

Título: Relatório de Consulta Pública

IC35 – Troço Rans/Entre-os-Rios

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

Divisão de Cidadania Ambiental  
Rita Cardoso

Data: novembro de 2021

## 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.....	4

### **ANEXO I**

- Exposições recebidas

## • INTRODUÇÃO

Em cumprimento do disposto no no.º 5 do artigo 16º do Decreto-Lei nº 151-B, de 31 de Outubro, procedeu-se à Consulta Pública do Projeto “IC35 – Troço Rans/Entre-os-Rios”.

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

## • PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

A Consulta Pública decorreu durante 30 dias úteis, de 23 de setembro a 5 de novembro de 2021.

## • DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

O Estudo de Impacte Ambiental, 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
- Câmara Municipal de Penafiel

Encontrando-se, também, disponível para consulta em [www.apambiente.pt](http://www.apambiente.pt) e em [WWW.PARTICIPA.PT](http://WWW.PARTICIPA.PT).

## • 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 Câmara Municipal de Penafiel
- 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 **6 exposições** das seguintes entidades e particulares:

- DGT – Direção-Geral do Território
- REN Serviços SA
- Ricardo Conde
- Fábio Gonçalves
- Júlio Santos
- Câmara Municipal de Penafiel (foi analisada como parecer externo no Parecer da Comissão de 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).

Assim, refere que o projeto não constitui impedimento para as atividades geodésicas desenvolvidas pela Direção-Geral do Território.

Relativamente aos limites administrativos refere que não estão representados os limites de freguesia. Assim, sugere futuramente que todas as peças desenhadas a apresentar deverão conter a representação dos limites administrativos (concelho e freguesia) e a referência na legenda aos mesmos, bem como a referência à Carta Administrativa emite Parecer Oficial de Portugal (CAOP) utilizada.

No que refere à cartografia, refere que as peças desenhadas estão elaboradas sobre cartografia vetorial oficial. No entanto, informa que existem três folhas correspondentes ao “Traçado em Planta” em que foram utilizadas fotografias aéreas e estas não podem ser usadas como informação cartográfica de suporte.

Refere que o indicado é que se utilize ortofotocartografia oficial. Como tal, emite parecer desfavorável.

A **REN** informa que, relativamente ao projeto em avaliação, existem diversas infraestruturas da Rede Nacional de Transporte de Eletricidade (RNT), sendo cruzadas as seguintes servidões:

- Linha Torrão-Recarei, a 220 kV (licenciada em julho de 1996);
- Linha dupla Valdigem – Vermoim 4/ Armamar – Recarei, a 220 kV/400 kV (licenciadas em agosto 2013).

Refere que as infraestruturas estão corretamente representadas no EIA, conforme informação anteriormente disponibilizada ao promotor.

Refere, ainda, que devem ser tidas em consideração as seguintes condições para a implementação do projeto em análise:

- Conforme estabelecido no RSLEAT e no Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, o IC35 deverá garantir as distâncias mínimas às infraestruturas da RNT;
- Previamente ao seu licenciamento, o projeto de execução final do IC35, deverá ser enviado à REN para validação e verificação das distâncias de segurança às infraestruturas da RNT, bem como para avaliação das eventuais intervenções no solo na proximidade dos apoios, pois pode estar em causa a sua estabilidade mecânica;
- Eventuais adaptações da RNT para compatibilização com o IC35 terão que ser coordenadas previamente entre a REN e o promotor;
- Na faixa de servidão das linhas (com uma largura de 45 m centrada no seu eixo) não podem ser realizados quaisquer trabalhos em altura sem aprovação prévia da REN;
- Qualquer trabalho a realizar na proximidade das infraestruturas da RNT deverão ser acompanhados por técnicos da REN, para garantia das condições de segurança, quer da instalação, quer dos trabalhos a realizar pelo promotor. Para o efeito, a REN deverá ser informada da sua ocorrência com pelo menos 15 dias úteis de antecedência.

Concluindo, refere que desde que sejam garantidas as condições acima expostas, não existem quaisquer outras objeções à implementação do projeto com afetação de servidão da infraestruturas da Rede Nacional de Transporte de Gás e da Rede Nacional de Transporte.

**Ricardo Conde** manifesta-se contra o projeto em análise.

Considera inexplicável que se construa uma nova estrada para tráfego de médio/longo curso com nós rodoviários (rotundas), para um Tráfego Médio Diário expectável próximo dos 10 mil veículos diários e um considerável rácio de tráfego pesado.

Considera que o projeto levará a que o normal fluxo de trânsito na via principal possa ficar frequentemente comprometido nas horas de ponta, o que não configura melhorias substanciais face ao cenário atual, para além de apresentar impactes contínuos na qualidade do ar, cujas melhorias por comparação com a atual situação na EN 106 ficarão também aquém do expectável.

Refere, ainda, que o projeto não acautela previsíveis aumentos no fluxo de trânsito que, mesmo pouco significativos, poderão degradar ainda mais o nível de serviço.

Refere que existem autoestradas com menos TMD e, ainda que esta não pareça justificar um investimento desse género, uma estrada do tipo IP com nós desnivelados é o mínimo que se deveria pedir para uma ligação nova neste eixo, sob pena de o projeto necessitar de ser "remendado" pouco tempo após a sua conclusão.

**Júlio Santos** refere a importância que a exploração dos recursos geológicos possui no tecido empresarial dos concelhos abrangidos pelo projeto, o custo que o transporte possui atualmente na venda dos produtos de pedra natural, bem como o destino que uma grande parte dessa produção possui (exportação via marítima através do Porto de Leixões). Como tal, é imperativo que os acessos rodoviários acompanhem a indústria para o século XXI.

Considera, ainda, que a estrutura do acesso bem como o seu piso deverá ser compatível com a utilização repetitiva do transporte de viaturas pesadas de mercadorias com várias dezenas de Toneladas.

Considera que seria interessante replicar este procedimento até Alpendurada, outro núcleo extrativo de extrema importância.

**Fábio Gonçalves** considera que o projeto irá melhorar as ligações entre as localidades.



## **RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA**

### **IC35 – Troço Rans/Entre-os-Rios**

Rita Cardoso



Câmara Municipal de Penafiel

**APA – Agência Portuguesa do Ambiente**

Exmo. Sr. Presidente do Conselho Diretivo da APA, I.P

Rua da Murgueira, 9/9A – Zambujal

Ap. 7585 – 2610-124 Amadora

**N/ Referência**

**Data 05-11-2021**

**V/ Referência** \_\_\_\_\_

**Data** \_\_\_\_\_

**Assunto:** AIA3431: IC35 Troço Rans / Entre-os-Rios

Exmo. Sr. Presidente do Conselho Diretivo da APA, I.P,

A Câmara Municipal de Penafiel vem, por este meio, no âmbito do processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA 3431) relativo ao projeto do IC35 Troço Rans / Entre-os-Rios, remeter o parecer específico sobre o mesmo.

O projeto em análise desenvolve-se no concelho de Penafiel e tem como objetivo a definição do traçado deste itinerário complementar a sul da cidade de Penafiel, de modo a assegurar a continuidade ao primeiro troço do IC35, em fase de lançamento da respetiva empreitada, Penafiel (EN15) / Rans, cujo projeto de execução foi aprovado em 2015, na sequência do estudo prévio realizado em 2002 para a globalidade do IC35 entre Penafiel e Entre-os-Rios, o qual veio a ter Declaração de Impacte Ambiental favorável condicionada, emitida em 2003.

Com o presente estudo prévio, para o troço Rans / Entre-os-Rios, e face ao corredor aprovado em 2003, realizou-se uma análise dos novos corredores de traçado ajustados às características geométricas que a IP entretanto definiu para este itinerário.

O IC35 corresponde a uma via de interesse regional, cujo desenvolvimento no território do concelho de Penafiel, constituirá uma alternativa ao principal eixo de circulação que atravessa o seu território, no sentido norte – sul, correspondente à EN106, e que ligando a A4 e a EN15, a norte da cidade de Penafiel à zona de Entre-os-Rios no extremo sul do concelho, terá depois continuidade para os concelhos a sul do rio Douro através da Variante à EN224 e da ponte sobre o rio Douro (Ponte de Entre-os-Rios).

O troço em análise, Rans / Entre-os-Rios, com uma extensão de aproximadamente 11,7 km terá assim início no final do troço Penafiel (EN15) / Rans, na designada futura rotunda de Rans e terminará no km 40+000 da EN106, em Entre-os-Rios, na Rotunda de acesso à ponte Hintze Ribeiro sobre o rio Douro.







## Câmara Municipal de Penafiel

O seu desenvolvimento baseia-se no corredor anteriormente aprovado para este itinerário complementar, em 2003, e que se encontra contemplado no Plano Diretor Municipal de Penafiel, e a partir do qual e face às condicionantes que se verificam na atualidade e às novas características geométricas, foram agora desenvolvidas soluções alternativas.

O presente parecer destina-se à avaliação do projeto apresentado e a seleção do traçado que nos parece mais adequado ao território nos contextos socioeconómico, mobilidade e transportes, complementaridade aos eixos viários existentes e integração territorial.

O lanço do IC35 – Rans / Entre-os-Rios, insere-se no troço Penafiel (A4) – Entre-os-Rios, em território do concelho de Penafiel, onde a circulação rodoviária é atualmente garantida pela EN106 que atravessa zonas densamente povoadas e pólos industriais e comerciais, sendo uma das estradas mais movimentadas do país e também uma das que apresenta maior sinistralidade a nível nacional.

Torna-se urgente a construção desta via alternativa a esta estrada, tendo em vista desviar o tráfego de longo curso e de veículos pesados das zonas densamente povoadas que a EN106 atravessa e assim reduzir os conflitos entre esse tráfego e as circulações locais existentes ao longo da desta estrada nacional. Essa medida permitirá uma acalmia da circulação, facilitando as acessibilidades às zonas comerciais e industriais a partir da estrada nacional e contribuindo para uma melhoria da vivência local e da segurança rodoviária e pedonal. A melhor acessibilidade que dará às pedreiras da zona do Alto da Gandra, de grande importância municipal e regional e geradoras de elevado tráfego de pesados, é também um dos anseios para a concretização IC35 no concelho de Penafiel.

De referir também ainda que a ligação que o IC35 estabelecerá às Termas de Entre-os-Rios e às Termas de S. Vicente, constitui uma externalidade positiva nesta que é a segunda área territorial com mais população ao nível do concelho, realizando um dos anseios há muito reivindicado, importante para a promoção destes importantes equipamentos de saúde, turismo e lazer do concelho de Penafiel.

Nestes pressupostos somos a entender que a solução de traçado para o IC35 no Troço Rans / Entre-os-Rios que melhor serve os interesses de quem cá vive, investe e trabalha é a combinação dos seguintes corredores de Traçados:

Solução A + Solução A3 (Início sol.A3 Km1+840 e Fim Sol.A3 Km 4+844) + Solução A com ROT A-1 a ROT A-1B + Solução A1 (Início sol.A1 Km 5+900 e Fim sol.A1 Km7+580) + Solução A com ROT A2 e a solução para a ligação do IC35 à rede viária existente (Ligação às Termas) é a solução com a ROT A-3B e com a via de ligação LA-3B (Termas) que se estabelece com a ponte do areal da qual a Câmara Municipal elaborou projeto e irá dar início à sua construção + Solução A.

### 1. Solução A - traçado de cor verde





## Câmara Municipal de Penafiel

Solução base constante do PDM de Penafiel, sendo a solução de traçado que se estende desde o ponto inicial do estudo (km 0+000) até ao seu ponto final, possuindo cerca de 11,7 km de extensão, conjugada com as soluções seguintes.

### 2. Solução A3 (Início sol.A3 Km1+840 e Fim Sol.A3 Km 4+844) - traçado de cor azul

Esta solução de traçado permite contornar os depósitos de água de Rans e as pedreiras existentes (junto a Salgão) assim como permite um maior afastamento ao aglomerado da Salgão, afastando por isso o viaduto deste aglomerado e permitindo reduzir a extensão do viaduto. Esta solução permite ainda criar uma nova ligação à via local EM 589 através da ROT A3-1 à cota alta, permitindo drenar todo o tráfego de pesados provenientes das pedreiras de Duas Igrejas, Peroselo, Luzim e Boelhe reduzindo os conflitos entre esse tráfego e as circulações locais existentes ao longo das estradas municipais adjacentes, contribuindo para uma melhoria da vivência local e da segurança rodoviária e pedonal.

### 3. Solução A - traçado de cor verde e ROT A-1 ligada a ROT A-1B - traçado de cor castanha

Esta solução permite criar uma nova ligação às vias locais através da ROT A-1 à cota alta drenando toda essa área de pedreiras envolvente e a ligação à ROT A-1B à cota baixa, permitindo drenar todo o tráfego de pesados provenientes das pedreiras de Peroselo, Luzim, Boelhe e Cabeça Santa reduzindo os conflitos entre esse tráfego e as circulações locais existentes ao longo das estradas municipais adjacentes, contribuindo para uma melhoria da vivência local e da segurança rodoviária e pedonal.

### 4. Solução A1 (Início sol.A1 Km 5+900 e Fim sol.A1 Km7+580) – traçado de cor vermelha

Esta solução de traçado permite um maior afastamento aos aglomerados de S. Miguel de Paredes, ao Cemitério e Zona Industrial de Cabeça Santa, não interferindo nem desviando as ligações locais de proximidade permitindo assim a consolidação da Zona Industrial de Cabeça Santa ao longo do arruamento existente e permitir o ordenamento territorial da Zona Industrial, Áreas de Equipamentos (Cemitério e Igreja de Cabeça Santa) e a área residencial.

### 5. Solução A e ROT A2 - traçado de cor verde

Esta solução permite criar uma ligação às vias locais através da ROT A2 drenando toda essa área de pedreiras envolventes, permitindo drenar todo o tráfego de pesados provenientes das pedreiras de Cabeça Santa e Rio de Moinhos reduzindo os conflitos entre esse tráfego e as circulações locais existentes ao longo das estradas municipais adjacentes, contribuindo para uma melhoria da vivência local e da segurança rodoviária e pedonal.



Câmara Municipal de Penafiel

**6. Solução A - traçado de cor verde e ROT A-3B e via de Ligação LA-3B (Termas) - traçado de cor verde**

Esta solução não implica a construção de obras de arte, permite 4 ligações de nível tipo cruzamento, permitindo e contribuindo a garantia de uma melhor acessibilidade e drenagem de tráfego das vias locais, sendo um traçado adaptado ao terreno existente não havendo grandes aterros/desaterros e taludes, não havendo por isso grande impacto na paisagem. Esta ligação confluirá à EN106 através da Ponte do Areal Projetada pela Câmara Municipal a construir em breve, o que é de todo relevante esta ligação (ROT A-3B e via de Ligação LA-3B (Termas) atendendo este elevado investimento camarário, que permite uma ligação às instancias termais sem provocar impacto ao nível da paisagem.

**7. Solução A até ao fim - traçado de cor verde**

A combinação deste traçado que propomos, proporcionará a melhoria da acessibilidade regional e também interna no concelho de Penafiel, ao vir constituir uma alternativa à principal via de circulação, a EN106, uma das estradas mais movimentadas e de maior nível de sinistralidade a nível nacional, terá também um importante contributo para as atividades económicas do concelho, em especial a indústria extrativa de grande relevância regional e que é geradora de um grande volume de tráfego de veículos pesados, assim como permitirá e impulsionará um maior dinamismo à Zona Termal de Termas de S. Vicente e de Entre-os-Rios.

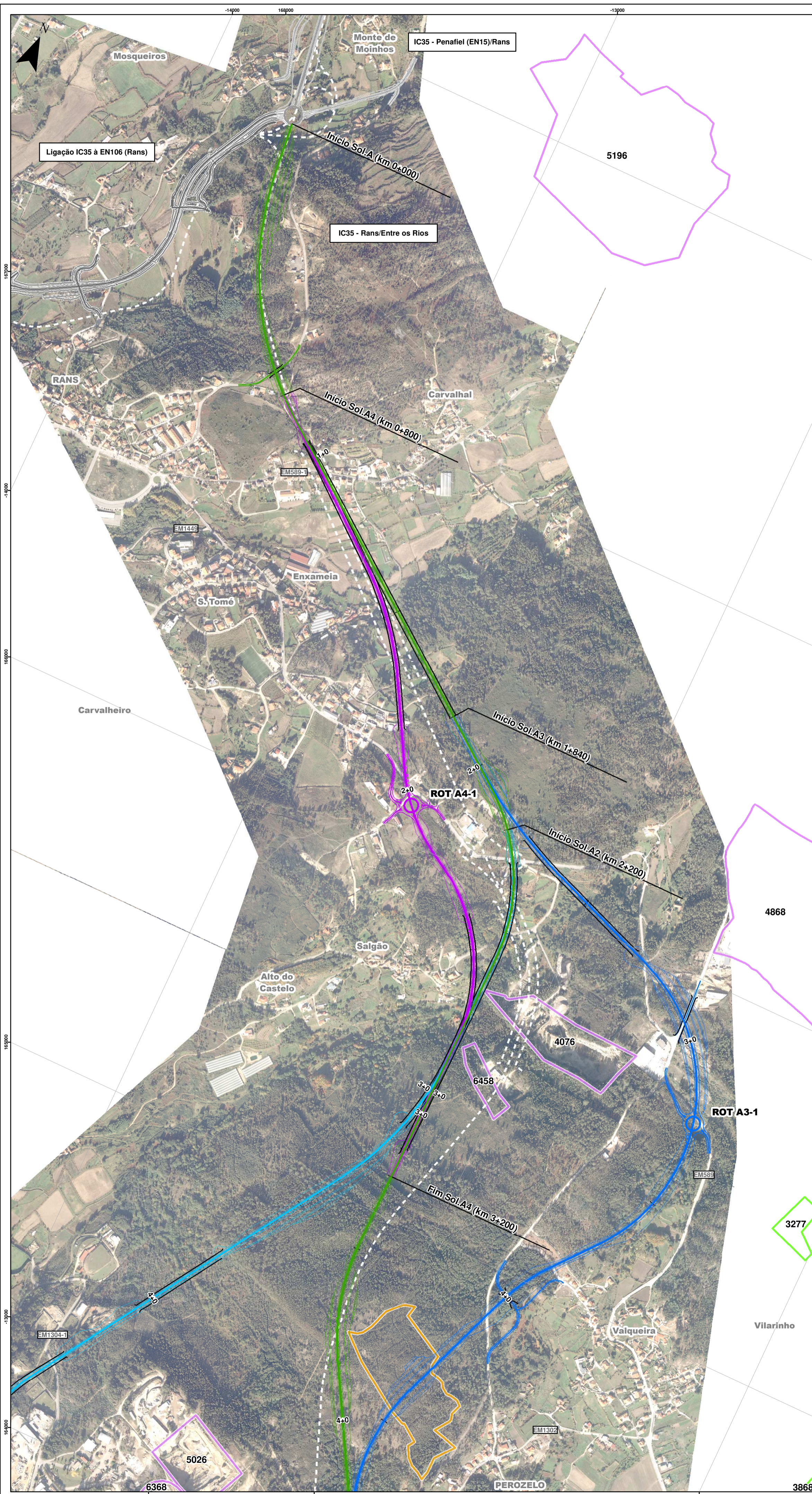
Sem nenhum outro assunto de momento, subscrevo-me com elevada estima e consideração.

Com os melhores cumprimentos,

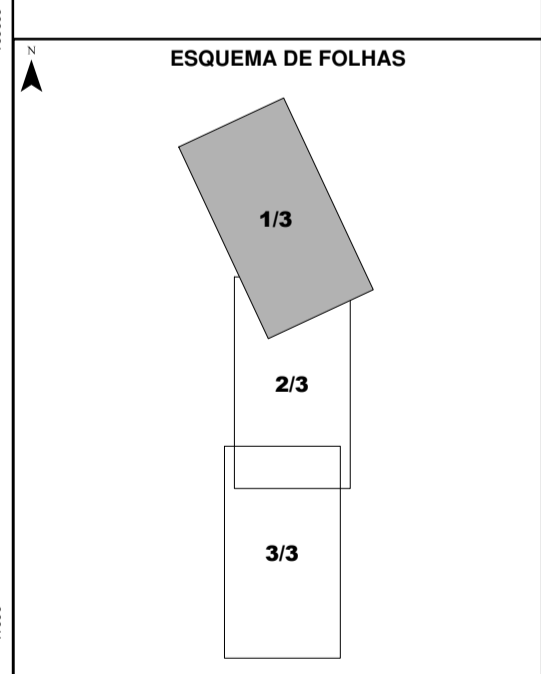
O Presidente da Câmara Municipal



Antonino Sousa



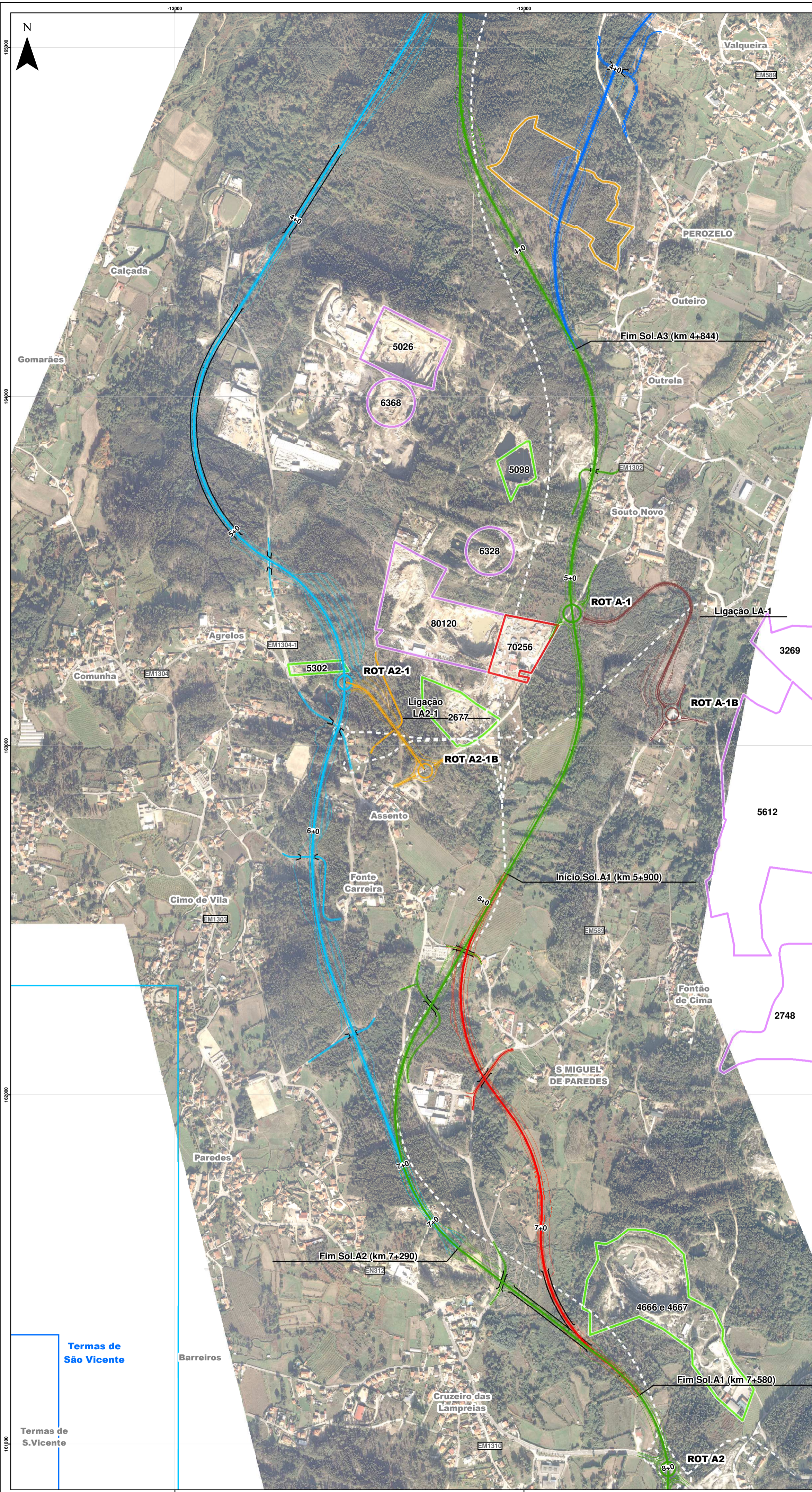
- Soluções em estudo**
- Solução A
  - Solução A1
  - Solução A2
  - Solução A3
  - Solução A4
  - Ligação LA-1
  - Ligação LA-2-1
  - Ligação LA-3A às Termas
  - Ligação LA-3B às Termas
  - Ligação LA-3C às Termas
  - Viaduto
- IC35 - Penafiel(EN15)/Nó de Rans (EN106) (empreitada em lançamento)
- Ponte do Areal (Projeto da CMP)
- Ligação IC35-Rans/EN106 - (PE em desenvolvimento)
- Espaço canal (PDM)**
- Rede rodoviária Prevista/Proposta - IC35
- Termas de São Vicente e de Entre os Rios (DGEG)**
- Captações de águas minerais naturais
  - Zona intermédia de proteção (e Concessão) de água mineral natural
  - Zona alargada de proteção de água mineral natural
- Exploração de massas minerais (DGEG)**
- Informação de novembro de 2019
- Pedreira (Lic. CM)
  - Pedreira (Lic. DGEG)
  - Indústria (Lic. DGEG)
  - Prospeção e Pesquisa (DGEG)



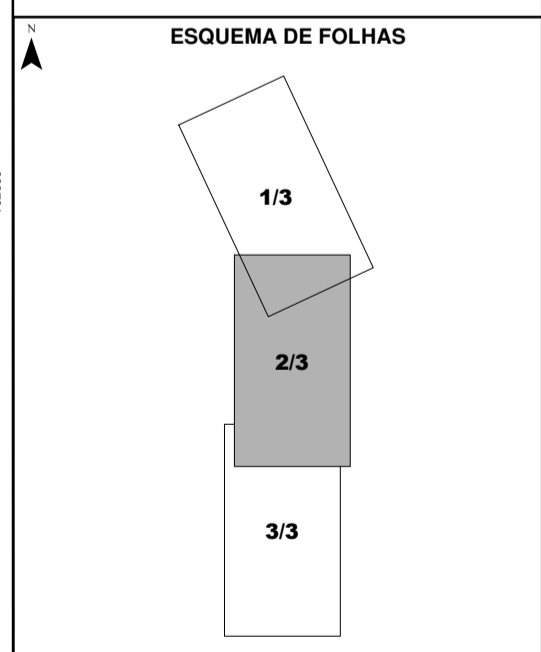
Fonte: (Cartografia de Base)  
 Artscan Laser Scanning, 2018  
 SigmaGEO - Geomatic Solutions, 2019

**Estudo de Impacte Ambiental  
 IC35 – Rans / Entre-os-Rios**  
 Estudo Prévio

Título	Traçado em Planta Fotografia Aérea	Desenho	3
Sistema de referência EPSG: 3763 UTM: 18QUR/3763 (European Terrestrial Reference System 1989)	Escala 1:7.500 	Folha 1/3	Versão A
Ficheiro	DE903_1-3-FotoAerea	Data	Formado
		Agosto 2021	A2 - 594 x 420



- Soluções em estudo**
- Solução A
  - Solução A1
  - Solução A2
  - Solução A3
  - Solução A4
  - Ligação LA-1
  - Ligação LA2-1
  - Ligação LA-3A às Termas
  - Ligação LA-3B às Termas
  - Ligação LA-3C às Termas
  - Viaduto
- IC35-Penafiel(EN15)/Nó de Rans (EN106) (empreitada em lançamento)
- Ponte do Areal (Projeto da CMP)
- Ligação IC35-Rans/EN106 - (PE em desenvolvimento)
- Espaço canal (PDM)**
- Rede rodoviária Prevista/Proposta - IC35
- Termas de São Vicente e de Entre os Rios (DGEG)**
- Captações de águas minerais naturais
  - Zona intermédia de proteção (e Concessão) de água mineral natural
  - Zona alargada de proteção de água mineral natural
- Exploração de massas minerais (DGEG)**
- Informação de novembro de 2019
- Pedreira (Lic. CM)
  - Pedreira (Lic. DGEG)
  - Indústria (Lic. DGEG)
  - Prospeção e Pesquisa (DGEG)

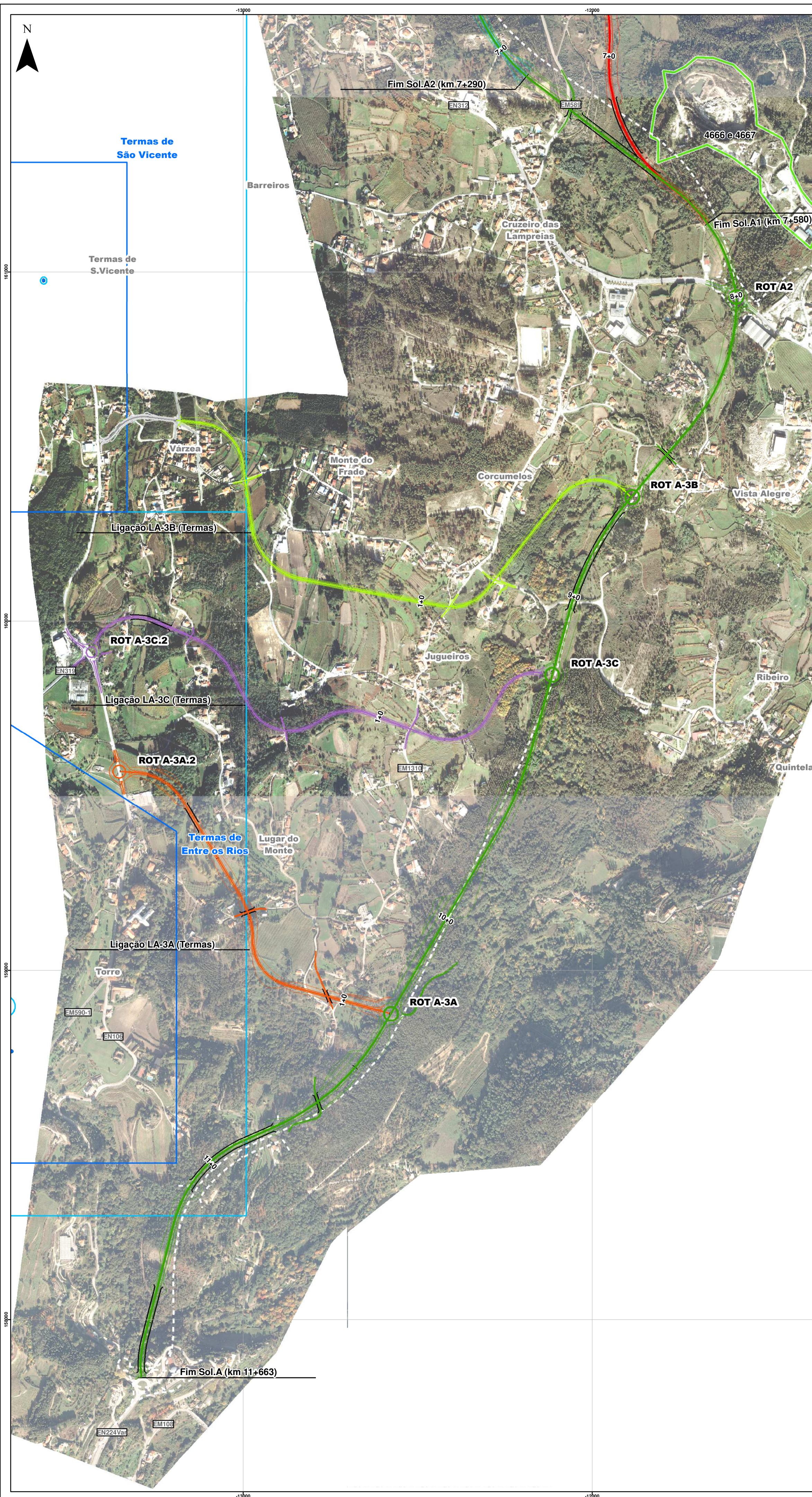


Fonte: (Cartografia de Base)  
 Artescan Laser Scanning, 2018  
 SigmaGEO - Geomatic Solutions, 2019



**Estudo de Impacte Ambiental  
 IC35 – Rans / Entre-os-Rios**  
 Estudo Prévio

Título	Traçado em Planta Fotografia Aérea	Desenho	3
Sistema de referência	EP502 3783 UTM 18AR 5171000 (European Terrestrial Reference System 1989)	Escala	1:7.500 0 50 100 150 m
Folha	2/3	Varão	A
Ficheiro	DE903_2-3-FotoAerea	Data	Agosto 2021
		Formado	A2 - 594 x 420



**Soluções em estudo**

- Solução A
- Solução A1
- Solução A2
- Solução A3
- Solução A4
- Ligação LA-1
- Ligação LA2-1
- Ligação LA-3A às Termas
- Ligação LA-3B às Termas
- Ligação LA-3C às Termas
- Viaduto

IC35-Penafiel(EN15)/Nó de Rans (EN106) (empreitada em lançamento)

Ponte do Areal (Projeto da CMP)

Ligação IC35-Rans/EN106 - (PE em desenvolvimento)

**Espaço canal (PDM)**

- Rede rodoviária Prevista/Proposta - IC35

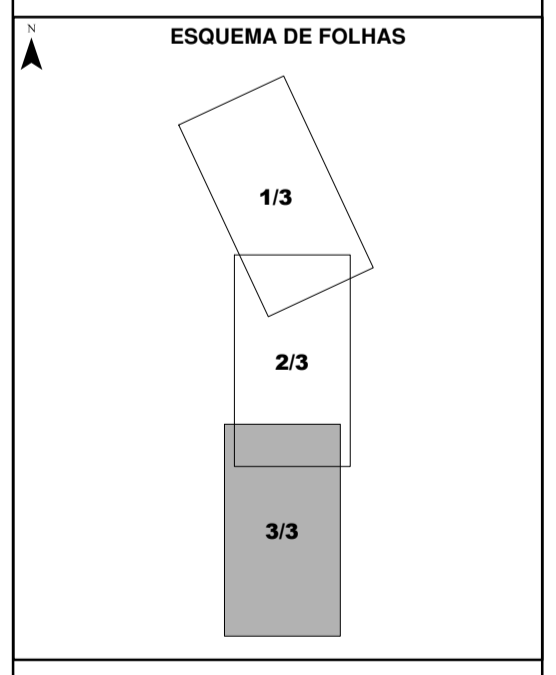
**Termas de São Vicente e de Entre os Rios (DGEG)**

- Captações de águas minerais naturais
- Zona intermédia de proteção (e Concessão) de água mineral natural
- Zona alargada de proteção de água mineral natural

**Exploração de massas minerais (DGEG)**

Informação de novembro de 2019

- Pedreira (Lic. CM)
- Pedreira (Lic. DGEG)
- Indústria (Lic. DGEG)
- Prospecção e Pesquisa (DGEG)



Fonte: (Cartografia de Base)  
 Artescan Laser Scanning, 2018  
 SigmaGEO - Geomatic Solutions, 2019



**Estudo de Impacte Ambiental IC35 – Rans / Entre-os-Rios**  
 Estudo Prévio

Título	Traçado em Planta Fotografia Aérea	Desenho	3
Sistema de referência	Escalas	Folha	Versão
EPSG:3763 UTM18N63E11289 (European Terrestrial Reference System 1989)	1:7.500 0 50 100 150 m	3/3	A
Ficheiro	Data	Formado	
DE903_3-3-FotoAerea	Agosto 2021	A2 - 594 x 420	



DGT  
S-DGT/2021/7183  
28/9/2021

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

Nossa ref\*/Our ref.:  
DSGCIG-DCart

Of. N.º:  
S-DGT/2021/7183  
27-09-2021

Sua ref\*/Your ref.:  
Email de APA-Relações Públicas com Ofício Circular e Anúncio anexados  
Of: S057135-202109-DCOM.DCA

16-09-2021

**Assunto: Parecer da DGT – Consulta Pública - Consulta Pública – AIA 3431 – - IC35 – Troço Rans - Entre-os-Rios**

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 informação que consta no site da APA e no âmbito das competências da DGeod, informa-se o seguinte:

1.1 Todos os vértices geodésicos pertencentes à Rede Geodésica Nacional (RGN) e todas as marcas de nivelamento pertencentes à Rede de Nivelamento Geométrico de Alta Precisão (RNGAP), são da responsabilidade da Direção-Geral do Território (DGT). A RGN e a RNGAP constituem os referenciais oficiais para os trabalhos de georreferenciação realizados em território nacional e encontram-se protegidas pelo Decreto-Lei nº 143/82, de 26 de abril.

1.2 Relativamente à RGN, deverá ser respeitada a zona de proteção dos marcos, que é constituída por uma área circunjacente ao sinal, nunca inferior a 15 metros de raio e assegurado que as infraestruturas a implantar não obstruem as visibilidades das direções constantes das respetivas minutas de triangulação. Caso se verifique que no desenvolvimento de algum projeto seja indispensável a violação da referida zona de respeito de algum vértice geodésico, deverá ser solicitado à DGT um parecer sobre a análise da viabilidade da sua remoção.

Após análise da localização do Projeto “IC35 – Troço Rans/Entre-os-Rios”, 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).

MODELO 3



Nossa ref\*/Our ref.:  
DSGCIG-DCart  
Of. N.º:  
S-DGT/2021/7183

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

## 2 - Cartografia

As peças desenhadas que são distribuídas e constam no Portal Participa estão elaboradas sobre cartografia vetorial oficial. No entanto, existem três folhas correspondentes ao “Traçado em Planta” em que foram utilizadas fotografias aéreas. Ora, a fotografia aérea não é cartografia, portanto não pode ser usada como informação cartográfica de suporte. O indicado é que se utilize ortofotocartografia oficial.

## 3 - Limites Administrativos

No âmbito da Carta Administrativa Oficial de Portugal (CAOP), informa-se o seguinte:

3.1 O projeto do IC35 – Troço Rans – Entre-os-Rios abrange oito freguesias do concelho de Penafiel;

3.2 Da análise às peças desenhadas, verifica-se que consta a representação dos limites de concelho e é referida a CAOP utilizada, CAOP2019. Não estão representados os limites de freguesia;

3.3 Assim, sugere-se que, futuramente, todas as peças desenhadas a apresentar deverão conter a representação dos limites administrativos (concelho e freguesia) e a referência na legenda aos mesmos, bem como a referência à CAOP utilizada.

Mais se informa que no endereço:

<https://www.dgterritorio.gov.pt/cartografia/cartografia-tematica/caop>  
(selecionando Mais Informações)

é possível obter os ficheiros correspondentes à versão em vigor da CAOP, no sistema de referência PT-TM06/ETRS89.

## 4 - Conclusão

O Parecer da DGT é desfavorável pelo enunciado em **2- Cartografia**. Deverá também ser levado em consideração o recomendado em 3.3 de **3- Limites Administrativos**.

Concordo.

27 de setembro 2021

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

MODELO 3A



**REN**Qualidade, Ambiente e  
Segurança

DCOM

901532-10820330



RG819507140PT

APA-AGÊNCIA PORTUGUESA DO AMBIENTE  
RUA DA MURGUEIRA, 9/9A  
ZAMBUJAL  
APARTADO 7585  
2611-865 AMADORA



Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	Data
S057135-202109- DCOM.DCA	16.Set.2021	REN - 8572/2021 ACSOQAS 363/2021	22/10/2021

**Assunto: Proc.º AIA 3431: "IC35 - Troço Rans/Entre-os-Rios". Parecer específico relativo à Rede Nacional de Transporte Eletricidade**

Exmos. Senhores,

No seguimento do pedido formulado pelo ofício circular S057135.202109-DCOM.DCA, de 16 Setembro pp, cujo teor registámos e mereceu a nossa melhor atenção, a REN - Redes Energéticas Nacionais, S.G.P.S. (REN), grupo que detém as participações nas empresas concessionárias das atividades de transporte de gás através da Rede Nacional de Transporte de Gás (RNTG) e de transporte de eletricidade através da Rede Nacional de Transporte de Eletricidade (RNT), respetivamente, REN - Gasodutos, S.A. e REN - Rede Eléctrica Nacional, S.A. (REN-E) com a presente missiva pretende compilar as informações consideradas relevantes para vossa consideração sobre as zonas de servidão da RNT e eventuais interferências com estas infraestruturas na Área de Estudo do projeto agora em Consulta Pública.

Tendo em consideração que o projeto indicado em epígrafe e agora em consulta pública, cruza zonas de servidão da RNT, compilamos seguidamente as informações consideradas relevantes para vossa consideração.

**I. Rede Nacional de Transporte de Eletricidade (RNT)**

A REN - Rede Eléctrica Nacional, S.A. é a concessionária da Rede Nacional de Transporte de Eletricidade (RNT) em regime de serviço público. A RNT é constituída pelas linhas e subestações de tensão superior a 110 kV, as interligações, as instalações para operação da Rede e a Rede de Telecomunicações de Segurança.



REN Serviços, S.A.  
Av. Estados Unidos da América, 55  
1749-061 LISBOA  
Telefone: (+351) 210 013 500 Fax: (+351) 210 013 310  
Apartado 50316 - 1708-001 LISBOA

Capital Social: 336.050.000 euros  
NIPC: 508 195 390  
[Info.portal@ren.pt](mailto:Info.portal@ren.pt) [www.ren.pt](http://www.ren.pt)

A constituição das servidões destas infraestruturas decorre do Regulamento de Licenças para Instalações Elétricas aprovado pelo Decreto-lei n.º 26852, de 30 de julho de 1936, com as atualizações introduzidas pelos Decreto-lei n.º 446/1976, Decreto-lei n.º 186/1990 e Decreto Regulamentar n.º 38/1990.

A servidão de passagem associada às linhas da RNT consiste na reserva de espaço necessário à manutenção das distâncias de segurança aos diversos tipos de obstáculos (por exemplo, edifícios, solos, estradas, árvores).

Considerando os condutores das linhas elétricas aéreas nas condições definidas pelo “Regulamento de Segurança de Linhas Aéreas de Alta Tensão” (RSLEAT), aprovado pelo Decreto Regulamentar n.º 1/1992, de 18 fevereiro, no Capítulo III (Condutores e cabos de guarda para linhas aéreas), artigos 26.º a 33.º e no Capítulo VIII (Travessias e cruzamentos nas linhas aéreas), artigos 85.º a 126.º, são definidas as distâncias de segurança a estabelecer as quais podem ser resumidas no seguinte quadro:

Distâncias apresentadas em (m)

Obstáculos	Linhas elétricas aéreas		
	150 kV	220 kV	400 kV
Solo	6,8	7,1	8
Árvores	3,1	3,7	5
Edifícios	4,2	4,7	6
Estradas	7,8	8,5	10,3
Vias férreas não eletrificadas	7,8	8,5	10,3
Vias férreas eletrificadas	14	15	16
Outras linhas aéreas	4 (a)	5 (a)	7 (a)
Obstáculos diversos (Semáforos, iluminação pública)	3,2	3,7	5

(a) considerando o ponto de cruzamento a 200 m do apoio mais próximo

Está também legislada uma zona de proteção da linha com uma largura máxima de 45 m, conforme definido no ponto 3-c do art.º 28.º do RSLEAT, aprovado pelo Decreto Regulamentar n.º 1/1992, de 18 fevereiro, na qual algumas atividades são condicionadas, ou sujeitas a autorização prévia. O art.º 92.º daquele Regulamento estabelece ainda que a distância medida na horizontal entre o limite de implantação dos apoios e a zona de estrada deve ser no mínimo de:

- 5 m no caso de autoestradas, itinerários principais e itinerários complementares;
- 3 m no caso de outras vias de comunicações

Por outro lado, nos termos do Decreto-lei n.º 11/2018, de 15 de fevereiro, a distância mínima a garantir entre novas linhas e infraestruturas sensíveis, medida na horizontal a partir do eixo da linha, é de 22,5 m. O mesmo diploma define como infraestrutura sensível:

- unidades de saúde e equiparados;
- quaisquer estabelecimentos de ensino ou afins, como creches ou jardins de infância;

- lares da terceira idade, asilos e afins;
- parques e zonas de receio infantil;
- espaços, instalações e equipamentos desportivos;
- edifícios residenciais e moradias destinadas a residências permanentes.

Conforme estabelecido na Circular 10/03, de 6 de maio, do Instituto Nacional de Aviação Civil, o cruzamento do Itinerário Complementar com uma servidão de linhas elétricas áreas, obriga à balizagem diurna e noturna dos cabos e apoios.

O novo troço do IC35 deve ser estabelecido de modo a que os apoios das Linhas de Muito Alta Tensão existentes e que possam ficar localizados na proximidade da via, respeitem o estabelecido no Art.º 32.º do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (Lei n.º 34/2015, de 27 de abril), sem necessidade de efetuar modificações na RNT, a saber:

- 35 m para cada lado do eixo do IC35 ou dentro da zona de servidão de visibilidade e nunca a menos de 15 m da zona da estrada

A eventual execução de alterações nas infraestruturas da RNT obriga à interrupção da sua continuidade de serviço.

## II. Condicionantes impostas pelas servidões da RNT

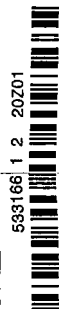
Relativamente ao projeto em consulta pública na Área de Estudo existem diversas infraestruturas da RNT, sendo cruzadas as servidões de:

- Linha Torrão - Recarei, a 220 kV (licenciada em julho 1996),
- Linha dupla Valdigem - Vermoim 4/ Armamar - Recarei, a 220 kV/400 kV (licenciadas em agosto 2013).

As infraestruturas estão corretamente representadas no EIA, conforme informação anteriormente disponibilizada ao promotor.

Face ao exposto devem ser tidas em consideração as seguintes condições para a implementação deste projeto:

1. Conforme estabelecido no RSLEAT e no Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, o IC35 deve garantir as distâncias mínimas às infraestruturas da RNT;
2. Previamente ao seu licenciamento, o projeto de execução final do IC35, deve ser enviado à REN para validação e verificação das distâncias de segurança às infraestruturas da RNT, bem como para



avaliação das eventuais intervenções no solo na proximidade dos apoios, pois pode estar em causa a sua estabilidade mecânica;

3. Eventuais adaptações da RNT para compatibilização com o IC35 terão que ser coordenadas previamente entre a REN e o promotor;
4. Na faixa de servidão das linhas (com uma largura de 45 m centrada no seu eixo) não podem ser realizados quaisquer trabalhos em altura sem aprovação prévia da REN;
5. Qualquer trabalho a realizar na proximidade das infraestruturas da RNT deve ser acompanhado por técnicos da REN, para garantia das condições de segurança, quer da instalação, quer dos trabalhos a realizar pelo promotor. Para esse efeito, a REN deve ser informada da sua ocorrência com pelo menos 15 dias úteis de antecedência.

Como conclusão, desde que sejam garantidas as condições acima expostas, não existem quaisquer outras objeções à implementação deste projeto com afetação da faixa de servidão das infraestruturas da RNTGN e RNT.

Ficamos ao dispor para eventuais informações adicionais.

Com os melhores cumprimentos

**REN Serviços, S.A.**  
Qualidade, Ambiente e Segurança

FRANCISCO      Digitally signed by  
MANUEL          FRANCISCO  
PARADA          MANUEL PARADA  
PEREIRA          PEREIRA SIMÕES  
SIMÕES COSTA      COSTA  
Date: 2021.10.22  
13:21:03 +01'00'

Francisco Parada  
(O responsável)



## Dados da consulta

<b>Nome resumido</b>	IC 35 - Troço Rans/Entre-os-Rios
<b>Nome completo</b>	IC 35 - Troço Rans/Entre-os-Rios
<b>Descrição</b>	
<b>Período de consulta</b>	2021-09-23 - 2021-11-05
<b>Data de início da avaliação</b>	2021-11-06
<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>	Rita Cardoso

## Eventos

### Documentos da consulta

Resumo Não Técnico	Documento	0542 EP Vol IV T1-RNT v02.pdf
Relatório Síntese do EIA	Documento	0542 EP Vol IV T2-RS v02.pdf
Aditamento	Documento	0542 EP EA v00.pdf
Outros 1	Documento	0542 EP Vol IV T3-PD v02_DES1-DES8.pdf
Outros 2	Documento	0542 EP Vol IV T3-PD v02_DES9-DES14.pdf
Outros 3	Documento	0542 EP Vol IV T3-PD v02_DES15-DES25.pdf
Outros 4	Documento	0542 EP Vol IV T3-PD v02_DES26-DES37.pdf
Outros 5	Documento	0542 EP Vol IV T4-AX v02_Ax1.pdf
Outros 6	Documento	0542 EP Vol IV T4-AX v02_Ax2.1.pdf
outros 7	Documento	0542 EP Vol IV T4-AX v02_Ax2.2a.pdf

---

Outros 8	Documento	0542 EP Vol IV T4-AX v02_Ax2.2b.pdf
Outros 9	Documento	0542 EP Vol IV T4-AX v02_Ax2.2c.pdf
Outros 10	Documento	0542 EP Vol IV T4-AX v02_Ax3_Ax4_Ax5_Clima.pdf
Outros 11	Documento	0542 EP Vol IV T4-AX v02_Ax6_Amb Sonoro.pdf
Outros 12	Documento	0542 EP Vol IV T4-AX v02_Ax7_Ax8.pdf
Outros 13	Documento	0542 EP Vol IV T4-AX v02_Ax9.pdf
Outros 14	Documento	0542 EP Vol IV T4-AX v02_Ax10.pdf

---

## Participações

---

### **ID 42226 Ricardo Coelho em 2021-11-05**

#### **Comentário:**

A Câmara Municipal de Penafiel vem, por este meio, no âmbito do processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA 3431) relativo ao projeto do IC35 Troço Rans / Entre-os-Rios, remeter o parecer específico sobre o mesmo.

**Anexos:** 42226\_Ofício\_CMPenafiel.pdf

**Estado:** Tratada

**Tipologia:** Geral

**Classificação:**

**Observações do técnico:**

---

### **ID 42140 ZUMBUEHL DANIEL OTTO em 2021-11-02**

#### **Comentário:**

BOM DIA VENHO POR ESTE MEIO EXPRESSAR A MINHA DISCORDANCIA COM O PROGRAMMA DA ORLA COSTEIRA ESPICHEL-ODECEIXE AQUI PROPOSTO. PARA MAIS DETALHAS SOBRE AS RAZOES QUE ME LEVAM A DISCORDAR DA PROPOSTA, POR FAVOR CONSULTE O DOCUMENTO AQUI: DISCORDANCIA AO POC ESPICHEL-ODECEIXE :  
<https://docs.google.com/document/d/1ZHJQFQvjEYfFYDKblichNjeYOEhExYga/edit>  
SAUDACOES; Daniel Otto Zumbuehl

**Anexos:** Não

**Estado:** Tratada

**Tipologia:** Discordância

**Classificação:**

---

---

**Observações do técnico:**

---

**ID 41755 Ricardo Conde em 2021-10-18****Comentário:**

De um ponto de vista funcional parece-me incompreensível que se construa uma estrada nova para tráfego de médio/longo curso com nós rodoviários a nível (rotundas), para um Tráfego Médio Diário expectável próximo dos 10 mil veículos diários e um considerável rácio de tráfego pesado (cerca de 10%) à data da inauguração. Tal levará a que o normal fluxo de trânsito na via principal possa ficar frequentemente comprometido nas horas de ponta logo desde o início, o que não configura melhorias substanciais face ao cenário atual, além de ter impactos contínuos na qualidade do ar na zona, cujas melhorias por comparação com a atual situação na EN 106 ficarão também aquém do expectável. Adicionalmente, o projeto não acautela previsíveis aumentos no fluxo de trânsito que, mesmo pouco significativos, poderão degradar ainda mais o nível de serviço. Existem autoestradas com menos TMD que esta ligação e, ainda que esta não pareça justificar um investimento desse género, uma estrada do tipo IP com nós desnivelados é o mínimo que se deveria pedir para uma ligação nova neste eixo, sob pena de o projeto necessitar de ser "remendado" pouco tempo após a sua conclusão.

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

---

**ID 41563 Fábio Gonçalves em 2021-09-24****Comentário:**

Vossa melhorar a ligação entre as localidades.

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

---

**ID 41562 Júlio Santos em 2021-09-23**

**Comentário:**

Reiterando a importância que a exploração dos recursos geológicos possui no tecido empresarial dos concelhos abrangidos por este projecto, o custo que o transporte possui actualmente na venda dos produtos de pedra natural, bem como o destino que uma grande parte dessa produção possui (exportação via marítima através do Porto de Leixões), é imperativo que os acessos rodoviários acompanhem a indústria para o século XXI. Importa que a estrutura do acesso bem como o seu piso seja compatível com a utilização repetitiva do transporte de viaturas pesadas de mercadorias com várias dezenas de Toneladas. De futuro seria interessante replicar este procedimento até Alpendurada, outro núcleo extrativo de extrema importância. O termo INERTES encontra-se já obsoleto da bibliografia, sendo mais correcto actualmente a adopção do termo agregados para o material granítico produzido para fins industriais: betão, betuminoso, etc. Júlio Santos, Geólogo

**Anexos:** Não

**Estado:** Tratada

**Tipologia:** Concordância

**Classificação:**

**Observações do técnico:**

---