

Título: Relatório de Consulta Pública
Quadruplicação da Linha do Minho, no troço Contumil -
Ermesinde

Autoria: Agência Portuguesa do Ambiente
Departamento de Comunicação e Cidadania Ambiental
Divisão de Cidadania Ambiental
Rita Cardoso

Data: maio de 2023

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO.....	3
2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA.....	3
3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA	3
4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO	3
5. ANÁLISE CONSULTA PÚBLICA	3

ANEXO I

- Exposições recebidas

INTRODUÇÃO

Em cumprimento do disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de Outubro, na sua redação atual, procedeu-se à Consulta Pública do projeto “Quadruplicação da Linha do Minho, no troço Contumil - Ermesinde”.

O proponente é a IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

• PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

A Consulta Pública decorreu durante 30 dias úteis, de **20 de março a 3 de maio de 2023**.

• DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

A documentação, relativa ao processo, foi disponibilizada para consulta nos seguintes locais:

- Agência Portuguesa do Ambiente (APA)
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte
- Câmaras Municipais do Porto, Gondomar, Maia e Valongo.

Encontrando-se, também, disponível para consulta em www.apambiente.pt e em WWW.PARTICIPA.PT.

• MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

A publicitação da documentação, relativa ao processo, foi feita por meio de:

- Afixação de Anúncios na CCDR Norte e Câmaras Municipais do Porto, Gondomar, Maia e Valongo;
- Envio de nota de imprensa para os órgãos de comunicação social;
- Divulgação na Internet no site da Agência Portuguesa do Ambiente e no portal PARTICIPA.PT;
- Envio de comunicação às ONGA constantes no RNOE;
- Envio de comunicação a entidades.

ANÁLISE DA CONSULTA PÚBLICA

Durante o período de Consulta Pública foram recebidas **28 exposições** provenientes das seguintes entidades e particulares:

- Direção-Geral do Território (DGT);

- AVAFER – Associação Valonguense Amigos da Ferrovia;
- Associação EcoMood Portugal;
- Pedro Daniel de Sá Martins;
- Marisa Nunes;
- Sandra Catarina Gomes Veiga;
- João Dias;
- Lourenço Portela;
- Tiago Faria;
- Marcelo Ribeiro;
- Ana Rita Fontoura;
- Cláudia Freitas Moinha;
- Paulo Ferreira;
- Virgílio Gouveia;
- Tiago Pinho;
- José Luís da Silva Barbosa;
- Vitorino Almeida;
- Hugo;
- José Frias Bulhosa;
- Fernando Silva;
- Mário Miguel Martins Gonzalez e Silva;
- Ana Ribeiro;
- Nuno Moreiras;
- José Eduardo Sequeira Correia;
- Jorge Campos;
- Câmara Municipal do Porto (analisado como parecer externo);
- Câmara Municipal da Maia (analisado como parecer externo);
- Arlindo Caniço (anexa participação que não se enquadra no âmbito do projeto em avaliação).

A **DGT** refere que o projeto em análise não interfere com nenhum vértice geodésico pertencente à Rede Geodésica Nacional (RGN), nem nenhuma marca de nivelamento pertencente à Rede de Nivelamento Geométrico de Alta Precisão (RNGAP).

Como tal, refere que o mesmo não constitui impedimento para as atividades geodésicas desenvolvidas pela Direção-Geral do Território (DGT).

Refere, ainda, que a cartografia topográfica, vetorial ou imagem, nas escalas entre 1:1 000 e 1:10 000, e também na escala 1:25 000, deve ser homologada ou oficial, cf. preconizado no Decreto-Lei 193/95, de 28 de julho, na sua atual redação. A utilização de cartografia topográfica sujeita a direitos de propriedade carece de autorização de utilização pela respetiva entidade.

Refere que a representação dos limites administrativos deve ser realizada recorrendo à Carta Administrativa Oficial de Portugal (CAOP) em vigor, disponível na página de internet da DGT.

Assim, o refere que o parecer da DGT é favorável, no pressuposto do cumprimento no que diz respeito à Cartografia e aos Limites Administrativos.

A **AVAFER** refere o seguinte:

- Em virtude das eletrificações e duplicações de via das linhas suburbanas de via larga da cidade do Porto iniciadas em 1996, originando um aumento substancial da oferta de circulações para múltiplos destinos (atualmente Braga, Marco, Guimarães e Penafiel), bem como o prolongamento de grande parte dos comboios de longo curso da linha do Norte até Braga, considera justificar-se o investimento na construção de mais duas vias para aliviar os congestionamentos de tráfego naquele troço em concreto;
- No entanto, dadas as alterações substanciais que se farão sentir em toda a sua área envolvente, sobretudo com a demolição de imensas habitações, quer estejam devolutas ou não em redor de Rio Tinto, para minimizar os efeitos do ruído provocado pela passagem dos comboios, serão erguidas barreiras para minimizar estes impactes. Contudo, manifesta preocupação quanto à construção de muros para evitar o ruído junto às vias no troço Valadares-Granja na linha do Norte, isolando zonas habitacionais inteiras, dando alternativas de passagem muito distantes entre si, forçando a largas deslocações pedonais.
- A AVAFER espera que se recupere a envolvente estética da estação de Rio Tinto, outrora destruída pela antiga REFER, atual IP. A estação de Rio Tinto detém todo um património azulejar que se encontra sem qualquer tipo de conservação. O antigo jardim situado numa lateral da estação, um verdadeiro espaço público bem frequentado, foi completamente dizimado pelo cinzento agreste do betão. Atualmente a estação de Rio Tinto não é mais do que um local de passagem cheio de lixo com quase tudo vandalizado.
- Na futura obra a construir, espera por parte da IP alguma sensibilidade no que respeita a preservação da história ferroviária. Considera urgente tornar as estações verdadeiros espaços públicos e não apenas o local de embarque e desembarque do comboio.
- Deverá ser revitalizada e devolvida à população toda envolvente estética que Rio Tinto tinha no passado.

Associação EcoMood Portugal refere que tem dúvidas quanto ao projeto em análise.

Pedro Daniel de Sá Martins refere o seguinte:

- No Pk 4+085 até ao Pk 4+200, o muro de betão ao ser indispensável deverá ser no local do atual muro de pedra, reduzindo o terreno a expropriar;
- Contrariamente ao referido como mato, existe vinha e árvores de fruta;
- Não se encontra identificado o tipo de barreiras (absorventes ou refletoras).

Dezasseis cidadãos manifestam-se a favor do projeto em análise pelos impactes positivos para a região.

É referido que irá existir uma melhoria dos serviços e das condições, tanto a nível de infraestruturas ferroviárias, como rodoviárias.

É mencionado, ainda, a necessidade e o atraso na realização da obra.

João Dias, manifesta-se contra o projeto em avaliação, não apresentando razões.

Marcelo Ribeiro apresenta as seguintes sugestões:

- O local onde vai ser construído o “Viaduto 1” encontra-se numa zona elevada face aos prédios habitacionais existentes do lado nascente. É uma zona fortemente urbanizada e insere-se num contexto “verde”, com um caminho / ciclovia com grande afluência e próximo de parques de lazer e repouso. A passagem de comboios naquele local, dada a sua posição elevada, provoca a projeção de ruído a grandes distâncias.
Como tal, sugere a colocação de barreiras acústicas ao longo de todo o viaduto, do lado nascente, com altura ligeiramente superior à altura dos bogies dos comboios (barreira a meia altura), de forma a reduzir a projeção direta do ruído a grandes distâncias e a minimizar o impacto visual de uma barreira.
- O projeto não prevê nos cálculos do ambiente sonoro o aumento de tráfego ferroviário previsto nos próximos anos. O principal objetivo da concretização do projeto, no âmbito do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas, assim como no Plano Ferroviário Nacional, Ferrovia 2020, PNI 2030, investimento privado no terminal de Lousado, é de atrair novos tráfegos, quer de mercadorias, quer de passageiros.
A atual AIA deveria contemplar o aumento do respetivo tráfego expectável nos cálculos do ambiente sonoro e respetivos impactes. A premissa de “o tráfego médio diário se manterá após a implementação do projeto em estudo” não é realista.
- Redução da inclinação da rampa existente entre o km 6,8 e km 7,5. A inclinação existente naquele local, representa um elevado custo energético a todos os comboios que lá circulam, visto que necessitam de mais energia para poder ultrapassar aquela “colina”. A inclinação é mais perceptível nos comboios de mercadorias no sentido descendente (entre Ermesinde e Contumil), limitando a capacidade de carga e aumentando a necessidade de energia. A redução dessa inclinação, por mais pequena que seja, representa numa grande poupança de energia (e CO2) a longo prazo a todos os comboios que lá circulem.
- Redução da inclinação existente entre o km 5,4 e km 6. Aquele local é de fácil execução na redução da respetiva inclinação, representando uma redução de custos energéticos (e CO2) a longo prazo.
- Os 17 aparelhos de mudança de via (AMV) que vão ser aplicados, deverão ser de velocidade igual ou superior a 60km/h. AMV de velocidade inferior, colocados em locais (ou próximo a locais) com declive, implicam custos elevados de energia (e CO2) a longo prazo aos comboios.

Paulo Ferreira sugere a criação de uma nova estação na zona de Rebordãos, nas proximidades do Centro Comercial Parque Nascente, permitindo um melhor interface com o Metro do Porto na Linha F e com o Pólo Universitário da Asprela, através da devida articulação com os serviços da linha 205 da STCP, contribuindo para a diminuição significativa da sobrecarga atual da linha D do Metro do Porto.

Vitorino Almeida solicita que a Junta de Freguesia de Rio Tinto/Câmara Municipal de Gondomar, aproveitem este desenvolvimento, para a construção de um equipamento tipo “Mercado Municipal”, para a promoção da venda de bens alimentares de produção local e outros, pois o local atual da feira de Rio Tinto irá ser afetado por esta obra.

Lourenço Portela refere que deverão ser recuperadas as linhas já existentes ao contrário de novas construções.



RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

Quadruplicação da Linha do Minho, no Troço Contumil - Ermesinde

Exmo. Senhor
Presidente do Conselho Diretivo da
APA
Rua da Murgeira, 9/9A - Zambujal
Ap. 7585
2610-124 Amadora

Nossa ref^a/Our ref.:
DSGCIG-DGeod

Of. N^o:
S-DGT/2023/2351
21-03-2023

Sua ref^a/Your ref.:
E-mail de 17/03/2023
Ofício Circular S019113-202303-DCOM.DCA de 14/03/2023

Assunto: AIA 3586 - Projeto “Quadruplicação da Linha do Minho, no Troço Contumil - Ermesinde”.

Relativamente ao assunto em epígrafe, e após apreciação efetuada sobre documentação disponibilizada no Portal Participa, temos a informar o seguinte:

1 - Rede Geodésica

Após análise da localização do Projeto da Quadruplicação da Linha do Minho, no Troço Contumil – Ermesinde, verificou-se que este não interfere com nenhum vértice geodésico pertencente à Rede Geodésica Nacional (RGN), nem nenhuma marca de nivelamento pertencente à Rede de Nivelamento Geométrico de Alta Precisão (RNGAP).

Sendo assim, este projeto não constitui impedimento para as atividades geodésicas desenvolvidas pela Direção-Geral do Território (DGT).

2 - Cartografia

A cartografia topográfica, vetorial ou imagem, nas escalas entre 1:1 000 e 1:10 000, e também na escala 1:25 000, deve ser homologada ou oficial, cf. preconizado no Decreto-Lei 193/95, de 28 de julho, na sua atual redação.

A utilização de cartografia topográfica sujeita a direitos de propriedade carece de autorização de utilização pela respetiva entidade.

3 - Limites Administrativos

A representação dos limites administrativos deve ser realizada recorrendo à Carta Administrativa Oficial de Portugal (CAOP) em vigor, disponível na página de internet da DGT.

4 - Conclusão

O parecer da DGT é favorável, no pressuposto do cumprimento do referido em 2. Cartografia e 3. Limites Administrativos.

Com os melhores cumprimentos,

O Subdiretor-Geral, por delegação
conforme Despacho n^o 5512/2019, de 20 de maio,
publicado no DR, II série n^o 109, em 06/06/2019

(Mário Caetano)



Dados da consulta

Nome resumido	Quadruplicação da Linha do Minho, no Troço Contumil – Ermesinde
Nome completo	Quadruplicação da Linha do Minho, no Troço Contumil – Ermesinde
Descrição	
Período de consulta	2023-03-20 - 2023-05-03
Data de início da avaliação	2023-05-04
Data de encerramento	
Estado	Em análise
Área Temática	Ambiente (geral)
Tipologia	Avaliação de Impacte Ambiental
Sub-tipologia	Procedimento de Avaliação
Código de processo externo	
Entidade promotora do projeto	Agência Portuguesa do Ambiente
Entidade promotora da CP	Agência Portuguesa do Ambiente
Entidade coordenadora	Infraestruturas de Portugal, S.A.
Técnico	Rita Cardoso

Eventos

Documentos da consulta

EIA; RNT, Anexos, Peças Desenhadas, Monitorização	Documento	https://siaia.apambiente.pt/AIA.aspx?ID=3586
---	-----------	---

Participações

ID 66137 Câmara Municipal da Maia em 2023-05-03

Comentário:

Boa tarde, Junto se anexa participação do Município da Maia. Atenciosamente.

Anexos: 66137_Quadruplicação da Linha do Minho.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Concordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66109 Susana Bettencourt em 2023-05-03**Comentário:**

Ex.mos Senhores APA - Agência Portuguesa Ambiente Junto se anexa, no âmbito da discussão pública da Quadruplicação da Linha do Minho, no Troço Contumil – Ermesinde, participação da Camara Municipal de Porto e Empresa Municipal de Águas e Energia do Porto. Com os melhores cumprimentos

Anexos: 66109_pareceres_CMP.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Sugestão

Classificação:

Observações do técnico:

ID 66070 Pedro Daniel de Sá Martins em 2023-05-03**Comentário:**

Não se percebe porque ao Pk 4+085 até ao Pk 4+200 , existe um muro de betão quando o aterro para executar a plataforma nem toca no actual muro de pedra , limite de propriedade , o muro de betão ao ser indispensável deverá ser no local do actual muro de pedra , reduzindo o terreno a expropriar . Mal identificado o que existe no terreno , descrevem mato , quando o que existe é vinha e árvores de fruta . Não identificam se as barreiras são absorventes ou refletoras.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Sugestão

Classificação:

Observações do técnico:

ID 65882 Marisa Nunes em 2023-05-01

Comentário:

A solução proposta permite um reforço da flexibilidade e adaptabilidade de ambas as linhas. Favorável.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Concordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 65545 Sandra Catarina Gomes Veiga em 2023-04-28

Comentário:

Concordo com o aumento de vias neste troço.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Concordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 65519 João Dias em 2023-04-28

Comentário:

Discordo!

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 65099 Lourenço Portela em 2023-04-23

Comentário:

Aposta máxima em transporte ferroviário! Não obstante, por favor promovam a recuperação das linhas já existentes em virtude de novas construções.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Geral

Classificação:

Observações do técnico:

ID 64910 Tiago Faria em 2023-04-21**Comentário:**

Todos os dados apresentados apontam para uma melhoria dos serviços e das condições, tanto a nível de infraestruturas ferroviárias, como rodoviárias adjacentes.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Concordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 64863 Marcelo Ribeiro em 2023-04-21**Comentário:**

Venho desta forma contribuir com sugestões de melhoria para o projeto da quadruplicação da linha do Minho entre Contumil e Ermesinde na qualidade de:

- Maquinista de mercadorias da empresa Medway, onde circulo com bastante frequência no troço alvo de intervenção;
- Residente na Rua da Lourinha, 382, Rio Tinto, prédio multifamiliar de 4 pisos, próximo e com vista direta para o novo "Viaduto 1".

Enuncio as seguintes sugestões:

1. O local onde vai ser construído o "Viaduto 1" encontra-se numa zona elevada face aos prédios habitacionais existentes do lado nascente. É uma zona fortemente urbanizada e insere-se num contexto "verde", com um caminho / ciclovia com grande afluência e próximo a parques de lazer e repouso. A passagem de comboios neste local, dada a sua posição elevada, provoca a projeção de ruído a grandes distâncias. Sugiro a colocação de barreiras acústicas ao longo de todo o viaduto, do lado nascente, com altura ligeiramente superior à altura dos bogies dos comboios (barreira a meia altura), de forma a reduzir a projeção direta do ruído a grandes distâncias e a minimizar o impacto visual de uma barreira.
2. O atual projeto submetido para AIA não prevê nos cálculos do ambiente sonoro o aumento de tráfego ferroviário previsto nos próximos anos. O principal objetivo da concretização deste projeto, no âmbito do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas, assim como no Plano Ferroviário Nacional, Ferrovia 2020, PNI 2030, investimento privado no terminal de Lousado, é de atrair novos tráfegos, quer de mercadorias, quer de passageiros. A atual AIA devia contemplar o aumento do respetivo tráfego expectável nos cálculos do ambiente sonoro e respetivos impactos. A premissa de "o tráfego médio diário se manterá após a implementação do projeto em estudo" não é realista.
3. Redução da inclinação da rampa existente entre o km 6,8 e km 7,5. A inclinação existente neste local, representa um elevado custo energético a todos os comboios que lá

circulam, visto que necessitam de mais energia para poder ultrapassar esta “colina”. A inclinação é mais perceptível nos comboios de mercadorias no sentido descendente (entre Ermesinde e Contumil), limitando a capacidade de carga e aumentando a necessidade de energia. A redução dessa inclinação, por mais pequena que seja, representa numa grande poupança de energia (e CO2) a longo prazo a todos os comboios que lá circulem. 4. Redução da inclinação existente entre o km 5,4 e km 6. Este local é de fácil execução na redução da respetiva inclinação, representando uma redução de custos energéticos (e CO2) a longo prazo. 5. Os 17 aparelhos de mudança de via (AMV) que vão ser aplicados, deverão ser de velocidade igual ou superior a 60km/h. AMV de velocidade inferior, colocados em locais (ou próximo a locais) com declive, implicam em custos elevados de energia (e CO2) a longo prazo aos comboios. Agradeço a vossa atenção. Marcelo Ribeiro

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Sugestão

Classificação:

Observações do técnico:

ID 64225 Ana Rita Fontoura em 2023-04-18

Comentário:

é uma alternativa muito mais amiga do ambiente aos carros e permite às pessoas ter uma pegada ambiental mais pequena e também ter menos custos com as suas deslocações.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Concordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 63499 Cláudia Freitas Moinha em 2023-04-16

Comentário:

Esta Quadruplicação Linha do Minho, no Troço Contumil – Ermesinde é fundamental para assegurar o desenvolvimento da Rede Ferroviária Nacional.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Concordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 62325 Paulo Ferreira em 2023-04-13**Comentário:**

A quadriplicação da Linha do Minho no referido trajeto afigura-se como essencial, por forma a poder aumentar a oferta de transporte coletivo rápido na região, que se afigura como a melhor alternativa para chegar da periferia interior norte do Porto ao centro da cidade, com ligação à cidade. Paralelamente, a quadriplicação permitirá aumentar a oferta de transporte de longo curso com destino a Viana do Castelo, Vigo, Braga e Guimarães, fatores decisivos para criar uma maior coesão territorial na NUT II Norte, ao mesmo tempo que auxiliará o designio nacional de diminuir as emissões de gases com efeito de estufa, permitindo uma diminuição real do tráfego nas Autoestradas 3 e 28, como se verificou aquando da criação da Linha da Póvoa de Varzim do Metro do Porto, pela maior competitividade que o transporte rápido oferece. Finalmente, aproveitando a quadriplicação, deixaria à consideração dos projetistas a criação de uma nova estação na zona de Rebordãos, nas proximidades do Centro Comercial Parque Nascente, permitindo um melhor interface com o Metro do Porto na Linha F e com o Pólo Universitário da Asprela, através da devida articulação com os serviços da linha 205 da STCP, contribuindo para a diminuição significativa da sobrecarga atual da linha D do Metro do Porto.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Sugestão**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 62098 Virgilio Gouveia em 2023-04-12**Comentário:**

É uma obra que já deveria ter sido efetuada. Tendo em conta a localização proposta, e a o relatório elaborado, não me acrescer comentar nenhuma limitação adicional.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Concordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 61282 Tiago Pinho em 2023-04-11**Comentário:**

Obra urgente e já há muito atrasada, que deve avançar o quanto antes

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Concordância**Classificação:**

Observações do técnico:

ID 60894 José Luis da Silva Barbosa em 2023-04-11

Comentário:

E colocar o Metro até á Trofa.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Concordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 60873 Vitorino Almeida em 2023-04-11

Comentário:

A minha sugestão é para a Junta de Freguesia de Rio Tinto/Câmara Municipal de Gondomar, aproveitarem este desenvolvimento, para a construção de um equipamento do tipo "Mercado Municipal", para a promoção da venda de bens alimentares de produção local e outros, pois o local atual da feira de Rio Tinto irá ser afetado por esta obra.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Sugestão

Classificação:

Observações do técnico:

ID 60660 Hugo em 2023-04-11

Comentário:

Finalmente!

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Concordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 59473 José Frias Bulhosa em 2023-04-10

Comentário:

Se fôr para aumentar a capacidade dos transportes públicos.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Concordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 59231 Fernando Silva em 2023-04-10

Comentário:

Tenho como certo neste caso algo, que todos temos estado pouco atentos! Queixamo-nos de problemas com transportes mas não avançamos acho que neste particular deveremos avançar rapidamente, para não perder mais tempo!

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Concordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 59062 Mário Miguel Martins Gonzalez e Silva em 2023-04-10

Comentário:

Concordo

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Concordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 58131 Ana Ribeiro em 2023-04-08

Comentário:

Muito bem

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Concordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 57844 Nuno Moreira em 2023-04-08

Comentário:

Concordo com o alargamento da via férrea contudo deve ser acutelado possíveis desalojamentos de famílias.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Concordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 55692 José Eduardo Sequeira Correia em 2023-04-06

Comentário:

Implementar ligações ferroviárias, para pessoas e mercadorias, rápidas e eficientes com todas as capitais de distrito de Portugal bem assim com eixos ferroviários de alta velocidade com a Europa, com interligação por: Bragança; Guarda; e Évora. Neste contexto, considero que a quadruplicação da linha de Ermesinde é fundamental.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Geral

Classificação:

Observações do técnico:

ID 55503 JORGE CAMPOS em 2023-04-06**Comentário:**

.

Anexos: Não**Estado:** Tratada**Tipologia:** Concordância**Classificação:****Observações do técnico:**

ID 53114 AVAFER - Associação Valonguense Amigos da Ferrovia em 2023-04-05**Comentário:**

A AVAFER, Associação Valonguense Amigos da Ferrovia, vem através desta sua participação na plataforma Participa, apresentar as seguintes considerações sobre o projeto de quadruplicação de via entre Contumil e Ermesinde apresentado pela IP:

- 1- Em virtude das eletrificações e duplicações de via das linhas suburbanas de via larga da cidade do Porto iniciado em 1996, originando a um aumento substancial da oferta de circulações para múltiplos destinos (atualmente Braga, Marco, Guimarães e Penafiel), bem como o prolongamento de grande parte dos comboios de longo curso da linha do Norte até Braga, pensamos nós justificar-se o investimento na construção de mais duas vias para aliviar os congestionamentos de tráfego neste troço em concreto;
- 2- No entanto, dadas as alterações substanciais que se farão sentir em toda a sua área envolvente, sobretudo com a demolição de imensas habitações, quer estejam devolutas ou não em redor de Rio Tinto, segundo consta no documento de consulta pública, para minimizar os efeitos do ruído provocado pela passagem dos comboios, serão erguidas barreiras para minimizar estes impactos. Contudo, tememos que se repitam as asneiras que ainda hoje são alvo de contestação por quem lá reside, nomeadamente à construção de muros para evitar o ruído junto às vias no troço Valadares-Granja na linha do Norte, isolando zonas habitacionais inteiras, dando alternativas de passagem muito distantes entre si, forçando a largas deslocações pedonais. Se isto não for levado em consideração na execução desta obra, provavelmente iremos ter muitas manifestações e queixas por parte da população de Rio Tinto;
- 3 - Por fim, a AVAFER espera que se recupere a envolvente estética da estação de Rio Tinto, outrora destruída pela antiga REFER, atual IP. A estação de Rio Tinto detém todo um património azulejar que se encontra sem qualquer tipo de conservação. O antigo jardim situado numa lateral da estação, um verdadeiro espaço público bem frequentado, foi completamente dizimado pelo cinzento agreste do betão. Atualmente a estação de Rio Tinto não é mais do que um local de passagem cheio de lixo com quase tudo vandalizado. Na futura obra a construir, esperamos por parte da IP alguma sensibilidade que neste momento não existe, nomeadamente à preservação da nossa história ferroviária. Qualquer obra projetada pelos engenheiros e pelos arquitetos que trabalharam nos primórdios do caminho de ferro no país, tinha uma preocupação em comum: que fosse esteticamente elegante, funcional e bem aceite pela população. Infelizmente, isso hoje não acontece, predomina a pobreza do cimento a olho nu. É urgente reverter esta tendência e tornar as estações verdadeiros espaços públicos e não apenas o local de embarque e desembarque do comboio. Oxalá que seja revitalizada e devolvida à população toda envolvente estética que Rio Tinto tinha no passado e agora não tem. Atentamente, a Direção da AVAFER.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Geral

Classificação:

Observações do técnico:

ID 51617 Associação EcoMood Portugal em 2023-03-21

Comentário:

Falta a explicação do que se trata. Quadruplicação pode implicar muitas coisas diferentes. Além de ser uma falta de respeito para com os cidadãos, vossos patrões, fica difícil de... PARTICIPAR.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Reclamação

Classificação:

Observações do técnico:

ID 51533 Arlindo Caniço em 2023-03-20

Comentário:

Alguns elementos da APA não têm idoneidade para conduzir os processos

Anexos: 51533_Participação em consulta APA 4.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Reclamação

Classificação:

Observações do técnico:

Eis o funcionamento da APA em todo o seu esplendor. Valerá a pena os cidadãos participarem nas consultas da APA?

Sobre a idoneidade da APA, do respeito pelos cidadãos e pela Lei. Reproduzo carta enviada para o Director da APA e recepcionada com o aviso RH6559908XXPT em 26-01-2023 e que continua sem resposta ...

Exmo Sr. Presidente da Agência Portuguesa do Ambiente;

Na qualidade de cidadão exijo que a APA seja um organismo público com competência técnica, jurídica e idóneo que promova os valores da sustentabilidade, da qualidade ambiental, salvguarde os recursos naturais e permita a sua fruição pelos portugueses. Infelizmente, desde que questioneei a usurpação do “**corredor de pesca**” da Praia dos Pescadores em Armação de Pêra (concelho de Silves) por embarcações marítimo-turísticas em 2020 em plena emergência sanitária planetária e numa das praias mais disputadas do país, tenho sido sucessivamente desrespeitado, ignorado e até judicialmente processado. Porém, mantenho a firme convicção que a usurpação do “**corredor de pesca**” é uma violação do POOC Burgau-Vilamoura que em devido tempo será confirmada. O actual director da Administração Regional Hidrográfica do Algarve (ARH do Algarve) não só continua a ignorar as questões objectivas que enviei em carta registada a si dirigida em março de 2022, e por email para a ARH do Algarve, como continua a afirmar “O Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC), Burgau-Vilamoura, publicado pela Resolução do Concelho de Ministros, nº33/99 de 27 de abril, continua a ser a **referência legislativa para o ordenamento das atividades permitidas**”, ou seja, reconhece o enquadramento legal mas opta por o violar. Esta situação seria *per si* suficiente para desqualificar este sr. para o “serviço público”. Porém, consigo também demonstrar que os critérios éticos que aplica no exercício da sua função são também muito questionáveis, nomeadamente na sua relação com a verdade.

Na carta de março de 2022 exigi informação sobre os emails e anexos que enviei para os endereços de correio electrónico da ARH do Algarve se tinham sido enviados/reencaminhados para outras entidades, nomeadamente para a Capitania do Porto de Portimão (da AMN). Enviei por email igual exigência para a Encarregada de Protecção de Dados (EPD) da APA.

Recebi de Manuela Proença, a EPD da APA, um officio com as referências (**So35002-202205-DEAE ARHAlg.DRHL.00001.2021**) no qual está escrito: “**Conforme apurado junto da ARH Algarve, não foram reencaminhados para a Capitania do Porto de Portimão quaisquer documentos recebidos ou expedidos de/para o Sr. [REDACTED], tendo a única resposta enviada pela ARH Algarve às reclamações recebidas sido remetidas apenas para o próprio.**”. Ou seja, terá a EPD contactado a ARH Algarve, a qual terá negado que tivesse como procedimento “natural” reenviar para entidades terceiras os emails que recebe dos cidadãos, nomeadamente os meus emails, pois se tal acontecesse seria uma violação grave das suas obrigações. Sendo evidentes que nos emails que enviei constam os meus dados pessoais, a sua divulgação é uma violação da lei. Permito-me citar a definição de “**Dados Pessoais**” gentilmente cedida por uma Autoridade Marítima Local, a qual exerce a sua accção no mais completo e rigoroso cumprimento da Legislação: “São «*Dados pessoais*» [a] *informação relativa a uma pessoa singular*

identificada ou identificável («titular dos dados»); é considerada identificável uma pessoa singular que possa ser identificada, direta ou indiretamente, em especial por referência a um identificador, como por exemplo um nome, um número de identificação, dados de localização, identificadores por via eletrónica ou a um ou mais elementos específicos da identidade física, fisiológica, genética, mental, económica, cultural ou social dessa pessoa singular” - conforme n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento Geral de Proteção de Dados (RGPD), Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, cuja execução na ordem jurídica nacional se encontra assegurada pela Lei 58/2019, de 8 de agosto.

Infelizmente, para a APA eu estou em condições de provar que a informação fornecida é falsa, i.e., a ARH do Algarve mentiu. Assim, recomendo à EPD da APA que averigüe um email enviado no dia 29-07-2021 por [REDACTED] ([REDACTED][ha@apambiente.pt](mailto:[REDACTED]@apambiente.pt)), chefe de divisão, ou seja, não será propriamente um funcionário sem responsabilidades na ARH do Algarve. Será assim demonstrado, sem margem para qualquer dúvida, que pelo menos um dos meus emails e anexos foi diligente e intencionalmente enviado para a Capitania do Porto de Portimão, além de outros endereços, incluindo para uma Câmara Municipal. Este procedimento revela ainda que existem entidades públicas que partilham a informação pessoal e privada dos cidadãos para “conspirar” e concertar as suas posições na “guerra” com o cidadão. Será que este procedimento corresponde ao “serviço público” que a APA deseja concretizar? Será assim com outros assuntos mais relevantes, p.e., o licenciamento da extração de lítio?

Estes factos são extremamente graves e devem ser encarados pela APA como tal, talvez o Sr. Director da APA deixe de poder ignorar as “qualidades” do actual director da ARH do Algarve. Aproveito a oportunidade para mais uma vez, será a terceira, enviar as minhas questões relativas à violação do POOC na Praia dos Pescadores em Armação de Pêra.

Questão 1:

Se o licenciamento das embarcações MT no “**corredor de pesca**” da Praia dos Pescadores em Armação de Pêra só foi concretizada em 2020 em plena pandemia e numa praia reconhecidamente com a maior densidade de concessões e ocupação do Algarve, isto significa que a actividade informal aí realizada até janeiro de 2020 com 2 ou 3 embarcações de pesca em madeira adaptadas a “visitas às grutas” era ilegal?

Sim ou Não.

Questão 2:

Pode a uma actividade económica ilegal (i.e., não licenciada) serem atribuídos “direitos adquiridos” como defende o responsável da AHRA da APA?

Sim ou Não.

Questão 3:

Não deveria o Sr. Gonzalez dos Paços (Capitão de Fragata, Capitão do Porto de Portimão e Comandante local da Polícia Marítima de Portimão) ter actuado perante uma actividade que se desenvolveu durante mais de 20 anos sem licenciamento num “**corredor de pesca**” daquela que considero a praia com maior ocupação do Algarve.

Sim ou Não.

Questão 4:

É o Decreto Lei n.º 159/2012 de 24 de Julho relativo à elaboração, **implementação** e **regulação** dos planos de ordenamento da orla costeira (i.e., POOC Burgau-Vilamoura) a única legislação que define e estabelece as condições de utilização dos “**corredores de pesca**” nas praias entre Burgau e Vilamoura?

Sim ou Não. Se não indicar qual a Legislação que permite a usurpação dos “**corredores de pesca**” por embarcações MT.

Questão 5:

Pode o DL n.º 159/2012 permitir a actividade das embarcações MT (i.e., operação de embarque e desembarque de passageiros, mais encalhe para estacionamento e movimentações realizadas por reboque com um trator gigante, mais manutenção e abastecimento de combustível) nos “**corredores de pesca**” quando não existe nenhuma referência a essa actividade no respectivo texto?

Sim ou Não.

Questão 6:

Por que razão é permitida a ocupação e utilização dos **apoios de pesca** existentes no “**corredor de pesca**” da Praia dos Pescadores em Armação de Pêra pelas empresas de actividades MT? Não estão estes apoios exclusivamente destinados ao apoio da pesca profissional tal com estabelece o DL do POOC Burgau-Vilamoura?

Sim ou Não.

Questão 7:

Por que razão é permitido que nos **apoios de pesca** (i.e., barracas de madeira em avançado estado de degradação) sejam armazenados os bidões de combustível (i.e., 8 bidões de 50 litros) que abastecem as embarcações MT?

Questão 8:

Qual o enquadramento legal que permite o licenciamento de um telheiro (ao que suponho pago e licenciado pela CMS) que serve exclusivamente de stand de venda e acomodação permanente de vendedores de bilhetes para viagens às “Caves” no “**corredor de pesca**” da Praia dos Pescadores em Armação de Pêra? A CMS é dona do recurso natural Praia de Armação? Irá a CMS licenciar outras actividades e construções na praia com conviência da APA?

Questão 9:

Finalmente, qual o racional de licenciar a actividade de onze (ou dez, na versão da CMSilves) embarcações MT até 7,10 m no “**corredor de pesca**” da Praia dos Pescadores em Armação de Pêra? Porque não 6? Porque não 25? Porque não embarcações de até 10 m? Ou de 15 m? Podem a Capitania do Porto de Portimão, a CMS e a APA tomar esta decisão sem apresentar qual a sua sustentação? Estas entidades podem tomar estas decisões sem fundamentação? São os donos da praia? Para esta questão já recebi uma resposta escrita do [REDACTED] Capitão do Porto de Portimão e Comandante local da Polícia Marítima de Portimão) indicando que é o “**mercado**” que determina o número de embarcações MT ... a APA revê-se nesta justificação?

Sim ou Não.

Agradeço que a vossa resposta seja enviada para o email [REDACTED]

Antecipadamente grato pela atenção dispensada, apresento os meus melhores cumprimentos,

NUD/275053/2023/CMP

Porto, 02/05/2023

Assunto: Participação na consulta pública do projeto "Quadruplicação da Linha do Minho, no Troço Contumil - Ermesinde" - AIA 3586

No âmbito da consulta pública do projeto "Quadruplicação da Linha do Minho, no Troço Contumil - Ermesinde" - AIA 3586, promovida pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA), entende o Município do Porto, e apesar de ter emitido parecer específico sobre esta matéria: NUD/264783/2023/CMP de 26/04/2023, reforçar a sua posição sobre este projeto.

Para o efeito foi analisada a documentação do Estudo de Impacte Ambiental disponibilizada pela APA em <https://siaia.apambiente.pt/AIA.aspx?ID=3586>:

Volume 01 - Resumo não técnico - RNT;
Volume 02 - Relatório Síntese - RS;
Volume 03 - Anexos;
Volume 04 - Peças Desenhadas;
Volume 05 - Plano Geral de Monitorização;
Volume 06 - Plano de Gestão Ambiental em Obra.

E solicitados os seguintes pareceres, que se anexam e que constituem parte integrante desta participação, às unidades orgânicas e empresas municipais:

- Departamento Municipal de Planeamento Urbano (DMPU);
- Departamento Municipal de Planeamento e Gestão Ambiental (DMPGA);
- Departamento Municipal de Espaços Verdes e Gestão de Infraestruturas (DMEVGI);
- Departamento Municipal da Mobilidade (DMM);
- Águas e Energia do Porto E. M (AE dP)

De forma resumida, os pareceres referem o seguinte:

1. DMPU:

Da análise efetuada no Relatório Síntese às propostas de ordenamento e condicionantes definidas no PDM do Porto para a área de estudo, nomeadamente no que respeita à Planta de Ordenamento e à Planta de Condicionantes, não foram encontradas incompatibilidades com o projeto.

Relativamente à Planta de Ordenamento - Carta Património II – Património Arqueológico, foi identificada a existência de uma Área de Valor Arqueológico (AVA) – a Estrada da Circunvalação, “pelo que deve haver a aprovação prévia do projeto de execução por parte destas autarquias.”, (EIA – Vol. 2 – RS, pág.362).

2. DMPGA:

Relativamente à qualidade do ar durante a fase de obra, a execução do projeto produzirá partículas (PM10 e PM2,5) “decorrentes da movimentação de terras e emissões de gases provenientes de máquinas não rodoviárias e veículos de transporte de mercadorias”. Esta situação deverá ter impacto nos valores de concentração de partículas registados na estação de medição da qualidade do ar instalada na Praça Dr.

Francisco Sá Carneiro durante o período de fase de obra. Desta forma, é recomendado que, a CCDDR-N “seja alertada para esta situação para que na análise estatística anual, e ponderada a eficiência dos analisadores, consiga isolar e contextualizar convenientemente a contribuição da intervenção da obra das restantes fontes fixas e móveis já usuais e das quais existe histórico dos dados monitorizados pela estação.”

No que respeita ao ruído durante a fase de obra e, pela natureza dos trabalhos, é referida a necessidade de minimizar o ruído produzido. É recomendado, designadamente, que: - “A utilização de máquinas/equipamentos deve cumprir o disposto no Decreto-Lei n.º 221/2006 de 8 de Novembro, que estabelece as regras a aplicar em matéria de emissões sonoras de equipamento para utilização no exterior;” - “As máquinas/ equipamentos ruidosos previstos deverão ser posicionados de modo a garantir o máximo afastamento destes às fachadas de recetores sensíveis;” - “Recomenda-se a utilização de “painéis de isolamento sonoro”, (tipo tapume para funcionar como obstáculo à propagação sonora) ou outros que cumpram a mesma função com eficácia, no perímetro próximo da fonte ruidosa (execução de tarefas ruidosas por utilização de ferramentas/ instrumentos/ máquinas de trabalho), como sejam, por exemplo, motores, sistemas de geração de energia (geradores), etc;” - “A circulação das viaturas carregadas para o exterior do estaleiro deve evitar zonas residenciais e a proximidade de unidades sensíveis (escolas, hospitais ou outros edifícios sensíveis).”

Durante a fase de exploração, refere-se que a avaliação dos potenciais impactes no ambiente sonoro deveria ter tido em consideração o expectável aumento da circulação do número de veículos. É ainda recomendado que:

- “Considerando a metodologia de cálculo utilizado (assunção do tráfego ferroviário como principal fonte sonora), sugere-se a revisão dos pressupostos que conduziram à avaliação do ambiente sonoro na fase de exploração de modo que as medidas preconizadas sejam consonantes com os valores de tráfego prospetivos.
- “Ainda sobre o ambiente sonoro, de acordo com o Mapa Estratégico do Ruído, revisão de 2022, disponível no site do município e atentos aos excertos apresentados, podemos observar que estamos perante uma zona com alguma sobre-exposição, que variam entre 5 e 20 dB(A), respetivamente junto dos recetores sensíveis e no centro da via. Importa igualmente salientar a existência de algumas diferenças ao nível dos mapas de ruído do município e os considerados no EIA (sem medidas implementadas). De facto, o Mapa Estratégico do Ruído do Município do Porto considera todas as fontes de ruído, sendo que para a zona em questão o tráfego rodoviário não tem qualquer significado, tal como acontece com os mapas do RS. Acresce que os valores/informação relativa à ferrovia considerada para o cálculo do MER do Município foi fornecida pela Infraestruturas de Portugal – Ferrovia (IP, pelo que se sugere a dissipação de eventuais disparidades.”
- “Recomenda-se, face ao anteriormente exposto, uma revisão aos mapas de ruído do EIA, se atendermos a um previsível aumento do volume de tráfego ferroviário (prospetivo, portanto) de acordo com a estratégia assumida - o que conduzirá necessariamente a um agravamento do ambiente sonoro;”
- “Neste troço, correspondente à intervenção a realizar na área do Município do Porto, deverão ser implementadas melhorias significativas (na fonte, no meio e/ou nos recetores sensíveis) de modo a impactar substancialmente na minimização do ruído na fase de exploração;”
- Sugere-se a utilização de rail dampers, medida de atenuação, no troço em questão, cumulativa com a aplicação das barreiras acústicas, a confirmar em função dos resultados obtidos pela sugestão indicada acima;
- “Como complemento sugere-se ainda que a seleção das barreiras acústicas, para além da sua finalidade principal, se considere o seu papel estético e sensibilidade de enquadramento no meio envolvente garantindo-se confortável dignidade harmoniosa ao binómio local utilizador - sendo de evitar soluções idênticas as constantes na Via de Cintura Interna;”

3. DMEVGI:

Refere que, apesar da fase de construção acarretar impactes negativos na geologia, devido à terraplanagem, movimentação de terras e à construção de taludes e muros, ainda que numa área reduzida, não são expectáveis impactes negativos na fase de exploração. O DMEVGI conclui que “a intervenção do projeto apresentado tem pouco impacto direto no município do Porto, e que apresenta uma viabilidade ambiental que beneficia o município a longo prazo, por exemplo pela melhoria das infraestruturas em geral, das áreas de enquadramento do espaço canal e das áreas associadas ao Rio Tinto.”

3. DMM:

C03-01-IMP-06 Rev.02

2/3

Gabinete do Município | Contactos:

Portal do Município: portaldomunicipio.cm-porto.pt

Linha Porto. 220 100 220 – 2ª a 6ª feira das 9h00 às 19h00 (chamada para a rede fixa nacional)

Atendimento presencial (marcação através da Linha Porto. 220 100 220):

Praça General Humberto Delgado, 266, 4000-286 Porto

De 2ª a 6ª feira das 9h00 às 17h00

São referidas algumas medidas a ter em consideração na fase de construção e fase de exploração, designadamente no que respeita aos acessos de obra, desvios de trânsito e minimização de impactes na mobilidade. Sobre este último ponto, salienta-se a necessidade de definir de forma atempada e articulada com a autarquia “os desvios de trânsito que são necessários efetuar para a construção dos restabelecimentos desnivelados ou intervenção nas obras de arte existentes”. Refere ainda que “todos os condicionamentos na rede viária e pedonal no município do Porto, que eventualmente sejam necessários, devem ser previamente apresentados, avaliados e aprovados pelos Serviços competentes da CMP”.

4. AEdP:

Refere que o estudo não apresenta o detalhe necessário para uma adequada avaliação do impacto do projeto nas infraestruturas de abastecimento de água e de saneamento de águas residuais e no Ciclo Urbano da Água da cidade do Porto. Refere ainda que não são identificadas todas as infraestruturas afetadas, designadamente, os coletores de águas residuais pluviais implantados sob a linha ferroviária. São também descritas “as infraestruturas principais e coincidentes com a área de intervenção, e que devem ser especialmente acauteladas tanto em fase de projeto, como em fase de obra”, nomeadamente: - Abastecimento de água – “o projeto apresentado coincide com uma conduta distribuidora situada na Rua da Nau Vitória”; - Drenagem de águas residuais domésticas – “destaca-se um coletor na Rua da Nau Vitória (profundidade ~5m)”; - Drenagem de águas residuais pluviais – “identifica-se um braço afluente entubado do Rio Tinto – Ribeira de Currais, localizado junto à Rua do Dr. Deniz Jacinto, a uma profundidade elevada (~7m)” e “destaca-se ainda a presença de uma rede profunda (~5m), bem como de uma tubagem de água de mina, instalada em galeria técnica” na Rua da Nau Vitória; - Em virtude da falta de especificação, no EIA, do tratamento a efetuar antes da descarga no sistema público, são apontadas medidas minimizadoras do impacto no meio hídrico, em fase de obra, decorrentes da instalação de estaleiros e das áreas de ocupação temporárias. Considera-se que o projeto é de máxima importância para a cidade, esperando que o parecer emitido seja construtivo e útil, “no sentido de alertar para aspetos menos esclarecidos do projeto e que na nossa opinião devem ser reanalisados por forma a salvaguardar o bom funcionamento das infraestruturas de que somos responsáveis.”

Em conclusão, e atendendo aos vários pareceres que foram solicitados às unidades orgânicas e empresas municipais, afigura-se que em fase de desenvolvimento do projeto deverá ser promovida a resposta adequada às várias questões apontadas e que também deverão ser consideradas aquando da execução da obra, designadamente a mitigação dos impactes negativos na qualidade do ar, no ambiente sonoro e no meio hídrico.

Anexos:

- Parecer do Departamento Municipal de Planeamento Urbano (DMPU);
- Parecer do Departamento Municipal de Planeamento e Gestão Ambiental (DMPGA);
- Parecer do Departamento Municipal de Espaços Verdes e Gestão de Infraestruturas (DMEVGI);
- Parecer do Departamento Municipal da Mobilidade (DMM);
- Parecer da E.M.: Águas e Energia do Porto E. M (AEdP).

Chefe da Divisão Municipal de
Planeamento e Ordenamento do
Território

Assinado digitalmente por RITA
CORREIA LOPES
Data: 2023.05.02 19:19:34 +01:00
Local: Câmara Municipal do Porto

Processo **NUP/22542/2023/CMP**

Porto, 13/04/2023

NUD/236813/2023/CMP

Titular do processo: Agência Portuguesa do Ambiente, IP - APA

Resposta ao documento: Ofic. Circ. S020724-202303-DAIA.DAP | DAIA.DAPP.00293.2022

Assunto: Parecer técnico - Processo de Avaliação de Impacte Ambiental nº 3586

Projeto: Quadruplicação da Linha do Minho, no Troço Contumil – Ermesinde

1. Enquadramento

1.1. A Agência Portuguesa do Ambiente (APA) vem solicitar ao Município do Porto parecer específico sobre o processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) relativo ao projeto AIA 3586: Quadruplicação da Linha do Minho, no Troço Contumil – Ermesinde, ao abrigo do disposto no n.º 12 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 11/2023, de 10 de fevereiro.

1.2. O projeto de Quadruplicação da Linha do Minho, no Troço Contumil – Ermesinde, desenvolve-se entre a estação de Contumil e a estação de Ermesinde, atravessando os concelhos do Porto, Gondomar, Maia e Valongo, encontrando-se atualmente em fase de Projeto de Execução.

1.3. A entidade proponente do projeto é a IP – Infraestruturas de Portugal, S.A., sendo simultaneamente a entidade licenciadora.

1.4. No Relatório Síntese (Vol. 2) é referido que a *“A quadruplicação da via incide sensivelmente em cerca de 5,5 km, entre o topo norte da Estação de Contumil (km 2+500) e a entrada na Estação de Ermesinde (km 8+040), sendo objetivo a construção de duas novas vias para separar o tráfego da Linha do Minho do da Linha do Douro.”* (EIA – Vol. 2 – RS, pág.1).

1.5. No concelho do Porto, a intervenção realiza-se entre a Estação de Contumil e o viaduto sobre a Estrada da Circunvalação - EN12, ao km 3+530, no limite do concelho com Gondomar, desenvolvendo-se a quase

a totalidade do projeto dentro do Domínio Público Ferroviário, inserida na área “*non aedificandi*” das linhas do Minho e de Leixões (definida no Decreto Regulamentar n.º 51/82 de 19 de Agosto).

1.6. A DMPOT irá debruçar-se sobre a documentação do Estudo de Impacte Ambiental disponibilizada pela APA em <https://siaia.apambiente.pt/AIA.aspx?ID=3586> :

Volume 01 - Resumo não técnico - RNT;

Volume 02 - Relatório Síntese - RS;

Volume 03 - Anexos;

Volume 04 - Peças Desenhadas;

Volume 05 - Plano Geral de Monitorização;

Volume 06 - Plano de Gestão Ambiental em Obra.

1.7. De modo a elaborar o parecer específico a remeter à APA, foram solicitados pareceres e demais informação a outros serviços do universo da CMP, designadamente:

- Departamento Municipal de Planeamento e Gestão Ambiental;
- Departamento Municipal de Espaços Verdes e Gestão de Infraestruturas;
- Departamento Municipal da Mobilidade;
- Águas e Energia do Porto E. M.

1.8. A presente informação pretende dar resposta ao despacho da Chefe da DMPOT, para analisar a documentação e produção de parecer técnico no âmbito das competências da Unidade Orgânica, designadamente em matéria de planeamento e ordenamento do território no concelho do Porto, de modo a integrar parecer específico (geral) da CMP.

2. Antecedentes

O NUP/22542/203/CMP não tem antecedentes nesta divisão

3. Pareceres

Foram solicitados os pareceres a várias unidades orgânicas do Município e à Águas e Energia do Porto, E.M., que se anexam e que constituem parte integrante desta informação.

De forma resumida, os pareceres referem o seguinte:

3.1. Departamento Municipal de Planeamento Urbano (DMPU)

Relativamente à drenagem transversal, é mencionado que “o estudo da drenagem transversal incidiu sobre a verificação da adequação das atuais passagens hidráulicas aos caudais de dimensionamento preconizados para a via após implementação do projeto.”

“Os caudais de dimensionamento das passagens hidráulicas foram estabelecidos com base no Estudo Hidrológico e considerando os caudais de ponta de cheia, para um período de retorno de 100 anos.” (EIA – Vol. 2 – RS, pág.59).

Neste ponto, importa referir que a Estação de Contumil é atravessada pela Ribeira de Currais (linha de água enterrada), identificada na Planta de Ordenamento – Carta de Estrutura Ecológica Municipal, estando o respetivo Domínio hídrico (margem das linhas de água com largura de 10 m), identificado na Planta de Condicionantes do PDM 2021, pelo que, sobre esta questão remete-se para o parecer da Águas e Energia do Porto E. M.

Por outro lado, no que respeita à acessibilidade / articulação com outros modos de transporte, salienta, “A Linha do Minho além de constituir um elemento do tecido urbano e com ele integrado e que tem conferido uma acessibilidade muito importante a estes concelhos no contexto da área Metropolitana do Porto, através das 4 estações existentes (Contumil, Rio Tinto, Palmilheira /Águas Santas e Ermesinde), regista também uma articulação com outros modos de transporte, como é o caso do rodoviário, através das interfaces que existem em Contumil, Rio Tinto e Ermesinde, onde para além do transporte rodoviário coletivo, há também a articulação com o transporte rodoviário individual, disponibilizando-se para o efeito parques de estacionamento junto às estações de Contumil e Rio Tinto. De referir também a articulação modal que existe com a linha do metro do Porto (Linha F: Senhora da Hora / Matosinhos), na estação de Contumil e conforme previsto no presente projeto, futuramente também com a Estação da Campainha [...]”(EIA – Vol. 2 – RS, pág.314).

Da análise efetuada no Relatório Síntese às propostas de ordenamento e condicionantes definidas no PDM do Porto para a área de estudo, nomeadamente no que respeita à Planta de Ordenamento e à Planta de Condicionantes, não foram encontradas incompatibilidades com o projeto.

Relativamente à Planta de Ordenamento - Carta Património II – Património Arqueológico, foi identificada a existência de uma Área de Valor Arqueológico (AVA) – a Estrada da Circunvalação, “pelo que deve haver a aprovação prévia do projeto de execução por parte destas autarquias.”, (EIA – Vol. 2 – RS, pág.362).

O valor patrimonial obtido para estes sítios, conforme o quadro 5.58 – Ocorrências Patrimoniais Identificadas na Área de Incidência do Projeto, considera que a Estrada da Circunvalação se insere na classe de Valor

Nulo ou Indeterminado, por causa da ausência de vestígios da estrutura original da infraestrutura (entretanto, substituída por equipamentos mais recentes e sem valor patrimonial).

3.2. Departamento Municipal de Planeamento e Gestão Ambiental (DMPGA):

NUD/260636/2023/CMP de 24/04/2023:

Refere que, relativamente à qualidade do ar durante a fase de obra, a execução do projeto produzirá partículas (PM10 e PM2,5) “decorrentes da movimentação de terras e emissões de gases provenientes de máquinas não rodoviárias e veículos de transporte de mercadorias”. Esta situação deverá ter impacto nos valores de concentração de partículas registados na estação de medição da qualidade do ar instalada na Praça Dr. Francisco Sá Carneiro durante o período de fase de obra. Desta forma, é recomendado que, a CCDR-N “seja alertada para esta situação para que na análise estatística anual, e ponderada a eficiência dos analisadores, consiga isolar e contextualizar convenientemente a contribuição da intervenção da obra das restantes fontes fixas e móveis já usuais e das quais existe histórico dos dados monitorizados pela estação.”

No que respeita ao ruído durante a fase de obra e, pela natureza dos trabalhos, é referida a necessidade de minimizar o ruído produzido.

É recomendado, designadamente, que:

- “A utilização de máquinas/equipamentos deve cumprir o disposto no Decreto-Lei n.º 221/2006 de 8 de Novembro, que estabelece as regras a aplicar em matéria de emissões sonoras de equipamento para utilização no exterior;”
- “As máquinas/ equipamentos ruidosos previstos deverão ser posicionados de modo a garantir o máximo afastamento destes às fachadas de recetores sensíveis;”
- “Recomenda-se a utilização de “painéis de isolamento sonoro”, (tipo tapume para funcionar como obstáculo à propagação sonora) ou outros que cumpram a mesma função com eficácia, no perímetro próximo da fonte ruidosa (execução de tarefas ruidosas por utilização de ferramentas/ instrumentos/ máquinas de trabalho), como sejam, por exemplo, motores, sistemas de geração de energia (geradores), etc;”
- “A circulação das viaturas carregadas para o exterior do estaleiro deve evitar zonas residenciais e a proximidade de unidades sensíveis (escolas, hospitais ou outros edifícios sensíveis).”

Durante a fase de exploração, refere-se que a avaliação dos potenciais impactes no ambiente sonoro deveriam ter tido em consideração o expectável aumento da circulação do número de veículos.

É ainda recomendado que:

- “Considerando a metodologia de cálculo utilizado (assunção do tráfego ferroviário como principal fonte sonora), sugere-se a revisão dos pressupostos que conduziram à avaliação do ambiente sonoro na fase de

exploração de modo a que as medidas preconizadas sejam consonantes com os valores de tráfego prospetivos.

- “Ainda sobre o ambiente sonoro, de acordo com o Mapa Estratégico do Ruído, revisão de 2022, disponível no site do município e atentos aos excertos apresentados, podemos observar que estamos perante uma zona com alguma sobre-exposição, que variam entre 5 e 20 dB(A), respetivamente junto dos recetores sensíveis e no centro da via.

Importa igualmente salientar a existência de algumas diferenças ao nível dos mapas de ruído do município e os considerados no EIA (sem medidas implementadas). De facto o Mapa Estratégico do Ruído do Município do Porto considera todas as fontes de ruído, sendo que para a zona em questão o tráfego rodoviário não tem qualquer significado, tal como acontece com os mapas do RS. Acresce que os valores/informação relativa à ferrovia considerada para o cálculo do MER do Município foi fornecida pela Infraestruturas de Portugal – Ferrovia (IP, pelo que se sugere a dissipação de eventuais disparidades.”

- “Recomenda-se, face ao anteriormente exposto, uma revisão aos mapas de ruído do EIA, se atendermos a um previsível aumento do volume de tráfego ferroviário (prospetivo, portanto) de acordo com a estratégia assumida - o que conduzirá necessariamente a um agravamento do ambiente sonoro;”

- “Neste troço, correspondente à intervenção a realizar na área do Município do Porto, deverão ser implementadas melhorias significativas (na fonte, no meio e/ou nos recetores sensíveis) de modo a impactar substancialmente na minimização do ruído na fase de exploração;”

- Sugere-se a utilização de rail dampers, medida de atenuação, no troço em questão, cumulativa com a aplicação das barreiras acústicas, a confirmar em função dos resultados obtidos pela sugestão indicada acima;

- “Como complemento sugere-se ainda que a seleção das barreiras acústicas, para além da sua finalidade principal, se considere o seu papel estético e sensibilidade de enquadramento no meio envolvente garantindo-se confortável dignidade harmoniosa ao binómio local utilizador - sendo de evitar soluções idênticas as constantes na Via de Cintura Interna;”

3.3. Departamento Municipal de Espaços Verdes e Gestão de Infraestruturas (DMEVGI):

NUD/249446/2023/CMP de 18/04/2023:

Refere que, apesar da fase de construção acarretar impactes negativos na geologia, devido à terraplanagem, movimentação de terras e à construção de taludes e muros, ainda que numa área reduzida, não são expectáveis impactes negativos na fase de exploração.

O DMEVGI conclui que *“a intervenção do projeto apresentado tem pouco impacto direto no município do Porto, e que apresenta uma viabilidade ambiental que beneficia o município a longo prazo, por exemplo pela melhoria das infraestruturas em geral, das áreas de enquadramento do espaço canal e das áreas associadas ao Rio Tinto.”*

3.4. Departamento Municipal da Mobilidade (DMM):

NUD/254306/2023/CMP de 20/04/2023:

São referidas algumas medidas a ter em consideração na fase de construção e fase de exploração, designadamente no que respeita aos acessos de obra, desvios de trânsito e minimização de impactes na mobilidade. Sobre este último ponto, salienta-se a necessidade de definir de forma atempada e articulada com a autarquia “os desvios de trânsito que são necessários efetuar para a construção dos restabelecimentos desnivelados ou intervenção nas obras de arte existentes”.

Refere ainda que “*todos os condicionamentos na rede viária e pedonal no município do Porto, que eventualmente sejam necessários, devem ser previamente apresentados, avaliados e aprovados pelos Serviços competentes da CMP*”.

3.7. Águas e Energia do Porto E. M.:

NUD/256461/2023/CMP de 21/04/2023:

É referido que o estudo não apresenta o detalhe necessário para uma adequada avaliação do impacto do projeto nas infraestruturas de abastecimento de água e de saneamento de águas residuais e no Ciclo Urbano da Água da cidade do Porto.

Refere ainda que não são identificadas todas as infraestruturas afetadas, designadamente, os coletores de águas residuais pluviais implantados sob a linha ferroviária.

São também descritas “*as infraestruturas principais e coincidentes com a área de intervenção, e que devem ser especialmente acauteladas tanto em fase de projeto, como em fase de obra*”, nomeadamente:

- Abastecimento de água – “*o projeto apresentado coincide com uma conduta distribuidora situada na Rua da Nau Vitória*”;
- Drenagem de águas residuais domésticas – “*destaca-se um coletor na Rua da Nau Vitória (profundidade ~5m)*”;
- Drenagem de águas residuais pluviais – “*identifica-se um braço afluente entubado do Rio Tinto – Ribeira de Currais, localizado junto à Rua do Dr. Deniz Jacinto, a uma profundidade elevada (~7m)*” e “*destaca-se ainda a presença de uma rede profunda (~5m), bem como de uma tubagem de água de mina, instalada em galeria técnica*” na Rua da Nau Vitória;
- Em virtude da falta de especificação, no EIA, do tratamento a efetuar antes da descarga no sistema público, são apontadas medidas minimizadoras do impacto no meio hídrico, em fase de obra, decorrentes da instalação de estaleiros e das áreas de ocupação temporárias.

Considera-se que o projeto é de máxima importância para a cidade, esperando que o parecer emitido seja construtivo e útil, “*no sentido de alertar para aspetos menos esclarecidos do projeto e que na nossa opinião devem ser reanalisados por forma a salvaguardar o bom funcionamento das infraestruturas de que somos responsáveis.*”

4. Conclusão

Atendendo aos vários pareceres anexos e supra referidos, afigura-se que em fase de desenvolvimento do projeto deverá ser promovida a resposta adequada às várias questões apontadas e que também deverão ser consideradas aquando da execução da obra, designadamente a mitigação dos impactes negativos na qualidade do ar, no ambiente sonoro e no meio hídrico.

Face ao exposto, parece-nos que pode ser emitido parecer favorável à intervenção proposta para a “Quadruplicação da Linha do Minho, no Troço Contumil – Ermesinde”, propondo-se que o conteúdo da presente informação seja integrado no parecer específico a remeter à APA.

5. Anexos

Pareceres dos serviços do universo da CMP consultados:

- Parecer do Departamento Municipal de Planeamento e Gestão Ambiental - NUD/260636/2023/CMP;
- Parecer do Departamento Municipal de Espaços Verdes e Gestão de Infraestruturas - NUD/249446/2023/CMP;
- Parecer do Departamento Municipal da Mobilidade - NUD/254306/2023/CMP;
- Parecer da Águas e Energia do Porto E. M. – NUD/256461/2023/CMP.

À consideração superior,

Pela Equipa Técnica,

Marta Gomes,

Rui Pimpão

PDM – Plano Diretor Municipal, publicado em DR, 2ª Série, Nº 131, de 08-07-2021, Aviso n.º 12773/2021

UOPG – Unidade Operativa Planeamento e Gestão

Exmo.(s) senhor(es)

Direcção Municipal Desenvolvimento Urbano
Departamento Municipal Planeamento Urbano
Praça General Humberto Delgado
4049-001 Porto

Data: 21/04/2023

Assunto: AIA - Projeto Quadruplicação da Linha do Minho, no Troço Contumil/Ermesinde

Parecer

NUP/22542/2023/CMP | AIA - Projeto Quadruplicação da Linha do Minho, no Troço Contumil/Ermesinde

Âmbito e principais incidências ambientais

Na sequência do pedido de parecer da DMDU e, uma vez analisada a documentação disponibilizada no site da Agência Portuguesa do Ambiente, partilhamos a apreciação técnica às principais incidências ambientais, e de entre as que se encontram acometidas diretamente ao DMPGA, apenas a Qualidade do Ar e o Ruído foram alvo de uma avaliação mais detalhada.

1. Recursos hídricos subterrâneos

No que respeita aos recursos hídricos subterrâneos, o Relatório Síntese considera que não é suscetível de provocar impactes com significado nos recursos hídricos locais uma vez que o projeto restabelece as linhas de

água interceptadas, tem uma área de impermeabilização reduzida e não apresenta escavações com significado e potencial de interferência com recursos hídricos subterrâneos.

De qualquer modo assinala-se a Ribeira de Currais, que julgamos deverá ter uma apreciação por parte de Empresa Municipal de Águas e Energia do Porto.

2. Fauna e flora

Não foram identificados impactes ao nível da fauna e flora, uma vez que a ferrovia já existe e a intervenção incidirá em áreas consolidadas com habitats, flora e fauna com valor de conservação reduzido. Esta avaliação não deve dispensar uma apreciação do património arbóreo por parte do DMEVGI.

3. Qualidade do ar

Analisados os documentos “Resumo Não Técnico”, “Relatório Síntese” e “Plano Geral de Monitorização” e atendendo a que não há barreiras físicas para as substâncias que circulam na atmosfera, entendeu-se analisar os impactos gerados na qualidade do ar decorrentes da obra na área de implantação do Município do Porto, bem como os gerados em toda a área de intervenção e sentidos pela população do Porto. O período da obra é de 42 meses, acrescidos de 3 meses para instalação de estaleiro.

Fase de obra

Na zona entre a estação de Contumil e o limite do Concelho do Porto, a obra de alargamento de via gerará partículas (PM10 e PM2,5) decorrentes da movimentação de terras e emissões de gases provenientes de máquinas não rodoviárias e veículos de transporte de mercadorias.

Nos concelhos vizinhos, com as intervenções complementares na Estação de Rio Tinto, no Apeadeiro de Palmilheira/Águas Santas e com a construção de passagens superiores e inferiores pedonais e rodoviárias, estima-se a libertação de uma concentração maior de partículas durante um período longo de tempo.

Apesar de em cada local os impactos negativos não se considerarem significativos para a população (salvo para grupos de risco elevado), por ação de ventos dominantes de este e noroeste, e apesar da dispersão dos poluentes, o Município do Porto sofrerá influência durante todo o período de obra no que respeita a Partículas.

Fase de exploração

Não se esperam impactes negativos, dado que os comboios são elétricos e sem emissões que contribuam para aumento de gases com efeito de estufa e uma degradação da qualidade do ar, e simultaneamente serão criadas condições para potenciar a mobilidade entre concelhos em meio de transporte alternativo ao uso de viaturas próprias.

Recomendações/alertas

Na estação de medição da qualidade do ar instalada na Praça Dr. Francisco Sá Carneiro, a mais próxima da estação de Contumil, poderá observar-se um aumento de valores na concentração de partículas durante o período de obra e verificar-se excedências dos valores limites identificados em legislação. Esta situação pode

contribuir para que o número de excedências permitidas por legislação seja transposto e implique a elaboração, por parte do Município do Porto, de Planos de Melhoria da Qualidade do Ar.

- Nestas circunstâncias, recomenda-se que a **CCDR-N seja alertada para esta situação para que na análise estatística anual, e ponderada a eficiência dos analisadores, consiga isolar e contextualizar convenientemente a contribuição da intervenção da obra das restantes fontes fixas e móveis já usuais e das quais existe histórico dos dados monitorizados pela estação.**

4. Ruído

A intervenção ocorre no município do Porto, integralmente em zona classificada como “mista”.

Fase de execução da obra

A fase de construção será caracterizada, genericamente, pela terraplenagem para o alargamento da plataforma, assentamento das travessas de betão monobloco e carril sobre balastro granítico e instalação de catenária, pelo que tipicamente têm associada a emissão de níveis sonoros devido a atividades ruidosas temporárias, limitadas no tempo e no espaço, destacando-se a utilização de maquinaria e circulação de camiões.

Recomendações/alertas

A natureza destes trabalhos, genericamente identificados, ou outros que eventualmente possam surgir, merecem um cuidado especial ao nível da minimização do ruído produzido na respetiva execução, pelo que sugerimos, entre outras medidas que se vislumbrem mais eficazes, a adoção das seguintes recomendações:

- **A utilização de máquinas/equipamentos deve cumprir o disposto no Decreto-Lei n.º 221/2006 de 8 de Novembro, que estabelece as regras a aplicar em matéria de emissões sonoras de equipamento para utilização no exterior;**
- **As máquinas/ equipamentos ruidosos previstos deverão ser posicionados de modo a garantir o máximo afastamento destes às fachadas de recetores sensíveis;**
- **Recomenda-se a utilização de “painéis de isolamento sonoro”, (tipo tapume para funcionar como obstáculo à propagação sonora) ou outros que cumpram a mesma função com eficácia, no perímetro próximo da fonte ruidosa (execução de tarefas ruidosas por utilização de ferramentas/ instrumentos/ máquinas de trabalho), como sejam, por exemplo, motores, sistemas de geração de energia (geradores), etc;**

Sublinha-se a necessidade de adequar a utilização de painéis móveis ao troço de intervenção, de modo a poderem acompanhar a localização e o avanço da execução dos trabalhos e minimizar com mínima eficácia impactos junto aos recetores sensíveis;

- **No planeamento da obra, a programação de ciclos de carga e transporte deverá ser orientada de modo a minimizar tempos de espera e maximizar a fluidez nas entradas e saídas do estaleiro e assim minimizar o ruído gerado pelos motores em funcionamento bem como reduzir as emissões de veículos em espera;**
- **A circulação das viaturas carregadas para o exterior do estaleiro deve evitar zonas residenciais e a proximidade de unidades sensíveis (escolas, hospitais ou outros edifícios sensíveis).**

Fase de exploração

De acordo com o **relatório síntese** (página 437), *EIA – Vol. 2 – RELATÓRIO SÍNTESE*, não haverá aumento quer do número quer do comprimento dos comboios, pelo que foram os dados de base mantidos para a elaboração da prospeção do ruído durante a fase de exploração.

De acordo com o ponto **2. Objetivos e justificação do projeto** (páginas 5 e 6) apresentado no *VOLUME 1 – RESUMO NÃO TÉCNICO*, estabelece-se que o estrangulamento de apenas duas linhas entre as estações de Contumil e Ermesinde e as respetivas consequências deverão ser suprimidos com a intervenção preconizada, **“garantindo-se uma maior fiabilidade dos serviços e conseqüente melhoria de exploração, tornando o uso deste meio de transporte mais apelativo para a população”**.

O mesmo documento indica **“De referir ainda que no âmbito do presente projeto, promove-se também a melhoria nas estações existentes e em particular dos interfaces junto à Estação de Rio Tinto e ao Apeadeiro de Palmilheira /Águas Santas, de modo a promover o uso integrado de transportes e a opção pela ferrovia, em particular nas deslocações entre concelhos e nomeadamente nos acessos à cidade do Porto, principal pólo dinamizador e empregador desta Área Metropolitana.”**

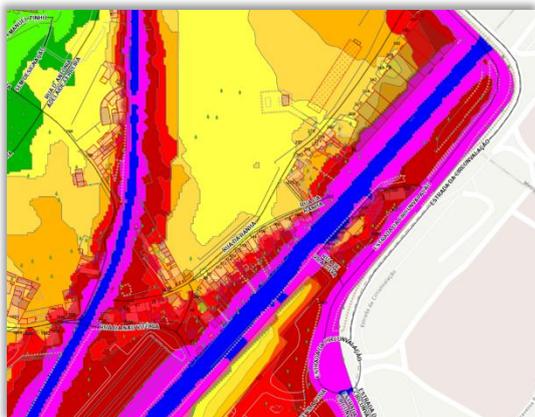
Considerando o argumentário apresentado, não nos parece (salvo melhor opinião) razoável que para a identificação e avaliação dos impactes ambientais relevantes no ambiente sonoro tenha sido mantida a quantificação atual de veículos para o estabelecimento da prospetiva dos níveis sonoros associados à execução do projeto (fase de exploração).

Sendo certo que a intenção estratégia de dinamização da ferrovia associada ao expectável aumento de utilizadores bem como do transporte de mercadorias, será, conseqüentemente linear e previsível a possibilidade de um aumento da circulação do n.º de veículos/comboios.

Recomendações/alertas

- Considerando a metodologia de cálculo utilizado (assunção do tráfego ferroviário como principal fonte sonora), **sugere-se a revisão dos pressupostos que conduziram à avaliação do ambiente sonoro na fase de exploração de modo a que as medidas preconizadas sejam consonantes com os valores de tráfego prospetivos.**
- Ainda sobre o ambiente sonoro, de acordo com o Mapa Estratégico do Ruído, revisão de 2022, disponível no *site* do município e atentos aos excertos apresentados, podemos observar que estamos perante uma zona com alguma sobre-exposição, que variam entre 5 e 20 dB(A), respetivamente junto dos recetores sensíveis e no centro da via.

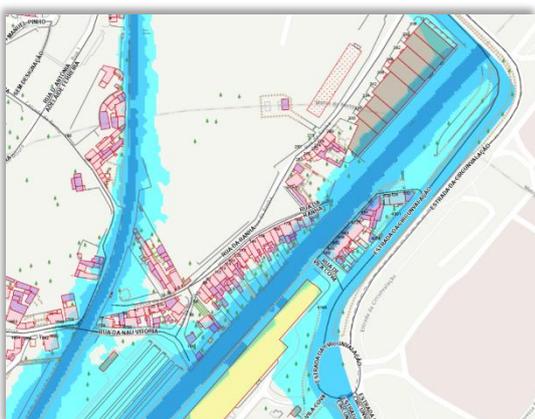
Importa igualmente salientar a existência de algumas diferenças ao nível dos mapas de ruído do município e os considerados no EIA (sem medidas implementadas). De facto o Mapa Estratégico do Ruído do Município do Porto, considera todas as fontes de ruído, sendo que para a zona em questão o tráfego rodoviário não tem qualquer significado, tal como acontece com os mapas do RS. Acresce que os valores/informação relativa à ferrovia considerada para o cálculo do MER do Município foi fornecida pela Infraestruturas de Portugal – Ferrovia (IP, pelo que se sugere a dissipação de eventuais disparidades.



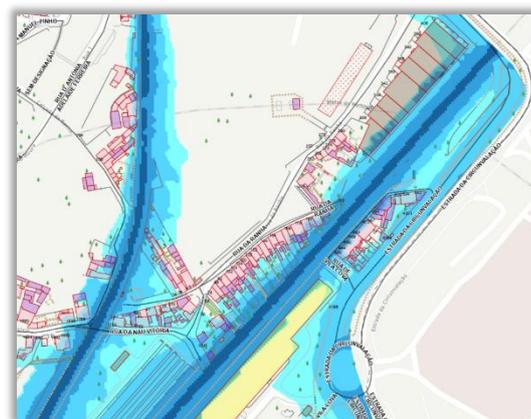
Extrato, mapa de ruído, L_{den} ,



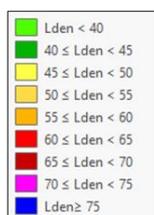
Extrato, mapa de ruído, L_n , 2022



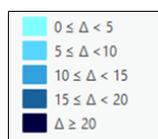
Extrato, mapa de sobre-exposição, L_{den} ,



Extrato, mapa de sobre-exposição, L_n , 2022



Legenda: Mapa de Ruído



Mapa de sobre-exposição

- **Recomenda-se, face ao anteriormente exposto, uma revisão aos mapas de ruído do EIA, se atendermos a um previsível aumento do volume de tráfego ferroviário (prospetivo, portanto) de**

acordo com a estratégia assumida - o que conduzirá necessariamente a uma agravamento do ambiente sonoro ;

- Neste troço, correspondente à intervenção a realizar na área do Município do Porto, deverão ser implementadas melhorias significativas (na fonte, no meio e/ou nos recetores sensíveis) de modo a impactar substancialmente na minimização do ruído na fase de exploração;
- Sugere-se a utilização de *rail dampers*, medida de atenuação, no troço em questão, cumulativa com a aplicação das barreiras acústicas, a confirmar em função dos resultados obtidos pela sugestão indicada em G. ;
- Como complemento sugere-se ainda que a seleção das barreiras acústicas, para além da sua finalidade principal, se considere o seu papel estético e sensibilidade de enquadramento no meio envolvente garantindo-se confortável dignidade harmoniosa ao binómio local utilizador - sendo de evitar soluções idênticas as constantes na Via de Cintura Interna;

DMPGA, 21 abril 2023

Processo NUP/22542/2023/CMP

Porto, 18/04/2023
NUD/249446/2023/CMP
Titular do processo: Agência Portuguesa do Ambiente
Local da obra: ,

Assunto: Participação em consulta pública – Avaliação Impacte Ambiental – Projeto de Execução da Linha do Minho Quadruplicação do troço Contumil – Ermesinde

ENQUADRAMENTO

A presente informação decorre da solicitação de parecer à DMEVGI através do NUD/235912/2023/CMP, sobre a Avaliação de Impacte Ambiental, apresentado pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA), do Projeto da Linha do Minho – Quadruplicação do Troço Contumil – Ermesinde, cujo proponente do projeto é a IP – Infraestruturas de Portugal, S.A..

ANTECEDENTES

Sem antecedente, trata-se da primeira análise efetuada pela DMEVGI.

ANÁLISE TÉCNICA

Da consulta e análise dos elementos apresentados na Avaliação de Impacto Ambiental, somos a informar que:

- O objetivo do projeto é a construção de duas novas vias de ferro para separar o tráfego da Linha do Minho do tráfego da Linha do Douro. A área de intervenção no município do Porto abrange o troço que da estação de Contumil até ao limite do concelho, mais precisamente no Km 2+500 e Km3+530 (que coincide com o viaduto sobre a EN12-Estrada da Circunvalação).
- No município do Porto, a quadruplicação, entre o Km2+500 e Km3+600, é executada para o lado esquerdo existente e desenvolve-se na sua maioria no interior do Domínio Público Ferroviário (DPF), não incidindo sobre espaço verde público, prevendo:
 - o a ampliação das oficinas;

CMP

1/2

- a estabilização de um talude;
 - a construção de novos muros;
 - a manutenção da passagem superior pedonal existente ao Km3+388 na zona da Ranha;
 - a alteração do DPF entre Km3+200 e Km3+500, que coincide com os logradouros de edificações na zona da Ranha e respetivo revestimento vegetal (Km 3+150 e Km 3+310), identificando o abate de 22 árvores/arbustos, maioritariamente árvores de fruto (1 salgueiro; 10 árvores de fruto, 1 loureiro, 1 cameleira, 1 yucca, 3 sabugueiro e 4 indefinidos), que apresentam pouca relevância ambiental e ornamental.
- A fase de construção acarreta impactes negativos na geologia, devido às obras de terraplanagem, movimentação de terras e à construção de taludes e muros, apesar de não se alterar as características atuais, uma vez que o alargamento necessário é reduzido.
 - Na fase de exploração não são expectáveis impactes negativos.
 - Projeto contempla um conjunto de medidas de minimização de impactes negativos para ambas as fases cuja implementação torna o projeto claramente positivo e apresenta viabilidade ambiental, *“indo de encontro ao previsto aos vários instrumentos de planeamento quanto à melhoria da rede ferroviária nas áreas metropolitanas, onde se pretende o incremento da oferta deste meio de transporte e a sua articulação com outros modos de transporte, que conjugadamente possam contribuir para a redução das alterações climáticas pelo uso de transportes mais sustentáveis ambientalmente.”*

CONCLUSÃO

Face ao exposto, no âmbito das competências destes serviços, temos a referir que a intervenção do projeto apresentado tem pouco impacto direto no município do Porto, e que apresenta uma viabilidade ambiental que beneficia o município a longo prazo, por exemplo pela melhoria das infraestruturas em geral, das áreas de enquadramento do espaço canal e das áreas associadas ao Rio Tinto.

À consideração superior.

Com os melhores cumprimentos,

Assinado digitalmente por DIANA
MARISA CORREIA DE ALMEIDA
Data: 2023.04.18 17:21:49
+01:00

A Técnica Superior

Assinado digitalmente por
TERESA GABRIELA MARQUES
LEITE
Data: 2023.04.19 14:21:35 +01:00

Motivo: Valido. À DMDU.

Processo	NUP/22542/2023/CMP
Porto, 20/04/2023 NUD/254306/2023/CMP Titular do processo: Agência Portuguesa do Ambiente Local: Quadruplicação da Linha do Minho, no Troço Contumil – Ermesinde	

ASSUNTO: Participação em consulta pública

1. Enquadramento

A presente informação é realizada no âmbito do processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) do Projeto Quadruplicação da Linha do Minho, no troço Contumil – Ermesinde, cuja consulta pública foi promovida pela APA.

2. Antecedentes

Trata-se da primeira consulta ao DMM.

3. Análise técnica

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) apresentado, corresponde ao projeto de Quadruplicação da Linha do Minho, no troço Contumil – Ermesinde, que se desenvolve entre a estação de Contumil e a estação de Ermesinde, em território dos concelhos do Porto, Gondomar, Maia e Valongo.

A quadruplicação da via incide sensivelmente em cerca de 5,5 km, entre o topo norte da Estação de Contumil (km 2+500) e a entrada na Estação de Ermesinde (km 8+040), sendo objetivo a construção de duas novas vias para separar o tráfego da Linha do Minho do da Linha do Douro.

No município do Porto, a área de intervenção abrange o tramo compreendido entre a Estação de Contumil (km 2+500) e o limite do concelho que coincide com o viaduto da Circunvalação (km 3+530), sendo que:

- O alargamento da plataforma ferroviária é previsto para o lado esquerdo do existente (lado poente). A Linha do Douro futura coincide com o canal ferroviário existente e a Linha do Minho futura ficará na zona alargada a poente;
- O projeto incide, na sua maioria, no Domínio Público Ferroviário (DPF). No entanto, entre o km 3+150 e o Km 3+388, prevê que os logradouros das construções existentes na Rua da Ranha sejam, parcialmente ou integralmente, afetados, e pelas características da sua localização (proximidade à via, implicações na estabilidade da estrutura ou outra) verifica-se a necessidade de demolição de um conjunto de anexos e/ou outras construções associadas às habitações, sendo de destacar ainda a necessidade de demolição de 2 habitações;
- A rede viária e pedonal não será alterada, nomeadamente, a passagem superior pedonal existente ao Km3+388 (ligação da Rua da Ranha à Rua de Vila Cova) não será alvo de intervenção no âmbito do projeto e será mantido o acesso à rua de Vila Cova, entre a linha e as edificações, devido à construção de estruturas de contenção.

No âmbito da mobilidade, o Estudo de Impacto Ambiental (EIA), identifica os seguintes impactes para a fase de construção e fase de exploração:

➤ **Fase de construção**

Para a fase de construção, o EIA, concretamente para o município do Porto, não refere impactes nos diferentes modos de mobilidade, nomeadamente, rodoviária e pedonal.

Apenas apresenta algumas mediadas de minimização específicas para a fase prévia à obra, nomeadamente:

➤ Acessos de Obra / Desvios de trânsito

O plano de acessos de obra a definir por parte do empreiteiro a quem for adjudicada a obra, deve ter em conta que:

- Os materiais férreos a utilizar em obra como balastro, travessas e carris, deverão ser transportados pela Linha do Minho, conforme indicação da IP;
- Os restantes acessos para transporte de materiais e/ou circulação de obra devem ter em conta a minimização de impactes sobre as populações, escolhendo preferencialmente vias existentes e de maior capacidade, e ter em conta todos os aspetos específicos definidos pela APA na Lista de Medidas de Minimização Gerais da Fase de Construção;
- O plano de acessos ser traduzido de forma cartográfica, ser desenvolvido em articulação com as autarquias e estar disponível para publicitação junto da população.

➤ Desvios de trânsito / minimização de impactes na mobilidade

- Deverão ser definidos de forma atempada e devidamente coordenados com as autarquias, os desvios de trânsito que são necessários efetuar para a construção dos restabelecimentos desnivelados ou intervenção nas obras de arte existentes;

➤ **Fase de exploração**

Na fase de exploração os potenciais impactes são maioritariamente positivos e estão associados à melhoria das condições de circulação ferroviária (exploração e segurança) com impacto direto no regime de exploração das Linhas do Minho e Douro e no acesso à Área Metropolitana do Porto.

4. Conclusão

Face ao exposto, no âmbito das competências destes Serviços, temos a referir que todos os condicionamentos na rede viária e pedonal no município do Porto, que eventualmente sejam necessários, devem ser previamente apresentados, avaliados e aprovados pelos Serviços competentes da CMP.

À consideração superior.

O Técnico Superior

Assinado digitalmente por AGOSTINHO BARBOSA DOS REIS
Data: 2023.04.20 12:47:32 +01:00

Agostinho Reis

Exmo.(s) senhor(es),

Câmara Municipal do Porto
A/C Direção Municipal de Desenvolvimento
Urbano
Praça General Humberto Delgado
4049-001 Porto

Data: 20/04/2023

Assunto: Processo AIA 3586: Quadruplicação da Linha do Minho, no Troço Contumil – Ermesinde. Emissão de Parecer Específico

Exmos. Senhores,

Conforme solicitação da Câmara Municipal do Porto (CMP), vimos por este meio emitir parecer específico relativo ao Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Projeto de Quadruplicação da Linha do Minho, no Troço Contumil – Ermesinde.

Como consideração inicial é de salientar que, na opinião da Águas e Energia do Porto, E.M. (AEdP), o estudo apresentado - em fase de Projeto de Execução - não contém o detalhe necessário que permita uma correta avaliação do impacto deste projeto nas infraestruturas de que é responsável e no Ciclo Urbano da Água da cidade do Porto.

O estudo identifica somente algumas das infraestruturas afetadas – conduta distribuidora e coletor de águas residuais domésticas. No entanto, não faz qualquer menção aos coletores de águas residuais pluviais implantados sob a linha ferroviária. Não são também apresentadas plantas de sobreposição do cadastro existente com a área de implantação das estruturas previstas, que permitam verificar qual o seu impacto na continuidade dos serviços prestados pela Águas e Energia do Porto.

Não obstante ao referido, descreve-se seguidamente as infraestruturas principais e coincidentes com a área de intervenção, e que devem ser especialmente acauteladas tanto em fase de projeto, como em fase de obra.

Abastecimento de água

O projeto apresentado coincide com uma conduta distribuidora situada na Rua da Nau Vitória (Figura 1).

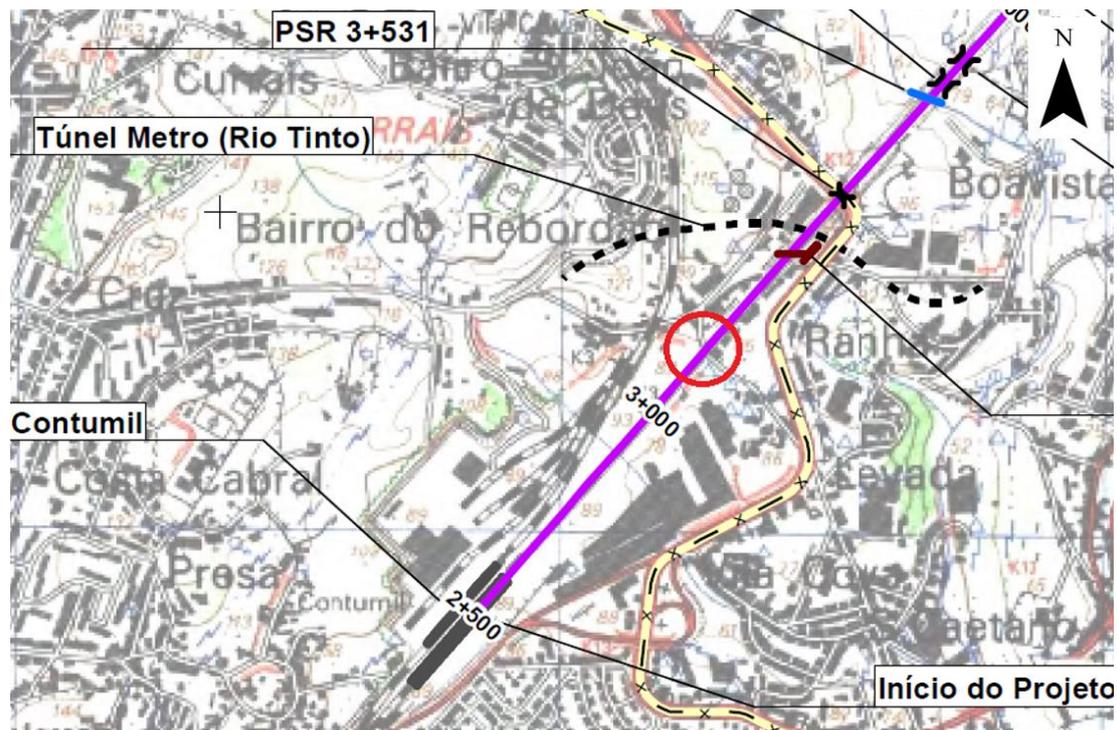


Figura 1 - Quadruplicação da Linha do Minho, no Troço Contumil - Ermesinde: zona com presença de rede de abastecimento de água (assinalada a vermelho).

Drenagem de águas residuais domésticas

Relativamente à rede de águas residuais domésticas, destaca-se um coletor na Rua da Nau Vitória (profundidade ~5m). Alerta-se ainda para a presença de duas redes – uma sob pressão (coletor geral da zona leste - CGZL) e outra gravítica – junto à passagem superior rodoviária (PSR) da Estrada da Circunvalação – ver Figura 2.

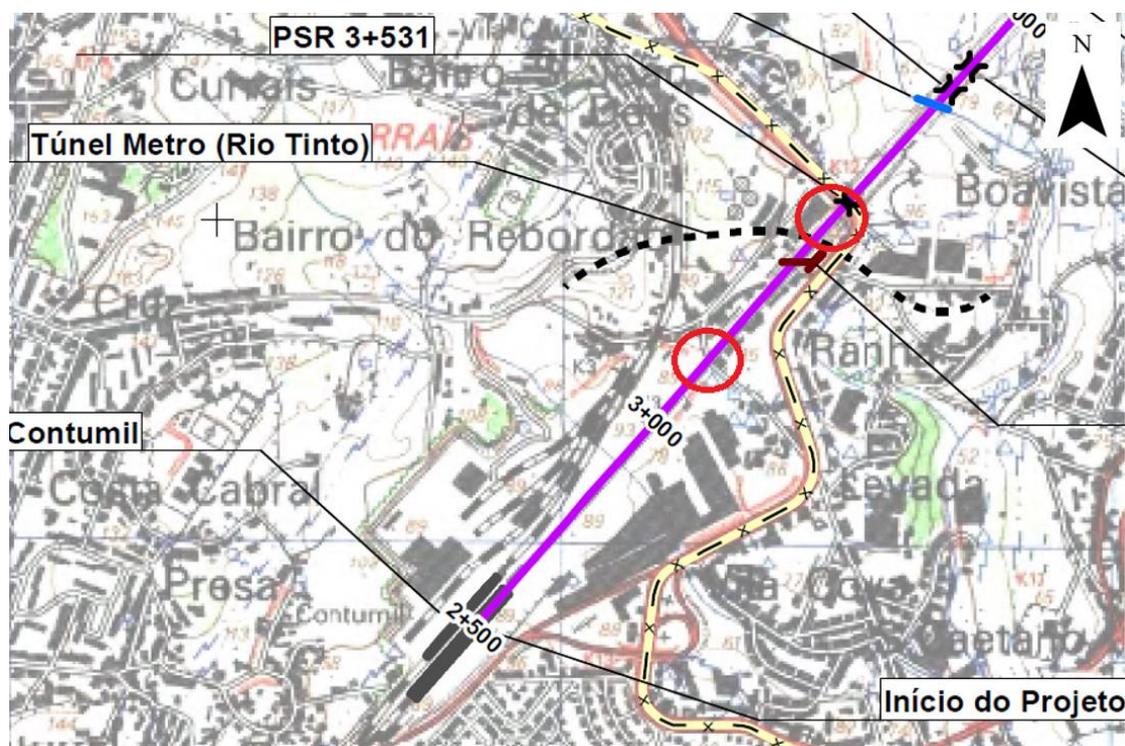


Figura 2 - Quadruplicação da Linha do Minho, no Troço Contumil – Ermesinde: zonas com presença de rede de saneamento (assinaladas a vermelho).

Drenagem de águas residuais pluviais

No caso da rede de drenagem de águas residuais pluviais e linhas de água, identifica-se um braço afluente entubado do Rio Tinto – Ribeira de Currais, localizado junto à Rua do Dr. Deniz Jacinto, a uma profundidade elevada (~7m). Nas interferências com estes recursos hídricos, deve ser consultada a Agência Portuguesa do Ambiente (APA), uma vez que é esta a entidade que tutela as linhas de água.

Na Rua da Nau Vitória, destaca-se ainda a presença de uma rede profunda (~5m), bem como de uma tubagem de água de mina, instalada em galeria técnica (Figura 3).

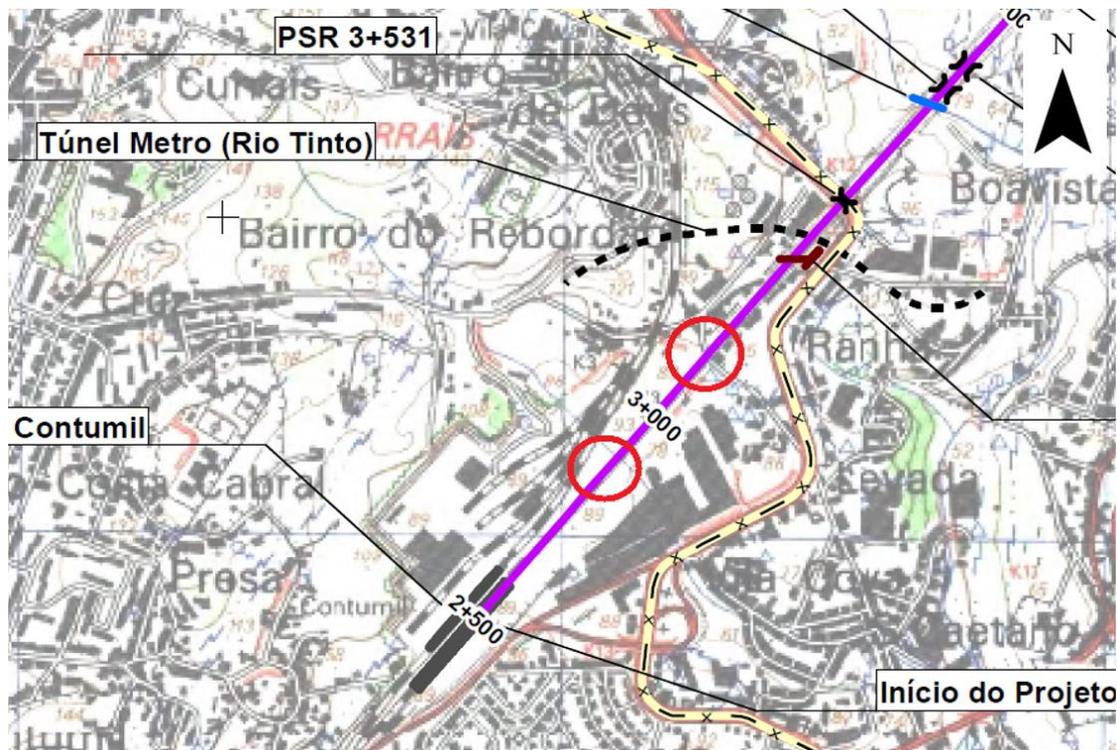


Figura 3 - Quadruplicação da Linha do Minho, no Troço Contumil – Ermesinde: zonas com presença de rede de águas pluviais (assinaladas a vermelho).

Iluminação pública municipal

Dos elementos observados, para o concelho do Porto, não se vislumbra evidências de interferência da empreitada em causa com as infraestruturas de Iluminação Pública municipal. Não obstante, se vier a ser necessária alguma intervenção, modificação ou implementação desta infraestrutura, devem ser criteriosamente observados os requisitos constantes nos seguintes documentos:

- Iluminação Pública – Critérios de Projeto do Município do Porto, 3ª Revisão / novembro 2022;
- Plano Diretor de Iluminação Pública (PDIP) – Município do Porto, versão 1.0 / janeiro de 2023.

Os projetos de execução resultantes devem ser submetidos à apreciação da Águas e Energia do Porto e E-REDES.

Os documentos citados podem ser descarregados a partir do seguinte endereço: <https://www.aguasdoporto.pt/obras-e-projetos-de-redes-publicas/projeto-de-iluminacao-publica>

Outros aspetos analisados

Drenagem de águas superficiais e profundas

O estudo refere que será instalada drenagem ao longo de todo o novo traçado ferroviário, para encaminhamento das águas pluviais que acedem à plataforma da via-férrea, provenientes quer das escorrências dos taludes e das encostas adjacentes, quer de níveis freáticos elevados. É mencionada a possibilidade de estes caudais serem entregues no sistema público existente. Contudo, não é avaliado o impacto que estas descargas poderão ter no sistema, nem apresentados os locais em que poderão ocorrer.

Resíduos gerados em obra

Em fase de obra, a instalação de estaleiros e das áreas de ocupação temporárias serão responsáveis pela degradação do meio hídrico, devido ao transporte de material particulado e de granulometria mais fina existente na obra (causando o assoreamento da rede de águas pluviais), e a eventuais derrames pontuais.

O estudo menciona que, previamente à sua descarga no sistema público, as águas residuais serão alvo de tratamento adequado. Contudo, não especifica de que forma esse tratamento será efetuado. Deste modo, como medida de minimização, propõe-se a adoção de bacias de retenção isoladas da rede de drenagem natural, de maneira a evitar derrames acidentais de óleos, combustíveis ou outros produtos perigosos nos solos e águas. Assim, reforçamos a necessidade de prever que todas as águas recolhidas sejam sempre drenadas primeiramente por uma bacia de retenção, de forma a evitar a contaminação, a aglomeração de sólidos e obstrução dos sistemas de drenagem públicos, em especial nas zonas próximas às linhas de água.

Conclusão

Estando a Águas e Energia do Porto certa de que o Projeto de Quadruplicação da Linha do Minho, no Troço Contumil – Ermesinde é um projeto de máxima importância para a cidade, esperamos que este parecer seja construtivo, no sentido de alertar para aspetos menos esclarecidos do projeto e que na nossa opinião devem ser reanalisados por forma a salvaguardar o bom funcionamento das infraestruturas de que somos responsáveis.

Mantemos a nossa disponibilidade de colaboração com a Infraestruturas de Portugal, com o objetivo de encontrar, em conjunto, as melhores soluções de projeto.

Com os melhores cumprimentos,

Assinado por: **TERESA MARIA DA CUNHA**
BASTOS
Num. de Identificação: 11478794
Data: 2023.04.20 17:18:15+01'00'



Na sequência da análise técnica efetuada ao projeto designado “quadruplicação da Linha do Minho - troço Contumil – Ermesinde”, no âmbito da consulta pública do processo de Licenciamento Único de Ambiente, julgamos de relevar as seguintes observações:

A. Histórico e antecedentes

i. O projeto em referência contou com contributos e articulação entre a IP e a Câmara Municipal da Maia, desde um primeiro anteprojecto apresentado em 2008, havendo evolução conjunta em diversa matéria, como sendo o parque de estacionamento da Palmilheira (cujo projeto foi desenvolvido pelo Município) e a rotunda prevista (PSR 7+025).

B. Restabelecimento de caminhos paralelos

i. Sugere-se que o restabelecimento de caminhos paralelos assuma como princípio de composição o alinhamento geométrico do eixo da linha de caminho de ferro, por forma a beneficiar a funcionalidade e enquadramento geral da proposta;

C. Rede de águas pluviais

i. Deverá ser considerada a construção de uma nova passagem hidráulica na continuidade da Rua Dr. Mário Rosas da Silva, com desembarçamento na linha de água a nascente da Linha de Caminho de Ferro;

ii. Mostra-se necessária a drenagem dos terrenos a poente da LCF (km 6+375), sugerindo-se para o efeito o encaminhamento das águas para a PH proposta no ponto anterior. O referido sistema é fundamental para a drenagem da Rua Dr. Mário Rosas, dos terrenos a poente da linha de caminho de ferro, incluindo o novo interface previsto no projeto, e da Rua do Apeadeiro. A não construção de nova PH no final da Rua Dr. Mário Rosas da Silva irá sobrecarregar a rede de drenagem existente que não aparenta ter secção/capacidade suficiente para acolher os novos caudais que irão receber;

iii. Adicionalmente, deverá ser dada continuidade a todas as redes de drenagem de águas pluviais afetadas pela intervenção.

D. Restabelecimentos rodoviários

i. Os desenhos dos componentes de pavimentação bem como os materiais a aplicar devem estar de acordo com o prescrito no Regulamento Municipal de Urbanização e Edificação do Concelho da Maia. Neste caso em concreto, deve salvaguardar-se a continuidade das características existentes na Avenida do Lidador, deverá ser utilizado o granito cinza para os componentes e pavimentos dos passeios, e betuminoso para as faixas de rodagem;

ii. Não foi possível confirmar as características altimétricas da proposta de rotunda (PSR 7+ 025). Alerta-se para que, a mostrar-se tecnicamente possível,

a rotunda deverá apresentar-se de nível, colhendo as concordâncias das inclinações dos arruamentos principais convergentes e potenciando a melhor visibilidade por parte dos utilizadores;

iii. Deve ser considerada a existência de um dispositivo de retorno no limite da Rua do Apeadeiro, conferindo as condições de funcionalidade, conforto e segurança, previstas em casos análogos como na Rua Dr. Mário Rosas da Silva.

E. Barreiras acústicas

i. É proposta a implantação de uma barreira acústica no tardo das moradias com frente para a Rua Dr. Mário Cal Brandão, com cerca de 150 metros de extensão;

ii. Em relação especificamente às barreiras acústicas é necessário que o projeto de conceção das mesmas tenha em atenção não só a sua função protetora do ruído, mas também a sua capacidade de integração na paisagem e no tecido urbano, quer do ponto de vista estético na cor e textura dos materiais constituintes da barreira quer do ponto de vista formal na conceção da barreira como um edifício, que terá forçosamente de possuir coerência e unidade. A implantação das barreiras tem que respeitar as distâncias exigíveis e necessárias às habitações existentes, bem como não se afirmar como um obstáculo à insolação e salubridade geral das mesmas. A proposta deve contemplar um projeto de integração paisagística que considerará como critério colaborante no controlo do ruído o estudo de arborização da esteira. Com efeito, em múltiplas situações será possível implementar a plantação de árvores e/ou arbustos e/ou atapetantes e trepadeiras com o objetivo de melhor enquadrar (e enriquecer, até) paisagisticamente.

F. Conclusão

i. A escala do projeto apresentado não integra ainda o nível de detalhe suficiente para observações relativamente ao mobiliário urbano a aplicar, no entanto, a evolução do projeto deve contemplar a existência de papeleiras, bancos de estadia, placas de sinalização direcional, placas de toponímia, placas de limite de freguesias, luminárias em percursos pedonais, luminária nas rodovias, entre outros;