



## **CÂMARA MUNICIPAL DE CONDEIXA-A-NOVA**

### **EDITAL N.º 34/2023**

**Nuno Moita da Costa**, Presidente da Câmara Municipal de Condeixa-a-Nova torna públicas, em cumprimento do disposto no n.º 1, do artigo 56º, do Anexo I da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro, que estabelece o Regime Jurídico das Autarquias Locais, as deliberações tomadas na reunião extraordinária da Câmara Municipal de Condeixa-a-Nova, realizada no dia 18 de julho de 2023:

**Processo de Avaliação de Impacte Ambiental N.º 3624 – Projeto: Linha Ferroviária de Alta Velocidade entre Porto e Lisboa Fase 1: Troço Porto / Soure, Lote B – Troço Soure / Aveiro (Oiã) – Emissão de Parecer Específico.**

- Deliberação: a Câmara Municipal deliberou por unanimidade, emitir o seguinte parecer específico:

1. Rejeitar veementemente a alternativa 2 do trecho centro, por ser a solução com maior impacto na população, nomeadamente através da demolição de um maior número de habitações e anexos, de equipamentos sociais, como a capela e a associação que são parte da identidade daquela população. Não esquecendo que as restantes edificações serão afetadas indiretamente pela proximidade à linha.

2. Defender que no desenvolvimento do Projeto de Execução seja efetuado um esforço no sentido de evitar demolir as construções existentes nas povoações de Alvogadas e Casal Seco, através do estudo de uma alternativa no trecho centro que se localize a poente da "interligação dos eixos 3.1 e 3.2", isto é, uma alternativa intermédia entre a "alternativa 1" e a "alternativa de interligação dos eixos 3.1 e 3.2".

3. Impor as seguintes condições para o desenvolvimento do Projeto de Execução:

3.1. Serem feitos novos estudos acústicos e de vibração, de modo a garantir que são adotadas todas as medidas de minimização do ruído e de vibrações nas áreas urbanas, mas também em áreas de grande sensibilidade ambiental como é o Paul de Arzila;

3.2. Atualização da cartografia base, de modo a que todas as situações e impactos sejam devidamente acautelados, uma vez que foram detetadas edificações que não estão cartografadas;

3.3. Sejam acatadas as recomendações do Estudo de Impacto Ambiental para que os processos de expropriação sejam "conduzidos por forma a assegurar a aplicação efetiva dos princípios da justa indemnização, legalidade, justiça, igualdade, proporcionalidade, imparcialidade e boa-fé, consignados no Código das Expropriações (Lei nº 168/99, de 18 de setembro, republicado em anexo à Lei nº 56/2008, de 4 de setembro). Para além da aplicação adequada dos princípios da justa indemnização, legalidade, justiça, igualdade, proporcionalidade, imparcialidade e boa-fé, anteriormente referidos, é necessário assegurar o cumprimento de outras regras básicas.

As situações em que a presença e proximidade da via (e.g. habitações junto a taludes ou muros de proteção) possa provocar desvalorização da propriedade devem ser objeto de compensação, a negociar com os afetados.

Nos espaços agrícolas e florestais, todas as parcelas sobrantes devem ficar acessíveis, por restabelecimento ou caminho paralelo. Nos casos em que tal não seja possível as parcelas sobrantes devem ser objeto de expropriação, caso seja essa a preferência do proprietário.

As parcelas sobrantes economicamente inviáveis devem ser objeto de expropriação ou compensação.

Previamente ao início das atividades de construção deverá ser efetuada uma vistoria aos edifícios situados numa faixa de 100 m na envolvente da solução de traçado que vier a ser selecionada, de forma a eventualmente dirimir responsabilidades relacionadas com a ocorrência de danos estruturais ou superficiais nos mesmos, incluindo os eventualmente resultantes do recurso ao uso de explosivos para desmonte de formações rochosas.

3.4. Ser assegurado o restabelecimento de todas as ligações rodoviárias atualmente existentes, bem como a beneficiação de todas as vias que venham a ser afetadas durante a fase de construção;

3.5. Serem promovidas reuniões com a Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) e demais entidades envolvidas no projeto de execução, para a esclarecer todas as dúvidas e articular possíveis ajustes de traçado de modo a minimizar os impactes;

3.6. Ser implementado um de Projeto de Integração Paisagística para recuperação e integração deste projeto no território.

3.7. Reforço da capacidade de intervenção da corporação dos bombeiros e demais forças da proteção civil.

4. Defender que deverão existir compensações ao nível do território concelhio uma vez que o Estudo de Impacto Ambiental, embora considere os impactos a vários níveis, apenas prevê compensações ao nível pontual e do cidadão que é diretamente afetado pela passagem da LAV. A passagem da LAV no concelho produzirá um efeito de túnel dado que o atravessa sem que haja um acesso efetivo a esta infraestrutura, por outro lado irá criar um efeito barreira no território, irá diminuir a qualidade visual da paisagem e a capacidade de atratividade de algumas das povoações.

5. Considerar que face às externalidades negativas que a LAV acarreta deverão ser ponderadas as seguintes compensações, com vista à melhoria da acessibilidade da população nas ligações interconcelhias e à estação intermodal de Coimbra B com o efeito de potenciar a utilização da LAV:

5.1. Execução do protocolo firmado entre a Câmara Municipal e a Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) para a melhoria de acessibilidade do IC2;

- 5.2. Apoio à construção da expansão do Sistema de Mobilidade do Mondego na ligação Coimbra - Condeixa-a-Nova;
- 5.3. Reforço das verbas a transferir para o município destinadas a assegurar o financiamento dos serviços públicos de transportes de passageiros;
- 5.4. Beneficiação de todas as infraestruturas rodoviárias das freguesias atravessadas pela LAV.

E eu, \_\_\_\_\_, Chefe de Divisão Administrativa e de Recursos Humanos, o subscrevi.

Paços do Município de Condeixa-a-Nova, 21 de julho de 2023

O Presidente da Câmara Municipal

Nuno Moita da Costa