

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

“Linha de S. Mamede - Metro do Porto ”

Julho de 2009

EQUIPA DE TRABALHO

Elaboração:

- *Margarida Grossinho*

Secretariado:

- *Maria Odete Cotovio*

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO
2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA
3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA
4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO
5. FORMAS DE ESCLARECIMENTO E PARTICIPAÇÃO DOS INTERESSADOS
6. PROVENIÊNCIA DOS PARECERES RECEBIDOS
7. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

ANEXO I

- Órgãos de Imprensa e Entidades convidados a participar na Consulta Pública

ANEXO II

- Pareceres Recebidos

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

“Linha de S. Mamede”

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento do preceituado no artigo 14º do Decreto – Lei n.º 69/2000 de 3 de Maio alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, procedeu-se à Consulta Pública do projecto “Linha de S. Mamede ”

2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

Considerando que o Projecto se integra na lista do anexo II do Decreto-Lei nº 69/2000, de 3 de Maio alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, a Consulta Pública decorreu durante 21 dias úteis, desde o dia 23 de Junho a 21 de Julho de 2009.

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 – CCDR N
- Câmara Municipal de Matosinhos
- Câmara Municipal do Porto

O Resumo Não Técnico foi disponibilizado para consulta nas:

Matosinhos

- Junta de Freguesia de Custóias
- Junta de Freguesia de Leça do Balio
- Junta de Freguesia de S. Mamede da Infesta
- Junta de Freguesia de Matosinhos
- Junta de Freguesia da Senhora da Hora

Porto

- Junta de Freguesia de Paranhos

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 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 APA com anúncio e RNT.
- Envio de ofício circular e RNT às entidades constantes no Anexo I.

5. FORMAS DE ESCLARECIMENTO E PARTICIPAÇÃO DOS INTERESSADOS

No âmbito da Consulta Pública, a APA, tendo por objectivo promover um maior envolvimento das autarquias e entidades directamente interessadas e prestar esclarecimento relativamente ao processo de AIA, do projecto e respectivos impactes ambientais foi solicitada a realização de duas reuniões, respectivamente, nas Câmaras Municipais de Matosinhos e do Porto. Apesar dos esforços desenvolvidos pela APA não foi possível realizar as mesmas.

6. PROVENIÊNCIA DOS PARECERES RECEBIDOS

No âmbito da Consulta Pública foram recebidos **5 pareceres** com a seguinte proveniência:

Autarquias:

- Câmara Municipal de Matosinhos

Entidades

- ADPL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, SA
- EP, Estradas de Portugal, SA
- INIR – Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias, IP
- REFER - Rede Ferroviária Nacional, EPE

7. ANÁLISE DOS PARECERES RECEBIDOS

No período de Consulta Pública foram recebidos 5 pareceres apresentados por uma autarquia e por quatro entidades.

Os originais dos pareceres recebidos encontram-se arquivados no processo administrativo na Agência Portuguesa do Ambiente.

O parecer remetido pela **Câmara Municipal de Matosinhos** considera o estudo bem elaborado e estruturado para a fase de Estudo Prévio.

A autarquia, pese embora o EIA considere que o facto do projecto se inserir numa zona urbana não implicará impactes ambientais negativos muito significativos, refere que, na fase de obra, são expectáveis impactes negativos sobretudo no que se refere à qualidade do ar (libertação de partículas), ruído (actividades ruidosas), socioeconomia (interferências na acessibilidade, na mobilidade e qualidade de vida da população), paisagem e ocupação do solo. Espera que as medidas de gestão ambiental a implementar possam de facto minimizar estes impactes.

Na fase de exploração o EIA refere como impactes positivos nomeadamente a melhoria da qualidade do ar, dos aspectos socioeconómicos ligados ao aumento da acessibilidade e ao reordenamento da circulação viária.

Considera o município, no entanto, que para aprovação do EIA, terão de ser corrigidos e/ou complementados alguns aspectos, devendo igualmente ser cumpridas as medidas propostas no EIA, bem como as que a seguir são enunciadas.

A autarquia propõe assim:

- A elaboração dos Planos e Programas de Monitorização referidos no EIA, nomeadamente a monitorização da Estabilidade Estrutural de Edifícios e seus componentes, o Plano de Integração Paisagística e os Planos de Redução de Ruído, permitindo assim, nas fases de obra e de exploração verificar a evolução de alguns descritores e aferir as previsões com os resultados reais.
- A realização de um estudo que identifique os pontos sensíveis em funções das suas características, zonas de serviços, escolas, serviços de saúde, edifícios de habitação e valor patrimonial de alguns imóveis.
- A realização de campanhas de monitorização de vibrações nos pontos sensíveis identificados com o objectivo de caracterizar a situação e na fase de obra, aferir o grau de incomodidade produzido.
- A indicação, face à previsão de uma grande volume de terras sobrantes, do seu destino final e dos circuitos a percorrer. Na selecção dos percursos devem ser tidos em conta o estado dos pavimentos e a sua capacidade de carga.
- A recuperação das linhas de água intersectadas e a revegetação com plantas características da galeria ripícola.
- A definição das áreas em que o coberto vegetal será destruído, de movimentação de terras, de circulação e estacionamento de veículos e maquinaria, devendo os percursos ficar limitados a essas zonas.
- A instalação de estaleiros obedecendo a critérios de localização rigorosos excluindo áreas de RAN, REN, espaços urbanos, domínio hídrico e zonas sensíveis.
- A recuperação paisagística dos taludes, e sua estabilização evitando os processos de erosão.
- A realização do acompanhamento arqueológico da obra sempre que esta implique a remoção de solos, alteração da topografia. Recomenda-se especial cuidado na abertura das embocaduras dos túneis onde poderão surgir vestígios arqueológicos e nas escavações com meios mecânicos.
- Cumprimento das medidas de protecção e de minimização de impactes no património referidas no EIA.
- A elaboração dum Projecto de Integração Paisagística.
- A recuperação paisagística, no final da obra das áreas de estaleiro, depósito e outras que tenham sido afectadas.
- O acompanhamento e manutenção da qualidade visual da paisagem na fase de exploração.
- A implementação das medidas necessárias à redução do ruído, a elaboração dos Planos de Redução de Ruído e a monitorização periódica junto dos receptores mais próximos.
- A realização de estudos, na fase de projecto de execução, da interferência do Metro com a rede viária local e das soluções preconizadas (nomeadamente, restabelecimentos, caminhos paralelos, alternativas de acesso), das limitações de acessibilidade, do efeito de barreira e da articulação do projecto com a rede viária municipal existente e prevista.
- A realização de estudos, na fase de projecto de execução, da inserção urbana que contemplem: a manutenção ou estudo de alternativas viáveis a todos os edifícios ou propriedades interferidas pelo projecto, a garantia de continuidade e funcionamento das vias, passeios, baias e parques de estacionamento, separadores centrais, placas ajardinadas e outros espaços públicos.

- Que seja dada especial atenção ao rebaixamento de passeios, ilhéus e separadores para tornar o acesso aos cais e plataformas do Metro, bem como aos espaços envolventes, para os cidadãos de mobilidade reduzida ou utilizadores de outros meios de transporte como bicicletas.

- Que nas estações de metro subterrâneas se dê especial atenção à inserção em passeios, ruas ou praças dos acessos verticais (escadas, escadas rolantes, elevadores, rampas, saídas de emergência e grelhas de ventilação) para que se integrem na envolvente e não constituam obstáculos para quem circula na via pública.

A Administração dos Portos do Douro e Leixões informa que o projecto apenas interfere com áreas sob a sua jurisdição entre a Estação de Matosinhos Sul e a nova Estação da Praia, não interferindo com os fluxos de mercadorias do Porto.

Considera esta entidade positivo o impacto associado à criação da Estação da Praia face aos projectos em desenvolvimento na área: Pólo do Mar da UPTEC [Parque de Ciência e Tecnologia da Universidade do Porto], Núcleo de Recreio Náutico e novo Terminal de Cruzeiros.

As **Estradas de Portugal, EP** informam que EN 12 (Circunvalação) é a única infra-estrutura rodoviária sob a sua jurisdição intersectada pelo projecto, (km 0+975, em túnel). Salientam ainda que a referida via foi desclassificada do Plano Rodoviário Nacional (PRN 2000) aguardando-se a sua entrega formal à Câmara Municipal do Porto.

Mais informam que deverão ser contactadas as entidades que detêm a jurisdição sobre a EN208 (Município de Matosinhos) e sobre a EN 14 (AEDL – Auto-Estradas Douro Litoral), vias intersectadas pelo projecto (em túnel) respectivamente aos km 3+750 e 4+560.

O **Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias** informa que o traçado da Linha de S. Mamede passa sob a EN14 (Via Norte), via constante no PRN 2000 e que integra a rede concessionada às Estradas de Portugal. Considera ainda que em fase de projecto de execução, para além das condicionantes habitualmente exigíveis, deve o projecto ser objecto de parecer pela concessionária.

O parecer apresentado pela **REFER, Rede Ferroviária Nacional**, informa que o corredor do projecto se sobrepõe à rede ferroviária nacional, designadamente à Linha de Leixões (km 8+500 e 9+200 e km 10+000 e 11+000) pelo que deverão ser tidos em conta as seguintes aspectos:

- Reactivação do serviço de passageiros na Linha de Leixões, entre Ermesinde e Leça do Balio e realização das obras, já adjudicadas, que incluem o alteamento das plataformas, a construção de uma nova plataforma em S. Gemil e colocação de abrigos e iluminação;

- Contemplar a verificação estrutural tendo em conta a presença da infra-estrutura ferroviária na área de intersecção com a infra-estrutura da REFER a Linha de S. Mamede, uma vez que, embora passe em túnel fica já próxima a sua subida à superfície e se desconhece o recobrimento a que se desenvolve o túnel.

Propõe-se ainda que, face à reactivação do serviço de passageiros na Linha de Leixões e ao estudo da criação de uma nova paragem junto ao Hospital de S. João, que seja equacionada a existência de uma paragem intermodal nessa zona.

O projecto de execução da Linha de S. Mamede fica sujeito a parecer da REFER à para salvaguarda dos aspectos acima mencionadas e cumprimento das directrizes consagradas no DL 276/2003, de 4 de Novembro (Domínio Público Ferroviário).

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

“Linha de S. Mamede ”

Agência Portuguesa do Ambiente

Julho de 2009

ANEXO I

Órgãos de Imprensa e Entidades convidadas a participar na Consulta Pública

ANEXO II

Pareceres Recebidos