

ALARGAMENTO DA A28
SUBLANÇO FREIXIEIRO / PÓVOA DE VARZIM (KM 9+825 A KM 32+825)

PROJECTO DE EXECUÇÃO

RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA



AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE

JUNHO 2011

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	1
2. O PROJECTO	1
3. CONSULTA PÚBLICA	2
4. SÍNTESE	3

ANEXOS

ANEXO I – LOCALIZAÇÃO DO PROJECTO

ANEXO II – LISTA DE ENTIDADES CONVIDADAS A PARTICIPAR NA CONSULTA PÚBLICA

ANEXO III - PARECERES RECEBIDOS

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento do preceituado no artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, procedeu-se à Consulta Pública do Estudo de Impacte Ambiental do projecto **Alargamento da A28, Sublanço Freixieiro /Póvoa de Varzim (Km 9+825 a Km 32+825)**.

O proponente deste projecto é a Auto Estradas Norte Litoral – AENL, SA e a entidade licenciadora, o Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, IP.

2. O PROJECTO

BREVE CARACTERIZAÇÃO / OBJECTIVOS

O projecto de alargamento do Sublanço Freixieiro/Póvoa de Varzim surge na consequência dos consideráveis incrementos dos volumes de tráfego, que justificam a necessidade do seu alargamento para 2x3 vias. O alargamento da A28 possibilitará a melhoria das condições de circulação rodoviária face à procura que se estima crescente ao longo dos próximos anos, fundamentalmente no que diz respeito à segurança de circulação, mas também na redução do congestionamento e na diminuição dos tempos e custos médios de percurso.

A A28 - Auto-Estrada do Litoral Norte constitui um eixo estruturante da região Norte Litoral, ligando o Porto a Vilar de Mouros estabelecendo uma alternativa (completa quando da sua conclusão até Valença) à A3, na ligação fronteiriça com Espanha.

Importa, ainda, referenciar a importância estratégica da A28 em termos de acessibilidades na região, uma vez que a mesma se articula com diversas infra-estruturas rodoviárias importantes, como sejam o IC24, o IC5 e o IC14.

LOCALIZAÇÃO DO PROJECTO

O projecto, agora em apreciação, abrange território das freguesias de Perafita e Lavra, do concelho de Matosinhos, Vila Nova da Telha, do concelho da Maia, Aveleda, Labruge, Modivas, Vila Chã, Mindelo, Gião, Vilar, Fajozes, Árvore, Retorta, Tougues, do Vila do Conde e Argival, Beiriz e Amorim, do concelho de Póvoa de Varzim.

3. CONSULTA PÚBLICA

PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

Dado que o projecto se integra no anexo II do Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, a consulta pública, nos termos do seu artigo 14.º, n.º 2, decorreu durante 25 dias úteis, de 28 de Abril de 2011 a 1 de Junho de 2011.

PUBLICITAÇÃO

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA), incluindo o Resumo Não Técnico (RNT), foi disponibilizado na Agência Portuguesa do Ambiente, na Comissão Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte, e nas Câmaras Municipais de Matosinhos, Maia, Vila do Conde e Póvoa de Varzim.

O RNT esteve, também, disponível nas Juntas de Freguesia, Perafita e Lavra, do concelho de Matosinhos, Vila Nova da Telha, do concelho da Maia, Aveleda, Labruge, Modivas, Vila Chã, Mindelo, Gião, Vilar, Fajozes, Árvore, Retorta, Tougues, do Vila do Conde e Argival, Beiriz e Amorim, do concelho de Póvoa de Varzim.

A divulgação desta Consulta foi feita por meio de:

- Afixação de anúncios nas Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia referidas;
- Publicação de anúncios, envio de RNT e de nota de imprensa para o “Jornal de Notícias”;
- Envio de nota de imprensa e RNT para os órgãos de comunicação social constantes no Anexo I;
- Envio de ofício circular e RNT às entidades constantes no Anexo I;
- Disponibilização do RNT e de informação genérica acerca do processo de Consulta Pública no site da Agência Portuguesa do Ambiente, em www.apambiente.pt.

IDENTIFICAÇÃO E QUANTIFICAÇÃO DOS PARECERES RECEBIDOS

Durante o período de consulta pública foram recebidos 7 pareceres com a seguinte proveniência:

Entidades da Administração Central

ANACOM – Autoridade Nacional de Comunicações

DGADR – Direcção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural

DGEG – Direcção-Geral de Energia e Geologia

DRAP N- Direcção Regional de Agricultura e Pescas do Norte

EMFA – Estado Maior da Força Aérea

Outras Entidades

ANA, Aeroportos de Portugal, SA

EP, Estradas de Portugal, SA

4. SÍNTESE

A análise dos pareceres recebidos, cujos aspectos mais relevantes se sintetizam em seguida, não indicia qualquer objecção à implantação do projecto. Nos casos em que o projecto colide com outros da sua competência, as entidades apontam algumas medidas e recomendações. Assim,

a **ANACOM** informa não ter qualquer objecção ao projecto dado ter verificado não existirem, actualmente, quaisquer servidões radioeléctricas constituídas ou, em vias de constituição, que imponham condicionantes sobre a área de estudo em causa;

a **DGADR** informa que o projecto não interfere com outros da sua competência, pelo que nada tem a opor, referindo, no entanto, que deverá ser consultada a DRAP Norte relativamente a possíveis interferências com projectos da sua competência;

a **DRAP N** refere não estarem previstos impactes negativos para a agricultura ou populações agrícolas;

a **DGEG** verificou que existe manifesta interferência com parte do traçado do Ramal Industrial de Leça, já construído, com uma extensão de 25 km (início na localidade de Queredelo, a cerca de 4 km a Sudoeste da cidade de Trofa e termina na estação GRMS 4149, na localidade de Perafita, no concelho de Matosinhos) e que constitui propriedade concessionária REN Gasodutos, SA., pelo que deverão ser integralmente cumpridas todas as disposições estabelecidas na legislação específica aplicável respeitante às condições de segurança do gasoduto, nomeadamente no que refere às disposições das servidões administrativas, distâncias mínimas de segurança e restrições de utilidade pública vigentes. Assim, na vizinhança das tubagens do referido ramal não se poderão realizar quaisquer trabalhos susceptíveis de as afectar, directa ou indirectamente, sem que sejam tomadas todas as precauções consideradas suficientes pela REN – Gasodutos, SA que disponibilizará, a partir do seu centro regional de operações de rede, os meios necessários ao devido acompanhamento dos trabalhos. Refere, ainda, que na faixa de servidão do gasoduto, a realização de trabalhos carece da apreciação técnica da

REN Gasodutos, Sa e da autorização prévia da DGEG, que deverá dar o seu assentimento ao método de realização dos trabalhos;

o **EMFA** informa que o projecto não se encontra abrangido por qualquer servidão de unidades afectas à Força Aérea;

a **ANA** constata que a área do projecto está abrangida pela servidão aeronáutica do Aeroporto Francisco de Sá Carneiro. Adverte, no entanto, que outras situações afectas ao projecto como sejam a localização de estaleiros e outros locais de vazadouro, alterações a passagens superiores e obras de arte, e introdução de elementos informativos verticais, assim como iluminação da via, deverão igualmente respeitar a Servidão Aeronáutica do Aeroporto Francisco de Sá Carneiro, devendo ser, igualmente, objecto de pareceres específicos. Refere, também, esta entidade que nesta condicionante, estão englobadas as alterações previstas no Plano Director de Desenvolvimento do Aeroporto e, ainda, que deverá, ser consultada a Força Aérea Portuguesa;

a **EP** informa que o projecto interfere com as seguintes infra-estruturas rodoviárias sob a sua jurisdição: EN 205 (correspondente à PA 7) EN 13 (correspondente ao atravessamento PI 15); EN 206 (no atravessamento da PI 18) e o acesso entre a rotunda da EN 13 (km 17+900) e o entroncamento (km 18+6009) com a PS 17, aproximadamente.

Sendo que o estudo preconiza intervenção em algumas passagens inferiores, estando previsto o reforço estrutural (na zona adstrita ao actual separador central) da PI 15, considera que as restantes infra-estruturas deverão ser igualmente repostas de forma a manter as características de serviço e que, durante a execução da obra deverão ser asseguradas as condições de circulação nas infra-estruturas rodoviárias sob sua jurisdição, devendo os projectos de desvio de trânsito (se aplicável) serem submetidos à sua aprovação.

Fora do período de Consulta Pública foram recebidos 2 pareceres provenientes da Câmara Municipal de Matosinhos e da Câmara Municipal da Maia, dos quais se destacam os aspectos que em seguida se substanciam.

A **Câmara Municipal de Matosinhos** reitera a necessidade de implementar todas as medidas de minimização propostas de modo a evitar, minimizar ou compensar os impactes negativos e potenciar os positivos associados ao projecto, bem como

os planos e programas de monitorização previstos. Para além do já preconizado no EIA, esta entidade sugere ainda:

- elaborar um estudo a fim de serem identificados, na proximidade na via, os pontos sensíveis em função das suas características específicas (zonas de serviços, escolas, estabelecimentos de saúde, edifícios de habitação) e do seu valor patrimonial intrínseco;
- manter, em boas condições, todos os movimentos e circulações na zona envolvente à via, na altura em que for necessária a interrupção da mesma, para execução das obras;
- realizar campanhas de monitorização de vibrações;
- condicionar os circuitos a percorrer no transporte terras, sendo que a sua selecção deverá ter atenção o estado actual dos pavimentos e a sua capacidade de carga;
- dar especial atenção ao sistema de drenagem existente e a desenvolver na envolvente da via, pois têm sido frequentes as inundações de determinadas áreas a nascente da mesma, sendo a rua do senhor, por volta do km 12+600, a situação mais crítica de inundações constantes;
- a escolha dos locais para a implantação de estaleiros deverá cumprir critérios rigorosos de localização, respeitando os condicionamentos rurais e urbanos, espaços urbanos, domínios hídricos e zonas sensíveis;
- fazer o acompanhamento arqueológico da obra;
- deverá ser elaborado um projecto de integração paisagística que preveja soluções de recuperação e integração paisagística de todo o troço em estudo, assim como, de áreas mais específicas da envolvente como, por exemplo, áreas de estacionamento automóvel e de lazer, nas proximidades da futura auto-estrada. o impacte visual e paisagístico da A28 continua, desde a sua construção, a ser desvalorizado relativamente aos aglomerados urbanos adjacentes a poente e a nascente, alguns deles com características rurais que por razões patrimoniais interessa salvaguardar.

Ainda assim, embora não manifestando qualquer oposição ao projecto, esta Autarquia entende que não faz sentido promover o alargamento da A28 procurando criar melhores condições de circulação e de acessibilidade local e regional, sem que se equacione uma solução integrada que dê resposta aos vários constrangimentos viários existentes, nomeadamente a resolução de um dos maiores pontos de

constrangimento viário, o Nó do Freixieiro. Assinala ainda da necessidade urgente de uma ligação em canal dedicado entre a A28 e a Refinaria do Norte/Petrogal, para retirar da malha urbana algumas centenas de veículos pesados de transporte de combustíveis e ainda a articulação e ligação viária do Centro de Carga Aérea do Aeroporto Sá Carneiro com a rede viária nacional já prevista no Plano do Aeroporto.

Por último, refere que deverão ser salvaguardados os actuais ou criadas alternativas de acesso a todas as propriedades interferidas pelo alargamento da A28 ao longo do seu percurso, assim como, de forma regulamentar, garantir a continuidade e o bom funcionamento de todas as vias, passeios, baias e parques de estacionamento, separadores centrais, placas ajardinadas ou outros espaços públicos, quando as houver, dando especial atenção ao rebaixamento dos passeios, dos ilhéus e separadores e às rampas a executar, nas zonas de atravessamento de peões, para permitir, uma cada vez maior facilidade no acesso aos espaços públicos envolventes, por todos aqueles cidadãos de mobilidade condicionada ou reduzida.

Também a **Câmara Municipal da Maia** tendo como horizonte o enraizamento harmonioso do Aeroporto Francisco Sá Carneiro e todas as actividades que com ele convivem, na unidade territorial e na comunidade urbana envolvente, salienta da prioridade de investimento de modo a garantir a implantação do novo Nó com a A28. Este Nó, refere, permitirá drenar, de forma organizada e funcional, todo o tráfego automóvel do novo Centro Logístico de Carga Aérea que actualmente descarrega no arruamento local de carácter residencial e rural, Rua Vilar do Senhor.

Para além das medidas mitigadoras previstas refere, também, esta entidade que devem ser acauteladas outras que, de modo mais eficaz, previnam:

- o arrastamento de inerte em obra, dado o efeito devastador que estes induzem nas linhas de água;
- a contenção de poluição difusa gerada na fase de exploração, sobretudo a nível dos metais pesados;
- o efeito do aumento de caudal nas linhas de água.

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

Alargamento da A28

Sublanço Freixieiro / Póvoa de Varzim (Km 9+825 a Km 32+825)

Maria Clara Sintrão

ANEXO I

LOCALIZAÇÃO DO PROJECTO

ANEXO II

LISTA DE ENTIDADES CONVIDADAS A PARTICIPAR NA CONSULTA PÚBLICA

ANEXO III

PARECERES RECEBIDOS