

## RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

**“Projecto de Modernização da Linha do Norte do Sub-troço 3.3,  
entre Ovar e Vila Nova de Gaia”**

Novembro de 2010

## EQUIPA DE TRABALHO

### Elaboração:

- *Rita Cardoso*

### Secretariado:

- *Odete Cotovio*

## ÍNDICE

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

## **RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA**

### **“Projecto de Modernização da Linha do Norte do Sub-troço 3.3, entre Ovar e Vila Nova de Gaia”**

#### **1. INTRODUÇÃO**

Em cumprimento do preceituado no artigo 14º do Decreto - Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio alterado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, procedeu-se à Consulta Pública do projecto “Projecto de Modernização da Linha do norte do Sub-troço 3.3, entre Ovar e Vila Nova de Gaia”.

#### **2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA**

Considerando que o Projecto se integra na lista do anexo I do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio alterado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, a Consulta Pública decorreu durante 45 dias úteis, desde o dia 2 de Setembro a 5 de Novembro de 2010.

#### **3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA**

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA), incluindo o Resumo Não Técnico (RNT), foi disponibilizado para consulta nos seguintes locais:

- Agência Portuguesa do Ambiente (APA)
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro
- Câmara Municipal de Ovar
- Câmara Municipal de Espinho
- Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia

O Resumo Não Técnico foi disponibilizado para consulta nas Juntas de Freguesia de Arada, Cortegaça, Esmoriz, Maceda, Ovar, São João, Válega (Concelho de Ovar), Paramos, Silvalde (Concelho de Espinho), Arcozelo, Canidelo, Gulpilhares, Madalena, S. Félix da Marinha, Valadares, Vila Nova de Gaia (Sta Marinha) (Vila Nova de Gaia)

#### **4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO**

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

- Afixação de Anúncios nas Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia acima referidas;
- Publicação de um anúncio, envio de RNT e de nota de imprensa para o seguinte jornal:

- Jornal de Notícias

- Envio de nota de imprensa e RNT para os jornais, revista e rádios que constam no Anexo I
- Divulgação na Internet no *site* da Agência Portuguesa do Ambiente com anúncio e RNT.
- Envio de ofício circular e RNT às entidades constantes no Anexo I.

#### **6. ANÁLISE DA CONSULTA PÚBLICA**

No âmbito da consulta pública foram recebidos 42 pareceres com a seguinte proveniência:

- Câmara Municipal de Espinho
- Junta de Freguesia de Paramos
- Assembleia de Freguesia de Paramos
- Câmara Municipal de Ovar
- Junta de Freguesia de Ovar
- Junta de Freguesia de Maceda
- Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia
- Particulares – 35

A **Câmara Municipal de Espinho** apresenta um conjunto de críticas ao EIA, tal como se pode ver em detalhe no parecer em anexo ao presente relatório, das quais se destacam as seguintes:

- No que diz respeito à Estação de Salvalde, verificou que se encontra assinalada um PIR em estudo estritamente na área da via-férrea, no enfiamento da Rua do Quartel, não apresentando a sua inserção para Nascente e para Poente da área envolvente: Alerta que a localização da passagem foi aprovada pela Junta de Freguesia de Salvalde;
- No que diz respeito às Passagens Inferiores Rodoviárias (Km 315+616 e Km 317+890), verificou que o EIA não contempla propostas acordadas com a Câmara Municipal;
- No que diz respeito a Passagens Superiores Rodoviárias (Km 313+372 e 313+840) no EIA indicadas como “PIR/PIP Acessibilidade e Interface em Estudo” e “PIR em estudo”, não apresentado inserção com a área envolvente;
- No que se refere às Passagens Pedonais:
  - Km 313+372 (junto ao apeadeiro de Paramos) – No EIA é demarcada a passagem superior, o cais e o abrigo sem ter em conta a sua inserção na envolvente e respectivas ligações;
  - Km 315+770 (junto da Ribeira de Salvalde) e Km 317+450 – Não se encontram contempladas no EIA quaisquer propostas de passagens pedonais acordadas com a Câmara Municipal.
- Verifica, ainda, um conjunto de omissões entre o Km 312+300 e o 314+400, relativos a caminhos paralelos, limite de ocupação, passagem rodoviária e passagem pedonal;
- Verifica o conflito entre os elementos relativos à demarcação do arruamento existente na parte Nascente e a demarcação da via férrea e do respectivo cais sobre o mesmo, não apresentando qualquer alternativa ao arruamento em causa (Rua de Paramo, a qual se denomina Rua coração de Jesus).

A **Junta de Freguesia de Paramos e a Assembleia de Freguesia de Paramos** manifestam preocupação quanto a:

- Indefinições no EIA quanto à passagem inferior rodoviária ao Km 313+383. No RNT e numa planta encontra-se marcada mas na Planta de Ocupação é referida uma outra já antiga. Assim, referem que a que melhor serve a população de Paramos é a do Km 313+383.
- Afecção de três habitações de famílias com poucos recursos;
- Afecção de quinze habitações face à proximidade das vias;
- Implementação de estaleiros ou parques de apoio à obra nas imediações de habitações;
- Danos estruturais em edifícios devido a vibrações.

Solicitam, ainda, o seguinte:

- Colocação de barreiras acústicas junto às habitações;
- Construção de novos acessos para servir as populações;

- No que diz respeito ao Apeadeiro, deverá ser feita a requalificação paisagística das áreas envolventes com arborização, criação de abrigos para passageiros, criação de espaços verdes e equipamentos e aquisição de terrenos para Parque de Estacionamento.

A **Câmara Municipal de Ovar** elabora uma apreciação do EIA.

Analisa e identifica as principais demolições decorrentes do alargamento, os restabelecimentos e caminhos paralelos, a beneficiação de estações e apeadeiros, a construção de passagens desniveladas (fora das estações e apeadeiros) e ainda outras intervenções, tal como se pode ver em detalhe no parecer em anexo ao presente relatório.

No que diz respeito aos restabelecimentos refere o seguinte:

- Entre a Rua Dr. José Falcão e a ligação à Rua Leite de Vasconcelos (Km 301+200 ao Km 301+500) deverá ser estudada em pormenor a articulação com a Rua Leite de Vasconcelos a Norte da Rua Valdemar Lima, pois havendo a intenção de vedar a área incluída no Limite de Ocupação, o contacto ficará interrompido;
- Entre o Terminal de Mercadorias de Ovar e a UON (Km 305+200 ao Km 306+500, a Nascente) deverá ser estudada a articulação com a rede viária existente (loteamento PORTOVAR);
- Entre o caminho de ligação com a ZI a Poente do Caminho-de-ferro, em Arada, e a Rua do Rodelo, em Cortegaça (Km 306+000 ao Km 309+500, a Poente) deverá ser estudada, a Sul, uma melhor articulação com a rede viária existente, atendendo a que serve um importante núcleo da Zona Industrial a Norte de Ovar e a Norte deverá ser estudada em pormenor a articulação com a Rua do Rodelo a Norte da Av. da Praia, pois havendo a intenção de vedar a área incluída no L.O., o contacto é dificultado;
- Rua da Zefinha (Km 309+800 ao Km 310+550, a Poente) deverá ser estudada com maior pormenor a articulação entre a Rua da Zefinha e a Rua da Agricultura. Considera, ainda, que a solução adoptada para o perfil transversal-tipo é pouco apropriada, sobretudo ao nível do revestimento proposto (tout-venant).
- A Norte da Estação de Esmoriz (Km 312+000 ao Km 312+300, a Nascente) deverá ser estudada com maior pormenor a articulação com o perfil transversal do arruamento existente. Deverá, ainda, estudar a possibilidade de colocação de passeio, pelo menos numa das margens do arruamento, devido à proximidade da Estação e à existência de unidades industriais em laboração a curtos metros de distância.

No que diz respeito à Beneficiação de estações e apeadeiros refere o seguinte:

- Em Ovar – Relativamente à intervenção do espaço envolvente à Estação, considera que a proposta se articula de forma pouco adequada com a rede viária existente, não se afigurando viável a situação preconizada para os veículos de transportes colectivos. Considera, ainda, deficientes os acessos previstos a Nascente, por se apoiarem em arruamentos cujo traçado não se afigura preparado para assegurar o serviço pretendido.

A **Junta de Freguesia de Ovar** subscreve a tomada de posição da Comissão Permanente da Assembleia Municipal de Ovar, a qual se encontra em anexo ao presente parecer.

Manifesta preocupação no que diz respeito:

- ao aumento do tráfego e à aproximação dos carris de algumas habitações, o que implicará um aumento de ruído;
- à demolição de casas de habitação e pavilhões;
- à eliminação de acessibilidades existentes.

Assim, solicita o seguinte:

- garantir aos moradores as condições de habitabilidade idênticas às que dispõem actualmente;
  - realizar uma negociação ponderada, que atenda não apenas às implicações económico-financeiras, mas também aos constrangimentos afectivos, sociais e laborais;
  - acautelar, em tempo útil e de modo prévio, medidas que reponham a normal utilização dos espaços públicos e privados, construindo alternativas com a mesma tipologia, perfil e, no mínimo, qualidade do pavimento existentes;
  - as remodelações e benefícios de Estações e Apeadeiros devem ter em linha de conta a relevância e tipologia do equipamento existente, mantendo a sua importância estratégica e serviços disponíveis e a disponibilizar aos utentes. A remodelação não poderá eliminar qualquer Estação ou Apeadeiro, bem como os serviços a si associados (Estações de Ovar e Esmoriz, Apeadeiros de Maceda, Cortegaça e Esmoriz);
  - as requalificações das plataformas devem ser devidamente compatibilizadas tanto com as acessibilidades existentes, como com as que constam no EIA;
  - a intenção manifestada de “resguardar a plataforma e o carril de uma cheia” exige que as infraestruturas a construir não criem constrangimentos às populações/propriedades confinantes;
  - a criação do Terminal de Mercadoria, em Arada deverá designar-se com o nome da Freguesia, Terminal de Mercadorias de Arada.
- Sobre a proposta de implantação, considera conveniente clarificar se se encontra devidamente articulada com as infraestruturas existentes e se estão perspectivadas acessibilidades bem como os impactes inerentes.
- considerando que a Linha do Norte é atravessada por inúmeros aquedutos de escoamento de águas pluviais e linhas de água, o projecto em avaliação deve ser articulado com as entidades responsáveis no sentido de acautelar o escoamento de caudais que possam ser superiores aos actuais e que, pontualmente, já se manifestam insuficientes.

A **Junta de Freguesia de Maceda** refere que corrobora integralmente as posições assumidas pela Câmara e Assembleia Municipal.

No que se refere à freguesia de Maceda destaca o seguinte:

- O deslocamento de 100 metros para norte da plataforma do Apeadeiro da Carvalheira deverá ser enquadrado na zona envolvente aproveitando a melhoria de acessibilidades que a passagem desnivelada pode proporcionar;
- A negociação feita aos moradores das três casas de habitação afectadas deverá ter em conta valores sociais e afectivos;
- A duplicação da Linha do Norte a poente da actual irá implicar a supressão de um caminho municipal com construção recente. Assim, deverá ser garantida alternativa idêntica;
- A remodelação e deslocamento do apeadeiro da Carvalheira deverá potenciar a requalificação da zona envolvente com novos espaços públicos de estacionamento e outros, em articulação com a desnivelada existente;
- Deverão ser tidas em consideração situações de pluviosidade intensa, dado existirem em Maceda vários aquedutos e linhas de água que atravessam a Linha do Norte.

A **Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia** inicia o parecer referindo que a solução em análise apresenta um conjunto de alterações relativamente ao projecto de 1996, actualizado em 2006 na sequência de diversas reuniões com a equipa técnica da REFER, EPE, e posteriormente, tido em conta na Planta de Ordenamento (especificamente na Carta de Mobilidade) do PDM de Vila Nova de Gaia, revisto em 2009, que obteve parecer favorável da REFER, EPE enquanto membro da Comissão Mista de Coordenação do PDM.

Após análise do EIA, considera o seguinte:

- km 318+400 ao km 318+950 – as passagens inferiores de acesso às praias em S. Félix da Marinha, previstas no Plano de Ordenamento da Orla Costeira Caminha Espinho (POOC CE) deverão ficar asseguradas, tal como já tinha sido referido nas reuniões realizadas;
- km 318+950 – deverá ficar previsto o alargamento da passagem desnivelada existente;
- km 320+027, km 321+027, km 323+850, km 324+562, km 328+650 e km 329+900 – deverá ficar esclarecido que, apesar dos contributos dados pela CM de Vila Nova de Gaia relativamente ao projecto das passagens inferiores rodoviárias, o projecto das mesmas não é da responsabilidade do município mas sim da REFER, EPE, sugerindo, assim, que o quadro síntese que consta no EIA, refª LN.3.3.99.179 seja corrigido;
- km 320+027 – deverá ser esclarecido se o projecto da Passagem Inferior Rodoviária (PIR) prevista implica o corte do arruamento paralelo existente a poente da linha de caminho de ferro, situação que se considera indesejável do ponto de vista da funcionalidade urbana local;
- km 321+000 – apesar de no documento refª LN.3.3.99.179 ser referida a criação de uma PIR, aquela não se encontra representada nas peças que acompanham o processo (documento refª LN.3.3.21.322A), situação que deverá ser corrigida;
- km 323+850 – a execução da passagem desnivelada na Av. Vasco da Gama deverá ser objecto de ponderação, com o objectivo de ser encontrada uma alternativa em que seja minimizado o efeito criado sobre o carácter urbano e paisagístico do importante bairro de Vila Nova de Gaia;
- km 324+560 – deverá ficar assegurada a execução do arruamento paralelo a poente da linha, à semelhança do que está previsto para Valadares (km 327+800).  
Refere que a execução daquela passagem desnivelada, associada à implementação dos arruamentos integrados no conjunto de operações urbanísticas que incidem sobre os terrenos localizados a Sul da Rua das Moutadas e a Poente da Linha do Norte (cuja viabilização se encontra dependente da obtenção de parecer favorável na REFER, EPE) contribuiria de forma significativa para a melhoria das acessibilidades viárias locais particularmente no que respeita ao trânsito que se encontra dependente da passagem de nível da Av. Vasco da Gama.
- km 326+565 – apesar de ser referida no documento refª LN.3.3.99.179 a passagem inferior agrícola prevista ao km 326+565 não vem representada nas peças desenhadas (documento refª LN.3.3.21.329A);
- km 326+840 – com a supressão da PNP existente ao km 326+496 prevê-se que a passagem de peões transite para a PIR existente ao km 326+840 (Rua de Medeiros, Valadares).  
Assim, considera que aquela passagem deverá ser alargada;
- km 328+650 – não se encontra prevista a passagem inferior rodoviária e pedonal para a passagem da Nova Avenida urbana (VL3).  
Refere que o projecto municipal “Avenida da Republica até ao Mar” tem por objectivo a estruturação do território atravessado pela Nova Avenida até ao Mar (Via de Ligação-VL3), que constitui o remate sul do Núcleo central da Área Metropolitana, com base num dos princípios fundamentais de “Estruturação e reforço dos sistemas de acessibilidades e transportes”.
- km 329+900 – a referida passagem inferior é referenciada como estando em fase de “estudo”.  
No entanto, refere que um adiamento da sua execução poderá por em causa o acesso cuja localização é relevante para a estruturação da vasta área de território localizada a poente da linha férrea;
- km 331+155 – é feita referência à supressão de uma passagem de nível na localização correspondente a uma passagem rodoviária superior existente, que se considera ser um lapso (pontão existente na Rua Barão do Corvo).

**Vinte e sete cidadãos** remeteram um parecer tipo que manifesta preocupação no que diz respeito a:

- Construção de uma passagem desnivelada inferior para veículos automóveis na Avenida Vasco da Gama em Miramar, sem a possibilidade de a manter com o carácter distintivo de alameda arborizada, desenhada e construída há mais de um século;
- Demolição do edifício do Apeadeiro, com um notável valor patrimonial, histórico e simbólico, dado ter estado na génese do lugar e do aglomerado urbano da praia de Miramar actual.

No que diz respeito à passagem desnivelada inferior em Miramar, considera que deveriam ser equacionadas, desenvolvidas e avaliadas todas as alternativas técnicas e de localização, de forma a encontrar-se a opção que garanta a indispensável segurança do atravessamento com a minimização dos impactes na envolvente e, porventura, com a sua requalificação.

Assim, apresenta duas alternativas que considera que implicariam menores impactes locais e mesmo um ganho absoluto de qualidade ambiental e urbanística.

- A. Possibilidade de decompor a proposta actual de um único atravessamento com os dois sentidos de circulação, em dois atravessamentos igualmente inferiores, paralelos e com sentidos únicos, na Avenida de Vasco da Gama e na paralela Rua Egas Moniz.

Refere que esta solução teria duas vantagens relativamente à solução base:

- Permitiria a manutenção do perfil centenário em alameda arborizada da Avenida Vasco da Gama que, por si só, atenuaria o impacte visual e funcional do túnel, agora com as dimensões em planta reduzidas a metade e um sentido único de circulação ascendente;
- Permitiria, igualmente, promover o reperfilamento e a requalificação da Rua Egas Moniz optando-se pelo perfil típico local em alameda arborizada (semelhante à Vasco da Gama). A semelhança da Vasco da Gama, funcionaria com sentido único, neste caso descendente.

- B. Construção da passagem desnivelada inferior para veículos automóveis entre as actuais passagens de nível da Avenida Vasco da Gama e da Rua das Moutadas, aproveitando um local totalmente desimpedido e desocupado, afastado de edificações, a Norte com uma utilização agrícola e a Sul sem qualquer utilização aparente.

Esta solução teria três grandes vantagens relativamente à solução base:

- Viabilizaria a construção de um túnel com menor profundidade e, como tal, menor impacte visual e sobretudo, maior segurança para os utilizadores;
- Permitiria que com a construção de apenas uma passagem inferior se eliminassem duas passagens de nível (nas Moutadas e na Vasco da Gama).
- Não afectaria qualquer edificação ou via existente, pelo contrário, permitiria organizar urbanisticamente uma zona de transição.

Relativamente ao Apeadeiro de Miramar considera que ponderados os eventuais ganhos de tempo e os prejuízos causados na própria gestão da circulação ferroviária e a perda de um simbólico e importante, em termos patrimoniais, Apeadeiro, as prioridades deverão restar no segundo e não no primeiro objectivo.

**Seis cidadãos residentes e proprietários na freguesia de Paramos**, Espinho manifestam-se contra o projecto em avaliação pela afectação de habitações/terrenos.

Questionam, ainda, a razão da passagem da Linha em Esmoriz ser a ponte e em Paramos a nascente.

Um cidadão sugere, ainda, duas alternativas que não prejudicam os residentes, uma seria colocar as linhas do lado mar, desde o Apeadeiro de Paramos até à nona estação, de Silvalde, onde existem terrenos abandonados.

A outra alternativa seria colocar uma linha em cada um dos lados da já existente, não prejudicando nenhum dos moradores, pois já foi deixado espaço suficiente para tal.

Um proprietário da freguesia de Cortegaça, Ovar identifica as propriedades afectadas.

## **ANEXOS**

- Órgãos de Imprensa e Entidades convidados a participarem na Consulta Pública
- Pareceres

<b>NOME</b>	<b>MORADA</b>	<b>LOCALIDADE</b>
Redacção do “Jornal de Notícias”	Rua Gonçalo Cristóvão, 195 – 219	4049-011 PORTO
Redacção da T.S.F. Rádio Jornal	A/c Sr. José Milheiro Rua 3 da Matinha – Edifício Altejo – Piso 3 – Sala 301	1900 LISBOA
Redacção da Rádio Renascença	Rua Ivens, 14	1200-227 LISBOA
Redacção do Jornal Semanário Sol	Rua de São Nicolau, 120 – 5.º	1100-550 LISBOA
Redacção do Jornal “O Expresso”	A/c Sr. Mário de Carvalho Rua Duque de Palmela, 37-2º	1200 LISBOA
Redacção do “Diário de Notícias”	Av. da Liberdade, 266	1200 LISBOA
Redacção do Jornal “Correio da Manhã”	Av. João Crisóstomo, 72	1069-043 LISBOA
Redacção do “Jornal Público”	Rua Viriato, 13	1069-315 LISBOA
Redacção da Agência Lusa	Rua Dr. João Couto, Lote C - Apartado 4292	1507 LISBOA CODEX
Redacção da RTP	Avenida Marechal Gomes da Costa, 37	1849-030 LISBOA
Redacção da SIC	Estrada da Outurela	2795 LINDA-A-VELHA
Redacção da TVI	Rua Mário Castelhana, 40	2749-502 BARCARENA

<b>NOME</b>	<b>MORADA</b>	<b>LOCALIDADE</b>
Associação Nacional de Municípios Portugueses - ANMP	Av. Elias Garcia, 7 – 1º	1000-146 LISBOA
Associação Nacional da de Conservação da Natureza - QUERCUS	Apartado 4333	1508 LISBOA CODEX
Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente - CPADA	Rua Ferreira Lapa, 25 – r/c	1150-155 LISBOA
Grupo de Estudos do Ordenamento do Território e Ambiente - GEOTA	Travessa Moinho de Vento, 17-c/v Dtª	1200 LISBOA
Liga para a Protecção da Natureza - LPN	Estrada do Calhariz de Benfica, 187	1500 LISBOA
Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves - SPEA	Rua da Vitória, 53-3-Esqº	1100-618 LISBOA