

# **RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA**

**Avaliação de Impacte Ambiental**

**Intervenções para melhoramento da capacidade ferroviária na Linha de Leixões**

Título: Relatório de Consulta Pública  
AIA3392

**Intervenções para melhoramento da  
capacidade ferroviária na Linha de Leixões**

Autoria: Agência Portuguesa do Ambiente  
Departamento de Comunicação e Cidadania  
Ambiental  
Divisão de Cidadania Ambiental  
Maria Clara Sintrão

Data: Agosto de 2021

## ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO .....	4
2. O PROJETO.....	4
3. LOCALIZAÇÃO .....	4
4. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA .....	4
5. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA .....	5
6. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO .....	5
7. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS .....	5
8. SÍNTESE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS.....	5

### **ANEXO I**

Localização do Projeto

### **ANEXO II**

Exposições recebidas

## **1. INTRODUÇÃO**

Em cumprimento do disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de Outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei 152-B/2017, de 11 de Dezembro, procedeu-se à Consulta Pública do Estudo de Impacte Ambiental do Projeto “Intervenções para melhoramento da capacidade ferroviária na Linha de Leixões”.

O proponente deste projeto é a Infraestruturas de Portugal, SA que é, também, a entidade licenciadora.

## **2. O PROJETO**

A linha de Leixões, atualmente dedicada ao transporte de mercadorias, tem início na estação de Contumil (Linha da Minho) e termina no Porto de Leixões. O projeto compreende a reformulação dos feixes de receção/expedição do Terminal de Leixões, com linhas que permitam a manobra de comboios de maior comprimento que podem ir até aos 750 m e o aumento dos comprimento das vias de resguardo associadas a duas estações, de modo a possibilitar o cruzamento de comboios de mercadorias com 750 metros, nomeadamente nas estações de Contumil e de São Mamede de Infesta. A melhoria das acessibilidades ferroviárias, a par da prevista criação de novos polos logísticos, possibilitará o aumento da capacidade do Porto de Leixões (que se encontra a operar no limite da sua capacidade no segmento dos contentores), com importância elevada para a economia. O presente projeto intervém em 3 zonas específicas da linha férrea: Contumil, São Mamede de Infesta e terminal de Leixões.

## **3. LOCALIZAÇÃO**

O projeto localiza-se nos concelhos de Porto, Gondomar, Maia e Matosinhos.

## **4. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA**

A consulta pública decorreu durante 30 dias úteis, de 25 de junho a 5 de agosto de 2021.

## 5. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

A documentação relativa a este procedimento de consulta pública esteve disponível no portal Participa.pt.

## 6. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

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

- Afixação de Anúncios na CCDR norte e nas Câmaras Municipais de Porto, Gondomar, Maia e Matosinhos.
- Envio de nota de imprensa para os órgãos de comunicação social de âmbito nacional;
- Divulgação na internet no *site* da Agência Portuguesa do Ambiente e no portal Participa.pt;
- Envio de comunicação às ONGA de âmbito nacional e da área de implantação do projeto, constantes no RNOE;
- Envio de comunicação a diversas entidades.

## 7. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

Durante o período de consulta pública foram recebidos cinco pareceres com a seguinte proveniência: DGADR – Direção geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural; REN – Redes Energéticas Nacionais; 3 cidadãos a título individual.

## 8. SÍNTESE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

A análise das exposições recebidas, que apresentam algumas sugestões, não expressa qualquer oposição ao projeto.

A **DGADR** informa que o projeto não interfere com quaisquer áreas, estudos ou projetos no âmbito das suas atribuições, pelo que nada tem a opor.

A **REN** referiu que no âmbito das concessões da Rede Nacional de Transporte de Gás Natural (RNTGN) e da Rede Nacional de Transporte de Eletricidade (RNT), não existem quaisquer infraestruturas em exploração ou em projeto na área de intervenção direta do projeto.

**Fernando Augusto Santiago Miranda** discorda da recuperação da estação ferroviária de Leixões existente e sugere que, ao invés, a mesma seja transferida para o sítio das antigas oficinas da EMEFE. Esta sugestão decorre do facto de que, segundo diz, a atual localização da estação implicar, por um lado que o acesso rodoviário ao terminal proceda da avenida Comércio de Leixões, Matosinhos e, por outro, não permitir a sua expansão. Por sua vez, o local ora proposto, a noroeste do nó da Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões (VILPL) com a Via Regional Interior (VRI), Guifões, além de ter ligação ao ramal ferroviário de Leixões, dispõe de uma área mais ampla (cerca de 5 ha, com possibilidade de expansão em terrenos livres, em mais 2 ha). Considera, também, que com início numa rotunda a construir no ponto da VILPL assinalado na planta que anexa, é possível criar um acesso rodoviário exclusivo ao Terminal, através de um viaduto com 350 metros (100 metros planos, 250 metros com pendente a 7,5%), sobre a linha do metro de acesso às oficinas. E adianta que todas as mercadorias que entram ou saem do Porto de Leixões, incluindo as que provêm ou se destinam à estação ferroviária de Leixões, o fazem através da Portaria única, situada na referida VILPL. A solução apresentada é, na sua perspetiva, benéfica para os vários intervenientes: Clientes: menor distância, logo mais rapidez; Matosinhos: menos trânsito de viaturas pesadas em vias urbanas e na A28 junto ao viaduto sobre o Leça; CP: mais área disponível, menor distância às linhas férreas principais; APDL: possibilidade de expansão para a atual estação.

**Miguel Gregório** expressa o seu desacordo relativamente ao facto de o Projeto não ser equacionado para o transporte de passageiros, de resto em discordância, sublinha, com as palavras do próprio Secretário de Estado dos Transportes: "é necessário redesenhar esta linha no que diz respeito à localização das suas estações e ao seu interface com três das linhas do metro do Porto [linha da Póvoa, linha da Maia e linha Amarela] e avaliar a bondade da ideia de complementar a linha de Leixões com novas funcionalidades, como sejam o acesso ao aeroporto Francisco Sá Carneiro ou à Exponor" e

este trabalho deverá ser feito em “em absoluta articulação com a área Metropolitana do Porto e com a sua estratégia de mobilidade”, sendo que o Secretário de Estado sublinhou, ainda, que “Leixões é uma linha com muito potencial no contexto da mobilidade da área metropolitana do Porto”. Reforça este cidadão que a linha de Leixões deverá ter em consideração os polos geradores de tráfego locais, nomeadamente o Hospital de S. João, o Campus universitário da Asprela e as ligações ao metro do Porto e linhas dos STCP e, como tal, pensa que o projeto até poderá avançar numa lógica inicial de reforço das condições do tráfego de mercadorias, mas deve ser revisto e compatibilizado com o futuro projeto de aproveitamento desta linha para tráfego suburbano de passageiros e até porventura no âmbito de uma ligação ao aeroporto Francisco Sá Carneiro.

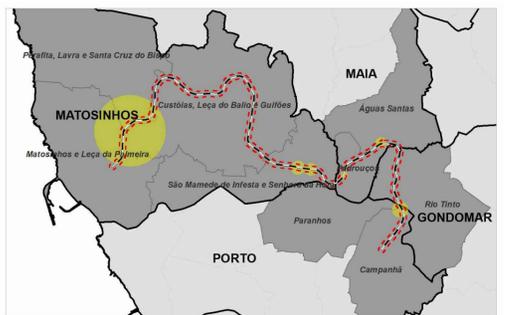
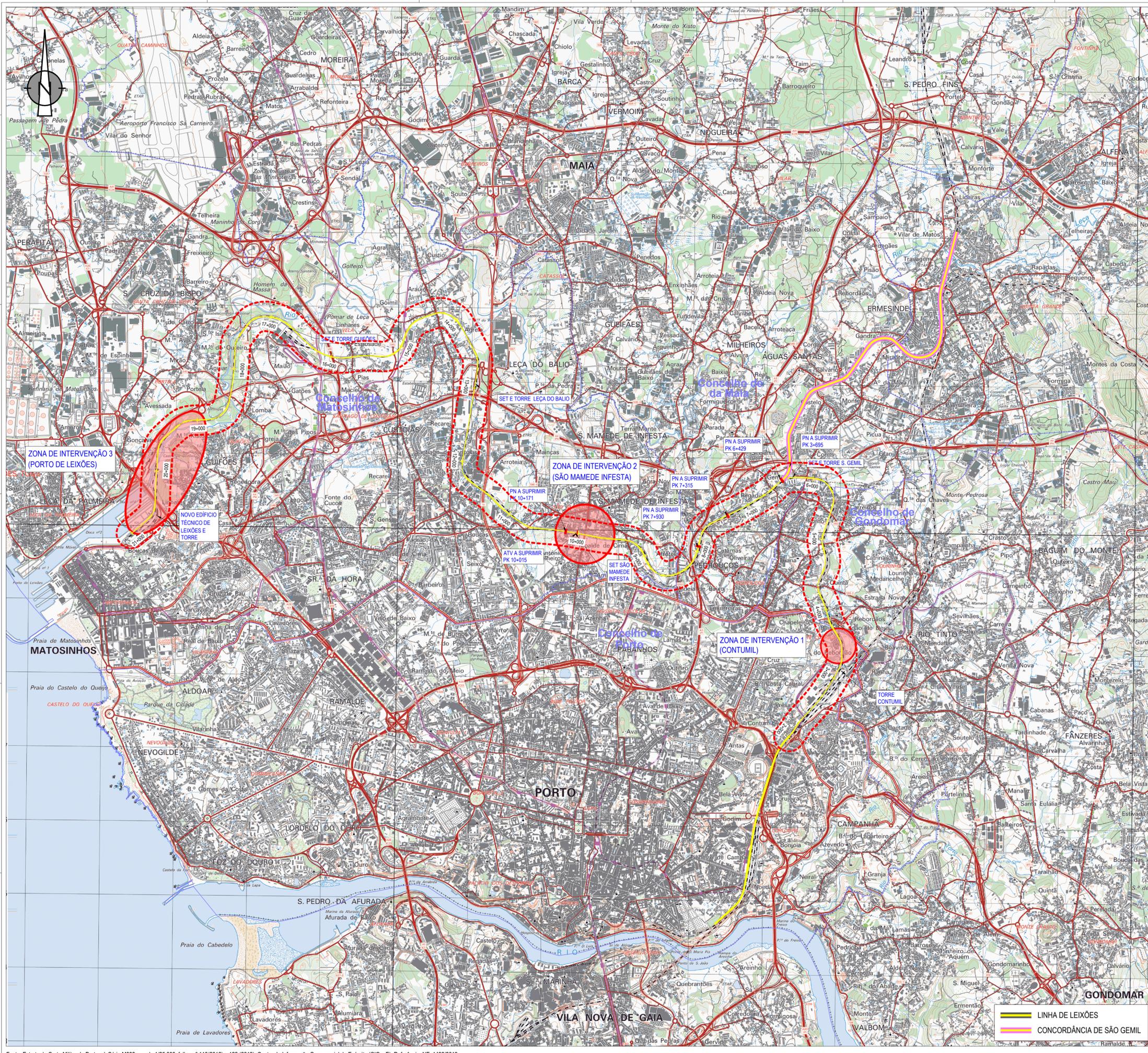
**Teresa Portela**, na generalidade, concorda o projeto.

## **RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA**

Maria Clara Sintrão

# **ANEXO I**

**Localização do projeto**



**Limite administrativo**

- Limite de concelho
- Freguesia onde se insere o corredor de estudo
- Corredor ferroviário em estudo
- Localização das zonas de intervenção

**PRINCIPAIS ZONAS DE INTERVENÇÃO/ATUAÇÃO**

- 1 - Linha de resguardo de Contumil
  - 2 - Linha de resguardo de São Mamede Infesta
  - 3 - Terminal de Leixões
- SUPRESSÃO DE PASSAGENS E ATRAVESSAMENTOS DE NÍVEL**
- 1 - Supressão da passagem de nível ao km 6+429 (conjugada com a PN ao Km 3+695 da Concordância de São Gemil)
    - PIR de S. Gemil
    - Prolongamento da Rua de Pandelo
    - Arruamento da PIR de S. Gemil
  - 2 - Supressão do atravessamento de nível ao km 7+315
    - PSP km 7+315
  - 3 - Supressão da passagem de nível ao km 7+930
    - PSP ao km 7+7315
    - Restabelecimento da Levadinha
  - 4 - Supressão da passagem de nível ao km 10+171 e ATV ao km 10+015
    - Rampa da Estação de São Mamede
    - Restabelecimento paralelo à Estação de São Mamede
- TORRES DE TELECOMUNICAÇÕES:**
- NOVA CONTUMIL;
  - A SUBSTITUIR (ASSOCIADAS ÀS SET'S ou ET'S): S. GEMIL, LEÇA DO BALIO, GUIFÕES E LEIXÕES.
- SALAS DE EQUIPAMENTOS DE TELECOMUNICAÇÕES (SET'S):**
- A REFORMULAR - S. GEMIL, SÃO MAMEDE INFESTA E LEÇA DO BALIO;
  - NOVAS: GUIFÕES (CONTENTOR).
- EDIFÍCIOS TÉCNICOS, ET'S (NOVOS): LEIXÕES.**
- INSTALAÇÕES FIXAS DE TRACÇÃO ELÉTRICA, INSTALAÇÕES DE RCT-TP E CAMINHO DE CABOS - AO LONGO DA LINHA DE LEIXÕES.**

**Limite do corredor de estudo**

**Limite de concelho**

Fuente: Linha administrativa CADR 2014, Interiores

Notas e História de Alterações

<p>Financiado pelo Mecanismo Interregional da Europa - União Europeia</p>		<p>Logotipo e informação complementar</p>		<p>Levante: Luis Sobral Ferreira, Nuno Correia</p> <p>Desenho: Camilla Costa</p> <p>Projeto: Camilla Costa</p> <p>Verificação: Margarida Abrantes</p>	
<p>Ficheiro: PF31_PE_10104_001.dwg</p> <p>N.º Projeto: PF31_PE_10104_001</p> <p>Data: 30-10-2020</p>		<p>Linha: LINHA DE LEIXÕES</p> <p>Local: LINHA DE LEIXÕES</p> <p>Fase do Projeto: PROJETO DE EXECUÇÃO</p> <p>Especialidade Técnica: Ambiente</p> <p>Nome do Empreendimento: PF31 - Intervenções de Modernização para Melhoramento da Capacidade Ferroviária</p> <p>Título do Desenho: Esboço Corográfico e Limites Administrativos</p>		<p>Este desenho apenas se considera válido desde que esteja preenchido o campo de aprovação e inserido o respetivo número SAP</p> <p>O Responsável por EIM-AM: Teresa Afonso</p> <p>O Diretor da DEIA: José Alves Monteiro</p> <p>Data: -</p>	
<p>Escalas: 1/25000</p>		<p>Tipo: 316 -</p>		<p>N.º SAP: -</p> <p>N.º de Ordem no Projeto: -</p> <p>Versão: 01</p>	

# **ANEXO II**

**Exposições recebidas**

Agência Portuguesa do Ambiente  
Rua da Murgueira, 9/9A  
Zambujal  
Apartado 7585  
2611-865 AMADORA

rp@apambiente.pt

Sua Referência	Sua Data	Nossa Referência	Data
Proc.º		N.º <b>Of_DSTAR_DOER_DOC00013191_2021</b> Proc.º <b>5394/2021</b>	<b>29/07/2021</b>

ASSUNTO: **Consulta Pública**  
**Intervenções para melhoramento da capacidade ferroviária da linha de Leixões**

Relativamente ao assunto em epígrafe, informa-se V. Ex<sup>a</sup> que após análise do projeto, o mesmo não interfere com quaisquer áreas, estudos ou projetos no âmbito das atribuições da Direção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural, pelo que **nada há a opôr**.

O presente parecer não substitui qualquer outro parecer ou acto administrativo que deva ser emitido ou praticado por entidades com competência decisória relativa a outras condicionantes que onerem o(s) prédio(s) objeto de intervenção em análise.

Com os melhores cumprimentos,

A Subdiretora-Geral

Isabel  
Maria de Almeida  
Ribeiro  
Passeiro

Digitally signed  
by Isabel Maria  
de Almeida  
Ribeiro Passeiro  
Date:  
2021.08.04  
12:07:46 +01'00'

Isabel Passeiro

Anexo: Linha\_Leixoes  
CF/





## Dados da consulta

<b>Nome resumido</b>	Intervenções para melhoramento da capacidade ferroviária da linha de Leixões
<b>Nome completo</b>	Intervenções para melhoramento da capacidade ferroviária da linha de Leixões
<b>Descrição</b>	Intervenções para melhoramento da capacidade ferroviária da linha de Leixões
<b>Período de consulta</b>	2021-06-25 - 2021-08-05
<b>Data de início da avaliação</b>	2021-08-06
<b>Data de encerramento</b>	
<b>Estado</b>	Em análise
<b>Área Temática</b>	Ambiente (geral)
<b>Tipologia</b>	Avaliação de Impacte Ambiental
<b>Sub-tipologia</b>	Procedimento de Avaliação
<b>Código de processo externo</b>	
<b>Entidade promotora do projeto</b>	Infraestruturas de Portugal, S.A.
<b>Entidade promotora da CP</b>	Agência Portuguesa do Ambiente
<b>Entidade coordenadora</b>	Agência Portuguesa do Ambiente
<b>Técnico</b>	Clara Sintrão

## Eventos

## Documentos da consulta

Índice	Documento	INDICE_EIA_LLeixoes_V3.pdf
Relatório Síntese 1	Documento	RS_1_3_EIA_LLeixoes_V3_2245.pdf
Relatório Síntese 2	Documento	RS_4_EIA_LLeixoes_V3.pdf
Relatório Síntese 3	Documento	RS_5_11_EIA_LLeixoes_V3.pdf
Resumo não Técnico	Documento	RNT_EIA_LLeixoes_V3_4730.pdf
Aditamento	Documento	PF31_Resposta_PE3392_V3.pdf
Anexo A	Documento	Anexos A.zip
Anexo B	Documento	Anexos B.zip

Anexo C	Documento	Anexos C.zip
Anexo D	Documento	Anexos D.zip
Anexo E	Documento	Anexos E.zip
Anexo F	Documento	Anexos F.zip
Anexo G	Documento	Anexos G.zip
Anexo H	Documento	Anexos H.zip
Anexo I	Documento	Anexos I_1119.zip
Desenhos A	Documento	Desenhos A.zip
Desenhos B	Documento	Desenhos B.zip
Desenhos C	Documento	Desenhos C.zip
Desenhos D	Documento	Desenhos D.zip
Anexo J	Documento	Anexo J.zip
Anexo K	Documento	Anexo K.zip
Anexo L	Documento	Anexo L.zip
Anexo M	Documento	Anexo M.zip
Anexo N	Documento	Anexo N.zip
Anexo O	Documento	Anexo O.zip
Anexo P	Documento	PF31_PE_0331_Superestrutura de via_1_compressed.pdf
Anexo Q	Documento	PF31_PE_0444_PN 10+171 e ATV 10+015.pdf
Anexo R	Documento	Anexo R.zip
Anexo S	Documento	Anexo S.zip
Anexo T	Documento	Anexo T.zip
Anexo U	Documento	Anexo U.zip
Anexo V	Documento	Anexo V.zip
Anexo W	Documento	Anexo W.zip
Anexo X	Documento	Anexo X.zip

---

Anexo Y	Documento	Anexo Y.zip
Anexo Z	Documento	Anexo Z.zip
Anexo ZA	Documento	Anexo ZA.zip
Anexo ZB	Documento	Anexo ZB.zip

---

## Participações

---

### **ID 41299 Fernando Augusto Santiago Miranda em 2021-08-05**

#### **Comentário:**

Discordo da recuperação da estação ferroviária. Apresento alternativa, noutra local. A favor da transferência da Estação Ferroviária de Leixões para as antigas oficinas da EMEFE Presentemente a Estação Ferroviária de Leixões localiza-se no canto Sudeste do Porto de Leixões. O acesso rodoviários ao terminal é feito a sul deste, a partir da rotunda da Avenida Comércio de Leixões, Matosinhos. Tem área de cerca de 4 hectares para estacionamento e formação de composições. Não tem possibilidade de expansão. As antigas oficinas da EMEFE localizam-se junto e a Noroeste do nó da VILPL com a VRI, Guifões, Matosinhos, são contíguas e têm ligação ao ramal ferroviário de Leixões. O acesso rodoviário é precário, saindo a rua do Ferroviário. Tem uma área disponível para estacionamento e formação de composições de cerca de 5 hectares. Tem possibilidade de expansão em terrenos livres em mais 2 hectares, havendo ainda mais possibilidades de expansão. Com início numa rotunda a construir no ponto da VILPL assinalado na planta anexa, é possível criar um acesso rodoviário exclusivo ao Terminal, através de um viaduto com 350 metros (100 metros planos, 250 metros com pendente a 7,5%), sobre a linha do metro de acesso às oficinas. Um aspeto a destacar é que todas as mercadorias que entram ou saem do Porto de Leixões, incluindo as que provêm ou se destinam à Estação Ferroviária de Leixões, o fazem através da Portaria única, situada na VILPL. Resumidamente, vantagens: Clientes Menor distância Mais rapidez Matosinhos Menos trânsito de viaturas pesadas em vias urbanas e na A28 junto ao viaduto sobre o Leça. CP Mais área disponível Menor distância às linhas férreas principais APDL Possibilidade de expansão para a atual estação Matosinhos, 5 de Julho de 2021 Fernando Augusto Santiago Miranda Anexo ficheiro com a localização proposta. em Guifões nas antigas oficinas da Emeffe.

**Anexos:** 41299\_ Impressão da página completa.pdf

**Estado:** Tratada

**Tipologia:** Sugestão

**Classificação:**

**Observações do técnico:**

---

---

**ID 40532 Teresa Portela em 2021-06-28****Comentário:**

concordo na generalidade

**Anexos:** Não

**Estado:** Tratada

**Tipologia:** Concordância

**Classificação:**

**Observações do técnico:**

---

**ID 40528 Miguel Gregório em 2021-06-25****Comentário:**

No tópico 1.1 - Identificação do projecto e da sua fase de desenvolvimento, é mencionado que: "No caso da linha de Leixões o operador ferroviário não considera viável o transporte de passageiros razão pela qual, embora em 2009 tivesse havido uma tentativa de reactivar esse serviço (43 anos depois da sua suspensão), em 2011 foi definitivamente abandonado". Isto está profundamente errado e em discordância com as palavras do próprio secretário de Estado dos Transportes Jorge Delgado, proferidas a 4 de Janeiro do corrente ano na inauguração do chamado comboio operário de Guifões (entre Contumil e as oficinas de Guifões), que em seguida se citam: "é necessário redesenhar esta linha no que diz respeito à localização das suas estações e ao seu interface com três das linhas do metro do Porto [linha da Póvoa, linha da Maia e linha Amarela] e avaliar a bondade da ideia de complementar a linha de Leixões com novas funcionalidades, como sejam o acesso ao aeroporto Francisco Sá Carneiro ou à Exponor". Ainda citando o próprio governante, este trabalho deverá ser feito em "em absoluta articulação com a área Metropolitana do Porto e com a sua estratégia de mobilidade". O secretário de Estado sublinhou ainda que "Leixões é uma linha com muito potencial no contexto da mobilidade da área metropolitana do Porto". De facto, uma abordagem lúcida ao serviço de passageiros na linha de Leixões deverá considerar os pólos geradores de tráfego locais, nomeadamente o Hospital de S. João, o Campus universitário da Asprela e as ligações aos metro do Porto e linhas dos STCP. O presente projecto passa completamente ao lado desses desígnios governamentais, quer da parte do operador quer da parte do gestor de infraestruturas, que os segue cegamente, o que me leva até a questionar se a IP de facto cumpre os desígnios do governo eleito e vigente ou se segue os seus próprios desígnios, os quais neste caso estão claramente contra os mesmos. Nem a CP nem a IP podem estar acima do governo ou contra o governo. Como tal penso que este projecto até poderá avançar numa lógica inicial de reforço das condições do tráfego de mercadorias, mas deve ser revisto e compatibilizado com o futuro projecto de aproveitamento desta linha para tráfego suburbano de passageiros e até porventura no âmbito de uma ligação ao aeroporto Francisco Sá Carneiro. (Fonte: Jornal Público / Carlos Cipriano)

**Anexos:** Não

**Estado:** Tratada

**Tipologia:** Discordância

**Classificação:**

---

---

**Observações do técnico:**

---