

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

AIA 2167

“EN 14 – Maia (Nó de Jumbo) /Interface Rodoferroviário da Trofa” -

RECAPE

Agência Portuguesa do Ambiente, IP

março 2016

Título: Relatório de Consulta Pública

Projeto “EN 14 - Maia (Nó do Jumbo) / Interface Rodoferroviário da Trofa” - RECAPE - AIA
2167

Elaboração: Cristina Sobrinho

Departamento de Comunicação e Cidadania Ambiental (DCOM)

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO
2. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA
3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA
4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO
5. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS
6. ANÁLISE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS
7. CONCLUSÃO

ANEXO I – Abertura da Consulta Pública

- Lista de Entidades convidadas a participar na Consulta Pública
- Lista de Órgãos de Imprensa convidados a participar na divulgação da Consulta Pública

ANEXO II – Exposições Recebidas

Relatório da Consulta Pública

Projeto “EN 14 – Maia (Nó do Jumbo) / Interface Rodoferroviário da Trofa”

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento do disposto no n.º 2 do art.º 31.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro procedeu-se à Consulta Pública do Projeto “EN 14 – Maia (Nó do Jumbo) / Interface Rodoferroviário da Trofa.

2. PERÍODO DE CONSULTA

A Consulta Pública do RECAPE - Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução decorreu durante **15 dias úteis de 08 a 26 de fevereiro de 2016.**

3. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

A documentação completa relativa a esta fase do processo de Avaliação de Impacte Ambiental foi disponibilizada para consulta nos seguintes locais:

- Agência Portuguesa do Ambiente.
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte.
- Câmaras Municipais da Maia e da Trofa.

O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) esteve disponível para consulta na página da Agência Portuguesa do Ambiente em www.apambiente.pt e em www.participa.pt.

4. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

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

- Afixação de Anúncio na CCDR Norte e Câmaras Municipais da Maia e da Trofa.
- Envio de Nota de Imprensa para os Órgãos de Imprensa constantes do Anexo I;
- Envio de ofício circular às entidades constantes no Anexo I.

5. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

No âmbito da Consulta Pública foram recebidas **12 exposições** com a seguinte proveniência:

Autarquias (3):

- Câmara Municipal da Maia.
- Câmara Municipal da Trofa.
- Câmara Municipal de Santo Tirso.

Entidades (4):

- Direção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR)
- Gabinete do Chefe do Estado Maior da Força Aérea (EMFA).
- ANA - Aeroportos de Portugal.
- Turismo de Portugal, IP.

Cidadãos (5):

Por concelhos:

- . **Maia:** Pedro Borges e Francisco César Lopes da Rocha (apresenta em nome individual e como proprietário da Empresa César Rocha – Comércio e Instalações de Aparelhos)
- . **Trofa:** Ana Rosa Vieira Campos, Manuel Joaquim Ascensão Maia e Joaquim António Campos Maia

6. ANÁLISE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

Autarquias:

A Câmara Municipal da Maia informa que a execução desta rodovia é premente a sua implementação prevista há mais de 3 décadas para eliminar as filas de trânsito contínuas na EN 14.

Ordenamento do Território e Planeamento Urbanístico:

O traçado atual está de acordo com o previsto no Plano Diretor Municipal da Maia aprovado a 30 de julho de 2013.

A nova via levará à diminuição das áreas agrícolas e florestais diminuindo as áreas públicas afetas às áreas habitacionais e, conseqüentemente a qualidade de vida das populações. Consideram que o projeto atual minimizou a afetação ao reduzir o perfil da estrada.

O impacte nas áreas habitacionais contíguas terá de ser minimizado com intervenções de requalificação dos espaços públicos envolventes ao traçado da nova via.

A nova via irá potenciar o desenvolvimento da Plataforma Logística Maia/Trofa e das empresas instaladas nas áreas Industriais Maia I e Maia II com relevância supraconcelhia.

Identificam as categorias de espaço que serão ocupadas pela via: áreas verdes de enquadramento, áreas de habitação unifamiliar, áreas agrícolas fundamentais, áreas agrícolas complementares, áreas de floresta de produção e reserva ecológica nacional (Ribeira do Arquinho Os impactes mais significativos terão lugar nas categorias de espaço: agrícolas, florestais e REN.

O impacte da variante em áreas habitacionais será significativo entre:

- Km 0+000 - km0+200
- Km 1+000 – km 2+000
- Km 3+200 – km 3+400

A população de Calquim e Vila Verde vai ter dificultado o acesso aos equipamentos existentes no Centro urbano do Castêdo da Maia pela construção da nova via apesar dos restabelecimentos previstos: 1.1 e 1.2. Salienta que a construção de apoio à atividade agrícola a demolir identificada como H6 possui valor arquitetónico devido à dimensão da sua eira e às lajes de granito que a constituem.

Acessibilidade metropolitana e regional

A nova via é considerada essencial para diminuir o congestionamento do tráfego e para a atividade económica dos concelhos da Maia, Trofa e Vila Nova de Famalicão promovendo o aumento da mobilidade das populações locais.

Rede viária concelhia, Desenho e inserção urbana

Considera o município que o desenho urbano dos restabelecimentos não está ainda completamente integrado nos espaços urbanos envolventes sendo necessário dotar toda a extensão dos restabelecimentos com passeios de acordo com o Decreto-lei n.º 163/2006 e o regulamento Municipal de urbanização e edificação do concelho da Maia (DR n.º 75, Série II de 15 de abril de 2011). E implantar também passeadeiras. O projeto prevê apenas passeios no limite das obras de arte e em duas rotundas do nó do Jumbo.

A inexistência dum projeto de Arquitetura de Inserção urbana das Passagens superiores, restabelecimentos e nós não permite dar continuidade às estruturas urbanas existentes designadamente passeios de forma a salvaguardar os acessos às garagens e soleiras das moradias existentes. Propõem a realização de um Plano de Acessibilidades.

O município sugere que os guarda-corpos das obras de arte previstas sejam pintados com RAL 9006, cor semelhante à do alumínio. Por questões de segurança consideram que os guarda-corpos devem ser constituídos por tramos verticais. Tratando-se de vias urbanizadas questionam a necessidade de colocar rails nos passeios das passagens superiores.

A exposição do município procede depois à análise do projeto rodoviário:

— **Km 0+000 (Nó do Jumbo) – Rotunda n.º 1, Via comendador Valentim dos Santos**

A alteração do projeto permite a ligação com a atual EN 14 e o acesso das empresas e unidades comerciais do Castelo da Maia

Consideram que o diâmetro da Rotunda n.º 1 é insuficiente para o elevado tráfego que se destina à Zona Industrial da Maia 1 e ao aeroporto Sá Carneiro, através da A41. O município disponibiliza-se para contactar o Grupo *Auchan* no sentido de ceder ao domínio público parte do estacionamento exterior do Jumbo da Maia.

O restabelecimento da rua Dr. Bernardino Machado está garantido pelas três rotundas previstas mas vai ter um impacto significativo para a habitação sita no n.º 686 (identificada como H1 no RECAPE) pela proximidade da nova via que passa em escavação. Vai ser realizado um muro de contenção (O.1) com 78 metros de extensão e 5,4 m de altura. No topo deste muro que terá 40cm na rua, será colocada a barreira acústica n.º 6 com cerca de 4m de altura. Esta barreira ficará a norte da habitação, a cerca de 9 metros, condicionando o acesso automóvel à mesma. O projeto de execução obriga a alterar o muro de vedação da moradia de forma a aumentar o portão de acesso automóvel contudo o município considera que o alargamento é insuficiente, propondo que a intervenção proposta no arruamento e logradouro da habitação seja ser aumentada.

— **Km 0+800 – Restabelecimento 0.1 – Rua Fonte da Cova**

O perfil da passagem superior é compatível com a via existente que será futuramente um eixo de distribuição importante entre a Via Diagonal e a A41.

— **Km 1+400 – restabelecimento da Rua Serafim da Cruz e da Rua de Avioso**

O projeto não prevê a continuidade da Rua Serafim da Cruz mas inclui dois restabelecimentos (1.1 e 1.2). Os restabelecimentos minimizam os impactos mas não resolvem a transposição da nova EN14 e o acesso dos aglomerados situados a nascente da nova Via às escolas, centros de saúde e outros equipamentos existentes a poente, no centro urbano do Castelo da Maia.

A manutenção da acessibilidade passa pela execução de uma passagem superior ao km 1+400 da nova via que deve ser incluída no projeto de execução como forma de assegurar a acessibilidade de Calquim e Vila Verde ao centro urbano de Castêdo da Maia.

— **Km 1+700 – passagem superior 1.1 – Nó e Restabelecimento da Via Diagonal**

A Câmara considera que o nó se adequa à função de articulação entre a Nova via e a Via Diagonal. A passagem superior (PS) 1.1 terá um perfil de duas vias com 3m de largura, duas bermas de 1 metro e dois passeios de 1,2 m de largura útil. Considera desejável que este PS tenha um perfil semelhante às outras com uma berma de 1,5 metros dado que se prevê para a mesma muito tráfego e veículos pesados.

Foram tidas em conta as alterações propostas pelo município mas o restabelecimento da Via Diagonal sobre a cota do arruamento existente em cerca de 2,5 metros implicará um impacto negativo na habitação sita na Rua de Avioso n.º 923 (H9 no RECAPE). Considera a o município que deve ser assegurada a continuidade dos passeios existentes com o passeio da passagem superior e implementada uma faixa verde para salvaguarda da habitação.

Devem ainda ser executados passeios nas duas rotundas e restabelecimentos previstos dotando a área de intervenção de acessibilidade pedonal.

— **KM 1+900 – Passagem Superior Pedonal PSP 1.1 , Av. Alzira Julieta Guimarães**

Considera a Câmara que a passagem Superior Pedonal prevista terá impactos negativos na paisagem envolvente o que poderá inibir o seu uso. Propõe a implantação dum percurso pedonal com cerca de 1,5 m de largura entre a Av. Alzira Julieta Guimarães, a nascente da futura EN 14 e a Via Diagonal, fazendo o atravessamento da EN14 através da Passagem superior 1.1.

— **Km 2+083,5 ao km 2+475,5 – Viaduto 2.1 – Ribeira do Arquinho**

A proposta de conceção arquitetónica do viaduto melhorou. A arborização dos encontros em talude de aterro do viaduto permitirá minimizar o seu impacto paisagístico.

— **Km 2+600 – Restabelecimento 2.1 – Rua do Congo**

O município considera que este restabelecimento deve ter 5,6 m de largura permitindo o cruzamento de dois veículos e circulação pedonal partilhada com a faixa de rodagem, pois o perfil previsto não permite o cruzamento de veículos numa extensão considerável e de reduzida visibilidade.

— **Km 3+300 – restabelecimento 3.1 – Rua Central de Cidadelha**

O novo projeto do restabelecimento permitiu reduzir o impacte paisagístico sem por em causa as relações socio-territoriais existentes. O mesmo tem contudo um impacte negativo na habitação sita na Rua Central de Cidadelha, n.º 35 (H13 no RECAPE).

Deve ser implantada uma barreira acústica para proteger as habitações a Sul da Rua e a moradia H13.

O restabelecimento dos acessos à moradia H13 deve ser objeto de pormenorização a fim de melhorar a sua inserção. O talude da Passagem superior deve ser arborizado aumentando a privacidade da habitação.

Para a habitação identificada no RECAPE como H14 (Rua Central da Cidadelha, n.ºs 70,88 e 90) propõe-se que o talude de aterro de 1m de altura em frente da habitação deve ser substituído pela reposição do paralelo de granito existente, desde a fachada da construção até à faixa de rodagem do restabelecimento, salvaguardando o escoamento das águas pluviais e a compatibilização das cotas entre a faixa de rodagem e a soleira da casa.

— **Km 3+870 – Passagem Agrícola 3.1 – Restabelecimento 3.2 – Rua do Pisco**

A ligação entre a Rua do Pisco e a Rua Mário Clemente feita através duma passagem inferior foi substituída no atual por uma passagem agrícola que, no entender da câmara salvaguarda a atividade agrícola existente na envolvente.

— **Km 5+000 – Rotunda 4.1 – Nó 2 com a EN 318 – Rua de São Mamede**

A Câmara considera que o dimensionamento foi adequado para o tráfego previsto. Salaria que o nó previsto com a EN 318, localizado na Trofa é essencial para as empresas e equipamentos existentes na Maia, por exemplo o parque de Avioso.

Integração paisagística

Sobre a Integração paisagística o município refere que a redução do perfil 2x2 para 1x1 e a alteração da cota de implantação da rasante da nova via permitiu uma melhor integração paisagística.

Sendo a rodovia mais impactante para as populações que residem na sua envolvente deve ser dada especial atenção às passagens superiores, inferiores, muros de contenção, barreiras acústicas a fim de serem devidamente enquadradas sob o ponto de vista territorial e urbanística.

Barreiras Acústicas

O projeto de Barreiras Acústicas apenas dá resposta à proteção sonora descurando o seu enquadramento paisagístico ao propor a aplicação de três cores alternadas (RAL 6028, 6029 e 6032) p. 10)

Considera a CM da Maia que a implantação das barreiras acústicas deve ser desenvolvida em contínuo, sem quebras e paralela à nova via devendo as expropriações contemplar este aspeto. Salaria o facto de ter sido prevista a plantação de árvores e arbustos para enquadrar a via e as barreiras acústicas.

Alerta para o facto do projeto de conceção das barreiras acústicas não possuir capacidade de integração paisagística quer do ponto de vista estético (cor e textura dos materiais utilizados) quer formal (*conceção da barreira como um edifício que terá de possuir coerência e unidade uma vez que a “fachada principal” é o exterior da esteira da via*).

Conclui afirmando que não concordará com nenhuma solução de contenção de ruído sem estudo interdisciplinar considerando que a poluição visual é tão prejudicial quanto a sonora em termos de bem-estar da população e dos utentes da rodovia.

Trânsito e Transportes

A interrupção definitiva das vias municipais só poderá ter lugar após a execução dos restabelecimentos, ligações, rotundas, passagens superiores e agrícolas.

A proposta de circulação provisória durante a construção do restabelecimento 3.1 na Rua Central de Cidadelha através da Rua do Corgo (viaturas ligeiras) e por norte pela EN 318, Rua de S. Mamede não é compatível com a rede viária existente. Assim, propõe a execução duma via provisória contígua à futura passagem superior 3.1 a executar enquanto a mesma não entra em serviço para veículos e peões.

A Câmara propõe ainda os seguintes condições relativamente os desvios provisórios de trânsito:

- Apresentar à câmara os projetos de sinalização temporária de obras para as vias provisórias previstas para a Rua Central de Cidadelha e para a Via Diagonal.
- Apresentar ao município os projetos de sinalização temporária de obras dos desvios 1, 2, e 3 referentes ao corte da EN14 para a reformulação do Nó do Jumbo.
- Remeter atempadamente à câmara todos os projetos de sinalização temporária de obras para análise.
- Comunicar atempadamente ao município os condicionamentos e interrupções de trânsito à autarquia para emissão de licença.

Iluminação

Não está prevista a colocação de postes e luminárias nos restabelecimentos previstos devendo esta situação ser contemplada.

Cultura e Património

— Nó do Jumbo

O projeto deve ser acompanhado por equipa de arqueologia especializada em construção viária romana. Recomendam especial cuidado na zona de construção da rotunda 3 e do ramo C do nó do Jumbo uma vez que foram encontrados vestígios romanos na Travessa Bernardino Machado, elementos epigráficos e existe informação bibliográfica que tornam muito provável a passagem da via romana XVI *Braccara – Cale* nesse local.

— **Viaduto do Arquinho**

Preconizar medidas de proteção para as quatro pontes de traves e o caminho calcetado de acesso à ponte 4 (não identificadas no RECAPE).

— **Sítio Arqueológico de Cidadelha**

Executar sondagens arqueológicas na zona de afetação direta da via neste sítio arqueológico recentemente identificado e sem limites de expansão determinados, onde foram encontrados vestígios da pré-história e Idade do Bronze.

Rede de Abastecimento de Águas e Rede de Saneamento Básico

A autarquia alerta para o facto de na Planta de Serviços Afetados não constar a rede de abastecimento de água existente ao km 1+400 na rua Serafim da Cruz e Rua de Avioso na freguesia de Castelo da Maia. Deve garantir-se que as infraestruturas de água e de drenagem de águas residuais existentes nos arrumamentos a interromper e restabelecer sejam restabelecidas.

Ambiente e Qualidade de vida

O novo projeto incorporou várias propostas da autarquia relativas à utilização de metodologias de engenharia natural nas margens de linha de água, passagens para a fauna nas passagens hidráulicas, entre outras.

A Câmara Municipal da Maia identifica ainda um conjunto de lacunas e incorreções no documento:

Página 117 do documento *word* – Descritor Recursos Hídricos – Nó do Jumbo – O texto não identifica nenhuma linha de água contudo o Nó é atravessado pela Ribeira do Chiolo, linha de água permanente.

Página 182 do documento *word* - junto ao primeiro encontro do viaduto 2.1 (Arquinho) existe um sistema de rega agrícola em vala não identificado pelo RECAPE.

Página 197 do documento *word* – No capítulo referente a sistemas de rega mencionam-se questões relativas ao abastecimento de água e saneamento.

Página 222 do documento *word* - Esclarece a autarquia que o mencionado na DIA diz respeito à destruição da galeria ripícola decorrente da obra, por aterros, desaterros ou outros, devendo ser apresentado um projeto de arquitetura paisagística para a sua reposição.

Página 299 do documento *word* - Sugere-se a inclusão dum ponto de monitorização da qualidade das águas superficiais na Ribeira do Chiolo após o nó do Jumbo, dada a impermeabilização da zona do nó e a ocorrência de vestígios de hidrocarbonetos que têm sido detetadas nessa linha de água a jusante do nó.

Sugere a autarquia que seja utilizado o interior dos nós rodoviários como bacias de retenção e decantação e respetiva integração paisagística se for necessário proteger as águas superficiais, amortecer as cheias flash-flood, reter sólidos ou melhorar a infiltração no solo.

A **Câmara Municipal da Trofa** informa que de uma forma geral, que foram totalmente satisfeitos e ultrapassados os constrangimentos observados na fase da Consulta Pública do Estudo de Impacte Ambiental, facto que consideram extremamente positivo para o melhor desenvolvimento do processo.

Não podem deixar de referenciar que este trabalho foi feito em articulação com os Municípios vizinhos da Maia e Vila Nova de Famalicão, o que claramente contribuiu para o melhor sucesso deste projeto, que genericamente consubstancia as preocupações apontadas pelas autarquias envolvidas.

Apesar de considerarem que a concretização deste projeto obstará aos problemas diários de congestionamento de trânsito da EN14, sobretudo os que se verificam no Centro da Cidade da Trofa, entendem que continuam por resolver algumas situações entre o Km 4,800 e o Km7,000, nomeadamente no que concerne ao restabelecimento de caminhos existentes e das ligações entre os dois lados da Circular. Consideram, também, que a rotunda 4.1, poderia ter uma implantação mais benéfica, não só no âmbito do traçado rodoviário, mas sobretudo na ótica ambiental e sócio-económica, na medida em que poderia não interferir com o curso da linha de água, e poderia ocupar terreno sem qualquer ocupação de atividade económica (a norte da EN318).

Concluem, que genericamente, se verifica a conformidade ambiental do projeto de execução da EN 14 - Maia (Nó do Jumbo) /Interface Rodoferroviário da Trofa.

A **Câmara Municipal de Santo Tirso** considera que a proposta em consulta pública, do ponto de vista da acessibilidade rodoviária à região, ao município de Santo Tirso e às áreas empresariais, apresenta grandes desvantagens relativamente ao traçado previsto no Estudo Prévio da Variante à EN14 publicado em Julho de 2010, em Diário da República, 2.ª série — N.º 142 — 23 de Julho de 2010, Declaração (extrato) n.º 159/2010.

Esta variante iria resolver os graves problemas de acessibilidade e sinistralidade que atualmente existem na EN14 e que condicionam os territórios envolventes inclusive Santo Tirso.

De facto, a nova versão que pretende, quase exclusivamente, resolver o acesso às unidades industriais instaladas no município de Vila Nova de Famalicão, ignorando totalmente as necessidades das empresas instaladas no município de Santo Tirso e Trofa, provocará um maior desequilíbrio no que se refere a oportunidades de dinamização e à competitividade das empresas, uma vez que apenas as áreas servidas por esse traçado ficarão em vantagem com uma boa acessibilidade à rede nacional de estradas sem custos para o utilizador, contrariando o modelo territorial previsto no PROT Norte.

Para além disso fica por resolver a interligação entre Santo Tirso e Trofa em particular o troço da EN 104, que liga a Trofa ao nó da A3.

Têm consciência que o investimento implicado no traçado da variante à EN104 publicado em 2010 está desajustado das condições económicas atuais, mas temos também a certeza de que a solução atualmente apontada constitui um grave erro no que se refere ao ordenamento viário e territorial, condicionando o desenvolvimento económico e pondo em causa a coesão territorial.

Tendo em conta o descrito vêm manifestar o seu desacordo com a solução em discussão pública e solicitar a reavaliação deste investimento considerando nele a substituição do troço da variante que atravessa o centro urbano da Trofa, por uma ligação a nascente, que sirva simultaneamente de variante à EN104 e permita a ligação às áreas industriais localizadas em Famalicão. Esta solução irá ainda permitir a criação de uma alternativa à atual ponte sobre o Rio Ave, Ponte da Lagoncinha (Monumento Nacional) que constitui um constrangimento viário sob ponto de vista da circulação rodoviária e segurança, além de por em causa a valorização de património classificado.

Entidades:

A **Direção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR)** refere que este projeto não interfere com estudos, projetos ou ações no âmbito das suas competências pelo que nada tem a referir sobre o mesmo.

O **Gabinete do Chefe do Estado Maior da Força Aérea (EMFA)** comunica que o projeto não se encontra abrangido por qualquer Servidão de Unidades afetas à Força Aérea.

A **ANA - Aeroportos de Portugal** constata estarem contempladas as condicionantes aeronáuticas civis indicadas ao promotor do projeto em avaliação pelo que nada mais tem a acrescentar.

O **Turismo de Portugal IP** considera que foram dadas as respostas às condicionantes da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) que incidiam mais diretamente sobre aspetos relevantes para o setor turismo que, no caso em apreço, se relacionam com os impactes na paisagem.

Informa, que os empreendimentos turísticos nos Concelhos da Maia e Trofa, encontram-se a sul da A41 e, portanto, com pouco influência para o projeto em análise.

Quanto às condicionantes apontadas pela DIA e que mais importam ao sector económico do turismo, em especial o fator ambiental "paisagem" destacam-se as seguintes;

- Relocalização do "Nó 3" de forma a minimizar o forte impacto visual e a interferência com uma edificação que alberga uma exploração avícola e com o gasoduto;
- Reformulação da localização, dimensão e implantação do "Nó 4" para minimizar os impactes no "solo" e na "paisagem";
- Apresentação de um Projeto de Integração e Recuperação Paisagística (PIRP);
- Otimização das obras de artes especiais (viadutos e pontes) mais impactantes para minimizar os impactes negativos no solo e paisagem, entre outros fatores, demonstrando que foram desenvolvidos estudos relacionados com aspetos plásticos e arquitetónicos para garantir maior integração na paisagem.

Cidadãos

Concelho Maia:

O Cidadão **Pedro Borges** salientou a necessidade de implementar as seguintes medidas na **Rua de Avioso, na Maia**:

- Colocar barreiras acústicas por forma a não ultrapassar os 55 db (A) no ambiente exterior e superior a 45db (A) expresso pelo indicador L_n , dado tratar-se duma zona sensível de acordo com o disposto no Dec. Lei nº 9/2007, de 17 Janeiro (Regulamento Geral do Ruído).
- Colocar na zona junto ao recetor C24, barreiras acústicas e arborizar (com carvalhos ou outras) minorando o impacto visual da instalação das barreiras acústicas devendo a zona sobranter ser de implantação de zona verde, e deste modo colmatar os impactos negativos do projeto;
- Minimizar os impactos da obra na Rua de Avioso, procedendo à sua requalificação, com pavimentação em asfalto, criação de baías de estacionamento e passeio pedonal adjacente à zona verde referida no ponto anterior.

Contestou a duração do período de consulta pública bem como a sua publicitação no Portal “Participa”.

Empresa César Rocha – Comércio e Instalações de Aparelhos Elétricos, Unipessoal, Lda.

O responsável pela empresa César Rocha – Comércio e Instalações de Aparelhos Elétricos, Unipessoal, Lda sita na rua Central de Cidadelha, nº 35 explica que a reposição da Rua Central de Cidadelha, conforme o projeto, tira as condições de acesso e respetivas manobras das viaturas de trabalho da própria empresa e dos veículos de dimensão superior das empresas de transporte que procedem à entrega e recolha de mercadorias. Salaria que a empresa teve sempre serventia de estacionamento existente em frente à edificação e livre acesso com todas as viaturas.

Sugere, assim, que o projeto sofra alterações no sentido de não prejudicar o acesso automóvel e respetivas manobras para entrada e saída das instalações. Caso o projeto não seja assegurado a manutenção das mesmas condições de trabalho da empresa, a mesma terá de mudar de instalações e reivindicará justa indemnização por todos os danos e prejuízos causados.

Francisco César Lopes da Rocha residente na Rua Central de Cidadelha, nº 35, Santa Maria de Avioso, refere que a variante irá passar a 4 metros de profundidade e a 6 m de distância da sua residência não estando previstas barreiras acústicas. Contrariamente ao referido no estudo a habitação em questão tem janelas de 3 quartos viradas para a estrada. (recetor identificado no estudo com o n.º 39). Contesta o projeto que irá provocar perda de qualidade de vida.

Informa, ainda, que adquiriu o prédio urbano (lote 3 do A.L.26/89) e, antes deter concluído o negócio contatou, a Câmara Municipal da Maia para pedir Viabilidade de Construção, tendo-lhe sido entregue o referido documento em nome do antigo proprietário e em seu nome após a compra do referido lote. Salaria que o primeiro Projeto apresentado para construção foi indeferido porque não cumprir o Alvará de Loteamento.

A concretização do projeto levará à perda dos direitos adquiridos assim solicita que a reposição da rua não seja realizada através de passagem superior considerando que o troço principal da EN 14 poderá passar totalmente abaixo da cota existente da Rua Central de Cidadelha não tendo que causar danos Paisagísticos e todos os outros acima referidos.

Caso o projeto venha a ser concretizado nos moldes atuais reivindica a justa indemnização pelos motivos já referidos e também pela desvalorização patrimonial adquirida e possíveis danos causados no imóvel no decorrer da obra, e desvalorização do mesmo.

Reivindica igualmente o fácil acesso e estacionamento para a minha moradia de forma a poder estacionar e manobrar com facilidade os veículos automóveis para entrada e saída da mesma, acesso aos pontos de entrega existentes da água, gás, eletricidade e telecomunicações situados à direita no muro da frente da moradia.

Solicita, também, que o Projeto sofra alterações no sentido de minimizar a falta de privacidade e ruído, nomeadamente com a colocação de barreiras acústicas.

Joaquim António Campos Maia

Solicita que seja reposto o acesso às parcelas de terreno “Bouça Nova” (artigo matricial n.º 416) em Mendões e de “Leira de Vilar” (artigo matricial n.º 885) de que é co-proprietário e que serão divididas pela implementação da Variante cerca do km 6+700 e o km 7+000 e para as quais não está prevista a reposição dos acessos.

Concelho da Trofa:**Ana Rosa Vieira Campos e Manuel Joaquim Ascensão Maia**

Informam este cidadãos serem proprietários de parcelas de terreno cujos acessos serão seccionados pelo traçado não estando previsto o seu restabelecimento. Os caminhos em apreço localizam-se entre o km 5+500 e km 7+000

Salientam ainda os seguintes aspetos:

- Está em vias de conclusão um ramal de gás industrial desenvolvendo-se o traçado previsto para a Variante paralelamente ao traçado do gasoduto de gás natural, a uma distância de aproximadamente 80 m, após o atravessamento do ramal ao Km 5+700. Este facto implica a existência duma faixa de 60 a 80 m entre as duas infraestruturas. Solicitam que a distância entre o gasoduto e a rodovia seja encurtada ou eliminá-la minimizando os prejuízos dos proprietários e reduzindo a afetação da área florestal.
- Devem ser restabelecidos os caminhos públicos, vicinais e particulares de servidão seccionados pela implementação da variante (que passa entre o km 5 e o 7 em escavação)
- Apesar de não estar referido o traçado interfere com vários lençóis freáticos, nomeadamente o que abastece uma mina de água que se encontra registada e cuja água se destina a consumo particular e rega.

7. CONCLUSÃO

Sobre a Variante à EN 14 pronunciaram-se os municípios da Maia, Trofa e Santo Tirso apresentando este último uma posição negativa face ao projeto que considera não servir os interesses desse município ao ter sido alterada a proposta de traçado inicialmente apresentada. A Câmara Municipal de Santo Tirso solicita a substituição do troço da variante que atravessa o centro urbano da Trofa, por uma ligação a nascente, que sirva simultaneamente de variante à EN104 e permita a ligação às áreas industriais localizadas em Famalicão. Esta solução permitirá ainda a criação de uma alternativa à atual ponte da Lagoncinha (monumento nacional) sobre o Rio Ave.

A Câmara da Trofa e a da Maia consideram o projeto muito importante por permitir descongestionar o tráfego existente na EN 14 com impactos socioeconómicos positivos enunciando o município da Maia um conjunto de alterações ao projeto e medidas mitigadoras.

As entidades que se pronunciaram não se opõem ao projeto em análise e referem estar cumpridas as medidas preconizadas na Declaração de impacte ambiental (DIA).

Uma empresa salienta a necessidade de salvaguardar o acesso e estacionamento de veículos de transporte de mercadorias à mesma. Na impossibilidade de garantir esta situação reivindicam indemnização.

Os cidadãos solicitam alterações ao projeto no sentido de minimizar a afetação de habitações (ruído, privacidade, acesso) restabelecer caminhos intersectados pela nova via, e afetação de mina de água.

Sintetizam-se, as propostas de alteração ao projeto, medidas propostas e as medidas genéricas resultantes da consulta pública do projeto em análise:

Propostas de Alteração de Projeto:

Km 0+000 (Nó do Jumbo) – Rotunda n.º 1, Via comendador Valentim dos Santos (CM Maia)

- Redimensionar a Rotunda n.º 1 disponibilizando-se o município para contactar o Grupo Auchan no sentido de ceder ao domínio público parte do estacionamento exterior do Jumbo da Maia.

- Alargar a intervenção proposta no restabelecimento da rua Bernardino Machado e logradouro da habitação identificada no RECAPE como H1 (alteração do muro de vedação da moradia de forma a aumentar o portão de acesso automóvel) por ser insuficiente.
- Incluir um ponto de monitorização da qualidade das águas superficiais na Ribeira do Chiolo após o nó do Jumbo, dada a impermeabilização da zona do nó e a ocorrência de vestígios de hidrocarbonetos que têm sido detetadas nessa linha de água a jusante do nó.

Km 1+400 – restabelecimento da Rua Serafim da Cruz e da Rua de Avioso

(CM Maia)

- Incluir no projeto de execução a realização da passagem superior ao km 1+400 da nova via de forma a assegurar a acessibilidade de Calquim e Vila Verde ao centro urbano de Castêdo da Maia (escolas, centro de saúde e outros equipamentos).

Francisco César Lopes da Rocha

- Efetuar a reposição da rua sem ser através de passagem superior considerando que o troço principal da EN 14 poderá passar totalmente abaixo da cota existente da Rua Central de Cidadelha não tendo que causar danos Paisagísticos e outros.

Km 1+700 – passagem superior 1.1 – Nó e Restabelecimento da Via Diagonal

- Prever para a passagem superior (PS) 1.1 um perfil semelhante às outras com uma berma de 1,5 metros dado que se prevê tráfego intenso e veículos pesados.
- Assegurar a continuidade dos passeios existentes com o passeio da passagem superior e implementar uma faixa verde para salvaguarda da habitação sita na rua de Avioso n.º 923 (H9 no RECAPE).
- Executar passeios nas duas rotundas e restabelecimentos previstos dotando a área de intervenção de acessibilidade pedonal.

KM 1+900 – Passagem Superior Pedonal PSP 1.1 , Av. Alzira Julieta Guimarães

- Substituir a Passagem Superior Pedonal (PSP 1.1) prevista, que tem impactes paisagísticos negativos, por um percurso pedonal com cerca de 1,5 m de largura entre a Av. Alzira Julieta Guimarães, a nascente da futura EN 14 e a Via Diagonal, fazendo-se o atravessamento da EN14 através da Passagem superior 1.1.

Km 2+600 – Restabelecimento 2.1 – Rua do Congo

- Projetar o restabelecimento com um perfil de 5,6 m de largura permitindo o cruzamento de dois veículos e circulação pedonal partilhada com a faixa de rodagem.

Km 3+300 – restabelecimento 3.1 – Rua Central de Cidadelha

CM Maia

- Substituir o talude de aterro de 1m de altura em frente da habitação H14 (Rua Central da Cidadelha, n.ºs 70,88 e 90) pela reposição do paralelo de granito existente, desde a fachada da construção até à faixa de rodagem do restabelecimento, salvaguardando o escoamento das águas pluviais e a compatibilização das cotas entre a faixa de rodagem e a soleira da casa.

César Rocha – Comércio e Instalações de Aparelhos Elétricos, Unipessoal, Lda

- Alterar o projeto no sentido de não prejudicar o acesso automóvel e respetivas manobras para entrada e saída das instalações da firma sita na rua Central de Cidadelha, nº 35

Km 4+970

CM Trofa

Relocalização da rotunda 4.1, no terreno sem qualquer ocupação de atividade económica (a norte da EN318) o que se traduziria em benefícios em termos de traçado, ambientais e socioeconómicos, designadamente por deixar de interferir com a linha de água.

Medidas propostas:

Localizadas:

Nó do Jumbo

- Acompanhar a execução do projeto por equipa de arqueologia especializada em construção viária romana sobretudo na zona de construção da rotunda 3 e do ramo C do nó do Jumbo uma vez que foram encontrados vestígios romanos na Travessa Bernardino Machado, elementos epigráficos e existe informação bibliográfica que tornam muito provável a passagem da via romana XVI Braccara – Cale nesse local.

Km 1+400 – Rua de Avioso

Pedro Borges

- Colocar barreiras acústicas por forma a não ultrapassar os 55 db (A) no ambiente exterior e superior a 45db (A) expresso pelo indicador Ln, dado tratar-se duma zona sensível de acordo com o disposto no Dec. Lei nº 9/2007, de 17 Janeiro (Regulamento Geral do Ruído).
- Colocar barreiras acústicas na zona junto ao recetor C24, e arborizar (com carvalhos ou outras espécies) minorando o impacto visual da instalação das barreiras acústicas devendo a zona sobranter ser de implantação de zona verde, e deste modo colmatar os impactos negativos do projeto;
- Minimizar os impactos da obra na Rua de Avioso, procedendo à sua requalificação, com pavimentação em asfalto, criação de baías de estacionamento e passeio pedonal adjacente à zona verde referida no ponto anterior.

Km2+083,5 a km 2+475,5 - Viaduto do Arquinho

CM Maia

- Preconizar medidas de proteção para as quatro pontes de traves e o caminho calçadado de acesso à ponte 4 (não identificadas no RECAPE).

Km 3+300 – Rua Central de Cidadelha

Francisco Rocha

- Garantir o fácil acesso e estacionamento para a moradia de forma a poder estacionar e manobrar com facilidade os veículos automóveis para entrada e saída da habitação sita na Rua Central de Cidadelha, nº 35.
- Garantir o acesso aos pontos de entrega existentes da água, gás, eletricidade e telecomunicações situados à direita no muro da frente da moradia.
- Minimizar o ruído com a aplicação de barreiras acústicas.
- Minimizar a falta de privacidade devido à proximidade da via.

CM Maia

- Implantar uma barreira acústica para proteger as habitações a Sul da Rua e a moradia H13.
- Pormenorizar o restabelecimento dos acessos à moradia H13 a fim de melhor a sua inserção.
- Arborizar o talude da Passagem superior para aumentar a privacidade da habitação (H13).
- Executar sondagens arqueológicas na zona de afetação direta da via do sítio arqueológico de Cidadelha recentemente identificado e sem limites de expansão determinados, onde foram encontrados vestígios da pré-história e Idade do Bronze.

Km 4+800 a km 7+000

CM da Trofa

- Restabelecer as vias existentes entre o Km 4+800 e o Km7+000, e concretizar ligações entre os dois lados da Variante.

Joaquim Maia

- Repor o acesso às parcelas de terreno “Bouça Nova” (artigo matricial n.º 416) em Mendões e de “Leira de Vilar” (artigo matricial n.º 885) de que é coproprietário e que serão divididas pela implementação da Variante cerca do km 6+700 e o km 7+000 e para as quais não está prevista a reposição dos acessos.

Ana Rosa Campos e Manuel Maia

- Encurtar ou eliminar a distância de 80 metros prevista entre ramal do gasoduto industrial em fase de conclusão e a nova rodovia no troço em que correm paralelos (cerca do km 5+700) minimizando os prejuízos dos proprietários e reduzindo a afetação da área florestal.
- Restabelecer os caminhos públicos, vicinais e particulares de servidão seccionados pela implementação da variante (em escavação).
- Garantir o abastecimento da mina de água registada cuja água se destina a consumo particular e rega.

Medidas genéricas:

CM Maia

- Enquadrar sob o ponto de vista territorial e urbanístico as passagens superiores, inferiores, muros de contenção, barreiras acústicas.
- Dotar toda a extensão dos restabelecimentos com passeios de acordo com o Decreto-lei n.º 163/2006 e o regulamento Municipal de urbanização e edificação do concelho da Maia (DR n.º 75, Série II de 15 de abril de 2011) e implantar passeadeiras.
- Verificar a possibilidade de retirar os rails dos passeios das passagens superiores por se tratar de vias urbanizadas.
- Minimizar o impacto nas áreas habitacionais contíguas à nova via (mais significativo aos km 0+000 a 0+200, 1+000 a 2+000 e 3+200 a 3+400) com intervenções de requalificação dos espaços públicos envolventes ao traçado da nova via.
- Realizar um plano de acessibilidades que garanta os acessos às garagens e soleiras das moradias existentes
- Garantir que as infraestruturas de água e de drenagem de águas residuais existentes nos arruamentos a interromper são restabelecidas, designadamente, a rede de abastecimento de água existente ao km 1+400 na rua Serafim da Cruz e Rua de Avioso na freguesia de Castelo da Maia que não consta da Planta de Serviços afetados.
- Implantar as barreiras acústicas em contínuo, sem quebras e paralelamente à nova via devendo as expropriações contemplar este aspeto.
- Realizar um estudo interdisciplinar que permita a integração paisagística das barreiras quer do ponto de vista estético (cor e textura dos materiais utilizados) quer formal (conceção da barreira como um edifício que terá de possuir coerência e unidade uma vez que a “fachada principal” é o exterior da esteira da via).
- Contemplar a colocação de postes e luminárias nos restabelecimentos previstos.
- Dotar os guarda-corpos das obras de arte de tramos verticais, por motivos de segurança, e pintá-los com RAL 9006.
- Utilizar o interior dos nós rodoviários como bacias de retenção e decantação e respetiva integração paisagística caso seja necessário proteger as águas superficiais, amortecer as cheias flash-flood, reter sólidos ou melhorar a infiltração no solo.

Trânsito

- Interromper definitivamente as vias municipais só após a execução dos restabelecimentos, ligações, rotundas, passagens superiores e agrícolas.
- Substituir a proposta de circulação provisória durante a construção do restabelecimento 3.1 na Rua Central de Cidadelha através da Rua do Corgo (viaturas ligeiras) e por norte pela EN 318, Rua de S. Mamede por uma via provisória contígua à futura passagem superior 3.1 a executar enquanto a mesma não entra em serviço para veículos peões.
- Apresentar à câmara os projetos de sinalização temporária de obras para as vias provisórias previstas para a Rua Central de Cidadelha e para a Via Diagonal.
- Apresentar câmara os projetos de sinalização temporária de obras dos desvios 1, 2, e 3 referentes ao corte da EN14 para a reformulação do Nó do Jumbo.
- Remeter atempadamente ao município os projetos de sinalização temporária de obras para análise.
- Comunicar atempadamente à câmara os condicionamentos e interrupções de trânsito para emissão de licença.



AGÊNCIA
PORTUGUESA
DO AMBIENTE

RELATÓRIO CONSULTA PÚBLICA DO PROJECTO

Projeto

EN 14 – Maia (Nó de Jumbo) / Interface Rodoferroviário da Trofa

Cristina Sobrinho

(Cristina Sobrinho)

Agência Portuguesa do Ambiente, IP

março de 2016

ANEXO I

- Lista de Entidades convidadas a participar na Consulta Pública
- Lista de Órgãos de Imprensa convidados a participar na divulgação da Consulta Pública

. Lista de Entidades

NOME
Junta de Freguesia Castelo da Maia Rua do Padre Domingos da Silva, 40 4475-124 MAIA
Junta de Freguesia de Coronado (S. Romão e S. Mamede) Rua do Horizonte, N.º 1215 Coronado (São Romão) - Trofa 4745-525 SÃO ROMÃO CORONADO
Junta de Freguesia de Muro Rua José de Moura Coutinho, N.º 419 Muro (Trofa) 4745-345 MURO
Junta de Freguesia de Bougado (S. Martinho e Santiago) Avenida de Paradela, N.º 294 S. Martinho de Bougado 4785-342 TROFA
Junta de Freguesia de Covelos Rua Central, N.º 462 Covelas 4785-027 COVELAS
IGP – Instituto Geográfico Português Rua Artilharia Um, 107 1099-052 Lisboa
Liga para a Proteção da Natureza - LPN Estrada do Calhariz de Benfica, 187 1500- 124 LISBOA
Grupo de Estudos do Ordenamento do Território e Ambiente - GEOTA Travessa Moinho de Vento, 17-c/v Dtª 1200-727 LISBOA
Secretariado Nacional da Associação Nacional de Conservação da Natureza – QUERCUS Centro Associativo do Calhau Bairro do Calhau Parque Florestal de Monsanto 1500-045 LISBOA
Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente - CPADA Rua Bernardo Lima, 35, 2.º B 1150-075 LISBOA
Sociedade Portuguesa de Ecologia – SPECO Faculdade de Ciências da Univ. de Lisboa Edifício C4 – 4.º Piso – Campo Grande 1749-016 LISBOA
Sociedade Portuguesa para o Estudo das Aves – SPEA Avenida João Crisóstomo, n.º 18 - 4.º Dto. 1000-179 Lisboa

NOME
Associação Nacional de Municípios Portugueses – ANMP Av.ª Elias Garcia, 7 – 1.º 1000-146 LISBOA
EMFA – Estado Maior da Força Aérea Av. Leite de Vasconcelos – Alfragide 2724-506 AMADORA
ANPC – Autoridade Nacional de Proteção Civil Av do Forte em Carnaxide 2794 - 112 Carnaxide
ANA, Aeroportos de Portugal Rua D Edifício 120 aeroporto de Lisboa 1700-008 Lisboa
DGADR – Direção geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural Av. Afonso Costa, 3 1949-002 LISBOA
Turismo de Portugal, IP Rua Ivone Silva, Lote 6 1050-124 Lisboa
SEPNA Largo do Carmo 1200 – 092 Lisboa

. Lista de Órgãos de Imprensa

NOME
Redação do Correio da Manhã
Redação do Jornal de Notícias
Redação da Rádio Renascença
Redação RDP Antena 1
Redação da T.S.F. Rádio Jornal
Redação da Rádio Comercial
Redação do Jornal “O Expresso”
Redação do Jornal Semanário Sol
Redação do Jornal Público
Redação do Diário de Notícias
Redação da Agência Lusa
Redação da RTP
Redação da SIC
Redação da TVI

ANEXO II – Exposições Recebidas



CÂMARA MUNICIPAL DA MAIA
4470-202 MAIA

Gabinete do Vice-Presidente

Dr. Cristiano Sobrinho

1.03.2016

Augusto Serrano

CHEFE DE DIVISÃO

D CON

S-2838/2016

Ex.mo Senhor Presidente do Conselho Diretivo
da Agência Portuguesa do Ambiente,

Dr. Nuno Lacasta,

Rua da Murganheira, 9/9A – Zambujal

Apartado 7585

2611-865 Amadora

Sua referência:

Sua comunicação de:

Nossa referência

Data

S-2838/2016

2016/02/26

NIPG: 7216/16

Assunto: Consulta Pública do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da "EN14 – Maia (Nó do Jumbo) / Interface Rodoferroviário da Trofa" – AIA 2167.

No âmbito da Consulta Pública ao Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da "EN 14 – Maia (Nó do Jumbo) / Interface Rodoferroviário da Trofa" AIA 2167, enviamos em anexo o parecer da Câmara Municipal da Maia ao projeto referido, com o objetivo das considerações e opiniões ali vertidas serem consideradas na Declaração de Impacte Ambiental.

Certo da atenção de V. Ex.cias ao parecer enviado em anexo, aproveito a oportunidade para apresentar os nossos melhores cumprimentos.

O VICE-PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL

ENG.º ANTÓNIO DOMINGOS DA SILVA TIAGO

anexo: Parecer da Edilidade ao RECAPE da nova EN14.

PARECER DA CÂMARA MUNICIPAL DA MAIA AO RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAL DO PROJETO DE EXECUÇÃO (RECAPE)

"EN 14 – Maia (Nó do Jumbo) / Interface Rodoferroviário da Trofa" – AIA 2167

Fevereiro de 2016

.1 Planeamento Territorial e Desenho Urbano

.1.1 Nota Prévia

O RECAPE apresentado debruça-se sobre o Projeto de Execução da "EN 14 – Maia (Nó do Jumbo) / Interface Rodoferroviário da Trofa" cuja execução é premente devido ao ónus que a ausência desta infraestrutura provoca no desenvolvimento das áreas empresariais existentes que possuem impactes significativos no tecido socioeconómico da região e do país. A execução desta obra, anteriormente designada por Variante à EN 14, está prevista há mais de três décadas e a sua implantação irá permitir a eliminação de filas de tráfego contínuas na atual EN 14.

É importante referir que o presente Projeto de Execução, apesar das restrições económicas que condicionaram a sua elaboração, evoluiu satisfatoriamente e de uma forma assinalável, em relação aos anteriores estudos desenvolvidos, designadamente, nos princípios gerais de conceção e nos impactes decorrentes das cotas de implantação da rasante da nova Estrada Nacional.

A implantação da Variante à EN 14 nos anteriores estudos provocava um aterro contínuo no Concelho da Maia, que foi praticamente eliminado no presente Projeto de Execução. O aterro previsto anteriormente seccionava o território de forma indelével, quer do ponto de vista paisagístico, quer do ponto de vista urbano.

Não poderíamos ainda de deixar de felicitar a IP – Infraestruturas de Portugal SA, pelo trabalho profícuo desenvolvido, em diálogo com esta autarquia, que permitiu a conclusão de um processo com mais de três décadas, com um grau elevado de qualidade, apesar das restrições económicas já referidas.

.1.2 Definição e Âmbito

A análise apresentada recai, essencialmente, sobre a integração física na paisagem humanizada das áreas envolventes da implantação prevista para a nova EN 14, tendo presente o ordenamento do território e o planeamento urbanístico previstos para a área envolvente a esta nova infraestrutura viária, nomeadamente no que concerne à "presença" de uma via como a prevista num território de características heterogéneas, mas caracterizado maioritariamente por ocupações de cariz rural.

1.3 Ordenamento do Território e Planeamento Urbanístico

O traçado da nova EN14 está, conforme apresentado no atual RECAPE, de acordo com o traçado previsto no Plano Diretor Municipal da Maia, aprovado a 30 de Julho de 2013.

A nova EN14 irá potenciar o desenvolvimento socioeconómico de toda a área envolvente, irá melhorar significativamente as condições de habitabilidade das áreas envolventes à atual EN14 e irá diminuir drasticamente os constrangimentos de tráfego existentes na atual via, potenciando desta forma ganhos económicos significativos.

A implantação da nova EN14 reflete-se negativamente na diminuição irreversível das áreas agrícolas e florestais definidas no atual Plano Diretor Municipal do Concelho da Maia, sendo que invariavelmente as áreas públicas afetadas às áreas habitacionais serão diminuídas, contribuindo para a diminuição da qualidade de vida das populações residentes. No entanto este impacto foi muito reduzido em relação aos anteriores estudos desenvolvidos que previam um perfil tipo autoestrada para esta nova Estrada Nacional, conforme referido no presente RECAPE. Este impacto nas áreas habitacionais contíguas à nova Estrada Nacional terá que ser forçosamente minimizado com intervenções de requalificação dos espaços públicos envolventes ao traçado da nova EN14.

A implantação da nova EN14 irá potenciar o desenvolvimento da Plataforma Logística Maia/Trofa e de todas as atividades económicas existentes nas imediações, designadamente das empresas e indústrias situadas nas Áreas Industriais Maia I e Maia II, cuja dimensão e relevância é de escala supra concelhia.

A implantação da nova EN14 no Concelho da Maia afetará as seguintes categorias de espaço definidas no Plano Diretor do Concelho da Maia, publicado em Diário da República, em vigor desde Janeiro de 2009, e alterado em Julho de 2013:

- a) Áreas Verdes de Enquadramento;
- b) Áreas de Habitação Unifamiliar;
- c) Áreas Agrícolas Fundamentais;
- d) Áreas Agrícolas Complementares;
- e) Áreas Florestais de Protecção;
- f) Áreas Florestais de Produção;
- g) Reserva Ecológica Nacional (Ribeira do Arquinho).

O impacto do alargamento da Variante à EN14 previsto nas Áreas Habitacionais será significativo entre o Km 0 +000 e o Km 0+200, entre o Km 1 +000 e o Km 2 +000 e entre o Km 3 +200 e o Km 3 +400. Os impactos mais significativos nas categorias de espaço definidas no Plano Diretor do Concelho da Maia decorrentes da implantação da nova EN14 são nas Áreas Agrícolas, Florestais e de Reserva Ecológica.

Em relação aos equipamentos existentes no Concelho da Maia, situados na área envolvente à nova EN 14 não se preveem impactes significativos. No entanto, o acesso aos equipamentos existentes no Centro Urbano do Castelo da Maia, pela população residente no lugar de Calquim e de Vila Verde, é prejudicado com a implantação da nova EN 14, apesar dos restabelecimentos 1.1 e 1.2 previstos no presente Projeto de Execução.

Em relação às construções previstas demolir, as mesmas parecem-nos irreversíveis devido ao espaço físico necessário para a implantação da Variante e dos restabelecimentos viários. No entanto a construção de apoio à atividade agrícola prevista demolir e identificada como H6, apesar de não estar identificada no PDM em vigor como património edificado, possui valor arquitetónico, designadamente no que concerne à dimensão da sua eira e das lajes de granito que a constituem.

.1.4 Acessibilidade Metropolitana e Regional

A execução da nova EN 14 é essencial para a diminuição do congestionamento do tráfego na atual EN 14 e para a continuidade da atividade económica que se desenvolve na área envolvente à atual Estrada Nacional entre os Concelhos da Maia, Trofa e Famalicão. A nova EN 14 irá contribuir para a melhoria da capacidade de transporte individual e coletiva entre os diversos municípios. As populações usufruirão de um aumento significativo da sua mobilidade, sobretudo nas deslocações de médio e longo curso devido ao descongestionamento rodoviário que a nova Estrada Nacional irá potenciar.

.1.5 Rede Viária de Escala Concelhia, Desenho e Inserção Urbana

O RECAPE define, na tabela dos perfis dos restabelecimentos viários, parâmetros de dimensionamento corretos, apesar da observação efetuada em relação à Passagem Superior prevista para a Via Diagonal no ponto .1.6.4 do presente parecer. De acordo com o referido pela IP as Passagens Superiores previstas estão dimensionadas de forma a permitir alargamentos da nova estrada prevista, sem colocar em causa a manutenção das obras de arte a edificar, pelo que está garantido que as mesmas não se tornem obsoletas, num curto espaço de tempo. No entanto, o desenho urbano dos restabelecimentos em causa continua a pecar por defeito na colmatação com os espaços urbanos envolventes, tendo ainda em consideração a necessidade de dotar toda a extensão dos restabelecimentos previstos com passeios, de acordo com o Decreto-Lei 163/06 e com o Regulamento Municipal de Urbanização e Edificação do Concelho da Maia publicado no Diário da República n.º 75, Série II de 15 de Abril de 2011. O Projeto de Execução prevê apenas a execução de passeios no limite das obras de arte previstas e em duas rotundas do Nó do Jumbo. A execução de passeios e a implantação de passadeiras deveria

ser estendida à totalidade dos restabelecimentos previstos, uma vez que os mesmos inserem-se em áreas urbanizadas.

Em oposição ao Projeto de Integração Paisagística apresentado ainda se verifica a inexistência de um Projeto de Arquitetura de Inserção Urbana das Passagens Superiores, Restabelecimentos e Nós previstos executar com a implantação da futura EN14, que permita salvaguardar uma correta colmatação e continuidade das estruturas urbanas existentes, designadamente, dos passeios e de outros componentes urbanos, de forma a salvaguardar corretamente os acessos às garagens e às soleiras das moradias existentes. Esta questão deveria ser enquadrada num Plano de Acessibilidades, de forma a salvaguardar o cumprimento da acessibilidade universal prevista no Decreto-Lei n.º 163/06 e no Regulamento Municipal de Urbanização e Edificação do Concelho da Maia.

De acordo com o Projeto de Execução o pavimento dos passeios será constituído por betonilha esquadrelada e delimitados por lancis de betão, no entanto não foi possível aferir a cor definida para os guarda-corpos das obras de arte previstas, que na nossa opinião deveriam ser pintados com o RAL 9006, cor semelhante à natural do alumínio. Somos ainda de opinião que os guarda-corpos deveriam ser constituídos por tramos verticais em vez dos horizontais previstos, por questões de segurança. Questionamos ainda a necessidade de colocação de *rails* nos passeios das Passagens Superiores previstas, uma vez que todas se localizam em vias municipais urbanizadas.

.1.6 Análise ao Projeto Rodoviário

.1.6.1

Km 0+000 (Nó do Jumbo) – Rotunda n.º 1, Via Comendador Valentim dos Santos

Conforme referido no RECAPE da nova EN14 o projeto de reformulação do Nó do Jumbo foi elaborado de acordo com as observações da Câmara Municipal da Maia, no sentido de implantar a nova plataforma da EN 14 restabelecendo a atual que será transferida para o município. No estudo prévio anterior a atual EN 14 não era restabelecida, pelo que a ligação ao Castelo da Maia e às empresas e unidades comerciais situadas a Norte do Nó do Jumbo, na atual EN14, iriam ficar irremediavelmente prejudicadas. Apesar do projeto de execução agora apresentado para a reformulação do Nó do Jumbo possuir a concordância da Edilidade, e conforme já transmitido à Infraestruturas de Portugal, SA, é nossa opinião que o diâmetro da Rotunda n.º 1 prevista para a reformulação do Nó referido é manifestamente insuficiente para o elevado tráfego que esta via possui, com o objetivo de aceder à Zona Industrial Maia 1, a maior da região Norte, e ao Aeroporto Internacional Francisco Sá Carneiro, através da A41. De acordo também com o já transmitido à IP SA a Edilidade disponibiliza-se a dialogar

com o *Grupo Auchan*, no sentido de ser cedido ao domínio público, parte do estacionamento exterior privado do Jumbo da Maia, com o objetivo ser ocupado pelo aumento necessário para a rotunda referida ser funcional.

Conforme referido no relatório do RECAPE um dos impactes negativos da reformulação do Nó do Jumbo decorre da interrupção da Rua Dr. Bernardino Machado com a implantação da plataforma da nova EN14. Do ponto de vista viário o restabelecimento deste arruamento está devidamente garantido, através da articulação das três rotundas previstas implantar e que restabelecem as ligações viárias entre todos os eixos viários municipais existentes, pelo que o impacte viário desta interrupção é minimizado. No entanto, o impacte da interrupção da Rua Dr. Bernardino Machado pela plataforma da nova EN 14 é significativo para a habitação existente com o número 686 deste arruamento (identificada no relatório do RECAPE com a designação H1), devido à proximidade da plataforma da nova variante, em escavação neste local, através da execução do muro 0.1 de contenção previsto, com 76 metros de extensão e 5,4 metros de altura. No topo do muro de contenção referido, que terá uma altura de cerca de 40 cm para a Rua Dr. Bernardino Machado, será colocada a barreira acústica n.º 6 com cerca de 4 metros de altura. Esta barreira, apesar de se distanciar da habitação 9 metros e implantar-se a Norte desta, condiciona o acesso automóvel ao lote da moradia referida. Neste sentido e de acordo com o projeto de execução, a implantação do muro 0.1 obriga à alteração do muro de vedação da habitação, de forma a aumentar o portão de acesso automóvel à parcela privada em causa em cerca de 70 cm. No entanto, e pela distância prevista entre o portão de acesso automóvel e o muro de contenção previsto, somos de opinião que o alargamento do acesso automóvel é insuficiente, devendo ser aumentado. A intervenção de reposição prevista no arruamento existente e no logradouro da habitação também deveriam ser aumentados, de forma a salvaguardar uma correta articulação entre espaço público e privado.

.1.6.2

Km 0+800 – Restabelecimento 0.1 - Rua Fonte da Cova

O Projeto de Execução da nova EN14 prevê o restabelecimento da Rua Fonte da Cova através da implantação da Passagem Superior 0.1. O perfil desta Passagem Superior será constituída por duas vias com 3 metros de largura, duas bermas com 1,5 metros e dois passeios com 1,2 metros de largura útil (1,87 m). O perfil previsto para a presente obra de arte é compatível com a via existente que irá se consubstanciar no futuro como um eixo de distribuição importante entre a Via Diagonal e a A41, de acordo com o previsto no PDM em vigor.

.1.6.3

Km 1+400 - Restabelecimento da Rua Serafim da Cruz e da Rua de Avioso.

Conforme referido no presente RECAPE "no Projeto de Execução não foi assegurada a reposição da continuidade da Rua Serafim Cruz face ao rebaixamento da rasante da via nesta zona e à proximidade do Nó 1. Esta situação traduz-se em impactes negativos locais em termos de acessibilidade rodoviária e pedonal.

Para minimizar estes impactes o Projeto de Execução incluiu dois restabelecimentos, que se desenvolvem paralelamente ao traçado da Variante à EN14, e que permitem ligar a Rua Serafim Cruz à rede viária local existente a oeste e a este do traçado da Variante EN 14:

- Restabelecimento 1.1.- a oeste

- Restabelecimento 1.2 - a este"

De acordo com o transmitido à IP SA o atravessamento da futura EN 14 na Rua Serafim da Cruz e na Rua de Avioso é fatídico para a mobilidade das populações residentes nos Lugares de Calquim e de Vila Verde, ambos situados a Nascente da nova EN14. A interrupção destes dois arruamentos pela nova Estrada Nacional impossibilitará assim o próprio acesso a estes aglomerados populacionais, uma vez que os arruamentos envolventes possuem restrições de perfil que não permitem o cruzamento de dois veículos, inclusivamente, de um veículo com um peão. A execução dos dois restabelecimentos 1.1 e 1.2 referidos pelo RECAPE irão minimizar os impactes na área envolvente, mas não resolvem a transposição da nova EN14 e o acesso dos aglomerados habitacionais existentes a Nascente da futura EN14 às escolas, centros de saúde e outros equipamentos públicos e serviços existentes a Poente, no Centro Urbano do Castelo da Maia. Os restabelecimentos 1.1 e 1.2, previstos ao Km 1 +200 da nova EN14, apenas restabelecem, paralelamente ao traçado desta nova Estrada Nacional, as ligações entre a Rua das Agradas e a Rua de Avioso e entre a Rua Central de Vila Verde, a Rua de Aurélio da Silva Maia, a Rua de Avioso e a Rua Serafim da Cruz. Entre o Km 1+100 e o Km 1+400 o traçado da nova EN 14 irá interromper três ligações entre os aglomerados habitacionais existentes a Nascente e a Poente da futura EN14 e efetuados pela Rua das Agradas, Rua de Aurélio da Silva Maia e pela Rua Serafim da Cruz. Neste sentido a única forma de manter a mobilidade e os acessos existentes para estes aglomerados populacionais é através da implantação de uma Passagem Superior ao Km 1 +400 da nova EN 14, numa área sem construções a Norte da Rua Serafim da Cruz. Apesar da IP já se ter comprometido em executar a Passagem Superior referida a curto prazo, a Câmara Municipal da Maia é de opinião que o restabelecimento da Rua Serafim da Cruz deverá ser incluído no presente Projeto de Execução, de forma a manter as acessibilidades da população dos Lugares de Calquim e de Vila Verde ao Centro Urbano do Castelo da Maia.

.1.6.4

Km 1+700 – Passagem Superior 1.1 - Nó e Restabelecimento da Via Diagonal.

O Nó previsto para a Via Diagonal de tipologia "diamante", através a implantação de duas rotundas com ilhas centrais de 36 metros de diâmetro, adequa-se à funcionalidade pretendida para a articulação viária entre a futura EN 14 e a Via Diagonal, tendo em consideração o elevado tráfego existente de ligação entre a Zona Industrial Maia 1 e Maia 2. Verifica-se que a Passagem Superior 1.1 proposta será constituída por duas vias com 3 metros de largura, duas bermas com 1 metro e dois passeios com 1,2 metros de largura útil (1,87 m). Somos de opinião que o perfil desta PS deveria ser pelo menos igual ao perfil proposto para as outras Passagens Superiores, designadamente no que concerne à dimensão de 1,5 metros prevista para as bermas, uma vez que esta via é, de todas as que são restabelecidas por uma PS, a que possui mais tráfego, designadamente, de veículos pesados.

A Edilidade solicitou à IP o rebaixamento da cota da rasante da nova EN 14, na intersecção com a Via Diagonal, em relação ao Estudo Prévio elaborado, de forma a minimizar impactes na paisagem e nos restabelecimentos previstos. No Projeto de Execução a IP procedeu ao pedido efetuado pela Edilidade, apesar das condicionantes para uma correta drenagem das águas pluviais, uma vez que a implantação da nova EN14, junto à Via Diagonal, desenvolve-se em escavação, a 3,5 metros de profundidade do terreno natural. Verifica-se no entanto que o restabelecimento da Via Diagonal sobe a cota do arruamento existente em cerca de 2,5 metros, o que provoca um impacte negativo na moradia existente com o número 923 da Rua de Avioso e identificada com a designação H9 no relatório do RECAPE. Apesar desta moradia se situar a uma cota ligeiramente elevada em relação à Via Diagonal e não se relacionar, nem possuir acessos através desta Via, deverá ser assegurada a continuidade dos passeios existentes com o passeio proposto para a Passagem Superior, implementando ainda uma faixa verde que permita enquadrar e salvaguardar a habitação existente. De acordo com o referido atrás, apenas está previsto a execução de passeios na obra de arte prevista de restabelecimento da Via Diagonal. É nossa opinião que deveriam ser executados passeios nas duas rotundas e nos restabelecimentos previstos, de forma a dotar toda a intervenção prevista de acessibilidade pedonal.

.1.6.5

Km 1+900 – Passagem Superior Pedonal PSP 1.1, Av. Alzira Julieta Guimarães.

A solução preconizada para a Passagem Superior Pedonal em causa possui, na nossa opinião, impactes negativos na paisagem urbana e rural envolvente, inibindo mesmo o seu uso por parte das populações. Conforme já transmitido à IP é preferível, e por ventura menos oneroso, a implantação de um percurso pedonal com cerca de 1,5 metros de largura entre a Av. Alzira Julieta Guimarães, a Nascente da nova EN 14, e a Via

Diagonal, a Sul. Assim, o atravessamento pedonal da nova EN 14 seria efetuado através da Passagem Superior 1.1, prevista para a Via Diagonal, e pela ligação 1, à Av. Alzira Julieta Guimarães, a Poente da PS 1.1 referida.

.1.6.6

Km 2 +083.5 ao Km 2 +475.5 – Viaduto 2.1 - Ribeira do Arquinho

Conforme referido no parecer da Câmara Municipal da Maia ao EIA do Estudo Prévio da Variante à EN 14 “o Viaduto 2.1 *apresenta-se como a componente de maior impacto de toda a obra no território Concelhio. A delicadeza da unidade de paisagem em que se insere obrigará, inexoravelmente, a um grande investimento na procura de uma solução estética de excelência (sendo certo que “excelência”, aqui, significa justamente o contrario de opulência ou ostentação, pretende-se a leveza, simplicidade e discrição na integração da estrutura na paisagem).*”

A proposta agora apresentada de conceção arquitetónica do viaduto com cerca de 374 m de extensão evoluiu de forma satisfatória em relação à anterior proposta que previa um desalinhamento dos pilares de suporte do viaduto, aumentando o efeito de barreira visual que esta infraestrutura iria possuir naquela unidade paisagística. De acordo ainda com o Projeto de Integração Paisagística os encontros em talude de aterro do Viaduto 2.1 irão ser objeto de um tratamento paisagístico através da sua arborização. Este facto irá permitir a minimização do impacte visual na paisagem destes dois encontros.

.1.6.7

Km 2+600 – Restabelecimento 2.1, Rua do Corgo.

O perfil de via proposto para o restabelecimento 2.1 da Rua do Corgo possui 4 metros de largura, constituído por uma única via com 3 metros de largura e duas bermas com 0,5 metros. O perfil definido não permite o cruzamento de dois veículos num troço de restabelecimento com uma extensão razoável e sem visibilidade, devido à barreira visual decorrente dos taludes do encontro Norte do Viaduto 2.1 da Ribeira do Arquinho. Pelos motivos atrás referidos é nossa opinião que o restabelecimento deveria ter 5,6 metros de largura permitindo o cruzamento de dois veículos e a circulação pedonal partilhada com a faixa de rodagem.

.1.6.8

Km 3+300 – Restabelecimento 3.1, Rua Central de Cidadelha.

Em primeiro lugar não poderíamos deixar de felicitar a IP pela solução técnica encontrada e que ao contrário da anterior possui uma inserção urbana e territorial com um impacte reduzido na paisagem, sem por em causa as relações sociais e territoriais existentes, de génese histórica. No entanto, verifica-se um impacte negativo, do restabelecimento previsto do arruamento existente, na moradia com o número 35 da Rua Central de Cidadelha e

identificada pelo RECAPE com a designação H13. A nova EN 14 desenvolve-se em escavação com cerca de 4 metros de diferença em relação ao terreno natural, de acordo com o solicitado à IP pela Câmara Municipal da Maia. Ao contrário do definido no Projeto de Execução deverá ser colocada uma barreira acústica, com o objetivo de proteger do ruído proveniente da circulação na nova EN14, quer as habitações a Sul do arruamento municipal, quer a moradia H13. Por outro lado o restabelecimento da Rua Central de Cidadelha é efetuado através de uma passagem superior cuja implantação é coincidente com o arruamento existente. No entanto, o novo restabelecimento sobe a cota do arruamento municipal em cerca de 2 metros, o que provoca um impacto negativo na moradia H13, apesar do eixo do arruamento se afastar da mesma. O restabelecimento dos acessos a esta moradia H13 deverá ainda ser objeto de pormenorização, de forma a melhorar a sua inserção e continuidade urbana. O talude da Passagem Superior prevista com cerca de 2 metros de altura deveria ainda ser revestido com espécies arbóreas, à semelhança do previsto para o talude de escavação da nova EN 14, aumentando assim a privacidade do lote.

Ainda no mesmo restabelecimento, não é possível aferir, no Projeto de Execução da nova EN 14, a compatibilização urbana deste restabelecimento com a moradia situada na Rua Central de Cidadelha, nº 70, 88 e 90 e identificada no relatório do RECAPE com a designação H14. O Projeto de Execução apresentado prevê a implantação de um talude de aterro com cerca de 1 metro de altura em frente à habitação referida. Esta solução inviabiliza um acesso automóvel existente àquela parcela que terá que ser restabelecido. Neste sentido o talude em causa deveria ser substituído pela reposição do paralelo de granito existente, desde a fachada da construção até à faixa de rodagem do restabelecimento, salvaguardando o correto desembarçamento das águas pluviais e a correta compatibilização de cotas entre a faixa de rodagem e a soleira de entrada na habitação em causa.

1.6.9

Km 3 +870 – Passagem Agrícola 3.1 – Restabelecimento 3.2 - Rua do Pisco

No anterior Estudo Prévio da Variante à EN 14 estava definido a execução de uma ligação viária prevista no PDM entre a Rua do Pisco e a Rua Mário Clemente, através da implantação de uma Passagem Inferior. No presente Projeto de Execução não é efetuada a ligação anteriormente prevista, sendo substituída pela implantação de uma Passagem Agrícola que salvaguarda o atravessamento da futura EN 14, designadamente para a atividade agrícola desenvolvida nas quintas e nos terrenos agrícolas envolventes.

1.6.10

Km 5 +000 – Rotunda 4.1 – Nó 2 com a EN 318 - Rua de São Mamede

Para o designado Nó 2 é proposta a implantação da Rotunda 4.1 de nível entre a futura EN 14 e a EN 318 no Concelho da Trofa. A rotunda proposta possui uma ilha central com 28 metros de diâmetro, duas vias com 5

metros de largura e duas bermas com 1 metro. A escala prevista para este dispositivo de tráfego parece-nos adequada para o volume de tráfego existente na atual EN 318. O nó previsto para a EN 318 apesar de se situar em território do Concelho da Trofa é muito importante para as empresas e equipamentos situados no Concelho da Maia, entre os quais o Parque de Avioso, situado a Ponte da EN 14.

.1.7 Integração Paisagística

O território alvo da análise é essencialmente caracterizado por áreas de produção agrícola, por áreas de produção florestal e por áreas habitacionais de tipologia maioritariamente unifamiliar. A presença deste canal no território concelhio insere-se ainda em unidades paisagísticas relevantes, designadamente, o vale de aluvião da Ribeira do Arquinho, os aglomerados rurais de Mandim, Vila Verde, Calquim, São José e de Cidadelhe e as Quintas do Pisco e Campainhas.

Verifica-se nos elementos desenhados apresentados, designadamente no Projeto de Integração Paisagística que o território, atrás descrito, será alvo de intervenções diferenciadas, no sentido de inserir a via prevista nas diversas unidades paisagísticas existentes.

A tipologia de via apresentada consubstancia uma plena via com 1x1 vias cujo impacte visual foi muito reduzido em relação aos anteriores estudos prévios que previam um perfil tipo autoestrada 2x2 vias separadas por um perfil tipo *New Jersey*. Outro fator determinante para uma correta integração paisagística foi, em relação aos anteriores estudos, a cota de implantação no território da rasante da nova via.

Do ponto de vista do ambiente urbano – salubridade, funcionalidade, paisagem – uma estrada intraurbana assume no território a figura de um extenso e fraturante edifício muito mais impactante para quem reside na sua vizinhança (presença permanente) do que para quem circula no seu interior (passagem fugaz). Por essa razão deveremos ter especial atenção, entre outros, às passagens superiores, inferiores, muros de contenção, barreiras acústicas, entre outros, para que o impacte destes elementos construtivos nas populações afetadas seja minorado, enquadrando-os territorialmente e urbanisticamente.

Verificamos no atual RECAPE a existência de um Projeto de Integração Paisagística para a nova EN 14 que prevê a integração dos elementos mencionados anteriormente no tecido urbano existente, através da sua máxima harmonização com a envolvente, seja urbana, periurbana ou mesmo rural.

.1.8 Barreiras Acústicas

O projecto de concepção das barreiras acústicas apresentado apenas dá resposta à função protetora do ruído. O jogo cromático previsto para as barreiras em causa, através da aplicação alternada de três cores (RAL 6028,

6029 e 6032), não produz os resultados desejados de integração paisagística no contexto urbano e rural onde se inserem.

Conforme já referido no anterior EIA da Variante à EN 14 é necessário que o Projeto de Execução possua desenhos com os alçados dos muros de contenção e das barreiras acústicas previstas. Só através da análise deste elemento de projeto será possível analisar com rigor, o impacte destas estruturas no tecido urbano e rural marginal à via prevista.

Verifica-se no entanto e pela análise da planta de implantação das barreiras em causa, que as mesmas em alguns troços apresentam traçados sinuosos com quebras, que impossibilitam a sua correta integração urbana e paisagística. A implantação das barreiras acústicas tem que ter um desenvolvimento contínuo sem quebras e paralelo à plataforma da futura via, pelo que as expropriações para a implantação da via também deverão ter em conta esta premissa, para uma correta implantação das barreiras e sem a qual não é possível integra-las no tecido urbano, rural e paisagístico envolvente.

Cumpre-nos no entanto enaltecer a inclusão das barreiras acústicas propostas no Projeto de Integração Paisagística. De acordo com o solicitado pela Câmara Municipal da Maia em relação a outros projetos de implantação de novas vias ou de alargamento de vias existentes de escala nacional, verifica-se no presente Projeto de Execução a plantação de árvores, arbustos e outros elementos vegetais com o objetivo de melhor enquadrar paisagisticamente a rodovia e as barreiras acústicas propostas.

Em relação especificamente à constituição das barreiras acústicas verifica-se que o projeto de conceção apresentado não possui capacidade de integração na paisagem e no tecido urbano envolvente, quer do ponto de vista estético, cor e textura dos materiais constituintes da barreira, quer do ponto de vista formal na conceção da barreira como um edifício, que terá forçosamente de possuir coerência e unidade, sobretudo, tendo sempre em vista que, como já foi referido, do ponto de vista urbano a "fachada principal" é o exterior da esteira da via.

Acreditamos que a doutrina, que temos vindo a suportar em diversas situações análogas, algumas que resultaram já em menos valias para a paisagem do Concelho, e bem-estar dos Municípios, ganhará certamente outro nível de eficácia, dado o interesse público conferido à paisagem, o que obrigará à adoção de cuidados paisagísticos que defendemos. A evidência desse caminho foi demonstrada no processo de discussão pública da designada "Política Nacional de Arquitetura e Paisagem – PNAP", promovido pelo Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia, do qual se salienta:

"(...) A Arquitetura e a Paisagem são expressões da identidade, história e cultura coletivas, com particular reflexo na educação, na inclusão social e na participação dos cidadãos, e fortes implicações no desenvolvimento do nosso País, designadamente nos quadros da inovação e da criatividade, da sustentabilidade ambiental, da eficiência energética e do combate às alterações climáticas, contribuindo para uma economia mais competitiva para uma sociedade mais digna, justa e inclusiva. (...)

A grande maioria dos países da União Europeia reconheceu a Arquitetura e a Paisagem como importantes recursos e linhas estratégicas de atuação do Estado, concertadas através de políticas públicas que, visando a

melhoria da qualidade de vida dos cidadãos, promovem a Arquitetura e a Paisagem entendidas como um garante da qualidade e sustentabilidade do ambiente natural e construído, e como um recurso da cultura e cidadania. (...)

A Política Nacional de Arquitetura e Paisagem assenta na necessidade de ampliar a atuação de Portugal no quadro dos compromissos internacionais e valorizar a qualidade do ambiente natural e construído, como fatores estratégicos num quadro de desenvolvimento que garanta o bem-estar e a qualidade de vida dos cidadãos, aumentando a consciência cívica e a participação daqueles e das organizações da sociedade civil na sua implementação. (...)

Por ser tal a relevância da Arquitetura e Paisagem enquanto interesse público e bem comum, a criação e implementação de uma política pública de Arquitetura e da Paisagem constitui um desígnio de Portugal. (...)"

Pelo exposto, a Câmara Municipal da Maia não concordará com a colocação de nenhuma solução de meios ativos de contenção do ruído, designadamente na conceção de barreiras acústicas, sem que essa possibilidade seja tecnicamente muito bem estudada em ambiente interdisciplinar e partindo dos pressupostos acima expostos, sob pena de se repetir a péssima prestação visível, por exemplo na esteira da A41 / IC24.

Entende-se assim que a paisagem é considerada um bem de interesse público e que a poluição visual se revela tão nefasta quanto a sonora, no que respeita ao bem-estar da população e dos utentes da via,

.2 Trânsito e Transportes

De forma a minimizar os impactes no tráfego rodoviário, decorrentes da execução da nova EN 14 no território concelhio, a interrupção definitiva das vias municipais pela nova EN14 só poderá ser efetuada após a execução dos restabelecimentos, ligações, rotundas e Passagens Superiores e Agrícolas previstas, designadamente entre outros, dos restabelecimentos 1.1 e 1.2 previstos ao Km 1 +100 e 1 +400 da nova EN 14.

Em relação ao restabelecimento 3.1, na Rua Central de Cidadelha, a proposta de interrupção da via através da implementação de uma alternativa de circulação viária provisória, através da Rua do Corgo (apenas a viaturas ligeiras) e por norte pela EN318, Rua de São Mamede, não é compatível com a rede viária envolvente existente. A rede viária em causa possui, em vários pontos, restrições no perfil que não permitem o cruzamento de dois veículos, além de que o percurso alternativo a implementar para transpor a interrupção provocada pela nova EN14 ser demasiado extenso. Propõe-se que seja efetuado, à semelhança do proposto para a interrupção da Via Diagonal, uma via provisória contígua à futura Passagem Superior 3.1 a executar enquanto a mesma não entra em serviço para veículos motorizados e peões.

O projeto de desvios provisórios de tráfego satisfaz, havendo no entanto, alguns pormenores que deverão ser acrescentados:

- a) Quer em relação à Rua Central de Cidadelha, quer em relação à Via Diagonal deverão ser apresentados na Câmara Municipal da Maia os projetos de sinalização temporária de obras para as vias provisórias previstas.
- b) O corte da EN14, para a intervenção do Nó do Jumbo, relativamente aos desvios 1, 2 e 3, deverão ser apresentados os projetos de sinalização temporária de obras.
- c) Quanto à restante sinalização apresentada, relativamente a condicionamentos de trânsito, decorrente das normas da antiga JAE, cumpre com o legalmente exigido.
- d) Todos os projetos de sinalização temporária de obras, deverão ser enviados à Câmara Municipal da Maia com a devida antecedência, de forma a serem analisados e corrigidos, caso se verifique essa necessidade.

Todas as intervenções, quer sejam condicionamentos de trânsito, quer sejam interrupções de trânsito, deverão ser comunicadas à Câmara Municipal da Maia com a devida antecedência, de forma a ser emitida a devida licença. A antecedência solicitada decorre da necessidade de alertar todas as entidades afetadas, como Juntas de Freguesias, Polícia, Maiambiente, Transportes Públicos, Bombeiros entre outros, bem como para iniciar os procedimentos para tornar público os condicionamentos de tráfego previstos, através da sua publicação no site da Edilidade.

3 Iluminação

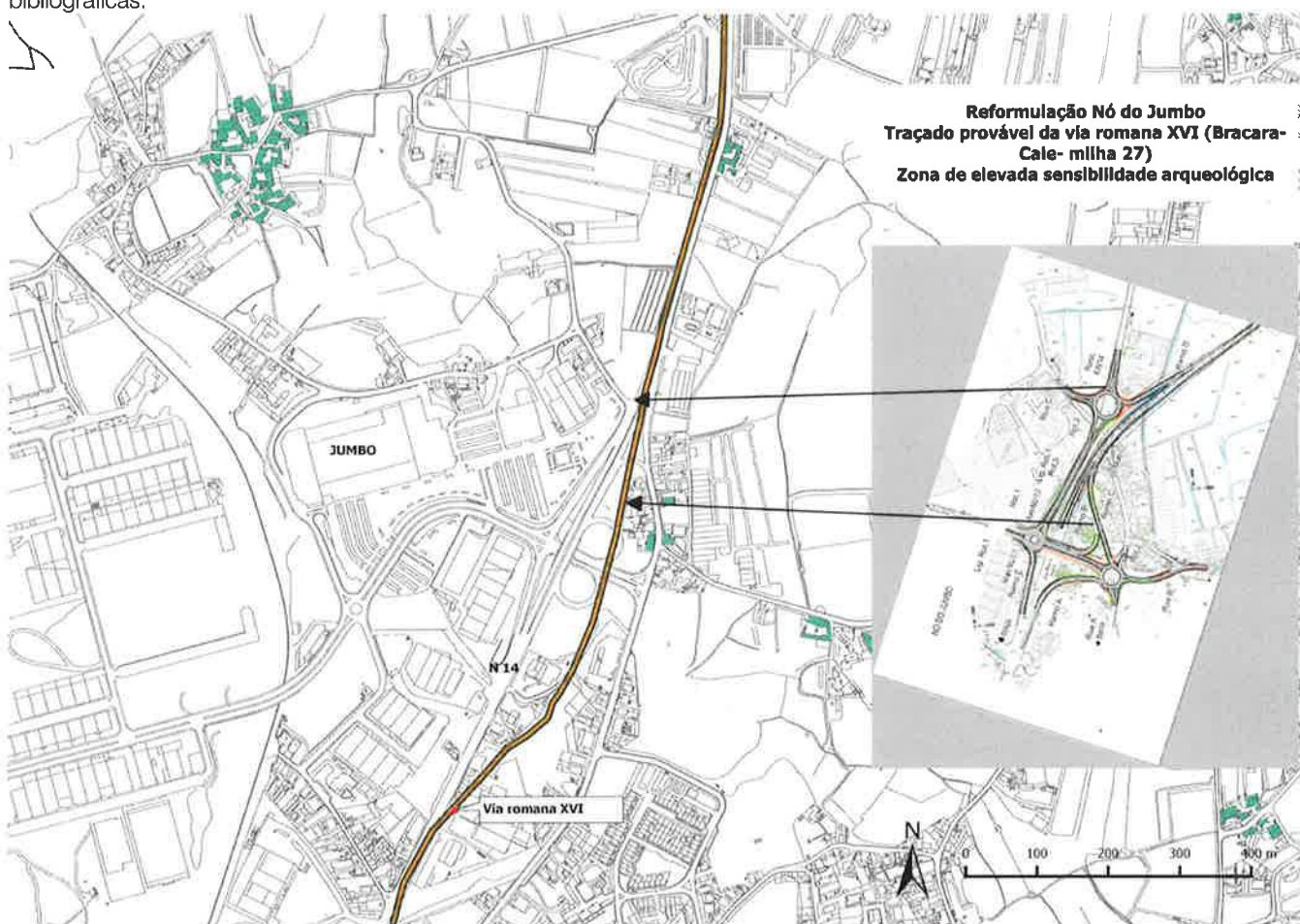
O Projeto de Execução em apreço prevê a colocação de iluminação nos Nós do Jumbo da Via Diagonal e da EN 318 através de luminárias com tecnologia *LED*. A tecnologia *LED* escolhida para as novas luminárias garante não só a boa qualidade e definição na iluminação (o que aumenta a segurança da circulação viária e pedonal), como diminui de forma significativa os custos associados ao consumo destas infraestruturas elétricas.

De acordo com a Memória Descritiva e Justificativa do Projeto de Iluminação da Nova EN 14 *"O estudo do desvio de serviços afetados da rede de distribuição de energia elétrica não está contemplado, uma vez que, à data, não existe informação disponível. Após contato com responsável da EDP foi transmitido que as canalizações de Baixa Tensão e Iluminação Pública não estão cadastradas, sendo que a localização das infraestruturas é aproximada. Antes do início dos trabalhos a EDP deverá ser contactada, com uma antecedência mínima de 8 dias, para o acompanhamento dos trabalhos por técnico devidamente qualificado."* Verifica-se assim que não está prevista a colocação de postes e luminárias nos restabelecimentos previstos, de forma a restabelecer os serviços afetados de iluminação pública. Esta questão deverá ser corrigida pela IP, de acordo com o referido, uma vez que todos os arruamentos que serão restabelecidos possuem iluminação pública.

.4 Cultura e Património

.4.1 Nó do Jumbo

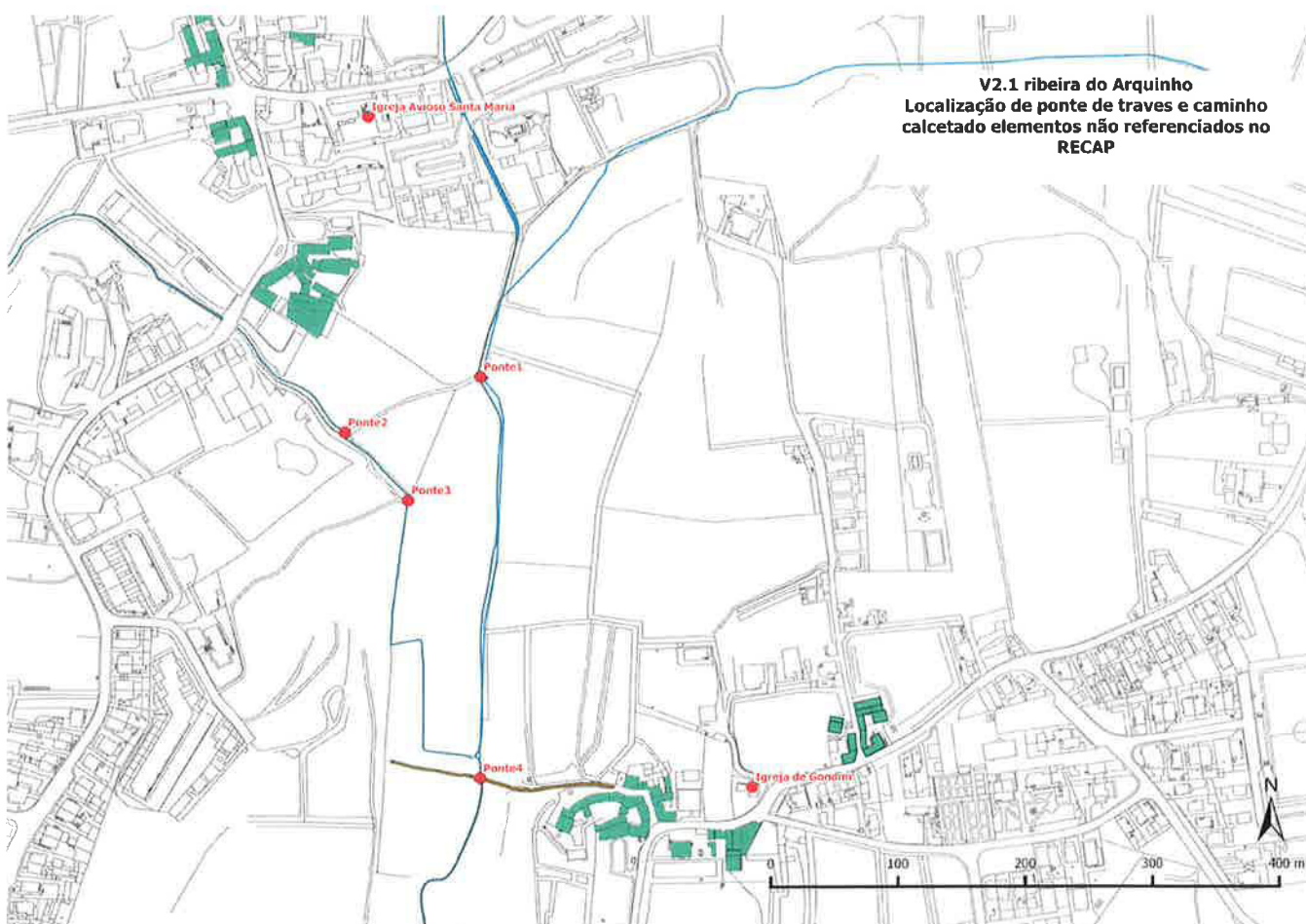
É necessário o acompanhamento arqueológico permanente por uma equipa de arqueologia com conhecimentos sobre as técnicas construção viária durante a época romana. Destaca-se como zonas de maior sensibilidade neste local a zona de construção da rotunda 3 e do ramo C. A probabilidade de passagem da via romana XVI, Bracara-Cale, neste local é elevada tendo em consideração a existência de vestígios na Travessa Bernardino Machado, a recente identificação de elementos epigráficos do período romano neste local e diversas referências bibliográficas.



Mapa 1. Traçado aproximado da via romana com referência ao projeto.

.4.2 Viaduto 2.1 - Ribeira do Arquinho

Na zona de construção do viaduto 2.1 sobre a Ribeira do Arquinho não se encontram referidos no RECAPE a existência de quatro pontes de traves e um caminho calcetado de acesso à ponte 4. Deverão ser preconizadas medidas relativas à sua proteção.

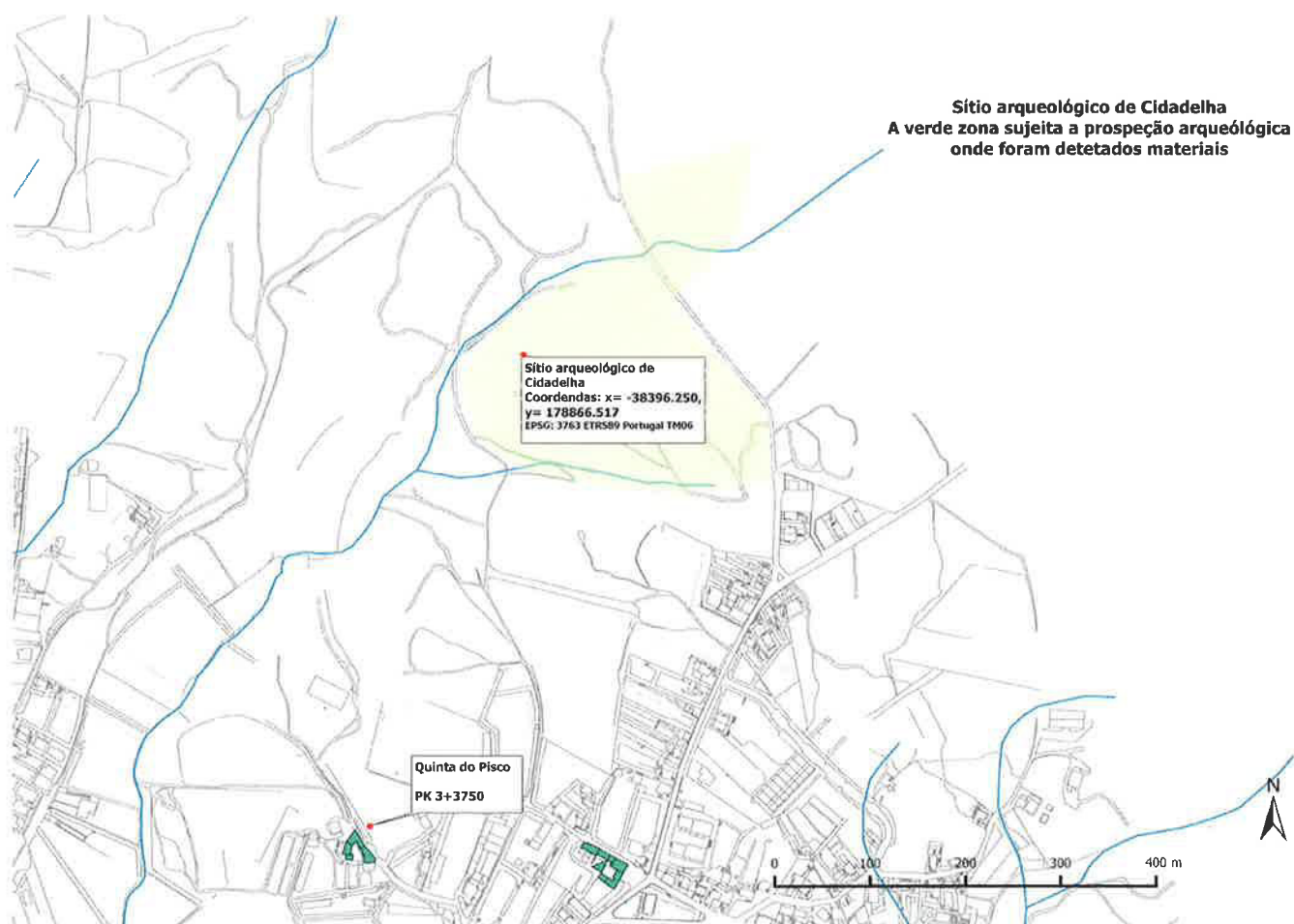


Mapa 2. Localização dos elementos patrimoniais, pontes de traves e caminho calcetado

4.3 Sítio Arqueológico de Cidadelha

O sítio arqueológico de Cidadelha foi recentemente identificado. Foram recolhidos durante prospeção arqueológica, zona definida a cor verde, mapa 3, diversos fragmentos cerâmicos e materiais líticos relativos à ocupação deste local na Pré-história recente e Idade do Bronze. Não foi possível determinar os prováveis limites da zona de dispersão em virtude do terreno ter sido lavrado com vista à plantação de eucaliptos. A zona de dispersão estende-se para norte do caminho da Espinhosa, concelho da Trofa.

Devem ser equacionadas a realização de sondagens arqueológicas na zona de afetação direta da via.



Mapa 3. Localização do sítio arqueológico de Cidadelha e Quinta do Pisco.

.5 Rede de Abastecimento de Águas e Rede de Saneamento Básico

Efetuada a análise ao Projeto de Execução da nova EN14 verifica-se que falta contemplar, na planta de serviços afetados, a rede de abastecimento de água ao Km 1+400, isto é, na Rua Serafim da Cruz e Rua de Avioso, da Freguesia do Castelo da Maia.

É assim necessário garantir que as infraestruturas de abastecimento de água e de drenagem de águas residuais existentes em arruamentos que irão ser objeto de interrupções e restabelecimentos, nomeadamente nas Passagens Superiores previstas e nos arruamentos intervencionados, sejam também elas, restabelecidas de acordo com o previsto.

.6 Ambiente e Qualidade de Vida

.6.1 Introdução

É de salientar que o presente projeto de execução contém melhorias significativas na componente ambiental global do projeto em relação aos anteriores estudos elaborados para a implantação da anteriormente designada Variante à EN14. Algumas das melhorias existentes são relacionados diretamente com as considerações ambientais efetuadas em 2010 pela Câmara Municipal da Maia ao EIA do Estudo Prévio da Variante à EN14, relativamente à utilização de engenharia natural na consolidação de margens de linhas de água, construção de passagens para fauna ao longo das passagens hidráulicas, monitorização da eficiência das mesmas, melhoramento do enquadramento paisagístico da via (com recursos a espécies autóctones), interdição de estaleiros em zonas sensíveis, como margens de linhas de água, entre muitos outros. Considera-se que estes fatores irão ser determinantes para a minimização dos impactes negativos desta obra no território e no ambiente, e constituem uma mudança de paradigma e de melhoria em relação ao passado. Salienta-se que na coordenação da equipa deste RECAPE, estão técnicos de Engenharia do Ambiente e outros, das ciências naturais, que garantem uma resposta cabal às questões levantadas em 2010. A equipa técnica que executou o Projeto de Execução apresentado propõe ainda ações com as quais a Câmara Municipal da Maia concorda, tais como portas basculantes para a fuga de fauna da via de rodagem, malha de rede adaptada à tipologia de fauna local, planos específicos de combate a espécies vegetais exóticas invasoras, entre outras de total pertinência. Ao nível da monitorização dos parâmetros ambientais a analisar nada existe a acrescentar ao proposto.

.6.2 Considerações adicionais

Nota: As páginas enunciadas são as identificados pelo documento word e não na paginação do documento.

Página 117 – Nó do Jumbo no descritor recursos hídricos – Refere-se que não existe linha de água no local, devendo ser alterado, tendo em conta que o Nó é atravessado por uma linha de água permanente com expressão relevante - Ribeira do Chiolo (que desagua na rotunda do Requeixo - BH Arquinho).

Página 182 - No primeiro encontro do viaduto 2.1 (Arquinho) existe junto ao pilar um sistema de rega agrícola em vala que não se encontra identificado pelo RECAPE, devendo o mesmo ser mencionado caso se entenda relevante.

Página 197 – No capítulo referente a sistemas de rega, são elencadas questões relacionadas com abastecimento de água e saneamento o que deverá ser um equívoco.

Página 222 - (esclarecimento) – Esclarece-se que o mencionada na DIA, se refere à destruição da galeria ripícola decorrente da obra, por aterros, desaterros ou outros, e que deverá ser apresentado projeto de Arq.^a Paisagista para a reconstrução da galeria ripícola em todas as suas funções essenciais caso seja destruída.

Página 299 - Sugere-se que seja incluído um ponto de monitorização da qualidade das águas superficiais na Ribeira do Chiolo, após o Nó do Jumbo tendo em conta a grande taxa de impermeabilização da zona devido à existência do Nó. (Ao longo dos anos foram sendo detetados pela Câmara Municipal da Maia, vestígios de hidrocarbonetos nesta linha de água após o Nó do Jumbo).

Sugere-se ainda, que caso seja necessária a proteção dos recursos hídricos superficiais e o amortecimento das cheias "*flash-flood*", retenção de sólidos da via e melhoria da infiltração de água no solo, sejam considerados os interiores dos Nós rodoviários para este efeito. Poderão assim ser utilizados como bacias de retenção, decantação, com a devida integração paisagística. Sugere-se que esta solução seja adotada, nomeadamente, no Nó do Jumbo.

- Câmara Municipal da Trofa

Exmo. Senhor Presidente do Conselho Diretivo da
APA – Agência Portuguesa do Ambiente
Dr. Nuno Lacosta
Rua da Murgueira, 9/9ª – Zambujal
Apartado 7585
2610 -124 Amadora

Assunto: Consulta pública "EN 14 - Maia (Nó do Jumbo)/Interface Rodoferroviário da Trofa – RECAPE – Participação do Município da Trofa

Na sequência da análise aos documentos disponibilizados na Consulta Pública do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da EN 14 - Maia (Nó do Jumbo)/Interface Rodoferroviário da Trofa, vem Município da Trofa manifestar a sua posição relativamente ao mesmo:

De uma forma geral, entendemos que foram totalmente satisfeitos e ultrapassados os constrangimentos observados na fase da Consulta Pública do Estudo de Impacte Ambiental, facto que consideramos extremamente positivo para o melhor desenvolvimento do processo. Não podemos deixar de referenciar que este trabalho foi feito em articulação com os Municípios vizinhos da Maia e Vila Nova de Famalicão, o que claramente contribuiu para o melhor sucesso deste projeto, que genericamente consubstancia as preocupações apontadas pelas autarquias envolvidas. Apesar de considerarmos que a concretização deste projeto obstará aos problemas diários de congestionamento de trânsito da EN14, sobretudo os que se verificam no Centro da Cidade da Trofa, entendemos que continuam por resolver algumas situações entre o Km 4,800 e o Km7,000, nomeadamente no que concerne ao restabelecimento de caminhos existentes e das ligações entre os dois lados da Circular. Consideramos também que a rotunda 4.1, poderia ter uma implantação mais benéfica, não só no âmbito do traçado rodoviário, mas sobretudo na ótica ambiental e sócio-económica, na medida em que poderia não interferir com o curso da linha de água, e poderia ocupar terreno sem qualquer ocupação de atividade económica (a norte da EN318).

Apesar de tudo, consideramos que, genericamente, se verifica a conformidade ambiental do projeto de execução da EN 14 - Maia (Nó do Jumbo)/Interface Rodoferroviário da Trofa.

O Presidente da Câmara Municipal da Trofa
Sérgio Humberto

- Câmara Municipal Santo Tirso

Assunto

Consulta Pública – EN 14 – Maia (Nó do Jumbo)/ Interface Rodoferroviário da Trofa

Consideramos que a proposta em consulta pública, do ponto de vista da acessibilidade rodoviária à região, ao município de Santo Tirso e às áreas empresariais, apresenta grandes desvantagens relativamente ao traçado previsto no Estudo Prévio da Variante à EN14 publicado em Julho de 2010, em Diário da República, 2.ª série — N.º 142 — 23 de Julho de 2010, Declaração (extrato) n.º 159/2010.

Esta variante iria resolver os graves problemas de acessibilidade e sinistralidade que atualmente existem na EN14 e que condicionam os territórios envolventes inclusive Santo Tirso.

De facto a nova versão que pretende, quase exclusivamente, resolver o acesso às unidades industriais instaladas no município de Vila Nova de Famalicão, ignorando totalmente as necessidades das empresas instaladas no município de Santo Tirso e Trofa, provocará um maior desequilíbrio no que se refere a oportunidades de dinamização e à competitividade das empresas, uma vez que apenas as áreas servidas por esse traçado ficarão em vantagem com uma boa acessibilidade à rede nacional de estradas sem custos para o utilizador, contrariando o modelo territorial previsto no PROT Norte. Para além disso fica por resolver a interligação entre Santo Tirso e Trofa em particular o troço da EN 104, que liga a Trofa ao nó da A3.

Temos consciência que o investimento implicado no traçado da variante à EN104 publicado em 2010 está desajustado das condições económicas atuais, mas temos também a certeza de que a solução atualmente apontada constitui um grave erro no que se refere ao ordenamento viário e territorial, condicionando o desenvolvimento económico e pondo em causa a coesão territorial.

Tendo em conta o descrito vimos manifestar o nosso desacordo com a solução em discussão pública e solicitar a reavaliação deste investimento considerando nele a substituição do troço da variante que atravessa o centro urbano da Trofa, por uma ligação a nascente, que sirva simultaneamente de variante à EN104 e permita a ligação às áreas industriais localizadas em Famalicão. Esta solução irá ainda permitir a criação de uma alternativa à atual ponte sobre o Rio Ave,

Ponte da Lagoncinha (Monumento Nacional) que constitui um constrangimento viário sob ponto de vista da circulação rodoviária e segurança, além de por em causa a valorização de património classificado.

2016-02-23 12:43

From: 218442411
DGADR

Page: 1/1

Date: 25-02-2016 15:47:29

218442411-22 7321214/17014 P 1/1

Direção-Geral de Agricultura
e Desenvolvimento Rural

TELECÓPIA

PARA: Agência Portuguesa do Ambiente
(to:)N.º DE FAX: 21 471 90 74
(fax number:)

DE: Direcção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural

(from:)

DATA: 23.02.2016
(date:)TELECÓPIA N.º: 6/DSTAR/DOER/2016
(telexcopy nr.):NÚMERO DE PÁGINAS (incluindo esta): 1
(number of pages - including this sheet:)REFERÊNCIA: Consulta Pública "EN 14 - Maia (Nó do Jumbo) / Interface Rodoferroviário da Trofa - RECAPE
(reference:)MENSAGEM:
(message)

Na sequência do vosso Ofício S008412-201602-DCOM.DCA, de 04.02.2016, sobre o projecto de execução em referência, cumpre-nos informar que a respectiva área de intervenção não interfere com estudos, projectos ou acções do âmbito das competências directas da DGADR, pelo que nada há a referir relativamente ao mesmo.

Com os melhores cumprimentos,

O Diretor Geral,

(Pedro Teixeira)

GOVERNO DE
PORTUGALMINISTÉRIO DA AGRICULTURA,
FLORESTAS E DESENVOLVIMENTO RURALDireção-Geral de Agricultura e
Desenvolvimento Rural
Av. Alameda Costa 3
1940-002 Lisboa, PORTUGAL
Tel: +351 218 442 200 - Fax: +351 218 442 202
e-mail: geral@dgadr.pt
http://www.dgadr.pt

Mod.DGADR 05.02 Rev. 04

This fax was received by GFI FAXmaker fax server. For more information, visit: <http://www.gfi.com>

Dr. Nuno Lacasta

2.3.2016

Augusto Serrano
CHEFE DE DIVISÃO

Exmo Senhor
Dr. Nuno Lacasta
Digmo. Presidente do Conselho Diretivo da Agência
Portuguesa do Ambiente
Rua da Murgueira, 9/9A
Apartado 7585 Alfragide
2611-865 Amadora

Sua Referência_ Of.º S008412-201602-DCOM.DCA, de 04-02-2016

Nossa Referência_ P.º 0922/15-6.1

Nº_ 589225

Data_25.02.2016

ASSUNTO_
SUBJECT_

Consulta Pública - "EN 14 - Maia (Nó do Jumbo) / Interface Rodoferroviário da Trofa
- RECAPE

Exmo Senhor,

Analisados os elementos desta Consulta Pública, disponibilizados no Portal da Agência Portuguesa do Ambiente, constata-se estarem contempladas as condicionantes aeronáuticas civis indicadas pela ANA, SA ao promotor do EIA, a empresas WS Atkins Portugal, Lda, estando incluída a nossa carta n.º 557375, de 03-08-2015, pelo que nada mais há a acrescentar.

Com os melhores cumprimentos,

Direção Técnica Aeroportuária

Operações e Safety



Vitor Figueiredo

DIREÇÃO TÉCNICA AEROPORTUÁRIA
Rua B_Edifício 4/40_1º piso
Aeroporto de Lisboa
1700-008 Lisboa_Portugal
Tel (351) 218 413 500
Fax (351) 218 413 695
www.ana.pt

CIPC 500 700 834 Reg. 8197 Conservatória Registo Comercial de
Lisboa (1ª) Capital Social 200 000 000 Euros

Dr.ª Ana Lúcia Sobrinho
25-02-2016
Augusto Serrano
CHEFE DE DIVISÃO

TURISMO DE
PORTUGAL 

Exm.ª Senhora
Dr.ª. Inês Diogo
Vogal do Conselho Diretivo da APA, IP
Rua da Murgueira, 9/9 A – Zambujal
Ap. 7585
2611-865 AMADORA

V/ Ref.ª. S008412-201602-DCOM.DCA de
04.02.2016

N/ Ref.ª SAI/2016/2755/DVO/DEOT/FV

Proc.º. 14.01.14/512

24 FEV. 2016

ASSUNTO: Consulta Pública da Verificação da Conformidade Ambiental da Estrada Nacional 14 (Nó do Jumbo)/ Interface Rodoviário da Trofa - Maia e Trofa
Promotor: Infraestruturas de Portugal, S.A.

Reportando-nos ao assunto mencionado em epígrafe, junto se envia cópia da Informação de Serviço deste Instituto, com o nº INT/2015/1697[DVO/DEOT/AB], bem como dos despachos que sobre a mesma recaíram.

Com os melhores cumprimentos

Diretora do Departamento de
Ordenamento Turístico



Fernanda Praça

Em anexo: O mencionado



Informação de Serviço n.º INT/2016/1687/DVO/DEOT (Proc.º 14.01.14/512)

Assunto: Consulta Pública do RECAPE do Projeto "EN 14 – Maia (Nó do Jumbo) / Interface Rodoferroviário da Trofa"

Promotor: IP–Infraestruturas de Portugal

Visto. Concorde.

Atento o exposto na Informação de serviço, considera-se que foi dada resposta às condicionantes da DIA que incidem mais diretamente sobre aspetos que relevam para o turismo e que, no caso do presente projeto, se relacionam com os impactes paisagísticos.

Comunique-se à Agência Portuguesa do Ambiente.

A Diretora do Departamento
de Ordenamento Turístico

Fernanda Praça
(Por subdelegação de competências)
23.02.2016

**DIREÇÃO DE DESENVOLVIMENTO E VALORIZAÇÃO DA OFERTA
DEPARTAMENTO DE ORDENAMENTO TURÍSTICO**

Informação de Serviço N.º INT/2016/1687 [DVO/DEOT/AB]

23.02.2016

Assunto: Consulta Pública da Verificação da Conformidade Ambiental da Estrada Nacional 14 (Nó do Jumbo)/Interface Rodoferroviário da Trofa, Maia e Trofa

Processo n.º 14.01.14/512

Promotor: Infraestruturas de Portugal, S.A.

1. Enquadramento

A 12 de fevereiro de 2016, com a referência 2016.E.3319, deu entrada por via da Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. (Ofício n.º S008412-DCOM.DCA, de 4 de fevereiro de 2016), uma comunicação referindo que o procedimento de Verificação da Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da Estrada Nacional 14 (Nó do Jumbo)/Interface Rodoferroviário da Trofa, se encontra em fase de Consulta Pública até 26 de fevereiro de 2016, nos termos do n.º 2 do Artigo 31º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na redação em vigor. Os elementos foram disponibilizados através da página eletrónica da Agência Portuguesa do Ambiente, integrando Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE), o respetivo Resumo Não Técnico (RNT) e a Declaração de Impacte Ambiental (DIA), de 2 de junho de 2010.

2. Antecedentes

No Turismo de Portugal, I.P. não se conhecem antecedentes desta avaliação ambiental.

3. Descrição do Projeto e do RECAPE

A avaliação ambiental em causa diz respeito ao novo traçado da EN 14 que liga a Maia a Vila Nova de Famalicão, o qual irá substituir o traçado que já não satisfaz as necessidades do tráfego existente e põe em perigo a população dos aglomerados urbanos atravessados pelo mesmo. O troço agora em projeto de execução integra apenas a ligação entre o Nó do Jumbo na Maia até ao Interface Rodoferroviário da Trofa, num total de 11,8 quilómetros (com duas interseções de nível, dois nós de ligação, cinco viadutos e uma rotunda de ligação), o qual obteve DIA favorável condicionada (com validade até junho de 2016). Um dos troços a norte do Interface Rodoferroviário da Trofa já se encontra construído e o restante troço até Vila Nova de Famalicão foi objeto de DIA desfavorável. As freguesias abrangidas pelo novo traçado são Castelo da Maia e Coronado no concelho da Maia e Muro, Bougado e Covelas no concelho da Trofa.

O RNT do RECAPE apresentado respeita a estrutura da DIA e sintetiza-se da seguinte forma: verifica a conformidade do projeto de execução com as condicionantes definidas (5 condicionantes), observa os vários elementos solicitados (31 elementos) e dá resposta às medidas de minimização exigidas (8 medidas). Destaca-se a salvaguarda que foi possível com os acertos de traçado, em relação a "*habitações*" que se previa a respetiva demolição no Estudo Prévio. Da mesma forma foi evitada a interferência com duas unidades industriais. Foi apresentado Plano de Integração Paisagística, que contempla soluções de enquadramento paisagístico, elaborado também um Estudo de Ruído (sendo propostas "*barreiras acústicas*" para minimização dos impactos negativos

pag. 1/3

**DIREÇÃO DE DESENVOLVIMENTO E VALORIZAÇÃO DA OFERTA
DEPARTAMENTO DE ORDENAMENTO TURÍSTICO**

identificados no ambiente sonoro no “Nó 1”), indicado o potencial local para o estaleiro e efetuado um programa de monitorização socioeconómico que incluiu aspetos relacionados com a negociação com os proprietários no âmbito de processos de expropriação.

É referido que os programas de monitorização também exigidos pela DIA abrangem as fases de construção e de exploração e irão dar origem a relatórios de monitorização a entregar à autoridade de avaliação de impacto ambiental.

4. Análise

4.1. Caracterização da oferta turística nos concelhos de Maia e Trofa

A oferta de alojamento turístico no concelho de Maia apresenta atualmente um total de 633 camas, distribuídas por 320 unidades de alojamento, em 7 empreendimentos turísticos. Registam-se também 5 intenções relativamente a novos empreendimentos turísticos ou a alterações dos existentes (que foram objeto de parecer favorável do Turismo de Portugal, I.P. no âmbito de projetos de arquitetura, de pedidos de informação prévia ou de projetos de alterações), prevendo-se a instalação de mais 235 unidades de alojamento.

Verifica-se que atualmente no concelho de Trofa não existem, nem estão previstos, empreendimentos turísticos.

No concelho da Maia, num “buffer” de 1 000 metros em relação ao novo troço da EN 14, existe apenas um empreendimento turístico classificado (empreendimento de turismo no espaço rural, na modalidade de agroturismo, com 5 unidades de alojamento/9 camas), não estando previstos novos empreendimentos turísticos. No que se refere a instrumentos de gestão territorial em vigor para a mesma área envolvente não se registam também intenções nem áreas concretas para investimentos na área do turismo. A ponte do mesmo corredor do troço da EN 14 está prevista a implantação de um campo de golfe (Campo de Golfe da Academia de Golfe da Maia). Numa envolvente mais alargada (“buffer” de 2 000 metros) localizam-se mais 2 estabelecimentos hoteleiros e foi também analisado pelo Turismo de Portugal, I.P. um Loteamento que também prevê a possibilidade de se instalar um estabelecimento hoteleiro. Estes empreendimentos encontram-se todavia a sul da A41 e, portanto, numa área com muito pouca influência do projeto em causa.

Qualquer destas situações situam-se em locais com pouca visibilidade para a área de intervenção da EN14, dadas as características topográficas da área em estudo (planície com existência de arborização). A área envolvente ao novo troço da EN 14 apresenta uma sensibilidade paisagística baixa, consequência de uma fragilidade visual também baixa, com uma capacidade média para absorver elementos de origem exterior, pois trata-se de uma paisagem dominada pela horizontalidade e com presença de manchas arborizadas.

4.2. Análise do RECAPE

Resulta da análise ao RNT do RECAPE que se preveem alterações ao estudo prévio do traçado em causa, que visam dar resposta à generalidade das condicionantes e das medidas exigidas pela DIA emitida. Foram também

pag. 2/3

**DIREÇÃO DE DESENVOLVIMENTO E VALORIZAÇÃO DA OFERTA
DEPARTAMENTO DE ORDENAMENTO TURÍSTICO**

apresentados elementos que justificam e complementam o projeto de execução, em conformidade também o que foi exigido pela DIA. As medidas de minimização exigíveis foram integradas no Plano de Implementação das Medidas de Minimização, o qual se encontra integrado no Plano de Gestão Ambiental. Salienta-se também a apresentação dos Projetos de Integração Paisagística e de Execução das Barreiras Arquitetónicas, minorando os aspetos negativos relacionados com os fatores da “paisagem” e do “ambiente sonoro”. Apresenta-se também o compromisso relativamente ao acompanhamento arqueológico da obra.

Quanto às condicionantes apontadas pela DIA e que mais importam ao setor económico do turismo, em especial o fator ambiental “paisagem” destacam-se as seguintes:

- realocização do “Nó 3” de forma a minimizar o “forte impacte” visual e a interferência com uma edificação que alberga uma exploração avícola e com o gasoduto;
- reformulação da localização, dimensão e implantação do “Nó 4” para minimizar os impactes negativos no “solo” e na “paisagem”;
- apresentação de um Projeto de Integração e Recuperação Paisagística (PIRP);
- otimização das obras de artes especiais (viadutos e pontes) mais impactantes para minimizar os impactes negativos no “solo” e na “paisagem”, entre outros fatores, demonstrando que foram desenvolvidos estudos relacionados com aspetos plásticos e arquitetónicos para garantir maior integração na paisagem.

O RECAPE refere em concreto que foram satisfeitas as citadas condicionantes, através da alteração da localização e do desenho do Nó 3, da supressão do Nó 4, da apresentação do Plano de Integração Paisagística (incluindo o tratamento dos restabelecimentos previstos), e da otimização das obras de arte especiais e respetivas implicações ambientais. É referido que o Plano de Integração Paisagística contempla soluções de enquadramento paisagístico.

5. Conclusão

Pelo exposto, propõe-se a comunicação da presente informação à APA, considerando-se nada haver a referir sobre o RECAPE.

À consideração superior



António Baeta
Arquiteto

Exmos Srs.,

Estando a decorrer o prazo de consulta pública até ao próximo dia 26/02/2016, venho, relativamente ao RECAP do projecto da EN 14-Maia/Nó do Jumbo/Interface Rodoferroviário da Trofa - AIA 2167, alertar para as seguintes questões que terão de ser consideradas e solucionadas, relativamente à zona urbana consolidada, onde resido na Rua de Avioso, nº 267, na Maia:

1 - Trata-se de uma zona sensível, pelo que de acordo com o disposto no Dec. Lei nº 9/2007, de 17 Janeiro (Regulamento Geral do Ruído), deverão ser colocadas barreiras acústicas por forma a não ultrapassar os 55 db (A) no ambiente exterior e superior a 45db (A) expresso pelo indicador Ln.

2 - E como coadjuvante às barreiras acústicas, deverá a zona junto ao recetor C24 ser arborizada (carvalhos ou outras) o que também minora o impacto visual da instalação das barreiras acústicas devendo a zona sobranter ser de implantação de zona verde, e deste modo colmatar os impactos negativos do projecto sendo que estas medidas não onerem significativamente o projecto, e diminuem substancialmente os índices de ruído e desconforto ambiental dos residentes nesta zona habitacional.

3 - Dados os impactos da obra na Rua de Avioso, se minimizem os mesmos procedendo à sua requalificação, com pavimentação em asfalto, criação de baías de estacionamento e passeio pedonal adjacente à zona verde referida no ponto anterior.

4 - É também alvo de reclamação o facto de a consulta pública ter tido uma duração inferior ao período legal mínimo para o efeito, não permitindo uma análise total e detalhada da documentação disponibilizada, lesando a capacidade dos cidadãos afectados exercerem na sua plenitude o seu direito de participação na mesma.

5 - Acresce ao ponto anterior que vários documentos só foram disponibilizados no portal Participa no dia 16/02/2016, mais de uma semana após o início do período de consulta, limitando ainda mais a análise atempada por parte dos interessados.

Cumprimentos,

Pedro Borges

Francisco César Lopes da Rocha
Rua Central de Cidadelha, Lote 3 nº 35
4475-622 Santa Maria de Avioso

De: Arthur Schinbo
11.3.2016
Augusto Serrano
CHEFE DE DIVISÃO

Exmo. Senhor:
Presidente da Agência Portuguesa do
Ambiente
Rua da Murgueira, nº 9/9A – Zambujal
Apartado 7585 – Alfragide
2611-865 Amadora

Santa Maria de Avioso, 24 de fevereiro de 2016

Assunto: Consulta Pública "EN14 – Maia (Nó do Jumbo / Interface Rodoferroviário da Trofa – RECAPE" – Carta Registada com Aviso de Recepção
V/ Refº: S008412-20102-DCOM.DCA

Exmo. Senhor,

Após ter consultado o Projecto de Execução referente ao assunto em epígrafe na Câmara Municipal da Maia com a ajuda de um Técnico da Câmara, constatei que a possível estrada irá passar junto à minha moradia, sita na Rua Central de Cidadelha, nº 35 – 4475 – 622 Santa Maria de Avioso, passagem essa a 4 metros de profundidade cujo o talude fica a 6 metros da minha moradia e não constam barreiras de protecção acústica, conforme referido no estudo, não tem janelas no alçado da minha moradia virado à possível estrada, o que não é verdade, aliás é onde estão situados três quartos todos eles com janela virados para a mesma, também verifiquei que a reposição da estrada existente (Rua Central de Cidadelha) irá ser feita com travessia superior que passa a cerca de 8 metros da frente da minha moradia e segundo informação do Técnico mais ou menos a 2 metros de altura e com talude virado para a minha moradia, tirando toda a minha privacidade, estacionamento condições de acesso e provocando substancialmente o aumento do ruído.

Venho por este meio contestar o Projecto em causa referente ao local junto à minha moradia identificado por v/ exas. como número do receptor - C39, lado da via/Km aproximado – Esquerdo/Km – 3+300, Distância aproximada ao talude(m) – 6, tratando-se de um bem adquirido as condições de habitabilidade minha e da minha família não terão a mesma qualidade se o Projecto se realizar conforme apresentado.

Quando comprei o prédio urbano (lote 3 do A.L.26/89) antes de efectuar o negócio dirigi-me à Câmara Municipal da Maia para pedir Viabilidade de Construção, foi-me entregue uma Viabilidade de Construção em nome do antigo proprietário e outra em meu nome após efectuar a compra do mesmo, inclusive o primeiro Projecto apresentado para construção foi indeferido porque o mesmo não cumpria o Alvará de Loteamento.

Quero dizer com isto, que todo o meu investimento em relação à minha moradia foi adquirido com base de eu e a minha família termos condições de habitabilidade com qualidade num loteamento ladeado de moradias e com estacionamento na frente da mesma (arranjado e pago por mim) conforme imposição da Câmara Municipal da Maia.

Se a obra for realizada conforme o Projecto em questão todos os meus direitos adquiridos deixam de existir, desta mesma forma venho solicitar que não se efetue a Travessia superior (Rua Central de Cidadelha) em frente à minha moradia, no meu entender o Troço principal da EN 14 poderá passar totalmente abaixo da cota existente da Rua Central de Cidadelha não tendo que causar danos Paisagísticos e todos os outros acima referidos.

Sendo a obra efectuada conforme Projecto, venho por este meio reivindicar a justa indemnização por todos os motivos já referidos e também pela desvalorização patrimonial adquirida e possíveis danos causados no imóvel no decorrer da obra, uma vez que se quiser vender a minha moradia, além de ser muito difícil, quase impossível (será muito difícil alguém comprar um imóvel que deixará de estar inserido num loteamento ladeado por possíveis moradias e sem uma estrada superior na frente da mesma). Como é óbvio o valor do imóvel baixa substancialmente.

Além da justa indemnização, também reivindico o fácil acesso e estacionamento para a minha moradia de forma a poder estacionar e manobrar com facilidade os veículos automóveis para entrada e saída da mesma, acesso aos pontos de entrega existentes da água, gás, electricidade e telecomunicações situados à direita no muro da frente da moradia. Solicito também que o Projecto sofra alterações no sentido de minimizar ao máximo a falta de privacidade e ruído que será provocado pela reposição da estrada em altura em frente à minha moradia, como também a colocação de barreiras acústicas no troço principal junto à minha moradia conforme já referido com ausência das mesmas o ruído será bastante junto aos quartos de dormir com janelas viradas à possível estrada provocando bastante dificuldade no descanso (dormir).

Agradeço a v/ compreensão em relação à minha exposição.

Com os meus melhores cumprimentos,

Francisco Carlos Lopes da Noeira

Francisco César Lopes da Rocha
Rua Central de Cidadelha, Lote 3, nº 35
4475-622 Santa Maria de Avioso

De Brito - Brito
29-02-2016
Augusto Serrano
CHEFE DE DIVISÃO

Exmo. Senhor:
Presidente da Agência Portuguesa do
Ambiente
Rua da Murgueira, nº 9/9A – Zambujal
Apartado 7585 – Alfragide
2611-865 Amadora

Santa Maria de Avioso, 26 de fevereiro de 2016

Assunto: Consulta Pública "EN14 – Maia (Nó do Jumbo / Interface Rodoferroviário da Trofa – RECAPE" – Carta Registada com Aviso de Recepção

V/ Refº: S008412-20102-DCOM.DCA

M/: Recetor C39

Exmo. Senhor,

Em complemento, venho dizer que após ter consultado o Projecto de Execução referente ao assunto em epígrafe na Câmara Municipal da Maia com a ajuda de um Técnico da Câmara, constatei que a possível estrada irá passar junto à minha moradia, sita na Rua Central de Cidadelha, lote 3, nº 35 – 4475 – 622 Santa Maria de Avioso (recetor: C39), passagem essa a 4 metros de profundidade cujo o talude fica a 6 metros da minha moradia, não constam barreiras de protecção acústica, conforme referido no estudo e não tem janelas no alçado da minha moradia virado à possível estrada, o que não é verdade, aliás é onde estão situados três quartos todos eles com janelas virados para a mesma.

Também verifiquei que a reposição da estrada existente (Rua Central de Cidadelha) irá ser feita com travessia superior que passa a cerca de 8 metros da frente da minha moradia e segundo informação do Técnico a mais ou menos 2 metros de altura e com talude virado para a minha moradia, ora isso tira toda a minha privacidade, estacionamento, condições de acesso e provocando substancialmente o aumento do ruído.

Venho por este meio contestar o Projecto em causa referente ao local junto à minha moradia identificado por v/ exas. como número do receptor - C39, lado da via/Km aproximado – Esquerdo/Km – 3+300, Distância aproximada ao talude(m) - 6 , tratando-se de um bem adquirido as condições de habitabilidade minha e da minha família não terão a mesma qualidade se o Projecto se realizar conforme apresentado.

Quando comprei o prédio urbano (lote 3 do A.L.26/89) antes de efectuar o negócio dirigi-me à Câmara Municipal da Maia para pedir Viabilidade de Construção, foi-me entregue uma Viabilidade de Construção em nome do antigo proprietário e outra em meu nome após efectuar a compra do mesmo.

O meu lote é o nº 3 do Alvará de Loteamento 26/89. A construção da moradia foi feita respeitando o Alvará de Loteamento e a Licença de Construção. No final foi vistoriada e possui Licença de Habitabilidade, pelo que não existe qualquer ilicitude ou incumprimento na edificação.

Quero dizer com isto, que todo o meu investimento em relação à minha moradia foi adquirido com base de eu e a minha família termos condições de habitabilidade num loteamento ladeado de moradias e com estacionamento na frente da mesma (arranjado e pago por mim) conforme imposição da Câmara Municipal da Maia.

Se a obra for realizada conforme o Projecto em questão a minha moradia e a qualidade de vida ficam ameaçadas.

Desta mesma forma venho solicitar que não se efectue a Travessia Superior (Rua Central de Cidadelha) em frente à minha moradia.

No meu entender o Troço Principal da EN 14 poderá passar totalmente abaixo da cota existente da Rua Central de Cidadelha não tendo que causar danos Paisagísticos e todos os outros acima referidos.

Sendo a obra efectuada conforme Projecto, venho por este meio reivindicar a justa indemnização por todos os motivos já referidos e também pela desvalorização patrimonial, uma vez que se quiser vender a minha moradia, além de ser muito difícil, quase impossível (será muito difícil alguém comprar um imóvel que deixará de estar inserido num loteamento ladeado por possíveis moradias e sem uma estrada superior na frente da mesma). Como é óbvio o valor do imóvel baixa substancialmente.

Também reivindico o normal acesso e estacionamento para a minha moradia de forma a poder estacionar e manobrar os veículos automóveis para entrada e saída da mesma, acesso ao veículo das empresas de recolha de lixo, aos pontos de entrega existentes da água, gás, electricidade e telecomunicações situados à direita no muro da frente da moradia.

Solicito também que o Projecto sofra alterações no sentido de minimizar ao máximo a falta de privacidade e ruído que será provocado pela reposição da estrada em altura em frente à minha moradia, como também a colocação de barreiras acústicas no Troço Principal junto à minha moradia conforme já referido com ausência das mesmas o ruído será bastante junto aos quartos de dormir com janelas viradas à possível estrada provocando bastante dificuldade no descanso (dormir).

Por fim, ainda sugiro que refaçam o traçado e projectem a Variante sobre a minha moradia, de forma a evitar a curvatura desta e da estrada camarária, expropriando-me a mesma.

Agradeço a v/ compreensão em relação à minha exposição.

Com os meus melhores cumprimentos,

Francisco César Lopes de Noeuz

**César Rocha – Comércio e Instalações de Aparelhos
Eléctricos, Unipessoal, Lda**
Sede: Rua Central de Cidadelha, nº 35
4475-622 Santa Maria de Avioso

Dr. Berta Lúcio
29-02-2016
Augusto Serrano
Augusto Serrano
CHEFE DE DIVISÃO

Exmo. Senhor:
**Presidente da Agência Portuguesa do
Ambiente**
Rua da Murgueira, nº 9/9A – Zambujal
Apartado 7585 – Alfragide
2611-865 Amadora

Santa Maria de Avioso, 26 de fevereiro de 2016
Assunto: Consulta Pública " EN14 – Maia (Nó do Jumbo / Interface Rodoferroviário da
Trofa – RECAPE) " – Carta Registada com Aviso de Recepção
M/ Recetor C39

Exmo. Senhor,

Após consulta ao Projecto de Execução referente ao assunto em epígrafe na Câmara Municipal da Maia, constatou-se que se a obra se realizar, em relação à reposição da Rua Central de Cidadelha conforme projecto, tira as condições de acesso e respectivas manobras das viaturas de trabalho da própria empresa e dos veículos de dimensão superior das empresas de transporte que nos fornecem na entrega e recolha de mercadorias, uma vez que a sede da empresa acima referida (César Rocha - Comércio e Instalações de Aparelhos Eléctricos, Unipessoal, Lda) situa-se na edificação sita na Rua Central de Cidadelha, nº 35 (Recetor C39).

Até ao momento a empresa teve sempre serventia da vaia de estacionamento existente em frente à edificação e livre acesso com todas as viaturas.
De outra forma não tem condições de trabalho.

Sugiro que o projecto sofra alterações no sentido de não prejudicar o acesso automóvel e respectivas manobras para entrada e saída das instalações, conforme acima referido.

Se o projecto não sofrer alterações no sentido de manter as mesmas condições de trabalho da empresa, a mesma terá de mudar de instalações e reivindicando a justa indemnização por todos os danos e prejuízos causados.

Agradeço a v/ compreensão em relação à nossa exposição.

Com os melhores cumprimentos,
A Gerência

Graciosa da Rocha
CÉSAR ROCHA - Comércio e Instalações
de Aparelhos Eléctricos, Unipessoal, Lda.
NIF: 509 152 350
Rua Central de Cidadelha, Lt.3 - nº 35
4475 - 622 Sta. Maria de Avioso
Tel / Fax: 229 86 20 57

Consulta Pública "EN 14 –Maia (Nó do Jumbo) / Interface Rodoferroviário da Trofa - Recape

Exmo Sr. Presidente da Agência Portuguesa do Ambiente

Identificação

Nome – Ana Rosa Vieira Campos (cabeça de casal da herança de Joaquim Moreira Maia)
 B.I. nº 3047977(0), do arquivo de identificação de Lisboa,
 Morada – Rua de Mendões 521, 4745-451 S. Mamede de Coronado.

Introdução

Após verificação da implantação do traçado, verifiquei existir alguns pontos importantes no estudo de impacte ambiental em consulta pública, que não estão contemplados e que entendo ter o direito de salvaguardar, como proprietário, e munícipe do concelho da Trofa, já que após contacto com elementos da Câmara do pelouro do planeamento, verifiquei que entre outras coisas não acautelaram neste projecto os caminhos públicos que serão ocupados ou seccionados pelo traçado da circular.

Sendo proprietário de parcelas de terreno, incluídas no corredor de implantação da Circular à EN14, e vivendo muito próximo do traçado quero no âmbito da consulta Pública a decorrer até 26/02/2016, contribuir para esta consulta com algumas observações que entendo ser pertinentes.

Não pretendo imiscuir-me na faixa onde está projectada a circular, pois o autor do projecto "AKTINS" naturalmente ponderou todos os aspectos.

Pretendo sim, alertar para aspectos que só os interessados, porque são proprietários ou têm alguma sensibilidade para o ambiente, gostariam que fossem contemplados.

Estou a falar no trajecto compreendido entre o quilómetro Km 6+600 até ao quilómetro Km 7+000.

Assim sendo, queria reclamar três pontos que devem ser considerados:

**Caminhos públicos e servidão,
 Minas e linhas de água,**

Exposição

Após ter conhecimento do traçado previsto da Circular à EN14 , para este troço, verifica-se que se desenvolve paralelamente ao traçado do gasoduto de gás natural, a uma distância de aproximadamente 80 m, após o atravessamento do dito ramal no quilometro Km 5+700.

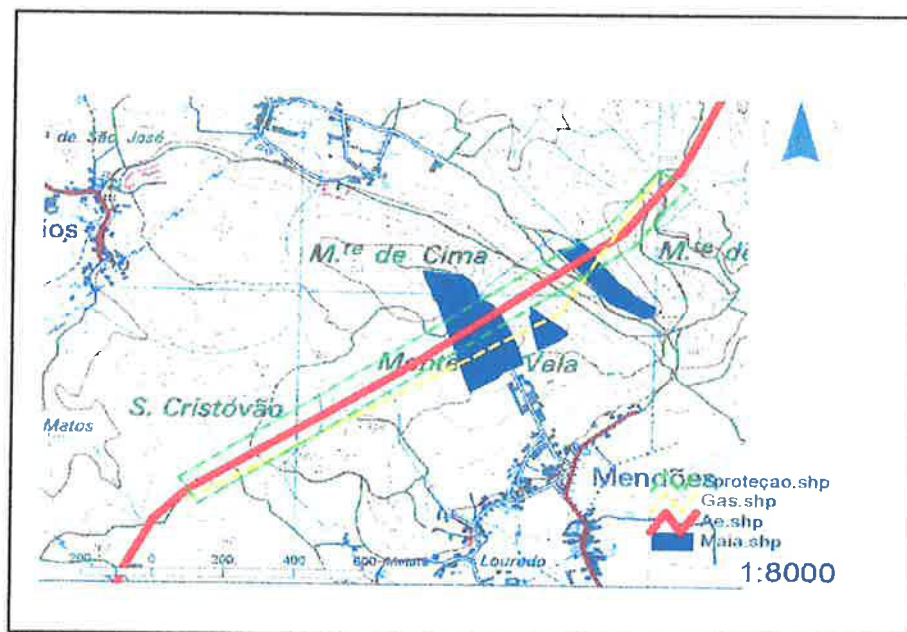
Como pode verificar pela figura abaixo, onde implantei por GPS as parcelas de que sou proprietário, verifica-se em termos de impacte ambiental que ficará uma faixa de 80 m provocando descontinuidades entre o traçado da circular e o gasoduto, com prejuízos bem evidentes para os proprietários confrontantes.

Assim coloca-se a seguinte questão:

Foram tido em conta os caminhos públicos existentes neste espaço (entre o Km 6+600 e Km7+000), de modo a serem preservados ou incluídos ?

Se assim não for, ficarão partes de parcelas do mapa cadastral inviabilizadas economicamente, e sem acessos, dado que são cortados ao meio .

No entanto tratarei deste assunto num dos pontos seguintes.



Caminhos públicos, vicinais e servidão

Conforme pode verificar nas figuras abaixo, a primeira traçada numa vista aérea do Google.

A segunda retirada do PDM da Trofa em vigor, onde são bem visíveis os ditos caminhos públicos e vicinais, património estrutural do concelho da Trofa, assim como alguns caminhos particulares de servidão.

A última figura com os caminhos certificados através da Junta de Freguesia.

Estes caminhos, são os únicos acessos às propriedades que servem, não podendo ser retiradas nem prejudicados.

Isto para não falar nos caminhos de servidão que também são bem definidos, na mesma figura, e neste troço, e que têm que ser salvaguardados.

Verifiquei também que foram criados caminhos paralelos para resolverem problemas de acessibilidades entre o Km 5+500 e Km 7+000.

Como posso eu ter aceso aos meus terrenos que são cortados entre o Km 6+600 e Km 7+000 uma vez que não foram contemplados no projeto.

Lembro que esta zona vai ser escavada impedindo a passagem às parcelas cortadas.

Exijo pois que sejam construídas acessibilidades para as parcelas em questão.



Freguesia de São Mamede do Coronado
Vila do Coronado - Vila do Coronado - Concelho de Tróia

ATESTADO

JOSÉ JOAQUIM AZEVEDO FERREIRA, Presidente da Junta de Freguesia de São Mamede do Coronado, vila do coronado - concelho da Tróia, Distrito do Porto, ao uso da competência que lhe confere o artigo n.º 1 da alínea p) do artigo 34.º da Lei n.º 169/99, de 18 de Setembro e para cumprimento da alínea p) do artigo 34.º da mesma Lei, com as alterações introduzidas pela Lei 5-A/2002 de 11 de Janeiro, nome, para efeitos do Plano Comunitário, que AKA ROSA VIEIRA CAMPELO, nascida a 22/05/1934, identificada pelo B.I. n.º 3647977(8), emitido pelo arquivo de Lisboa, no estado de Viúva, cabeça de casal da herança de Joaquim Moreira Mala, natural da freguesia de Avilem (S. Pedro), concelho de Mala, distrito da Fátima, filha de Rodrigo Moreira Campos e de Maria Rosa Vieira Neves Campos, e residente na rua de Mendonça, 521, 4745-451 SÃO MAMEDE CORONADO, em condições identificadas a vermelho no planta anexa são considerados caminhos públicos, conforme indicado no PDM em vigor.

Por ser verdade e para constar, passo o presente atestado, que assino e val autenticado com o selo branco em uso nesta Junta.

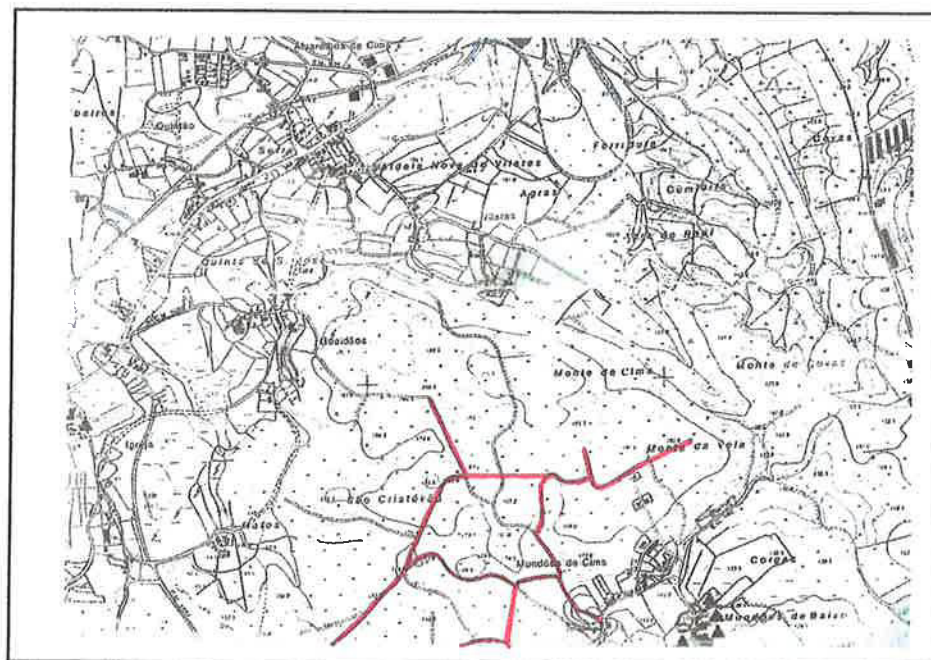
E eu, José Joaquim Azevedo Ferreira, Escrivão da mesma Junta de Freguesia, o subscrito.

São Mamede do Coronado, 17 de Fevereiro de 2010.

ASSINADO

O Presidente,

José Joaquim Azevedo Ferreira

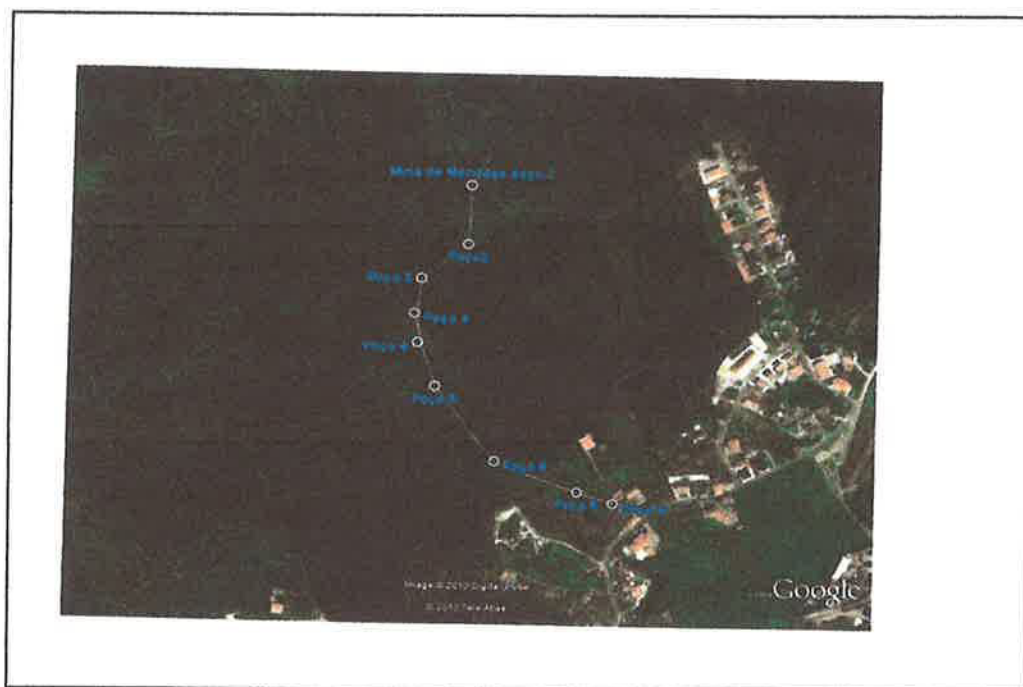


Minas e Linhas de água

Apesar do estudo de impacto ambiental não referir para esta zona qualquer lençol freático, não posso deixar de chamar atenção para o facto do traçado da variante cortar vários lençóis freáticos.

Um dos lençóis freáticos alimenta uma mina particular registada e de que sou proprietário, cuja água se destina ao consumo particular e rega, das propriedades de que sou proprietário.

A empresa EP (Estradas de Portugal) tem que salvaguardar este património ambiental sob pena de prejudicar o concelho e os legítimos interesses dos proprietários.



Espero que esta minha exposição contribua para um melhor esclarecimento dos aspectos ambientais sensíveis do traçado da circular à EN14, neste troço, e que possam ser contemplados na aprovação final desta infra-estrutura.

Estou ao inteiro dispor para no local poder contribuir para a resolução deste problema de acessibilidade.

Muito atentamente, aceite os meus cumprimentos, pondo-me desde já à vossa disposição para qualquer esclarecimento.

S. Mamede de Coronado 22/02/2016

Ana Rosa Vieira Campos

Dr. José - Sobral
25-02-2016
[Assinatura]
Alvarista EN14
CHEFE DE DIVISÃO

Consulta Pública**Da****Variantes EN14 entre Maia (Nó do Jumbo)/Famalicão (Nó da Cruz/IP/A3)****AIA2137**

Exmo. Sr. Director da Agência Portuguesa do Ambiente

Identificação

Nome - Manuel Joaquim Ascensão Maia,
B.I. nº 983106, do arquivo de identificação de Lisboa,
Morada - Rua de Matos 434 Muro Trofa, 4745-324 Muro,

Preâmbulo

Após uma leitura superficial, verifiquei existir alguns pontos importantes no estudo de impacto ambiental em consulta pública, que não estão contemplados e que entendo ter o direito de salvaguardar, como proprietário, e munícipe do concelho da Trofa, já que após contacto com elementos da Câmara do pelouro do planeamento, verifiquei que entre outras coisas não acautelaram neste projecto os caminhos públicos que serão ocupados ou seccionados pelo traçado da variante.

Sendo proprietário de parcelas de terreno, incluídas no corredor de implantação da Variante à EN14, e vivendo muito próximo do traçado quero no âmbito da consulta Pública a decorrer até 26/02/2010, contribuir para esta consulta com algumas observações que entendo ser pertinentes.

Não pretendo imiscuir-me na faixa onde está projectada a variante, pois o autor do projecto "AKTINS" naturalmente ponderou todos os aspectos.

Pretendo sim, alertar para aspectos que só os interessados, porque são proprietários ou têm alguma sensibilidade para o ambiente, gostariam que fossem contemplados.

Estou a falar no trajecto compreendido entre o quilómetro 5+500 até ao quilómetro 7+000.

Assim sendo, queria reclamar três pontos que devem ser considerados:

**Ramal industrial de Gás natural de Leça já implantado,
Caminhos públicos e servidão,
Minas e linhas de água,**

Exposição**Ramal industrial de Gás natural de Leça já implantado**

Tal como atrás referi, o traçado do ramal está em vias de conclusão no que se refere à implantação e construção civil propriamente dito.

Após ter conhecimento do traçado previsto da Variante EN14 , para este troço, verifica-se que se desenvolve paralelamente ao traçado do gasoduto de gás natural, a uma distância de aproximadamente 60 m, após o atravessamento do dito ramal no quilómetro 5.

Como pode verificar pela figura abaixo, onde implantei por GPS as parcelas de que sou proprietário, verifica-se em termos de impacte ambiental que ficará uma faixa de 60 m provocando descontinuidades entre o traçado da variante e o gasoduto, com prejuízos bem evidentes para os proprietários confrontantes.

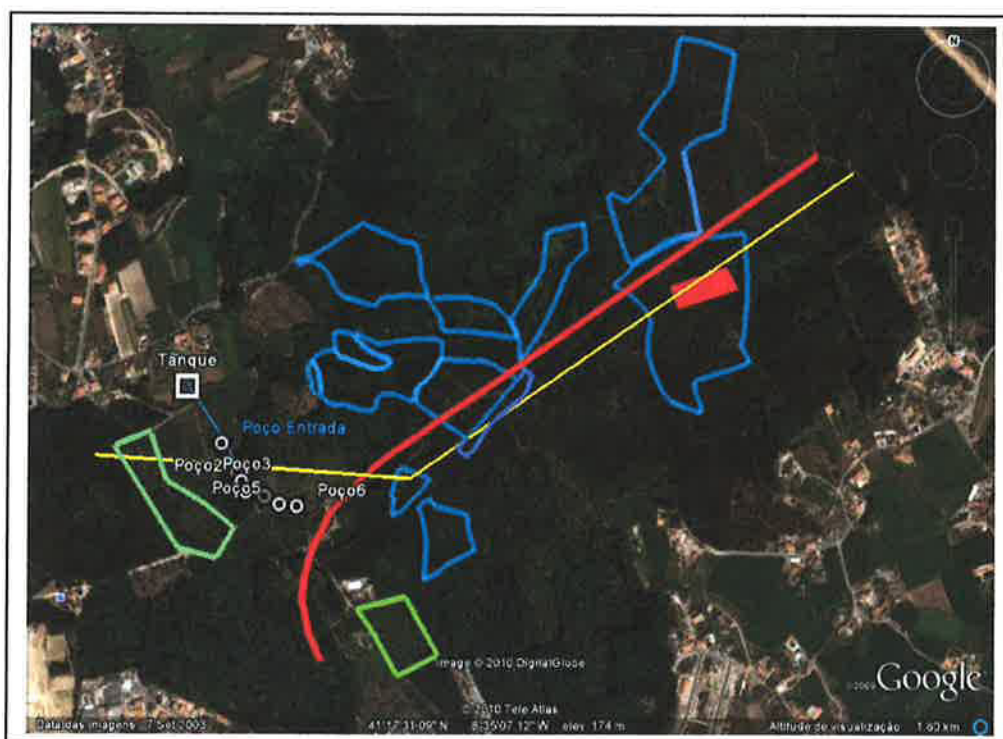
Assim coloca-se a seguinte questão:

Não é possível encurtar a distância de separação dos dois traçados (60 m) , ou mesmo eliminando-a, formando uma só descontinuidade minimizando os prejuízos já efectuados em todos os proprietários afectados pelo ramal de gás natural, assim como minimizando a área florestal afectada ?

Foram tidos em conta os caminhos públicos existentes neste espaço (entre o Km 5 e 7), de modo a serem preservados ou incluídos ?

Se assim não for, ficarão partes de parcelas do mapa cadastral inviabilizadas economicamente, e sem acessos.

No entanto tratarei deste assunto num dos pontos seguintes.



Caminhos públicos, vicinais e servidão

Conforme pode verificar nas figuras abaixo, a primeira traçada numa vista aérea do Google.

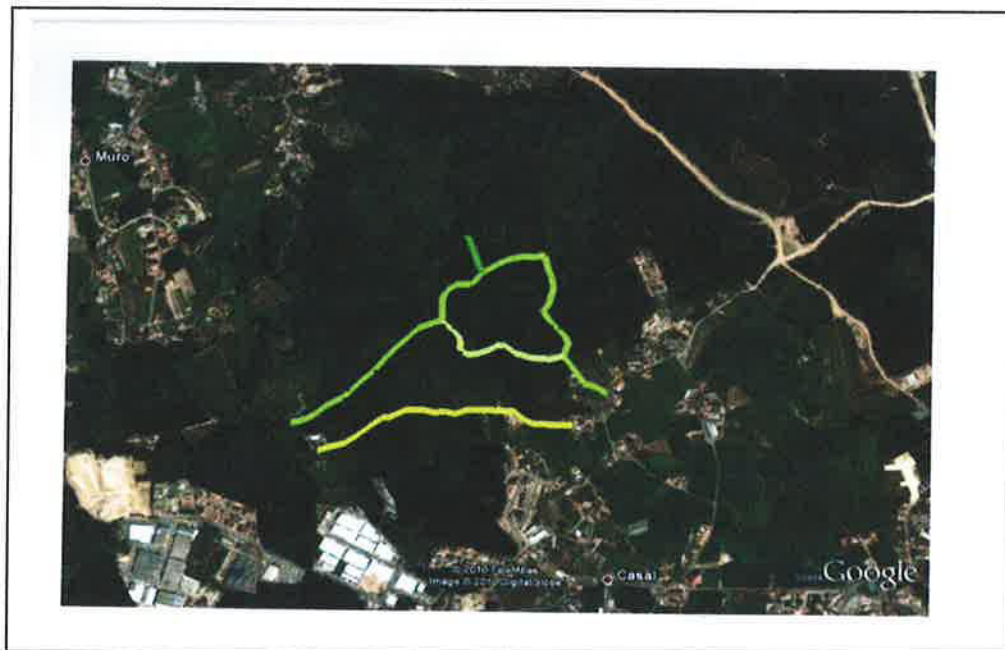
A segunda retirada do PDM de Santo Tirso em vigor, onde são bem visíveis os ditos caminhos públicos e vicinais, património estrutural do concelho da Trofa, assim como alguns caminhos particulares de servidão a amarelo e verde.

A última figura com os caminhos certificados através da Junta de Freguesia.

Estes caminhos, são os únicos acessos às propriedades que servem, não podendo ser retiradas nem prejudicados.

Isto para não falar nos caminhos de servidão que também são bem definidos, na mesma figura, e neste troço, e que têm que ser salvaguardados. Em minha opinião deverão fazer um

levantamento dos caminhos públicos existentes pois é do interesse do município da Trofa e dos proprietários confrontantes.



Freguesia do Muro
Concelho da Trofa

Doc. 37.001.007

ATESTADO

CARLOS ALBERTO DE SÁ MARTINS, Presidente da Junta de Freguesia do Muro, concelho da Trofa, Várzea do Porto, no uso da competência que lhe confere a alínea a) do n.º 1 do artigo 38.º da Lei n.º 169/99, de 18 de Setembro e para cumprimento da alínea p) do n.º 6 do artigo 34.º da mesma lei, com as alterações introduzidas pela Lei 5-A/2002 de 11 de Janeiro, antes, para os devidos e legais efeitos, e a pedido de MANUEL JOAQUIM ANTÓNIO MATA, casado, nascido a 09/04/1949, identificado pelo D.I. n.º 983106 (1), emitido pelo serviço de Lideira, natural da freguesia de Covas do S. (Maceda), concelho de Santo Tirce, distrito do Porto, filho de Manuel António da Sousa Mata e de Maria José de Azeiteiro Mendonça, residente na Rua de Mata n.º 434, Freguesia do Muro, Concelho da Trofa, que os caminhos, identificados a seguir no plano anexa são considerados caminhos públicos e os identificados a seguir são considerados caminhos de servidão, conforme indicação ao PDM em vigor.

Por ser verdade e para constar, passo o presente atestado, que assino e vai autenticado com o selo brevíssimo em uma única folha.

Muro, 5 de Fevereiro de 2010.

TAXA EUR-106

O Presidente,
Carlos Alberto de Sá Martins

Bom dia de manhã! 4796 - 4794/4795/4796/4797/4798/4799/4800/4801/4802/4803/4804/4805/4806/4807/4808/4809/4810/4811/4812/4813/4814/4815/4816/4817/4818/4819/4820/4821/4822/4823/4824/4825/4826/4827/4828/4829/4830/4831/4832/4833/4834/4835/4836/4837/4838/4839/4840/4841/4842/4843/4844/4845/4846/4847/4848/4849/4850/4851/4852/4853/4854/4855/4856/4857/4858/4859/4860/4861/4862/4863/4864/4865/4866/4867/4868/4869/4870/4871/4872/4873/4874/4875/4876/4877/4878/4879/4880/4881/4882/4883/4884/4885/4886/4887/4888/4889/4890/4891/4892/4893/4894/4895/4896/4897/4898/4899/4900/4901/4902/4903/4904/4905/4906/4907/4908/4909/4910/4911/4912/4913/4914/4915/4916/4917/4918/4919/4920/4921/4922/4923/4924/4925/4926/4927/4928/4929/4930/4931/4932/4933/4934/4935/4936/4937/4938/4939/4940/4941/4942/4943/4944/4945/4946/4947/4948/4949/4950/4951/4952/4953/4954/4955/4956/4957/4958/4959/4960/4961/4962/4963/4964/4965/4966/4967/4968/4969/4970/4971/4972/4973/4974/4975/4976/4977/4978/4979/4980/4981/4982/4983/4984/4985/4986/4987/4988/4989/4990/4991/4992/4993/4994/4995/4996/4997/4998/4999/5000/5001/5002/5003/5004/5005/5006/5007/5008/5009/5010/5011/5012/5013/5014/5015/5016/5017/5018/5019/5020/5021/5022/5023/5024/5025/5026/5027/5028/5029/5030/5031/5032/5033/5034/5035/5036/5037/5038/5039/5040/5041/5042/5043/5044/5045/5046/5047/5048/5049/5050/5051/5052/5053/5054/5055/5056/5057/5058/5059/5060/5061/5062/5063/5064/5065/5066/5067/5068/5069/5070/5071/5072/5073/5074/5075/5076/5077/5078/5079/5080/5081/5082/5083/5084/5085/5086/5087/5088/5089/5090/5091/5092/5093/5094/5095/5096/5097/5098/5099/5100/5101/5102/5103/5104/5105/5106/5107/5108/5109/5110/5111/5112/5113/5114/5115/5116/5117/5118/5119/5120/5121/5122/5123/5124/5125/5126/5127/5128/5129/5130/5131/5132/5133/5134/5135/5136/5137/5138/5139/5140/5141/5142/5143/5144/5145/5146/5147/5148/5149/5150/5151/5152/5153/5154/5155/5156/5157/5158/5159/5160/5161/5162/5163/5164/5165/5166/5167/5168/5169/5170/5171/5172/5173/5174/5175/5176/5177/5178/5179/5180/5181/5182/5183/5184/5185/5186/5187/5188/5189/5190/5191/5192/5193/5194/5195/5196/5197/5198/5199/5200/5201/5202/5203/5204/5205/5206/5207/5208/5209/5210/5211/5212/5213/5214/5215/5216/5217/5218/5219/5220/5221/5222/5223/5224/5225/5226/5227/5228/5229/5230/5231/5232/5233/5234/5235/5236/5237/5238/5239/5240/5241/5242/5243/5244/5245/5246/5247/5248/5249/5250/5251/5252/5253/5254/5255/5256/5257/5258/5259/5260/5261/5262/5263/5264/5265/5266/5267/5268/5269/5270/5271/5272/5273/5274/5275/5276/5277/5278/5279/5280/5281/5282/5283/5284/5285/5286/5287/5288/5289/5290/5291/5292/5293/5294/5295/5296/5297/5298/5299/5300/5301/5302/5303/5304/5305/5306/5307/5308/5309/5310/5311/5312/5313/5314/5315/5316/5317/5318/5319/5320/5321/5322/5323/5324/5325/5326/5327/5328/5329/5330/5331/5332/5333/5334/5335/5336/5337/5338/5339/5340/5341/5342/5343/5344/5345/5346/5347/5348/5349/5350/5351/5352/5353/5354/5355/5356/5357/5358/5359/5360/5361/5362/5363/5364/5365/5366/5367/5368/5369/5370/5371/5372/5373/5374/5375/5376/5377/5378/5379/5380/5381/5382/5383/5384/5385/5386/5387/5388/5389/5390/5391/5392/5393/5394/5395/5396/5397/5398/5399/5400/5401/5402/5403/5404/5405/5406/5407/5408/5409/5410/5411/5412/5413/5414/5415/5416/5417/5418/5419/5420/5421/5422/5423/5424/5425/5426/5427/5428/5429/5430/5431/5432/5433/5434/5435/5436/5437/5438/5439/5440/5441/5442/5443/5444/5445/5446/5447/5448/5449/5450/5451/5452/5453/5454/5455/5456/5457/5458/5459/5460/5461/5462/5463/5464/5465/5466/5467/5468/5469/5470/5471/5472/5473/5474/5475/5476/5477/5478/5479/5480/5481/5482/5483/5484/5485/5486/5487/5488/5489/5490/5491/5492/5493/5494/5495/5496/5497/5498/5499/5500/5501/5502/5503/5504/5505/5506/5507/5508/5509/5510/5511/5512/5513/5514/5515/5516/5517/5518/5519/5520/5521/5522/5523/5524/5525/5526/5527/5528/5529/5530/5531/5532/5533/5534/5535/5536/5537/5538/5539/5540/5541/5542/5543/5544/5545/5546/5547/5548/5549/5550/5551/5552/5553/5554/5555/5556/5557/5558/5559/5560/5561/5562/5563/5564/5565/5566/5567/5568/5569/5570/5571/5572/5573/5574/5575/5576/5577/5578/5579/5580/5581/5582/5583/5584/5585/5586/5587/5588/5589/5590/5591/5592/5593/5594/5595/5596/5597/5598/5599/5600/5601/5602/5603/5604/5605/5606/5607/5608/5609/5610/5611/5612/5613/5614/5615/5616/5617/5618/5619/5620/5621/5622/5623/5624/5625/5626/5627/5628/5629/5630/5631/5632/5633/5634/5635/5636/5637/5638/5639/5640/5641/5642/5643/5644/5645/5646/5647/5648/5649/5650/5651/5652/5653/5654/5655/5656/5657/5658/5659/5660/5661/5662/5663/5664/5665/5666/5667/5668/5669/5670/5671/5672/5673/5674/5675/5676/5677/5678/5679/5680/5681/5682/5683/5684/5685/5686/5687/5688/5689/5690/5691/5692/5693/5694/5695/5696/5697/5698/5699/5700/5701/5702/5703/5704/5705/5706/5707/5708/5709/5710/5711/5712/5713/5714/5715/5716/5717/5718/5719/5720/5721/5722/5723/5724/5725/5726/5727/5728/5729/5730/5731/5732/5733/5734/5735/5736/5737/5738/5739/5740/5741/5742/5743/5744/5745/5746/5747/5748/5749/5750/5751/5752/5753/5754/5755/5756/5757/5758/5759/5760/5761/5762/5763/5764/5765/5766/5767/5768/5769/5770/5771/5772/5773/5774/5775/5776/5777/5778/5779/5780/5781/5782/5783/5784/5785/5786/5787/5788/5789/5790/5791/5792/5793/5794/5795/5796/5797/5798/5799/5800/5801/5802/5803/5804/5805/5806/5807/5808/5809/5810/5811/5812/5813/5814/5815/5816/5817/5818/5819/5820/5821/5822/5823/5824/5825/5826/5827/5828/5829/5830/5831/5832/5833/5834/5835/5836/5837/5838/5839/5840/5841/5842/5843/5844/5845/5846/5847/5848/5849/5850/5851/5852/5853/5854/5855/5856/5857/5858/5859/5860/5861/5862/5863/5864/5865/5866/5867/5868/5869/5870/5871/5872/5873/5874/5875/5876/5877/5878/5879/5880/5881/5882/5883/5884/5885/5886/5887/5888/5889/5890/5891/5892/5893/5894/5895/5896/5897/5898/5899/5900/5901/5902/5903/5904/5905/5906/5907/5908/5909/5910/5911/5912/5913/5914/5915/5916/5917/5918/5919/5920/5921/5922/5923/5924/5925/5926/5927/5928/5929/5930/5931/5932/5933/5934/5935/5936/5937/5938/5939/5940/5941/5942/5943/5944/5945/5946/5947/5948/5949/5950/5951/5952/5953/5954/5955/5956/5957/5958/5959/5960/5961/5962/5963/5964/5965/5966/5967/5968/5969/5970/5971/5972/5973/5974/5975/5976/5977/5978/5979/5980/5981/5982/5983/5984/5985/5986/5987/5988/5989/5990/5991/5992/5993/5994/5995/5996/5997/5998/5999/6000/6001/6002/6003/6004/6005/6006/6007/6008/6009/6010/6011/6012/6013/6014/6015/6016/6017/6018/6019/6020/6021/6022/6023/6024/6025/6026/6027/6028/6029/6030/6031/6032/6033/6034/6035/6036/6037/6038/6039/6040/6041/6042/6043/6044/6045/6046/6047/6048/6049/6050/6051/6052/6053/6054/6055/6056/6057/6058/6059/6060/6061/6062/6063/6064/6065/6066/6067/6068/6069/6070/6071/6072/6073/6074/6075/6076/6077/6078/6079/6080/6081/6082/6083/6084/6085/6086/6087/6088/6089/6090/6091/6092/6093/6094/6095/6096/6097/6098/6099/6100/6101/6102/6103/6104/6105/6106/6107/6108/6109/6110/6111/6112/6113/6114/6115/6116/6117/6118/6119/6120/6121/6122/6123/6124/6125/6126/6127/6128/6129/6130/6131/6132/6133/6134/6135/6136/6137/6138/6139/6140/6141/6142/6143/6144/6145/6146/6147/6148/6149/6150/6151/6152/6153/6154/6155/6156/6157/6158/6159/6160/6161/6162/6163/6164/6165/6166/6167/6168/6169/6170/6171/6172/6173/6174/6175/6176/6177/6178/6179/6180/6181/6182/6183/6184/6185/6186/6187/6188/6189/6190/6191/6192/6193/6194/6195/6196/6197/6198/6199/6200/6201/6202/6203/6204/6205/6206/6207/6208/6209/6210/6211/6212/6213/6214/6215/6216/6217/6218/6219/6220/6221/6222/6223/6224/6225/6226/6227/6228/6229/6230/6231/6232/6233/6234/6235/6236/6237/6238/6239/6240/6241/6242/6243/6244/6245/6246/6247/6248/6249/6250/6251/6252/6253/6254/6255/6256/6257/6258/6259/6260/6261/6262/6263/6264/6265/6266/6267/6268/6269/6270/6271/6272/6273/6274/6275/6276/6277/6278/6279/6280/6281/6282/6283/6284/6285/6286/6287/6288/6289/6290/6291/6292/6293/6294/6295/6296/6297/6298/6299/6300/6301/6302/6303/6304/6305/6306/6307/6308/6309/6310/6311/6312/6313/6314/6315/6316/6317/6318/6319/6320/6321/6322/6323/6324/6325/6326/6327/6328/6329/6330/6331/6332/6333/6334/6335/6336/6337/6338/6339/6340/6341/6342/6343/6344/6345/6346/6347/6348/6349/6350/6351/6352/6353/6354/6355/6356/6357/6358/6359/6360/6361/6362/6363/6364/6365/6366/6367/6368/6369/6370/6371/6372/6373/6374/6375/6376/6377/6378/6379/6380/6381/6382/6383/6384/6385/6386/6387/6388/6389/6390/6391/6392/6393/6394/6395/6396/6397/6398/6399/6400/6401/6402/6403/6404/6405/6406/6407/6408/6409/6410/6411/6412/6413/6414/6415/6416/6417/6418/6419/6420/6421/6422/6423/6424/6425/6426/6427/6428/6429/6430/6431/6432/6433/6434/6435/6436/6437/6438/6439/6440/6441/6442/6443/6444/6445/6446/6447/6448/6449/6450/6451/6452/6453/6454/6455/6456/6457/6458/6459/6460/6461/6462/6463/6464/6465/6466/6467/6468/6469/6470/6471/6472/6473/6474/6475/6476/6477/6478/6479/6480/6481/6482/6483/6484/6485/6486/6487/6488/6489/6490/6491/6492/6493/6494/6495/6496/6497/6498/6499/6500/6501/6502/6503/6504/6505/6506/6507/6508/6509/6510/6511/6512/6513/6514/6515/6516/6517/6518/6519/6520/6521/6522/6523/6524/6525/6526/6527/6528/6529/6530/6531/6532/6533/6534/6535/6536/6537/6538/6539/6540/6541/6542/6543/6544/6545/6546/6547/6548/6549/6550/6551/6552/6553/6554/6555/6556/6557/6558/6559/6560/6561/6562/6563/6564/6565/6566/6567/6568/6569/6570/6571/6572/6573/6574/6575/6576/6577/6578/6579/6580/6581/6582/6583/6584/6585/6586/6587/6588/6589/6590/6591/6592/6593/6594/6595/6596/6597/6598/6599/6600/6601/6602/6603/6604/6605/6606/6607/6608/6609/6610/6611/6612/6613/6614/6615/6616/6617/6618/6619/6620/6621/6622/6623/6624/6625/6626/6627/6628/6629/6630/6631/6632/6633/6634/6635/6636/6637/6638/6639/6640/6641/6642/6643/6644/6645/6646/6647/6648/6649/6650/6651/6652/6653/6654/6655/6656/6657/6658/6659/6660/6661/6662/6663/6664/6665/6666/6667/6668/6669/6670/6671/6672/6673/6674/6675/6676/6677/6678/6679/6680/6681/6682/6683/6684/6685/6686/6687/6688/6689/6690/6691/6692/6693/6694/6695/6696/6697/6698/6699/6700/6701/6702/6703/6704/6705/6706/6707/6708/6709/6710/6711/6712/6713/6714/6715/6716/6717/6718/6719/6720/6721/6722/6723/6724/6725/6726/6727/6728/6729/6730/6731/6732/6733/6734/6735/6736/6737/6738/6739/6740/6741/6742/6743/6744/6745/6746/6747/6748/6749/6750/6751/6752/6753/6754/6755/6756/6757/6758/6759/6760/6761/6762/6763/6764/6765/6766/6767/6768/6769/6770/6771/6772/6773/6774/6775/6776/6777/6778/6779/6780/6781/6782/6783/6784/6785/6786/6787/6788/6789/6790/6791/6792/6793/6794/6795/6796/6797/6798/6799/6800/6801/6802/6803/6804/6805/6806/6807/6808/6809/6810/6811/6812/6813/6814/6815/6816/6817/6818/6819/6820/6821/6822/6823/6824/6825/6826/6827/6828/6829/6830/6831/6832/6833/6834/6835/6836/6837/6838/6839/6840/6841/6842/6843/6844/6845/6846/6847/6848/6849/6850/6851/6852/6853/6854/6855/6856/6857/6858/6859/6860/6861/6862/6863/6864/6865/6866/6867/6868/6869/6870/6871/6872/6873/6874/6875/6876/6877/6878/6879/6880/6881/6882/6883/6884/6885/6886/6887/6888/6889/6890/6891/6892/6893/6894/6895/6896/6897/6898/6899/6900/6901/6902/6903/6904/6905/6906/6907/6908/6909/6910/6911/6912/6913/6914/6915/6916/6917/6918/6919/6920/6921/6922/6923/6924/6925/6926/6927/6928/6929/6930/6931/6932/6933/6934/6935/6936/6937/6938/6939/6940/6941/6942/6943/6944/6945/6946/6947/6948/6949/6950/6951/6952/6953/6954/6955/6956/6957/6958/6959/6960/6961/6962/6963/6964/6965/6966/6967/6968/6969/6970/6971/6972/6973/6974/6975/6976/6977/6978/6979/6980/6981/6982/6983/6984/6985/6986/6987/6988/6989/6990/6991/6992/6993/6994/6995/6996/6997/6998/6999/7000/7001/7002/7003/7004/7005/7006/7007/7008/7009/7010/7011/7012/7013/7014/7015/7016/7017/7018/7019/7020/7021/7022/7023/7024/7025/7026/7027/7028/7029/7030/7031/7032/7033/7034/7035/7036/7037/7038/7039/7040/7041/7042/7043/7044/7045/7046/7047/7048/7049/7050/7051/7052/7053/7054/7055/7056/7057/7058/7059/7060/7061/7062/7063/7064/7065/7066/7067/7068/7069/7070/7071/7072/7073/7074/7075/7076/7077/7078/7079/7080/7081/7082/7083/7084/7085/7086/7087/7088/7089/7090/7091/7092/7093/7094/7095/7096/7097/7098/7099/7100/7101/7102/7103/7104/7105/7106/7107/7108/7109/7110/7111/7112/7113/7114/7115/7116/7117/7118/7119/7120/7121/7122/7123/7124/7125/7126/7127/7128/7129/7130/7131/7132/7133/7134/7135/7136/7137/7138/7139/7140/7141/7142/7143/7144/7145/71

Minas e Linhas de água

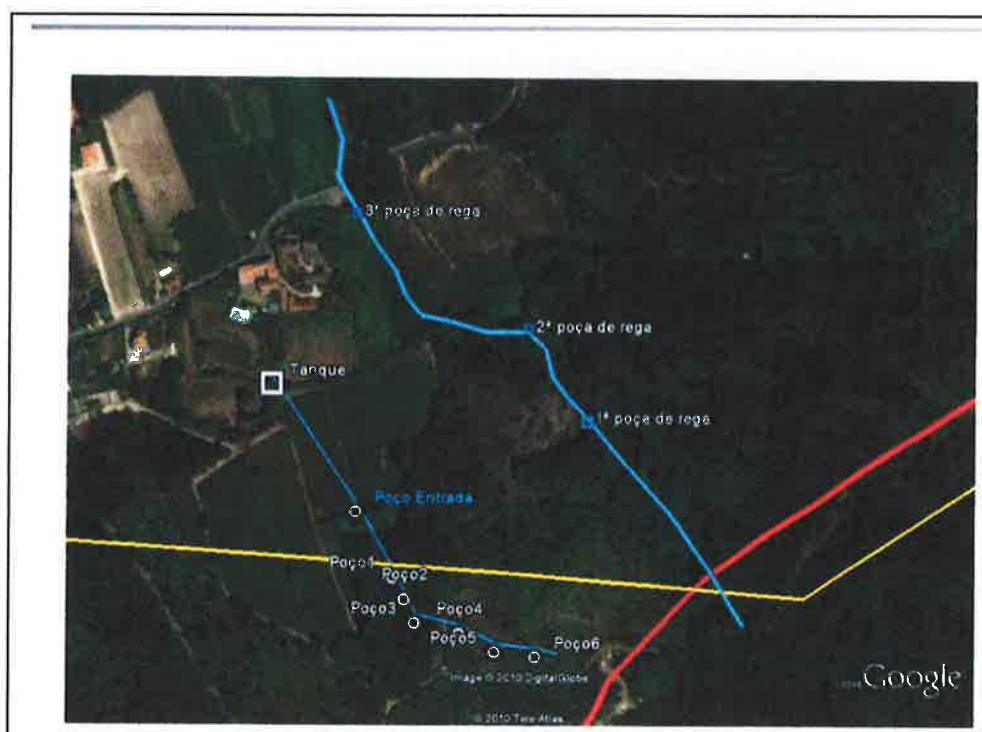
Apesar do estudo de impacte ambiental não referir para esta zona qualquer lençol freático, não posso deixar de chamar atenção para o facto do traçado da variante cortar vários lençóis freáticos, uma linha de água, nascente duma ribeira, afluente do Rio Ave.

Um dos lençóis freáticos alimenta uma mina particular de que sou proprietário, cuja água se destina ao consumo particular e rega, das propriedades de que sou proprietário, assim como dos proprietários vizinhos.

Devo registar que esta mina foi construída há mais de 200 anos.

A linha de água tem desde a nascente, três poças de consortes, que se destinam a reservatório de água para rega dos terrenos limítrofes, conforme pode verificar pela figura abaixo.

A empresa EP (Estradas de Portugal) tem que salvaguardar este património ambiental sob pena de prejudicar o concelho e os legítimos interesses dos proprietários.



Espero que esta minha exposição contribua para um melhor esclarecimento dos aspectos ambientais sensíveis do traçado da variante à EN14, neste troço, e que possam ser contemplados na aprovação final desta infra-estrutura.

Muito atenciosamente, aceite os meus cumprimentos, pondo-me desde já à vossa disposição para qualquer esclarecimento.

S. Cristóvão do Muro 22/02/2010

PARTICIPA

Tipo Reclamação
Data 26/02/2016
Comentário Exmo Sr. Presidente da Agência Portuguesa do Ambiente
25/02/2016 Como co-proprietário de uma parcela de terreno designada de "bouça nova"- em Mendões - São Mamede de Coronado com o artigo matricial nº885 e de uma leira a Norte e contígua a esta e designada de "leira de vilar"- Muro com o artigo matricial nº416 e encontrando-se compreendida na planta do traçado da variante à estrada nacional nº14 entre o km6+700 e o km7+000 onde se procederá a uma grande escavação para a sua implantação, o que provocará uma divisão da parcela e consequentemente uma inacessibilidade em conformidade com a dita planta, visto que o restabelecimento de acessibilidade previsto cp6 e cp7 a construir não assegurará o real acesso à dita propriedade que ficará desagregada e separada do acesso natural. Certo da Vª. atenção para o problema e da delicada situação gerada, no sentido de participação cívica esperar contribuir para a solução do problema ao reclamar esta lacuna do traçado. Com os melhores cumprimentos. atenciosamente: Joaquim Maia

Ficheiros**Estado**

Tratado

Observações**Classificação** Dentro do Âmbito**Edições**

Cristina Sobrinho 2016/03/02 13:35:31
Cristina Sobrinho 2016/03/02 13:35:23
Augusto Serrano 2016/02/26 15:43:29

FECHAR GRAVAR