Portugal qual o cenário que considera globalmente mais positivo/vantajoso para Leiria?

8 respostas

Consideramos ser fundamental que Leiria mantenha acessos relevantes ao nível da ferrovia, pelo que podendo ver-se a Barosa como uma opção de crescimento, o acesso a partir da atual localização tem de ser considerado.

PUEC LAV (nova estação junto à LAV)

A estação na Linha da Alta Velocidade

A soluçao que contempla a criacao de uma nova estacao na regiao da Barosa. Permite uma abertura da cidade, a criacao de parques de estacionamento, integracao com a futura circular externa e nao e penalizadora a nivel do tempo de paragem.

A construção da LAV na zona proposta.

A construção de estação na periferia de Leiria, com reestruturação da linha do Oeste e estação atual, com ligação à LAV.

1. O Traçado A constitui o projeto com menor impacto para o território e para a população desta União das Freguesias, mas com reservas, uma vez que consideramos que a intervenção na Linha do Oeste a manter-se irá constituir focos de instabilidade para a população que tem as suas habitações e empresas junto ao traçado;
2. Somos defensores da construção de uma Mega Estação na zona da Barosa, por forma a minimizar os constrangimentos que teria se fosse mantido a opção da Estação de Leiria como ponto de chegada do comboio de alta velocidade;
3. Consideramos que, com esta proposta não serão necessárias as linhas de ligação à Linha do Oeste e vice-versa, trazendo uma poupança para o custo do projeto, para o impacto no território, na população, nas empresas e na paisagem;
4. Defendemos a construção de duas ligações da Linha do Oeste à Mega Estação (a construir na Barosa, conforme a figura anterior) de forma a responder às necessidades de ligação da Mega Estação à cidade de Leiria e à cidade da Marinha Grande:

Criação de uma nova estação ferroviária fora de Leiria, conforme apresentado, pois tem menor impacto social, com a perda de habitações e permite uma expansão da malha urbana.

2.3 Que medidas/ações compensatórias ou complementares considera deverem ser consideradas no processo atual de planeamento?

10 respostas

Devem existir contrapartidas para os territórios e para as populações. Sobretudo se a opção for Barosa, deverão ser garantidos os acessos a partir de Leiria, eventualmente através de uma linha de metro.

Transporte dedicado em linha dedicada para o centro de Leiria.

Independentemente da solução escolhida, é imperativo a existência de transportes públicos de/para a estação, bem como garantir o fácil deslocamento daqueles que o fazem por meios próprios. Do ponto de vista da autarquia a sinergia com as empresas de transportes públicos é óbvia, e do ponto de vista da IP seria importante conseguir apoio com as infraestruturas rodoviárias.

Devem ser garantidas ligações à Cidade. Essas ligações devem ser prioritáriamente realizadas através de transportes públicos e também viárias. Equacionar transformar a parte da linha do oeste que fica desativada num linha de metro de superfície.

Estação existente em Leiria

O fecho da circular externa, aproveitando parte das infraestruturas ja existentes, eliminando as portagens, a criacao de ligacoes suaves à cidade e criacao de parques de estaciinamento.

Devem ser criadas condições de acesso rápido entre a cidade e a nova estação e deve haver transportes públicos regulares entre a cidade e a estação.

Reestruturação e devido planeamento das vias de acesso à nova estação, permitindo que seja atrativa a deslocação e utilização da LAV.

1. Considero que devem ser consideradas no processo atual de planeamento a criação de uma circular externa que permita uma maior fluidez no acesso à futura estação;
2. Considero ainda que, o trouxo da linha do Oeste que irá ser desativada (no caso da estação ficar na Barosa) deve ser utilizada para a ligação entre a Marinha Grande e Leiria, com comboios de 30 em 30 minutos, por forma a reduzir o volume de tráfego na estrada N 242;
3. Considero que devem ser estudadas as acessibilidades à futura estação na Barosa.

Implementar um plano de mobilidade consentâneo e ajustado à nova realidade de uma LAV, bem como reforçando a oferta do transporte público com a criação entre outros de uma ligação de metro de superfície.

2.4 Sugestões e comentários finais.

4 respostas

O assunto deve ser amplamente discutido, envolvendo as pessoas que o projeto afetará e reconhecer a sua sensibilidade. Além disso, devem ser explanadas e comprometidas seriamente todas as medidas compensatórias.

A quantidade de utentes que se irá deslocar por meios próprios ou transportes públicos excederá, por larga maioria, aqueles que se deslocarão "a pé". Isto, alinhado ao facto que a solução "PUEC LAV" fica a pouquissímos km's de distancia da atual estação, é suficiente para colocar ambas em pé de igualdade.

Se partirmos deste pressuposto, é fácil compreender que a "PUEC LAV" apresenta mais vantagens:
- Maior incentivo para os operadores à paragem na estação, devido à redução de tempo de viagem;
- Possibilidade de oferecer melhores condições de estacionamento;
- Possibilidade de oferecer melhores condições (espaço) para tomada/largada de passageiros.
- Incentivo à sociedade cívil para o desenvolvimento de novos parques residenciais e de comércio na proximidade

Uma estacao na alta velicidade em Leiria e crucial para o desenvolvimento de Leiria e da Regiao. No cenario da criacao da nova estacao penso que se devia equacionar a criacao de um metro de superficie ligando Fatima/Leiria/ Estacao Alta Veloc./ Marinha Grande.

A requalificação da atual estação de caminho de ferro, seria muito bom para Leiria, mas devido á limitação de espaço e o pelo facto de ser necessário demolir 21 habitações entre outros constrangimentos entendo a opção Barosa ser a melhor, que também tem as suas vantagens tal como redução do tempo de viagem, e paragens mais regulares do comboio de alta velocidade.

Muito obrigado pela sua colaboração!

Este conteúdo não foi criado nem aprovado pela Google. Denunciar abuso - Termos de Utilização - Política de privacidade

Google Formulários

ANEXO VIII.2

Parecer da Comissão Política de Secção do PSD de Leiria, de 29/11/2023

Paulo Alexandre Pinheiro

De: Gonçalo Nuno Lopes
Enviado: 28 de dezembro de 2023 11:18
Para: Paulo Alexandre Pinheiro
Assunto: FW: Linha de Alta Velocidade - Parecer|Contributos

Para conhecimento.

Com os meus melhores cumprimentos.
O Presidente
Gonçalo Lopes
Município de Leiria
Largo da República, 1 | 2414 – 006 Leiria
Tel.: 244 839 569
Evite a impressão desnecessária, pense no Ambiente!

De: PSD Leiria <psdleiria.cp@gmail.com>
Enviada: 29 de novembro de 2023 19:42
Para: Gonçalo Nuno Lopes <glopes@cm-leiria.pt>
Assunto: Re: Linha de Alta Velocidade - Parecer|Contributos

EMAIL DE REMETENTE EXTERNO: ATENÇÃO aos links e anexos!

Caro Presidente da Câmara Municipal de Leiria, Dr. Gonçalo Lopes,

Em primeiro lugar, permita-me que lhe apresente os meus cumprimentos pessoais, o felicite e agradeça pela iniciativa de consulta a esta Comissão Política acerca do projeto de maior relevância para o concelho e para a região, que é a linha de alta velocidade (LAV) entre Porto e Lisboa, e que, em face das informações nesta data disponíveis, lhe transmita o nosso parecer.

A Comissão Política de Secção do PSD Leiria reconhece que a LAV entre Porto e Lisboa constitui um investimento estruturante para o desenvolvimento económico do concelho e da região. No entanto, o PSD Leiria entende que a discussão pública sobre as soluções do traçado deve contemplar a otimização e minimização dos impactos ambientais, sociais, económicos e morfológicos no território, salvaguardando uma solução de equilíbrio entre a sustentabilidade e a eficiência do projeto.

O estudo prévio da RAVE de 2009, tomando por base os impactos em termos técnicos, económicos e ambientais, indicava como solução da LAV em Leiria a construção de uma nova estação na Barosa. A atual empresa promotora da LAV, a Infraestruturas de Portugal (IP), mantém como solução com menores impactos a nova estação situada na Barosa e com ligação à Linha do Oeste (LO).

No entanto, o PSD Leiria mostra a sua preocupação e discordância com a existência de uma hipótese alternativa, em que a atual estação na Gândara seja reconvertida para a estação da LAV em Leiria.

Tal opção traz impactos diretos sobre 66 edificados familiares e empresariais, em termos de ruídos e vibrações afeta 140 habitações, exige maiores alterações morfológicas do território mediante a construção de viadutos, túneis e pontes, produz impactos hidrográficos e reduz a velocidade média e frequência dos comboios, podendo assim condicionar a oferta de serviços da LAV em Leiria.

O PSD Leiria entende que a solução Gândara, para além de ser a mais dispendiosa e de fortes impactos negativos, não salvaguarda uma visão de futuro sustentável para o concelho e para a cidade, na medida em que é limitadora e faz aumentar as tensões urbanas.

A solução de construção da estação de Leiria na Barosa, com ligação à linha do Oeste, atravessa solo maioritariamente florestal e, por consequência, produz menores impactos negativos como é explicitamente relatado pela IP.
Esta solução tem um significativo menor impacto em núcleos residenciais, pela sua aproximação potencializa o desenvolvimento de polos de atividades económicas já existentes, e numa visão estratégica de médio e longo prazo pode ser fator de desenvolvimento económico e de crescimento urbano. Para isso, importa, desde já, acautelar a construção/reconfiguração de infraestruturas essenciais, como sejam as ligações rodoviárias, devendo equacionar-se a ligação à cidade de Leiria através de metro de superfície.

Com os melhores cumprimentos,
O Presidente da Comissão Política de Secção – PSD Leiria,
José Augusto Costa Santos

Gonçalo Nuno Lopes <glopes@cm-leiria.pt> escreveu no dia segunda, 27/11/2023 à(s) 16:47:

> Exmo.(a) Senhor(a) Presidente da Concelhia,
>
> Decorreu no passado dia 20 de novembro uma reunião de trabalho no Teatro Miguel Franco sobre a Linha de Alta Velocidade, com a participação, entre outros, dos líderes de bancada da Assembleia Municipal, Vereadores, Presidentes de Uniões de Freguesias e Juntas de Freguesia, NERLEI, Acilis e Politécnico de Leiria.
>
> Dado que nessa sessão não obtivemos os contributos/opiniões de alguns dos participantes, e tratando-se de um assunto de elevado interesse para o presente e futuro do concelho de Leiria e da região, serve o presente para solicitar a análise e contributos de V. Exas., nomeadamente sobre a localização da estação de Leiria, conforme apresentação efetuada pela Infraestruturas de Portugal, I.P., que se anexa, bem como dos demais pontos que considerem relevantes para este processo.
>
> Considerando o timing das ações em curso, agradecemos o envio **até ao dia 20 de dezembro de 2023**.
>
> Gratos desde já pela atenção dispensada, colocamo-nos ao dispor para o que entenderem por conveniente.
>
> Com os meus melhores cumprimentos.
>
> O Presidente
>
> Gonçalo Lopes

Município de Leiria

Largo da República, 1 | 2414 – 006 Leiria

Tel.: 244 839 569

Evite a impressão desnecessária, pense no Ambiente!



--

ANEXO VIII.3

Parecer da Ass. de Comércio, Indústria, Serviços e Turismo da Região de Leiria, de 20/12/2023

Largo da República, 2414-006 Leiria
Tel. (+351) 244 839 500 (Chamada para a rede fixa nacional)
www.cmleiria.pt | cmleiria@cm-leiria.pt | NIF: 505 181 266

Paulo Alexandre Pinheiro

De: Gonçalo Nuno Lopes
Enviado: 20 de dezembro de 2023 17:27
Para: Paulo Alexandre Pinheiro
Assunto: FW: Linha de Alta Velocidade - Parecer | Contributos

Importância: Alta

Para os devidos efeitos.

Com os meus melhores cumprimentos.
O Presidente
Gonçalo Lopes
Município de Leiria
Largo da República, 1 | 2414 – 006 Leiria
Tel.: 244 839 569
Evite a impressão desnecessária, pense no Ambiente!

De: Direccao Acilis <direccao@acilis.pt>
Enviada: 20 de dezembro de 2023 17:20
Para: Gonçalo Nuno Lopes <glopes@cm-leiria.pt>
Assunto: RE: Linha de Alta Velocidade - Parecer | Contributos
Importância: Alta

EMAIL DE REMETENTE EXTERNO: ATENÇÃO aos links e anexos!

Ex.mo Senhor Presidente da Câmara Municipal de Leiria
Dr. Gonçalo Lopes,

Em resposta ao email abaixo que desde já agradecemos, somos do parecer que a Linha de Alta Velocidade (LAV), deve ficar na atual estação ferroviária, Leiria-Gare, pela:

- Proximidade à cidade, e consequentemente ao comércio, serviços e restauração/turismo;
- Proximidade ao novo e futuro terminal da Rodoviária junto ao Estádio Municipal de Leiria;
- Para quem trabalha e estuda em Leiria, pelas razões atrás enunciadas, faz sentido a linha de alta velocidade, ficar mais próxima da cidade, criando-se assim uma maior centralidade para a cidade de Leiria, em que todo o comércio fica a ganhar.

A Barosa, em nossa opinião, será a opção em situação limite, pois prejudica os serviços atrás mencionados. Só fará sentido, se for garantido o "metro à superfície", que faça a ligação ao centro de Leiria.

Ao dispor, apresento os melhores cumprimentos

O Presidente da Direção

Lino Ferreira

ACILIS – Ass. de Comércio, Indústria, Serviços e Turismo da Região de Leiria
Tel.: 244 860 970

Antes de imprimir pense no seu compromisso com o Meio Ambiente



De: Gonçalo Nuno Lopes <glopes@cm-leiria.pt>
Enviada: 27 de novembro de 2023 15:24
Assunto: Linha de Alta Velocidade - Parecer|Contributos
Importância: Alta

Exmo.(a) Senhor(a),

Decorreu no passado dia 20 de novembro uma reunião de trabalho no Teatro Miguel Franco sobre a Linha de Alta Velocidade, com a participação, entre outros, dos líderes de bancada da Assembleia Municipal, Vereadores, Presidentes de Uniões de Freguesias e Juntas de Freguesia, NERLEI, Acilis e Politécnico de Leiria.

Dado que nessa sessão não obtivemos os contributos/opiniões de alguns dos participantes, e tratando-se de um assunto de elevado interesse para o presente e futuro do concelho de Leiria e da região, serve o presente para solicitar a análise e contributos de V. Exas., nomeadamente sobre a localização da estação de Leiria, conforme apresentação efetuada pela Infraestruturas de Portugal, I.P., que se anexa, bem como dos demais pontos que considerem relevantes para este processo.

Considerando o timing das ações em curso, agradecemos o envio **até ao dia 20 de dezembro de 2023**.

Gratos desde já pela atenção dispensada, colocamo-nos ao dispor para o que entenderem por conveniente.

Com os meus melhores cumprimentos.
O Presidente
Gonçalo Lopes
Município de Leiria
Largo da República, 1 | 2414 – 006 Leiria
Tel.: 244 839 569
Evite a impressão desnecessária, pense no Ambiente!

De: Luís Manuel Lopes <lmlopes@cm-leiria.pt>
Enviado: 22 de novembro de 2023 22:26
Assunto: RE: Reunião de trabalho - Criação de Policia Municipal e Linha de Alta Velocidade

Exmos.(as) Senhores(as),

No seguimento da reunião de trabalho efetuada na passada segunda-feira, 20 de novembro de 2023, remetemos em anexo as apresentações de suporte utilizadas pela Infraestruturas de Portugal, I.P. e pela Câmara Municipal de Leiria, sobre a Linha de Alta Velocidade e Criação de Polícia Municipal respetivamente.

A segunda apresentação utilizada pela Infraestruturas de Portugal, I.P. será enviada assim que rececionarmos o seu envio pelo referido instituto, o que até ao momento não aconteceu.

Agradecemos o envio de contributos através dos dois formulários disponibilizados para o efeito, utilizando os links abaixo, caso ainda não o tenham feito.

As apresentações enviadas são apenas para análise e tratamento no âmbito das funções desempenhadas e não para divulgação.

Linha de Alta Velocidade
https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSc5N8sCy7cHmcDYInx6Vu22TPlM7DO4aSS25V1qoEhZMSnrsQ/viewform?usp=sf_link



Linha de Alta Velocidade - Fase 2

NOVEMBRO DE 2023 Será construída uma nova Linha de Alta Velocidade (AV), em via dupla, entre as cidades do Porto e de Lisboa. A nova linha irá assegurar um tempo de viagem direto entre as duas cidades de 1 hora e 15 minutos e um aumento bastante significativo da capacidade ferroviária neste eixo. A conclusão da Fase 2 do projeto, entre Soure e o Carregado, está prevista para o final de 2030. (https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/principais-investimentos/linha-de-alta-velocidade-porto-lisboa) Este questionário tem como objetivo efetuar a recolha de contributos das entidades, autarcas, deputados e munícipes que participam nas sessões de recolha de contributos. Todas as respostas contidas são confidenciais e utilizadas estritamente no âmbito dos objetivos e âmbito definidos, e têm como finalidade o seu tratamento estatístico.

docs.google.com

Criação de Polícia Municipal

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSdYxZ79r8rzdFPx4W9nzoXPBcufcjO2cvPjg80eHMQOrI2Brg/viewform?usp=sf_link



Polícia Municipal - Estudo e Análise Prospetiva

NOVEMBRO DE 2023 O Município está a desenvolver um estudo sobre a criação de uma Polícia Municipal em Leiria tendo como objetivos primordiais: Aproximar os serviços das populações; Contribuir, localmente, para a promoção do sentimento de segurança, proteção e tranquilidade; Proximidade com a população maximizada pelo conhecimento das comunidades locais. A sua participação é muito importante para nós, pelo que a sua opinião e contributos são essenciais para concretizar os objetivos a que nos propomos. Este questionário tem como objetivo efetuar a recolha de contributos das entidades, autarcas, deputados e munícipes que participam nas sessões de recolha de contributos. Todas as respostas contidas são confidenciais e utilizadas estritamente no âmbito dos objetivos e âmbito definidos, e têm como finalidade o seu tratamento estatístico.

docs.google.com

Grato desde já pela atenção dispensada, coloco-me ao dispor para qualquer dúvida ou esclarecimento adicional.

Com os melhores cumprimentos,

Luís Lopes
Vereador
Município de Leiria
Largo da República, 1 | 2414 – 006 Leiria
Tel.: 244 839 500 | Ext: 323 | TLM: 926 504 191 | E-mail: lmlopes@cm-leiria.pt

Evite a impressão desnecessária, pense no Ambiente!



ANEXO VIII.4

Parecer do Secretariado da Comissão Concelhia de Leiria do PCP, de 20/12/2023

Largo da República, 2414-006 Leiria
Tel. (+351) 244 839 500 (Chamada para a rede fixa nacional)
www.cmleiria.pt | cmleiria@cm-leiria.pt | NIF: 505 181 266

Paulo Alexandre Pinheiro

De: Gonçalo Nuno Lopes
Enviado: 21 de dezembro de 2023 09:21
Para: Paulo Alexandre Pinheiro; Luís Manuel Lopes
Assunto: FW: Posição do PCP sobre a Linha de Alta Velocidade em Leiria e articulação com a Linha do Oeste

Para os devidos efeitos.

Com os meus melhores cumprimentos.
O Presidente
Gonçalo Lopes
Município de Leiria
Largo da República, 1 | 2414 – 006 Leiria
Tel.: 244 839 569
Evite a impressão desnecessária, pense no Ambiente!

De: cc.leiria.pcp@sapo.pt <cc.leiria.pcp@sapo.pt>
Enviada: 20 de dezembro de 2023 23:48
Para: Gonçalo Nuno Lopes <glopes@cm-leiria.pt>
Cc: Presidente da Assembleia Municipal de Leiria <pam@cm-leiria.pt>; presidente@ufmb.pt
Assunto: Posição do PCP sobre a Linha de Alta Velocidade em Leiria e articulação com a Linha do Oeste

EMAIL DE REMETENTE EXTERNO: ATENÇÃO aos links e anexos!

Exmo. Sr. Presidente da
Câmara Municipal de Leiria

O Secretariado da Comissão Concelhia (CC) de Leiria do PCP reuniu para discutir e tomar posição sobre a Linha de Alta Velocidade em Leiria, designadamente sobre a localização da Estação e interface com a Linha do Oeste.
Foi efectuada análise e discussão abrangente sobre os principais aspectos a ter em conta: económicos e sociais; de mobilidade; de tempo de percursos; de solos; urbanísticos e de reabilitação urbana; ambientais; de investimento; e de impacte regional.
Assim:
1 – Para o Secretariado da CC de Leiria do PCP é relevante para o desenvolvimento de Leiria e da sua ligação ao exterior a modernização da rede e do serviço de transporte ferroviário, o que compreende o serviço de alta velocidade em Leiria.
2 – Os desvios para a Linha do Oeste com a manutenção da actual estação, de acordo com a informação que nos foi disponibilizada, produzem maiores impactes na ocupação de solos agrícolas, ambientais, na propriedade urbana, designadamente habitações e unidades económicas e nas soluções de engenharia e respectivo valor de investimento.
3 – A Estação de Caminho-de-Ferro de Leiria encontra-se numa área urbana da periferia oeste da cidade com uma densidade de ocupação de edificado assinalável, há muito consolidada, com uma via de acesso a partir do centro da cidade já subdimensionada para as necessidades presentes, e sem áreas do domínio público ou do domínio privado do município suficientemente amplas ou expansíveis para uma boa recepção e distribuição do tráfego que potencialmente venha a surgir.
4 – Pela orografia da zona e natureza do solo e subsolo a oeste, onde se situa o Vale do Lis, colocam-se acrescidos desafios geofísicos às obras de construção dos desvios ferroviários e das ligações rodoviárias

a partir da freguesia da Barosa que permitam acesso de Marinha Grande e, via A8 e A17, Alcobaça, Batalha, Pombal e Porto de Mós.
5 – O serviço de alta velocidade deve ter o mínimo de constrangimentos possível a interferir na rapidez das viagens. Por isso, havendo disponibilidade e recursos para o efeito, deve ser evitada a necessidade de efectuar desvios para a Linha do Oeste a canalizar tráfego para e da Estação em funcionamento (a sul e norte).
6 – O serviço de alta velocidade deve servir Leiria e toda a região e deve ser encarado dessa forma no plano das infra-estruturas a construir.
7 – Assim sendo, a Estação de Alta Velocidade em Leiria deve estar facilmente acessível à população e empresas do concelho de Leiria, dos concelhos da Marinha Grande, Alcobaça, Batalha, Pombal e Porto de Mós por via rodoviária, através do sistema viário principal e complementar já existente, o que pode tornar muito relevante no sistema de distribuição de tráfego o nó da A8 em Albergaria.
8 – A estação de Leiria deve constituir-se como a interface entre a Linha de Alta Velocidade e a Linha do Oeste, simplificando a vida aos utentes do serviço ferroviário e potenciando ambas.
9 – Em termos gerais e abstractos, a localização da Estação no contexto urbano seria a solução ideal para servir a cidade e o concelho, como aconteceu ao longo de um século com a estação ora em serviço. Porém, tudo ponderado, o Secretariado da CC de Leiria do PCP entende que a solução que menos dificuldades apresenta e que melhor está em condições de servir Leiria, concelho e região, é a solução de uma nova estação na Barosa.
10 – Todavia não se pronuncia sobre as hipóteses concretas de traçado e localização de estação apresentadas, cuja escolha deve ser firmemente ancorada em factores técnicos e da realidade objectiva existente.
11 – Se a escolha recair em nova estação na Barosa, o Secretariado da CC de Leiria do PCP considera essencial a construção da via norte da circular externa de Leiria entre os Pinheiros e a nova estação, com ligação ao nó de acesso à A8 em Albergaria, Marinha Grande, e à EN 109 na zona do Falcão, Gândara dos Olivais.
12 – A circular externa de Leiria tem de ser completada com o troço da A8 entre o nó da Albergaria e o acesso à A1 (inclui o IC36) – com a isenção do pagamento de portagem – e daí até à ZICOFA pela via de acesso de Leiria Norte à A1, constituindo-se como alternativa e complemento do saturado troço da EN 242, mas sem prejuízo das obras necessárias nesta via e na sua inserção na cidade de Leiria e de hipotética construção de sistema de transporte ligeiro não rodoviário.
13 – Em qualquer circunstância, impõe-se a realização de operações de planeamento do território na zona da Barosa e na Sismaria, sob pena de ocorrerem fortes factores de especulação imobiliária e a intensificação da urbanização desregrada.
14 – Para a CC de Leiria do PCP, se a Estação de Leiria for desactivada deve ser preservada como monumento histórico da cidade, para desempenhar um importante papel social, cultural e económico no desenvolvimento da cidade.
Leiria, 20 de Dezembro de 2023
O Secretariado da Comissão Concelhia de Leiria

PCP
Partido Comunista Português

ANEXO VIII.5

Parecer da Junta de Freguesia de Regueira de Pontes, de 27/12/2023

Largo da República, 2414-006 Leiria
Tel. (+351) 244 839 500 (Chamada para a rede fixa nacional)
www.cm-leiria.pt | cmleiria@cm-leiria.pt | NIF: 505 181 266

Paulo Alexandre Pinheiro

De: Presidente <presidente.frp@sapo.pt>
Enviado: 27 de dezembro de 2023 09:14
Para: Paulo Alexandre Pinheiro
Assunto: Traçado da Linha de Alta Velocidade
Anexos: O Impacto da Linha alta velocidade baixo.pdf; Oficio Municipio TRAÇADOS ALTA VELOCIDADE Dez 2023_signed.pdf; Ata Assembleia 2023-5.PDF; Moção_ 20122023151804.PDF; Oficio Centro Social.pdf; Oficio DNC.pdf; Oficio Gosimat.pdf; Oficio Somapil.PDF; Abaixo assinado_compressed (1).pdf

EMAIL DE REMETENTE EXTERNO: ATENÇÃO aos links e anexos!

Boa tarde Senhor Engº Paulo Pinheiro

Na sequência da reunião do passado dia 20 de novembro, vimos remeter o nosso parecer sobre os traçados e Estação Atual ou Nova Estação, bem como uma proposta para um novo traçado A e B, a qual esperamos vir a merecer a aceitação da mesma.

Nesse sentido, solicitamos quer o Município tudo faça para corrigir tão grave problema para a Freguesia de Regueira de Pontes, cuja população está muito preocupada, com as últimas tendências das Infraestruturas de Portugal.

Com os melhores cumprimentos

O Presidente

(Vitor Matos)

Exmo Senhor
Dr. Gonçalo Lopes
Presidente do Município de Leiria
Leiria

Regueira de Pontes, 20 de dezembro 2023

Assunto: Análise da Apresentação dos estudos da Estação de Leiria e Propostas dos traçados da linha ferroviária de alta velocidade no concelho de Leiria

Exmo. Senhor Presidente

No seguimento da reunião de trabalho efetuada no passado dia 20 de novembro de 2023, a Junta de Freguesia de Regueira de Pontes, no âmbito da estratégia de diálogo e de cooperação com o Município, população, empresários e entidades empenhadas no desenvolvimento da freguesia de Regueira de Pontes e do Concelho de Leiria, realizou no passado dia 12 de dezembro, na sede da Junta de Freguesia, uma reunião de trabalho, para abordar um tema de grande importância para o futuro da freguesia e do concelho de Leiria, referente à requalificação da atual estação ferroviária da linha do Oeste em Leiria-Gare ou a construção de uma nova estação na Barosa e o traçado da linha de alta velocidade na freguesia de Regueira de Pontes e restante concelho.

Nesse contexto, a Junta de Freguesia, procedeu à análise das propostas das soluções para a estação atual e nova estação de Leiria na freguesia da Barosa, e constatamos, que as Infraestruturas de Portugal não teve em consideração as preocupações que a Junta de Freguesia manifestou em 14 de abril de 2023, que única solução para a freguesia de Regueira de Pontes, recai sem qualquer dúvida para o traçado indicado por **solução B,** com apresentação de proposta para que a correção do referido traçado B, o qual permite acondicionar a atual estação e também a estação de Leiria a construir na Barosa, se for essa a decisão dos responsáveis.

Nesse sentido, vimos propor uma alteração ao traçado B, cuja proposta designamos por traçado D, uma vez que na última apresentação de 20 de novembro, as Infraestruturas de Portugal apresentaram uma proposta de traçado que teve origem nos traçados A e B, cuja versão esta Junta designa por traçado C, vem resolver uma nova realidade que temos que enfrentar e, da nossa parte, tudo faremos para que dessa forma os impactos negativos dessa decisão sejam os mínimos possíveis para os empresários e para as famílias da nossa freguesia que vão ser afetadas, nomeadamente através da pronúncia sobre a escolha do traçado que menos prejuízos causará.

Após a apresentação, foram colocadas e debatidas várias questões relativas aos impactos

dos dois traçados, havendo natural apreensão e preocupação por parte dos muitos empresários que vêm os seus projetos prejudicados e das pessoas cujas casas e terrenos se cruzam com o traçado A.

IMPACTO NO TRAÇADO “”A “” DA LINHA DE ALTA VELOCIDADE NA FREGUESIA DE REGUEIRA DE PONTES

Pelo aquilo que nos foi dado a conhecer na última apresentação pelas Infraestruturas de Portugal, e apesar do formato apresentado, já nos permite ter uma noção muito abrangente dos impactos negativos do traçado A para o concelho de Leiria e em particular para a nossa freguesia, daí ter resultado um casamento entre o traçado A e B, a que esta Junta designa por proposta C, destinado a resolver e bem os problemas de outras freguesias do concelho, existentes no traçado A, designadamente na freguesia de Maceira e União de Freguesias de Parceiros e Azoia, mas esquece-se completamente dos problemas que irá criar na freguesia de Regueira de Pontes e que tem um enorme impacto social negativo, porque divide a freguesia a meio, e vai condicionar atuais e futuros projetos quer a nível de habitação que atualmente estava em grande desenvolvimento, quer ao nível das industrias existentes e outros que estão em curso com elevados investimentos nesta freguesia, criando riqueza através da criação de empregos, como referência o projeto sinteticamente apresentado verificam-se situações com graves impactes ambientais e estruturais para o desenvolvimento e crescimento da freguesia de Regueira de Pontes, com consequências muito negativas ao nível socioeconómico, com a afetação de áreas urbanas, com demolições de habitações e indústrias.

Depois, consideramos os problemas que irão resultar dos ruídos quer na fase de construção, quer na fase de exploração durante a passagem dos vários tipos de composições, mesmo com a implementação de barreiras acústicas, vão perdurar.
Também é preocupante as Vibrações, já que a passagem dos comboios, é uma fonte geradora de vibrações, situações expostas no tráfego ferroviário, e irá com toda a certeza, ocasionar vibrações resultantes das velocidade, tendo um impacto muito negativo, uma vez que os comboios vão passar a alta velocidade a 10 m de uma Creche, a 20 m de uma Residencial Sénior, a 60 m do Centro de Saúde, a 50m de um núcleo habitacional construído recentemente, com a agravante de prever a demolição de várias casas habitação e inviabilizam projetos industriais em curso. Consideramos ainda que irão afetar também os elementos patrimoniais de considerável relevo histórico, designadamente a Igreja Matriz construída nos anos de 1760/1761 de Arquitetura barroca, rococó, neoclássica e a Sede da Junta de Freguesia situadas a cerca de 300 m do traçado A.

Assim, apesar da Freguesia se encontrar inteiramente a favor do progresso e da existência de uma Linha de Alta Velocidade, repudia veementemente as intenções das Infraestruturas de Portugal de construir esta mesma linha nos moldes apresentados e exigem que seja

abandonado o traçado A no projeto atual na freguesia de Regueira de Pontes, procurando soluções através do traçado B devidamente alterado através da nossa proposta (Traçado B e D em anexo) para poder acoplar a atual estação de Leiria ou a nova estação de Leiria a construir na freguesia da Barosa, porque existe essa possibilidade com a realidade do território da freguesia e do concelho.

Quanto aos impactes negativos e tendo como referência o projeto sinteticamente apresentado verificam-se situações com graves impactes ambientais e estruturais para o desenvolvimento e crescimento da freguesia de Regueira de Pontes.

Em primeiro lugar o corredor proposto SOLUÇÃO A divide completamente a meio a freguesia, condicionando o futuro desenvolvimento quer ao nível habitacional, quer industrial.

No corredor de proteção atrás referido são atravessadas áreas com diversos tipos de condicionantes designadamente:

- Alterações no ambiente sonoro e nas vibrações tanto fase de construção como durante a exploração.

- Impacte visual do novo viaduto, em particular por se encontrar a cotas distintas, oblíquo e com pilares desfasados relativamente ao viaduto da Linha de Alta Velocidade e da linha de Alta tensão, constitui também um impacte negativo residual muito significativo.

Com o atrás já referimos a proposta do viaduto proposto na **solução A, para além de ir demolir várias casas e industrias, passa a cerca de 10/20 metros da Creche e da Residencial Sénior**, cortando parte do parque de estacionamento de apoio à creche, quer o estacionamento público.

Relativamente à Linha do Oeste

Da análise efetuada conclui-se que a articulação da Linha do Oeste e com a Alta Velocidade, enquadrada na futura modernização da Linha do Oeste, contribuirá decisivamente para a ocorrência de uma série de impactes positivos cumulativamente com a Linha de Alta Velocidade Lisboa-Porto, repercutindo-se diretamente na melhoria das acessibilidades da região, portanto, da sua competitividade, pelo que a proposta de intervenção na Linha do Oeste se deve ajustar ao desenvolvimento e crescimento económico da região e que o Projeto em questão poderá constituir um contributo relevante para a dinamização da economia local e regional.

O eixo urbano Leiria-Marinha Grande, e em particular a cidade de Leiria, deverão ser particularmente beneficiadas caso se opte pela localização da nova Estação de Leiria, pela melhoria das acessibilidades e consequente reforço da sua competitividade territorial.

A **Solução B/D**, não condiciona a execução de projetos que estão em curso e também não inviabiliza projetos futuros e sobreposição com projetos atuais em curso. Não interfere com

a área de equipamento designadamente com a Creche, Residencial Sénior e Centro de Saúde, evitando demolições de habitações e indústrias.

Vantagens Proposta D

-Não intercepta qualquer construção de habitação ou indústria;
-Possibilidade Maior frequência de paragens em Leiria por se encontrar no traçado principal;
-Permanência da estação no concelho de leiria;
-Não afeta nenhuma freguesia do concelho num grau considerável.

A proposta que anexamos, apresenta uma alternativa ao troço da linha ferroviária de alta velocidade, com um traçado numa zona que minimiza os impactos nesta freguesia. A proposta, aponta a linha para uma posição intermédia entre as opções A e B, procurando poupar a destruição das construções existentes e não condiciona outros projetos em curso. De resto, a população entregou nesta Junta um abaixo-assinado, que manifesta a sua preocupação, considerando que o traçado A da Linha de Alta Velocidade, muito prejudica a Freguesia de Regueira de Pontes, com consequências muito negativas ao nível socioeconómico, com a afetação de áreas urbanas e desenvolvimento futuro da freguesia.
Algumas empresas que têm feito investimentos consideráveis, com impactos muito positivos na economia da freguesia, do concelho e do país, contribuindo de forma significativa com a criação de empregos, se manifestaram desagradadas com a possibilidade do traçado os vir a prejudicar, conforme cópias que anexamos.

Assim, por todas as razões, vimos solicitar a V. Exa. congregue todos os esforços no sentido de a decisão do trajeto de Alta Velocidade recair sobre a proposta da solução B/D, apresentada pela Junta de Freguesia de Regueira de Pontes, cuja proposta de impacto da linha de alta velocidade na nossa freguesia anexamos.

Sem outro assunto, subscrevemos-mos com a mias alta estima e consideração.

Atentamente

O Presidente

Assinado por: **Vítor Manuel Casimiro de Matos**
Num. de Identificação: 04130236
Data: 2023.12.20 14:57:45+00'00'

(Vitor Matos)

CHAVE MÓVEL

Anexamos: - Proposta Apresentação do impacto na Freguesia e Estação de Leiria
- Cópia de abaixo assinado
- Moção apresentada pelos membros da Assembleia de Freguesia
- Cópia da Ata da Assembleia de 19 dezembro
- Cópias de ofícios de 4 empresas

O Impacto da Linha de alta velocidade

Freguesia de Regueira de Pontes

Impacto Linha de Alta Velocidade

Freguesia de
Regueira de Pontes

Propostas Apresentadas 1ª Fase | Estação de Leiria



<u>Principais problemas das soluções acima:</u>
- Menor frequência de paragens em Leiria devido a necessidade de desvios
- Grande impacto na zona envolvente à atual estação de Leiria devido a necessidade de aumento das linhas
- Aumento do tempo de viagem sempre que existisse paragens em Leiria

<u>Principal Problema da Solução A:</u>
- Prejudica as freguesias de Regueira de Pontes, Parceiros e Maceira

<u>Principal Problema da Solução B:</u>
- Na eventualidade de se optar pela construção de uma ELAV seria fora do concelho de Leiria

Impacto Linha de Alta Velocidade

Freguesia de
Regueira de Pontes

Propostas Apresentadas 1ª Fase | Estação de Leiria



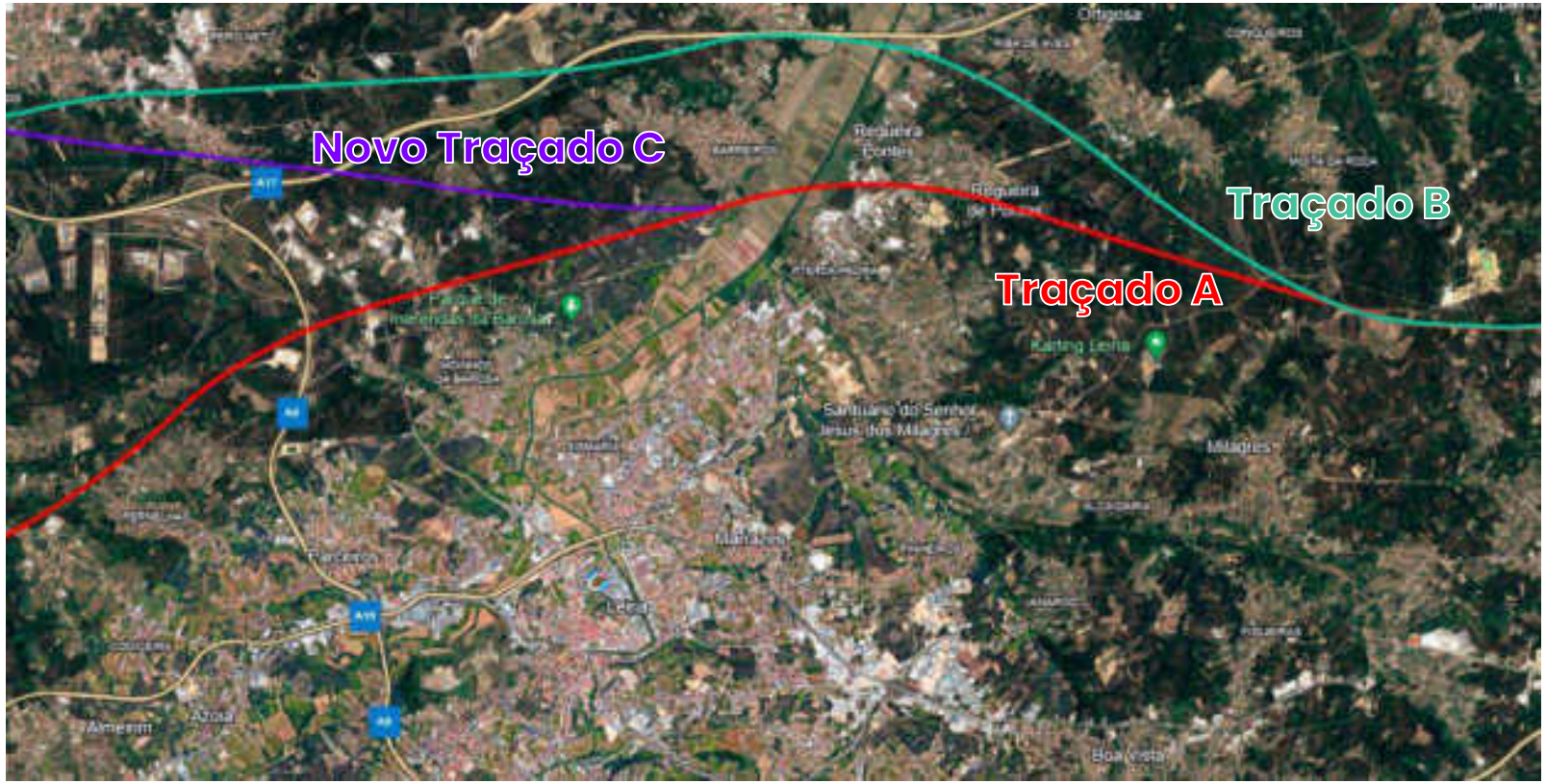
<u>Traçado A ou B</u>

- Numa primeira fase foram apresentados dois traçados o A e o B sendo que a junta de Freguesia de Regueira de Pontes desde logo <u>defendeu o traçado B</u> por não "Cortar" a freguesia a meio

Impacto Linha de Alta Velocidade

Freguesia de Regueira de Pontes

Propostas Apresentadas 2ª Fase | Nova estação



<u>Traçado C</u>

- É na segunda fase que é apresentado às freguesias um novo traçado que visa a responder a todos os problemas apresentados pelos traçados anteriores

Impacto Linha de Alta Velocidade

Freguesia de Regueira de Pontes

Propostas Apresentadas 2ª Fase | Nova estação



<u>Nova Estação</u>

- Introduz uma nova solução para a estação, eliminar a estação de Leiria e criar uma estação PUEC LAV na zona da Barosa

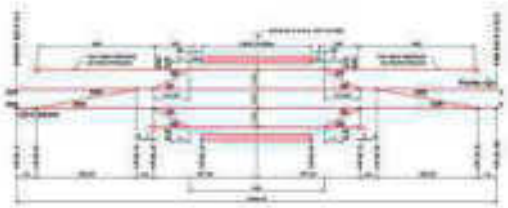
<u>Vantagens:</u>

- Maior frequência de paragens em Leiria por se encontrar no traçado principal
- construção de raiz sem necessidade de prejudicar construções existentes pois será feita em locais sem construções em volta atualmente
- Permanência no concelho de Leiria

<u>Traçado C</u>

- Resolve os problemas das freguesias de Parceiros e Barosa, pois o traçado C origina do traçado B e atravessa leiria a ligar ao traçado A

PUEC LAV (Posto de Ultrapassagem e Estacionamento de Comboios)



Impacto Linha de Alta Velocidade

Freguesia de Regueira de Pontes

Propostas Apresentadas 2ª Fase | Nova estação





<u>Traçado C</u>

Desvantagens:

- Freguesia de Regueira de Pontes “cortada” por estruturas FlyOver
- O traçado sobrepõe diversas habitações e estruturas já licenciadas ou finalizadas.
- Eliminação da linha do oeste e estação de Leiria
- Necessidade de melhorar e criar acessos de Leiria para Barosa N242 (Variante Marinha Grande –Leiria) já se encontra sobrelotada

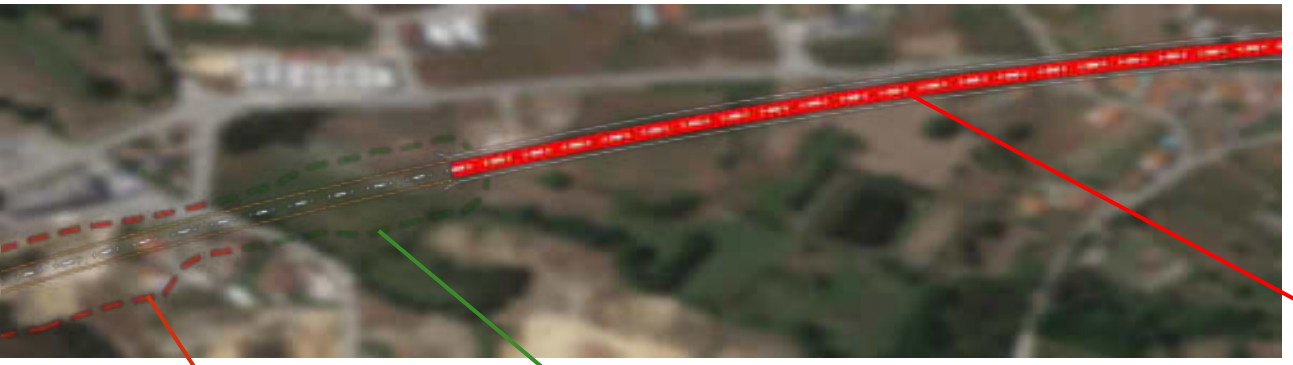
O Impacto da Linha de alta velocidade

Freguesia de Regueira de Pontes

Impacto Linha de Alta Velocidade

Freguesia de
Regueira de Pontes

Contextualização do tipo de estrutura proposta



Linha férrea em talude
com recurso à escavação de solo



Linha férrea elevada
com recurso ao solo



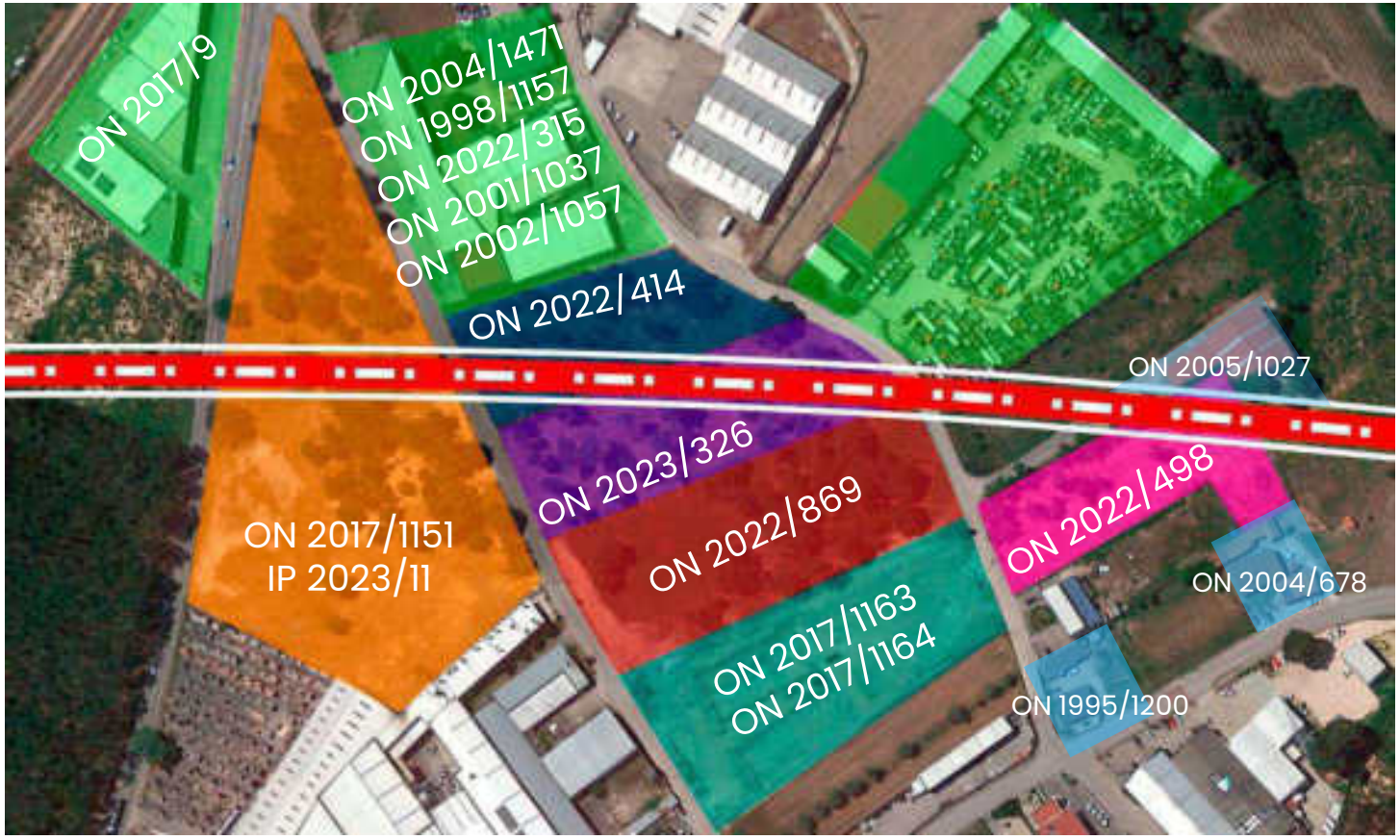
Linha férrea elevada
com recurso a estruturas FlyOver



Impacto Linha de Alta Velocidade

Freguesia de
Regueira de Pontes

Zona Industrial



Licenciamentos:

- ON 2017/1151 – Licença Aprovada
- ON 2022/414 – Em Construção
- ON 2023/326 – Licença Aprovada
- ON 2022/ 869 – Licença Aprovada
- ON 2017 / 1163 – Em Construção
- ON 2017/ 1164 – Em Construção
- ON 2022/498 – Licença Aprovada
- ON 2005/1027 – Construção Finalizada
- ON 2004/1471 – Construção Finalizada
- ON 1998/1157 – Construção Finalizada
- ON 2022/315 – Construção Finalizada
- ON 2001/1037 – Construção Finalizada
- ON 2002/1057 – Construção Finalizada
- ON 2017/9 – Construção Finalizada

Impacto Linha de Alta Velocidade

Freguesia de
Regueira de Pontes

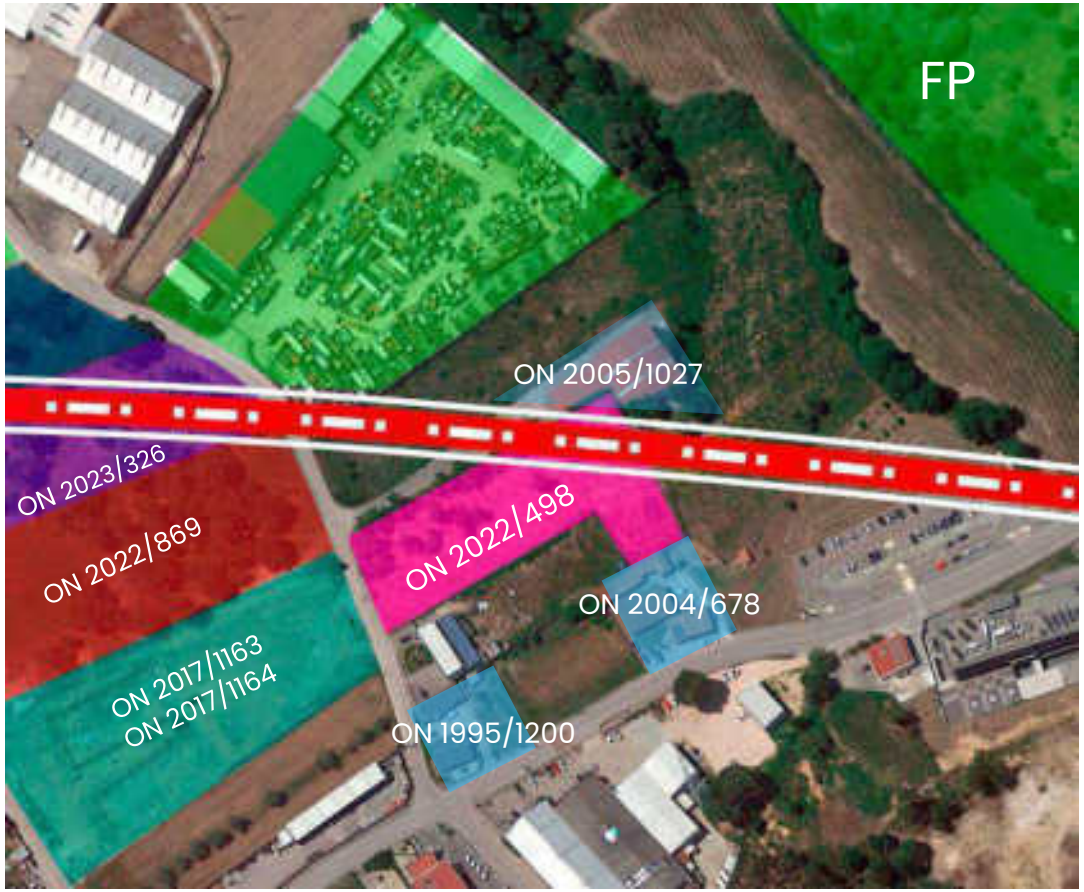
Zona Habitacional



Impacto Linha de Alta Velocidade

Zona Habitacional

Freguesia de
Regueira de Pontes



Licenciamentos:

- ON 2004/678 – Habitação/Café/Restaurante | Finalizada
- ON 1995/1200 – Habitação | Finalizada
- FP – Em fase de projeto | Moradias

Impacto Linha de Alta Velocidade

Zona Habitacional

Freguesia de
Regueira de Pontes



Licenciamentos:

- ON 1983/533 – Habitação | Finalizada
- FP – Em fase Projeto | Moradias
- ON 1986/612 – Habitação | Finalizada
- ON 1986/613 – Habitação | Finalizada
- ON 2019/807 – Estacionamento | Finalizada
- ON 2016/59 – Creche/ Residencial Sênior/Centro De Dia
- PMRP – Posto Médico Regueira de Pontes
- ON 2020/471 – Habitação | Finalizada
- ON 1981/316 –Habitação | Finalizada
- ON 2001/ 757 – Licença Aprovada
- ON 2022/498 – Licença Aprovada
- ON 2019/797 – Habitação | Finalizada
- ON 2020/552 – Habitação | Finalizada
- ON 2020/494 – Habitação | Finalizada
- ON 2023/719- Habitação | Em Construção
- ON 2023/803 - Licença Aprovada
- ON 2022/332 - Habitação | Finalizada
- ON 2020/224 - Habitação | Finalizada
- ON 2018/524 - Habitação | Finalizada
- ON 2020/611 - Habitação | Finalizada
- ON 2017/090 - Habitação | Finalizada

Impacto Linha de Alta Velocidade

Zona Habitacional

Freguesia de
Regueira de Pontes



Licenciamentos:

- ON 1983/533 – Habitação | Finalizada
- ON 2020/582 – Habitação | Em Construção
- ON 1999/349 – Habitação | Finalizada
- ON 2017/865 – Habitação | Finalizada
- ON 2000/1297 – Habitação | Finalizada
- ON 2001/990 – Habitação | Finalizada
- ON 1997/589 – Habitação | Finalizada
- ON 1995/1822 – Habitação | Finalizada
- ON 2008/ 727 – Habitação | Finalizada
- ON 2000/685 – Habitação | Finalizada
- ON 2007/857 – Habitação | Finalizada
- ON 2000 /141 – Habitação | Finalizada
- ON 2008/727 – Habitação | Finalizada
- ON 2000/837 – Habitação | Finalizada
- ON 2000/778 – Habitação | Finalizada
- ON 1991/1452 – Habitação | Finalizada
- ON 1997/1518 – Habitação | Finalizada
- ON 2003/1426 – Habitação | Finalizada
- ON 2001/ 1092 – Habitação | Finalizada
- ON 1997/1459 – Habitação | Finalizada
- ON 1999/ 1262 – Habitação | Finalizada

O Impacto da Linha de alta velocidade

Proposta de Estudo da Junta de Freguesia de Regueira de Pontes

Impacto Linha de Alta Velocidade

Freguesia de
Regueira de Pontes

Proposta de estudo Traçado D



Impacto Linha de Alta Velocidade

Freguesia de
Regueira de Pontes

Proposta de estudo Traçado D



<u>Vantagens Proposta D</u>

-Não intercepta qualquer construção ou habitação
- Maior frequência de paragens em leiria por se encontrar no traçado principal
- construção de raiz sem necessidade de prejudicar construções existentes pois será feita em locais sem construções em volta atualmente
- Permanência no concelho de leiria
- Não afeta nenhuma freguesia num grau considerável

<u>Proposta D</u>

- Com esta proposta da Junta de Freguesia de Regueira de Pontes pretende eliminar as desvantagens da proposta atual da Infraestruturas de Portugal mantendo a passagem da linha pela freguesia através do traçado B+D pelo que defendemos um estudo de viabilidade da mesma

O Impacto da Linha de alta velocidade

Freguesia de Regueira de Pontes



FREGUESIA REGUEIRA PONTES
ENTRADA
20 DEZ. 2023

ABAIXO-ASSINADO

000650

Contra o traçado A da Linha de Alta Velocidade na Freguesia de Regueira de Pontes.

Considerando que o traçado A da Linha de Alta Velocidade, traça a meio a Freguesia de Regueira de Pontes, com consequências muito negativas ao nivel socioeconómico, com a afetação de áreas urbanas, com demolições de habitações e indústrias.

Considerando o impacto negativo resultante do Ruido e das Vibrações que o traçado A, vai originar em virtude de o mesmo passar a 10 m de uma Creche, a 20 m de uma Residencial Sénior, a 60 m do Centro de Saúde, a 50 m de um núcleo habitacional construído recentemente, com a agravante de prever a demolição de várias casas habitação. Considerando que irão afetar também os elementos patrimoniais de considerável relevo histórico, designadamente a Igreja Matriz e a Sede da Junta de Freguesia situadas a menos de 400 m do traçado A.

Ruído: Considerando os problemas que resultam dos ruídos quer na fase de construção, quer na fase de exploração durante a passagem dos vários tipos de composições, mesmo com a implementação de barreiras acústicas

Vibrações: A passagem dos comboios, é uma fonte geradora de vibrações, situações expostas no tráfego ferroviário, e irá com toda a certeza, ocasionar vibrações resultantes das velocidades.

Assim, os cidadãos abaixo assinados, apesar de se encontrarem inteiramente a favor do progresso e da existência de uma Linha de Alta Velocidade em Portugal, repudiam veementemente as intenções do governo de construir esta mesma linha nos moldes apresentados e exigem que seja abandonado a traçado A no projeto atual na freguesia de Regueira de Pontes, procurando soluções através do traçado B devidamente alterado para acoplar a estação de Leiria (Barosa) porque existe essa possibilidade com a realidade do território da freguesia.

Mais requerem que a proposta de alteração do traçado B apresentado pela Junta de Freguesia seja para efeitos de estudos de impactos ambientais.

Primeiro Signatário:
Adelino Antunes
Rua do Arieiro– Regueira de Pontes
Titular do cartão de cidadão n.º 07596529 1ZY6

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
ADELINO ANTUNES	07596529	R. ARIEIRO Nº 36 - REGUEIRA	
Maria Paula Vaqueiro	08382337		
Magdalena Sofia	10568323	R. Pontes	
Sónia Dias	11066367	cBás	
António Martins	14751911	R Pontes	
Vítor Matos	4130236	R. Pontes	

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Diogo Manuel Oliveira Montargil	13556795	Rio Maior	
Miguel Ângelo Susano Jacinto	14526231	Turquel	Miguel Jacinto
[illegible]	11903689	CORTES - LEIRIA	
Susana Cristina Oliveira Diz	11388829	Vidais Bom	
Susana B. Henriques	10450979	Batalha	
[illegible]	10303500	Leiria	
[illegible]	09511186	Caldas	
[illegible]	10822156	Leiria	
[illegible]	10710338	Coimbra	
[illegible]	10526296	Botelho	
[illegible]	09762800	Caldas	
Maria Conceição Borges	6600793	Pousos	
Sandra Cristina Palhão	10520381	Leiria	
[illegible]	06592645	Leiria	
Paulo Diodiat	07715314	Pedro de Rás	
João Paulo Morais Cabral	11924109	Leiria	
Fonseca Diogo A. Graça	11994114	TOMAR	
[illegible]	06669818	Vieira de Leiria	
Ana Maria Noivo	07876313	Leiria	
Amadeo Fabian Ribeiro	12194415	Leiria	
Patrícia Marcelino	11306629	Leiria	
Fernando Lopes	11117368	Leiria	
Vanessa Marques	10494522	Leiria	
Fernanda Loureiro	09771819	Leiria	
Paula Cristina F.S. Dias	10357561	Amor	
[illegible]	07621501	Marrazes	
[illegible]	08551165	Leiria	
[illegible]	14353728	Leiria	
[illegible]	15035418	Leiria	
Jessica Jorge Bento	14625743	Leiria	
Joana Bernardes	12231239	Leiria	
Ana Bárbara	12771666	Leiria	

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Luis Miguel Morgi	9656475	Leiria	
Pedro Alexandre Fitipaldi	12537781	Leiria	
Marisa da Silva Rosário	13559469	Batalha	
Diana de Sousa Rosa	12765055	Batalha	
Filipe Manuel Gomes Almeida	15386900	Batalha	
Nélia Patrícia Pereira Fonseca	11472158	Leiria	
Catia Andreia R. Valente	12575871	Vila Cã	Catia Valente
Claudia Isabel Esteves Tavares	13057433	Stª Eufémia	
António José Jorge Ruivo	07799046	Pedreanita	
Angela Vanderanthe Santos	10076261	BATALHA	Angela Vanderanthe Santos
Rui Alberto Freire Rodrigues	04482548	Leiria	
André Filipe Pereira Nunes	14047641	Portugosa	
Nelson Manuel Fonseca Costa	12726368	Pombal	
[illegible]	04655744	Leiria	
[illegible]	10621040	Leiria	
[illegible]	13887496	Turquel	
Estefânia Patrícia Pinto	09466189	Amor	
José Manuel Pereira Simões	07852645	Serreno	
Pascal Manuel Tilly de Jesus	11460541	Leiria	
Bruno José Silva Ramos	12462643	M. Grande	
[illegible]	10497462	Marinha	
Paulo Jorge Faria Reis	09879820	Ourém	
Paulo Jorge Fonseca Marques	Filho 07742533	Barreiro	
[illegible]	11866181	Patrício	
Francisco Ribeiro Soares	13561450	Leiria	
Pedro de Sousa	11350153	Parceiros	
Luis Francisco Carreira	11596 3584	Leiria	
Maria Rodrigues	05944777	M. Grande	M. Rodrigues.
Ruben Azevedo	14099602	Golpilheira	
[illegible]	07393173	BATALHA	
[illegible]	11341654	M. Grande	
Tiago Afonso	12742110	Leiria	

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Pedro Sampaio Nogueira Matias	10588119	Leiria	
Telma Pereira	12759184	Ferreira	
António Ferreira	10608589	T. Novas	
Brigite Miranda	13301633	Pombal	
Daniela Mateus	12552855	Leiria	
Petra Gonçalves	21572620	Leiria	
Sérgio Amaral	14832484	Leiria	
Ana Santos	15651642	Leiria	
Nilma SANTOS	13243857	Leiria	
Adriana Seabra	30453690	Leiria	
Helena Franco	9282824	Leiria	
[illegible]	14258[illegible]	Leiria	
[illegible] MARIO CAMPOS	78505[illegible]	"	
Cristiana Da Cunha	938124152	Leiria	
Paulo de Sousa Pinto	04329181	Leiria	
Maria Isabel Coelho	07265068	Leiria	
Ana Cristina Baptista	01799612	Leiria	
[illegible]	10922926	Leiria	
Marisa Silva	31692743	Leiria	
Cláudia [illegible]	10752733	Leiria	
Clara Balbino	07592333	Leiria	
[illegible]	09916818	M. Grande	
Mariana Madail	15762042	Coimbra	
Dra Fernandes	11531846	Leiria	
Paulo Pereira	09800713	Porto	
Fernanda [illegible]	10798958	Porto	
Teresa Fabião	22080350[illegible]	Lisboa	
Ricardo Jorge	15256918	Leiria	
Rui Silva	09837202	Leiria	
[illegible]	12[illegible]	Leiria	
Helder [illegible]	9121005	Leiria	
Rui Rosa	14734771	Torres Novas	

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Sara de Sousa Soares	15132899	Coimbrão	
Marta Monteiro	15722120	Leiria	
Anacarina Alves Ferreira	13076094	Leiria	
Cristina Maria Ferreira Capela	13737562	Leiria	Cristina Capela
Viviane Patrícia de Sá [illegible]	12640454	Monte Redondo	
Cristiana Cristina Dias	14097829	Leiria	Cristiana Dias
Susana Mª da C. Afonso	6464446	Leiria	
Catarina Marcelino Soares Costa	14099642	Milagres	
Sílvia Maria de Jesus	10103940	Leiria	
Paula Neto Batista Leal	11882866	Maceira	
Alexandre Gomes Cunha		ATOR	
Ricardo Fonseca	12771639	Chãs	
[illegible] S. F. Gomes	13599640	Reg. Pontos	
André de Jesus Afonso	13069979	Reg. de Pontos	André Afonso
[illegible]	12432773	Leiria	
Rafaela Cristina Correia Neto	15892471	Leiria	
Inês Antunes Cardoso	14407034	Leiria	Inês Cardoso
Tânia Filipa S. Ferreira dos Santos	13765836	Leiria	Tânia Campos
Joselina Santos Neves	11695038	Barosa	
Tiago Miguel da Silva Gomes	13760162	Regueira de Pontes	
Carla Marina Campos Fernandes	13847067	Monte Redondo	Carla Fernandes
Rita Batalha Palma	13953173	Leiria	Rita Palma
Georgete Maria Rodrigues	13576206	Gandara dos Olivais	Georgete Rodrigues
[illegible]	11726252 8ZX4		
Valentyn Sarancha	827341319223	Leiria	
Ana Filipa [illegible]	14365664	Milagres, Leiria	Ana C.
[illegible]	11914506 5ZX4	Pinhal Rei/Marrazes	
Maria Alexandra Gonçalves	11778970	Chãs	Gonçalves
Marisa Henriques Simões	14132636	Marrazes	
Silvana Gaspar Rodrigues	13556335	Gaeira dos Olivais	Silvana
Célia Sousa [illegible]	12966647	Leiria	
Cristina Sofia C. Santos	13864688	Marrazes	

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Jaime Rosso da Silva	04394723	St.º Isidro	
Edgar Gonçalves Barbosa	14541065	Azoia	Edgar B.
David Moreira Ferreira	15515671	Amor	David Ferreira
Cristiano Magalhães Sousa	13785137	Gondomar	Cristiano M. Sousa
Jaime Filipe Pereira Rosso	12092755	LEIRIA	Jaime Rosso
Julio Antonio T. Cortinhas	13266274	LEIRIA	
Duarte Gonçalves Domingues	30184345	Moita do Rodo	
Manuel dos Santos Leite	30233291	BARREIROS	
Bruno Miguel Santos	11193560	Vargeas	
Nelson Fernandes	11178355	Porto de Rós	
Bráulio Nobrigino	32014827	CHÃS	
SOFIA - ASSLAR		CHÃ S	
Eduardo Jorge N. Costa	11590627	CONQUEIROS	
Jose M.P. Mota		Barreiros	J. Mota
Nelgemes Almeida	10673361	LEIRIA	
José Manuel Bat. da Silva	10201180	St Antão	
Mauro Patrício	10594468	Jeniê	
Andreia Alves	12850432	Meteorina	Andreia Alves
CARLOS FERREIRA	09267344	GÂNDARA	
[illegible]	11838539	M. Barda	
Daniel Rodrigues	13973574	VIEIRA	
Sónia Martins	10834653	Meteorina	Sónia
[illegible]	10383469	Picoto	
[illegible]	[illegible]	Leiria	
Victor Manuel dos Santos		Chãs	
Alexandre Manuel Brito da Silva	10513141	Ponte de Pedra	
ROSINDA CASEIRO	11417975	BARREIROS	ROSINDA
Amilcar LOPES CRUZ		BARREIROS	
Ruben Luis Sousa	14145303	CARVOEIRO	Ruben
Claudio José da Silva Freitas	11118159	BARREIROS	Claudio
José Fidio Coelho	12997688 1	Ervideira	
JORGE PINHEIRO	09556041	LEIRIA	

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Mário Ferreira Pinto	09264384	Matosinhos	
[illegible]	42625 66	Matosinhos	
[illegible]	10529095	Matosinhos	
ANA Soares	14747034	MATOSINHOS	
NUNO [illegible]	12331419	MATOSINHOS	
Jorge Lopes Cruz	07506609	Matosinhos	
[illegible]	14893407	Matosinhos	
Isabel Gabriel Gaspar	06741045	Reguenga de Pontes	
Victor Manuel Lima	19280965 2	Reguenga de Pontes	
[illegible]	13948366	Matosinhos	
[illegible]	4060210	Matosinhos	
[illegible]	11801516 05	Matosinhos	
[illegible]	115302271	[illegible]	
[illegible]	14349872	CARREI	
[illegible]	07776400	Matosinhos	
[illegible]	19084174124	Casais	
[illegible]	10076975	REGUENGA DE PONTES	
[illegible]	14952495	Matosinhos	
[illegible]	14616404	Casal	
[illegible]	13891622	Matosinhos	
[illegible]	08664363	Matosinhos	
[illegible]	12599295	Matosinhos	
[illegible]	04114807	Matosinhos	
NUNO [illegible]	11348277	MATOSINHOS	
[illegible]	10552122	R. de Pontes	
[illegible]	7160721	[illegible]	
[illegible]		Reguenga de Pontes	
[illegible]	4085989	Reguenga de Pontes	
[illegible]	18010245 1	Matosinhos	
[illegible]	18656316 7		
	8208187	Matosinhos	
[illegible]	24516392	Ponte Pedra	

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Francisco Novais	09510447	Parceiros	
Hugo Rafael Ferreira	8174249	Gândara Olivais	
Luis Castel Branco	12803376	Gândara Olivais	
Jorge Sperdô	14410920 0	Bidoeira	
Beatriz Gaspar Duarte	219213540	Amor	Beatriz Gaspar
Mónica Lopes Martins	10774616 02XZ	Mª Grande	
Rui Fernandes	11254167	N. Gesuas	
Pedro Martins	10499139	Mª Grande	
Octávio Carreira	11128275	Parceiros	
Victor Marques	07919650	Marinha Grande	
Fernando Neves	12822486	Leiria	
Paulo Bastos	11702644	Leiria	
Luis Rodrigues	11914617	Leiria	
André Soares	13857139	Leiria	André Soares
Cláudio Marques	15159366	Pombal	Cláudio Marques
Pedro Bento	13721529	Batalha	Pedro Bento
Alexandre Costa	30706985	Leiria	
Diogo Faustino Lopes	14743786	Leiria	Diogo Lopes
Ivan Colaço	31865383	Leiria	
Rodrigo Santos	15849182	Leiria	
DIOGO CAETANO	11575339		Diogo Caetano
Patrícia Francisco	12406370	Leiria	Patrícia Francisco
Diana Guerra	13839906	Leiria	Diana Guerra
Jorge Xavier	10831960	Parceiros	
Rui Reis	10060106	Barreiros	
[illegible]	10402046	Reta. Pontes	
Teresa Maria Silva	10304971	Mª Grande	
Pedro Sá Pereira	7056417	Reta. Pontes	
Alexandre Simões	12329 16		
VITOR PIRES	8425691	LEIRIA	

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Raúl Antunes	10721431	Mª Grande	
Sandra Alves	122 96 303	Mª Grande	
Rui Nunes	7277921	Chãs	
Sandra Ferreira	11996689	Ortigosa	
Catarina Fernandes	11928909	Lameira	
Bruno [illegible]	11327139	Loureiro	
Jaqueline Kinnel	14472171	Ortigosa	J. Kinnel
Elodie Bernaert	12156295	Ortigosa	
Andreia Pinto	10555869	Mª Grande	
Maribel Nunes	53522V5 U	Mª Grande	
Anabela Pimentel	04492824	Mª Grande	
BELINA JESUS	6974912	Mª Grande	
Socorro Fernandes	111 5599 9	Ribeirinha Cruz	
Maria de Piedade Martins	02467127	Mª Grande	
Alice Alves	12671665	Mª Grande	
Maria Isilda F. Duarte	4408316	Mª Grande	
Gonçalo dos Santos Gonçalves	4135000	Mª Grande	
Helena Horta	10613014	Mª Grande	
Alexandra Alexandra Fonseca	09498080	Mª Grande	
Rosa Isabel da Silva Rebelo Fernandes	03316199 1ZX9	Mª Grande	
Carla Martins	10400393	Mª Grande	
Diogo Dias	30681916	M. Grande	Diogo Dias
Teresa de Jesus	10051807	Mª Grande	
Dulce Paixão	10245734	P e G.	
Sónia Fequina	11451540	M. Grande	
Sandra Segueira	11727771	M. Grande	
Filipe Rodrigues	13727614	LEIRIA	

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Jaime Pedro Monteiro Ferreira	4244508	Reg. Pontes	
Julieta Maria Dinis Vieira Fiou	4600 05323300	Reg Pontes	
Maria Soares Dores	12726617	Barosa	Maria Dores
Carolina Marques Pereira	14868595	Azoia	CAROL M.P
Natália Afonso	8456919	Leiria	Natália Afonso
Maria da Saude da Silva	07126700	Chão	
Joana Sofia da Costa Pedro	11343588	Ponte da Pedra	Joana Pedro
Angela Sofia Conceição Tavares	12334152	Silveiras	Angela Tavares
MARIA Lina Soares Guerra	08260776	MARRAZES	
Rita Alexandra Pinto Gouveia	11657345	LEIRIA	Rita GOUVEIA
Joaquim Manuel Valente Ferreira	13025187	Leiria	Joaquim Ferreira
Nuno Miguel Vieira Gonçalves	11453781	Leiria	
Hugo Roberto Pereira Dias Coelho	9121004	Leiria	
Liga M-Mangualde Voleibol	10769933	Leiria	
Paula Alexandra Santos Vieira	11689332	Barosa	
Maria Filipe Melo Santos	12358612	Barosa	
Bernardo Filipe Santos Dinis	15480348	Monte Agudo	
Ricardo José Simões Vieira	11778499	Leiria	
João Miguel Leonardo Simões	14022046	Leiria	
Alberto José Martins Pires	06622643	LEIRIA	
Paula Susana Silva	14956725	Leiria	
Antonio José Correia Gomes	12203954	Barosa	
Mª Manuela Oliveira	05035917	Marrazes	Manuela Oliveira
Paula Sofia da Silva Cruzeiro	11052472	Barosa	
Rafael Moreira Pinto	14541223	Reg. Pontes	
Fabiana Rocha Vieira	15656875	Reg. Pontes	

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Inês Silva	14836756	Leiria	Inês Silva
Liete Pedrosa	00642572	Leiria	
Luís Nunes	07800803	LEIRIA	Luís Nunes
	11043473	Leiria	
THIAGO VIEIRA	32368707	LEIRIA	
CHRistelle Freire	13118784	LEIRIA	
ANA SOFIA RODRIGUES DOS SANTOS E SILVA DE FIGUEIREDO	10408865	LEIRIA	
Mariana Nogueira	30983118	Leiria	Mariana Nogueira
João Filipe	229704220	LEIRIA	
Daniel S. Domingues	13818491	Leiria	
Bárbara Rocha	15619888	Marinha Grande	Bárbara
Nelson Correia	11518344	Marinha Grande	Nelson
	11710569	Leiria	
Kate Agostinho	14912024	Leiria	
Nuno Santos	10832944	Leiria	
	149205503	BRAGA	
	17995290	Pinhaleira	
	22525142[illegible]	Leiria	11502557-8.J.
	19[illegible]	Marinha	
Cristina Saraiva	10268696	Leiria	
Bruno Monteiro	14898001	Leiria	
Marina Santos	12733376	Leiria	
Carla Pereira	12287274	Leiria	
João Duarte	13710697	Leiria	
Isabel Trindade	10190927	Leiria	
Rute Correia	10539157	Leiria	

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Isa Sofia dos Santos Gil	14548260	Monte Real	Isa Gil
Cristiana Fonseca	10693065	Caranide	Cristiana Fonseca
Sofia Eduarda	11685252	Monte Redondo	Sofia Eduarda
Maria Pontes	04120626	Monte Redondo	Maria Pontes
Virgilio Jorge	04350727	Souto	
Tania Sofia da Silva Vicente	13126287	Monte Redondo	Tania Sofia
Alice Pinto	08128774	Reis	Alice Pinto
LUIS MARTINS	13198334	Leiria	LUIS MARTINS
Daniela Coelho	12853919	Aspeleira	Coelho
Rita Branco	13755473	Monte Redondo	Rita Branco
Silvia Dinis	11154558	Gaeiras	Silvia Dinis
João Pontes	10771701	M. Redondo	João Pontes
Daniela Gomes	07593963	M. Redondo	
Jessica Gomes	30031757	Monte Redondo	Jessica Gomes
Carlos Tomás	6939021	Monte Redondo	
Vitoria Ferreira	04469513	Monte Redondo	
Lisandra Silva	12586405	Caeiras	
Sandra Gaspar	12768259	Marrazes	
Monica Jorge	10802057	Vila Cova	
Maria Fonseca	13903395	Leiria	Maria Fonseca
VITOR HUGO	10149758	BARREIROS	
Diana Seiça	13265992	Marinhais	Diana Seiça
Hugo Lopes	13910097	Almagra	Hugo Lopes
Manuel	15133356	Figueiredo Foz	Manuel Silva

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Fernando Dinis	10904506	Chãs	
Luis Miguel Ferreira	11366242	Regueira Pontes	Luis Miguel Ferreira
António Pedrosa	07012939	Maloeira	
Mario Faustino	04386327	Barreira	
José Santos	4092617	Leiria	
Idalina Pereira	12311763	Cruz d'Areeiro	
Carlos Tinoco	07219498	Leiria-Gare	
Hilda Pereira	07738279	Leiria	
Elisabete Pinto	12450906	Leiria-Gare	
Ricardo Gonçalves	10968110	Monte Redondo	
Natacha Bacoas	14247744	Chãs	Natacha Bacoas
Samuel Rocha	11519308	Amor	
Rodrigo Oliveira	30746838	Reixida	Rodrigo Oliveira
Jonas Alves	675PRPOOL	Leiria	
Ricardo Valente	11840434	Leiria	R. Valente
Ivo Gregorio	12900712	Cortes	
Pedro Carreiro		Leiria	
Idalina Semedo	13382897	Maloeira	
Isabel Martins	11876104	Reg. Fetal	
Daniel Soares	8412791	Reg. Pontes	
Francisca Vieira	14952616	Reg. de Pontes	
Sami Antunes	13560547	Leiria	
Cristiane Gomes Siqueira	116522305	Carvalhido	
Miguel Julio Ferreira	14254022	Marrazes	Miguel Julio Ferreira

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
José Manuel Feliciano	4984022	Rua do Lucio	José Manuel
Maria Isabel Delgado	08385180	Rua do Mercado	Delgado
Amélia Pinheiro	12030758	Rua do Arrocio	Amélia
Ricardo José Sousa Carvalho	13220225	Rua M. Arrocio	Ricardo Carvalho
José Gustavo [illegible]	06731475	R. S Francisco	[illegible]
Maria Amélia R. S. Pereira	5667242	A. S. [illegible]	[illegible]
Paulo Sérgio [illegible]	10573498	Santa Bela	[illegible]
Patrícia Fernanda Coelho	14413988	Gândara Olivais	Patrícia Coelho
Arlindo Coelho	12594907	A-Dos-Barros	[illegible]
Tânia Marques	13927413	Moinhos Grande	[illegible]
Isabel Maria Henriques	12017916	Batalha	[illegible]
Vera [illegible]	12729136	Leiria	Vera [illegible]
[illegible]	11683665	Batalha	[illegible]
[illegible]	13189007	Marrazes	[illegible]
[illegible]	13039828	Marrazes	[illegible]
Marcos André Silva	13079908	Monte Redondo	[illegible]
[illegible]	09591479	Colmeias	[illegible]
[illegible]	11072066	Leiria	[illegible]
Manuel Mendes		Carreira Leiria	[illegible]
Joaquim Lopes	09867524 5	Leiria	[illegible]

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Leonor Guerra Braga	13983147	Monte Real	Leonor Braga
Carolina Ramos Faustino	12733291	Amieira	Carolina Faustino
Jessica Thelma	14290418	Lamas	
Claudia Leal	10399974	Leiria	
Bárbara Rodrigues	14751166	Leiria	
Núria Fernandes	12637558	Leiria	
Mariana [illegible]	13183552	Leiria	
Duarte Silva	14631558	Leiria	
Raquel Pereira	13713896	Leiria	
Nadine Monteiro Almeida	14259499	Reguengo do Fetal	N/A.
Rosa Mª Silva	13243136	Leiria	
Rita Cristiano	13567657	Leiria	
Vanessa Soares	13850685	Leiria	
Hugo Lamas	12815093	Leiria	
Margarida Santos	09483702	Coxy d'Areia	
António José Costa Santos	08099260	Coxy d'Areia	
Luis Sofia Campos Alfaiate	12367182	Ortigosa	Luis Alfaiate

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Maria Alícia Cabrega	04163161	R. Pontos	Alícia Cabrega
Mariana Fernandes Lopes	15001556	M. Grande	Mariana Costa
Teresa Filipa Pinto Pereira	14988459	Moreira	Teresa Pereira
Rosalina Moreira Gaspar	13736706	Monte Redondo	Rosalina Gaspar
Silvia Catarina Fonseca Pedroso	17628368 4	Chãs	Catarina Pedroso
Vitor J. Oliveira	3339873	Chãs	
Laura Maria Rolo	10197446	Chãs	
[illegible]	7315553	Chãs	
Raquel Pereira	12017817	Ponte Pedra	
Ana Catarina Silva	13179966	Chãs	
Pedro Santos	11266233	Chãs	
Isabel Fernandes Fragoso	11111679	Ponte da Pedra	Mandatário
[illegible]	04365818	Reg. Pontas	
Maria Julia Fragoso	14167004	Reg. Pontas	Julia Fragoso
António Correia Dias	4312085	Ponte da Pedra	Dias
José Dinis Santos Henriques	4649824	Reg. Pontas	José Santos Henriques

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Clara Paula	09139284 5ZM	Rg. Pombeo	Clara Paula
Helio Rodrigues	06760331302M	Rg. Pombeo	
Luisa Dinis	13642641383X9	Casais	Luisa Dinis
Otilia Dinis	7289515 2 3Z2	Casais	Otilia Dinis
João Dinis	07659150723	Casais	
Jorge Dinis	8318030	CASAIS	Jorge Dinis
Virginia Dinis	09841748	CASAIS	
Luis Pereira	13216233	Rib. PONTES	Luis Pereira
Diniz	06521971	Casais	Diniz
Joel Manuel Neves	06314939	CASAIS	
Maria Brigida Silva	04477264	Casais	
Guilhermino M.S Pereira	10100349	casais	
Ana Fernanda [illegible]	06512764	CASAIS	
Helder Bento Moreira	09501708	CASAIS	
JOANA LAPA	10395827	CASAIS	
Albertina Pascoal	06935874	Casais	Albertina Pascoal

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
[illegible]			
[illegible]	10366653	[illegible]	
[illegible]	04138966	[illegible]	
[illegible]	09423718	[illegible]	
[illegible]	10649511	[illegible]	
[illegible]	07365090	[illegible]	
[illegible]	15619729	[illegible]	
[illegible]	06269773	[illegible]	
[illegible]	12759157	[illegible]	
[illegible]	06580790	[illegible]	
[illegible]	[illegible]	[illegible]	
[illegible]	11300408	[illegible]	
[illegible]	10976996	[illegible]	
[illegible]	01453643	[illegible]	

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Liliana Moreira	13055420	Matoeira	LMoreira
Fátima Silva	07427654	Matoeira	FátimaSilva
Ricardo Borges	12623518	Rua da Fracadia	RicardoBorges
Nuno José Rolo	13812867	Chãs	NunoJoséRolo
Nuno Vasco Cardoso	10554012	CHÃS	NunoVascoCardoso
ANA Soares	27902525	Matoeira	ANA Soares
Micael Ferreira	13759889	gaudara	Micael
Anabela Maria Leal Santos	10867092	CHÃS	Anabela Santos
Lídia Sousa Rosa	12048393	Gândara	Lídia
Maria José Pereira Rosa	13212534	Gândara	Maria
Daniel Soares Leal	11649494	MATOEIRA	Daniel
Liliana Espiunca	12519677	Regueira de Pontes	
Daniela Luis	13949113	Reg de Pontes	

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Adelli Ribeiro	11562054	Lapa Furada	
Ana Ribeiro	04447800	Leiria	
Ana Correia	13246257	Leiria	
Maria Delgada	12657579	Leiria	
	30803284	Leiria	
Sara Sofia Dias	14074718	Leiria	
Susana Gil	11376741	Leiria	
Raquel Pereira	30206872	Leiria	
Ana Patrícia Silva Ferreira	13268499	Maceira	
	11887533	Barosa	
PEDRO CASTELHANO	10840454	LEIRIA	
Odisete Rodrigues Costa	9969152	Riba D'Aves	

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
GABRIELA REIS	11123057	ALBUFEIRA	
Daniela Roque	13540184	Santa Catarina	
IRENE ALVES	11362252	VILA NOVA DE LA	IRENE ALVES
Sónia Branquinho	13821522	Chão	
Tânia Ferreira	13383676	Azinheira	
MARCO VALE	11123060	ALBUFEIRA	
[illegible]	12991081	S. Carlos	
Ana Luisa S. Oliveira	13235293	Saragaçal	
Stephanie Patrocinio Vieira	12677727	Carregueira	
Silvia Maria Fernandes	13220575	Guia	
Liliana Vale		Carregueira	
Carlos Pinto	11849844	Santa Catarina	
Olinda Ramos	04467975	Vanzeiros	Olinda Ramos

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Mónica Marbanda e Fonte	11064203	Leiria	
Fernanda M. R. Jesus	04887163	Leiria	
Ana Maria C. M. Gaeiro	04384372	Leiria	
Cláudia Sofia Simões Gomes	13226174	Leiria	
Anabela Ferreira Santos	09800235	Leiria	
Paula Isabel Carvalho	7433216	Leiria	
Liliana Lopes Luís	12339550	Leiria	
Lúcia Cristina S. Epifânio	11683594	Leiria	
Paula Sofia Abel Carneiro	13226136	Leiria	
Celina da P. G. Maia	04322736	Caranguejeira	
Silvia Isabel L. Carreira	10159123	Leiria	
Virginia Maria F. Moreira	9977218	Leiria	

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
[illegible] Dinis	8215254	P. da Pedra	
Eduardo Silva	4144937	CHÃS	
[illegible]		CHÃS	
[illegible]	14747228	[illegible]	
[illegible]	99306523	[illegible]	
[illegible]	437962	[illegible]	
[illegible]	14383096	Chas	
[illegible]	10376453	CHÃS	
[illegible]	04382157	Chãs	
[illegible]	02591517	Ponte da Pedra	
[illegible]	02586912	CHÃS	
[illegible]	06933315	CHÃS	
[illegible]		CHÃS	
[illegible]		Chas	

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Hermínia Lisboa	04486359	Vale de Água Colmeias	Lisboa
Gil Sousa	12771674	Marrazes	Gil Sousa
	07177598	Marrazes	
Gonçalo Tito	14771619	Leiria	GT
Cristina Almeida	11051225	Marrazes	Cristina
Teresa Rodrigues	13351052	Marrazes	TR
Angelina Pinto Miguel	11964022	Leiria	Angelina Miguel
Vitor Santos		Barrinha Grande	Vitor Santos
Susana Matias	11117119	Leiria	Susana Matias
José Dias		Marinheiros	José Dias
Sónia Cardoso	12273455	LEIRIA	Cardoso
Manuela Gomes	11269633	Pequenina Parte	Manuela Gomes
Dona Esperança	12780660	Octogesa	Dona Maria Pereira Esperança

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
João Miguel Soares	11119228	R. Agostinho nº21	
Joana Antunes Ferreira Emilia	11828292	Rua Aérea, nº20	Joana Emilia
João da Piedade Mateus	13438826	Rua das Flores nº5	João da Mateus
Maria Conceição P. F. Mateus	04174384	Rua das Flores nº5	Maria Mateus
Cláudio Pedroso Mateus	10518414	RUA DAS FLORES	
R.P.X. Pedroso Pereira	11808595	Rua das Flores	R.P.X. Pereira
Vítor Manuel Carmo F. Emilia	02529772	Rua Joaquim Emilia 4	
Elisabete A. F. Carmo Emilia	04011017	Rua Joaquim Teixeira Lopes	Elisabete Emilia
André Augusto Gonçalves	30701683	Av. General Humberto D'Oliveira	André Augusto
João Marcos da Silva Afonso	15846587	Rua Priega Queiroz	João Marcos da Silva Afonso

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
José Luis Macedo	04385031	CHÃS	
Nelson Yuky Rua	11319814	CHÃ	
Hélder Manuel F. Macedo	9663041	chãs	
Paulo Cardoso	8164125	Ribeirão	
Maria Alice Santos	10928222244	Ponte da Pedra	
José Luis Franco Santos	06803662	Ponte Pedra	
Ana Cristina Cardoso Dias	17495780	Chãs	
Teresa Isabel Dias Fernandes Gomes	10633749	Chãi	
Maria Odete Duques	19718679 4	Chãs	
Georgina Maria Cardoso Gonçalves	12177384 1	Chãs	

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Cláudio Vieira	0697/1ZZ3	Reg. de Pontes	
Mariana Veiga	13629866	Reg. de Pontes	Mariana Veiga
Rui Lameiras	13397453	Reg. Pontes	
Maria Filoda Conceição	4343628	Gondarém	
José Feliz Ando	6377949	Carvalho	José Felizardo
Rosa Felizardo	0648-998	Reg de Pontes	Rosa Felizardo
Cláudia Pereira	15115814	Reg. de Pontes	Cláudia Pereira
João Vieira	14941108	Reguengo de Pontes	João Pedro Felizardo Vieira

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
David Gomes	11934212	Ortigosa	
Sandra Duarte	11036587	Leiria	
Rita Freitas	10955615	Ortigosa	
Daniela Cambra	14777934	Barreiros	
Carla Oliveira	12527734	Ortigosa	
ANA RUTE SANTOS	12081233	MTE REDONDO	
LUIS MANUEL SANTOS	7687941	LEIRIA	
Pedro Freitas	10501739	Ortigosa	

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
[illegible]	11921012	Chão	Nuno Ricardo
[illegible]	13318324	Chã	[illegible]
[illegible]	7781050	Chãs	[illegible]
Fernando Costa	00005262	Chã	[illegible]
Elisabete Leitão	04317612	Chãs	Elisabete
Alcina Esperança	4689590	Chãs	[illegible]
Cecília B. Sousa Silva	112538067	Chão	C. Silva

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
MANUEL PARRA	6797275 1	R. [illegible]	
PATRICIA SOUSA	13434107	R. PONTES	
Sofia Silvestre	15015344	R. Pontes	Sofia Silvestre
JOÃO BAHEIRO	10167777	R. Pontes	
[illegible]	10446149	R. Pontes	
Ana Augusto	12781505	R. Pontes	Ana Augusto

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Edite Santos	13726312	Mata da Bicacena	Edite Santos
Cara Sousa	131986 031	Ponte Pedra	cara Sousa
Yónata Oliveira	15502735	Ponte de Pedra	Yónata Oliveira
Ana Paula Pereira	15335217	Alqueidão da Serra	Ana Paula Pereira
Helena Soares	9912544	Regueira Pontes	Helena Soares

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Cláudio André P. D. Coelho	12333103	Monte real	Cláudio André P. D. Coelho
Diana Catarina Cardoso Oliveira	13140083	Reguengo de Pedro	Diana Catarina Cardoso Oliveira
Rafael Rodrigues	15755317	Ramalha de Baixo	Rafael Rodrigues
ILIDIO P. LOUREIRO	7839928	SERRO CARVALHOSA	Ilídio P. Loureiro

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Jurandir Paulo G. Silva	8422645	R. do Ponte	Jurandir Silva
Rosa Maria Evangelista Soares	09272173	Feira	Rosa
Olivia Coelho	8410108	R. do Ponte	Olivia Coelho

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
José Oliveira	09542071	Leiria	
Teresa Barros	07989649	Grãos	
Paulo Gomes	11531847	Aveiras	

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Luis da Conceição Jorge	4298022	Chãs	
Luis Lourenço Alves	2620026	Chãs	
M Fátima Jorge	4500786	Chãs	

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Sofia Pereira	10920074	Reg. Louriz	
Liliana P. Amorim M.	K40K18901	Leiria	
Carolina Gomes Agostinho	FR 31 90 96	Leiria	

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Rui Fernandes	10744966	LAMEIRA	Rui Fernandes
Joaquim Leite Duarte	12744748	[illegible]	[illegible]
Ilídio Henriques	12744748	[illegible]	Ilídio Henriques

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Darlene Alexandra	cont. 223823929	Chaves	
Rachel Santos	207440140	Reguengos	

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Rocha Ester Miguel	8135723	Covil	
Juliana Teixeira	14357650	Casal Lobo	Juliana Duarte Teixeira

NOME	N.º CARTÃO CIDADÃO	LUGAR DE RESIDÊNCIA	ASSINATURA
Dona Gaspar	13388[illegible]	Regueira. Porto	Dona

A Assembleia de Freguesia de Regueira de Pontes, reunida a 19 de dezembro de 2023, aprovou, por unanimidade, a seguinte Moção subscrita por todos os membros da Assembleia de Freguesia de Regueira de Pontes.

MOÇÃO

Tendo tomado conhecimento dos traçados propostos pela apresentação das Infraestruturas de Portugal e do Município de Leiria, realizada no passado dia 20 de novembro, para a ligação ferroviária de alta velocidade (TGV), no concelho de Leiria, e designadamente na Freguesia de Regueira de Pontes, vimos manifestar a nossa preocupação e alertar para as consequências muito negativas com graves prejuízos sociais e culturais que o traçado A vai provocar, uma vez que o mesmo traça a meio a Freguesia de Regueira de Pontes, com consequências nefastas ao nível socioeconómico, prejudicando áreas urbanas, com demolições de habitações e indústrias, travando inevitavelmente o seu desenvolvimento futuro, quer do aglomerado urbano, quer do parque industrial da Ponte da Pedra.

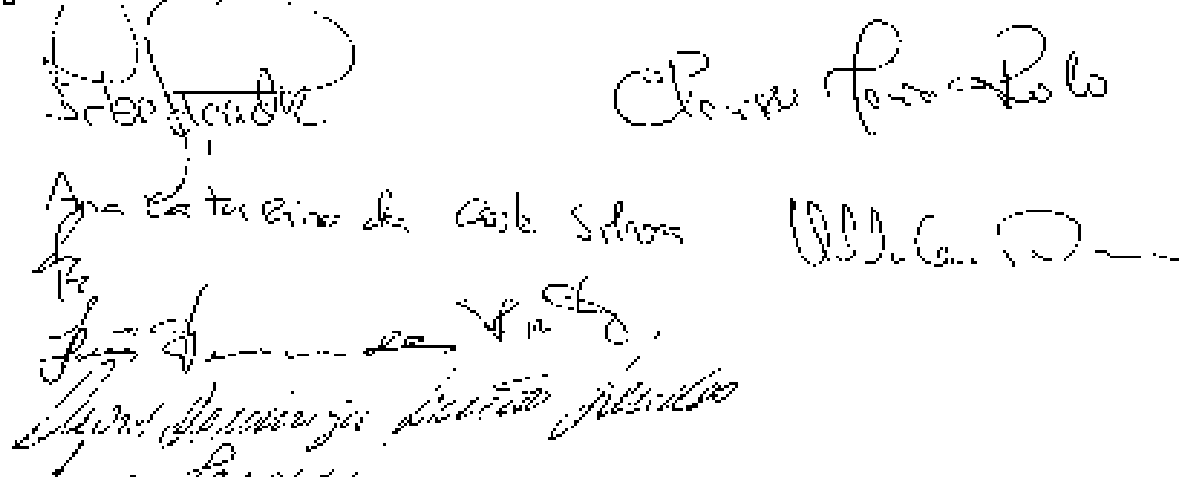
A última versão apresentada, altera o estudo inicial do traçado B proposto pela Infraestruturas de Portugal, e apresentado pelo Município de Leiria às Juntas de Freguesia do Concelho em abril do corrente ano, faz uma associação entre o traçado A e B para salvaguardar e bem, os impactos negativos nas freguesias de Maceira e União de Freguesias de Parceiros e Azoia, esquecendo-se completamente da Freguesia de Regueira de Pontes.

Uma vez que a proposta do traçado A irá passar a poucos metros de uma Creche, um Centro de Dia para Idosos e de uma Residencial Sénior, perto de núcleos habitacionais, alguns construídos recentemente, com a agravante de prever a demolição de várias casas habitação e indústrias, irão também os elementos patrimoniais de considerável relevo histórico, designadamente a Igreja Matriz e a Sede da Junta de Freguesia, vai originar impacto muito negativo resultante do Ruído e das Vibrações, quer na fase de construção, quer na fase de exploração.

Assim, os deputados da Assembleia de Freguesia de Regueira de Pontes, apesar de se encontrarem inteiramente a favor do progresso e da existência de uma Linha de Alta Velocidade em Portugal, repudiam veementemente as intenções do governo de construir esta mesma linha nos moldes apresentados e exigem que seja abandonado o traçado A no projeto atual na freguesia de Regueira de Pontes, procurando soluções através do traçado B devidamente alterado para acoplar a estação de Leiria, porque existe essa possibilidade com a realidade do território da freguesia.

Mais requerem que a proposta de alteração do traçado B apresentado pela Junta de Freguesia seja considerada para efeitos de estudos de impactos ambientais.

Regueira de Pontes, 19 de dezembro 2023



Ata 2023/5

Reunião Ordinária de 19 de dezembro de 2023

Local de realização Sede da Junta de Freguesia

Assembleia da Freguesia de Regueira de Pontes
Ata 2023/5

Aos dezanove dias do mês de Dezembro do ano de dois mil e vinte e três, nos termos da alínea b) do n.o 1, do art.º 54.º, da Lei 169/99, de 18 de setembro, com a redação dada pela lei 5-A/2002, de 11 de Janeiro, reuniu pelas vinte e uma horas , em sessão Ordinária, a Assembleia de Autarquia de Freguesia de Regueira de Pontes, na Sede da Junta de Freguesia, presidida pelo Presidente da Assembleia, Maria Isabel Duque Cordeiro Caçador Monteiro, com as presenças dos membros da Assembleia de Freguesia, Presidente da Assembleia Maria Isabel Duque Cordeiro Caçador Monteiro, 1º Secretário Hélder Gaspar Pereira, 2ª Secretária Clarisse Maria Esperança Rolo, Membro Assembleia de Freguesia Paulo Jorge Ferreira dos Santos, Membro Assembleia de Freguesia Ana Catarina da Costa Silva, Membro Assembleia de Freguesia Leonel Domingos Simões Mendes, Membro Assembleia de Freguesia Luís Fernandes Rato, Membro Assembleia de Freguesia Luís Miguel Bom Pereira , com a seguinte Ordem de Trabalhos:

1 - Relatório de Atividades da Junta de Freguesia, para conhecimento;
2 - 2ª Alteração Modificativa ao Orçamento. Apreciação, discussão, votação;
3 - 2ª Alteração Modificativa ao PPI. . Apreciação, discussão, votação;
4 - Plano de Atividades e proposta de Orçamento para o ano de 2024. Apreciação, discussão, votação;
5 - Plano Plurianual de Investimentos para 2024. Apreciação, discussão, votação;
6 - Contrato Interadministrativo de delegação de competências entre o Município de Leiria e a Freguesia de Regueira de Pontes, no âmbito de manutenção e conservação do Edificado das Unidade de Saúde; Apreciação, discussão e votação;
7 - Contrato Interadministrativo de delegação de competências entre o Município de Leiria e a Freguesia de Regueira de Pontes no âmbito de proteção civil e gestão integrada de fogos rurais. Apreciação, discussão e votação;
8 - Pedido de alteração/ampliação do Bar - Ademac: Apreciação, discussão e votação.;
9 - Projeto de alteração do Largo do Rossio – Matoeira. Apreciação, discussão e votação;
10 - Projeto Viver Freguesias – Largo N. S. Fátima – Amieira. Apreciação, discussão e votação.
11 - Projetos Viver Freguesias - Rotunda Sul – Ponte da Pedra - Apreciação, discussão e votação.

PERÍODO DE INTERVENÇÃO DO PÚBLICO:
Não houve inscrições.

PERÍODO DE ANTES DA ORDEM DO DIA:

UM - A Junta de Freguesia, apresentou um estudo impacto na freguesia.

Deliberação: Colocado à apreciação, foi a referida proposta foi aprovada por unanimidade.

DOIS - Foi apresentada pelos membros do Assembleia de Freguesia uma Moção sobre o traçado da Linha de Alta Velocidade.

Terminada a leitura da Moção pela Senhora 2ª Secretária da Mesa da Assembleia, submeteu a mesma à apreciação, tendo sido deliberado por unanimidade o seguinte:

a) Enviar a Moção para o Município de Leiria, solicitando que este manifeste junto das Infraestruturas de Portugal a necessidade de alterar o traçado da linha de alta velocidade.

b) Remeter cópia desta deliberação para as Infraestruturas de Portugal, manifestando que o traçado A da Linha de Alta Velocidade, traça a meio a Freguesia de Regueira de Pontes, com consequências muito negativas ao nível socioeconómico, com a afetação de áreas urbanas, com demolições de habitações e indústrias, bem como o impacto negativo resultante do Ruído e das Vibrações que o traçado A, vai originar quer na fase de construção quer depois nas passagens diárias dos comboios.

c) Apesar de se encontrarem inteiramente a favor do progresso e da existência de uma Linha de Alta Velocidade em Portugal, repudiam veementemente as intenções do governo de construir esta mesma linha nos moldes apresentados e exigem que seja abandonado o traçado A no projeto atual na freguesia de Regueira de Pontes, procurando soluções através do traçado B devidamente alterado para acoplar a estação de Leiria, porque existe essa possibilidade com a realidade do território da freguesia.
Mais requerem que a proposta de alteração do traçado B apresentado pela Junta de Freguesia seja considerada para efeitos de estudos de impactos ambientais.

PERÍODO DA ORDEM DO DIA:
Presente a Ordem de Trabalhos foram tomadas as seguintes resoluções acerca dos assuntos dela constantes.

No cumprimento do PONTO 1 - Relatório de Atividades da Junta de Freguesia, para conhecimento;

Este ponto não carece de votação.

No cumprimento do PONTO 2 - 2ª Alteração Modificativa ao Orçamento. Apreciação, discussão, votação;

Deliberação: Colocado à apreciação, foi a referida proposta de Alteração Modificativa ao Orçamento de 2023, aprovada por unanimidade.

No cumprimento do PONTO 3 - 2ª Alteração Modificativa ao PPI. . Apreciação, discussão, votação;

Deliberação: Colocado à apreciação, foi a referida proposta de 2ª Alteração Modificativa ao PPI, aprovada por unanimidade.

No cumprimento do PONTO 4 - Plano de Atividades e proposta de Orçamento para o ano de 2024. Apreciação, discussão, votação;

Deliberação: Colocado à apreciação, foi a referida proposta do Plano de Atividades e proposta de Orçamento para o ano de 2024, aprovada por unanimidade.

No cumprimento do PONTO 5 - Plano Plurianual de Investimentos para 2024. Apreciação, discussão, votação;

Assembleia da Freguesia de Regueira de Pontes

Deliberação: Colocado à apreciação, foi a referida proposta do Plano Plurianual de Investimentos para 2024, aprovada por unanimidade.

No cumprimento do PONTO 6 - Contrato Interadministrativo de delegação de competências entre o Município de Leiria e a Freguesia de Regueira de Pontes, no âmbito de manutenção e conservação do Edificado das Unidade de Saúde; Apreciação, discussão e votação;

Deliberação: Colocado à apreciação, foi o Contrato Interadministrativo de delegação de competências entre o Município de Leiria e a Freguesia de Regueira de Pontes, no âmbito de manutenção e conservação do Edificado das Unidade de Saúde, aprovado por unanimidade, nos termos da alínea g) do n.º 1 do artigo 9.º do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua atual redação;

No cumprimento do PONTO 7 - Contrato Interadministrativo de delegação de competências entre o Município de Leiria e a Freguesia de Regueira de Pontes no âmbito de proteção civil e gestão integrada de fogos rurais. Apreciação, discussão e votação;

Deliberação: Colocado o Contrato Interadministrativo de delegação de competências entre o Município de Leiria e a Freguesia de Regueira de Pontes no âmbito de proteção civil e gestão integrada de fogos rurais, aprovado por unanimidade, nos termos da alínea g) do n.º 1 do artigo 9.º do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na sua atual redação.

No cumprimento do PONTO 8 - Pedido de alteração/ampliação do Bar - Ademac. Apreciação, discussão e votação;

Deliberação: Colocado à apreciação, foi o pedido da Ademac, referente à proposta de alteração/ampliação do Bar no Largo do Rossio - Matoeira, aprovado por unanimidade, não dispensando o mesmo seja submetido a licenciamento camarário.

No cumprimento do PONTO 9 - Projeto de alteração do Largo do Rossio – Matoeira. Apreciação, discussão e votação;

Deliberação: Colocado à apreciação, foi o referido Projeto de alteração do Largo do Rossio – Matoeira, aprovado por unanimidade, devendo o mesmo ser submetido ao Município para autorização e aprovação das obras de requalificação.

No cumprimento do PONTO 10 - Projeto Viver Freguesias – Largo N. S. Fátima – Amieira. Apreciação, discussão e votação;

Deliberação: Colocado à apreciação, foi ao referido Projeto Viver Freguesias – Largo N. S. Fátima – Amieira , aprovado por unanimidade, devendo o mesmo ser submetido ao Município para autorização e aprovação das obras de requalificação.

No cumprimento do PONTO 11 - Projetos Viver Freguesias - Rotunda Sul – Ponte da Pedra. Apreciação, discussão e votação.

Deliberação: Colocado à apreciação, foi o referido Projeto Viver Freguesias - Rotunda Sul – Ponte da Pedra, aprovado por unanimidade, devendo o mesmo ser submetido ao Município para autorização e aprovação das obras de requalificação.

ENCERRAMENTO:

Nada mais havendo a tratar, a Excelentíssima Presidente do Assembleia declarou encerrada a reunião pelas vinte e duas horas e trinta minutos, referindo que todos os documentos apresentados se encontram arquivados em pasta própria o Senhor Presidente da Junta, declarou encerrada a reunião, da qual se lavrou a presente ata, tendo sido aprovada em minuta para produzir os efeitos legais, ao abrigo do n3 do artigo 57º da Lei nº 75/2013, bem como do nº4 do artigo 34º do CPA que depois de lida e aprovada por unanimidade vai ser assinada.

E eu Sónia Duque, Assistente Administrativa, a subscrevi.

Regueira de Pontes, 19 de dezembro de 2023

Os Membros da Assembleia,

Presidente da Assembleia,

(Maria Isabel Duque Cordeiro Caçador Monteiro)

1º Secretário,

(Hélder Gaspar Pereira)

2ª Secretária,

(Clarisse Maria Esperança Rolo)

CENTRO SOCIAL PARROQUIAL DE
REGUEIRA DE PONTES

Ex.mo Senhor
Presidente da Junta de Freguesia
de Regueira de Pontes
Largo da Igreja, 1
2415-200 Regueira de Pontes

Regueira de Pontes, 18 de dezembro 2023

N/Referência: CSPRP/2023

Assunto: **Nova Linha de Alta velocidade – Troço Soure Carregado**

Exmo. Senhor

Os Nossos melhores cumprimentos

Tendo a nossa instituição participado na reunião realizada na sede da Junta de Freguesia dia no passado dia 12 de dezembro de 2023, vimos expor o seguinte:

Ao ter conhecimento que o traçado do TGV iria cortar o parque de estacionamento da nossa instituição, manifestámos o nosso descontentamento no momento. No entanto sentimos necessidade de elaborar este ofício para que fique registado e ser encaminhado para as Entidades Competentes.

Somos uma Instituição de construção recente, num terreno que apresentava algumas necessidades de impermeabilização, pois fica junto a um ribeiro, e na fase de construção tivemos necessidade de alterar o projeto de estabilidade em virtude de na fase de escavação ter deparado com o subsolo salobro, obrigando a executar uma laje com ensoleiramento geral.

Nesse sentido, estamos muito apreensivos, uma vez que a proposta do traçado A, não teve em conta que a construção da Linha de Alta Velocidade, poderá vir a originar fissuras no edifico devido às vibrações originadas pelos comboios, o que é muito preocupante.

A Instituição tem muitas respostas sociais, nomeadamente Estrutura Residencial para Idosos com 63 idosos, Centro de Dia para 30 idosos e Creche para 60 crianças. Para assegurar o funcionamento das nossas respostas sociais temos 90 funcionários. Assim, necessitamos que o parque de estacionamento esteja livre, pois foi contruído para dar resposta aos funcionários, encarregados de educação e familiares de todos os idosos, uma vez que não existe outra resposta de estacionamento.

Mais se informa que, caso a linha de TGV, cumpra o traçado que está previsto, temos o TGV a passar a 10 metros da Creche, resposta social para crianças com idades compreendidas entre os 0 – 3 anos de idade. Parece-nos inadmissível que o TGV passe a 10m de uma creche face ao ruído extremo. Está comprovado clinicamente que estes níveis elevados de ruído podem causar problemas auditivos graves às crianças que se encontram nesta faixa etária face à trepidação constante o que pode interferir no bem-estar das crianças pois pode causar pânico e ansiedade. Afirmamos mesmo que, nenhum pai que elaborou este traçado gostaria de ter o TGV passar paredes meias com a creche do seu filho.

Em relação ao nosso lar, a linha do TGV vai passar a cerca de 20 metros dos quartos onde os idosos dormem. Acolhemos muitos idosos portadores de demência grave e para os quais este barulho ensurdecedor vai causar situações de pânico e ansiedade. Os idosos tomam medicação regulamente para que possam dormir tranquilamente. Este barulho vai comprometer o bem-estar destes idosos,

Assim, vimos apelar ao Vosso bom senso, e empatia, pois todos os que têm familiares que frequentam instituições de solidariedade social, não gostariam que os seus filhos, ou pais estivessem paredes meias com uma linha de TGV.

Com os melhores cumprimentos,

Regueira de Pontes,

A Direção

A DIREÇÃO

Rua Dourosana, 290
Regueira de Pontes
2415-175 Leiria
Portugal

T +351 244 820 530
F +351 244 820 533
geral@dnctecnica.com

CNC Experts

www.dnctecnica.com

Junta de Freguesia de Regueira de Pontes

Exmo. Senhor Presidente da Junta

Largo da Igreja, 1

2415-200 Regueira de Pontes

Regueira de Pontes, 15 de dezembro de 2023

ASSUNTO: Linha Ferroviária de Alta Velocidade

Exmo. Senhor Vitor Matos,

Em primeiro lugar, queremos expressar a nossa sincera gratidão pela possibilidade de participar na reunião para discussão da Linha Ferroviária de Alta Velocidade, no passado dia 12 de dezembro de 2023.

Ao longo desse encontro, pudemos observar cuidadosamente o Traçado A proposto, e surgiram considerações que nos causaram significativa inquietação. Identificamos que este traçado, tal como apresentado, irá gerar graves implicações económicas para a empresa DNC Técnica, Lda repercutindo negativamente o nosso crescimento e desenvolvimento futuro, pois este traçado colide com um dos nossos edifícios e limita de forma muito negativa a nossa futura expansão.

A perspetiva de implementação da linha de alta velocidade pelos terrenos da DNC Técnica, Lda e áreas circundantes cria sérias preocupações em relação ao atual processo de licenciamento em curso para a ampliação e desenvolvimento das instalações da empresa. Além disso, há um temor concreto de que tal trajeto irá conter o potencial de crescimento económico da empresa, impactando diretamente também na criação de novos empregos necessários para suportar essas novas instalações.

É vital ressaltar que os desdobramentos dessa proposta não se limitam à DNC Técnica, Lda pois se entendem aos arredores, afetando não apenas o contexto económico, mas também a dinâmica social e de emprego na região.

Por conseguinte, reforçamos a nossa total objeção a esse traçado proposto, enfatizando a importância de um diálogo contínuo e colaborativo para encontrar alternativas que possam conciliar os interesses das empresas locais e o progresso infraestrutural planeado.

A nossa apreciação positiva por uma alternativa delineada pela Junta de Freguesia de Regueira de Pontes está baseada não apenas nos potenciais benefícios para a DNC Técnica, mas sobretudo na possibilidade de promover um desenvolvimento regional mais equitativo e sustentável.

Pedimos e esperamos a vossa melhor atenção para o assunto em epígrafe, subscrevemo-nos, com estima e consideração.

geral.jfrp@sapo.pt

De: GOSIMAT | Jaime Silva <jaime.silva@gosimat.pt>
Enviado: 19 de dezembro de 2023 23:31
Para: geral.jfrp@sapo.pt
Cc: GOSIMAT | Marlene Barona
Assunto: linha de alta velocidade TGV

Jaime Grosso da Silva ,contribuinte nº 104699078, cc nº 04394723.

Ex Sr. Presidente da Junta de freguesia de Regueira de Pontes/ Câmara Municipal de Leiria.

Na qualidade de Sócio gerente, da Empresa Gosimat, comercio / industria de materiais de construção LDA, venho manifestar a minha preocupação e meu desacordo sobre o novo traçado para a linha de alta velocidade, nomeadamente na freguesia de Regueira de Pontes, mais precisamente na Zona Industrial.

Este meu manifesto, é no sentido de apoiar/ incentivar iniciativas perante as entidades que estão a cargo da nova linha de TGV, em procurar alternativas de forma que o novo traçado não condicione a zona Industrial da Ponte da Pedra, pois a Gosimat, tem toda as suas áreas de produção nessa zona Industrial.

Atualmente, a Gosimat tem um plano Estratégico para dar inicio a uma nova Fabrica para a Fabricação dos produtos OPENSPACE, esta nova fábrica já tem seu projeto aprovado, contamos no inicio do próximo ano levantar a licença.

O traçado da linha TGV, abrange o terreno que faz parte para este projeto, neste sentido entendo que, se deve fazer o que estiver ao nosso alcance, para que as entidades da tutela procurem uma nova alternativa, de forma que a linha do TGV não condicione as empresas instaladas naquela zona, possam crescer e dinamizar a economia regional e Nacional, não queremos parar o TGV, mas queremos simplesmente procurar uma alternativa, de forma a não prejudicar as empresas e particulares da Região.

ATT
Jaime Grosso da Silva.

Com os melhores cumprimentos,
Best regards | Cordialement,

Jaime Grosso da Silva
Sócio-gerente | Partner

mobile: +351 917 511 575
ext.: +351 244 849 218
email: j.grosso@gosimat.pt
skype: jaimegrosso



Gosimat

Rua do Olival 499
Marrazes 2415 - Leiria PORTUGAL
t.+ 351 244 849 210 f. +351 244 881 318
www.gosimat.pt | geral@gosimat.pt

Antes de imprimir este e-mail pense bem se tem mesmo que o fazer. Poupe papel e ajude o ambiente.
Aviso de Confidencialidade / Confidentiality Warning
Este correio é confidencial. Se não é o destinatário desta mensagem, não deve usar a informação nele contida.
Se recebeu este correio por engano, por favor informe, devolvendo-o, e apague este documento
This email is confidential. If you are not the intended recipient, you must not use the information in it.
If you have received this mail in error, please tell us immediately by returning email and delete the document.

somapil®
madeiras do mundo

FREGUESIA REGUEIRA PONTES
ENTRADA
15 DEZ. 2023

57 NN / 2023 000630

Para:
Junta de Freguesia de Regueira de Pontes
Excelentíssimo Senhor Vitor Matos,
Presidente da Junta de Freguesia de Regueira de Pontes
Largo da Igreja 1,
2415-200 Regueira de Pontes

Regueira de Pontes, 15 de Dezembro, de 2023

Assunto: Linha Ferroviária de Alta Velocidade

Excelentíssimo Senhor Vitor Matos, Presidente da Junta de Freguesia de Regueira de Pontes,

Em primeiro lugar, gostaríamos de expressar nossa sincera gratidão pela possibilidade de participar da reunião voltada à discussão da Linha Ferroviária de Alta Velocidade, no passado dia 12 de Dezembro de 2023.

Ao longo desse encontro, pudemos observar cuidadosamente o Traçado A proposto, e surgiram considerações que nos causaram significativa inquietação. Identificamos que este traçado, tal como apresentado, irá gerar graves implicações econômicas adversas para a empresa Somapil,Lda repercutindo negativamente o nosso crescimento e desenvolvimento futuro.

A perspectiva de implementação da linha de alta velocidade pelos terrenos da Somapil e áreas circundantes cria sérias preocupações em relação ao atual processo de licenciamento em curso para a ampliação e desenvolvimento das instalações da empresa. Além disso, há um temor concreto de que tal trajeto irá conter o potencial de crescimento econômico da empresa, impactando diretamente também na criação de novos empregos necessários para suportar essas novas instalações.

É vital ressaltar que os desdobramentos dessa proposta não se limitam à Somapil, pois se estendem aos arredores, afetando não apenas o contexto econômico, mas também a dinâmica social e de emprego na região.

Por conseguinte, reforçamos nossa total objeção a esse traçado proposto, enfatizando a importância de um diálogo contínuo e colaborativo para encontrar alternativas que possam conciliar os interesses das empresas locais e o progresso infraestrutural planejado.

Nossa apreciação positiva por uma alternativa delineada pela Junta de Freguesia de Regueira de Pontes está embasada não apenas nos potenciais benefícios para a Somapil, mas também na possibilidade de promover um desenvolvimento regional mais equitativo e sustentável.

Agradecemos imensamente pela atenção dedicada a esta questão crucial e permanecemos à disposição para contribuir de forma construtiva em busca de uma solução que atenda às necessidades de todas as partes envolvidas.

Respeitosos cumprimentos,

De V. Exas,
Atenciosamente,

SOMAPIL
Sociedade de Madeiras de Pinho, Lda
Rua Dourdana - Ponte da Pedra
2415-175 REGUEIRA DE PONTES - LEIRIA

A Gerência

ANEXO VIII.6

Parecer do Secretariado da Concelhia do PS de Leiria, de 30/12/2023

LINHA DE ALTA VELOCIDADE | Parecer do Partido Socialista de Leiria

Com base na informação disponível, subsistem várias dúvidas sobre qual o traçado da Linha de Alta Velocidade (LAV) e a localização exata da proposta de estação na zona da Barosa.

Quais as acessibilidades a construir e contrapartidas para o município de Leiria?

Qual o orçamento estimado para a intervenção em cada um dos cenários: Barosa ou Marrazes?

A falta de informação limita qualquer tomada de decisão num assunto estratégico e de relevante importância para o futuro do concelho e da região.

A concelhia do PS de Leiria entende que devem ser submetidos ambos os cenários, estação Linha do Oeste e estação Linha de Alta Velocidade (Barosa), com o traçado da LAV para avaliação de impacto ambiental, com estudo exaustivo e correspondente período de consulta e participação pública, de forma a aferir se efetivamente existem constrangimentos ambientais e outros para ambos os cenários, e permitir assim de forma contundente tomar uma decisão sobre a localização da estação e traçado da LAV.

Propomos que, em função dos estudos de impacto ambiental, será possível trabalhar e negociar com a IP e Governo quer o planeamento e projeto de traçado e estação, como também todas as ações de ordenamento, urbanismo, acessibilidade, mobilidade e outras, necessárias para que Leiria tenha uma estação ferroviária com ligação à Linha de Alta Velocidade e seja efetivamente uma melhoria para o concelho e para a região.

CONCELHIA DO PARTIDO SOCIALISTA DE LEIRIA
Rua Machado dos Santos, nº6 – 2410-128 Leiria
Telf.: +351 244 82 26 62- Tlm: +351 91 837 19 45
Email: concelhia.psleiria@gmail.com - **www.ps.pt**

AgriproAmbiente - Fatima Teixeira

De: IP - Relacionamento Institucional Central <ri@infraestruturasdeportugal.pt>
Enviado: 05 June 2024 10:08
Para: Gonçalo Lopes
Cc: cmleiria@cm-leiria.pt
Assunto: CM_Leiria_1247_2024-06-05_LAV. Soure - Carregado. Lote C - envio de shapefiles das soluções LAV para o concelho de Leiria
Anexos: LAV_ShapeFiles Total _Leiria.zip

DMS 4348500-0074

Exmo. Senhor Dr. Gonçalo Lopes,
Presidente da Câmara Municipal de Leiria,

Vimos pelo presente remeter a V. Exa *shapefiles* da totalidade das soluções da LAV no concelho Leiria:

1. Soluções A e B - LAV_Leiria – Solução A e B dentro do limite de concelho de Leiria e Marinha Grande
2. Desvio LOeste – Estacão LAV_Leiria – Novo traçado (Solução A e B) da LO e estação de Leiria na LAV
3. Variante de Regueira de Pontes – Solução A e B
4. Lote C – Total (Solução Total)

Ficamos à disposição para qualquer esclarecimento adicional.

Com os melhores cumprimentos

Departamento Relacionamento Institucional Central
Praça da Portagem – 2809-013 Almada
T (+351) 21 287 90 00
ri@infraestruturasdeportugal.pt

Infraestruturas de Portugal
Ligamos destinos

CÂMARA DE MARINHA GRANDE

Memorando de Reunião Nº02

PF259 – LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA – FASE 2: TROÇO SOURE / CARREGADO – ESTUDOS DE AMBIENTE

Data **29/05/2024** **Início: 11:30** **Fim: 12:30**

Local **Câmara Marinha Grande**

Assunto **Ponto situação dos traçados**

Objetivos

Ponto de situação dos traçados e enquadramento face ao território do município. Recolha de informação atualizada do PDM e compromissos urbanísticos.

Agenda

1. Enquadramento das alterações efetuadas aos traçados face à 1º reunião de apresentação. Situação no concelho.
2. Solicitação de informações mais atualizadas sobre o PDM e compromissos urbanísticos

Conclusões

(indicar, sumariamente, as conclusões, os responsáveis por ações a desenvolver e prazos; tentar limitar a ata a uma página, no máximo duas, se necessário, juntar anexos)

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
1	Foram apresentados o objetivo e a agenda de trabalhos da reunião, nomeadamente o de dar conta das alterações efetuadas aos traçados face à 1ª reunião, considerando a alternativa da estação de Leiria se localizar no eixo da LAV. Foi exposto as conclusões macro das avaliações técnicas e ambientais realizadas e à sua ponderação face a estação localizada no eixo da LAV, na zona da Barosa, em alternativa à Estação de Leiria existente. A Estação servirá quer a linha de Alta Velocidade quer a Linha do Oeste, e como a bitola é igual (bitola ibérica), permitirá a passagem de comboios da LAV para a Linha do Oeste e vice-versa, funcionando ainda como PUEC (posto de ultrapassagem e estacionamento de comboios). Terá, portanto, uma maior funcionalidade e de operação	IP	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	face à solução desenvolvida pela RAVE, quando as bitolas eram diferentes, o que não permitia esta interligação entre a LAV e a LO. A estação ficará localizada numa posição de charneira face à grande zona industrial da Marinha Grande, a poente, e face à de Leiria, a nascente, como de resto foi antes defendido por ambas as Câmaras aquando dos estudos da RAVE, e também agora pela Câmara da Marinha Grande, que desde a 1ª reunião considerou esta a localização que melhor serviria os interesses regionais.		
2	Sobre a localização, a autarquia congratulou-se pela opção alternativa que será a melhor para o território, numa perspetiva do seu desenvolvimento integrado e partilhado. A autarquia chamou, todavia, à atenção das acessibilidades para se chegar à estação, pois se forem difíceis e demoradas, poderão desincentivar o uso do comboio, uma vez que a excelente acessibilidade rodoviária aos nós das A17 e A8, poderão levar a que mais uma vez seja o carro o meio de transporte escolhido, já que Lisboa está a cerca de 1 hora. O uso da Variante à EN242, que se encontra toda ela muito condicionada, com um tráfego de mais de 18.000 veículos/dia do lado de Leiria e de 25.000 veículos/dia do lado da Marinha Grande, poderá levar meia hora a fazer-se e nesse sentido o uso sem portagens do troço da A8 entre a saída sul da Marinha Grande e a saída sul de Leiria, poderia ser uma solução para o acesso rápido e fácil ao local da estação, como de resto a autarquia já apresentou às entidades competentes como solução para ajudar a descongestionar a Variante à EN242.		
3	Apresentaram-se de seguida os traçados atuais sobre fotografia aérea, tendo-se feito a identificação das alterações efetuadas. O território do concelho é somente atravessado, de uma forma muito marginal, junto ao seu limite nascente, pela Solução B, que parece ser a solução preferível em termos ambientais. Foram também explicadas quais seriam as implicações no território caso a localização da estação LAV fosse na atual estação, face à opção pelo desvio da Linha do Oeste até à nova localização da estação na LAV.	AVPL IP AGRIPRO	
4	Para além do fornecimento dos elementos de traçado em pdf e sobre fotografia aérea, a IP informou que irá enviar os traçados finais em shapefile, para consideração da autarquia e análise face ao seu ordenamento. A informação solicitada para o EIA foi já antes enviada pela autarquia e devidamente considerada, não havendo elementos em falta. Todavia, face ao novo envio dos traçados em shapefile, a autarquia poderá identificar eventuais novas situações a transmitir.	IP	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
5	A IP referiu que depois desta fase, em que procurou desenvolver os traçados em articulação com as várias entidades que intervêm sobre o território e em particular com os municípios, os seus condicionamentos e as intenções de desenvolvimento, seguir-se-á a conclusão dos estudos (Estudo Prévio e EIA) e a sua entrega planeada para avaliação junto da Agência Portuguesa do Ambiente, no inicio do 2º semestre de 2024. Realçou que é importante que o município participe depois na consulta pública que será promovida pela APA, evidenciando o porquê da escolha da alternativa e os aspetos que considera mais negativos em ambas as soluções. Nessa altura serão também feitas sessões públicas para o esclarecimento da população, devendo os municípios ajudar na sua divulgação. O estudo prévio e o EIA ficarão disponíveis para consulta de todos no site "participa.pt". Quando for emitida a DIA, ficará reservado um corredor de 400m de largura para a solução escolhida, onde será desenvolvido o projeto de execução. Sobre este corredor serão publicadas medidas preventivas em Diário da República, o que implica que qualquer nova intervenção no território esteja sujeita ao parecer prévio da IP.	IP	
7	E não havendo mais assuntos a tratar, deu-se por concluída a reunião e da mesma será posteriormente enviado pela IP memorando com os assuntos tratados e a shapefile do traçado final em estudo. O município responderá com a informação de eventuais novos compromissos urbanísticos mais atualizados ou outros elementos de interesse face a esse traçado.	IP CM M Grande	ASAP

Lista de ações

(listagem das ações, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Nº	Responsáveis *(para as ações)*	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1	IP	Envio do memorando com os assuntos tratados na reunião e a shapefile do traçado.	ASAP

Lista de ações em aberto de reuniões anteriores

(listagem das ações das reuniões anteriores que se encontram em aberto, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Ata Nº	Ponto N.º	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*

Anexos

Anexo	Descrição	Nº Páginas
1	Registo de Presenças	1

Participantes

Nome	Entidade	Função
António Rodrigues	IP-DRP	Relações Institucionais
Luís Ferreira	IP-DEA	Gestão/Coordenação do Projeto
Cândida Osório de Castro	IP-DEA	Responsável Ambiente
Vitor Sequeira	IP	Relações Institucionais
João Prego	AVPL	Coordenador do Projeto
Fátima Teixeira	AGRIPRO	Coordenação do EIA
Aurélio Ferreira	Câmara Municipal da Marinha Grande	Presidente
João Filipe	Câmara Municipal da Marinha Grande	Vereador

Distribuição

Entidade	Nome
Vários	Participantes

Ata elaborada por

IP (LF)/AGRIPRO (FT)

AgriproAmbiente - Fatima Teixeira

De: IP - Relacionamento Institucional Central <ri@infraestruturasdeportugal.pt>
Enviado: 14 June 2024 15:47
Para: aurelio.ferreira@cm-mgrande.pt
Cc: joao.brito@cm-mgrande.pt
Assunto: CM_Marinha Grande_1302_2024-06-14_LAV - Lote C - Reunião Marinha Grande 29-05-2024 - envio de memorando e shapefile
Anexos: 202405_MarinhaG.zip; PF259_AT02_MarinhaGrande_20240529.docx; ID_reunião_CM_Marinha Grande_2024-05-29.pdf

DMS 4357984-007

Exmo. Senhor Eng. Aurélio Ferreira
Presidente da Câmara Municipal da Marinha Grande,

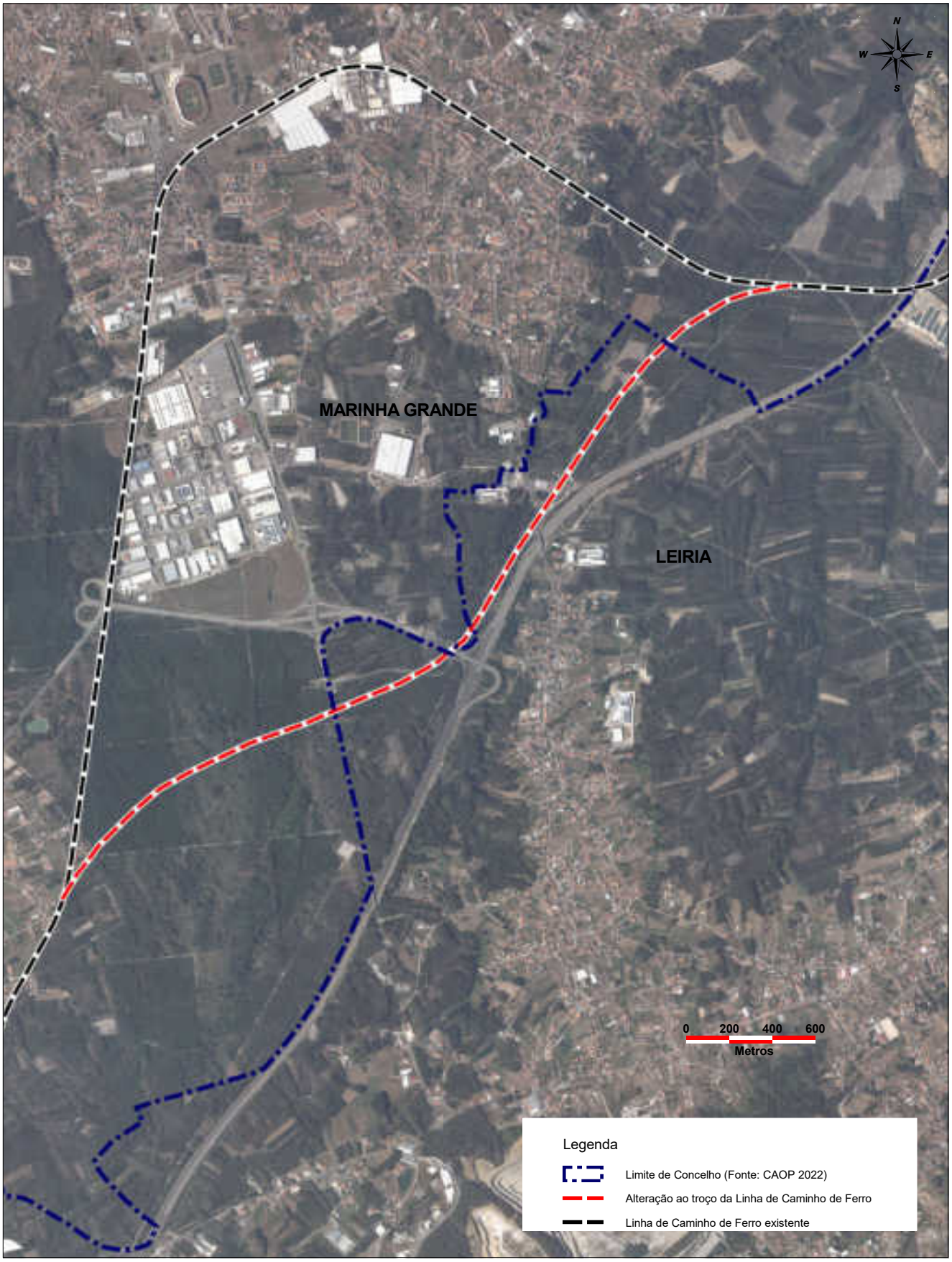
Vimos pelo presente remeter a V. Exa memorando da reunião realizada no passado dia 29 maio, e respetiva ficha de presenças, bem como os shapefiles do traçado.

Ficamos à disposição para qualquer esclarecimento adicional.

Com os melhores cumprimentos

Departamento Relacionamento Institucional Central
Praça da Portagem – 2809-013 Almada
T (+351) 21 287 90 00
ri@infraestruturasdeportugal.pt

Infraestruturas de Portugal
Ligamos destinos



Informação Base: Ortofotomapas da DGT, de 2018

Município da Marinha Grande **Câmara Municipal**	Alteração ao troço da Linha de Caminho de Ferro	**Planta** **1**
	MARINHA GRANDE / MARINHA GRANDE	

Divisão de Planeamento Estratégico, Mobilidade e Transportes Área de Planeamento e Ordenamento do Território		**Data**	**Escala** **1:25.000**
	Desenhado	SS	
	Impresso	março 2023	

Infraestruturas de Portugal

Direção de Serviços da Rede e Parcerias
Departamento de Relacionamento Institucional Central

Exmo. Senhor
Eng. Aurélio Ferreira
Presidente da Câmara Municipal
da Marinha Grande
Praça Guilherme Stephens
2430-522 Marinha Grande

SUA REFERÊNCIA	SUA COMUNICAÇÃO DE	NOSSA REFERÊNCIA	ANTECEDENTE	SAÍDA	DATA
email	2024-06-17	DRP-RI/2024/1698	4360007-008	4408784-007	2024-07-31

Assunto: Traçado da LAV - Propostas e contributos Município da Marinha Grande

Exmo. Senhor,

Na sequência da comunicação de V. Exa. de 17 de junho de 2024, que mereceu a nossa melhor atenção, com propostas de ajustamento à solução apresentada pela Infraestruturas de Portugal na reunião de 29 de maio de 2024, somos a remeter uma Nota Técnica preparada pela Direção de Engenharia e Ambiente da IP com um conjunto de esclarecimentos.

O desenvolvimento da nova centralidade que decorrerá da construção da nova Estação de Leiria, assim como as sinergias que serão criadas no território com repercussão no tecido económico e social nos Concelhos da Marinha Grande e de Leiria, justificam, em nosso entender, que se possa perspetivar, para momento posterior, a avaliação dos reflexos e necessidades de alteração das redes ferroviária e rodoviária existentes, em estrito alinhamento com aquelas que vierem a ser as decisões dos municípios quanto ao desenvolvimento territorial para as próximas décadas, designadamente o estudo da Variante da Linha do Oeste na Marinha Grande e a melhoria das condições de mobilidade entre a Marinha Grande e Leiria.

Ficamos à disposição para esclarecimentos adicionais.

Com os melhores cumprimentos,

O Diretor

António Rodrigues

(Ao abrigo da Decisão n.º 1/2019-DRP)

DRP-RI/rg

* Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco

Sede
INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, SA
Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
T +351 212 879 000 · F +351 212 951 997
ip@infraestruturasdeportugal.pt · www.infraestruturasdeportugal.pt

NIPC 503 933 813
Capital Social 12.402.970.000,00 €

NOTA TÉCNICA

1 – Implantação prevista a sul do Concelho da Marinha Grande

Os últimos traçados da atualização do Estudo Prévio apresentados à Câmara Municipal da Marinha Grande tiveram como pressuposto a existência de uma nova Estação ferroviária em Leiria, a qual servirá, simultaneamente, a Linha de Alta Velocidade (LAV) e a Linha do Oeste (LO).

As condicionantes, funcionalidades e requisitos técnicos que o traçado da nova LAV têm de respeitar são diferentes dos que estiveram na base dos estudos desenvolvidos pela ex-RAVE, a saber:

a) Construção de uma Estação Intermodal que sirva a LAV e a LO;

b) Permitir a passagem de comboios de alta velocidade a 300 km/h;

c) Permitir o transbordo de passageiros entre as linhas da LAV e da LO;

d) Permitir a interligação entre as duas linhas, com a passagem de comboios em todas as direções, facilitada pelo uso da mesma bitola, possibilitando a existência dos denominados "serviços híbridos" (p.e., comboios com origem nas Caldas da Rainha poderão, a partir da Estação de Leiria, seguir pela LAV com destino a Coimbra, Aveiro ou Porto, e comboios com origem em Lisboa circulando na LAV poderão, também a partir da Estação de Leiria, seguir pela LO para a Figueira da Foz).

e) Funcionar como um PUEC (Posto de Ultrapassagem e Estacionamento de Comboios).

As funcionalidades acima referidas exigem que a Estação possua oito linhas, o que implica uma grande extensão em planta, para que seja possível proceder à instalação de inúmeros aparelhos de mudança de via.

Adicionalmente, na zona de Estação o traçado da LAV tem que possuir um alinhamento reto muito extenso e praticamente plano.

Tendo em conta as condicionantes anteriores, o traçado agora apresentado teve de ser ripado em relação ao previsto no estudo da ex-RAVE, conforme se representa nas imagens infra:

* Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco

IP.MOD.006 |V03

Sede
INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, SA
Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
T +351 212 879 000 · F +351 212 951 997
ip@infraestruturasdeportugal.pt · www.infraestruturasdeportugal.pt

NIPC 503 933 813
Capital Social 13.236.465.000,00 €





Pelo exposto, as soluções desenvolvidas pela IP encontram-se viabilizadas tecnicamente para as duas soluções em estudo, nomeadamente a solução B (que afeta o território do Concelho da Marinha Grande) e a solução A (que, neste local, afeta apenas o território do Concelho de Leiria).

Estas alternativas serão colocadas no Estudo de Impacte Ambiental para serem sujeitas a avaliação ambiental.

No que diz respeito à proposta para a "*relocalização do traçado da Linha do Oeste, no concelho da Marinha Grande*", informamos o estudo da LAV não incluiu o estudo de uma variante da LO no Concelho da Marinha Grande, nem as ações daí decorrentes, como seriam a criação de uma Estação nova no Concelho e o encerramento da Estação atual. Tal opção carece de uma análise técnica e ambiental especifica para o efeito.

* Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco

IP.MOD.005.(V0)

Sede
INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, SA
Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
T +351 212 879 000 · F +351 212 951 997
ip@infraestruturasdeportugal.pt · www.infraestruturasdeportugal.pt

NIPC 503 933 813
Capital Social 13.236.465.000,00 €

2 – Implantação prevista a norte do Concelho da Marinha Grande

No que se refere ao futuro traçado do IC36, previsto a norte do Concelho, não existe motivo para que fique inviabilizado em resultado da implantação da LAV, dado que nesta fase serão colocadas em avaliação ambiental duas soluções, sendo que no caso de ser aprovada a Solução A esta não conflitua com o traçado IC36.

Caso seja aprovada a solução B, apenas terão de ser feitos ajustamentos ao traçado da rodovia de maneira a compatibilizar com a nova linha ferroviária, não inviabilizando a materialização futura do IC36.

Este processo incluirá uma fase de consulta pública, durante a qual todas as entidades interessadas poderão apresentar as suas propostas e sugestões.

Mais se informa que em fase posterior dos estudos e depois de escolhida uma proposta pela Agência Portuguesa do Ambiente e eventualmente definidas as respetivas condicionantes, será reservado um corredor de 400m (centrado ao eixo da solução de traçado aprovada), no qual será possível otimizar o traçado, face aos levantamentos topográficos de pormenor a realizar em fase de Projeto de Execução, assim como, respeitar as medidas impostas pela Declaração de Impacte Ambiental.

Direção de Engenharia e Ambiente

* Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco

Sede
INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, SA
Praça da Portagem 2809-013 ALMADA · Portugal
T +351 212 879 000 · F +351 212 951 997
ip@infraestruturasdeportugal.pt · www.infraestruturasdeportugal.pt

NIPC 503 933 813
Capital Social 13.236.465.000,00 €

CÂMARA DE POMBAL

Memorando de Reunião Nº02

PF259 – LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA – FASE 2: TROÇO SOURE / CARREGADO – ESTUDOS DE AMBIENTE

Data **19/04/2024** **Início: 11:00** **Fim: 12:00**

Local **Câmara M. Pombal**

Assunto **Ponto situação traçados**

Objetivos

Ponto de situação dos traçados e enquadramento face ao território do município. Recolha de informação atualizada do PDM e compromissos urbanísticos.

Agenda

1. Enquadramento das alterações efetuadas aos traçados face à 1º reunião de apresentação. Situação no concelho.
2. Solicitação de informações mais atualizadas sobre o PDM e compromissos urbanísticos

Conclusões

(indicar, sumariamente, as conclusões, os responsáveis por ações a desenvolver e prazos; tentar limitar a ata a uma página, no máximo duas, se necessário, juntar anexos)

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
1	Foram apresentados o objetivo e a agenda de trabalhos da reunião, nomeadamente a de dar conta das alterações efetuadas aos traçados, face à 1º reunião (ocorrida a 17.03.2023) e qual a situação no território do concelho e de alguns aspetos ainda necessários para o projeto, nomeadamente em termos do fornecimento da versão mais atualizada do PDM em revisão e da atualização de compromisso urbanísticos.	IP	
2	O Vereador da Câmara informou que face aos traçados fornecidos aquando da 1ª reunião que os mesmos foram disponibilizados à população através da sua colocação no Portal Geográfico da Câmara, e que serão agora atualizados pelos que a IP irá mostrar.	CM Pombal	
2	Apresentaram-se assim de seguida os traçados atuais sobre fotografia		

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	aérea, sendo que no território de Pombal, onde termina o Lote C – Soure /Carregado, os traçados estão naturalmente condicionados pela ligação ao Lote B, cuja DIA já se encontra aprovada. Na sequência da primeira reunião efetuada com o município e em face da informação recebida, procedeu-se a uma alteração na Solução A retirando o traçado das zonas de proteção das captações de água das 5 Bicas e da Saúde, como referido pelo município, tendo-o o deslocado mais para poente, para mais próximo da Solução B que não registava qualquer interferência com essas áreas. A passagem junto a Almagreira mantem-se como antes apresentado, onde a situação já se encontra minimizada pelo afastamento do traçado para poente, afastado da povoação e do cemitério. Face a uma estufa de grande dimensão, será colocado um muro em vez de talude de escavação, evitado também a sua afetação. Para além do desenvolvimento dos traçados em área de reserva e cativa para exploração mineral e sem possibilidade de a evitar, dado a grande extensão dessas áreas e o ponto de ligação ao Lote B (onde todavia se procurou posicionar o traçado em zonas que não se encontram em exploração), a zona de maior sensibilidade no conjunto do território concelhio, será a zona da Assanha da Paz / Barros da Paz, que constitui uma mancha com grande dispersão urbana no território e onde o PUEC (Posto de Ultrapassagem e Estacionamento de Comboios) que aqui se tem que localizar, cumprindo as distancias necessárias à exploração e manutenção da linha, obriga a um traçado em reta com cerca de 2km de extensão. A minimização possível foi já feita com os 1º traçados apesentados, colocando o PUEC mais a norte das povoações em zona florestal, conforme solicitado na DIA do projeto da RAVE, e com a Solução B a desenvolver -se em túnel evitando a afetação de edificado e a Solução A, a desenvolver-se mais marginalmente ao edificado e sob a forma de viaduto.	AVPL IP AGRIPRO	
3	A autarquia manifestou a compressão para a situação e referiu que do ponto de vista da afetação do seu território irá pronunciar-se favoravelmente pela Solução B, por ser aquela que terá menos implicações com as populações instaladas, nomeadamente nas zonas críticas: - km 100 – Bidoeira – a Solução B passa em túnel (a Solução A à superfície mas fora da povoação) - km 109 – Alto dos Crespos – a Solução B passa em túnel (a Solução A à superfície em escavação) - km 109 – Assanha da Paz / Barros da Paz – a Solução B passa em túnel (a Solução A à superfície em viaduto)	CM de Pombal	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
4	A IP informou que irá enviar os traçados finais em shapefile para que a autarquia possa enviar a informação o mais orientada possível e onde poderá ver também a faixa de afetação e as casas que possam ser afetadas pelos traçados. Esclareceu que o perfil transversal tipo tem 14m de largura a que acrescem as áreas dos taludes e para além das saias dos taludes existirá depois mais uma faixa de 10m para cada lado do traçado, para a definição do caminho de serviço onde ficará a vedação; sob os viadutos, embora toda a área seja permeável (sem vedação), não podem ficar casas. Realçou ainda que com o PE e, em função do projeto de expropriações, serão definidos os caminhos paralelos necessários para acesso a propriedades. O concessionário responsável pelo PE ficará também obrigado a desenvolver todos os restabelecimentos em articulação com as autarquias.	IP	
5	A IP referiu que depois desta fase em que procurou desenvolver os traçados em articulação com as várias entidades que intervêm sobre o território e em particular com os municípios, os seus condicionamentos e as intenções de desenvolvimento, seguir-se-á a conclusão dos estudos (projeto e EIA) e a sua entrega para avaliação junto da Agência Portuguesa do Ambiente, no final do 1º semestre de 2024. Realçou que é importante que o município participe depois na consulta publica que será promovida pela APA, evidenciando o porquê da escolha da alternativa e o os aspetos que considera mais negativos na outra solução. Nessa altura serão também feitas sessões publicas para o esclarecimento da população devendo os municípios ajudar na sua divulgação. O projeto e o EIA ficarão disponíveis para consulta de todos no site “participa.pt”. O EIA será entregue até ao final do 1º semestre de 2024, pelo que a consulta publica deverá ser no final do verão e a decisão quanto ao projeto emitida, muito provavelmente, no final do ano. Quando for emitida a DIA e, para a solução escolhida, ficará reservado um corredor de 400m de largura para o desenvolvimento do projeto de execução. Sobre este corredor serão publicadas medidas preventivas em Diário da República, que implicam que qualquer nova intervenção no território esteja sujeita ao parecer prévio da IP.	IP	
6	Foi solicitado e para efeitos de atualização de toda a informação pelo EIA que pudessem ser enviados os elementos solicitados previamente por email: 1- **Compromisso urbanísticos** à data - formato editável. 2- Informações sobre **projetos em potencial concretização no**	IP AGRIPRO CM de Pombal	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	<u>território</u> (como por exemplo, centrais solares, etc).		
7	E não havendo mais assuntos a tratar, deu-se por concluída a reunião e da mesma será posteriormente enviado pela IP memorando com os assuntos tratados e a shapefile do traçado final em estudo. O município responderá com a informação sobre eventuais compromissos urbanísticos ou outros elementos de interesse face a esse traçado.	IP CM de Pombal	ASAP

Lista de ações

(listagem das ações, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Nº	Responsáveis *(para as ações)*	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1	IP	Envio do memorando com os assuntos tratados na reunião e a shapefile do traçado.	ASAP
2	CMP	Informação do PDM em vigor e em revisão, conforme identificado no ponto 6 deste memorando Informação sobre eventuais compromissos urbanísticos ou outros elementos de interesse face ao traçado do projeto enviado pela IP em shapefile	ASAP

Lista de ações em aberto de reuniões anteriores

(listagem das ações das reuniões anteriores que se encontram em aberto, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Ata Nº	Ponto N.º	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*

Anexos

Anexo	Descrição	Nº Páginas
1	Registo de Presenças	1

Participantes

Nome	Entidade	Função
Pedro Navega	CM Pombal	Vereador
João Prego	AVPL	Coordenador do Projeto
Fátima Teixeira	AGRIPRO	Coordenação do EIA
Luís Ferreira	IP-DEA	Gestão/Coordenação do Projeto
Cândida Osório de Castro	IP-DEA	Responsável Ambiente
António Rodrigues	IP-DRP-RI	Diretor Relacionamento Institucional

Distribuição

Entidade	Nome
Vários	Participantes

Ata elaborada por

IP/ AGRIPRO (FT)

AgriproAmbiente - Fatima Teixeira

De: António Manuel Coelho Rodrigues <antonio.mcrodrigues@infraestruturasdeportugal.pt>
Enviado: 15 May 2024 14:52
Para: pedro.navega@cm-pombal.pt
Assunto: CM Pombal_1105_2024-05-15_NLPL_LAV Reunião de 2024-04-19 envio de elementos
Anexos: LtC-Pombal.zip; Projeto LAV_PF259_AT02_Pombal_2024-04-19.docx

Exmo. Senhor Engº Pedro Navega

Vereador da Câmara Municipal de Pombal

No seguimento da reunião do passado dia 19-abril e tal como combinado, junto enviamos os seguintes elementos:

a) Resumo da reunião;
b) Versões das shapefiles dos traçados na área do município de Pombal,
c) Link com informação relativa às plantas apresentadas na reunião https://we.tl/t-zhi3C0IV9L

Na ausência de contributos até ao final deste mês, daremos o resumo da reunião por aprovado.

Ficamos à diisposição para qualquer esclarecimento adicional

Com os melhores cumprimentos

António Manuel Rodrigues
Diretor de Relacionamento Institucional Central
Direção de Serviços de Rede e Parcerias

Praça da Portagem. 2809-013 ALMADA. Portugal
T (+351) 21 287 95 00 . Tm: 966 940 995 . F (+351) 21 287 99 24

Infraestruturas de Portugal
Ligamos destinos

www.infraestruturasdeportugal.pt

MUNICÍPIO DE POMBAL
Secção de Urbanismo

À
Infraestruturas de Portugal,S.A.
Praça da Portagem, Almada
2809-013 - Almada

Sua Referência	Nossa Referência	Data
	S-000019/SU/23	20-04-2023

ASSUNTO: Linha de Alta Velocidade Troço Soure-Carregado - Fase 2

No seguimento da reunião realizada no passado dia 17 de março, na qual foram apresentados os estudos referentes ao traçado da Linha de Alta Velocidade (LAV) – Troço Soure-Carregado (2ª Fase), com incidência no concelho de Pombal, cumpre, em primeiro plano, reiterar a posição de base do Município de Pombal, manifestada, designadamente, em sede de consulta pública do Plano Ferroviário Municipal, em que expusemos: "… não pode o Município de Pombal deixar de lamentar que o PFN preveja, em matéria da rede de alta velocidade, um traçado, entre Leiria e Coimbra, que se afasta da Estação e da Cidade de Pombal (Linha do Norte), circunstância que, a não ser revertida, se traduzirá, inelutavelmente, na secundarização desta Estação de Pombal e dos serviços disponíveis nesta Cidade - designadamente nas ligações a Coimbra - impossibilitando, também, uma ligação direta de Pombal a Leiria (capital de distrito)."

Sem condescender desta posição de base, após apreciação dos dois traçados alternativos em estudo, os quais carecem ainda de algum detalhe a desenvolver em fases subsequentes, considera este Município que a proposta de Traçado B é aquela que se revela, ao momento, menos penalizadora para o território, quando comparada com a proposta de Traçado A, por ser a que apresenta menor área de conflito com aglomerados urbanos, aglomerados rurais e áreas de edificação dispersa, bem como com áreas afetas à exploração de recursos geológicos e com zonas de proteção a recursos hídricos.

Recomenda-se por fim, que o traçado da LAV se desenvolva, sempre que possível, fora dos aglomerados populacionais e, quando tal não seja viável, que sejam adotadas soluções que atenuem os impactes da LAV nesses aglomerados; que sejam assegurados os restabelecimentos necessários da rede viária existente que venha a ser afetada pelo referido traçado, minimizando os impactes nas deslocações das populações locais; que seja garantido o adequado funcionamento das redes de infraestruturas públicas, nomeadamente de abastecimento de água e de saneamento e, por último, que sejam adotadas soluções de projeto que tenham por fim a minimização dos impactes ambientais decorrentes da nova infraestrutura.

Telefone Geral 236 210 500| Fax Geral : 236 210 599 | EMail: geral@cm-pombal.pt
Contribuinte IVA PT Nº 506 334 562· LARGO DO CARDAL – 3100-440 POMBAL

Com os melhores cumprimentos.

O Presidente da Câmara,



(Pedro Pimpão - Lic)

Telefone Geral 236 210 500| Fax Geral : 236 210 599 | EMail: geral@cm-pombal.pt
Contribuinte IVA PT Nº 506 334 562· LARGO DO CARDAL – 3100-440 POMBAL

CÂMARA DE PORTO DE MÓS

AgriproAmbiente - Fatima Teixeira

De: Luís António da Cruz Ferreira <luis.ferreira@ipengenharia.pt>
Enviado: 11 July 2023 15:47
Para: otilia.freire@arqpais.pt; AgriproAmbiente - Fatima Teixeira; Joao Prego (AVPL); Ana Castro AVPL
Cc: Ana Luísa Casal Freire; Ricardo Jorge Nunes de Almeida; João Carlos Ligorne Pereira Fernandes; Maria Cândida C.F.E.S. Osório de Castro
Assunto: FW: PF259 Linha de Alta Velocidade Troço Soure-Carregado - Fase 2 - CM Porto Mos - Shapefile
Anexos: Eixo-A_CMPMos.zip; Eixo-B_CMPMos.zip

PC

De: Luís António da Cruz Ferreira
Enviada: 30 de março de 2023 15:18
Para: jorge.vala@municipio-portodemos.pt
Cc: Ana Luísa Casal Freire <ana.freire@infraestruturasdeportugal.pt>; Ricardo Jorge Nunes de Almeida <ricardo.almeida@infraestruturasdeportugal.pt>; João Carlos Ligorne Pereira Fernandes <joao.pfernandes@infraestruturasdeportugal.pt>; Maria Cândida C.F.E.S. Osório de Castro <candida.castro@infraestruturasdeportugal.pt>; António Manuel Coelho Rodrigues <antonio.mcrodrigues@infraestruturasdeportugal.pt>; Vítor Manuel Morais Sequeira <vitor.sequeira@infraestruturasdeportugal.pt>
Assunto: PF259 Linha de Alta Velocidade Troço Soure-Carregado - Fase 2 - CM Porto Mos - Shapefile

Exmo. Senhor Presidente da Câmara,

De acordo com o combinado na nossa reunião 17/03, junto se enviam em anexo os estudos desenvolvidos em formato Shapefile.

Com os melhores cumprimentos,

Luís Ferreira
Gestor de Projeto
Praça de Portagem - 2809 - 013 Almada · Portugal
Sala 1196.
T – 29204/ 96 857 86 51
luis.ferreira@ipengenharia.pt

Infraestruturas de Portugal
Ligamos destinos

AVISO DE CONFIDENCIALIDADE - Esta mensagem e quaisquer ficheiros anexos à mesma são confidenciais e para uso exclusivo do destinatário e os mesmos são propriedade da Infraestruturas de Portugal, SA. Cabe ao destinatário assegurar a verificação de vírus e outras medidas que assegurem que esta mensagem não afeta os seus sistemas. Se não for o destinatário, não deverá usar, distribuir ou copiar este correio eletrónico, devendo proceder à sua eliminação e informar o emissor. É estritamente proibido o uso, a distribuição, a cópia ou qualquer forma de disseminação não autorizada deste correio eletrónico e seus anexos. Se recebeu este correio eletrónico por engano, por favor reenvie-o juntamente com os anexos para o emissor e apague-o do seu sistema. A Infraestruturas de Portugal, SA, respeita as obrigações e princípios de privacidade e proteção de dados. Para mais informações sobre esta matéria e para o modo de exercício dos direitos de proteção de dados, consulte a Política de Privacidade disponível no website oficial da Infraestruturas de Portugal SA, ou contacte o Encarregado de Proteção de Dados através do endereço de correio eletrónico dpo@infraestruturasdeportugal.pt. A Infraestruturas de Portugal, SA, agradece a sua cooperação.
Sede Social Campus do Pragal, Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
NIPC 503 933 813

DISCLAIMER - The information contained in this e-mail and any accompanying documents is confidential, may be privileged, and is intended solely for the person and/or entity to whom it is addressed (i.e. those identified in the "To" and "cc" box). It is the property of Infraestruturas de Portugal, SA. Unauthorized disclosure, or copying of this communication, or any part thereof, is strictly prohibited and may be unlawful. If you have received this e-mail in error, please return the e-mail and attachments to the sender and delete the e-mail and attachments and any copy from your system. Infraestruturas de Portugal, SA, respects privacy and data protection obligations and principles. For further information on this matter and to exercise your data protection rights, please see the Privacy Policy available at Infraestruturas de Portugal, SA official website, or contact the Data Protection Officer through the following email dpo@infraestruturasdeportugal.pt. Infraestruturas de Portugal, SA, thanks you for your cooperation.
Head Office Campus do Pragal, Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
Tax ID PT503 933 813

Dê o seu contributo para a sustentabilidade. Imprima o estritamente necessário.

AgriproAmbiente - Fatima Teixeira

De: IP - Relacionamento Institucional Central <ri@infraestruturasdeportugal.pt>
Enviado: 28 May 2024 15:26
Para: jorge.vala@municipio-portodemos.pt
Cc: marco.lopes@municipio-portodemos.pt
Assunto: CM_Porto de Mós_1181_2024-05-28_LAV. Soure - Carregado. Lote C - Traçado Final + Shapefile
Anexos: Shapefile_PortoMos.zip; CM PMÓS_Ortos e Esboço.zip

DMS 4341534-007

Exmo. Senhor Dr. Jorge Vala
Presidente da Câmara Municipal de Porto de Mós

Vimos pelo presente remeter a V. Exa os elementos finais do projeto na zona do concelho do Porto de Mós (shapefile + traçado sobre ortos) da Linha Alta Velocidade Fase 2 – Lote C, informando sobre a nossa disponibilidade para, se assim entender, realizarmos nova reunião para proceder aos esclarecimentos que tenha por convenientes.

Aproveitamos a oportunidade para solicitar a V. Exa, em complemento aos elementos disponibilizados por essa Autarquia, o envio, com a maior brevidade possível, de informação adicional sobre os projetos em potencial concretização no território.

Ficamos à disposição para qualquer esclarecimento adicional.

Com os melhores cumprimentos

Departamento Relacionamento Institucional Central
Praça da Portagem – 2809-013 Almada
T (+351) 21 287 90 00
ri@infraestruturasdeportugal.pt

Infraestruturas de Portugal
Ligamos destinos

CÂMARA DE RIO MAIOR

Memorando de Reunião Nº02

PF259 – LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA – FASE 2: TROÇO SOURE / CARREGADO – ESTUDOS DE AMBIENTE

Data **19/04/2024** **Início: 14:30** **Fim: 15:00**

Local **Câmara M. Rio Maior**

Assunto **Ponto situação traçados**

Objetivos

Ponto de situação dos traçados e enquadramento face ao território do município. Recolha de informação atualizada do PDM e compromissos urbanísticos.

Agenda

1. Enquadramento das alterações efetuadas aos traçados face à 1º reunião de apresentação. Situação no concelho.
2. Solicitação de informações mais atualizadas sobre o PDM e compromissos urbanísticos

Conclusões

(indicar, sumariamente, as conclusões, os responsáveis por ações a desenvolver e prazos; tentar limitar a ata a uma página, no máximo duas, se necessário, juntar anexos)

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
1	Foram apresentados o objetivo e a agenda de trabalhos da reunião, nomeadamente a de dar conta das alterações efetuadas aos traçados, face à 1º reunião (ocorrida em 21.03.2023) e qual a situação no território do concelho e de alguns aspetos ainda necessários para o projeto, nomeadamente em termos do fornecimento da versão mais atualizada do PDM em revisão e da atualização de compromisso urbanísticos.	IP	
2	Apresentaram-se os traçados atuais sobre fotografia aérea, sendo que no território de Rio Maior apenas se releva a alteração pouco significativa do traçado da Solução B na parte sul do concelho, a qual decorreu da necessidade de ajustar o traçado face à zona de risco da	AVPL IP AGRIPRO	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	CLC, no concelho da Azambuja. O restante mantém-se face ao inicialmente apresentado, em que os traçados se desenvolvem no essencial em área florestal, com aproximação pontual e localizada a alguns aglomerados populacionais. Neste território marcam também presença várias áreas propostas para a instalação de centrais solares, muitas linhas elétricas de alta tensão, assim como ocorre a área do PNSAC e zonas de exploração de recursos minerais no seu limite poente e que no conjunto condicionam o desenvolvimento do projeto de AV e as soluções propostas.		
3	A autarquia manifestou a compressão para a situação e referiu que do ponto de vista da afetação do seu território irá pronunciar-se favoravelmente pela Solução A, por ser aquela que terá menos implicações com as populações instaladas, face à Solução B que tem uma maior proximidade a alguns aglomerados a sul da A15. Em termos provisórios referiu, todavia, a equipa de ambiente que no total, para as 2 soluções, prevê-se que o edificado habitado afetado seja de 6 casas face aos cerca de 20km de extensão do traçado no concelho de Rio Maior.	CM de Rio Maior AVPL IP AGRIPRO	
4	A IP informou que irá enviar os traçados finais em shapefile para que a autarquia possa enviar a informação o mais orientada possível e onde poderá ver também a faixa de afetação e as casas que possam ser afetadas pelos traçados. Esclareceu que o perfil transversal tipo tem 14m de largura a que acrescem as áreas dos taludes e para além das saias dos taludes existirá depois mais uma faixa de 10m para cada lado do traçado, para a definição do caminho de serviço onde ficará a vedação; sob os viadutos, embora toda a área seja permeável (sem vedação), não podem ficar casas. Realçou ainda que com o PE e, em função do projeto de expropriações, serão definidos os caminhos paralelos necessários para acesso a propriedades. O concessionário responsável pelo PE ficará também obrigado a desenvolver todos os restabelecimentos em articulação com as autarquias.	IP	
5	A IP referiu que depois desta fase em que procurou desenvolver os traçados em articulação com as várias entidades que intervêm sobre o território e em particular com os municípios, os seus condicionamentos e as intenções de desenvolvimento, seguir-se-á a conclusão dos estudos (projeto e EIA) e a sua entrega para avaliação junto da Agência Portuguesa do Ambiente, no final do 1º semestre de 2024. Realçou que é importante que o município participe depois na consulta publica que será promovida pela APA, evidenciando o porquê da escolha da alternativa e o os aspetos que considera mais negativos na	IP	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	outra solução. Nessa altura serão também feitas sessões publicas para o esclarecimento da população devendo os municípios ajudar na sua divulgação. O projeto e o EIA ficarão disponíveis para consulta de todos no site "participa.pt". O EIA será entregue até ao final do 1º semestre de 2024, pelo que a consulta publica deverá ser no final do verão e a decisão quanto ao projeto emitida, muito provavelmente, no final do ano. Quando for emitida a DIA e, para a solução escolhida, ficará reservado um corredor de 400m de largura para o desenvolvimento do projeto de execução. Sobre este corredor serão publicadas medidas preventivas em Diário da República, que implicam que qualquer nova intervenção no território esteja sujeita ao parecer prévio da IP.		
6	Foi solicitado e para efeitos de atualização de toda a informação pelo EIA que pudessem ser enviados os elementos solicitados previamente por email: 1- **Do PDM em vigor** o formato editável das Cartas da RAN, REN e Condicionantes 2- **Do PDM em revisão que está em fase de concertação, a Câmara referiu ir enviar (**pdf e em shapefile**) o que se encontra fechado à data que é apenas a Carta da RAN. A Cartas da REN e as Condicionantes ainda não se encontram fechadas.** 3- **Compromisso urbanísticos** à data- formato editável. 4- Informações sobre **projetos em potencial concretização no território** (como por exemplo, centrais solares, etc)	IP AGRIPRO CM de Rio Maior	
7	E não havendo mais assuntos a tratar, deu-se por concluída a reunião e da mesma será posteriormente enviado pela IP memorando com os assuntos tratados e a shapefile do traçado final em estudo. O município responderá com a informação sobre eventuais compromissos urbanísticos ou outros elementos de interesse face a esse traçado.	IP CM de Rio Maior	ASAP

Lista de ações

(listagem das ações, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Nº	Responsáveis *(para as ações)*	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1	IP	Envio do memorando com os assuntos tratados na reunião e a shapefile do traçado.	ASAP

Nº	Responsáveis *(para as ações)*	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
2	CMRM	Informação do PDM em vigor e em revisão, conforme identificado no ponto 6 deste memorando Informação sobre eventuais compromissos urbanísticos ou outros elementos de interesse face ao traçado do projeto enviado pela IP em shapefile	ASAP

Lista de ações em aberto de reuniões anteriores

(listagem das ações das reuniões anteriores que se encontram em aberto, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Ata Nº	Ponto N.º	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*

Anexos

Anexo	Descrição	Nº Páginas
1	Registo de Presenças	1

Participantes

Nome	Entidade	Função
Filipe Santana	CM Rio Maior	Presidente
Ricardo Rosário	CM Rio Maior	Chefe da Divisão de Obras Publicas
Dina Bernardino	CM Rio Maior	Chefe da Divisão de Planeamento
João Prego	AVPL	Coordenador do Projeto
Fátima Teixeira	AGRIPRO	Coordenação do EIA
Luís Ferreira	IP-DEA	Gestão/Coordenação do Projeto
Cândida Osório de Castro	IP-DEA	Responsável Ambiente
Vitor Sequeira	IP-DRP-GRLST	Gestor Regional
António Rodrigues	IP-DRP-RI	Diretor Relacionamento Institucional

Distribuição

Entidade	Nome
Vários	Participantes

Ata elaborada por

IP/AGRIPRO (FT)

AgriproAmbiente - Fatima Teixeira

De: Luís António da Cruz Ferreira <luis.ferreira@ipengenharia.pt>
Enviado: 11 July 2023 15:49
Para: AgriproAmbiente - Fatima Teixeira; otilia.freire@arqpais.pt; Joao Prego (AVPL); Ana Castro AVPL
Cc: Ana Luísa Casal Freire; Ricardo Jorge Nunes de Almeida; João Carlos Ligorne Pereira Fernandes; Maria Cândida C.F.E.S. Osório de Castro
Assunto: FW: PF259 Linha de Alta Velocidade Troço Soure-Carregado - Fase 2 - CM Rio Maior - Shapefile
Anexos: Eixo-A_CMRMaior.zip; Eixo-B_CMRMaior.zip

PC

De: Luís António da Cruz Ferreira
Enviada: 30 de março de 2023 15:31
Para: filipe.santana@cm-riomaior.pt
Cc: Ana Luísa Casal Freire <ana.freire@infraestruturasdeportugal.pt>; Ricardo Jorge Nunes de Almeida <ricardo.almeida@infraestruturasdeportugal.pt>; João Carlos Ligorne Pereira Fernandes <joao.pfernandes@infraestruturasdeportugal.pt>; Maria Cândida C.F.E.S. Osório de Castro <candida.castro@infraestruturasdeportugal.pt>; António Manuel Coelho Rodrigues <antonio.mcrodrigues@infraestruturasdeportugal.pt>; Vítor Manuel Morais Sequeira <vitor.sequeira@infraestruturasdeportugal.pt>
Assunto: PF259 Linha de Alta Velocidade Troço Soure-Carregado - Fase 2 - CM Rio Maior - Shapefile

Exmo. Senhor Presidente da Câmara,

De acordo com o combinado na nossa reunião 21/03, junto se enviam em anexo os estudos desenvolvidos em formato Shapefile.

Com os melhores cumprimentos,

Luís Ferreira
Gestor de Projeto
Praça de Portagem - 2809 - 013 Almada · Portugal
Sala 1196.
T – 29204/ 96 857 86 51
luis.ferreira@ipengenharia.pt

Infraestruturas de Portugal
Ligamos destinos

AVISO DE CONFIDENCIALIDADE - Esta mensagem e quaisquer ficheiros anexos à mesma são confidenciais e para uso exclusivo do destinatário e os mesmos são propriedade da Infraestruturas de Portugal, SA. Cabe ao destinatário assegurar a verificação de vírus e outras medidas que assegurem que esta mensagem não afeta os seus sistemas. Se não for o destinatário, não deverá usar, distribuir ou copiar este correio eletrónico, devendo proceder à sua eliminação e informar o emissor. É estritamente proibido o uso, a distribuição, a cópia ou qualquer forma de disseminação não autorizada deste correio eletrónico e seus anexos. Se recebeu este correio eletrónico por engano, por favor reenvie-o juntamente com os anexos para o emissor e apague-o do seu sistema. A Infraestruturas de Portugal, SA, respeita as obrigações e princípios de privacidade e proteção de dados. Para mais informações sobre esta matéria e para o modo de exercício dos direitos de proteção de dados, consulte a Política de Privacidade disponível no website oficial da Infraestruturas de Portugal SA, ou contacte o Encarregado de Proteção de Dados através do endereço de correio eletrónico dpo@infraestruturasdeportugal.pt. A Infraestruturas de Portugal, SA, agradece a sua cooperação.
Sede Social Campus do Pragal, Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
NIPC 503 933 813

AgriproAmbiente - Fatima Teixeira

De: Ricardo Rosario <ricardo.rosario@cm-riomaior.pt>
Enviado: 22 May 2024 11:43
Para: António Manuel Coelho Rodrigues
Assunto: FW: CM Rio Maior_1106_2024-05-15_NLPL_LAV Reunião de 2024-04-19 envio de elementos
Anexos: LtC-RioMaior.zip; Projeto LAV_PF259_AT02_RioMaior_2024-04-19.docx

ATENÇÃO: O remetente desta mensagem é externo ao Grupo IP. Seja cuidadoso/a na abertura de hiperligações e anexos.

Exmo. Sr., Diretor Diretor de Relacionamento Institucional Central,

Eng.º António Rodrigues

Solicito o reenvio do Link com informação relativa às plantas apresentadas na reunião (alínea d) do mail recebido), uma vez que o enviado já expirou.

Com os melhores cumprimentos,

Ricardo Rosário
Chefe de Divisão
Unidade de Obras Públicas
e Equipamentos

Município de Rio Maior - Câmara Municipal
Praça da República
2040-320 RIO MAIOR
+351 243 999 300 | Telefone
+351 243 992 236 | Fax
e-mail: ricardo.rosario@cm-riomaior.pt| dom@cm-riomaior.pt
www.cm-riomaior.pt

De: António Manuel Coelho Rodrigues <antonio.mcrodrigues@infraestruturasdeportugal.pt>
Enviada: 15 de maio de 2024 14:56
Para: Filipe Santana <filipe.santana@cm-riomaior.pt>
Cc: Ricardo Rosario <ricardo.rosario@cm-riomaior.pt>
Assunto: CM Rio Maior_1106_2024-05-15_NLPL_LAV Reunião de 2024-04-19 envio de elementos

Exmo. Senhor Dr. Filipe Santana

Presidente da Câmara Municipal de Rio Maior

No seguimento da reunião do passado dia 19-abril e tal como combinado, junto enviamos os seguintes elementos:

a) Resumo da reunião;

b) Versões das shapefiles dos traçados na área do município de Pombal,

c) Link com informação relativa às plantas apresentadas na reunião https://we.tl/t-dIr63di3Js

Na ausência de contributos até ao final deste mês, daremos o resumo da reunião por aprovado.

Ficamos à disposição para qualquer esclarecimento adicional

Com os melhores cumprimentos

António Manuel Rodrigues
Diretor de Relacionamento Institucional Central
Direção de Serviços de Rede e Parcerias

Praça da Portagem. 2809-013 ALMADA. Portugal
T (+351) 21 287 95 00 . Tm: 966 940 995 . F (+351) 21 287 99 24

Infraestruturas de Portugal
Ligamos destinos

www.infraestruturasdeportugal.pt

AVISO DE CONFIDENCIALIDADE - Esta mensagem e quaisquer ficheiros anexos à mesma são confidenciais e para uso exclusivo do destinatário e os mesmos são propriedade da Infraestruturas de Portugal, SA. Cabe ao destinatário assegurar a verificação de vírus e outras medidas que assegurem que esta mensagem não afeta os seus sistemas. Se não for o destinatário, não deverá usar, distribuir ou copiar este correio eletrónico, devendo proceder à sua eliminação e informar o emissor. É estritamente proibido o uso, a distribuição, a cópia ou qualquer forma de disseminação não autorizada deste correio eletrónico e seus anexos. Se recebeu este correio eletrónico por engano, por favor reenvie-o juntamente com os anexos para o emissor e apague-o do seu sistema. A Infraestruturas de Portugal, SA, respeita as obrigações e princípios de privacidade e proteção de dados. Para mais informações sobre esta matéria e para o modo de exercício dos direitos de proteção de dados, consulte a Política de Privacidade disponível no website oficial da Infraestruturas de Portugal SA, ou contacte o Encarregado de Proteção de Dados através do endereço de correio eletrónico dpo@infraestruturasdeportugal.pt. A Infraestruturas de Portugal, SA, agradece a sua cooperação.
Sede Social Campus do Pragal, Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
NIPC 503 933 813

DISCLAIMER - The information contained in this e-mail and any accompanying documents is confidential, may be privileged, and is intended solely for the person and/or entity to whom it is addressed (i.e. those identified in the "To" and "cc" box). It is the property of Infraestruturas de Portugal, SA. Unauthorized disclosure, or copying of this communication, or any part thereof, is strictly prohibited and may be unlawful. If you have received this e-mail in error, please return the e-mail and attachments to the sender and delete the e-mail and attachments and any copy from your system. Infraestruturas de Portugal, SA, respects privacy and data protection obligations and principles. For further information on this matter and to exercise your data protection rights, please see the Privacy Policy available at Infraestruturas de Portugal, SA official website, or contact the Data Protection Officer through the following email dpo@infraestruturasdeportugal.pt. Infraestruturas de Portugal, SA, thanks you for your cooperation.
Head Office Campus do Pragal, Praça da Portagem · 2809-013 ALMADA · Portugal
Tax ID PT503 933 813

Dê o seu contributo para a sustentabilidade. Imprima o estritamente necessário.

DGADR – DIREÇÃO-GERAL DE AGRICULTURA E DESENVOLVIMENTO RURAL E ASSOCIAÇÃO DE REGANTES E BENEFICIÁRIOS DO VALE DO LIZ (ARBVL)

IP/DGADR – Memorando de Reunião N.º 1

PF259 – LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA – FASE 2: TROÇO SOURE / CARREGADO

Data **31/05/2023** **Início: 14:30** **Fim: 16:30**

Local **Instalações da DGADR**

Assunto **Projeto da Nova Linha de Alta Velocidade /articulação com aproveitamentos hidroagrícolas e respetivas infraestruturas**

Objetivos

Apresentação do projeto e compatibilização com aproveitamentos hidroagrícolas e respetivas infraestruturas

Agenda

- Apresentação geral do Lote C: Soure - Carregado
- Formas de atravessamento do traçado face ao Aproveitamento Hidroagrícola do Lis
- Debate entre os intervenientes

Conclusões

(indicar, sumariamente, as conclusões, os responsáveis por ações a desenvolver e prazos; tentar limitar a ata a uma página, no máximo duas, se necessário, juntar anexos)

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
1	A IP agradeceu a disponibilidade para a reunião, tendo sido feitas as apresentações das equipas interna e dos seus consultores.	IP	
2	A IP fez de seguida o enquadramento geral do empreendimento LAV e do Troço Soure/Carregado, em particular, referindo que este lote se encontra em fase de atualização do Estudo Prévio e elaboração do respetivo EIA, que se pretende enviar, no final do corrente ano, para a APA, a fim de se proceder à respetiva avaliação ambiental.	IP	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	Os correntes estudos relativos ao Lote C destinam-se a atualizar os estudos da ex-RAVE relativos a este troço, dando sequência ao traçado já em avaliação ambiental desde o Porto até Soure, e inclui ainda a Ligação à Linha do Norte na zona do Carregado para o acesso a Lisboa, bem como a Ligação à Linha do Oeste para o acesso à estação de Leiria, sendo nesta zona que se localiza o Aproveitamento Hidroagrícola do Lis que constitui o único empreendimento hidroagrícola atravessado, face à informação disponibilizada pela DGADR. As soluções alternativas em estudo para o traçado da LAV são duas, a Solução A e a Solução B.		
3	A DGADR fez também a apresentação dos seus técnicos, bem como da Entidade Gestora do AHVL, a Associação de Regantes e Beneficiários do Vale do Lis (ARBVL) que foi também convidada para a reunião por ser apenas com este empreendimento que se verifica interferência, conforme elementos de traçado previamente enviados pela IP. A DGDAR salientou a importância de se fazer este tipo de reuniões em fase inicial do estudo prévio, de modo a se poder ter a menor ocupação possível dos aproveitamentos hidroagrícolas, que são muito importantes para o país e para as regiões, e a permitir a devida compatibilização entre as infraestruturas hidroagrícolas e a LAV.	DGADR	
4	A ARBVL salientou também que um dos problemas do AH Lis é a impermeabilização que existe na sua envolvente e que por isso a Associação tem enormes custos com a bombagem que é necessária fazer por causa das múltiplas drenagens que para aqui se fazem. Referiu que o traçado da LAV na travessia do rio Lis, em que as Soluções A e B se sobrepõem, passa na zona principal do AH, onde se localiza a estação de bombagem. Os **prédios/parcelas de prédios** são de muito pequena	ARBVL	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	dimensão e nessa zona existem 47 **prédios/parcelas de prédios**. Nas Ligações à LO localizam-se mais 57 **prédios/parcelas de prédios. Na ligação da LAV à linha do Oeste (LO), opção 1, serão afetados 82 prédios e na opção 2, 26 prédios.** **Estas afetações envolvem cerca de** 350 proprietários**/arrendatários.**		
5	A AVPL, consultora da IP para o traçado, fez de seguida uma apresentação geral do traçado, dando um enquadramento da informação enviada pela DGADR. De forma mais pormenorizada passou-se depois (com visualização no *google earth*) à descrição dos traçados, nomeadamente do seu posicionamento em função das várias condicionantes existentes, e em especial da zona de Leiria em termos do traçado da LAV e da Ligação à LO e estação de Leira face à área do AH Lis e suas infraestruturas e dos requisitos geométricos que são necessários para o projeto. Salientou-se que no desenvolvimento do projeto se procurou: - Minimizar a afetação das propriedades agrícolas; - Garantir o atravessamento da área do AH pelo traçado da LAV em viaduto, apesar de nas ligações à LO se preverem alguns trechos em aterro, nas aproximações aos viadutos respetivos.	AVPL AGRIPRO	
6	A DGADR sintetizou os aspetos em que pede a análise do estudo da LAV, em curso, no sentido da minimização de impactes: - A estação de bombagem, sobre a qual passa o viaduto da LAV, que atravessa perpendicularmente o AH, tem painéis solares para o funcionamento da mesma, tendo que se ter isto em consideração;	DGADR	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	- Embora o vão de atravessamento do leito menor do rio Lis tenha 100m, será necessário retificar um caminho existente, que tem uma regadeira adjacente; - A modelação dos pilares dos viadutos deverá assegurar a menor afetação possível da área atravessada; - O ensombramento sob os viadutos que já atravessam o AH tem levado ao desaparecimento da vegetação e consequentemente a uma maior erosão dos taludes das motas do rio e ao surgimento de ruturas nestas estruturas de terra, situação que deve ser acautelada no projeto com medidas que evitem descargas de caudais vindos dos tabuleiros na zona de atravessamento do AH; - Fazer a avaliação das cotas do dique existente no atravessamento da ribeira dos Milagres pela Ligação da LO, devendo assegurar-se que o projeto fica 3 a 4 m acima do dique, o que implica a subida da rasante e o prolongamento do viaduto, de modo a assegurar o adequado escoamento do caudal centenário sob o viaduto, e não através de uma passagem hidráulica, que não teria capacidade para o efeito, dado o grande caudal da ribeira. Em termos globais considera que as ligações da LAV à Linha do Oeste introduzem os maiores estragos e impactes na área do AH face ao que produz o traçado da LAV propriamente dito, que é mais linear e com o atravessamento perpendicular da área em viaduto. As Ligações à LO, nas 2 alternativas apresentadas, desenvolvem-se ambas ao longo do aproveitamento hidroagrícola, numa grande extensão e com a necessidade de alguns aterros. Com isto comprometem uma grande parte da área do AH que se localiza para nascente do rio. A este propósito a DGADR chamou também à atenção que a Linha do Oeste está abaixo da cota dos diques que marginam o rio Lis e que o rio inunda com alguma frequência. Em 2001 e 2006 aconteceu o rebentamento do dique devido às inundações, bem como em 2013, em que		

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	também a ponte da Cabreira localizada mais a sul rebentou e foi depois refeita (é a ponte na qual se insere a Rua Campos do Lis). A este propósito a AVPL solicitou dados de vazão que a DGADR possa ter do rio Lis, bem como estudos hidrológicos da região. Tendo em vista a sistematização, um maior detalhe e complemento do que foi apresentado pela DGADR na reunião, junta-se em anexo *Memorando,* relativo aos *"Estudos preliminares da Linha de Alta Velocidade na travessia do Vale do Lis", da DIH/DGADR, de 02/06/2023"*, que se entende dever integrar o presente documento.		
7	A ARBVL, dos assuntos abordados, salientou que: A obra da LAV gera necessariamente áreas impermeabilizadas e concentração pluvial, razão pela qual ficam muito preocupados com o encaminhamento a ser dado a essas águas. Salientou também que a Associação de Regantes não pode ser onerada por questões de bombagem de caudais pluviais, provenientes da concentração pluvial gerada pela construção da LAV ou dos seus acessos. Estas descargas pluviais devem ser acompanhadas de estruturas que minimizem e retardem o impacto nas linhas de água de descarga, garantindo também a qualidade aceitável para os caudais entregues. Também no que concerne às infraestruturas de rega e drenagem, é absolutamente imprescindível acautelar a integridade dessas mesmas infraestruturas, bem como criar alternativas para os locais afetados e com impacto causado pela construção.	ARBVL	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	Quanto ao traçado da LAV, esta, tem um impacto muitíssimo menor do que os acessos que se pretendem criar, com o fim de trazer o Comboio de Alta Velocidade à Estação de Leiria. No entender da ARBVL, deverá na presente fase de estudo prévio, ponderar-se a vertente da criação da interface da Barosa, que considera ser a solução mais bem aceite por todas as entidades envolvidas. A solução de acessos à Estação de Leiria, a ser executada, o que espera não venha a acontecer, vai afetar por um lado, a estrutura fundiária existente, introduzindo um maior fracionamento dos prédios e, por outro lado, afetar as redes de infraestruturas de rega, drenagem e caminhos numa área significativa do perímetro hidroagrícola do Vale do Lis, criando ainda mais dificuldades na gestão desta obra.		
8	A DGADR ficou de enviar em formato vetorial as plantas cadastrais e das infraestruturas existentes (coletores de encosta, valas de drenagem, regadeiras, estações de bombagem, bocas de rega) e das que tem em projeto. Referiu, todavia, também que as infraestruturas principais constam já do PDM de Leiria.	DGADR	ASAP
9	A IP encerrou a reunião, agradecendo a disponibilidade e os contributos, informando que será enviado com brevidade o memorando desta reunião, referindo os pontos abordados, bem como depois os traçados já mais otimizados, para os quais se solicita a analise da DGADR / ABRVL às propostas do projeto quanto às infraestruturas interferidas.	IP DGADR	ASAP

Lista de ações

(listagem das ações, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Nº	Responsáveis *(para as ações)*	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1	IP	Envio do memorando da reunião.	ASAP
2	DGADR	Envio de contributos para o memorando da reunião. Envio de *Memorando, relativo aos "Estudos preliminares da Linha de Alta Velocidade na travessia do Vale do Lis", da DIH/DGADR, de 02/06/2023",* para a sistematização, um maior detalhe e complemento do que foi apresentado pela DGADR na reunião. Envio de informação digital sobre o AHVL: T360LIS_CadParcARBVL.zip T360LIS_DefDren.zip T360LIS_RegExist.zip Envio de *Nota Técnica n.º 3 – Avaliação das condições de funcionamento dos sistemas de defesa contra cheias e de drenagem*. (NT3.zip) Este estudo não poderá substituir outros que devam ser efetuados sobre estas matérias.	

Lista de ações em aberto de reuniões anteriores

(listagem das ações das reuniões anteriores que se encontram em aberto, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Ata Nº	Ponto N.º	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1			
2			

Anexos

Anexo	Descrição	Nº Páginas
1	Registo de Presenças	1
2	Enquadramento das informações de natureza geológica e hidrogeológica face ao projeto (power point)	

Participantes

Nome	Entidade	Função
Luis Ferreira	IP	Coordenação do Projeto
João Prego	AVPL	Coordenador do Traçado
Fátima Teixeira	Agripro Ambiente	Coordenadora do EIA
Ana Albuquerque	Arqpais	Equipa do EIA
Manuela Tavares	DGADR	Diretora
Ana Correia	DGADR	Técnica
Teresa Barata	DGADR	Técnica
Pedro Brito	DGADR	Técnico
Beatriz Paz	DGADR	Técnica
Henrique Damásio	ARB Vale do Lis	Técnico
Rui Eugénio	ARB Vale do Lis	Técnico

Distribuição

Entidade	Nome
Vários	Participantes

Ata elaborada por

AGRIPRO/AVPL

Lista de Presenças

Reunião de apresentação do

Lote C - Sousa/Carregado - Eixo 2.

Dia 31 de Maio de 2023, 14 30h

DGADR

DGADR

Eng.ª Ana Correia - DOER

Eng. Beatriz Paz - DOER Beatrizpaz@dgadr.pt

Eng. Teresa Baeta - DIR

Arq.ª Manuela Tavares - DOER

Associação de Regantes e Beneficiários do Vale do Lis

Eng. Rui Eugénio

Eng. Henrique Dourado

Infraestruturas de Portugal, IP

Eng. Luís Ferreira - LUIS.FERREIRA@IPENGUNARIA.PT

Eng. João Prego - Empresa Projetista - Consultora
GERENCIA@AVPL.PT

Eng.ª Fátima Teixeira - AgriPro Consultores do EIA
FATIMA.TEIXEIRA@AGRIPROAMBIENTE.PT

Eng.ª Ana Helena - ArqPais
Albuquerque

ana.albuquerque@arqpais.pt

~~Dra. Fátima Teixeira~~

MEMORANDO

Estudos preliminares da Linha de Alta Velocidade na travessia do Vale do Lis

Assunto: Reunião do dia 30 de maio de 2023 com a Infraestruturas de Portugal, projetistas e Associação de Regantes e Beneficiários do Vale do Lis e análise dos elementos facultados

A. CONSIDERAÇÕES ACERCA DOS ELEMENTOS DISPONIBILIZADOS DO ESTUDO PRÉVIO/PROJETO BASE DA LAV

1. Na travessia do vale do Lis, foi apresentado o traçado da LAV num único alinhamento bem definido e não numa faixa para o estudo de vários alinhamentos; importa esclarecer se esse eixo está estabilizado, ou pode sofrer ajustamentos, e neste caso, qual a faixa ou margem de variação admitida pela IP relativamente a este eixo?
2. A linha do Oeste, desenvolve-se junto ao limite nascente do vale do Lis, e na sua ligação à LAV são apresentados 3 possíveis opções, com a seguinte designação na cartografia disponibilizada para esta análise: “LAV_L.Oeste 1”, “LAV_L.Oeste 2” e “L.Oeste-Estação na LAV”.
3. Sobre o posicionamento dos pilares dos troços em ponte e viaduto, foi afirmado pelo projetista da IP que estão a ser considerados vãos com cerca de 30 a 50m e um vão na travessia do rio Lis com cerca de 100 m.
4. Sobre a faixa de ocupação das obras, foi apenas referido que se prevê na LAV, nos troços em viaduto e ponte, um tabuleiro com 17m de largura e nos troços em aterro, uma plataforma de 14m a que acresce a largura de implantação dos taludes, drenagem longitudinal, etc.
5. Não foram referidas as larguras de tabuleiro e plataforma dos aterros a projetar nos corredores das vias ascendentes e descendentes, nas extensões em que se ligam separadamente às correspondentes vias da linha do Oeste à LAV. Também não foi referida a faixa adicional à projeção vertical dos tabuleiros de viadutos/pontes que se pretende inutilizar/expropriar – todos estes elementos serão relevantes para uma análise do impacto da obra no Aproveitamento Hidroagrícola do Vale do Lis.
6. Quanto às possíveis ligações da linha do Oeste à LAV, são particularmente penalizadoras as opções “LAV_L.Oeste 1” e “LAV_L.Oeste 2” que consideram a continuação do serviço no trajeto da atual linha e da estação ferroviária existente dentro do perímetro urbano de Leiria. A solução “L.Oeste-Estação na LAV” afigura-se mais interessante, em termos das mais valias nas possibilidades de

serviço aos utilizadores dos 2 concelhos, mas possibilita também a desativação da ponte metálica que faz a travessia do rio Lis[1].

7. As 2 primeiras soluções implicam a execução de novos corredores distintos na ligação da via única da linha do Oeste às vias ascendente e descendente da LAV. No caso da opção "LAV_L.Oeste 1" estas vias juntam-se para fazer uma transposição superior ao viaduto da LAV, em sobreposição com a área beneficiada do AH Vale do Lis, divergindo depois para se inserirem nas vias ascendente e descente da LAV, já em secções exteriores e a poente do Aproveitamento. No caso da opção "LAV_L.Oeste 2" essa transposição é inferior ao viaduto da LAV e ocorre fora da área beneficiada pelo AHVL.
8. A solução "L.Oeste-Estação na LAV" corresponde à hipótese de desativação da estação de Leiria e dos troços confluentes da linha atual e implica uma alteração mais significativa na linha do Oeste: prevê um desvio do traçado e a sua inserção no corredor da LAV, alguns quilómetros a poente do vale do Lis, a construção de uma nova estação de passageiros da LAV e da linha do Oeste (para servir as cidades de Leiria e Marinha Grande) e a sua reinserção no traçado atual da linha do Oeste a norte da travessia do Vale do Lis; prevê além da utilização do corredor (alargado) da ponte-viaduto da LAV na travessia do rio Lis, um único corredor na obra de ligação à linha do Oeste, efetuando a inutilização de solos sempre em sobreposição com a área do AHVL; inclui uma parte do traçado em ponte e viaduto e outra em aterro.
9. Foi esclarecido que o projeto da LAV, na sua configuração atual, já prevê uma estrutura a localizar em terrenos florestais a poente do vale, com a função de "posto de ultrapassagem e estacionamento de comboios". A alternativa de ampliação desse "posto" para uma estação de passageiros, que permita desativar a estação de Leiria, está ainda a ser ponderada, pelo que a solução "L.Oeste-Estação na LAV" não constitui, para já, uma opção.

B. ENQUADRAMENTO DO APROVEITAMENTO HIDROAGRÍCOLA DO VALE DO LIS (AHVL)

10. Na zona em que o LAV faz a travessia do rio Lis, intersecta a área beneficiada do Aproveitamento Hidroagrícola do Vale do Lis (AHVL), na qual está em exploração um conjunto de redes de

[1] Tem-se verificado que a ponte do CF constitui um ponto crítico do sistema de defesa contra cheias do vale do Lis: de facto, a estrutura e cotas de inserção da ponte nas margens não são consistentes com as cotas de proteção contra inundação do coroamento dos diques marginais do rio; a ponte terá sido executada cerca de 70 anos antes da Obra do Lis; nestas condições a estrutura estrangula a secção e condiciona a vazão do rio em períodos de ponta no escoamento do rio, contribuindo para sucessivos incidentes de galgamento e rombo dos diques no troço imediatamente a montante dessa ponte, resultando em estragos em diversas infraestruturas e prejuízos nos campos ao longo do vale.

infraestruturas do domínio público construídas pela extinta Direção-Geral dos Serviços Hidráulicos (atual APA) nos anos 40-50 do século XX; essas infraestruturas estão em exploração desde 1957.

11. Os trabalhos de correção torrencial nas cabeceiras da bacia hidrográfica e de execução de intervenções marítimas, fluviais e de drenagem dos campos alteraram significativamente a rede hídrica e possibilitaram o atual nível de proteção dos terrenos muito baixos e planos do trecho do rio Lis a jusante de Leiria.

12. Refira-se que na designada Obra do Lis, foi constituído um sistema de defesa contra cheias, que incluiu trabalhos de fixação da barra do rio Lis na praia da Vieira e posterior regularização dos rios Lis e Lena e troços terminais de todas as ribeiras afluentes. Estas linhas de água foram corrigidas e ampliada a sua vazão, com as margens elevadas através de diques marginais, com vista à melhoria do funcionamento extremamente irregular desta parte da rede hidrográfica; em sequência foi revista e sistematizada o enxugo dos terrenos vale em 7 redes de valas de drenagem; assim, eliminaram-se focos de paludismo e criaram-se novas condições de ordenamento e utilização dos solos e a abertura de vias de comunicação entre as povoações ribeirinhas; finalmente construíram-se redes coletivas de rega para potenciar a produção agrícola.

13. Algumas das linhas de água e ribeiras das bacias afluentes a este trecho do rio Lis foram alteradas e conduzidas para leitos periféricos (coletores de encosta), por forma a que o seu escoamento para o rio Lis ocorra sem necessidade de elevação.

14. A zona diretamente defendida neste sistema fluvial modificado, constitui a área beneficiada pelo AHVL onde estão implantadas redes de infraestruturas construídas na mesma Obra do Lis, dos serviços de rega e de drenagem destes solos, que são especialmente vocacionados e reservados para a produção agrícola.

15. Os terrenos do AHVL constituem também o leito das cheias que ocorrem com alguma regularidade no vale do Lis, pelo que a implantação de novas obras que constituam impedimentos à passagem da cheia, nomeadamente de novos aterros da linha de caminho de ferro, são absolutamente desaconselhadas.

16. A conservação e exploração das redes de rega e drenagem está entregue pelo Estado à Associação de Regantes e Beneficiários do Vale do Lis (ARBVL) desde 1965; a conservação dos diques e capacidade de vazão do rio Lis e dos restantes troços regularizados no sistema fluvial modificado com a obra do Lis, não está incluída no título de utilização emitido pela ARH para o regadio do Aproveitamento Hidroagrícola do Vale do Lis, permanecendo sob a alçada direta da APA/ARH Centro.

17. As especiais condições fisiográficas deste vale exigem trabalhos regulares de manutenção da vazão dos sistema de defesa e da operacionalidade das redes de drenagem da área beneficiada – nalgumas situações, o funcionamento destas redes exige o recurso a bombagem nas entregas finais ao rio Lis, envolvendo importantes encargos energéticos.

18. O sistema coletivo de rega funciona graviticamente, normalmente apenas com a carga natural obtida nas captações em açudes das linhas de água principais, a partir das quais se desenvolvem os canais da rede primária; a distribuição de água às parcelas agrícolas é feita em bocas de rega diretamente ligadas aos canais ou a regadeiras das redes secundárias (condutas enterradas ou em caleiras que têm origem em tomadas nesses canais).

C. ANÁLISE PRELIMINAR DAS INTERFERÊNCIAS NO AHVL DA LAV E SUA LIGAÇÃO À LINHA DO OESTE

19. No estudo da localização das secções de transição de aterro para viaduto (ligação à Linha do Oeste), de localização dos pilares dos viadutos e pontes (LAV e ligações à linha do Oeste) e das obras de drenagem das novas linhas, deve ser uma preocupação do projetista evitar afetações às infraestruturas do AHVL e minimizar inutilizações da área beneficiada.

20. Na seleção da solução para a fundação das obras de ligação, deve-se ter em atenção a existência de formações compressíveis nas baixas aluvionares do vale do Lis, situação já comprovada em obras anteriormente executadas pela DGADR em solos do vale junto de Monte Real, Coimbrão e Galeota. Nos corredores agora em projeto tambem deverão ser cruzados solos com fraca capacidade de carga face às solicitações à fundação impostas pela infraestrutura, que podem obrigar a reconsiderar a solução de construção de troços em aterros; de qualquer forma, justifica-se uma campanha de caraterização geotécnicas particularmente rigorosa para fundamentação das soluções de projeto, tendo em conta as especiais exigências de estabilidade de linhas de caminho de ferro.

21. Nas 2 opções apresentadas como soluções de manutenção da linha do Oeste com a atual estação de Leiria, consideram-se ligações a esta linha de via simples, com obras distintas de inserção nas vias ascendente e descendente da LAV, o que leva a vários corredores e a uma inutilização significativa de terrenos da área beneficiada. Do ponto de vista da DGADR, há que aceder a informação mais completa sobre a extensão do traçado em aterro e limites das saias dos taludes que se projetem em sobreposição com os solos beneficiados, para melhor avaliar o tipo e gravidade das afetações subjacentes a cada uma das opções em estudo e fundamentar uma apreciação a este projeto. Não obstante o exposto, nesta fase considera-se que, de entre estas 2 opções do projeto base, será menos penalizadora, em termos de afetação do AHVL, a opção “Ligação LAV_L.Oeste 2”.

22. Na solução "L.Oeste-Estação na LAV", a obra da ligação na linha do Oeste atual impõe uma menor inutilização de solos do vale equipados no regadio coletivo e um menor impacto nas condições de utilização desses terrenos como leito de cheia, quando ocorram transbordamentos do rio Lis. No entanto também impõe trabalhos de restituição do canal I e caminho de apoio que são intersectados na zona de inserção na linha atual, cujo impacto importará avaliar numa versão do estudo de uma fase mais adiantada.

23. Afetações à rede de drenagem:

    a. Evitar a implantação de pilares ou das suas fundações na proximidade das valas de drenagem ou das respetivas faixas de proteção que estão instituídas para os trabalhos de conservação (5m contados para cada lado da crista da vala de drenagem);

    b. Na entrega final de coletores da drenagem da via, é necessária a execução de obras de dissipação de energia para proteção dos taludes e leito contra ravinamento;

24. Redes de rega existentes

    a. As redes existentes são constituídas pelos canais a céu aberto e por regadeiras formada por troços retos de condutas enterradas ligadas em caixas de visita salientes do terreno;

    b. As faixas de proteção aos elementos das obras afetas ao AHVL, nomeadamente da rede de rega, estão referidas no regulamento do PDM de Leiria – estas faixas medem 5m contados para cada lado do eixo, no caso de condutas enterradas ou da berma, no caso dos canais a céu aberto;

    c. Os canais de betão a céu aberto não são passíveis de utilizar para a entrega dos caudais de valetas de drenagem da linha e sua fundação ou de coletores da drenagem dos tabuleiros das pontes e viadutos dos ramos de ligação da linha do Oeste à LAV;

    d. Na zona onde se projeta o inicio da ligação a Sul da Linha do Oeste à LAV (opções LAV_L.Oeste 1 e LAV_L.Oeste 2), desenvolve-se o Canal de Rega I num traçado paralelo e a curta distância da obra da linha, pelo que a implementação destas ligações implica a intersecção longitudinal do canal pela obra do aterro:

        i. N**a opção LAV_L.Oeste 1**, existe sobreposição do aterro ao canal e tal ocorre desde o PK 0+000, numa extensão possivelmente superior a 350m, afetando ainda as tomadas de água n.º T52 e T53 da rede de distribuição e um descarregador "bico de pato" (obra de regulação do plano de água no canal); o caminho paralelo à linha que serve o canal de rega é intersectado, na mesma extensão, implicando a necessidade da restituição desse acesso.

ii. Nesta opção, a restituição do troço da rede primária de rega afetado poderá passar pela construção de uma plataforma adicional à do novo aterro da linha, reproduzindo as cotas da plataforma do canal atual, procedendo de seguida à reconstrução do canal de betão, das duas tomadas de água e da estrutura do descarregador.

iii. **Na opção LAV_L.Oeste 2**, são afetados a partir do km 0+000, cerca de 50 m do canal existente, havendo ainda que esclarecer sobre a possível afetação da tomada T53; o mesmo canal é novamente intersectado (próximo do km 0+320); o caminho paralelo à linha que serve o canal de rega é intersectado, nessa extensão, implicando a necessidade da restituição desse acesso.

iv. Nesta opção, poderá considerar-se a possibilidade de efetuar os trabalhos de restituição do serviço de rega sem alteração do traçado do canal, mas protegendo-o em passagens hidráulicas do tipo box-culvert, nas quais se insere secção do canal, preservando o seu funcionamento nas condições atuais e assegurando o espaço mínimo para que seja acessível nos trabalhos de limpeza e manutenção do canal.

e. Na **solução "L.Oeste-Estação na LAV",** na zona onde se projeta a entrega da ligação norte à Linha do Oeste, também se desenvolve o mesmo Canal de Rega I, num traçado paralelo, a curta distância do eixo da linha do oeste, sempre acompanhado do caminho de apoio; assim, a implementação dessa parte da obra de ligação, projetada em aterro, implica uma intersecção do canal e do caminho pela obra da ligação e os necessários trabalhos de restituição.

f. **Edifício da estação elevatória das Necessidades** - este implantado na base do talude em aterro exterior ao dique da margem esquerda do rio; esta estação assegura a captação de caudais do rio Lis na albufeira criada por um açude montado na face Sul do passadiço das Necessidades e faz a sua entrega no canal de rega II que se desenvolve junto ao rio, no lado dos terrenos; a implantação de pilares da ponte deve assegurar uma distância de segurança ao edifício e canal da ordem dos 5 m.

g. **Redes de rega do projeto de modernização** – trata-se de uma nova rede da condutas para distribuição de água sob pressão que se pretende construir no próximo quadro comunitário de apoio substituindo a atual rede gravítica de baixa pressão; confrontando o traçado das novas condutas com o das obras de ligação L Oeste-LAV, verifica-se que a solução "L.Oeste-Estação na LAV", na zona onde se projeta a entrega da ligação norte à Linha do Oeste, interseta a conduta R2B01, sensivelmente no mesmo local da intersecção do canal I já referida na alínea e); julga-se que a ocorrer a obra de modernização da rede de rega numa data anterior à da ligação L. Oeste-LAV, não será especialmente complexa a definição de medidas de proteção dessa conduta aquando da obra dessa linha.

25. No projeto de drenagem do tabuleiro dos viadutos e ponte da LAV deve considerar-se um sistema de recolha e condução dos caudais pluviais para sua entrega ao rio Lis que, de acordo com referido na reunião, ficará próximo do ponto mais baixo do seu traçado em perfil; no projeto das obras de entrega de coletores da drenagem pluvial no leito do rio deve-se assegurar a necessária dissipação de energia e proteção contra a erosão do leito e taludes dos diques marginais.

26. Sobre a eventual afetação de acessos necessários à exploração e conservação das obras do AHVL, do rio Lis e do ribª dos Milagres – foi afirmado pelo projetista da IP que a ponte e viaduto sobre o rio Lis e Estação elevatória das Necessidades, poderá ter o seu tabuleiro a uma altura de cerca de 20m em relação ao terreno, e que a travessia desse viaduto pelo da ligação à linha do Oeste (opção "Ligação LAV_L.Oeste 1") cumprirá uma altura de cerca de 40 metros em relação ao terreno; assim não se prevêem impactos na transitabilidade das máquinas que devem operar sobre os diques marginais, quer do rio Lis, quer da ribeira dos Milagres; no entanto, foi afirmado que se projeta a transição das secções em aterro para as de viaduto de forma a cumprir um gabari da ordem de 8m sob o tabuleiro – nesse caso, nos troços em aterro para a ligação à linha do oeste, em qualquer das opções LAV_L.Oeste 1 e LAV_L.Oeste 2 , haverá um impacto possivelmente significativo devido à intersecção de caminhos de acesso agrícola e apoio à infraestrutura do regadio.

27. Sobre a orientação geral do traçado da LAV, verifica-se que cruza o vale numa diagonal e que os eixos das ligações *LAV-L. Oeste* seguem quase paralelos ao rio. Assim, não seguindo a orientação das extremas das parcelas agrícolas (normalmente perpendiculares ao eixo do rio), a correspondente faixa teórica de ocupação da obra origina diversas parcelas sobrantes e a área de inutilização dos solos será sempre superior à da "ocupação pela obra" resultando na afetação de um número importante de parcelas, com impacto significativo na atividade das explorações agrícolas onde estas se integram.

28. Quanto ao sombreamento dos terrenos e impacto nas produções das parcelas adjacentes ao viaduto - a experiência recente da implementação do viaduto da A17, revelou que esse impacto na produção agrícola não é desprezável, devendo ser devidamente avaliado e integrado no cálculo das indemnizações devidas aos agricultores proprietários ou rendeiros dessas parcelas.

29. A inutilização de terrenos que estão hoje equipados na obra do regadio coletivo, resulta numa redução da área que contribui para os encargos gerais de funcionamento deste regadio, que pode ter um impacto sensível na viabilidade económica da obra de modernização que se perspetiva implementar a médio prazo. Nesse sentido, a análise comparativa das soluções de ligação L.Oeste-LAV deve ter em consideração um critério de minimização da inutilização de solos do vale.

D. DOCUMENTAÇÃO CEDIDA PARA APOIO À ELABORAÇÃO DOS PROJETOS

Em anexo a este memorando são disponibilizados ficheiros de cartografia georreferenciada relativa à informação disponível na DGADR sobre:

- limites das parcelas agrícolas no AHVL,
- eixos e obras pontuais das infraestruturas de defesa, drenagem e rega existentes no AHVL
- eixos e obras pontuais dos projetos de modernização das redes de rega na parte montante do AHVL (subperímetro 2)

Conforme nos foi solicitado na reunião de 30 de maio, disponibiliza-se informação sobre a problemática da cheias no AHVL – trata-se de um dos volumes do ESTUDO DO MODELO DE GESTÃO DA OBRA DO LIS E DA VIABILIDADE ECONÓMICA DO APROVEITAMENTO HIDROAGRÍCOLA, elaborado em 2008, pela Prosistemas, SA para o Instituto de Desenvolvimento Rural e Hidráulica (organismo do qual a DGADR sucede):

- NOTA TÉCNICA N.º 3 – AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE FUNCIONAMENTO DOS SISTEMAS DE DEFESA CONTRA CHEIAS E DE DRENAGEM

Divisão das Infraestruturas Hidráulicas, 2 de junho de 2023

O Técnico superior,

PEDRO FARIA PEREIRA DE BRITO

Digitally signed by PEDRO FARIA PEREIRA DE BRITO
Date: 2023.06.27 11:42:11 +01'00'

Pedro Brito

-60000

20000

10000

N

Coimbrão

Bajouca

União das freguesias de Monte Redondo e Carreira

Vieira de Leiria

União das freguesias de Monte Real e Carvide

União das freguesias de Souto da Carpalhosa e Ortigosa

LEIRIA

MARINHA GRANDE

Amor

Regueira de Pontes

Milagres

Marinha Grande

União das freguesias de Marrazes e Barosa

União das freguesias de Leiria, Pousos, Barreira e Cortes

Maceira

União das freguesias de Parceiros e Azoia

Legenda

- Cadastro - Parcelas ARBVL
- Tomada Canal SP2
- Açudes Captacão SP2
- Caixa Boca SP2
- Canal Bico Pato SP2
- Canal Descarga Fundo SP2
- Estação Elevatória SP2
- Caleira Distr SP2
- Canal Entubado SP2
- Canal Trapez SP2
- Conduta Distr SP2
- Drenagem - Valas SP2
- Coletor Encosta SP2
- Defesa Rios Ribeiras SP2
- Concelhos (CAOP)
- Freguesias (CAOP)

MUNICÍPIO:

TIPOLOGIA: Aproveitamento Hidroagrícola Vale do Lis

Parcelas e Infraestruturas

FASE:

DESIGNAÇÃO: **Aproveitamento Hidroagricola Vale do Lis**

APRECIAÇÃO:

ESCALA GRÁFICA: 0 125 250 500 Metros

ESCALA NUMÉRICA: 1:16 500

N

N.º:

CARTOGRAFIA:

Entidade Proprietária: DGADR
Sistema de Coordenadas: PT-TM06/ETRS89
Sistema de Quote/Altitude: IPS TM06/ETRS89
Cartografia temática: Regadio EFMA; CAOP

Exatidão Posicional Planimétrica: 1.50 m
Exatidão Posicional Altimétrica: 2.70 m
Precisão Posicional Horizontal: 0.4 "
Exatidão temática: >90%

DATA: 22 Jun 2023

ARQUIVO: DSR/GOADR

E-mail:
Luis.ferreira@ipengenharia.pt

C/c:
ana.freire@infraestruturasdeportugal.pt
ricardo.almeida@infraestruturasdeportugal.pt
joao.pfernandes@infraestruturasdeportugal.pt
candida.castro@infraestruturasdeportugal.pt
fatima.teixeira@agriproambiente.pt
gerencia@avpl.pt
otilia.freire@arqpais.pt
ana.albuquerque@arqpais.pt
arbvlis@sapo.pt
eugenio-rui@sapo.pt
hdamasio71@gmail.com

Exmo. Senhor
Eng.º Luís Ferreira
Infraestruturas de Portugal,
Praça da Portagem,
2809-013 Almada

	Sua Data	Nossa Referência	Data
Sua Referência N.º Email	19/06/2023	N.º Of_DSTAR_DOER_DOC00017229_2023	25/07/2023
Procº.		Procº. 7928_2022	

ASSUNTO: PF259 – Linha Ferroviária de Alta Velocidade entre Porto e Lisboa – Fase 2: Troço Soure / Carregado.
Ata/Memorando da reunião de 31/05/2023 relativa ao Projeto da Nova Linha de Alta Velocidade, em articulação com aproveitamentos hidroagrícolas e respetivas infraestruturas (Aproveitamento Hidroagrícola do Vale do Lis – AHVL).

Na sequência da reunião ocorrida em 31/05/2023, sobre o assunto em epígrafe, junto se enviam os contributos da DGADR e da Associação de Regantes e Beneficiários do Vale do Lis (ARBVL) para a Ata/*Memorando de Reunião, n.º 1*:

1. Comentários introduzidos, sublinhados a cor amarela na proposta de Ata/*Memorando - Reunião n.º 1,* em anexo.

2. *Memorando da DGADR*, a juntar em anexo à Ata/Memorando, que a complementa nas matérias abordadas e que se entende dever fazer parte integrante do documento.

Direção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural
Av.Afonso Costa 3
1949-002 Lisboa, PORTUGAL
Tel +351 218 442 200
NIF 600082440
geral@dgadr.pt
https://www.dgadr.gov.pt

3. Informação digital do AHVL e a Nota Técnica n.º 3 (NT3). Esta poderá servir de apoio aos trabalhos a desenvolver pela IP, mas não substitui outros estudos que devam efetuar sobre a matéria.

4. Lista de presenças alterada (na *Ata/Memorando*), à qual se acrescentou o Eng.º Pedro Brito e contacto: pbrito@dgadr.pt.

5. Sobre o Projeto de Execução e a AIA/Estudo de Impacte Ambiental, em fase de estudo prévio, para além do que está referido na *Ata/Memorando da Reunião n.º 1* e no *Memorando da DGADR*, salientam-se ainda as seguintes questões:

    a. No que respeita aos acessos da LAV à estação de Leiria, deveriam ser integradas alternativas que não tenham implicações com o AHVL e ou, ser considerada localização alternativa para a referida estação, de modo a preservar o AH e não acrescentar impactes negativos sobre o mesmo, nomeadamente no que respeita à estrutura fundiária, redes de rega, drenagem e caminhos e outros equipamentos do AHVL.

    b. No presente projeto deverá privilegiar-se a passagem em viaduto sobre as áreas beneficiadas pelo AHVL, tanto no traçado principal da LAV, como e com particular incidência nos acessos propostos, à estação de Leiria.

    c. Procurar o maior afastamento possível entre apoios, de modo a não inviabilizar solo agrícola e infraestruturas do AH.

    d. Ter em atenção o *gabarit*, de modo a não inviabilizar a passagem de máquinas agrícolas.

    e. Deverá ser previsto no projeto de execução e avaliada no EIA a reposição do serviço de rega, de drenagem, e da rede viária, afetadas, e ainda a reposição das condições de exploração agrícola dos terrenos.

    f. No atravessamento do AHVL, criar estruturas de drenagem da LAV/viadutos, de modo a que o escoamento e ponto de entrega das águas residuais do tabuleiro seja o mais adequado e tenha a aceitação da DGADR e da entidade gestora do AH.

Direção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural
Av.Afonso Costa 3
1949-002 Lisboa, PORTUGAL
Tel +351 218 442 200
NIF 600082440
geral@dgadr.pt
https://www.dgadr.gov.pt

g. No que respeita à área de implantação do projeto, as áreas beneficiadas, compradas e ou expropriadas pela IP, para a implementação do projeto, terão de ser objeto de exclusão do AH ao abrigo do art.º 101.º do regime jurídico das obras de aproveitamento hidroagrícola: DL n.º 269/82, de 10 de julho, na redação dada pelo DL n.º 86/2002, de 6 de abril.

h. No que respeita a parcelas sobrantes destas áreas compradas ou expropriadas, com dimensão insuficiente para a continuidade da sua exploração agrícola deveria ser ponderada a correção parcelar através de ações de emparcelamento.

i. As infraestruturas do AH e as respetivas áreas, expropriadas pelo Estado para o efeito, permanecem na área beneficiada como condicionante ao uso do solo.

j. No Plano de acessos à obra deverão ser equacionadas as alternativas que menos afetem as infraestruturas do AH. Nos atravessamentos ou paralelismos dos acessos à obra da IP, relativamente às infraestruturas do AH, deverão ser propostas e previamente avaliadas pela DGADR/ARBVL, as soluções técnicas que melhor salvaguardem a integridade e funcionamento das mesmas.

k. Também no Plano de Acompanhamento Ambiental/Matriz de Acompanhamento Ambiental, deverão ficar as medidas necessárias à proteção das infraestruturas do AH e do procedimento a aplicar às parcelas da área beneficiada afetadas pela implementação do projeto da LAV.

l. O projeto de execução da LAV é objeto de parecer prévio, vinculativo, da DGADR, a emitir no âmbito do regime jurídico das obras de aproveitamento hidroagrícola (RJOAH): Decreto-Lei n.º 269/82, de 10 de julho, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 86/2002, de 6 de abril e legislação complementar (https://www.dgadr.gov.pt/ut-ag-solo-pred-benef), de que se salienta o Decreto Regulamentar n.º 84/82, de 04 de novembro, nomeadamente quanto à proteção das infraestruturas do AHVL.

m. O EIA deverá contemplar uma avaliação dos impactes socioeconómicos decorrentes da implantação do projeto.

Direção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural
Av.Afonso Costa 3
1949-002 Lisboa, PORTUGAL
Tel +351 218 442 200
NIF 600082440
geral@dgadr.pt
https://www.dgadr.gov.pt

A DGADR fica ao dispor para os esclarecimentos complementares e colaborar naquilo que se afigure necessário.

Com os melhores cumprimentos,

O Diretor-geral,

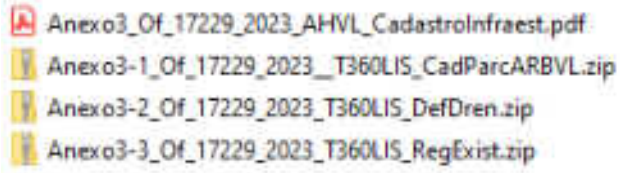
Rogério Lima Ferreira

Assinado de forma digital por Rogério Lima Ferreira
Dados: 2023.07.28 15:35:57 +01'00'

Rogério Lima Ferreira

Anexos:

1) *Ata/Memorando de Reunião N.º 1* IP/DGADR / PF259 – linha ferroviária de alta velocidade entre porto e lisboa – fase 2: TROÇO soure / CARREGADO, com os contributos da DGADR e ARBVL.
2) MEMORANDO - Estudos preliminares da Linha de Alta Velocidade na travessia do Vale do Lis, DGADR.
3) Informação digital do AHVL:



4) Nota Técnica n.º 3 - AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE FUNCIONAMENTO DOS SISTEMAS DE DEFESA CONTRA CHEIAS E DE DRENAGEM, novembro 2006, do ESTUDO DO MODELO DE GESTÃO DA OBRA DO LIS E DA VIABILIDADE ECONÓMICA DO APROVEITAMENTO HIDROAGRÍCOLA. (IDRHa – INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO RURAL E HIDRÁULICA).

AC, TB

Direção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural
Av.Afonso Costa 3
1949-002 Lisboa, PORTUGAL
Tel +351 218 442 200
NIF 600082440
geral@dgadr.pt
https://www.dgadr.gov.pt

EMPRESA PÚBLICA DE ÁGUAS DE LISBOA / ADP – ÁGUAS DE PORTUGAL

IP/EPAL - Ata de Reunião N.º 1

PF259 – LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA – FASE 2: TROÇO SOURE / CARREGADO

Data **12/05/2023** **Início: 10:00** **Fim: 11:00**

Local **TEAMS**

Assunto **Projeto da Nova Linha de Alta Velocidade /articulação com infraestruturas da EPAL**

Objetivos

Apresentação do projeto e compatibilização com as infraestruturas da EPAL

Agenda

- Apresentação geral do Lote C
- Zonas de interferência com infraestruturas da EPAL e formas de atravessamento
- Discussão com os intervenientes

Conclusões

(indicar, sumariamente, as conclusões, os responsáveis por ações a desenvolver e prazos; tentar limitar a ata a uma página, no máximo duas, se necessário, juntar anexos)

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
1	A IP agradeceu a disponibilidade para a reunião, tendo sido feitas as apresentações das equipas internas e dos seus consultores.	IP	
2	A IP fez o enquadramento geral do empreendimento e do Troço Soure/Carregado, em particular, referindo que este lote se encontra em fase de atualização do Estudo Prévio e elaboração do respetivo EIA, que se pretende enviar, no final do corrente ano, para a APA, a fim de se proceder à respetiva avaliação ambiental. Pretende-se atualizar os estudos da ex-RAVE relativos ao Lote C da Linha de Alta Velocidade Lisboa/Porto, entre Soure e o Carregado, dando sequência ao traçado já em avaliação	IP	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	ambiental desde o Porto até Soure, e inclui ainda a ligação à Linha do Norte na zona do Carregado para o acesso a Lisboa.		
3	Fez-se de seguida um enquadramento da informação enviada pela EPAL (condutas, captações e respetivas zonas de proteção) e dos locais onde se prevê interferência, conforme documento anexo, e para os quais importa haver alguns esclarecimentos e consequente análise face à implantação do projeto: - <u>Zonas de proteção alargada e intermédia da captação da Quinta do Campo:</u> proximidade das VA (Via Ascendente) e VD (Via Descendente) da Ligação da LAV à Linha do Norte, cujo desenvolvimento se faz em viaduto (cerca do km 1+000). A EPAL informou que esta captação não está em serviço, constituindo reserva estratégica, mantendo-se, portanto, ativas as zonas de proteção definidas pela Portaria 1187/2010, onde as linhas de caminho de ferro constituem atividades possíveis, sujeitas, contudo, a parecer prévio vinculativo da ARH Tejo. Esta captação, conforme foi explicado, condiciona a inserção dos traçados de ligação da LAV à Linha do Norte, os quais se fazem em viaduto, e conduz a que o traçado da VD se tenha de aproximar muito de Vila Nova da Rainha, situação que a CM Azambuja identificou já como sensível e que deveria ser retificada, com a aproximação da VD ao traçado da VA, garantindo assim um maior afastamento à povoação. - <u>Zonas de proteção alargada das captações da Quinta da Vassala e de Alcoentre:</u> o traçado da Solução A da LAV passa próximo da primeira (km14+500/16+000), não afetando a sua zona de proteção intermédia e relativamente distante da segunda (km 19+000/20+000). A EPAL informou que as captações estão ativas, sendo propriedade das Águas do Oeste, mas sob gestão da EPAL. As zonas de proteção estão definidas, conforme ficheiro enviado, mas ainda não aprovadas em diploma legal, que se aguarda.	AGRIPRO AMBIENTE / AVPL	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	- Várias condutas ao longo dos traçados que sendo interferidas serão sempre restabelecidas face à diferente forma de desenvolvimento do traçado, garantindo os pressupostos referidos pela EPAL: • aquando do desenvolvimento do traçado em aterro, a implantação de uma galeria visitável que permita assegurar a manutenção da conduta por parte da EPAL; • aquando do desenvolvimento do traçado em viaduto que os pilares tenham o afastamento necessário às condutas (20m de zona *non aedificandi*). • na fase de construção sejam garantidos todos os cuidados quanto à não afetação das condutas pela circulação de maquinaria.		
6	A EPAL pediu que sejam enviados os traçados do Lote C e Ligação da LAV à Linha do Norte, para melhor poder avaliar os potenciais impactes e ajudar com a informação mais concreta, incluindo já uma eventual retificação do traçado da VD de ligação à LN para análise, face à captação da Quinta do Campo e consequente afastamento da povoação de Vila Nova da Rainha. Pediu ainda que seja também já enviado o traçado da Quadruplicação da Linha do Norte, para uma análise em conjunto.	EPAL.	ASAP
7	LF encerrou a reunião, agradecendo a disponibilidade e os contributos, informando que será enviado com brevidade o memorando desta reunião, referindo os pontos abordados, bem como os elementos acima referidos.	IP	ASAP

Lista de ações

(listagem das ações, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Nº	Responsáveis *(para as ações)*	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1	IP	Envio do memorando da reunião. Envio do ficheiro dwg com os elementos do traçado das VA e VD, em planta e perfil longitudinal, e do traçado indicativo alternativo de possível desvio da VD para afastamento de Vila Nova da Rainha.	ASAP

Lista de ações em aberto de reuniões anteriores

(listagem das ações das reuniões anteriores que se encontram em aberto, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Ata Nº	Ponto N.º	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1			
2			
3			

Anexos

Anexo	Descrição	Nº Páginas
1	Registo de Presenças	1
2	Enquadramento das infraestruturas da EPAL face ao projeto (power point)	

Participantes

Nome	Entidade	Função
Luís Ferreira	IP	Coordenação do Projeto
Ricardo Almeida	IP	Coordenação do Projeto - adjunto
Cândida Castro	IP	Coordenação Estudos Ambiente
João Prego	AVPL	Coordenador do Traçado
Fátima Teixeira	Agripro Ambiente	Coordenadora do EIA
Otilia Freire	Arqpais	Coordenadora do EIA
Marta Madrinha	Agripro Ambiente	Equipa do EIA
Ana Albuquerque	Arqpais	Equipa do EIA
Fernando Mateus	EPAL	Técnico
Luis Almeida	EPAL	Técnico
Luis Ramos	EPAL	Técnico

Distribuição

Entidade	Nome
Vários	Participantes

Ata elaborada por

AGRIPRO/AVPL

ICNF – INSTITUTO DA CONSERVAÇÃO DA NATUREZA E DAS FLORESTAS / PNSAC

IP/ICNF - Memorando N.º 1

PF259 – LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA – FASE 2: TROÇO SOURE / CARREGADO

Data **17/11/2023** **Início: 10:30** **Fim: 12:00**

Local **ICNF –PNSAC (Rio Maior)**

Assunto **Projeto da Nova Linha de Alta Velocidade / Parque Natural das Serras de Aire e Candeeiros (PNSAC)**

Objetivos

Apresentação do projeto e forma de atravessamento na área do PNSAC

- [Indique os objectivos da reunião]

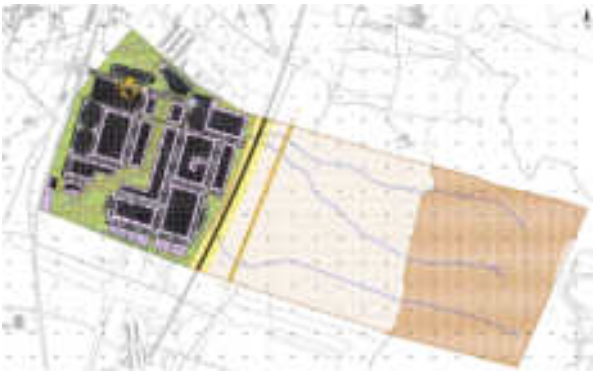
Agenda

- Apresentação geral do Lote C
- Zonas de interferência com o Parque Natural das Serras de Aire e Candeeiros antecedentes e forma de atravessamento
- Discussão com os intervenientes

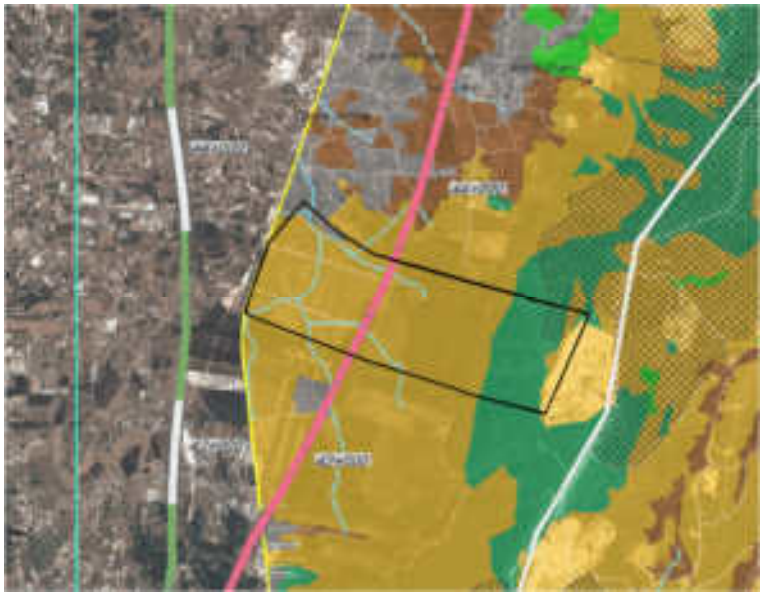
Conclusões

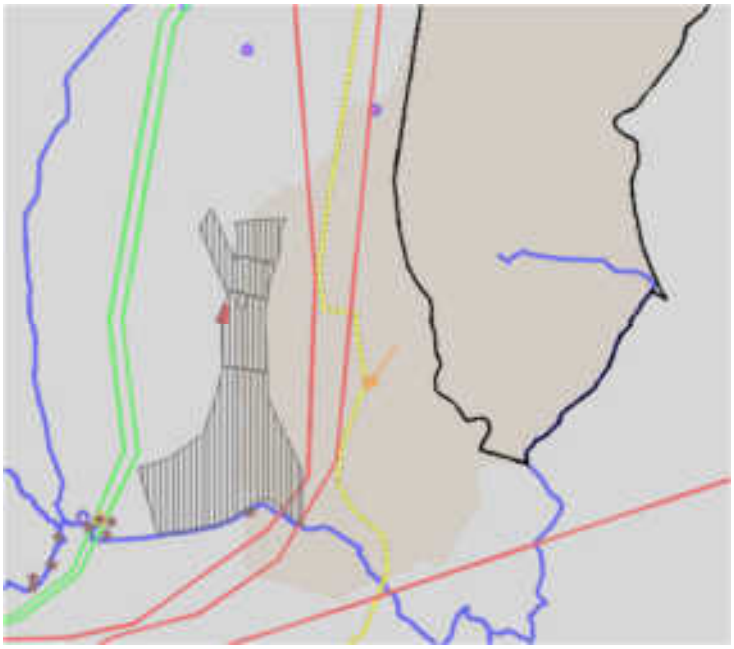
(indicar, sumariamente, as conclusões, os responsáveis por ações a desenvolver e prazos; tentar limitar a ata a uma página, no máximo duas, se necessário, juntar anexos)

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
1	A IP agradeceu a disponibilidade para a reunião, tendo sido feitas as apresentações das equipas internas e dos seus consultores. A IP fez de seguida o enquadramento geral do empreendimento e do Troço Soure/Carregado.	IP	
2	1- Breve apresentação do projeto e dos seus antecedentes: O Troço Soure/Carregado (Lote C) encontra-se em fase de atualização do Estudo Prévio e elaboração do respetivo EIA, a fim de se proceder à respetiva avaliação ambiental junto da APA. Corresponde à atualização dos estudos da ex-RAVE relativos ao então designado Lote C1 (Ota /	IP / AGRIPRO ARQPAIS	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	Pombal) da Linha de Alta Velocidade Lisboa/Porto, o qual vem dar sequência aos traçados já reavaliados e aprovados ambientalmente desde o Porto até Soure (atuais Lotes A e B da Nova Linha de Alta Velocidade Porto / Lisboa, com DIA's emitidas em 2023). Os traçados atualmente em estudo para o Lote C têm uma extensão de cerca de 120km e apresentam duas alternativas (Solução A e Solução B), que se interligam entre si em quatro pontos distintos, permitindo nesses locais a passagem de uma solução para outra. Tal como no passado, prevê-se que de uma das alternativas de traçado agora em estudo e face à grande ocupação urbana na zona, interfira de forma marginal com a área do Parque Natural das Serras de Aire e Candeeiros, no seu limite poente, mais concretamente na zona da Benedita, onde o traçado (solução B – traçado vermelho na figura abaixo) segue paralelamente e muito próximo ao IC2 e no limite de uma zona industrial em construção (Área de Localização Empresarial da Benedita, cujo Plano de Pormenor aprovado é composto por duas fases, estando o traçado da LAV no limite da Fase 1, já em construção).  		

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	O traçado atualmente proposto coincide também no essencial com o corredor que ficou aprovado para a antiga Linha de Alta Velocidade Lisboa / Porto e que constava do Plano de Ordenamento do PNSAC (ANEXO 1), o qual foi, contudo, revogado em 1 de setembro de 2023 pela entrada em vigor do Programa Especial do PNSAC (Resolução do Conselho de Ministros n.º 104/2023), e onde o referido corredor já não consta por durante a elaboração deste Programa, a anterior indicação da IP ter sido no sentido da sua não consideração. A outra alternativa em estudo para o Lote C (Solução A) segue a poente do PNSAC e do IC2, na área urbana da Benedita, onde os impactes com a ocupação urbana são inevitáveis dada a grande dispersão e densidade da ocupação.		
3	2 - <u>Analise conjunta com os técnicos do PNSAC face ao atual Programa em vigor</u> Fez-se de seguida um enquadramento específico ao desenvolvimento do projeto face à área do PNSAC em termos do atual projeto e da sua comparação com o estudo anterior da RAVE e da inevitabilidade de atravessamento da área limítrofe desta área de conservação junto ao IC2 na zona da Benedita e onde para além desta infraestrutura viária, está também em construção uma área industrial, correspondente ao PP da Área de Localização Empresarial da Benedita (ALEB). O ICNF referiu que face ao anterior Plano do Parque Natural (POPNSAC, publicado pela RCM n.º 57/2010, de 12 de agosto), no presente Programa as alterações ocorrem na Planta Síntese em termos do zonamento das classes que são ligeiramente diferentes e mais ao nível do ajuste das manchas (sobreposição na cartografia do ANEXO 2). As classes interferidas são no essencial as que são interferidas pelo PP da Área de Localização Empresarial da Benedita, conforme se apresenta abaixo, onde este PP fica marginalmente no regime de proteção parcial tipo I - APPI (embora aqui sem a instalação de nenhuma infraestrutura, conforme transmitido pelo ICNF) e no regime complementar tipo II.	IP / AGRIPRO ARQPAIS	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	 Face à retirada do corredor anteriormente aprovado para a Alta Velocidade, que no essencial está a ser respeitado pelo atual traçado da Solução B, os técnicos do ICNF também referiram que a análise do projeto face a este instrumento legal terá de ser feita sobre o que se afeta, se está conforme as orientações ou não, e se não está qual é a saída para a sua legalização/admissibilidade. Importa referir, que no POPNSAC, publicado pela RCM n.º 57/2010, de 12 de agosto, estava previsto, como ato interdito, a "abertura ou ampliação de acessos com largura total superior a 7 metros, incluindo passeios e bermas, exceto os casos previstos no plano rodoviário nacional e os traçados previstos para a rede ferroviária de alta velocidade". Neste âmbito, salientou o ICNF, que embora existisse a exceção para os traçados previstos para a rede ferroviária de alta velocidade, a mesma, de acordo com o POPNSAC, não permitia o seu atravessamento em APPI (o que já ocorria no corredor anteriormente aprovado), pelo que mesmo com o anterior plano, haveria sempre a necessidade de solicitar o interesse publico e a suspensão do IGT nas zonas abrangidas por esse regime de proteção.		

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	No âmbito do atual Programa, o presente projeto deverá continuar a ser analisado face aos regimes de exceção definidos, sendo que a ação com "chapéu" para o projeto, será a de "abertura de caminhos" (tal como anteriormente estipulado no POPNSAC, publicado pela RCM n.º 57/2010, de 12 de agosto), a qual tendo só uma faixa de 7m de largura e não permitindo esta exceção a execução total do projeto (por só a plataforma ter 14m de largura), o que se terá que referir é que a solução para a admissão do projeto será o interesse público do projeto e a consequente suspensão do Programa nessa zona. No atual Programa também a retificação de vias passou a ser possível, pelo que por exemplo, os restabelecimentos das vias interferidas podem aí incluir-se. Também foi dada uma informação sobre as pedreiras que estão localizadas na área da ZEC Serra de Aire e Candeeiros, cerca do km 36+000 da Solução B e onde o traçado passa marginalmente. À data da reunião, e sobre a pedreira localizada mais a norte, o ICNF informou que havia sido dada a desconformidade do AIA (mas no âmbito da audiência prévia foi, entretanto, dada a conformidade do EIA). Sobre as duas outras pedreiras, uma foi licenciada e a outra licenciada com ampliação (ver enquadramento na figura abaixo). 		

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
4	LF encerrou reunião, agradecendo a disponibilidade e os contributos e que será enviado com brevidade o memorando desta reunião.	IP	ASAP

Lista de ações

(listagem das ações, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Nº	Responsáveis *(para as ações)*	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1	IP	Envio do memorando da reunião.	ASAP

Lista de ações em aberto de reuniões anteriores

(listagem das ações das reuniões anteriores que se encontram em aberto, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Ata Nº	Ponto N.º	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1			
2			
3			

Anexos

Anexo	Descrição	Nº Páginas
1	Plano de Ordenamento do PNSAC revogado em setembro de 2023 - sobreposição do traçado do Lote C face ao corredor aprovado para a LAV que constava no anterior.	2
2	Programa Especial do PNSAC que entro em vigor em 1 de setembro de 2023 - sobreposição do traçado do Lote C	1

Participantes

Nome	Entidade	Função
Luís Ferreira	IP	Coordenação do Projeto
Cândida Santos	IP	Coordenação Estudos Ambiente
Fátima Teixeira	Agripro Ambiente	Coordenadora do EIA
Otilia Freire	Arqpais	Coordenadora do EIA
David Gonçalves	ICNF	Chefe de Divisão de Projetos e Licenciamento
Manuel Duarte	ICNF	Técnico ICNF

Distribuição

Entidade	Nome
Vários	Participantes

Ata elaborada por

AGRIPRO

Em cópias deste desenho com formato diferente do A1 atender à escala gráfica

-75000 -70000 -65000

-20000 -25000 -30000

54+000 52+000 50+000 48+000 46+000 44+000 42+000 40+000

PUEC DA BENEDITA

PUEC DA BENEDITA

Concelho de Alcobaça

Concelho de Caldas da Rainha

Concelho de Porto de Mós

Concelho de Rio Maior

Mollangse
Alqueidão do Arrimal
Arrabal
MENDIGA
Bemposta
ARRIMAL
Portela do Pereiro
Arrimal
Covão do Milho
Cabeça Veada
C.de Vale de Ventos
Valverde
Casais Monizes
Lagoa de Fre...
Moita do Poço
Casal do Carvalho
Casal do Guerra
Venda da Rega
Chãos
Ribeira de Cima
Alcobertas
Mata do Rei
Xartinho
Sourões
Venda das Raparigas
Tera

c.05 c.03 c.04 a.16 a.09

Linha Alta Velocidade

- Solução A
- Solução B
- PUEC
- Túnel
- Viaduto ou Ponte

Ligações à Linha do Norte

- Carregado

Ligações à Linha do Oeste

- Ligação ascendente - SA
- Ligação descendente - SA
- Ligação ascendente - SB
- Ligação descendente - SB

Áreas sujeitas a Regime de Protecção

Área de Protecção Parcial
- Tipo I
- Tipo II

Área de Protecção Complementar
- Tipo I
- Tipo II

Áreas de Intervenção Específica

a. Áreas de especial intervenção para a fauna
- a.01 - Candeeiros Norte
- a.02 - Alecrineiros
- a.03 - Pena dos Corvos
- a.04 - Poje Mira- Minde
- a.05 - Penas Afeiteira
- a.06 - Cabeço do Sol
- a.07 - Pena da Falsa
- a.08 - Castelejo
- a.09 - Olho da Mata do Rei
- a.10 - Pena de Alcaria
- a.11 - Serra de Aire
- a.12 - Vale Longo
- a.13 - Vale da Trave
- a.14 - Olhos de Água do Alviela
- a.15 - Vale da Laranja
- a.16 - Candeeiros Sul
- a.17 - Ventas do Diabo

b. Jazida de Icnitos de Vale de Meios

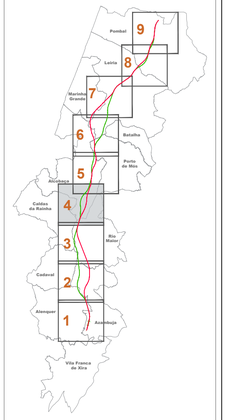
c. Áreas sujeitas a exploração extractiva
- c.01 - Codaçal
- c.02 - Pé da Pedreira
- c.03 - Cabeça Veada
- c.04 - Portela das Salgueiras
- c.05 - Moleanos
- c.06 - Alq. da Serra

Áreas não abrangidas por regime de protecção
- Perímetros Urbanos aprovados em PMOT
- Aglomerados Urbanos
- Áreas Industriais
- Auto Estrada
- Rede Rodoviária
- Limite do PNSAC

Sistema de Coordenadas:
Hayford Gauss Militar, Falsa origem, Datum Lisboa
Base Cartográfica:
Carta Militar 1:25000
Instituto Geográfico do Exército

Data de Impressão: **Março 2010**

Esquema de Folhas



Notas e historial de Alterações

REV 00 EMISSÃO INICIAL — FT — FEVEREIRO2023

Fonte (Cartografia de base):

Logotipos e informação complementar

Projectista

arqpais — AGRI-PRO AMBIENTE

Ficheiro: PF102A_AMB.EP.10.10.00.000
Data: Fevereiro 2023
N.º Projectista

Levantou: MM
Desenhou: MM
Projectou: MM
Verificou: FT

Infraestruturas de Portugal
Direção de Engenharia e Ambiente

O Responsável por
EA - PRO
Luísa Almeida

O Diretor da DEA
José Alves Monteiro

Linha: LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA
Local: LOTE C - TROÇO SOURE / CARREGADO
Fase do Projecto: ESTUDO PRÉVIO
Especialidade Técnica: AMBIENTE
Nome do Empreendimento: LINHA DE ALTA VELOCIDADE PORTO - LISBOA FASE 2: NOVA LINHA PORTO - LISBOA
Título do Desenho: PLANTA DE ORDENAMENTO - PNSAC

Sistema de referência: EPSG 3763 (PT-TM06/ETRS89 - European Terrestrial Reference System 1989)
Formato: A1 - 594x841
Escalas: 1: 25 000 (0 250 500 m)

Tipo	N.º SAP	N.º de Ordem no Projecto	Versão	Folha	Desenho
316	###########	xxx	00	1	0

Em cópias deste desenho com formato diferente do A1 atender à escala gráfica

-75000 -70000 -65000

-20000 -25000 -30000

Concelho de Alcobaça

Concelho de Caldas da Rainha

Concelho de Porto de Mós

Concelho de Rio Maior

PUEC DA BENEDITA

PUEC DA BENEDITA

54+000 54+000 52+000 52+000 50+000 50+000 48+000 48+000 46+000 46+000 44+000 44+000 42+000 42+000 40+000 40+000

Mesa Norte

Alqueidão do Arrimal

Arrimal

MENDIGA

Dompedro

ARRIMAL

Portela do Pereiro

Arrimal

Covão do Milho

Cabeça Mesda

C. de Vale de Ventos

Valverde

Casais Monizes

Lagoa de Freiria

Moita do Poço

Casal do Carvalho

Casal do Guerra

Venda da Rega

Vincinha

Moita do Rio

Xartinho

Soures

Chão

Ribeira de Cima

Alcoentre

Pêra

Venda das Raparigas

Vala

Infraestruturas de Portugal

Direção de Engenharia e Ambiente

O Responsável por
EA - PRO
Luisa Almeida

O Diretor da DEA
José Alves Monteiro

Linha Alta Velocidade

- Solução A
- Solução B
- ⟺ PUEC
- Túnel
- Viaduto ou Ponte

Ligações à Linha do Norte

- Carregado

Ligações à Linha do Oeste

- Ligação ascendente - SA
- Ligação descendente - SA
- Ligação ascendente - SB
- Ligação descendente - SB

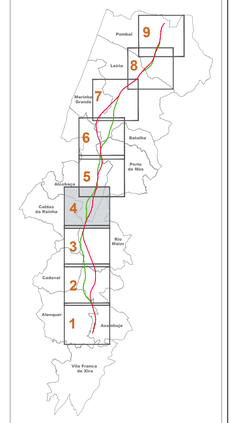
- Reserva Agrícola Nacional
- Reserva Ecológica Nacional
- Regime Florestal
- Linhas de alta Tensão
- Postos de Transformação
- Marcos geodésicos
- Imóveis classificados
- Gasoduto
- Corredor do Traçado TGV Decreto n.º7/2008, 27 Março
- Auto Estrada
- Rede Rodoviária
- Sítio da Rede Natura 2000
- Limite do PNSAC

Sistema de Coordenadas:
Hayford Gauss Militar, Falsa origem, Datum Lisboa

Base Cartográfica:
Carta Militar 1/25000
Instituto Geográfico do Exército

Data de Impressão: **Março 2010**

Esquema de Folhas



Notas e historial de Alterações

REV 00 EMISSÃO INICIAL — FT FEVEREIRO2023

Fonte (Cartografia de base):

Logótipos e informação complementar

Projectista

arqpais — AGRI.PRO AMBIENTE

Ficheiro: PF102A_AMB.EP.10.10.00.000
Nº Projectista

Data: Fevereiro 2023

Levantou MM
Desenhou MM
Projectou MM
Verificou FT

Linha: LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA
Local: LOTE C - TROÇO SOURE / CARREGADO
Fase do Projecto: ESTUDO PRÉVIO
Especialidade Técnica: AMBIENTE
Nome do Empreendimento: LINHA DE ALTA VELOCIDADE PORTO - LISBOA FASE 2: NOVA LINHA PORTO - LISBOA
Título do Desenho: PLANTA DE CONDICIONANTES - PNSAC

Sistema de referência: EPSG 3763 (PT-TM06/ETRS89 - European Terrestrial Reference System 1989)

Formato: A1 - 594x841

Escalas: 1: 25 000 (0 250 500 m)

Tipo	N.º SAP	N.º de Ordem no Projecto	Versão	Folha	Desenho
316	###########	xxx	00	1	0

Em cópias deste desenho com formato diferente do A1 atender à escala gráfica

-75000 -70000 -65000

-20000 -25000 -30000

Concelho de Alcobaça

Concelho de Caldas da Rainha

Concelho de Porto de Mós

Concelho de Rio Maior

54+000 52+000 50+000 48+000 46+000 44+000 42+000 40+000

PUEC DA BENEDITA

Linha Alta Velocidade

- Solução A
- Solução B
- PUEC
- Túnel
- Viaduto ou Ponte

Ligações à Linha do Norte

- Carregado

Ligações à Linha do Oeste

- LO - Solução A
- LO - Solução B

ÁREA DE INTERVENÇÃO DO PEPNSAC

- Limite Parque Natural das Serras de Aire e Candeeiros

REGIMES DE PROTEÇÃO

- Parcial Tipo I
- Parcial Tipo II
- Complementar Tipo I
- Complementar Tipo II
- Área Não Abrangida por Regimes de Protecção

ÁREAS DE INTERVENÇÃO ESPECÍFICA

Área de especial interesse para a fauna

A1 | Candeeiros Norte
A2 | Alecrineiros
A3 | Pena dos Corvos
A4 | Polje Mira-Minde
A5 | Penas da Afeiteira
A6 | Cabeço do Sol
A7 | Pena da Falsa
A8 | Castelejo
A9 | Olho da Mata do Rei
A10 | Pena de Alca.ia
A11 | Serra de Aire
A12 | Vale Longo
A13 | Olhos de Água do Alviela
A14 | Vale da Laranja
A15 | Candeeiros Sul
A16 | Ventas do Diabo
A17 | Vale da Trave

Áreas sujeitas a exploração extrativa

B1 | Moleanos
B2 | Codaçal
B3 | Cabeça Veada
B4 | Portela das Salgueiras
B5 | Pé da Pedreira
B6 | Alqueidão da Serra

Geosítios, sítios de interesse cultural e abrigos de especial interesse para a fauna - Anexo I

Identificação de cada elemento constante no Anexo I.

ÁREAS RECUPERADAS

- Áreas Recuperadas

ICNF Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas

PROGRAMA ESPECIAL DO PARQUE NATURAL DAS SERRAS DE AIRE E CANDEEIROS

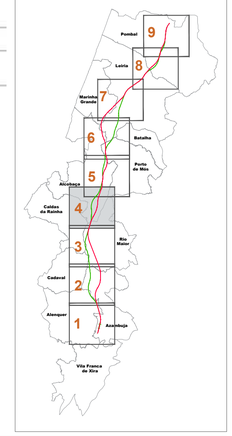
Título: Planta de Síntese - Versão Pós Discussão Pública -

Folha: 2/4 | Data: junho de 2023 | Referência do 3º grupo: PEPNSAC_202306_F3

Escala gráfica: 0,5 1 2 Km | Escala numérica: 1:25.000

Sistema de referência coordenadas: | Fonte / de informação:

Esquema de Folhas



Notas e historial de Alterações

REV 00 EMISSÃO INICIAL — FT FEVEREIRO2023

Fonte (Cartografia de base):
Programa Especial do Parque Natural da Serra de Aire e Candeeiros, edição de Junho de 2023 - versão pós discussão pública.

Logótipos e informação complementar

Projectista: arqpais; AGRI.PRO AMBIENTE

Ficheiro: PF102A_AMB.EP.10.10.00.000
N.º Projectista:
Data: Fevereiro 2023

Levantou: MM
Desenhou: MM
Projectou: MM
Verificou: FT

Infraestruturas de Portugal
Direção de Engenharia e Ambiente

O Responsável por: EA - PRO Luísa Almeida

O Diretor da DEA: José Alves Monteiro

Linha: LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA
Local: LOTE C - TROÇO SOURE / CARREGADO
Fase do Projecto: ESTUDO PRÉVIO
Especialidade Técnica: AMBIENTE
Nome do Empreendimento: LINHA DE ALTA VELOCIDADE PORTO - LISBOA FASE 2: NOVA LINHA PORTO - LISBOA
Título do Desenho: PLANTA DE SÍNTESE PROGRAMA ESPECIAL DO PNSAC

Sistema de referência: EPSG 3763 (PT-TM06/ETRS89 - European Terrestrial Reference System 1989)
Formato: A1 - 594x841
Escalas: 1: 25 000 (0 250 500 m)

Tipo	N.º SAP	N.º de Ordem no Projecto	Versão	Folha	Desenho
316	###########	xxx	00	1	0

LISBOA GÁS – GGND

IP/EPAL - Memorando de Reunião

PF259 – LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA – FASE 2: TROÇO SOURE / CARREGADO

Data **22/05/2023** **Início: 15:00** **Fim: 16:30**

Local **TEAMS**

Assunto **Projeto da Nova Linha de Alta Velocidade (LAV) Porto - Lisboa / articulação com infraestruturas da Lisboa Gás e da Lusitânia Gás**

Objetivos

Apresentação do projeto e compatibilização com as infraestruturas da Lisboa Gás e da Lusitânia Gás

Agenda

- Apresentação geral do Lote C da LAV: Soure - Carregado
- Zonas de interferência com infraestruturas da Lisboa Gás e da Lusitânia Gás e formas de atravessamento
- Discussão com os intervenientes

Conclusões

(indicar, sumariamente, as conclusões, os responsáveis por ações a desenvolver e prazos; tentar limitar a ata a uma página, no máximo duas, se necessário, juntar anexos)

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
1	A IP agradeceu a disponibilidade para a reunião, tendo sido feitas as apresentações das equipas internas e dos seus consultores.	IP	
2	Fez-se depois o enquadramento geral do empreendimento da LAV e do Lote C: Soure/Carregado, em particular, referindo que este lote se encontra em fase de atualização do Estudo Prévio e elaboração do respetivo EIA, que se pretende enviar para a APA, no final do corrente ano, a fim de se proceder à respetiva avaliação ambiental.	IP	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	O Lote C dá sequência ao traçado já em avaliação ambiental desde o Porto até Soure, e inclui ainda a Ligação à Linha do Norte na zona do Carregado para o acesso a Lisboa.		
3	Fez-se de seguida uma apresentação dos traçados LAV e das informações enviada pela Lisboa Gás (tubagens e PRM' s) de modo a identificar locais de possíveis interferências, tendo-se concluído o seguinte: • A única tubagem intersectada pela LAV é o gasoduto da Azambuja (200 mm - 2º escalão) que passa pelo Carregado e por Vila Nova da Rainha, mais concretamente na zona das Vias Ascendente e Descendente da Ligação à Linha do Norte, num trecho em que ambas as vias se encontram em viaduto, pelo que terá de haver cuidado na localização dos pilares e respetivas fundações, de modo a não interferirem com a faixa de servidão, que é de 3 m para cada lado da tubagem. Nenhuma outra tubagem da Lisboa Gás é interferida pelos traçados LAV.	AGRIPRO AMBIENTE / AVPL	
4	Fez-se de seguida uma apresentação dos traçados LAV e das informações enviada pela Lusitânia Gás (tubagens, GRM' s e PRM' s) de modo a identificar locais de possíveis interferências, tendo-se concluído o seguinte: • Na zona de Rio Maior, cerca dos km 32 das Soluções A (aterro) e B (aterro) da LAV, há uma interferência com uma tubagem de 250 mm. A proteção, habitual para as situações em aterro, deverá ser feita com uma forra em aço, eventualmente com uma proteção em betão). • Na ligação Rio Maior – Benedita, num trecho em escavação, com 8 m de profundidade, em que ambas as soluções são coincidentes, aproximadamente ao	AVPL	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	km 39, há uma interferência com uma tubagem de 160 mm. • Na zona do IC9, próximo de Aljubarrota, há uma interferência com uma tubagem de 200 mm – km 60,5 da Sol. A (em aterro de 3 a 4 m) e km 59,5 da Sol. B (em viaduto). • Ao longo da N8 corre uma tubagem de 200 mm, passando o traçado LAV inferiormente, em ambas as soluções, em túnel – km 61 da Sol. A (recobrimento de 20 m sobre o túnel) e km 61,4 da Sol. B (recobrimento de 30 m sobre o túnel). • Próximo do Juncal há uma interferência com uma tubagem de 250 mm – km 64,1 da Sol. A (aterro de 2 m) e km 63,8 da Sol. B (escavação de 2 m). • Do Juncal para norte, há um afastamento das Soluções A (passa para nascente) e B (passa para poente), tendo-se identificado as seguintes interferências: ○ Solução A ▪ Tubagem de 200 mm ao km 73,8 (em viaduto) ▪ Tubagem de 160 mm ao km 77,8 (em viaduto) ▪ Tubagens de 160 e de 200 mm ao km 82,3 (em túnel, com recobrimento de 8 m) ○ Solução B ▪ Tubagem de 100 mm ao km 75,7 (em escavação de 13 m de profundidade, correndo lateralmente à Estrada dos Guilhermes) ○ Solução B – Variante de Leiria		

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	▪ Tubagem de 200 mm ao km 5,3 (aterro de 8 m) ▪ Tubagem de 200 mm ao km 6,2 (em viaduto) ▪ Tubagem de 250 mm ao km 11,3 (em viaduto) • No trecho a norte do rio Lis os traçados aproximam-se novamente, havendo uma interferência com uma tubagem de 200 mm – km 92,5 da Sol. A (aterro de 15 m) e km 94,4 da Sol. B (aterro de 11 m). Em ambas as soluções prevê-se uma PI próxima, onde se poderá incluir um espaço para a tubagem.		
5	A IP encerrou a reunião, agradecendo a disponibilidade e os contributos, informando que será enviado com brevidade o memorando desta reunião, referindo os pontos abordados.	IP	ASAP

Lista de ações

(listagem das ações, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Nº	Responsáveis *(para as ações)*	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1	IP	Envio do memorando da reunião.	ASAP

Lista de ações em aberto de reuniões anteriores

(listagem das ações das reuniões anteriores que se encontram em aberto, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Ata Nº	Ponto N.º	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1			

Anexos

Anexo	Descrição	Nº Páginas
1	Registo de Presenças	1

Participantes

Nome	Entidade	Função
Luís Ferreira	IP	Coordenação do Projeto
Ana Freire	IP	Coordenação do Projeto
Cândida Castro	IP	Coordenação Estudos Ambientais
João Prego	AVPL	Coordenador do Traçado
Fátima Teixeira	Agripro Ambiente	Coordenadora do EIA
Otilia Freire	Arqpais	Coordenadora do EIA
Carlos Silva	Lisboa Gás	Coordenador Técnico
Adriano Silva	Lisboa Gás	Coordenador Técnico

Distribuição

Entidade	Nome
Vários	Participantes

Ata elaborada por

AGRIPRO/AVPL

LNEG – LABORATÓRIO NACIONAL DE ENERGIA E GEOLOGIA

IP/LNEG – Memorando da Reunião

PF259 – LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA – FASE 2: TROÇO SOURE / CARREGADO

Data **17/05/2023** **Início: 15:00** **Fim: 16:00**

Local **TEAMS**

Assunto **Projeto da Nova Linha de Alta Velocidade /articulação face a informação relacionada com valores geológicos e hidrogeológicos**

Objetivos

Apresentação do projeto e compatibilização com informação sobre valores geológicos e hidrogeológicos

Agenda

- Apresentação geral do Lote C
- Formas de atravessamento do traçado face a valores de natureza geológica e hidrogeológica
- Discussão com os intervenientes

Conclusões

(indicar, sumariamente, as conclusões, os responsáveis por ações a desenvolver e prazos; tentar limitar a ata a uma página, no máximo duas, se necessário, juntar anexos)

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
1	A IP agradeceu a disponibilidade para a reunião, tendo sido feitas as apresentações das equipas internas e dos seus consultores.	IP	
2	A IP fez o enquadramento geral do empreendimento LAV e do Troço Soure/Carregado, em particular, referindo que este lote se encontra em fase de atualização do Estudo Prévio e elaboração do respetivo EIA, que se pretende enviar, no final do corrente ano, para a APA, a fim de se proceder à respetiva avaliação ambiental.	IP	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	O Lote C atualiza os estudos da ex-RAVE relativos à Linha de Alta Velocidade Lisboa/Porto, entre Soure e o Carregado, dando sequência ao traçado já em avaliação ambiental desde o Porto até Soure, e inclui ainda a Ligação à Linha do Norte na zona do Carregado para o acesso a Lisboa, bem como a Ligação à Linha do Oeste para o acesso à estação de Leiria. As soluções em estudo para a LAV são duas, a Solução A e a Solução B.		
3	Os consultores da IP fizeram de seguida uma apresentação, que se anexa, dando um enquadramento da informação enviada pelo LNEG quanto a áreas de salvaguarda de calcários ornamentais e de caulinos e áreas potenciais para a exploração de calcários e caulinos, bem como ainda ao seu cruzamento com as áreas concessionadas e de reserva extraídas do site da DGEG. Em resumo, verificam-se as seguintes situações: - Concessões Mineiras – uma interferência localizada com uma concessão abandonada. - Áreas de Salvaguarda de calcários ornamentais – localizadas apenas no corredor da LAV, mas não havendo interferências diretas com os traçados. - Áreas de Salvaguarda de caulinos – identificadas várias interferências com os traçados, essencialmente a norte de Leiria - Valores Geológicos: ▪ Os geossítios e zonas de valor geológico Vale Tifónico de Rio Maior/Fonte da Bica/Pedreira de Freiria/Marinhas de sal/Afloramento do filão da Portela de Teira, referidos no parecer do LNEG, não são afetados () – os traçados estão para poente ▪ Passagem do traçado da Solução B no limite do PNSAC em zona adjacente ao IC2	AGRIPRO / AVPL	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	▪ Passagem nas áreas associadas ao Vale da Ribeira do Mogo, referido no parecer do LNEG, e Campos de Dolinas da Lagoa do Cão e Casal do Rei. Proximidade a algumas grutas – situação comum às Sol. A e Sol. B. ▪ Nesta zona integram-se, contudo, também áreas de salvaguarda de calcários e ocorre a exploração de massas minerais, pelo que o traçado da LAV não será assim dissonante deste tipo de atividades potenciais ou existentes. - As concessões atribuídas pela DGEG localizam-se para norte de Rio Maior, nas áreas de salvaguarda de caulinos e de calcários definidas pelo LNEG. De forma mais pormenorizada passou-se depois (com visualização no *google earth*) à descrição dos traçados, nomeadamente do seu posicionamento em função das várias condicionantes existentes, tendo-se apresentado também a relação do projeto com outra informação recolhida de natureza hidrogeológica, como nascentes, grutas e áreas de proteção existentes a captações de água para abastecimento, as quais não são afetadas, pois o posicionamento dos traçados, quanto muito, interfere com as zonas de proteção alargada. Nomeadamente, foram analisadas as zonas com maior sensibilidade do ponto de vista destes usos, como é a zona do vale da ribeira do Mogo, onde o traçado aqui posicionado se encontra condicionado a poente pelo desenvolvimento urbano da região de Alcobaça e a nascente pela Serra dos Candeeiros (ZEC- Rede Natura), e onde se procurou que o mesmo se posicionasse em viaduto ou de nível, com reduzida escavação e sem qualquer afetação de nascentes e grutas. Outra zona analisada foi a localizada a norte de Leiria, até ao final do traçado em Soure, condicionada pela existência de		

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	uma extensa zona de reserva e cativa para a exploração de caulinos, zonas de salvaguarda e várias concessões atribuídas e onde inevitavelmente o traçado não tem alternativa para a passagem sem a afetação pontual destas áreas. A faixa de afetação da LAV é, contudo, reduzida (a largura da via são 14m e com PUEC são cerca de 30m; nas zonas de aterro /escavação pode chegar no máximo a cerca de 50m de largura) e, portanto, com reduzida representatividade no conjunto das manchas de salvaguarda /reserva/exploração, que são muito vastas.		
4	O LNEG esclareceu que relativamente à sua área de intervenção, o que lhe interessa são os recursos em si mesmo e não as áreas concessionadas ou licenciadas para a atividade extrativa. Por essa razão definiu *Áreas de Salvaguarda* (aquelas onde está confirmado recurso mineral com valor económico ou existem expetativas razoáveis para a sua ocorrência) e *Áreas Potenciais* que, tal como o nome indica, são aquelas com potencialidade para a ocorrência de recursos minerais, mas com um grau de incerteza superior ao das Áreas de Salvaguarda. Na sequência da informação prestada em tempo, o LNEG solicitou a representação cartográfica de matéria relacionada com o descritor "Hidrogeologia", nomeadamente: 1) sistemas aquíferos intersetados pelos traçados da Nova Linha; 2) pontos de água, mormente as importantes exsurgências cársicas de carácter perene que constituem pontos de descarga do sistema aquífero Maciço Calcário Estremenho, no seu setor poente, com particular destaque para as nascentes de Chiqueda disseminadas ao longo do Vale da Ribeira de Mogo (onde também existem diversas grutas) e cuja preservação da área de recarga deverá ser acautelada através de soluções técnicas de engenharia a adotar na construção da ferrovia entre o km 55+500 e o km 59+200, aproximadamente.	LNEG	ASAP

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
7	A IP encerrou a reunião, agradecendo a disponibilidade e os contributos, informando que será enviado com brevidade o memorando desta reunião, referindo os pontos abordados, bem como os elementos acima referidos.	IP	ASAP

Lista de ações

(listagem das ações, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Nº	Responsáveis *(para as ações)*	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1	IP	Envio do memorando da reunião. Envio do ficheiro dwg com os elementos do traçado.	ASAP

Lista de ações em aberto de reuniões anteriores

(listagem das ações das reuniões anteriores que se encontram em aberto, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Ata Nº	Ponto N.º	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1			
2			

Anexos

Anexo	Descrição	Nº Páginas
1	Registo de Presenças	1
2	Enquadramento das informações de natureza geológica e hidrogeológica face ao projeto (power point)	

Participantes

Nome	Entidade	Função
Ana Freire	IP	Coordenação do Projeto
Ricardo Almeida	IP	Coordenação do Projeto
Cândida Castro	IP	Coordenação Estudos Ambiente
João Prego	AVPL	Coordenador do Traçado
Ana Castro	AVPL	Equipa do Traçado
Fátima Teixeira	Agripro Ambiente	Coordenadora do EIA
Otilia Freire	Arqpais	Coordenadora do EIA
Ana Albuquerque	Arqpais	Equipa do EIA
Daniela Nascimento	Egiamb	Equipa do EIA
Susana Machado	LNEG	Geóloga da UGHGC (Património Geológico)
Augusto Filipe	LNEG	Eng.º de Minas da URMG (Recursos Geológicos)
Jorge Carvalho	LNEG	Investigador da URMG (Recursos Geológicos)
José Sampaio	LNEG	Eng.º Geólogo da UGHGC (Hidrogeologia)
Ruben Dias	LNEG	Coordenador UGHGC

Distribuição

Entidade	Nome
Vários	Participantes

Ata elaborada por

AGRIPRO/AVPL

LAV PORTO – LISBOA
LOTE C1- SOURE-CARREGADO

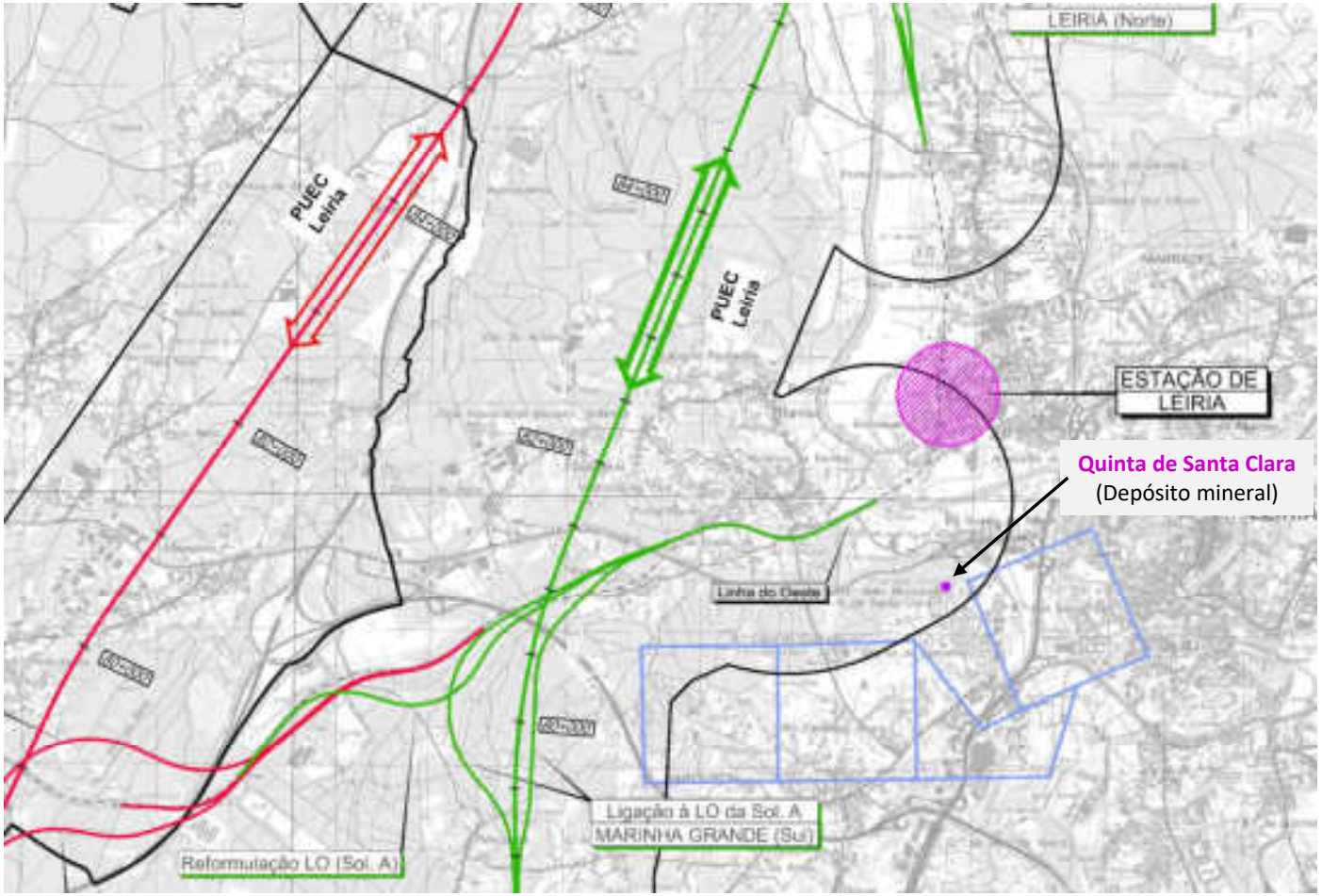
REUNIÃO COM LNEG

17 maio 2023

COM RECURSOS MINERAIS

Concessões Mineiras
↓
abandonadas / revogadas

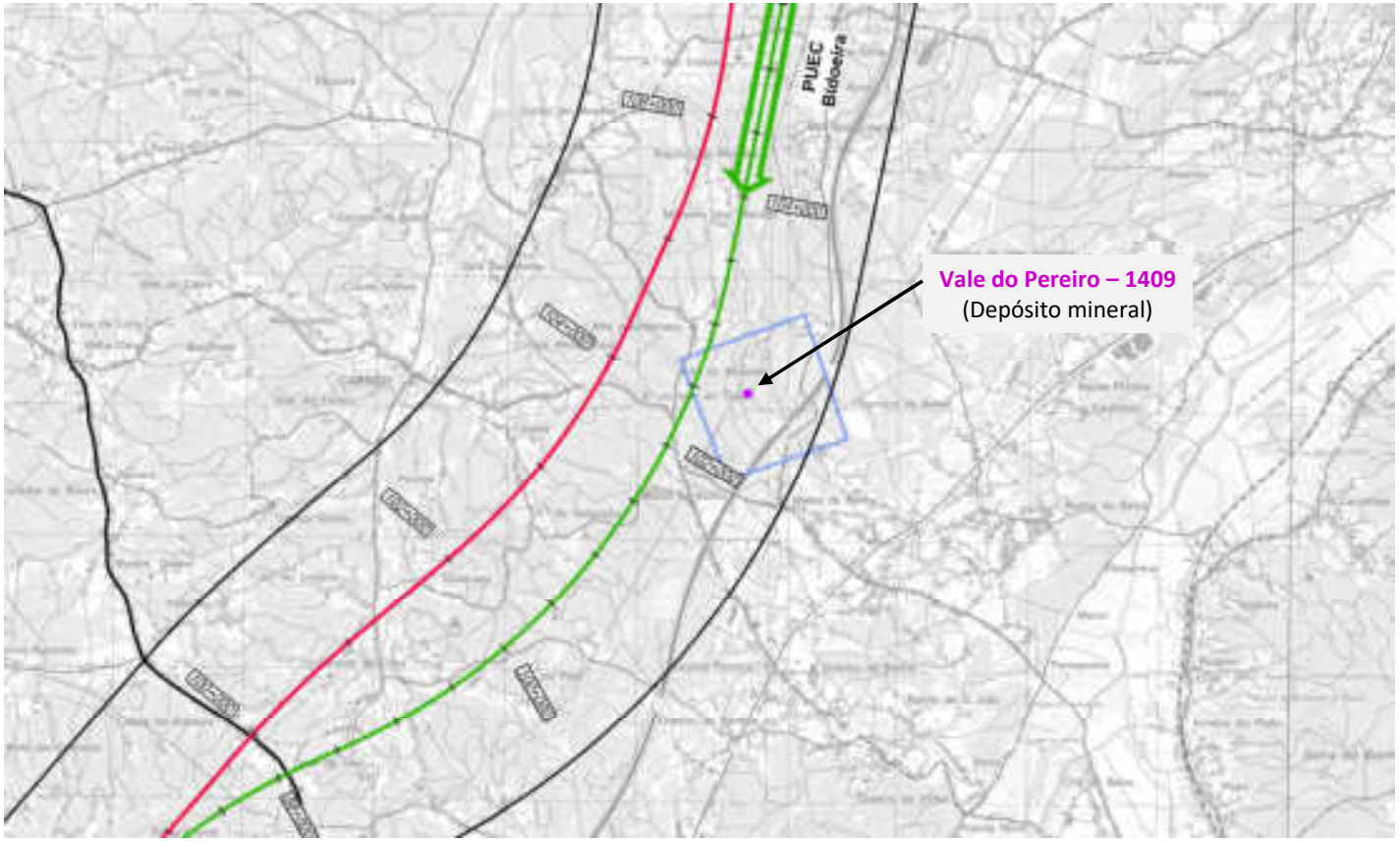
(insere-se em área potencial em salgema (Leiria))



	ID	NUM	NOME	SUBSTANCIA	FREGUESIA	CONCELHO	INICIO	FIM	SITUACAO
1	1063	1063	Porto Moniz	sal gema	Leiria	Leiria	11/08/1921	28/03/1979	Revogada
2	2495	2495	Parceiros	sal gema	Parceiros	Leiria	06/02/1950	06/10/1971	Abandonada
3	2616	2616	Parceiros nº2	sal gema	Parceiros	Leiria	10/05/1950	06/10/1971	Abandonada
4	2617	2617	Parceiros nº3	sal gema	Parceiros	Leiria	10/05/1950	06/10/1971	Abandonada

INTERFERENCIAS COM RECURSOS MINERAIS

Concessões Mineiras
↓
abandonada



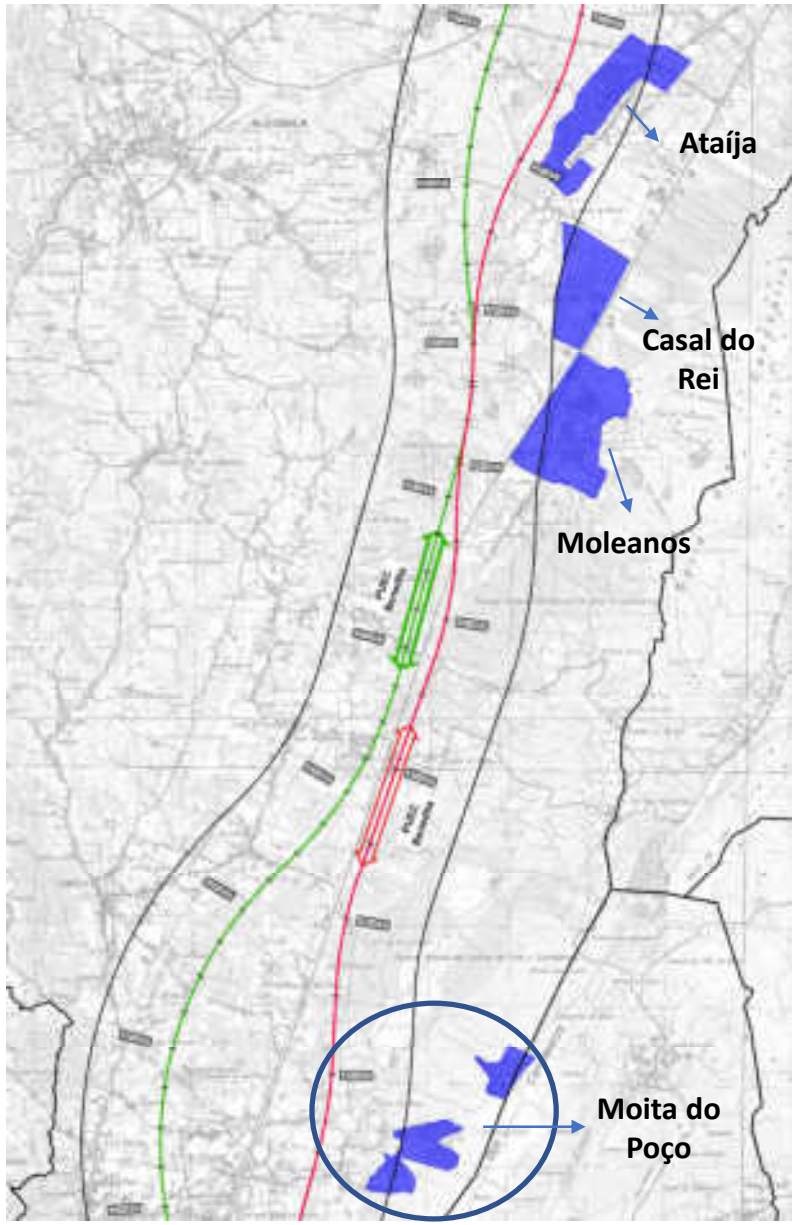
	ID	NUM	NOME	SUBSTANCIA	FREGUESIA	CONCELHO	INICIO	FIM	SITUACAO
1	1406	1406	Vale do Pereiro	CV (lenhite)	Vermoil	Pombal	15/09/1923	11/02/1947	Abandonada

INTERFERÊNCIAS COM RECURSOS MINERAIS

Áreas de Salvaguarda de Calcários Ornamentais

"Áreas de especial relevância para a possibilidade de ocorrência de recursos com valor económico e que por essa razão se considera serem de salvaguardar."
LNEG

	SUBSTANCIA	REGIÃO	NUCLEO
1	Calcários	MCE	Ataíja
2	Calcários	MCE	Casal do Rei
3	Calcários	MCE	Moleanos
4	Calcários	MCE	Moita do Poço



INTERFERÊNCIAS COM RECURSOS MINERAIS

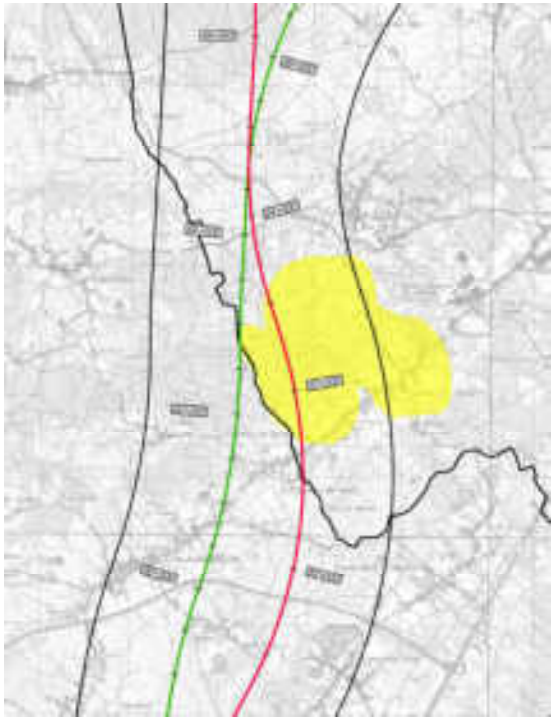
Áreas de Salvaguarda de Caulinos

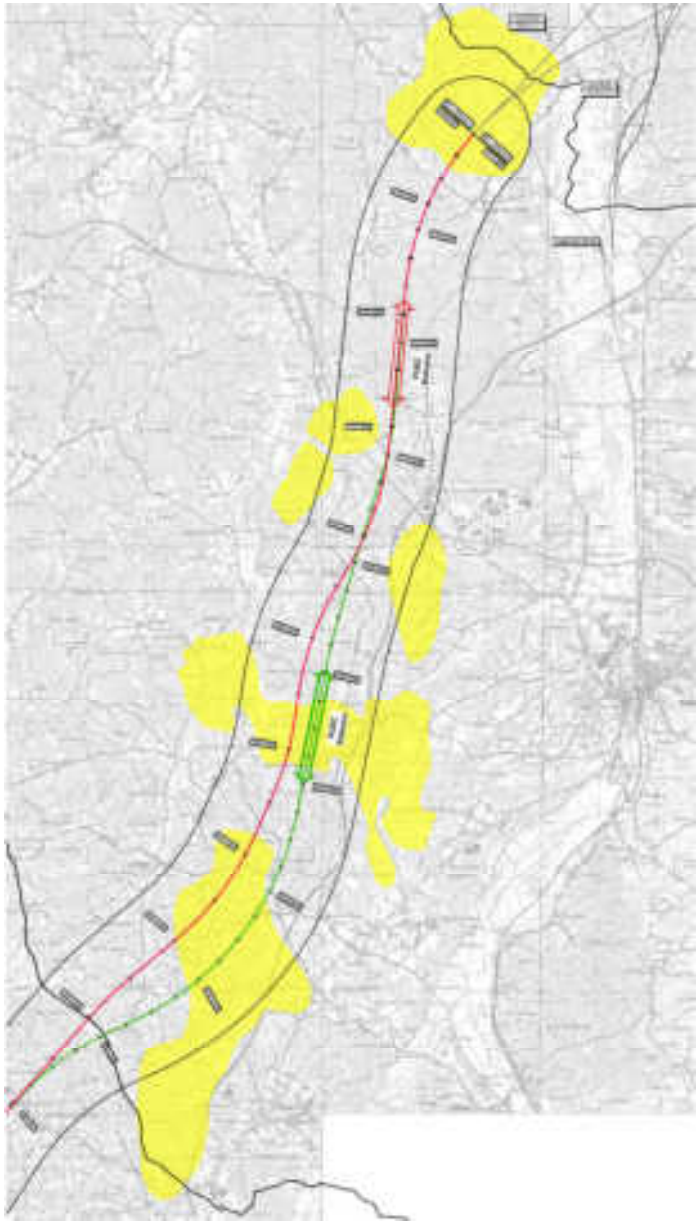
"Áreas de especial relevância para a possibilidade de ocorrência de recursos com valor económico e que por essa razão se considera serem de salvaguardar."
LNEG

Interferências diretas com o traçado:

1. Km **62+000** da Solução A e B;
2. Km **100+000** da Solução A;
3. Km **102+000** da Solução B;
4. Km **104+000** da Solução A;
5. Km **106+000** da Solução B;
6. **Fim dos traçados** A e B.

COM CONCESSÕES ATRIBUIDAS PELA DGEG





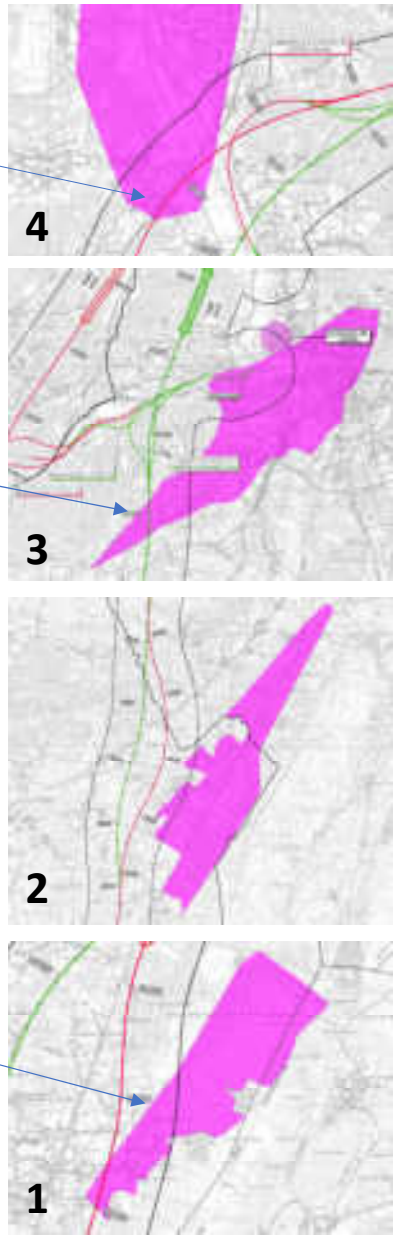
INTERFERÊNCIAS COM ÁREAS POTENCIAIS EM RECURSOS MINERAIS

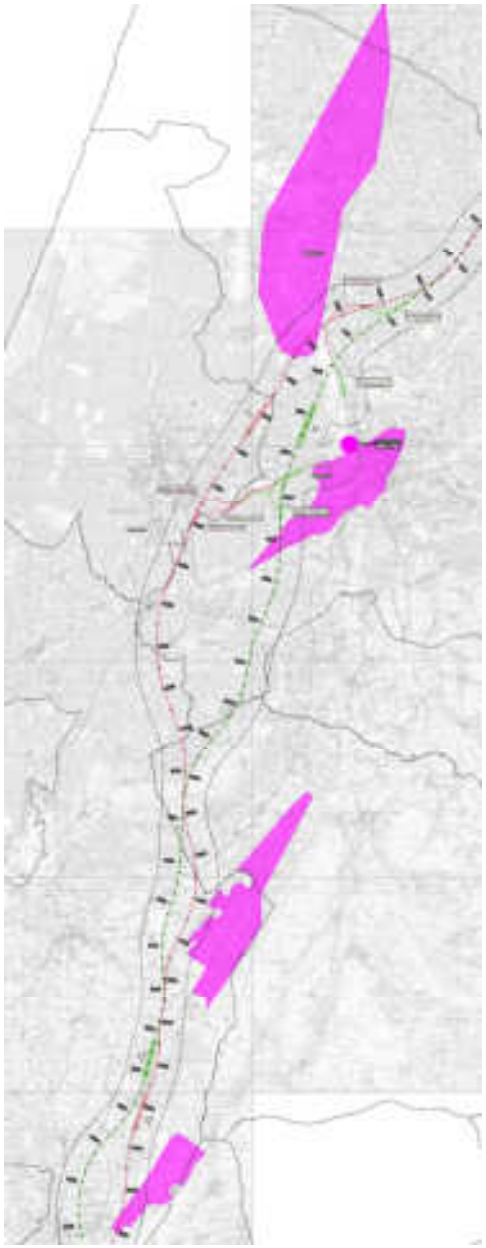
	SUBST	NUCLEO
2	Calcários Ornamentais - Blocos	Moleanos
1	Calcários Ornamentais - Blocos	Salgueiras - Candeeiros Sul
4	Salgema e Gesso	Monte Real
3	Salgema e Gesso	Leiria

EM ÁREA DO AH LIZ
(Sol. B)

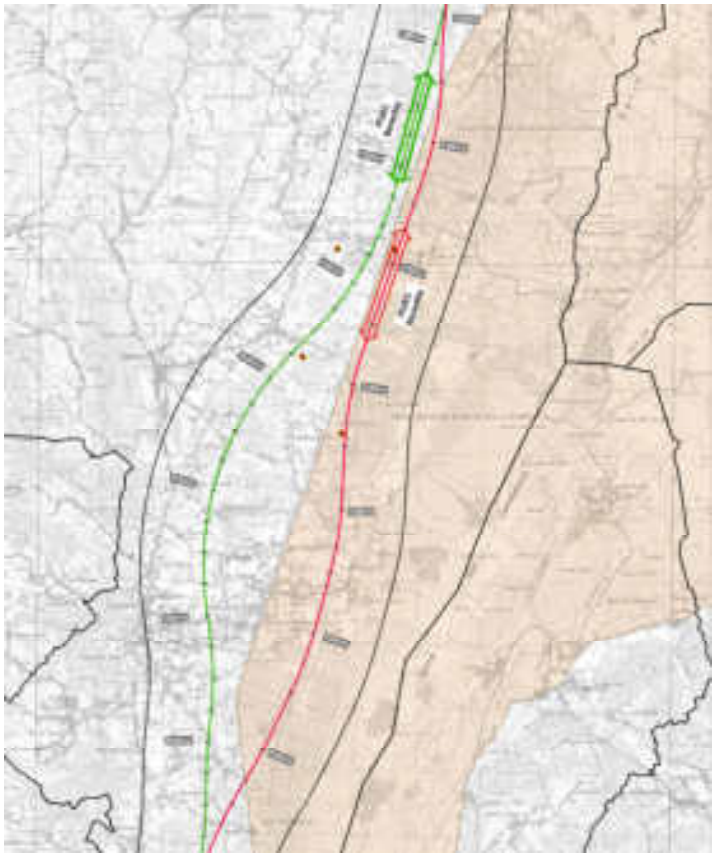
EM ÁREA URBANA
(Pernelhas
(Sol. A)

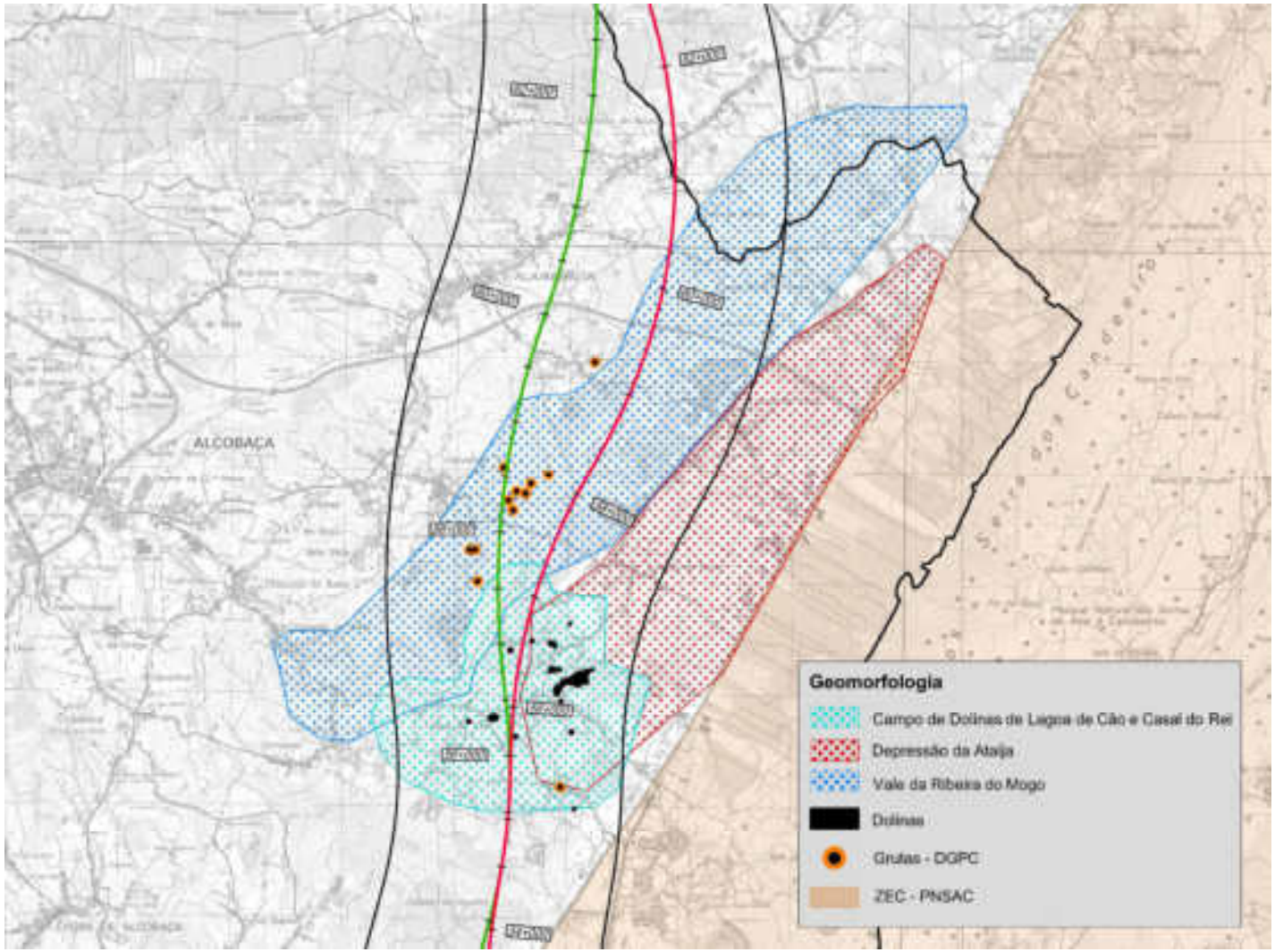
EM ÁREA DO PNSAC
(Sol. B – zona do parque industrial em construção)





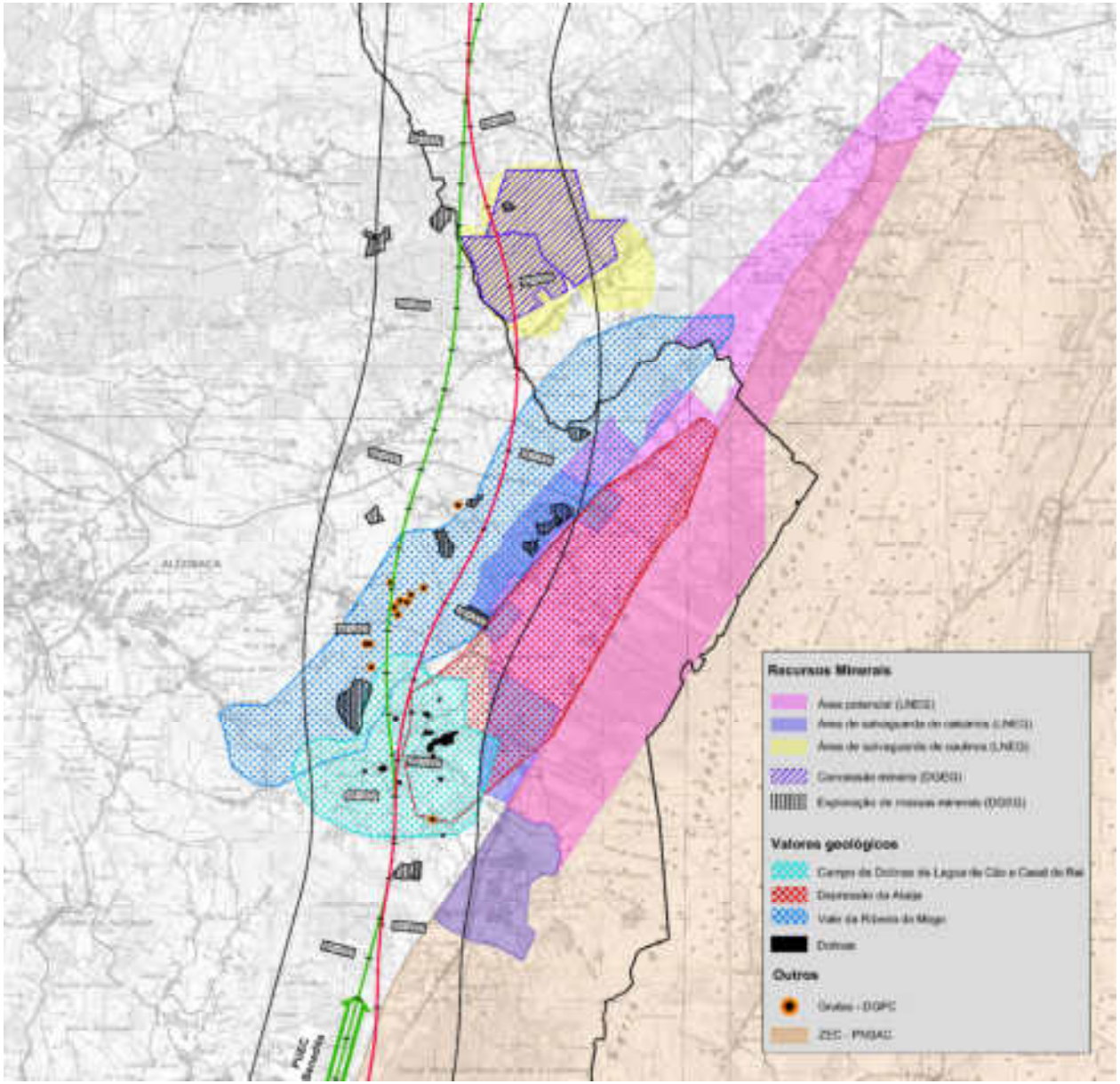
VALORES GEOLÓGICOS





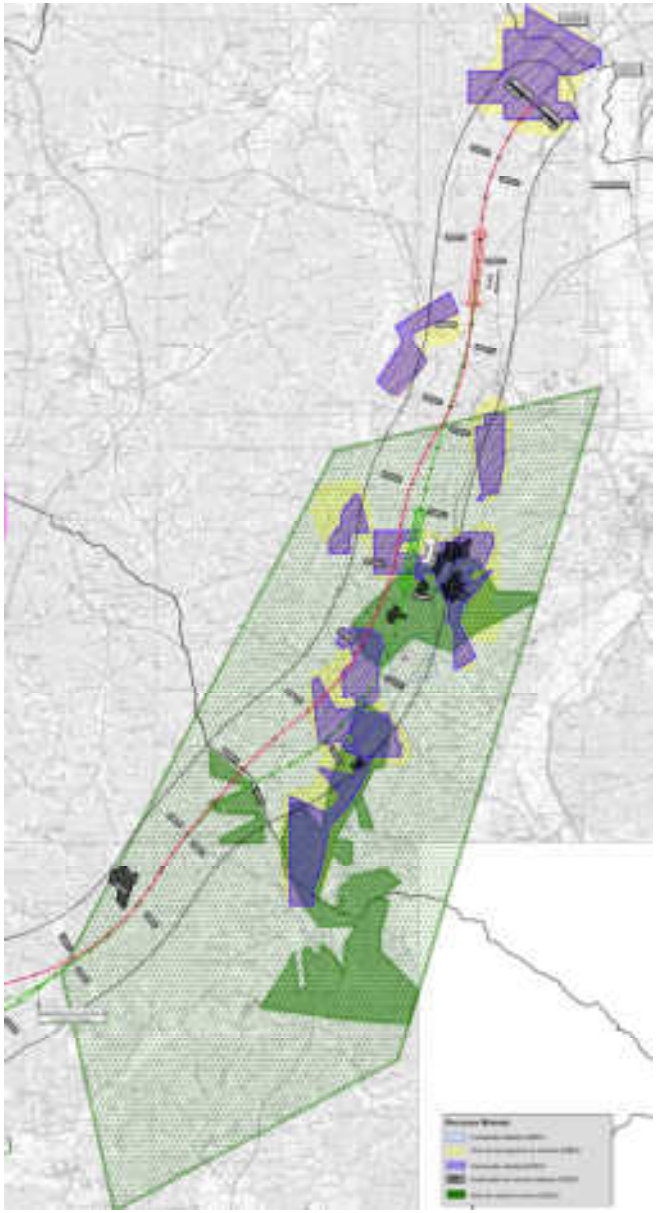
Áreas com maiores condicionamentos

(Vale da rib. do Mogo e Campo Dolinas Lagoa do Cão e Casal do Rei, que são também área de salvaguarda para a exploração de calcários e com explorações mineiras em atividade)



Áreas com maiores condicionamentos

(áreas de salvaguarda e reserva cativa para a exploração de caulinos, com várias concessões atribuídas)



REN – REDE ELÉTRICA NACIONAL

IP/REN Elétrica - Memorando de Reunião

PF259 – LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA – FASE 2: TROÇO SOURE / CARREGADO

Data **12/05/2023** **Início: 15:30** **Fim: 16:30**

Local **TEAMS**

Assunto **Projeto da Nova Linha de Alta Velocidade (LAV) Porto - Lisboa / articulação com infraestruturas da REN Elétrica**

Objetivos

Apresentação do projeto e compatibilização com as infraestruturas da REN Elétrica

Agenda

- Apresentação geral do Lote C da LAV: Soure - Carregado
- Zonas de interferência com infraestruturas da REN Elétrica e formas de atravessamento
- Discussão com os intervenientes

Conclusões

(indicar, sumariamente, as conclusões, os responsáveis por ações a desenvolver e prazos; tentar limitar a ata a uma página, no máximo duas, se necessário, juntar anexos)

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
1	A IP agradeceu a disponibilidade para a reunião, tendo sido feitas as apresentações das equipas internas e dos seus consultores.	IP	
2	Fez-se depois o enquadramento geral do empreendimento da LAV e do Lote C: Soure/Carregado, em particular, referindo que este lote se encontra em fase de atualização do Estudo Prévio e elaboração do respetivo EIA, que se pretende enviar para a APA, no final do corrente ano, a fim de se proceder à respetiva avaliação ambiental.	IP	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	O Lote C dá sequência ao traçado já em avaliação ambiental desde o Porto até Soure, e inclui ainda a Ligação à Linha do Norte na zona do Carregado para o acesso a Lisboa.		
3	De seguida foi feita a apresentação dos traçados da LAV, tendo sido mostradas as interferências com as diversas linhas elétricas que a REN enviou recentemente a pedido da IP. A IP ficou de enviar uma tabela com todos os pontos onde se verificam interferências, de modo que a REN possa depois fornecer as cotas e respetivas condições da linha no momento da leitura.	IP / AVPL	
4	A REN informou que as alterações de apoios de linhas ou de traçados de linhas da Rede Nacional de Transporte serão executados nos termos que vierem a ser determinados pelo entidade fiscalizadora cf. Decreto-Lei n.º 43 335	REN	
5	LF encerrou a reunião, agradecendo a disponibilidade e os contributos, informando que será enviado com brevidade o memorando desta reunião, bem como os elementos acima referidos.	IP	ASAP

Lista de ações

(listagem das ações, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Nº	Responsáveis *(para as ações)*	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1	IP	Envio do memorando da reunião. Tabela com as interferências LAV / REN Elétrica	ASAP

Lista de ações em aberto de reuniões anteriores

(listagem das ações das reuniões anteriores que se encontram em aberto, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Ata Nº	Ponto N.º	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1			
2			
3			

Anexos

Anexo	Descrição	Nº Páginas
1	Registo de Presenças	1
2	Tabela com interferências LAV / REN Elétrica	

Participantes

Nome	Entidade	Função
Luís Ferreira	IP	Coordenação do Projeto
Ana Freire	IP	Coordenação do Projeto
Cândida Castro	IP	Coordenação Estudos Ambientais
João Prego	AVPL	Coordenador do Traçado
Fátima Teixeira	Agripro Ambiente	Coordenadora do EIA
Otilia Freire	Arqpais	Coordenadora do EIA
André Santos	REN Elétrica	Coordenador

Distribuição

Entidade	Nome
Vários	Participantes

Ata elaborada por

IP/AGRIPRO/AVPL

REN – REDE ELÉTRICA NACIONAL – GASODUTOS

IP/REN GASODUTOS - Memorando de Reunião

PF259 – LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA – FASE 2: TROÇO SOURE / CARREGADO

Data **25/09/2023** **Início: 11:00** **Fim: 12:30**

Local **TEAMS**

Assunto **Projeto da Nova Linha de Alta Velocidade (LAV) Porto - Lisboa / articulação com as infraestruturas da REN Gasodutos**

Objetivos

Apresentação do projeto LAV e compatibilização com as infraestruturas da REN Gasodutos

Agenda

- Apresentação geral do Lote C da LAV: Soure - Carregado
- Zonas de interferência com infraestruturas da REN Gasodutos e formas de atravessamento

Conclusões

(indicar, sumariamente, as conclusões, os responsáveis por ações a desenvolver e prazos; tentar limitar a ata a uma página, no máximo duas, se necessário, juntar anexos)

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
1	A IP agradeceu a disponibilidade para a reunião, tendo sido feitas as apresentações das equipas internas e dos seus consultores.	IP	
2	Fez-se depois o enquadramento geral do empreendimento da LAV e do Lote C: Soure/Carregado, em particular, referindo que este lote se encontra em fase de atualização do Estudo Prévio e elaboração do respetivo EIA, que se pretende enviar para a APA, no início de 2024, a fim de se proceder à respetiva avaliação ambiental.	IP	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	O Lote C dá sequência ao traçado já em avaliação ambiental desde o Porto até Soure, tendo-se desenvolvido duas soluções para este lote, a Solução A (SA) e a B (SB), que inclui ainda a Ligação à Linha do Norte, na zona do Carregado para acesso a Lisboa, e as Ligações à Linha do Oeste, a sul e a norte da estação ferroviária de Leiria, designadas de Marinha Grande e de Leiria, respetivamente.		
3	Fez-se de seguida uma apresentação dos traçados LAV, tendo-se identificado os seguintes locais de interferências da LAV com o gasoduto do 1º escalão: • SA_pk 11+300 – LAV em aterro SB_pk 11+300 – LAV em aterro • SA_pk 20+200 – LAV em viaduto SB_pk 25+250 – LAV em escavação • SA_pk 39+800 a 40+100 – LAV em escavação SB_pk 39+600 – transição aterro / escavação • SB_pk 40+900 – LAV em aterro • SB_pk 44+800-pk 45+200 – LAV em aterro • SB_pk 48+750 – LAV em escavação • SA_pk 53+000 – LAV em aterro • SA_pk 57+300 – LAV em escavação • SB_pk 57+900-pk 58+000 – LAV em viaduto • SA_pk 59+650-pk 60+000 – LAV em aterro • SA_pk 61+850-pk 62+350 – LAV em escavação • SB_pk 63+400 – LAV em aterro • SA_pk 66+000 – LAV em escavação • SB_pk 73+750-pk 74+000 – LAV em túnel (interferência com a boca norte)	REN Gas./ IP	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*

	• SB - Ligação da Marinha Grande
	  ○ Via Ascendente – pk 1+900 – viaduto
	  ○ Via Descendente – pk 0+950 – escavação
	• SB_pk 81+700 – LAV em viaduto
	• SA/SB – Ligação de Leiria (Base)
	  ○ Via Bidirecional – pk 1+750 – viaduto
	  ○ Via Ascendente 2 – pk 1+000 transição escavação / aterro
	  ○ Via Descendente 2 – pk 0+800 – viaduto
	• SA/SB – Ligação de Leiria (Variante)
	  ○ Via Bidirecional – pk 1+250 – viaduto
	  ○ Via Ascendente 2 – pk 0+750 transição escavação / aterro
	  ○ Via Descendente 2 – pk 0+600 – viaduto
	Foi assegurado um afastamento de, pelo menos, 100 m da LAV a todas as estações do gasoduto.		

4	Foi acordado que a IP enviará à REN Gasodutos o KMZ dos traçados apresentados, bem como os respetivos desenhos planta / perfil longitudinal, de modo a poder analisar cada interferência e o modo de reposição do gasoduto.	AVPL	
5	A IP encerrou a reunião, agradecendo a disponibilidade e os contributos, informando que será enviado com brevidade o memorando desta reunião, referindo os pontos abordados.	IP	ASAP

Lista de ações

(listagem das ações, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Nº	Responsáveis *(para as ações)*	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1	IP	Envio do memorando da reunião.	ASAP

Lista de ações em aberto de reuniões anteriores

(listagem das ações das reuniões anteriores que se encontram em aberto, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Ata Nº	Ponto N.º	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1			

Anexos

Anexo	Descrição	Nº Páginas
1	Registo de Presenças	1

Participantes

Nome	Entidade	Função
Paulo Ferreira	REN Gasodutos	Exploração da Gás (Sines + Armazenamento)
Mário João Rocha	REN Gasodutos	Exploração O&M
Luís Ribeiro	REN Gasodutos	Interferências
João Lemos Pinto	REN Gasodutos	Projeto
João Silva	REN Gasodutos	Projeto
Luís Ferreira	IP	Coordenação do Projeto
Ricardo Almeida	IP	Coordenação do Projeto
Cândida Castro	IP	Coordenação Estudos Ambientais
João Prego	AVPL	Coordenador do Traçado
Fátima Teixeira	Agripro Ambiente	Coordenadora do EIA
Marta Madrinha	Agripro Ambiente	Consultora de Ambiente
Ana Albuquerque	Arqpais	Consultora de Ambiente
Inês Costa Lopes	Arqpais	Consultora de Ambiente

Distribuição

Entidade	Nome
Vários	Participantes

Memorando elaborada por

AGRIPRO/AVPL/IP

RESILEI – TRATAMENTO DE RESÍDUOS E INDUSTRIAIS

Memorando de Reunião com a RESILEI

PF259 – LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA – FASE 2: SOURE / CARREGADO (LOTE C)

Data **19/05/2023** **Início: 10:30** **Fim: 11:30**

Local **Instalações da RESILEI**

Assunto **Projeto da Nova Linha de Alta Velocidade (LAV) Porto - Lisboa / articulação com as infraestruturas da RESILEI**

Objetivos

- Apresentação do projeto e compatibilização com as infraestruturas da RESILEI

Agenda

- Apresentação geral do Lote C da LAV: Soure - Carregado
- Interferências com as instalações da RESILEI e formas de minimização pelos traçados propostos

Conclusões

(indicar, sumariamente, as conclusões, os responsáveis por ações a desenvolver e prazos; tentar limitar a ata a uma página, no máximo duas, se necessário, juntar anexos)

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
1	A IP agradeceu a disponibilidade para a reunião, tendo sido feitas as apresentações das equipas internas e dos seus consultores (Projeto e Ambiente).	IP	
2	Fez-se depois o enquadramento geral do empreendimento da LAV e do Lote C: Soure/Carregado, em particular, referindo que este lote se encontra em fase de atualização do Estudo Prévio e elaboração do respetivo EIA, que se pretende enviar para a APA, no final do corrente ano, a fim de se proceder à respetiva avaliação ambiental. O Lote C dá sequência ao traçado já em avaliação ambiental desde o Porto até Soure, e inclui ainda a Ligação à Linha do Norte na zona do Carregado para o acesso a Lisboa.	AVPL / AGRIPRO	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	Na zona Marinha Grande / Leiria o traçado da LAV apresenta duas alternativas, a Solução A, a nascente, e a B, a poente, estando previstas ligações à Linha do Oeste, designadas Ligações da Marinha Grande, para acesso à estação atual de Leiria, Verifica-se que na ligação associada à Solução B, existe uma interferência com as lagoas de decantação das instalações da RESILEI, bem como a necessidade de proceder ao restabelecimento da via rodoviária de acesso às suas instalações.		
3	De seguida foram vistos em pormenor os traçados propostos e enquadrados os fortes condicionamentos para a sua efetivação, que obrigam à existência de raios de curvatura compatíveis com uma velocidade de 120km/h e à necessidade de proceder à retificação da Linha do Oeste, de modo a colocá-la em alinhamento reto que possibilite a inserção das Vias Ascendente (VA) e Descendente (VD) da ligação LAV <>Linha do Oeste, permitindo, respetivamente, a circulação dos comboios que saem da LAV e acedem à estação de Leiria e dos que saem da estação de Leiria e querem entrar na LAV.	AVPL	
4	Da análise que se seguiu por parte da RESILEI e das preocupações manifestadas, concluiu-se o seguinte: • Os limites da RESILEI têm de ser ajustados, pois os terrenos das extremidades (NW e SE) pertencem atualmente à SUMA. Há que atualizar o KMZ dos limites corretos do terreno da RESILEI. • Nos terrenos que marginam de ambos os lados o terreno da RESILEI, a CME encontra-se a instalar painéis para uma central fotovoltaica, prevendo-se o término das obras ainda este ano. Esta informação vai ser solicitada à CM Leiria, por parte da IP, uma vez que não está disponível no site da DGEG.	RESILEI IP / AGRIPRO RESILEI	ASAP ASAP

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	• O efluente da RESILEI é descarregado num emissário executado a expensas da RESILEI, localizado sob a estrada existente (as tampas das caixas de visita são visíveis), e conduzido à ETAR de Coimbrões, situada perto de Monte Real (Águas do Centro Litoral). Este emissário também recebe o efluente da VALORLIS. Esta informação vai ser solicitada aos SMAS de Leiria, pela IP, todavia, ainda que informalmente e só para delimitação da área, caso a RESILEI possa fornecer essa informação, seria de grande utilidade para compatibilização de intenções; • Com o traçado proposto as lagoas de tratamento do efluente teriam de ser reposicionadas nas proximidades da sua localização atual. Dado o aterro de resíduos da RESILEI possuir capacidade de funcionamento por cerca de mais 20 anos, o seu funcionamento tem de ser assegurado por força legal durante um período adicional de 30 anos após o término da exploração; • A portaria da RESILEI teria de ser reposicionada para o lado oposto do acesso atual, posicionamento esse que inviabiliza o atual layout de circulação interno de viaturas pesadas no interior da RESILEI. Neste local encontra-se ainda instalada a captação subterrânea de abastecimento de água; • Haverá ainda a acautelar o atravessamento rodoviário (aéreo ou subterrâneo) com o novo traçado projetado, dado atualmente o tráfego rodoviário para a VALORLIS e RESILEI atravessar uma passagem de nível da linha do Oeste; • A proposta de traçado da LAV apresentada interfere, assim, com as instalações da RESILEI e, consequentemente, com a respetiva atividade, pelo que,	IP / AGRIPRO RESILEI	ASAP

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	• Aa manter-se o traçado proposto, serão causados avultados danos à RESILEI, os quais terão de ser devidamente ressarcidos. • Face aos constrangimentos que a solução apresentada implica para o funcionamento da RESILEI, a solução apresentada não mereceu concordância pelos representantes da RESILEI, tendo solicitado que seja encontrada uma solução alternativa que não interfira com a atividade da RESILEI. • Considera a RESILEI que o traçado discutido, a efetivar-se, interfere com a gestão do aterro da RESILEI (bem como do aterro selado da VALORLIS e outras infraestruturas deste sistema) que implicam necessariamente impactes ambientais relevantes que devem ser evitados.		
5	A IP encerrou a reunião, agradecendo a disponibilidade e os contributos, informando que será enviado o memorando desta reunião, bem como a faixa de ocupação dos traçados, prevista nesta fase, aguardando-se depois a respetiva pronúncia da RESILEI.	IP	ASAP

Lista de ações

(listagem das ações, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Nº	Responsáveis *(para as ações)*	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1	IP	Envio de elementos de projeto para análise	Em anexo
2	RESILEI	Envio dos elementos de apoio solicitados e pronuncia aos traçados propostos.	ASAP
3			

Lista de ações em aberto de reuniões anteriores

(listagem das ações das reuniões anteriores que se encontram em aberto, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Ata Nº	Ponto N.º	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1			
2			
3			

Anexos

Anexo	Descrição	Nº Páginas
1	Registo de Presenças	1
2	PDF dos traçados e da proposta de restabelecimento do acesso rodoviário interferido.	ficheiro

Participantes

Nome	Entidade	Função
Nuno Gabriel	RESILEI	Administrador
Rui Santos	RESILEI	Administrador
Elisabete Reis	RESILEI	Responsável Técnica
Luís Ferreira	IP-DEA	Gestão/Coordenação do Projeto
Ricardo Almeida	IP-DEA	Gestão/Coordenação do Projeto
João Prego	AVPL	Coordenador do Projeto
Fátima Teixeira	Agripro	Coordenadora de Ambiente

Distribuição

Entidade	Nome
Vários	Participantes

Ata elaborada por

IP/AGRIPRO/AVPL

VALORLIS – VALORIZAÇÃO E TRATAMENTO DE RESÍDUOS SÓLIDOS

Memorando de Reunião com a Valorlis

PF259 – LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO E LISBOA – FASE 2: SOURE / CARREGADO (LOTE C1)

Data **19/05/2023** **Início: 12:00** **Fim: 13:00**

Local **Instalações da VALORLIS**

Assunto **Projeto da Nova Linha de Alta Velocidade (Fase 2- Lote C -Soure / Carregado) /articulação com instalações da Valorlis**

Objetivos

Dar a conhecer a LAV – Fase 2 – Soure / Carregado (Lote C) e as interferências previstas com as instalações da Valorlis por via da sua ligação à Linha do Oeste (ligação a sul da estação de Leiria)

Agenda

- Apresentação do Lote C- Soure / Carregado
- Interferências com as instalações da Valorlis e formas de minimização pelo traçado em estudo

Conclusões

(indicar, sumariamente, as conclusões, os responsáveis por ações a desenvolver e prazos; tentar limitar a ata a uma página, no máximo duas, se necessário, juntar anexos)

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
1	A IP agradeceu a disponibilidade para a reunião, tendo sido feitas as apresentações das equipas internas e dos seus consultores (Projeto e Ambiente).	IP	
2	A IP fez o enquadramento geral do empreendimento a LAV e do Troço Soure/Carregado, em particular, referindo que este lote se encontra em fase de atualização do Estudo Prévio e elaboração do respetivo EIA, que se pretende enviar, no final do corrente ano, para a APA, a fim de se proceder à respetiva avaliação ambiental.	IP	

Nº	Conclusões *(decisões e ações)*	Responsáveis *(para as ações)*	Prazos *(para as ações)*
	O Lote C atualiza os estudos da ex-RAVE relativos à Linha de Alta Velocidade Lisboa/Porto, entre Soure e o Carregado, dando sequência ao traçado já em avaliação ambiental desde o Porto até Soure, e inclui ainda a Ligação à Linha do Norte na zona do Carregado para o acesso a Lisboa, bem como a Ligação à Linha do Oeste para o acesso à estação de Leiria, através de cujo acesso por sul, se verifica a interferência marginal com as instalações da Valorlis e a necessidade de proceder ao restabelecimento da via rodoviária existente de acesso às suas instalações. As soluções em estudo para a LAV são duas (Solução A e Solução B), tendo, portanto, cada uma delas a respetiva ligação à Linha do Oeste.		
3	De seguida foram vistos em pormenor os traçados propostos e enquadrados os fortes condicionamentos para a sua efetivação, que obrigam à existência de raios de curvatura compatíveis com uma velocidade de 120km/h e à necessidade de proceder à retificação localizada da Linha do Oeste, de modo a colocá-la em alinhamento reto que possibilite a inserção das Vias Ascendente (VA) e Descendente (VD) da ligação da LAV por sul, permitindo respetivamente a circulação dos comboios que saem da LAV e acedem à estação de Leria e dos que saem da estação de Leiria e querem entrar na LAV. Por via destes traçados haverá a interferência com os terrenos da Valorlis, compreendidos entre as suas instalações a sul da Linha do Oeste e a Linha do Oeste, e a interferência também com o acesso rodoviário existente, cujo restabelecimento implicará a mudança de localização da atual portaria.	AVPL	

4	Da análise que se seguiu por parte da Valorlis e das preocupações manifestadas, concluiu-se o seguinte: • É necessário obter os limites corretos dos terrenos da Valorlis, pois segundo transmitido eles serão bastante mais amplos dos que os apresentados na reunião; • Existem 4 tipos de infraestruturas (biogás, água de abastecimento, coletor de lixiviados e fibra ótica) ligando as duas parcelas da Valorlis que se encontram separadas pela Linha do Oeste, sendo importante obter o cadastro das mesmas; • Ao longo da via rodoviária existente de acesso à Valorlis e à Resilei, localizada a sul, existe um emissário dos SMAS de Leiria que transporta os lixiviados destas duas instalações para a ETAR das Águas do Centro Litoral e que tem que ser considerado no desenvolvimento do projeto. Independentemente de o traçado do mesmo ir ser solicitado ao SMAS de Leiria, solicita-se à Valorlis a disponibilização do mesmo, caso disponha desta informação; • Os traçados propostos não interferem com as áreas de expansão previstas indicadas pela Valorlis, as quais se solicitam, contudo, que sejam delimitadas e o respetivo ficheiro enviado; • A posição da portaria terá de ser alterada, tanto na Solução A como na B, tendo a Valorlis referido que a mesma se poderia manter no mesmo canto norte, embora rodada, ou poderia ser deslocada para o canto oeste. Após análise posterior deste assunto verificou-se ser melhor manter a portaria sensivelmente no local atual, embora sofrendo uma rotação, conforme se apresenta no KMZ anexo; • A IP ficou de enviar até 3ª feira, dia 23 de maio, o memorando da reunião, bem como o KMZ dos traçados (em anexo), de modo que sejam apresentados na reunião de administração da Valorlis;	VALORLIS VALORLIS VALORLIS IP/ AGRIPRO VALORLIS IP	ASAP ASAP ASAP ASAP Até 23 de maio

	• Logo que esteja disponível a faixa de ocupação das ligações e Linha do Oeste, será enviado o respetivo KMZ.	IP /AVPL	ASAP
5	A IP encerrou a reunião, agradecendo a disponibilidade e os contributos e informando que será enviado o memorando desta reunião, com os pontos abordados e o envio dos elementos acima referidos, aguardando-se depois a respetiva pronúncia da Valorlis.	IP	

Lista de ações

(listagem das ações, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Nº	Responsáveis *(para as ações)*	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1	IP	Envio de elementos de projeto para análise (KMZ dos traçados e da proposta de restabelecimento do acesso rodoviário interferido).	Em anexo
2	Valorlis	Envio dos elementos de apoio solicitados e pronuncia aos traçados propostos.	ASAP
3			

Lista de ações em aberto de reuniões anteriores

(listagem das ações das reuniões anteriores que se encontram em aberto, com indicação dos responsáveis e data de execução)

Ata Nº	Ponto N.º	Descrição	Data de Execução *(para as ações)*
1			
2			
3			

Anexos

Anexo	Descrição	Nº Páginas
1	Registo de Presenças	1
2	KMZ dos traçados e da proposta de restabelecimento do acesso rodoviário interferido.	ficheiro

Participantes

Nome	Entidade	Função
Marta Guerreiro	Valorlis	Administradora
António Guerra	Valorlis	Responsável Técnico
Luís Ferreira	IP-DEA	Gestão/Coordenação do Projeto
Ricardo Almeida	IP-DEA	Gestão/Coordenação do Projeto
João Prego	AVPL	Coordenador do Projeto
Fátima Teixeira	Agripro	Coordenadora de Ambiente

Distribuição

Entidade	Nome
Vários	Participantes

Memorando elaborada por

AGRIPRO/AVPL/IP