

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

Avaliação de Impacte Ambiental (RECAPE) n.º 3532

Casa da Música – Santo Ovídio (linha Rubi)



Título: Relatório de Consulta Pública do RECAPE
Casa da Música – Santo Ovídio (linha Rubi)

Autoria: Agência Portuguesa do Ambiente

Departamento de Comunicação e Cidadania Ambiental

Divisão de Cidadania Ambiental

Maria Clara Sintrão

Data: Setembro de 2023

ÍNDICE

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

ANEXO I

Exposições recebidas

1. INTRODUÇÃO

Em cumprimento do disposto no art.º 20 do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de Outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei 152-B/2017, de 11 de Dezembro, procedeu-se à Consulta Pública do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da **Casa da Música – Santo Ovídio (linha Rubi)**.

O proponente deste projeto é a **Metro do Porto, SA** e a entidade licenciadora, o Ministério do Ambiente e da Ação Climática.

2. O RECAPE

Esta fase do procedimento de avaliação tem por objetivo proceder à verificação da conformidade do Projeto de Execução com o determinado na Declaração de Impacte Ambiental (DIA) e, também, a determinação da eficácia das medidas previstas para evitar, minimizar ou compensar os impactes negativos e potenciar os efeitos positivos, bem como, se necessário, determinar a adoção de novas medidas.

3. LOCALIZAÇÃO

O projeto localiza-se nos concelhos do Porto e de Vila Nova de Gaia.

4. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA

A consulta pública decorreu por um período de 15 dias úteis, de 21 de agosto a 8 de setembro 2023.

5. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

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

6. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

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

- Afixação de Anúncios na CCDR Norte e nas câmaras municipais de Porto e de Vila Nova de Gaia;
- Envio de nota de imprensa para os órgãos de comunicação social de âmbito nacional;
- Divulgação na internet no *site* da Agência Portuguesa do Ambiente e no portal Participa.pt;
- Envio de comunicação às ONGA de âmbito nacional e da área de implantação do projeto, constantes no RNOE;
- Envio de comunicação a diversas entidades.

7. PROVENIÊNCIA E SÍNTESE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

Durante o período de consulta pública foram recebidos 23 pareceres provenientes de: Câmara Municipal do Porto; Ordem dos Arquitetos; Condomínio do Edifício sito na Rua Cais do Cavaco n.ºs 4 a 96; 20 Cidadãos a título individual.

A **Câmara Municipal do Porto** considera que as alterações introduzidas no projeto de execução dão resposta adequada às questões anteriormente apontadas em fase de estudo prévio mas, ainda assim, reforça os aspetos e

medidas que deverão ser tidos em consideração aquando da execução da obra. Assim, no que concerne a

Mobilidade: todos os condicionamentos de trânsito devem ser previamente apresentados, avaliados e aprovados pelo Município; deve ser avaliada a possibilidade de serem melhoradas as ligações pedonais (incluindo ligações mecanizadas) entre a Calçada da Boa Viagem e a Via Panorâmica; devem ser privilegiadas soluções desagregadas na interligação entre os percursos clicáveis existentes e previstos.

Espaços Verdes: todos os condicionamentos devem ser previamente apresentados, avaliados e aprovados pelo Município; no âmbito da promoção dos espaços verdes e do património arbóreo, é importante a sua salvaguarda, proteção e manutenção e, sempre que possível, o seu acréscimo.

Estudos e Projetos Urbanísticos: é fundamental a apresentação de uma proposta de inserção urbana que conclua a ligação entre a cota baixa e a Calçada da Boa Viagem, até à área já proposta a intervir na Via Panorâmica, pela criação de uma identidade espacial comum, através da continuidade do tratamento dos espaços públicos, ao nível da materialidade, das soluções construtivas, de paisagismo, mobiliário urbano, etc.

Património Cultural: é necessário adicionar o seguinte conjunto de medidas: contacto prévio com o DMGPC/Arqueologia para definição da área de implantação de sondagens arqueológicas; visitas/reuniões em cada um dos locais intervencionados com os arqueólogos responsáveis e os técnicos do DMGPC/Arqueologia e representantes da entidade da tutela; comunicação e articulação com o serviço municipal de Arqueologia, nomeadamente, das datas de início e fim dos trabalhos de campo, dos resultados de trabalhos arqueológicos e da identificação de contextos ou achados arqueológicos relevantes; entrega de todos os relatórios elaborados ao serviço municipal de Arqueologia; o depósito do espólio arqueológico no serviço municipal de Arqueologia da Câmara Municipal do Porto deverá ser feito nos prazos legais; em todas as situações passíveis de afetar elementos patrimoniais [...] deverá ser estabelecido contacto prévio com o DMGPC; as medidas compensatórias relativas ao património cultural, em particular no que respeita ao património

arqueológico, deverão contemplar a publicação dos resultados dos trabalhos arqueológicos e, nos casos de justificada relevância, a sua valorização.

Gestão ambiental: poderá subsistir a possibilidade de implementação de medidas adicionais/complementares, para a fase de execução, e que contribuirão para minorizar o impacto das atividades ruidosas temporárias; a realização de quaisquer atividades ruidosas temporárias com recurso a licença especial de ruído, durante a fase de construção, deverá ser devidamente fundamentada, verificando-se ainda necessária a identificação clara e concreta de medidas de atenuação sonora preconizadas.

Proteção Civil: é reforçada a conveniência da realização de estudo e monitorização de vibrações para a fase de execução da obra nomeadamente nas zonas do traçado em túnel, de forma a minimizar o impacto no edificado.

Espaço Público: é reforçada a necessidade de garantir a execução de pavimentos táteis segundo a NP 4564:2019, Norma Portuguesa referente aos “Pavimentos Táteis em todo espaço público exterior” de forma a sinalizar corretamente” nas paragens de transportes públicos e nas escadas e rampas exteriores; o percurso acessível deve ser livre de obstáculos e disponibilizar uma largura mínima de 1,2 m, garantindo que o mobiliário urbano, as árvores e outros elementos instalados no espaço público não comprometem a circulação pedonal e respeitam as distâncias indispensáveis entre si, sendo que não é possível confirmar se no extremo sul, do passeio poente, da Rua do Gólgota estes parâmetros são adotados.

Menciona, ainda, a CMP a interferência do projeto com o Bairro do Bom Sucesso, devido à construção do poço de emergência e ventilação na Rua de Gonçalo Sampaio, junto ao Bairro Bom Sucesso (P2-EV) e aos constrangimentos de toda a obra de construção da estação do Campo Alegre.

A **Ordem dos Arquitetos** refere que a sua contribuição não incide sobre o conteúdo técnico do RECAPE, antes se destina a alertar e promover procedimentos mais participados em processos futuros, tecendo quanto ao Projeto os seguintes comentários:

do Processo: a OA considera, com a legitimidade que advém das suas competências, que um projeto desta natureza, relativo a uma linha de metro que atravessa áreas densamente povoadas, de grande relevância patrimonial e de interesse público universal, não podem ser definidas, sem que haja uma ampla discussão prévia à definição do programa preliminar com as entidades diretamente envolvidas, com as instituições que têm poderes delegados do Estado na matéria, como é a Ordem dos Arquitetos e com a sociedade em geral, sem grave prejuízo para o interesse público. Considera, assim, que deveria ter havido uma discussão alargada sobre as opções estratégicas, tanto mais que opções como a de manter em funcionamento a Ponte da Arrábida, com o atual perfil transversal, levantou e continua a levantar sérias dúvidas aos especialistas, quanto aos impactos negativos nas metas de descarbonização.

do Procedimento: Embora em sintonia com o procedimento escolhido, Concurso Internacional de Conceção para a elaboração do projeto de execução da ponte sobre o rio Douro e acessos entre o Porto (Campo Alegre) e Vila Nova de Gaia (Candal), refuta o facto de não ter havido uma discussão prévia com os interessados, inclusivamente com os interessados legítimos e diretos, que permitisse desenvolver um programa preliminar que conciliasse os interesses particulares e públicos com benefício para o interesse público.

O **Condomínio do Edifício sito na Rua Cais do Cavaco** n.ºs 4 a 96 reforça a sua discordância e desagrado face à opção de localização, numa área tão delicada da zona ribeirinha de Vila Nova de Gaia. Realça que o Projeto se desenvolve num espaço urbano densamente edificado e povoado, onde predominam as funções residencial, de serviços e equipamentos, sendo expectáveis impactos negativos significativos no ambiente sonoro e vibrações, qualidade do ar, exposição solar, paisagem e património cultural, não tendo sido apresentadas as medidas de mitigação necessárias. Considera

que seja na fase de construção, seja na de exploração será gerada uma profunda alteração numa área privilegiada do Porto e Vila Nova de Gaia que dispõe de uma vista singular sobre o rio Douro e um valor histórico-cultural notório. Adverte, ainda, para a localização e dimensão do estaleiro que, a ocorrer na escarpa a sul do condomínio, fará perigar a já instável contenção de terras e drenagem das águas.

Dos contributos de cidadãos proprietários de edificações afetadas pelo projeto, salienta-se:

O **Proprietário** do prédio localizado na **Rua do Gólgota, 21**, para o qual se prevê a sobreposição parcial da cobertura do prédio pelo tabuleiro da ponte a construir, alerta para o facto de não terem sido previstas:

- Medidas mitigadoras do aumento inevitável do nível de ruído, nem da proteção quanto à queda de objetos em cima do telhado da casa ou do logradouro da mesma, queda que poderá originar graves acidentes ou mesmo a morte de habitantes dessa zona do prédio e medidas que impeçam a devassa visual do logradouro da casa ou de imagens da mesma, já que as previstas proteções do tabuleiro constam apenas de anteparas de vidro, com uma altura de um metro e trinta, cuja transparência não impede essa devassa visual. Essas mesmas anteparas, previstas no processo construtivo, também não mitigam o impacto negativo das circunstâncias referidas no ponto anterior.
- Medidas que visem indemnizar o proprietário pela realização inevitável de reconstrução da cobertura da casa para evitar acidentes motivados pela queda de objetos já que a cobertura do prédio não apresenta resistência para a eventual ocorrência de um tal acidente, face ao método construtivo da mesma, nem para a necessidade de reforçar o isolamento sonoro da cobertura que não previu o aumento do ruído que irá acontecer, como referido no estudo que a PROFICO realizou.

Mais adverte não estarem previstas quaisquer indemnizações ao proprietário, pelos impactes negativos expectáveis, seja pelo impacte visual face à alteração paisagística do local, seja pela sobreposição do prédio com

uma obra desta envergadura, tão pouco se prevê qualquer indemnização ao proprietário pela necessidade de impedir o uso do prédio para fins habitacionais, já que o mesmo está arrendado para a exploração de um empreendimento de Alojamento Local, devidamente licenciado, o que irá motivar um inevitável prejuízo financeiro.

A **Cidadã residente na rua do Gólgota 130**, outrora residência de Agustina Bessa-Luís, elenca um conjunto de preocupações e medidas de mitigação, para as quais pede particular atenção:

- As referências que em sede de AIA são feitas à casa de Agustina Bessa Luis não se traduziram em quaisquer alterações no projeto, logo, o projeto não condiciona, devidamente, o que em sede de AIA é referido.
- Na verdade, não contemplou medidas/ alternativas a tais situações, nem medidas que podiam reduzir significativamente o impacte ambiental – quer no impacte sobre a população e saúde humana, quer no património edificado e paisagístico quer no impacte visual.
- No caso, da relação com os edifícios da Faculdade de Arquitetura e da Casa e Jardins de Agustina Bessa Luis, a altura da via, a grossura dos pilares e da laje, carecem de ser alteradas.
- Sendo que, o facto da via, nessa zona passar a uma cota tão alta (quando se passar a uma quota mais baixa ou até enterrada, eliminava todos os impactos visuais e de ruído) gera um enorme impacto visual, de devassidão e de violação da reserva da intimidade privada, além do ruído.
- O atravessamento e desembarque da ponte sobre esta área da cidade faz-se entre Imóveis de Interesse Patrimonial evidente, nesta zona, sobre a curva da Via Panorâmica entre a antiga casa da escritora Agustina Bessa-Luís e a Casa Rosa, da Faculdade de Arquitetura (Antiga mansão da Quinta da Póvoa), a interferência com o tecido urbano é considerada sensível. O traçado da ponte sobrepõe-se ao

muro de delimitação da faculdade e ao muro da casa de Agustina Bessa-Luís.

- E, não é inevitável este confronto com o património edificado.
- Deve ser reanalisada e fundamentada a hipótese do tabuleiro da ponte entrar em túnel (possibilidade de estabelecer uma passagem sob a Via Panorâmica, prolongando o túnel até à sua marginal sul) ou não sendo aí em túnel, ser pelo menos a uma cota próxima da cota da via. E, não é verdade que não possa ter esse traçado da via sendo essa a melhor solução.
- No caso, por exemplo da Casa e Jardins de Agustina Bessa Luis, o traçado da via, passa junto e acima do muro de vedação da propriedade, o que, é não só um enorme impacto visual, como por outro lado, faz com que qualquer pessoa que esteja nessa zona da via, esteja praticamente dentro da propriedade gerando uma situação tipo “big brother” e também de insegurança.
- Além de que, com tanta proximidade, o ruído das pessoas, da circulação do metro e a vibração, tornam insuportável e é significativamente prejudicial à saúde da requerente e seu marido, pessoas já de idade avançada, ao ponto de se poder tornar impossível e inviável residir naquele local.
- Importa, pois, que o projeto se adequue e cumpra com medidas compensatórias, medidas mitigadoras e medidas para que nada disso aconteça, sendo que, a via deveria afastar-se a propriedade da Requerente e passar a uma altura muito inferior, além de serem necessárias medidas anti ruído e anti vibração eficazes.
- Há soluções e alterações que podem e devem reduzir ou até eliminar todos estes impactos e que não constam do projeto e que deveriam do mesmo constar.
- Também nessa ótica, idealmente de viam ser ponderadas soluções do traçado a cota mais baixa ou enterrado e com tabuleiro para uso exclusivo do metro (sem peões).

- O ambiente sonoro existente atualmente na Rua de Gólgota, bem como na área envolvente, é considerado pelos moradores muito agradável, não interferindo com a sua qualidade de vida.
- No Estudo de Impacto Ambiental é referido que no Ponto denominado PM04 (ponto que apresenta maior proximidade à Rua de Gólgota), os níveis sonoros medidos são mais elevados comparativamente com o Mapa de Ruído Municipal, pois consideram a influência de fontes de ruído não consideradas no Mapa, nomeadamente o parque de estacionamento da Faculdade de Arquitetura e a Via Panorâmica.
- Não foram efetuadas medições e no interior dos logradouros das habitações de forma a apurar os níveis sonoros atuais, que são inferiores aos indicados no Estudo de Impacto Ambiental.
- Importa que o estudo garanta todas as medidas de minimização mencionadas no Estudo de Impacto Ambiental, assim como outras que venham a ser necessárias de forma a minimizar o impacto no ambiente sonoro quer durante a construção quer após a construção e, mais importante, que seja acautelada a sua saúde e bem-estar.
- Deve ser prevista a monitorização do ruído junto às habitações ao longo da construção será muito importante e permitirá avaliar a eficácia das medidas de minimização assim como permitir a implementação de outras medidas mais eficazes.
- Não há um estudo mais rigoroso e pormenorizado para a fase de execução, mas, foram identificados alguns recetores potencialmente sensíveis junto à Rua de Gólgota, nomeadamente o R06, R07, R10 e os recetores do lado contrário da futura Linha Rubi, R03 e R04.
- Conforme definido no Relatório Síntese Consolidado Volume 0 2A, o horário de funcionamento previsto para a Linha Rubi é das 06h00 às 01h00, o que, dada a proximidade da casa da Requerente é uma garantia de impossibilidade prática do direito ao descanso, ao sono, à saúde e bem-estar, por conseguinte o horário de funcionamento tem de ser reduzido no período noturno e é necessário um estudo mais

pormenorizado e rigoroso, nomeadamente na caracterização da situação atual e na previsão do impacto sonoro face às preocupações acima mencionadas.

- No Relatório Síntese Consolidado (Volume 02A) é mencionado que o projeto não prevê elementos corretivos para o ruído, nomeadamente a colocação de painéis acústicos ou outros sistemas atenuadores do impacto acústico sobre a envolvente, gerado pelos comboios, e o projeto continua sem dar cumprimento a estes aspetos.
- Apesar de estar mencionado no Estudo não Técnico, a possibilidade de o carril ser envolvido por material resiliente na proximidade dos recetores mais sensíveis, e ainda alternativamente, ou de modo complementar, instalação de novas soluções de barreiras acústicas muito baixas mas com sistema especial de difração no topo, ou ainda a instalação de barreiras normais totalmente transparentes, a Requerente pretende que sejam instalados sistemas eficazes de forma a minimizar/eliminar o impacto do ruído nas suas habitações, assim como cumulativamente impedir a visibilidade para o interior dos logradouros e das habitações da mesma, o que também não consta do projeto.
- Pelo que, deve ser imposta a instalação de barreiras acústicas com altura adequada, que permita minimizar o ruído e também barreira à visibilidade para o logradouro e as habitações.
- Nesse sentido, a possibilidade de os passantes nos acessos à nova ponte puderem debruçar -se ou sentar -se nos bancos de pedra e fiquem a ver, ouvir ou a fotografar o que se diz ou se passa nos jardins ou varandas da casa da signatária, perdura e carece de alterações: retirada de bancos dessas zonas, colocação de barreiras visuais eficazes e/ou rebaixamento da cota do tabuleiro)
- As barreiras devem não só preservar o ruído, o sossego das pessoas, os telhados do arremesso de quaisquer objetos, como da devassa visual das habitações. Para isso, as barreiras não podem ser

transparentes ou terem apenas 1,30 de altura. Natural mente que sobre o Rio, pode ser aceitável que as barreiras apenas tenham o tal 1,30 de altura, mas na zona da casa da Requerente têm de ter pelo menos 2,20m de altura.

- Não é aceitável, como se pode deduzir da redação do parecer técnico, que a "lógica da dominância do passante se sobreponha à lógica e aos direitos do morador."
- Sendo que, sem nenhuma justificação objetiva, a Linha Rubi foi projetada com coordenadas para a travessia do Rio Douro (ponto de amarração do lado do Porto e cota desse ponto) impostas, sem análise de qualquer alternativa e Contrariando o PDM do Porto em vigor na data da sua definição.

O **Cidadão residente** no prédio referenciado como **VNG_V2RGVC_1_2**, inserido na zona onde está projetada a nova Estação Soares dos Reis, embora se reveja na importância do projeto, manifesta um conjunto de preocupações, a saber:

- Levantamento do Património: considera ter sido mal caracterizado: no documento foi feita uma observação em como o prédio é detido pela Segurança Social, o que não está correto. O prédio é, no seu todo, uma propriedade privada. Também as caracterizações de construção do prédio não estão corretas. Por fim, referem que não inspecionaram o interior pois obtiveram informações de um morador, após reunião de condóminos, verificamos que nenhum foi abordado por qualquer entidade sobre este levantamento. Frisa a importância de inspeção de interior pois este prédio será um dos edifícios mais próximos de toda a intervenção da construção da nova estação, com isto, acredita que deveria ser feita uma inspeção mais cuidada de maneira a precaver todo o cenário logístico diário e de emergência aquando a realização de obras.
- Zona de intervenção de obras o espaço a intervir irá obstruir toda a zona frontal do prédio, cortando o único acesso automóvel às entradas,

assim como irá ocupar o seu espaço privado de logradouro (lateral ao prédio) por onde é feito o acesso automóvel às garagens. Refere que consultou um documento onde é sugerido a abertura do logradouro para a Avenida Infante D. Henriques que permite o acesso às garagens e aos apartamentos, o que poderá ser uma solução, mas, adverte, em situações de emergência é impossível descer uma maca dos apartamentos para as garagens visto o prédio só ter acesso por elevador às garagens.

- Espaço Privado questiona se as situações de necessidade de apropriação de espaço privado não deveriam ter sido já comunicadas aos moradores do prédio ou diretamente ao condomínio, de modo a serem estabelecidos diálogos e negociações para convergência da proposta final. Caso o timing para este diálogo não ser este, questiona se irão contactar o condomínio ou se terão que iniciar algum tipo de contacto para esse efeito?
- Projeto Paisagístico a valorização do espaço, claro que com uma interpretação contemporânea, deveria ir de encontro ao existente, isto é, privilegiando um espaço verde, natural e fresco.

Dos contributos dos restantes cidadãos, destaca-se

Um **Cidadão**, que tece alguns comentários relativo a algumas características do projeto:

- Ponte Ferreirinha | Perfil transversal da Ponte

A inexistência de quaisquer desníveis ou separações físicas na Ponte Ferreirinha a segregar o canal metroviário das ciclovias e canais pedonais revela-se como uma opção de desenho que desvaloriza a velocidade média desta linha como um dos principais fatores de atratividade do transporte público, pelo que propõe que sejam colocados gradeamentos ou outro tipo de separações físicas entre o canal metroviário da Ponte Ferreirinha e os respetivos corredores clicáveis e pedonais da ponte, por forma a maximizar a segurança, a velocidade e a atratividade da Linha Rubi e do Metro Ligeiro face ao automóvel particular.

- Troço Arrábida Shopping – Rotunda

No mesmo sentido da argumentação acima apresentada, sugere que a solução de arbustos e sebes prevista seja complementada com gradeamentos metálicos.

- Estação Candal

Lamenta que para a estação do Candal, a única da Linha Rubi com esta tipologia, se tenha adotado um abrigo de tamanho reduzido e não uma cobertura integral do cais, garantindo todas as condições para os utentes se encontrarem abrigados enquanto aguardam pelo Metro.

Cinco **Cidadãos**, que sublinham a necessidade de segregação do canal metroviário na Ponte Ferreirinha e no troço à superfície até à estação das Devesas. Com a via segregada, defendem, seria possível o metro circular de forma mais rápida, reduzindo tempos de viagem e permitindo um melhor aproveitamento da frota, permitindo trajetos citadinos em tempos competitivos.

Um **Cidadão**, que adverte que a manter-se a localização do Poço de Ventilação e Emergência 4 (P4-EV) vai provocar a demolição de parte do edifício (caves) situado a Este, assim como a sua contiguidade as restantes estruturas do prédio ira torna provavelmente impossível a sua habitabilidade durante a construção e operação do poço. Algo que seria evitável deslocando o P4-EV mais para poente, conclui.

Um **Cidadão**, que considera que as necessárias demolições não deverão pôr em causa uma obra tão importante quanto esta. E outra **Cidadã** que, por sua vez, considera imperativa a necessidade de arranjar alternativas para os cidadãos afetados pelas demolições.

Um **Cidadão**, que acha que os apoios da nova ponte no lado Porto poderiam ter sido melhor pensados para diminuir o impacto sobre as estruturas habitacionais existentes.

Uma **Cidadã**, que deixa a sugestão de se aproveitar um parque de estacionamento, não utilizado, existente junto do Arrábida Shopping, para parque do Metro.

Um **Cidadão**, que defende que a Metro do Porto deverá preocupar-se em estabelecer a passagem do metro na forma enterrada, assim evitando a perturbação à superfície. E, salienta cada vez mais urgente a passagem do Metro nos seguintes locais: ao longo da Avenida da Boavista, enterrado e com ligação a Matosinhos em túnel; ao longo da Rua Diogo Botelho na Cidade do Porto, enterrado e servindo uma vasta área urbana; na Avenida Fernão de Magalhães, em túnel, para servir a zona oriental da Cidade do Porto, zona de ampliação da Cidade, onde estão a ocorrer obras significativas de valor cultural e científico.

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

Maria Clara Sintrão

ANEXO I

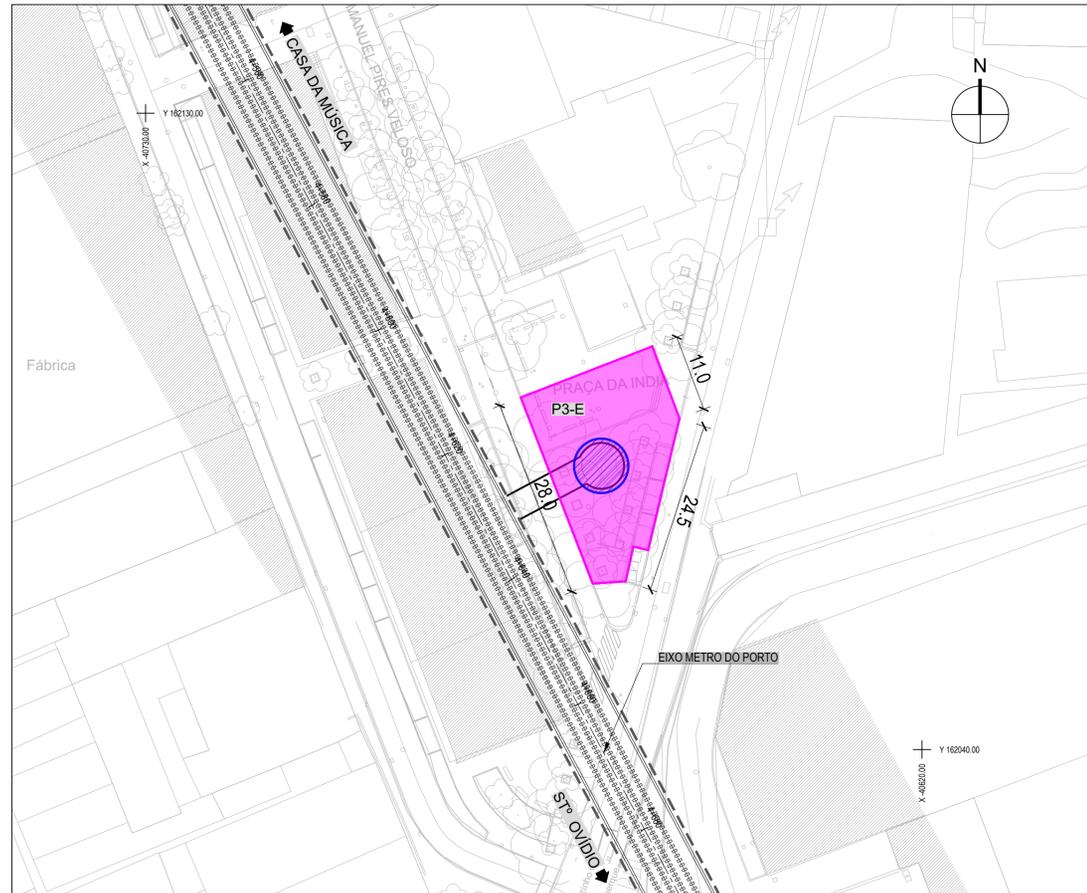
Exposições recebidas

NOTAS GERAIS

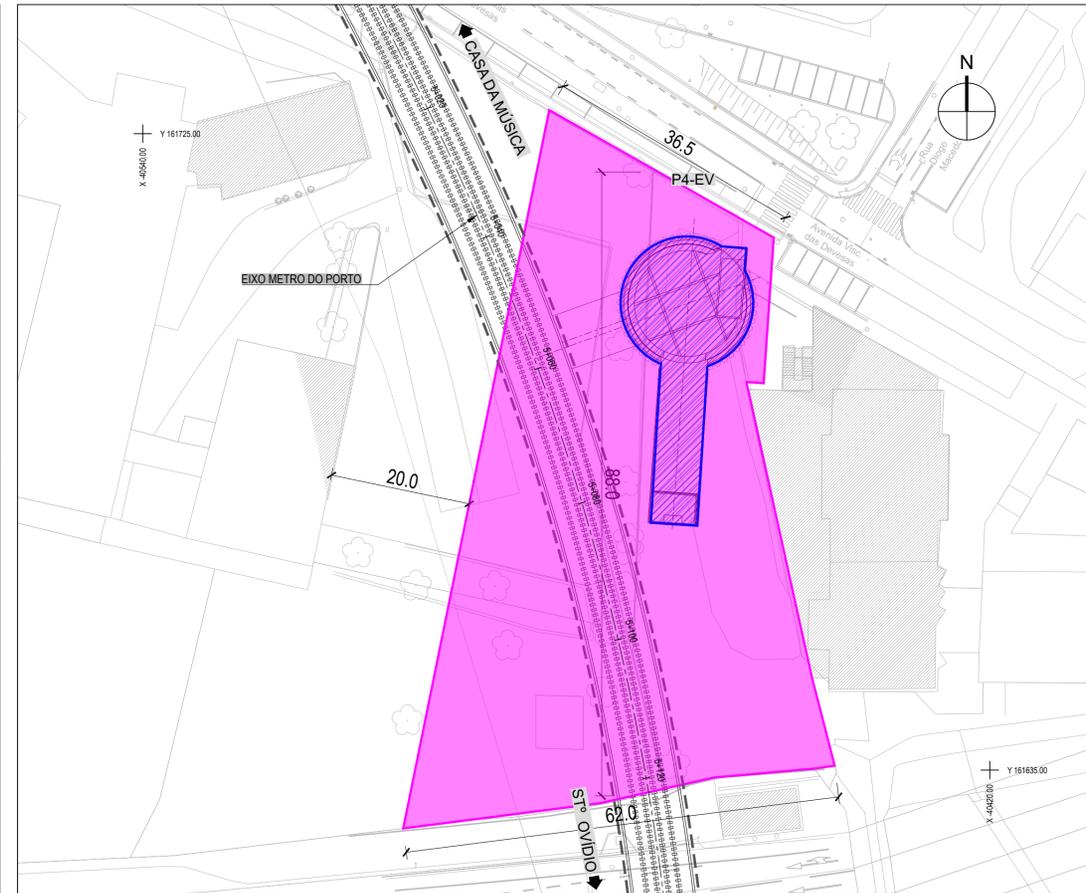
- COTAS EM METROS;
 - CONSULTAR AS DEMAS PEÇAS DO PROJECTO, NOMEADAMENTE OS SEGUINTE VOLUMES:
 - 01.A - ESTAÇÕES E EDIFÍCIOS (AE)
 - 01.B - PASSAGIÃO (PO)
 - 01.C - INSERÇÃO URBANA (IU)
 - 04.A - TUNEL MINEIROS
 - 04.B - TUNEL EM CUT & COVER E TRINCHERAS
 - 04.C - POÇOS
 - 05.A - EDIFÍCIOS E ESTAÇÕES
 - 05.B - OBRAS DE ARTE
 - 05.C - OBRAS DE CONTENÇÃO
 - 07.A - TRACÇADO
- CASO SE VERIFIQUE QUALQUER INCOMPATIBILIDADE NO PRESENTE PROJECTO, A MESMA DEVERÁ SER DE MEDIATO COMUNICADA POR ESCRITO PARA O PROJECTISTA;
- TODAS AS DIMENSÕES, COTAS E COORDENADAS DE IMPLANTAÇÃO TOPOGRÁFICA, DEVERÃO SER VERIFICADAS NO LOCAL ANTES DO INÍCIO DOS TRABALHOS;
- SISTEMA DE REFERÊNCIA GEOGRÁFICO - DATUM PT-TM66ETRS89

LEGENDA

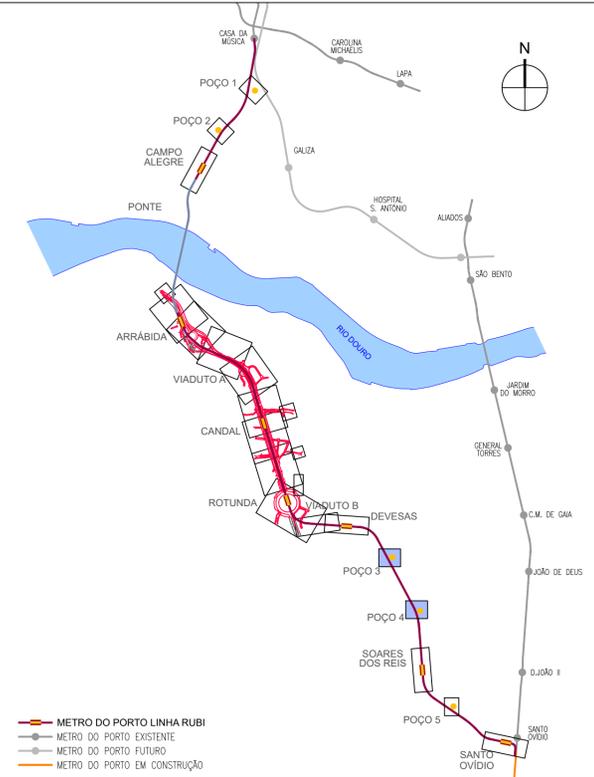
- EIXO DA VIA
- TUNEL NATM
- - - TUNEL CUT AND COVER
- · - · TUNEL BOX JACKING
- - - TUNEL TOP DOWN
- ÁMBITO DO PROJECTO DA PONTE
- ZONA DE ESTALEIRO
- ÁREAS DE OCUPAÇÃO TEMPORÁRIA
- ÁREAS DE OCUPAÇÃO DEFINITIVA



POÇO P3-E - OCUPAÇÕES TEMPORÁRIAS
PLANTA
ESCALA 1:500



POÇO P4-EV - OCUPAÇÕES TEMPORÁRIAS
PLANTA
ESCALA 1:500



REV.	DATA	DESCRIÇÃO DA MODIFICAÇÃO	DES.	PROJ.	VERIF.	APROV.
01	31.03.2023	ALTERAÇÕES CONFORME PARECER DO REVISOR	CAN	FCB	FMD	MAA
00	23.12.2022	EMIÇÃO PARA PROJECTO DE EXECUÇÃO	CAN	FCB	FMD	MAA

PROJECTO:

Engineering, Information, Imagination.

QUADRANTE VIAPONTE

Metro do Porto

LINHA RUBI - CASA DA MÚSICA - SANTO OVÍDIO

FASE: PROJECTO DE EXECUÇÃO	PLANO DE OCUPAÇÃO
-------------------------------	-------------------

ESC.(ISO A1): 1/500 	DEVESAS - SOARES DOS REIS OCUPAÇÕES TEMPORÁRIAS (ES) POÇOS P3-E E P4-EV - PLANTA 1/1
-------------------------	--

DATA:	31.03.2023	Área: [] Linha: [] Troço/Lote: [] Área Tipo Doc.: [] Emissão: [] Número de Ordem: [] Revisão: []
-------	------------	---

Gonçalo Pinto

Consulta Pública | RECAPE Linha Casa da Música –
Santo Ovídio (Linha Rubi) do Metro do Porto

Antes de mais, cumpre congratular-vos pelo presente projeto da Linha Rubi do Metro do Porto, o qual, devidamente executado, irá mudar o paradigma dos movimentos pendulares entre Porto e Vila Nova de Gaia.

No entanto, gostaria de apresentar alguns comentários e discordâncias, as quais abaixo apresento:

- Ponte Ferreiraíha | Perfil transversal da Ponte

De acordo com o RECAPE, a Ponte Ferreiraíha terá um tabuleiro único, composto por um corredor metroviário central, ladeado por duas ciclovias e corredores pedonais.

No entanto, lamentamos que esta ainda tenha, na minha humilde opinião, características que vão prejudicar severamente a operação comercial do Metro do Porto, em particular em condições de elevada afluência da Ponte por peões.

Estas características já foram inicialmente concebidas no Projeto de Execução da Ponte sobre o Rio Douro e acessos entre o Porto (Campo Alegre) e Vila Nova de Gaia (Candal) | Volume 2 – Arquitetura | Fase – Anteprojeto | Memória Descritiva e Justificativa, em particular, na página 33, tal como transcrito infra:

" (...) Todos os tipos de tráfego (ferroviário, pedonal e ciclável) foram, por isso, colocados em paridade; lado a lado. Convivem, sem desníveis, nem separações físicas. De resto como já acontece em muitas partes do traçado do metro nas cidades de Porto, Gaia, Matosinhos e Gondomar. O futuro é lugar de todos lado a lado. (...)" (sublinhado nosso).

Efetivamente, tenho de manifestar a minha discordância com esta solução de desenho para a Ponte Ferreiraíha pois as automotoras que irão ser utilizadas pela Metro do Porto na operação da Linha Rubi pesam, em acoplado, 81 toneladas no caso das composições *Eurotram* e 104 toneladas no caso das composições *CRRCTram*.

Ora, com automotoras tão pesadas e, por conseguinte, com uma distância de travagem bastante significativa, por menor que seja a v_{max} adotada pela Metro do Porto na sua operação comercial na Ponte Ferreiraíha, esta terá sempre uma distância de travagem que não é compaginável com a segurança dos peões na Ponte e dos utentes a circular no Metro.

Por este motivo, a adoção de velocidades baixas, como na Ponte D, Luís I, onde as composições *Eurotram* circulam a cerca de 20-25km/h, não permitem salvaguardar totalmente a segurança dos peões em caso de

Gonçalo Pinto

Consulta Pública | RECAPE Linha Casa da Música –
Santo Ovídio (Linha Rubi) do Metro do Porto

incursões de via mesmo com travagens de emergência das composições para além de penalizar severamente a velocidade média da operação comercial do Metro do Porto.

Assim, a inexistência de quaisquer desníveis ou separações físicas na Ponte Ferreirinha a segregar o canal metroviário das ciclovias e canais pedonais revela-se como uma opção de desenho que desvaloriza a velocidade média desta linha como um dos principais fatores de atratividade do transporte público conforme aponta Liao et alli¹ e Crampton et alli².

Em conclusão, proponho que sejam colocados gradeamentos ou outro tipo de separações físicas entre o canal metroviário da Ponte Ferreirinha e os respetivos corredores cicláveis e pedonais da ponte, por forma a maximizar a segurança, a velocidade e a atratividade da Linha Rubi e do Metro Ligeiro face ao automóvel particular.

- Troço Arrábida Shopping – Rotunda

No mesmo sentido da argumentação acima apresentada, congratulo a Metro do Porto no sentido de efetuar a segregação do canal metroviário com arbustos e sebes, mas gostaria de fazer a sugestão que esta solução de arbustos e sebes seja complementada com gradeamentos metálicos tendo em conta que estes arbustos são passíveis de ser facilmente ultrapassáveis pelos peões ou mesmo passarem a ter, com o tempo, falhas que permitam aos peões atravessarem pelo meio destas.

- Estação Candal

Por último, lamenta-se que a Metro do Porto tenha optado para a estação Candal, a única da Linha Rubi com esta tipologia, um abrigo de tamanho reduzido e que não corresponde à cobertura integral do cais de 70m, quando tal não será o caso da estação Arrábida Shopping e da estação Rotunda.

Dever-se-á reforçar que a cidade do Porto é das cidades mais pluviosas do país e que deverão ser garantidas todas as condições para os utentes se encontrarem abrigados dos elementos enquanto aguardam pelo Metro do Porto, mesmo que este tenha uma frequência elevada de passagem.

Efetivamente, os abrigos de sensivelmente 10 metros de comprimento atualmente existentes na rede, sendo que a Estação Candal deverá adotar esta tipologia, corresponde a um fator altamente dissuasor para a utilização do transporte público do Metro Ligeiro, dado que são mais adequadas para

¹ Liao, Y., Gil, J., Pereira, R.H.M. et al. Disparities in travel times between car and transit: Spatiotemporal patterns in cities. *Sci Rep* 10, 4056 (2020). <https://doi.org/10.1038/s41598-020-61077-0>

² Crampton, G. R. and Hass-Klau, C. (2002) Future of urban transport: learning from success and weakness - light rail. *Environmental & Transport Planning*, pp144. ISBN 9780951962077

Gonçalo Pinto
Consulta Pública | RECAPE Linha Casa da Música –
Santo Ovídio (Linha Rubi) do Metro do Porto

paragens de autocarro, um veículo com capacidade entre 80-135 lugares e não um Metro Ligeiro com capacidade até sensivelmente 490 lugares.

Sem mais de momento, subscrevo-me com os meus melhores cumprimentos.

Atentamente,

Gonçalo Pinto

goncalo.nspinto@gmail.com



Assunto: consulta pública RECAPE – linha rubi, ponte de metro sobre o rio Douro e sua intecepção com a cidade do Porto, na zona da Faculdade de Arquitectura, via panorâmica, rua do Gôlgota, rua do Campo Alegre.

Laura Mónica Bessa de Oliveira Luis Baldaque Lobo, NIF 107 252 678, residente na rua do Gólgota 130, 4150-756 Porto, aqui representada pelo mandatário signatário, vem dizer

“...No Porto (Agustina), onde viveu mais tempo, inspiraram-na as pessoas, com quem se cruzava por breves momentos ou em laço de amizade mais duradoura; inspiraram-na as famílias, as ruas, as casas, o clima - dias mornos, húmidos, conservadores de histórias. Inspiraram-na, também, os espaços e o cenário do Vale de Massarelos, onde viveu, percorrido pelos Caminhos do Romântico com a sua diversidade de percursos e as escarpas sobre o Rio, tão definitivamente descritos no Romance A Muralha – e logo a partir do Rio sobem as congostas , os caminhos altos e rebeldes, as avenidas com as imobilíssimas tílias, os calços e tapumes, tuneis sob uma terrosa ladeira, um trecho de linha onde corre um combóio...

Espaços cénicos da história da Cidade do Porto, que é Património Mundial , cuja memória vai ser destruída pelo programa e projecto da nova ponte sobre o Rio Douro. Basta ler o Estudo de Impacto Ambiental - agora dado a conhecer - que admite que o projecto, e cito, causará “um impacto negativo bastante significativo na



paisagem e, sobretudo cenicamente”.

1. A requerente é dona e legítima proprietária e reside na casa com jardim que outrora foi a casa de seus Pais, Alberto de Oliveira Luís e Maria Agustina Ferreira Teixeira Bessa, também conhecida por Agustina Bessa Luís.

2. A referida casa - **Casa de Agustina Bessa Luís** - com jardim situa-se na zona da via panorâmica e rua do Gólgota 130, na cidade do Porto.

3. A signatária já participou em sede de consulta pública da AIA.

Dito isto,

4. Na AIA o projecto deve respeitar a casa da escritora Agustina Bessa Luis, a qual é considerada de especial cuidado e de soluções de protecção à mesma e medidas de mitigação.

5. No entanto, o projecto, nesta parte não sofreu qualquer alteração e manteve-se em tudo idêntico ao que estava.

6. Ou seja, as referências que em sede de AIA são feitas à casa de Agustina Bessa Luis não se traduziram em quaisquer alterações no projecto, logo, o projecto não condicionam devidamente o que em sede de AIA é referido.

7. Na verdade, não contemplou medidas/ alternativas a tais situações, nem medidas que podiam reduzir significativamente o impacte ambiental – quer no impacte sobre a população e saúde humana, quer no património edificado e paisagístico quer no impacte visual.



8.No caso, da relação com os edifícios da Faculdade de Arquitectura e da Casa e Jardins de Agustina Bessa Luis, a altura da via, a grossura dos pilares e da lage, carecem de ser alteradas

9.Sendo que, o facto da via, nessa zona passar a uma cota tão alta (quando se passar a uma quota mais baixa ou até enterrada, eliminava todos os impactos visuais e de ruído) gera um enorme impacto visual, de devassidão e de violação da reserva da intimidade privada, além do ruído.

10.O atravessamento e desembarque da ponte sobre esta área da cidade faz-se entre Imóveis de Interesse Patrimonial evidente, nesta zona, sobre a curva da Via Panorâmica entre a antiga casa da escritora Agustina Bessa-Luís e a Casa Rosa, da Faculdade de Arquitetura (Antiga mansão da Quinta da Póvoa), a



interferência com o tecido urbano é considerada sensível. O traçado da ponte sobrepõe-se ao muro de delimitação da faculdade e ao muro da casa de Agustina Bessa-Luís

11.E, não é inevitável este confronto com o património edificado.

12.Deve ser reanalisada e fundamentada a hipótese do tabuleiro da ponte entrar em túnel (possibilidade de estabelecer uma passagem sob a Via Panorâmica, prolongando o túnel até à sua marginal sul) ou não sendo aí em túnel, ser pelo menos a uma cota próxima da cota da via. E, não é verdade que não possa ter esse traçado da via sendo essa a melhor solução.

13.No caso, por exemplo da Casa e Jardins de Agustina Bessa Luis¹, o traçado da

¹ artigos 89º ao 94º do PDM - Casa e Jardim da Rua do Gólgota 100-130 - está referenciada com o nº 886 quer:

1º Na Carta de património I – património urbanístico e arquitetónico e património natural;

via, passa junto e acima do muro de vedação da propriedade, o que, é não só um enorme impacto visual, como por outro lado, faz com que qualquer pessoa que esteja nessa zona da via, esteja praticamente dentro da propriedade gerando uma situação tipo “big brother” e também de insegurança

14. Além de que, com tanta proximidade, o ruído das pessoas, da circulação do metro e a vibração, tornam insuportável e é significativamente prejudicial à saúde da requerente e seu marido, pessoas já de idade avançada, ao ponto de se poder tornar impossível e inviável residir naquele local.

15. Importa, pois, que o projecto se adequa e cumpra com medidas compensatórias, medidas mitigadoras e medidas para que nada disso aconteça, sendo que, a via deveria afastar-se a propriedade da Requerente e passar a uma altura muito inferior, além de serem necessárias medidas anti ruído e anti vibração eficazes.

16. Há soluções e alterações que podem e devem reduzir ou até eliminar todos estes impactos e que não constam do projecto e que deveriam do mesmo constar

17. Também nessa óptica, idealmente deviam ser ponderadas soluções do traçado a cota mais baixa ou enterrado e com tabuleiro para uso exclusivo do metro (sem peões²).

² No Regulamento do PDM, no seu Anexo I, que discrimina os Conjuntos e imóveis de valor patrimonial - do Regulamento do PDM.

O n.ºs 1 e 2 do art.º 89º dizem:

1º Correspondem a conjuntos de imóveis ou a imóveis, que pelo seu interesse histórico, arquitetónico ou ambiental, descrito nas respetivas fichas de caracterização dinâmicas, merecem ser protegidos e valorizados.

2º Sem prejuízo de eventuais situações cuja delimitação, devido ao conteúdo da cartografia de base, possa não coincidir com o cadastro predial, os conjuntos e imóveis de valor patrimonial encontram-se identificados na Planta de Ordenamento - Carta de Património I, bem como no Anexo I ao presente regulamento

² percorrer a pé (e talvez mesmo de bicicleta) 960 metros, a uma cota que atingiria 76,80 metros em relação à superfície da água no rio (é sensivelmente o mesmo que andar na cobertura de um prédio de rés-do-chão e 24

18.O ambiente sonoro existente atualmente na Rua de Gólgota, bem como na área envolvente, é considerado pelos moradores muito agradável, não interferindo com a sua qualidade de vida.

19.No Estudo de Impacto Ambiental é referido que, no Ponto denominado PM04 (ponto que apresenta maior proximidade à Rua de Gólgota), os níveis sonoros medidos são mais elevados comparativamente com o Mapa de Ruído Municipal, pois consideram a influência de fontes de ruído não consideradas no Mapa, nomeadamente o parque de estacionamento da Faculdade de Arquitetura e a Via Panorâmica.

20.Não foram efectuadas medições e no interior dos logradouros das habitações de forma a apurar os níveis sonoros atuais, que são inferiores aos indicados no Estudo de Impacto Ambiental.

21.Importa que o estudo garanta todas as medidas de minimização mencionadas no Estudo de Impacto Ambiental, assim como outras que venham a ser necessárias de forma a minimizar o impacto no ambiente sonoro quer durante a construção que após a construção e, mais importante, que seja acautelada a sua saúde e bem-estar.

22.Deve ser prevista a monitorização do ruído junto às habitações ao longo da construção será muito importante e permitirá avaliar a eficácia das medidas de minimização assim como permitir a implementação de outras medidas mais eficazes.

andares...), com uma guarda a que o Programa Preliminar atribui apenas uma altura de 1,10 m e com o metropolitano de superfície a passar atrás a 50 km/hora, parece apontar para uma verdadeira aventura radical ... Com uma extensão bem mais reduzida, o atravessamento a pé da Ponte da Arrábida, sobretudo em dias de chuva e vento

23. Não há um estudo mais rigoroso e pormenorizado para a fase de execução, mas, foram identificados alguns recetores potencialmente sensíveis juntos à Rua de Gólgota, nomeadamente o R06, R07, R10 e os recetores do lado contrário da futura Linha Rubi, R03 e R04.

24. Conforme definido no Relatório Síntese Consolidado Volume 02A, o horário de funcionamento previsto para a Linha Rubi é das 06h00 às 01h00, o que, dada a proximidade da casa da Requerente é uma garantia de impossibilidade prática do direito ao descanso, ao sono, à saúde e bem estar, por conseguinte o horário de funcionamento tem de ser reduzido no período nocturno e é necessário um estudo mais pormenorizado e rigoroso, nomeadamente na caracterização da situação atual e na previsão do impacto sonoro face às preocupações acima mencionadas.

25. No Relatório Síntese Consolidado (Volume 02A) é mencionado que o projeto não prevê elementos corretivos para o ruído, nomeadamente a colocação de painéis acústicos ou outros sistemas atenuadores do impacto acústico sobre a envolvente gerado pelos comboios, e o projecto continua sem dar cumprimento a estes aspectos.

26. Apesar de estar mencionado no Estudo não Técnico, a possibilidade de o carril ser envolvido por material resiliente na proximidade dos recetores mais sensíveis, e ainda alternativamente, ou de modo complementar, instalação de novas soluções de barreiras acústicas muito baixas mas com sistema especial de difração no topo, ou ainda a instalação de barreiras normais totalmente transparentes, a Requerente pretende que sejam instalados sistemas eficazes de forma a minimizar/eliminar o impacto do ruído nas suas habitações, assim como



cumulativamente impedir a visibilidade para o interior dos logradouros e das habitações da mesma, o que também não consta do projecto.

27. Pelo que, deve ser imposta a instalação de barreiras acústicas com altura adequada, que permita minimizar o ruído e também barreira à visibilidade para o logradouro e as habitações³

³ Em violação do direito à privacidade e ao sossego e saúde, na zona próxima da casa, as guardas de proteção foram concebidas a 0,20m das extremidades em vidro, com uma altura de segurança de 1,30m. Para usufruto das panorâmicas, concebeu-se o corrimão em tubular de aço reforçado, com apoios de 2,50m em 2,50m, a 0,10 m de distância das guardas de vidro.

Os postes de catenárias alinhados dispõem-se paralelos a cada lado do corredor de metro. As duas filas de postes de catenárias estão a 3,20 m do eixo entre vias de metros, garantindo o gabarit mínimo (6,40m) sem obstáculos entre postes.

Para sinalização e segurança dos peões, à perigosidade associada ao tráfego dos veículos do metro, associou-se à faixa das catenárias uma linha luminosa no pavimento, constituída por uma sequência de pontos de luz encastrados no pavimento que se acendem à passagem das composições do metro.

A iluminação do perfil é efetuada através de pares de luminárias, sobre os postes de catenárias, de 20 em 20 metros.

De ambos os lados da ponte, de 40 em 40 metros, estão previstos bancos para descanso dos caminhantes.



28. Nesse sentido, a possibilidade de os passantes nos acessos à nova ponte puderem debruçar-se ou sentar-se nos bancos de pedra e fiquem a ver, ouvir ou a fotografar o que se diz ou se passa nos jardins ou varandas da casa da signatária, perdura e carece de alterações (retirada de bancos dessas zonas, colocação de barreiras visuais eficazes e/ou rebaixamento da cota do tabuleiro)

29.As barreiras devem não só preservar o ruído, o sossego das pessoas, os telhados do arremesso de quaisquer objectos, como da devassa visual das habitações. Para isso, as barreiras não podem ser transparentes ou ter apenas 1,30 de altura. Naturalmente que sobre o Rio, pode ser aceitável que as barreiras apenas tenham o tal 1,30 de altura, mas na zona da casa da Requerente têm de ter pelo menos 2,20m de altura.

30.Não é aceitável, como se pode deduzir da redacção do parecer técnico, que a "lógica da dominância do passante se sobreponha à lógica e aos direitos do morador."

31.Sendo que, sem nenhuma justificação objetiva, a Linha Rubi foi projetada com coordenadas para a travessia do Rio Douro (ponto de amarração do lado do Porto e cota desse ponto) impostas, sem análise de qualquer alternativa e contrariando o PDM do Porto em vigor na data da sua definição.

PED

O Advogado

Ora, nas zonas próximas da casa da Requerente estas medidas devem ser alteradas e ajustadas por forma a garantir-se a necessária privacidade e sossego da Requerente



VELLOZO FERREIRA
ADVOGADOS

Francisco Vellozo Ferreira



**Exmo. Senhor Presidente da Agência
Pública do Ambiente**

Condomínio do Edifício Cais do Cavaco sito na Rua do Cais do Cavaco n.ºs 4, 10, 30, 50, 70, 90, NIPC 902 007 408, prédio constituído em propriedade horizontal, descrito na Conservatória de Registo Predial de Vila Nova de Gaia, Freguesia de São Pedro da Afurada, sob o n.º 151, e inscrito na matriz predial urbana da União de Freguesias de Santa Marinha e São Pedro da Afurada, sob o artigo 45, vem exercer o **direito de participação na fase de consulta pública**, o que faz nos seguintes termos e fundamentos:

Enquadramento:

- O Condomínio do Edifício Cais do Cavaco, prédio constituído em propriedade horizontal, situa-se na Rua Cais do Cavaco, n.ºs 4 a 96, na União de freguesias de Santa Marinha e São Pedro da Afurada, 4400-480 Vila Nova de Gaia.
No que concerne às suas áreas, este dispõe de uma área total de terreno de 6.688,0000 m², de uma área de implementação do edifício de 2.390.0000 m², de uma área bruta privativa total de 4.960, 5600 m², e de uma área de terreno integrante das frações correspondente a 4.298,000 m², culminando em uma infraestrutura detentora de 6 pisos.

Ora,

- Em apreço, encontra-se a construção e desenvolvimento, por parte do Metro do Porto, de uma nova linha de metro, apelidada de "Rubí", que deverá ligar as estações de Santo Ovídio, em Vila Nova de Gaia, e a Casa da Música, Porto, fazendo ligação à rede ferroviária atual nas Devesas e à projetada linha de alta velocidade Lisboa - Porto - Vigo.

- Fruto da linha supramencionada, serão projetadas as seguintes estações: Gaia, Santo Ovídio, Soares dos Reis, Devesas, Rotunda, Gandal, Arrábida, Campo Alegre e Casa da Música, sendo ainda as duas margens do Douro ligadas por uma nova Ponte, a "Ferreirinha".
- Segundo o EIA – Laboratório de Metrologia, a Linha "Rubi", que será em via dupla, desenvolver-se-á ao longo de uma extensão aproximada de 6,44 Km e comportará, para além das estações referidas no ponto que antecede, cinco poços, dos quais três de ventilação e emergência e dois de emergência, sendo um deles equipado com poço de bombagem.

Início das Obras:

- De acordo com o cronograma presente no Estudo de Impacto Ambiental, as obras deverão começar em março do próximo ano, terminando no final de 2025, possibilitando a abertura do serviço comercial em 2026.

Problemática:

- Atentas as características que são inerentes ao projeto em torno do qual versa a questão presente, torna-se importante mencionar que o mesmo se desenvolve em espaço urbano densamente povoado, com alta densidade de edificado, predominantemente residencial, de serviços e de equipamentos públicos e privados.
- Tratar-se-á de uma intervenção cujo impacto será tendencialmente negativo num espaço urbano, no que concerne aos fatores ambientais cruciais para uma vida sã e saudável, prejudicados, inevitavelmente, pelo ruído, vibrações, alterações na qualidade de ar, exposição solar, como também na paisagem e património cultural.

- Seja na fase de construção, seja na fase de exploração, será originada uma profunda alteração de uma área privilegiada do Porto e Vila Nova de Gaia, com uma vista singular sobre o Rio Douro e um valor histórico-cultural notório, circunstâncias impactantes nos edifícios situados nas imediações da Linha "Rubi" e, onde se insere, territorialmente, o Condomínio.
- Não são acauteladas questões fundamentais que decorrem de todas as alterações anexas à construção e funcionamento da Linha "Rubi". Sendo que, apesar de certos os impactos que a mesma terá, não são apresentadas medidas suficientes e capazes de, pelo menos, atenuar as consequências drásticas criadas.
- Será crucial considerar que vivemos em sociedade, onde as famílias e, todos os cidadãos, têm o direito, constitucionalmente consagrado, de lhe ser garantido o respeito pela sua vida privada e familiar. Inevitáveis serão os ruídos, vibrações, quedas e depósitos de inertes de obras, que prejudicarão esse mesmo direito, os quais, de forma oportuna, se encontram em desconsideração.
- Atendendo a tal, prevê-se consequências para o bem-estar e qualidade de vida dos cidadãos afetados, primordialmente nos espaços a merecer uma intervenção à superfície, associadas às obras a levar a cabo e aos constrangimentos que as mesmas criarão, não só a nível de cada cidadão a título singular, como na própria sociedade como um todo, uma vez que as mobilidades viárias e pedonais sofrerão alterações.
- Neste sentido, a jurisprudência do Tribunal Europeu verte no sentido de que a forma de prosseguir certas atividades, pelos incómodos que causam e pela gravidade das consequências que comportam para a qualidade de vida dos moradores, deveria ser repensada, com vista a evitar poluição tão intensa, degradação tão grave da qualidade ambiental e perda tão significativa de qualidade de vida. (Cf.

Alexandra Aragão, *in* Direito ao respeito pelo ambiente associado à proteção do domicílio, Comentário da Convenção Europeia dos Direitos Humanos e dos Protocolos Adicionais, UCP, p.1564).

- Bem como, o Supremo Tribunal de Justiça, no seu Acórdão de 18.10.2018, Proc. 3499/11.6TJVNF.12.S2, intervém no sentido de que o direito ao repouso e à tranquilidade vida são uma repercussão do princípio da dignidade humana e estão, necessariamente, protegidos pela sua inviolabilidade, consagrada pelo artigo 25.º, n.º 1 da Constituição da República Portuguesa.
- O mesmo, no seu Acórdão de 29.11.2016, Proc. 7613/09.3TBCSC.L1.S1, associa a estes direitos o direito a um ambiente sadio e saudável, livre de quaisquer interferências poluidoras, no sentido em que "são tarefas fundamentais do Estado (...), o bem estar e a qualidade de vida do povo e a efectivação do direito ao ambiente, prevenindo e controlando a poluição e os seus efeitos e promovendo a qualidade ambiental das povoações e da vida urbana."
- Neste quadro de ingerências, são, também, evidentes riscos e danos nos próprios edificadossituados na área envolvente à linha "Rubi", como é o caso Condomínio exponente.

Querido Condomínio

- Na fase de construção, serão executados trabalhos de escavação do túnel mineiro, com possíveis utilizações de explosivos, bem como será utilizada maquinaria pesada afeta à obra e, ainda, combustíveis e outras substâncias perigosas que, muito provavelmente, obrigarão ao seu armazenamento nas proximidades das áreas residenciais.
- Por fim, uma preocupação séria com o estaleiro, sua instalação e dimensões, que, a verificar-se a ocupação da escarpa a sul deste condomínio fará perigar a já instável contenção de terras e drenagem das águas, sem esquecer a produção diária, e muito

próxima, de ruído proveniente da maquinaria e respetivas descargas de material e matérias a aplicar na edificação de que tratamos.

- O que, certa e inequivocamente, se repercutirá, mais uma vez, na vida dos cidadãos, especialmente os que agora se dirigem a V. Exa.

Pelo que, nos termos supra expostos, o Condomínio do Edifício sito na Rua Cais do Cavaco n.ºs 4 a 96, ciente da importância e impacto que esta infraestrutura representa para a região, não pode deixar de demonstrar a sua discordância e desagrado face à opção geográfica e técnica que recai sobre tão delicada zona ribeirinha de Vila Nova de Gaia e que tão fortes e negativos impactos trará para os que aqui habitam, os que nos visitam e porque não para as gerações vindouras a quem iremos entregar um Rio Douro fustigado em nome de um propalado "desenvolvimento".

O condomínio,

QUERIDO CONDOMÍNIO

GESTÃO E ADMINISTRAÇÃO DE EDIFÍCIOS, LDA

PRACETA DA RASA, 69

4400-348 VILA NOVA DE GAIA

NIF: 514 172 282

Vila Nova de Gaia, 08 de Setembro de 2023.

Querido Condomínio

Processo:	NUP/60392/2023/CMP
Documento:	NUD/560403/2023/CMP
Despacho:	NUD/560597/2023/CMP

Despacho

Concordo

A presente informação deverá ser remetida à APA, através do portal participa, no âmbito da consulta pública.

Autor do Despacho:	Rita Correia Lopes (CMP.DMDU.DMPU.DMPOT) 
Data de Despacho:	08/09/2023

ASSINATURA

Gabinete do Município | Contactos:

Portal do Município: portaldomunicipe.cm-porto.pt

Linha Porto. 220 100 220 - 2.ª a 6.ª feira das 9h00 às 19h00 (chamada para a rede fixa nacional)

Atendimento presencial (marcação através da Linha Porto. 220 100 220):

Praça General Humberto Delgado, 266, 4000-286 Porto

De 2.ª a 6.ª feira das 9h00 às 17h00

Processo	NUP/60392/2023/CMP
Porto, 08/09/2023 NUD/560403/2023/CMP Titular do processo: Agência Portuguesa do Ambiente	

Assunto: Consulta pública – Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da Linha Casa da Música – Santo Ovídio (Linha Rubi) do Metro do Porto

1. Enquadramento

- a. No âmbito do processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) relativo ao projeto AIA3532: Linha Casa da Música – Santo Ovídio (Linha Rubi), a Agência Portuguesa do Ambiente (APA) abriu o procedimento de consulta pública para a verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da Linha Casa da Música – Santo Ovídio do Metro do Porto, dando cumprimento ao Regime Jurídico da Avaliação de Impacte Ambiental (RJAIA), definido pelo Decreto-Lei n.º 151B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual.
- b. O referido Relatório (RECAPE), “*enquadra-se no procedimento de AIA n.º 3532 que decorreu em fase de Estudo Prévio e levou à emissão de um Título Único Ambiental (TUA) com Decisão Favorável Condicionada ao cumprimento das disposições da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) anexa ao TUA.*” (Volume 2A - Relatório Base, pág.1)
- c. Desta forma, o RECAPE pretende avaliar o Projeto de Execução com a DIA, particularmente no que se refere às alterações introduzidas ao nível de projeto e, reavaliar os impactes relevantes, bem como as respetivas medidas de minimização.
- d. A DMPOT irá debruçar-se sobre a documentação disponibilizada pela APA, no portal [Participa.pt](https://participa.pt) referente ao RECAPE Linha Casa da Música – Santo Ovídio (Linha Rubi) do Metro do Porto, designadamente:
 - Volume 1- Resumo Não Técnico;
 - Volume 2A - Relatório Base - Capítulos introdutórios e descrição do projeto de execução;
 - Volume 2B - Relatório Base - Conformidade do projeto de execução com a DIA;
 - Volume 3 – Anexos Temáticos;
 - Volume 4 - Peças Desenhadas.
- e. De modo a elaborar o parecer geral da CMP a remeter à APA foram solicitados pareceres e demais informação às seguintes unidades orgânicas e empresas municipais no universo da CMP, designadamente:
 - Departamento Municipal da Mobilidade;

- Departamento Municipal de Espaços Verdes e Gestão de Infraestruturas;
- Departamento Municipal de Estudos e Projetos Urbanísticos;
- Departamento Municipal de Gestão do Património Cultural
- Departamento Municipal de Planeamento e Gestão Ambiental;
- Departamento Municipal de Proteção Civil
- Departamento Municipal do Espaço Público;
- Divisão Municipal de Projetos;
- Domus Social, E.M.

f. A presente informação pretende dar resposta ao despacho da Chefe da DMPOT, para elaborar participação do Município no âmbito das competências da Unidade Orgânica, designadamente em matéria de planeamento e ordenamento do território no concelho do Porto, integrando os pareceres dos serviços consultados.

2. Antecedentes

- NUD/533215/2022/CMP – Pedido de parecer de entidade – AIA da Linha Rubi
- NUD/643846/2022/CMP – Parecer específico e Participação em consulta pública – Linha Rubi
- NUD/691784/2022/CMP - Participação em consulta pública – Linha Rubi

3. Parecer

Foram solicitados os pareceres a várias unidades orgânicas do Município e empresas municipais, que se anexam e que constituem parte integrante desta informação.

De forma resumida, os pareceres referem o seguinte:

3.1. Departamento Municipal de Planeamento Urbano (DMPU)

A análise do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da Linha Casa da Música – Santo Ovídio do Metro do Porto, incidiu nos seguintes pontos:

- As alterações de projeto ocorridas relativamente à solução desenvolvida em fase de Estudo Prévio;
- A análise da compatibilidade e conformidade da implementação do projeto com as normas previstas no Plano Diretor Municipal e parecer específico da DMPOT em sede de consulta da APA;
- Na reavaliação de impactes resultantes de alterações ao 'estudo prévio' em fase de 'projeto de execução'.

De um modo geral, uma vez que no município do Porto, o projeto em questão se desenvolverá essencialmente de modo subterrâneo, aflorando à superfície apenas pontualmente nos dois poços de emergência e ventilação, assim como no futuro edifício E-learning na área do Campo Alegre, junto ao polo universitário da Universidade do Porto, onde terá lugar a futura estação homónima, também ela subterrânea, considera-se que os mesmos não comprometem a afetação funcional dominante da categoria do espaço onde se inserem.

Da análise dos pontos anteriores, relativa à apreciação do RECAPE da Linha Casa da Música – Santo Ovídio do Metro do Porto, designadamente no que se refere à inserção urbana e conformidade do

projeto com as normas previstas no Plano Diretor Municipal, considera-se que as alterações introduzidas no projeto de execução em análise, vêm dar resposta às questões levantadas no parecer específico emitido pelo DMPOT em sede da consulta realizada pela APA.

3.2. Departamento Municipal da Mobilidade (DMM)

Refere que, de uma forma geral, os impactes se mantêm inalterados da fase de estudo prévio para a fase de projeto.

Relativamente à fase de construção os maiores impactes serão verificados ao “*nível de afetação e condicionalismos na rede viária municipal estruturante e complementar*”, sendo previstos condicionamentos nos vários modos de transporte.

Na fase de exploração, são referidas as principais alterações introduzidas na fase de projeto de execução, relativamente à fase de estudo prévio.

Conclui ainda que todos “*os condicionamentos de trânsito devem ser previamente apresentados, avaliados e aprovados pelo Município*”, que “*deverá ser avaliada a possibilidade de serem melhoradas as ligações pedonais (incluindo ligações mecanizadas) entre a Calçada da Boa Viagem e a Via Panorâmica*” e que devem ser privilegiadas soluções de desagregadas na interligação entre os percursos cicláveis existentes e previstos.

3.3. Departamento Municipal de Espaços Verdes e Gestão de Infraestruturas (DMEVGI)

É referido o benefício que constitui a criação de um espaço verde de acesso público, embora o facto de se tratar de uma cobertura ajardinada possa inviabilizar a implantação de vegetação arbórea.

Uma vez que os “*projetos de requalificação e arranjo paisagístico nas áreas do Município do Porto serão executados em fase subsequente à obra da Linha Rubi*”, não foi possível “*verificar o real impacto da execução da Linha Rubi e respetivas estruturas no património arbóreo do Município do Porto*”.

Considera-se que “*todos os condicionamentos deverão ser previamente apresentados, avaliados e aprovados pelo Município do Porto. Mais se refere que no âmbito da promoção dos espaços verdes e do património arbóreo, é importante a sua salvaguarda, proteção e manutenção e, sempre que possível, o seu acréscimo*”.

3.4. Departamento Municipal de Estudos e Projetos Urbanísticos (DMEPU)

Considera-se que foi dada resposta às questões principais levantadas pelo Município, designadamente, no que respeita à integração urbana, ao parque de estacionamento e ao novo espaço verde público.

A Divisão Municipal de Projetos acrescenta ainda ser fundamental a apresentação de uma proposta de inserção urbana que conclua a ligação entre a cota baixa e a Calçada da Boa Viagem “*até à área já proposta intervencionar na Via Panorâmica, pela criação de uma identidade espacial comum, através da continuidade do tratamento dos espaços públicos, ao nível da materialidade, das soluções construtivas, de paisagismo, mobiliário urbano, etc*”.

3.5. Departamento Municipal de Gestão do Património Cultural (DMGPC)

É referido que no “*que respeita à salvaguarda do património cultural, o DMGPC considera estarem reunidas as condições necessárias para minimização dos impactes resultantes da execução do projeto, devendo a Metro do Porto assegurar o cumprimento de todas as medidas de minimização constantes na documentação produzida no âmbito do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA n.º 3532), que obteve decisão favorável condicionado a 10-03-2023*”.

São ainda mencionadas medidas de minimização de impacte patrimonial adicionais que a Metro do Porto deverá tomar, na execução do projeto, designadamente:

- *“Contacto prévio com o DMGPC/ Arqueologia para definição da área de implantação de sondagens arqueológicas”;*
- *“visitas/reuniões em cada um dos locais intervencionados com os arqueólogos responsáveis e os técnicos do DMGPC/ Arqueologia e representantes da entidade da tutela”;*
- *“Comunicação e articulação com o serviço municipal de Arqueologia”, nomeadamente, das “datas de início e fim dos trabalhos de campo”, dos “resultados de trabalhos arqueológicos” e da “identificação de contextos ou achados arqueológicos relevantes”;*
- *Entrega de todos os relatórios elaborados ao serviço municipal de Arqueologia;*
- *“O depósito do espólio arqueológico no serviço municipal de Arqueologia da Câmara Municipal do Porto deverá ser feito nos prazos legais”;*
- *“Em todas as situações passíveis de afetar elementos patrimoniais [...] deverá ser estabelecido contacto prévio com o DMGPC”;*
- *“As medidas compensatórias relativas ao património cultural, em particular no que respeita ao património arqueológico, deverão contemplar a publicação dos resultados dos trabalhos arqueológicos e, nos casos de justificada relevância, a sua valorização”.*

3.6. Departamento Municipal de Planeamento e Gestão Ambiental (DMPGA)

É mencionado que *“não ocorreram alterações aos aspetos ambientais identificados pelo que os impactes ambientais se mantêm inalterados”.*

São reforçados aspetos já mencionados nos pareceres emitidos anteriormente relativamente ao ambiente sonoro.

É referido que parece *“ter existido o reforço sobre a qualidade e controlo do ambiente sonoro, pese embora subsistir a possibilidade de implementação de medidas adicionais/complementares, como sugerido, para a fase de execução, e que contribuirão para minorizar o impacto das atividades ruidosas temporárias”.*

Acrescenta ainda que, *“a realização de quaisquer atividades ruidosas temporárias com recurso a licença especial de ruído, durante a fase de construção, deverá ser devidamente fundamentada, verificando-se ainda necessária a identificação clara e concreta de medidas de atenuação sonora preconizadas”.*

3.7. Departamento Municipal de Proteção Civil (DMPC)

No que se refere ao fator Vibrações, é reforçada a *“conveniência da realização de estudo e monitorização de vibrações para a fase de execução da obra nomeadamente nas zonas do traçado em túnel, conforme está previsto e indicado no ponto 5.3.1 do RECAPE de forma a minimizar o impacto no edificado”.*

3.8. Departamento Municipal do Espaço Público (DMEP)

Considera que é ainda *“necessário garantir a execução de pavimentos táteis segundo a NP 4564:2019, Norma Portuguesa referente aos “Pavimentos Táteis em todo espaço público exterior” de forma a sinalizar corretamente”* nas paragens de transportes públicos e nas escadas e rampas exteriores.

Deve ainda o percurso acessível *“ser livre de obstáculos e disponibilizar uma largura mínima de 1,2 m”, “garantindo que o mobiliário urbano, as árvores e outros elementos instalados no espaço público não comprometem a circulação pedonal e respeitam as distâncias indispensáveis entre si”.*

Acrescenta que não *“é possível confirmar se no extremo sul, do passeio poente, da Rua do Gólgota estes parâmetros são adotados”.*

3.9. Domus Social, E.M.

É mencionada a interferência do projeto com o Bairro do Bom Sucesso, devido à construção do poço de emergência e ventilação na Rua de Gonçalo Sampaio, junto ao Bairro Bom Sucesso (P2-EV) e aos “constrangimentos de toda a obra de construção da estação do Campo Alegre”.

4. Conclusão

Atendendo aos vários pareceres anexos e supra referidos, afigura-se que em fase de desenvolvimento do projeto deverá ser promovida a resposta adequada às várias questões apontadas e que também deverão ser consideradas aquando da execução da obra, designadamente a minimização de impacte patrimonial, a mitigação dos impactes ambientais e os constrangimentos na mobilidade.

Face ao exposto, propõe-se que o conteúdo da presente informação seja integrado no parecer a remeter à APA, através do portal <https://participa.pt/>, no âmbito da consulta pública.

5. Anexos

Pareceres dos serviços do universo da CMP consultados:

- Departamento Municipal da Mobilidade;
- Departamento Municipal de Espaços Verdes e Gestão de Infraestruturas;
- Departamento Municipal de Estudos e Projetos Urbanísticos;
- Departamento Municipal de Gestão do Património Cultural
- Departamento Municipal de Planeamento e Gestão Ambiental;
- Departamento Municipal de Proteção Civil
- Departamento Municipal do Espaço Público;
- Divisão Municipal de Projetos;
- Domus Social, E.M.

À consideração superior,

Pela equipa técnica,

Marta Gomes

Equipa Técnica: José Bento - Téc. Sup. – Arquitecto | Marta Gomes – Téc. Sup. Geógrafa

PDM - Plano Diretor Municipal
UOPG – Unidade Operativa Planeamento e Gestão

C03-02-IMP-29 Rev.09

5/5

Gabinete do Município | Contactos:
Portal do Município: portaldomunicipio.cm-porto.pt
Linha Porto. 220 100 220 – 2ª a 6ª feira das 9h00 às 19h00 (chamada para a rede fixa nacional)
Atendimento presencial (marcação através da Linha Porto. 220 100 220):
Praça General Humberto Delgado, 266, 4000-286 Porto
De 2ª a 6ª feira das 9h00 às 17h00

Para informações adicionais sobre as práticas de privacidade do Município do Porto, consulte o nosso site em <https://www.cm-porto.pt/legal/politica-de-privacidade>.

Processo	NUP/60392/2023/CMP
Porto, 28/08/2023 NUD/533540/2023/CMP Titular do processo: Agência Portuguesa do Ambiente Resposta ao documento: NUD/520844/2023/CMP	

Assunto: Parecer técnico – Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da Linha Casa da Música – Santo Ovídio (Linha Rubi) do Metro do Porto

1. Enquadramento

No âmbito do processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) relativo ao projeto AIA3532: Linha Casa da Música – Santo Ovídio (Linha Rubi), a Agência Portuguesa do Ambiente (APA) abriu o procedimento de consulta pública para a verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da Linha Casa da Música – Santo Ovídio do Metro do Porto, dando cumprimento ao Regime Jurídico da Avaliação de Impacte Ambiental (RJAIA), definido pelo Decreto-Lei n.º 151B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual.

Este processo decorre até dia 09 de Setembro de 2023 no Portal Participa.pt.

O referido Relatório (RECAPE), “*enquadra-se no procedimento de AIA n.º 3532 que decorreu em fase de Estudo Prévio e levou à emissão de um Título Único Ambiental (TUA) com Decisão Favorável Condicionada ao cumprimento das disposições da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) anexa ao TUA.*” (Volume 2A - Relatório Base, pág.1)

Desta forma, o RECAPE pretende avaliar o Projeto de Execução com a DIA, particularmente no que se refere às alterações introduzidas ao nível de projeto e, reavaliar os impactes relevantes, bem como as respetivas medidas de minimização.

A presente informação pretende dar resposta ao despacho da Chefe da DMPOT, para analisar a documentação e produção de parecer técnico no âmbito das competências da Unidade Orgânica, designadamente em matéria de planeamento e ordenamento do território no concelho do Porto, de modo a integrar parecer específico (geral) da CMP.

2. Antecedentes

- NUD/533215/2022/CMP – Pedido de parecer de entidade – AIA da Linha Rubi
- NUD/643846/2022/CMP – Parecer específico e Participação em consulta pública – Linha Rubi
- NUD/691784/2022/CMP - Participação em consulta pública – Linha Rubi

3. Parecer

Da análise do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da Linha Casa da Música – Santo Ovídio do Metro do Porto, temos a informar o seguinte:

A. Alterações de projeto ocorridas relativamente à solução desenvolvida em fase de Estudo Prévio, que de seguida se apresentam:

i. Alteração do traçado ferroviário em planta

Consta de um ligeiro acerto do traçado da via, de forma a introduzir o alinhamento reto no encontro da ponte, deslocando o traçado em planta cerca de 3,5m para nascente (no ponto máximo), tendo resultado no aumento da distância à Casa Cor de Rosa, da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

ii. Ocupações definitivas associadas ao poço de emergência e ventilação

A área de ocupação definitiva para o P1-EV e o P2-EV decresceu, entre o projeto inicialmente apresentado e o atual projeto de execução.

iii. Novos acessos à Estação de Campo Alegre e arranjos exteriores da área de influência da estação e futuro parque de estacionamento

A configuração adotada para esta estação prevê a acessibilidade (servida por 7 acessos), tanto a partir da Rua do Campo Alegre (2 juntos às paragens de autocarro), como das Faculdades de Ciências, de Letras e de Arquitetura da Universidade do Porto (2 associados à entrada principal da Faculdade de Letras, 2 implantados na bisetritz do ângulo formado pela Via Panorâmica e 1 acesso de nível à cota baixa, que comunica diretamente com a Faculdade e Letras), sem ser necessário o atravessamento pedonal da Rua de Entrecampos e Via Panorâmica à superfície.

O acesso à estação (a partir da Rua do Campo Alegre) será envolvido por um espaço ajardinado de usufruto da cidade, permitindo fazer a correção de cotas e atenuando o desnível existente na via de acesso às habitações a Norte da estação.

Prevê-se também sobre a estação um futuro edifício E-learning da Universidade do Porto (ainda em desenvolvimento) e adjacente à mesma está prevista a execução de um futuro parque de estacionamento subterrâneo com 2 pisos com a capacidade para 446 lugares.

iv. Adaptação do desenho de projeto de arquitetura da Nova Ponte sobre o Rio Douro nas margens do Porto

O projeto de execução inclui o redesenho do novo acesso da cota baixa (Rua do Ouro) à cota alta (Caminhos do Romântico), através de uma passerelle de ligação entre o elevador público e a calçada da Boa Viagem.

B. Análise da compatibilidade e conformidade da implementação do projeto com as normas previstas no plano diretor municipal e parecer específico da DMPOT em sede de consulta da APA

i. Integração urbana do traçado da ferrovia ligeira (metro) e dos apoios da ponte

O ligeiro acerto do traçado da linha de ferrovia ligeira (metro), não põe em causa a estratégia da mobilidade do Município do Porto conforme previsto na Carta da Infraestrutura de Transporte Coletivo, da Planta Complementar, do Plano Diretor Municipal do Porto, na qual se identifica o eixo a que se refere a presente pretensão.



Figura 1 –Traçado em planta, sobre ortofotomapa, entre o pk 1+140 e o pk 1+360 – alteração de traçado do projeto entre a fase de Estudo Prévio e o Projeto de Execução (Volume 2A - Relatório Base – Figura 5.1)



Figura 2 - Carta da Infraestrutura de Transporte Coletivo, da Planta Complementar do PDM Porto

ii. Inserção urbana da fase terminal dos poços (P1-EV e P2-EV)

Relativamente ao P1-EV (poço de emergência e ventilação no Largo Ferreira Lapa) o Departamento Municipal da Mobilidade da CMP emitiu parecer (NUD/488713/2023/CMP em 03/08/2023), no qual entende que o mesmo não causará perturbações significativas nas condições de trânsito e de estacionamento atualmente existentes no local.

Já no que concerne ao P2-EV (poço na Rua de Gonçalo Sampaio, junto ao Bairro Bom Sucesso), num local atualmente ocupado por um talude com vegetação, está prevista a reposição dos pavimentos existentes na envolvente.



Figura 3 – Ocupações definitivas Casa da Música /Poço de Ventilação e Emergência 1 (P1-EV) e Poço de Emergência 2 (P2-E) (Volume 2A - Relatório Base – Figura 4.215)

iii. Integração urbana da Estação do Campo Alegre

No desenvolvimento do projeto posterior ao Estudo Prévio, foram introduzidos novos acessos à estação: acesso norte, nascente e sul nascente, garantindo a acessibilidade às faculdades.

Um novo desenho para a área a intervir, da estação Campo Alegre, permitiu a transformação da área de estacionamento existente num jardim público de usufruto da cidade e a execução de um futuro edifício E-learning da Universidade do Porto.

A execução de um futuro parque de estacionamento subterrâneo com 2 pisos com a capacidade total para 446 lugares, contempla a proposta prevista no PDM relativa à criação de um parque de estacionamento dissuasor (Parque de franja) nas imediações da Estação Campo Alegre.

A área envolvente à Estação Campo Alegre e zona de intervenção do encontro norte da nova ponte sobre o rio Douro serão alvo de requalificação e arranjo paisagístico de acordo com os projetos em elaboração do Gabinete de Arquitetura Souto Moura Arquitetos, S.A (Estação Campo Alegre) e Arquiteto Siza Vieira (zona de intervenção túnel, encontro E1, e pilares P1 e P2). Os referidos projetos serão executados em fase subsequente da empreitada e deste modo não são avaliados no âmbito do presente RECAPE.

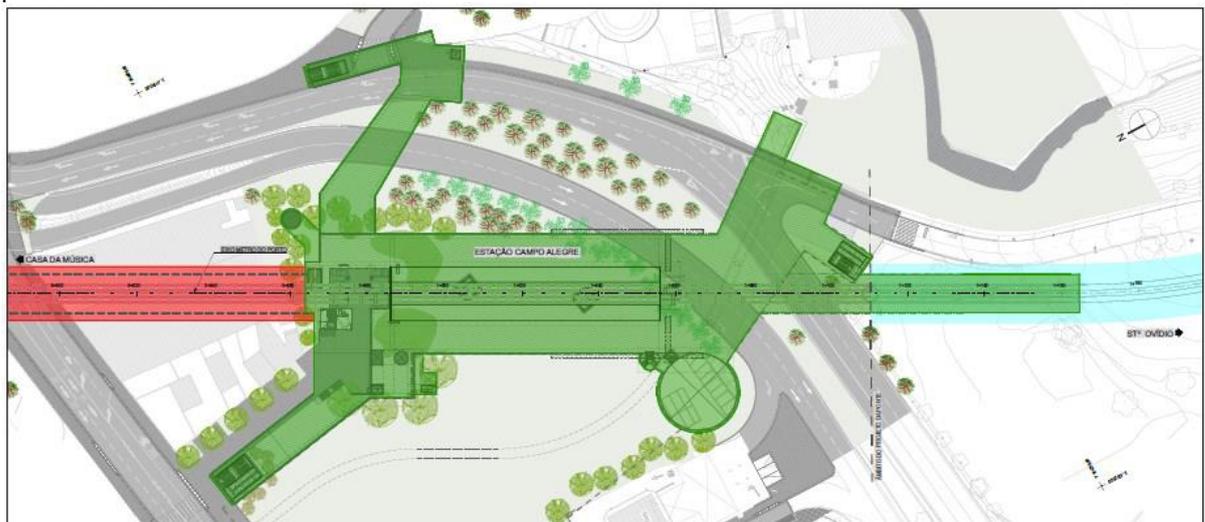


Figura 4 – Ocupações definitivas Estação Campo Alegre (Volume 2A - Relatório Base – Figura 4.216)

iv. Integração urbana da Nova Ponte sobre o Rio Douro nas margens do Porto

Foi redesenhada a solução de arquitetura relativa à obra da nova ponte sobre o rio Douro, que incluiu em Projeto de Execução, uma nova ligação pedonal da cota baixa (rua do Ouro) à Calçada da Boa Viagem, através de uma passerelle de ligação entre o elevador público e a calçada da Boa Viagem, tendo em vista garantir a promoção da mobilidade pedonal, exposta nos pareceres da CMP.



Figura 5 – Visualização tridimensional do alargamento da Rua do Bicalho e passagem aérea entre a Rua da Boa Viagem e o elevador entre os prumos do pilar 4, Marginal Porto (Volume 2A - Relatório Base – Figura 4.95)

De um modo geral, uma vez que no município do Porto, o projeto em questão se desenvolverá essencialmente de modo subterrâneo, aflorando à superfície apenas pontualmente nos dois poços de emergência e ventilação, assim como no futuro edifício E-learning na área do Campo Alegre, junto ao polo universitário da Universidade do Porto, onde terá lugar a futura estação homónima, também ela subterrânea, considera-se que os mesmos não comprometem a afetação funcional dominante da categoria do espaço onde se inserem, conforme referido na informação com o NUD/431528/2023/CMP emitida pela DMPOT, relativa ao projeto em apreço.

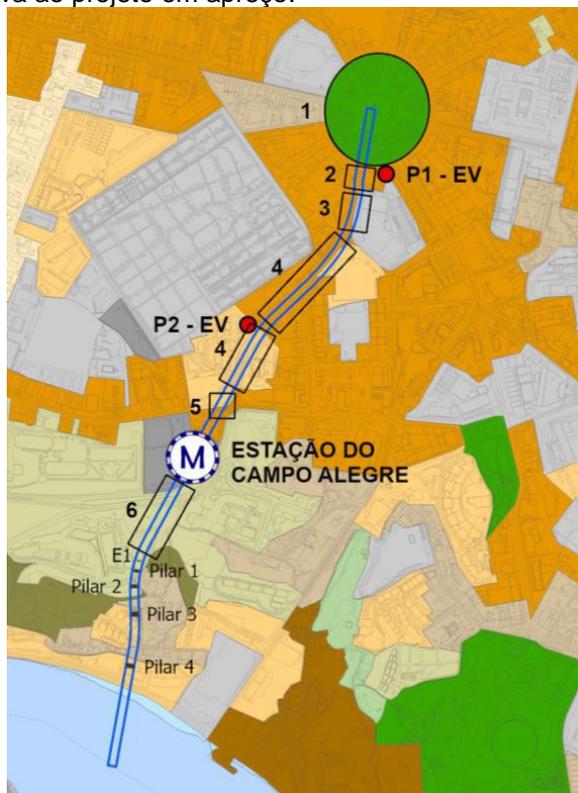


Figura 6 – Planta de Ordenamento – Carta de Qualificação do Solo do PDM Porto (Informação com o NUD/431528/2023/CMP emitida pela DMPOT)

- C. Reavaliação de impactes resultantes de alterações ao 'estudo prévio' em fase de 'projeto de execução'
- i. Traçado ferroviário
Os espaços na zona envolvente ao encontro da ponte, no lado Porto, onde o traçado em planta teve um deslocamento para nascente, aumentando ligeiramente a distância à Casa Cor de Rosa da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, estão a ser projetados pelo Arquiteto Álvaro Siza Vieira.
 - ii. Poço de Emergência e Ventilação – P1-EV
A localização do P1-EV não sofreu alterações, face ao avaliado em fase de EIA, pelo que, na reavaliação do impacte negativo da construção e exploração do P1-EV não se alterou a avaliação realizada em fase de Estudo Prévio;
 - iii. Poço de Emergência – P2-EV
A localização do P2-EV não sofreu alterações, face ao avaliado em fase de EIA, carecendo do restabelecimento do acesso rodoviário ao Bairro Bom Sucesso.
 - iv. Estação Campo Alegre e Estacionamento
Em fase de Projeto de Execução, foram alargadas as áreas de ocupação definitiva, pelo que a seguir se reavaliam:
 - A construção de um parque de estacionamento subterrâneo com dois pisos, adjacente à estação, vai contribuir para a reestruturação urbana e funcional da zona Campo Alegre, será restabelecido o estacionamento de uso privado Campo Alegre-Porto, com a valorização do espaço de superfície para usufruto da cidade, e serão melhoradas as acessibilidades pedonais e em modos suaves no Campus Universitário.
 - v. Praça / Zona de chegada Norte da Ponte sobre o rio Douro
 - A criação de um espaço público e da Passarelle associada a um ascensor público na Rua do Ouro, vai permitir vencer um desnível de 26 m de altura, introduzindo melhorias na mobilidade apeada às populações do Bicalho, da Boa Viagem, Salgueiro Maia e Gólgota, considerando-se haver um impacte positivo, não avaliado em fase de EP.

4. Conclusão

Face ao exposto nos pontos anteriores, e no âmbito das competências da DMPOT, relativas à apreciação do RECAPE da Linha Casa da Música – Santo Ovídio do Metro do Porto, designadamente no que se refere à inserção urbana e conformidade do projeto com as normas previstas no plano diretor municipal, considera-se que as alterações introduzidas no projeto de execução em análise, vêm dar resposta às questões levantadas no parecer específico emitido pelo DMPOT em sede da consulta realizada pela APA, pelo que se propõe que o conteúdo da presente informação seja integrado no parecer a remeter à APA.

5. Anexos

Não foram produzidos anexos.

À consideração superior,

Pela equipa técnica,

José Bento

Equipa Técnica: José Bento - Téc. Sup. – Arquitecto | Marta Gomes – Téc. Sup. Geógrafa

PDM – Plano Diretor Municipal, publicado em DR, 2ª Série, Nº 20, de 27-01-2023, Aviso n.º 1934/2023
UOPG – Unidade Operativa Planeamento e Gestão

Processo	NUP/60392/2023/CMP
Porto, 01/09/2023 NUD/543759/2023/CMP Titular do processo: Agência Portuguesa do Ambiente Local da obra: Linha do Metro Casa da Música – Santo Ovídio (Linha Rubi)	

ASSUNTO: Participação na consulta pública - Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da Linha Casa da Música – Santo Ovídio (Linha Rubi) do Metro do Porto

1. Enquadramento

A presente informação é realizada no âmbito da participação na consulta pública - Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da Linha Casa da Música – Santo Ovídio (Linha Rubi) do Metro do Porto.

2. Antecedentes

NUP/78363/2022/CMP – Processo de Avaliação de Impacte Ambiental do Projeto da Linha Ruby (Casa da Música – Santo Ovídio), tendo o DMM emitido parecer através da informação NUD/629978/2022/CMP de 31/10/2022.

Processos relacionados:

NUP/40820/2022/CMP – Projeto da Linha Ruby (Casa da Música – Santo Ovídio), tendo o DMM emitido os seguintes pareceres:

- NUD/96238/2022/CMP de 14/02/2022 - Apreciação do Estudo Prévio da “ Estação do Campo Alegre – Linha Casa da Musica Santo Ovídio” registado com o NUP/683/2022/CMP;
- NUD/393833/2022/CMP de 06/07/2022 – Análise do Estudo Prévio da Linha Ruby (Casa da Música – Santo Ovídio);
- NUD/399869/2023/CMP de 26/06/2023 – Análise do projeto de execução da Linha Ruby (Casa da Música – Santo Ovídio), registado com o NUD/300962/2023/CMP;
- NUD/488713/2023/CMP de 03/08/2023 - parecer sobre a compatibilização das áreas do projeto (Linha Ruby (Casa da Música – Santo Ovídio), de acordo com as classes e tipologias definidas no Plano Diretor Municipal.

3. Análise técnica

No âmbito da Mobilidade refere-se que, da fase de estudo prévio para a fase de projeto de execução, os impactes para a período de construção e de exploração, de uma forma geral, mantêm-se inalterados, nomeadamente:

➤ Fase de construção

A fase de construção vai ter impactes negativos importantes, essencialmente ao nível de afetação e condicionalismos na rede viária municipal estruturante e complementar. Nesta fase do Projeto, os diferentes modos de mobilidade serão afetados e deverão sofrer alguns condicionamentos.

Será expectável que os principais condicionalismos e impactes negativos ocorram nos seguintes locais e vias, considerando as tipologias de intervenções e o carácter de ocupação de áreas previsto para esses locais:

- Rua Caldas Xavier / Largo de Ferreira Lapa (P1-EV – áreas de ocupação temporária e de ocupação definitiva);
- Rua de Gonçalo Sampaio (traçado);
- Rua de Gonçalo Sampaio / Bairro Bom Sucesso (P2-E – área de ocupação temporária e definitiva);
- Via Panorâmica / Rua de Entrecampos / Estacionamento Campo Alegre (Estação Campo Alegre, zona de estaleiro (0,58 ha) – área de ocupação temporária e de ocupação definitiva);
- Rua do Gólgota / Calçada da Boa Viagem / Rua do Bicalho / Rua do Ouro / Estação de Serviço (traçado, pilar-encontro PE1, pilar P2 e estrutura provisória PP1 da nova ponte, margem direita – área de ocupação temporária e de ocupação definitiva).

➤ Fase de exploração

Para a fase de exploração, considera que haverá impactes maioritariamente positivos e certos, nomeadamente ao nível da mobilidade mais sustentável e do ordenamento e estruturação do território envolvente. A Linha Rubi também será importante para o reforço da intermodalidade de transportes coletivos, criação de percursos cicláveis e pedonais e, previsivelmente, para a redução da utilização do transporte rodoviário individual nos diversos tipos de deslocação.

A previsível redução na procura e utilização de transporte rodoviário irá traduzir-se em ganhos económicos, ambientais e sociais substanciais, e que são transversais a outros domínios, designadamente qualidade do ar e saúde pública, pela redução do consumo energético, redução de emissões e redução dos tempos de percurso.

As principais alterações introduzidas no projeto, no âmbito da mobilidade, da fase de estudo prévio para a fase de projeto de execução, são as seguintes:

- a) Novos acessos à Estação Campo Alegre e arranjos exteriores da área de influência da estação e futuro parque de estacionamento.
A nova configuração dos acessos à Estação Campo Alegre permite garantir a acessibilidade tanto a partir da Rua do Campo Alegre, como junto às faculdades de Letras e Arquitetura, sem ser necessário o atravessamento pedonal da Rua de Entrecampos e da Via Panorâmica à superfície;
- b) Adjacente à Estação Campo Alegre é previsto um parque de estacionamento subterrâneo, de 2 pisos, com capacidade de 446 lugares;
- c) Criação de novo acesso da cota baixa (Rua do Ouro) à Calçada da Boa Viagem – passerelle de ligação entre o elevador público e a calçada da Boa Viagem.

Salienta-se que, estas alterações do projeto tiveram como objetivo atender ao explicitado no parecer da CM Porto em fase de Aditamento ao EIA.

3. Conclusão

Face ao exposto, no âmbito das competências destes Serviços, temos a referir que:

- Todos os condicionamentos de trânsito devem ser previamente apresentados, avaliados e aprovados pelo Município;
- Em complemento ao novo acesso previsto da cota baixa (Rua do Ouro) à Calçada da Boa Viagem, para promoção da mobilidade pedonal e aumento da abrangência da Estação do Campo Alegre, deverá ser avaliada a possibilidade de serem melhoradas as ligações pedonais (incluindo ligações mecanizadas) entre a Calçada da Boa Viagem e a Via Panorâmica;
- Na interligação dos percursos cicláveis previstos na nova ponte e as ciclovias existentes, deverão ser privilegiadas soluções segregadas, evitando eventuais conflitos entre veículos, velocípedes e peões.

À consideração superior.

Processo NUP/60392/2023/CMP

Porto, 08/09/2023
NUD/558218/2023/CMP
Titular do processo: Agência Portuguesa do Ambiente
Local da obra: ,

Assunto: RECAPE - Linha Casa da Música – Santo Ovídio (Linha Rubi) do Metro do Porto.

ENQUADRAMENTO

A presente informação surge no âmbito da participação na consulta pública - Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da Linha Casa da Música – Santo Ovídio (Linha Rubi) do Metro do Porto.

ANTECEDENTE

- NUP/13393/2022/CMP - Pedido de Informação – EIA do Projeto da linha CM-SO
- NUP/78363/2022/CMP – Participação em consulta pública – Linha Rubi

ANÁLISE TÉCNICA

Da consulta e análise do procedimento de consulta pública do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAP) do projeto em assunto, somos a informar que:

- Observa-se um contínuo esforço para acautelar as preocupações do Município, em particular dos espaços verdes, verificando-se:
 - Que na fase de RECAPE do projeto é proposto o Programa de Monitorização do Património Botânico, avaliando, “antes e durante a fase de construção, o que permitirá fazer um levantamento de todas as árvores neste local e avaliar se as condições no final da intervenção são idênticas às condições iniciais”;
 - A implementação de “soluções para proteção física da vegetação na proximidade, em particular da de porte arbóreo”, nomeadamente das árvores classificadas de interesse público na zona do Campo Alegre, a Canforeira – *Cinnamomum camphora* e a Faia – *Fagus sylvatica*, de acordo com o parecer do ICNF;

- Verifica-se a intenção de reposição das condições iniciais em alguns locais e que foi alterada a área de estaleiro junto à futura estação de metro do Campo Alegre, repartindo-a num conjunto de três unidades relativamente próximas e distribuídas entre o espaço de ocupação temporária, porém os impactos durante a fase de construção permanecem.
- Apesar de se observar uma preocupação de um balanço positivo de árvores plantadas vs. árvores abatidas, somente são realçados valores definidos para o município de V.N. Gaia, uma vez que os projetos de requalificação e arranjo paisagístico nas áreas do Município do Porto serão executados em fase subsequente à obra da Linha Rubi, não tendo sido avaliados neste âmbito. Deste modo, não é possível verificar o real impacto da execução da Linha Rubi e respetivas estruturas no património arbóreo do Município do Porto.
- É uma mais-valia e um fator que apresentará um impacto positivo significativo, a criação de um espaço verde público (cobertura ajardinada) sobre o parque de estacionamento subterrâneo adjacente à Estação do Campo Alegre. Porém, o facto de este espaço ser considerado “*no projeto de Inserção Urbana e Paisagismo da estação Campo Alegre (projeto autónomo a ser executado em fase subsequente à empreitada da Linha Rubi)*”, por não se tratar de um projeto integrado poderá resultar em maiores restrições e condicionantes para a criação de um espaço verde de excelência, muito em parte por não se verificarem calculadas as devidas cargas de terra e outros elementos que este “jardim” deve comportar, e deste modo articular essas necessidades com todas as especialidades envolvidas. Acresce ainda o facto de se verificar que a Estação do Campo Alegre se desenvolve a pouca profundidade, sendo deste modo quase impossível a implantação de árvores.
- Mantêm-se as restantes preocupações manifestadas no momento da consulta pública no âmbito do Estudo Prévio, que deverão ser concertadas no âmbito “*a pormenorização de alguns aspetos do projeto e da requalificação da envolvente da sua inserção urbana foram desenvolvidos/estão a ser desenvolvidos pelo Arqto. Souto Moura e sua equipa e alguns aspetos da inserção urbana da ponte na margem norte pelo Arqto. Siza Vieira.*”, e respetivos projetos de paisagismo.

Conclusão

Face ao exposto, conforme referido na consulta anterior, no âmbito das competências destes Serviços, temos a referir que todos os condicionamentos deverão ser previamente apresentados, avaliados e aprovados pelo Município do Porto. Mais se refere que no âmbito da promoção dos espaços verdes e do património arbóreo, é importante a sua salvaguarda, proteção e manutenção e, sempre que possível, o seu acréscimo.

À consideração superior.

Atentamente,

O Técnico superior

Processo:	NUP/60392/2023/CMP
Documento:	N/a
Despacho:	NUD/557559/2023/CMP

Despacho

Visto

Vi a informação NUD/539998/2023/CMP e o despacho NUD/543594/2021/CMP.

Analisada a proposta constante do RECAPE da Linha Casa da Música – Santo Ovídio, em discussão pública, considera-se que foi dada resposta às principais questões suscitadas anteriormente, nomeadamente com o contributo para a melhor integração das áreas localizadas a norte e a sul da rua de Entrecampos, a localização do estacionamento no subsolo, criando a oportunidade para a criação de um espaço verde à superfície, bem como a criação de novos acesso à estação (nomeadamente junto da FLUP).

Considera-se, igualmente, que a solução apresentada para a integração urbana do pilar da ponte se apresenta mais bem articulada com a envolvente, sendo a nova ligação pedonal à cota alta uma mais-valia para os movimentos pedonais de ligação entre cotas.

Autor do Despacho:	Paulo Alexandre Monteiro Vieira (CMP.DMDU.DMEPU)	
Data de Despacho:	07/09/2023	

ASSINATURA

Gabinete do Município | Contactos:

Portal do Município: portaldomunicipio.cm-porto.pt

Linha Porto. 220 100 220 - 2.ª a 6.ª feira das 9h00 às 19h00 (chamada para a rede fixa nacional)

Atendimento presencial (marcação através da Linha Porto. 220 100 220):

Praça General Humberto Delgado, 266, 4000-286 Porto

De 2.ª a 6.ª feira das 9h00 às 17h00

Processo: **NUP/60392/2023/CMP**

Porto, 31-08-2023

Referência: NUD/540515/2023/CMP

Local: —

Requerente: Agência Portuguesa do Ambiente

Assunto: Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da Linha Casa da Música – Santo Ovídio (Linha Rubi) do Metro do Porto – Pedido de informação no âmbito da participação na consulta pública

INFORMAÇÃO

1. O presente pedido de parecer ao Departamento Municipal de Gestão do Património Cultural decorre no âmbito da participação na consulta pública para verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da Linha Casa da Música – Santo Ovídio (Linha Rubi) do Metro do Porto.
2. Analisados os elementos relativos ao Património Cultural, verifica-se a sua conformidade com os pareceres anteriormente emitidos por este serviço (NUD/57796/2022/CMP¹, NUD/109077/2022/CMP² e NUD/353505/2022/CMP³), que indicam áreas, conjuntos e imóveis de salvaguarda patrimonial situados na zona de incidência do projeto e recomendam as devidas medidas de minimização de impacte patrimonial a implementar, as quais verificámos estarem já vertidas na Declaração de Impacte Ambiental (DIA) anexa ao respetivo Título Único Ambiental n.º TUA20230310000801 (cf. NUD/370360/2023/CMP).
3. Assim, **no que respeita à salvaguarda do património cultural, o DMGPC considera estarem reunidas as condições necessárias para minimização dos impactes resultantes da execução do projeto, devendo a Metro do Porto assegurar o cumprimento de todas as medidas de minimização constantes na documentação produzida no âmbito do procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA n.º 3532), que obteve decisão favorável condicionado a 10-03-2023. Nesse sentido, entende-se que a Metro do Porto deverá providenciar ainda as seguintes diligências/ações:**

¹ Processo **NUP/683/2022/CMP**: Estudo Prévio da Estação do Campo Alegre e dos Poços de Ventilação PEV01 e PEV02 da Linha H ou Linha Boavista/Casa da Música – Santo Ovídio; Requerente Metro do Porto, S.A..

² Processo **NUP/13393/2022/CMP**: Pedido de informação no âmbito do Estudo de Impacte Ambiental da segunda linha de Gaia – Contributos para as condicionantes do património cultural na área de incidência do Projeto; Requerente PROFICO AMBIENTE E ORDENAMENTO, Lda..

³ Processo **NUP/40820/2022/CMP**: Projeto de Execução da Linha Rubi – Casa da Música – Santo Ovídio, incluindo nova Ponte sobre o Rio Douro e Acessos entre o Porto e Gaia.

- 3.1. Contacto prévio com o DMGPC/ Arqueologia (arqueologia@cm-porto.pt) para **definição da área de implantação de sondagens arqueológicas**, em complemento ao preconizado nos pareceres NUD/57796/2022/CMP e NUD/353505/2022/CMP, e **atribuição dos acrónimos das intervenções arqueológicas**;
- 3.2. Concluídas as sondagens de diagnóstico, deverão ser promovidas **visitas/reuniões em cada um dos locais intervencionados** com os arqueólogos responsáveis e os técnicos do DMGPC/ Arqueologia e representantes da entidade da tutela, para apresentação dos resultados e definição de eventuais medidas de minimização complementares a adotar posteriormente;
- 3.3. Comunicação e articulação com o serviço municipal de Arqueologia, designadamente nos seguintes momentos: (1) comunicação das **datas de início e fim dos trabalhos de campo**; (2) informação, apresentação e discussão de resultados de trabalhos arqueológicos e eventual ajustamento de medidas adicionais que venham a ser necessárias; (3) além da devida notificação à entidade de tutela, a **identificação de contextos ou achados arqueológicos relevantes** deverá ser comunicada ao serviço municipal de Arqueologia, podendo, em sequência, determinar-se alteração da metodologia;
- 3.4. De todos os **relatórios** elaborados deverá ser **entregue um exemplar** ao serviço municipal de Arqueologia, em tempo útil, i.e., aquando da sua entrega à entidade da tutela;
- 3.5. O **depósito do espólio arqueológico** no serviço municipal de Arqueologia da Câmara Municipal do Porto deverá ser feito nos prazos legais e apenas quando observadas as condições constantes no *Regulamento de Trabalhos Arqueológicos* – Decreto-lei 164/2014, de 4 de novembro;
- 3.6. Em todas as **situações passíveis de afetar elementos patrimoniais** – arquitetónicos, escultóricos ou outros –, nomeadamente caso se verifique a necessidade de trasladação de elementos arquitetónicos e escultóricos, deverá ser estabelecido contacto prévio com o DMGPC (dmgpc@cm-porto.pt);
- 3.7. As **medidas compensatórias** relativas ao património cultural, em particular no que respeita ao património arqueológico, deverão contemplar a **publicação dos resultados dos trabalhos arqueológicos** e, nos casos de justificada relevância, a sua **valorização**.

Laura Sousa
Técnico Superior – Arqueóloga
CMP.DMCP.DMGPC

DADOS GERAIS DA INFORMAÇÃO

Referência NUP: NUP/60392/2023/CMP

Data: 06/09/2023

Referência NUD: NUD/551891/2023/CMP

Assunto

Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da Linha Casa da Música – Santo Ovídio “Linha Rubi” do Metro do Porto

I. INTRODUÇÃO

No âmbito do procedimento de consulta pública para a verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da Linha Casa da Música – Santo Ovídio do Metro do Porto, vem a Direção Municipal de Desenvolvimento Urbano solicitar o parecer do Departamento Municipal de Planeamento e Gestão Ambiental.

No contexto da expansão da rede de Metro, o Departamento Municipal de Planeamento e Gestão Ambiental - DMPGA emitiu os seguintes pareceres:

- a) Parecer inicial sobre o Estudo de Impacte Ambiental (EIA) do Projeto “Linha Casa da Música – Santo Ovídio”, que se encontrava em fase de Estudo Prévio, através do documento NUD/125068/2022/CMP, em 28/02/2022.
- b) Parecer NUD/629531/2022/CMP, de 31/10/2022, relativo à avaliação de impacte ambiental (procedimento de AIA n.º 3532), respeitante ao processo de Licenciamento Único de Ambiente.

II. ENQUADRAMENTO E ANÁLISE

Naqueles pareceres foram evidenciadas os fatores preponderantes que mereceram maior atenção por parte do Departamento Municipal de Planeamento e Gestão Ambiental – DMPGA face as suas competências, sendo eles: **alterações climáticas; rede hídrica subterrânea e ruído.**

O **Resumo Não Técnico – RNT** do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução – RECAPE, no seu ponto **4.2. avaliação/reavaliação de potenciais impactes significativos resultantes das alterações**, refere que, desde a fase de Estudo Prévio para a fase de Projeto de Execução e para os fatores Alterações Climáticas, Geologia, Geomorfologia e Geotecnia, Recursos Hídricos de Superfície, Recursos Hídricos Subterrâneos ou Hidrogeologia, Solos e Capacidade de Uso dos Solos, Sistemas Ecológicos, Qualidade do Ar, não ocorreram alterações aos aspetos ambientais identificados pelo que os impactes ambientais se mantêm inalterados

Deste modo reiteramos o conteúdo dos pareceres, nos documentos anteriormente referenciados, no tocante aos itens **alterações climáticas e rede hídrica subterrânea.**

Face ao exposto no RNT relativo ao **ambiente sonoro** centrar-nos-emos com detalhe neste item ambiental, reforçando os pareceres já emitidos.

No acesso norte à ponte sobre o rio Douro, considerando a velocidade de 35Km/h consequência da alteração ligeira do traçado e as medições *in situ* em linha similar demonstraram, segundo o RNT, que os níveis sonoros atuais nessa zona são superiores aos limites de zona sensível e o ruído particular da circulação futura do metro (fase de exploração) deverá cumprir os limites da Organização Mundial de Saúde, pelo que é entendida a monitorização de aferição como adequada.

O RNT refere ainda que *“Na fase de construção prevê-se a possibilidade de ocorrência de impactes significativos junto às frentes de obra à superfície e estaleiros, se as atividades forem estendidas ao período do entardecer e/ou noturno, ...”*.

Pese embora o referido no **ponto 6.6.2.1.22. assegurar métodos construtivos e equipamentos com reduzido potencial sonoro e que induzam a menor vibração possível constante no RECAPE, Volume 2B – Relatório base** e face ao indicado anteriormente reforçamos a necessidade de aprofundar algumas das indicações do Título Único Ambiental - TUA na respetiva **Declaração de Impacte Ambiental – DIA**.

O item **Elementos a apresentar em RECAPE** refere a necessidade do Projeto de Execução cumprir o referido no ponto n.º 12, relativo ao ambiente sonoro (para o qual as medidas estarão em deficit e poderão ser complementadas), da qual destacamos para a **fase de construção**:

12. Estudo das previsões de ruído nas zonas em que se prevê maior probabilidade de afetação dos recetores sensíveis, para a fase de construção e para a fase de exploração. ... Estas medidas podem passar por:

...

- b. Equacionar a cobertura (barreira acústica horizontal) de trincheiras ou situações similares, nos casos em que tal contribua para o cumprimento dos limites de ruído estabelecidos nos recetores.*
- c. Equacionar nos equipamentos fixos, ou móveis em posição estática, cuja emissão de ruído é relevante e perturbadora da população, a sua cobertura [total (lados e por cima) ou parcial (tipicamente só lados, não por cima)] com Barreiras Acústica verticais (mais usual) e/ou horizontais (por cima; menos usual, mas possível), ou na forma de “canópia” (mais usual para equipamentos totalmente fixos). No caso dos equipamentos móveis em posição estática, em que a transição de posição estática para posição móvel seja recorrente, há vantagens em que a barreira acústica possua rodados, ou forma facilitada de ser colocada e retirada da posição junto ao equipamento durante a sua quietude.*
- d. No caso de impossibilidade de implementação de medidas eficazes, indicar quais os casos e períodos, devidamente justificados e reduzidos ao mínimo possível, onde será necessário estabelecer medidas compensatórias, designadamente a deslocação de pessoas afetadas para outro local – por exemplo Hotel, no caso das habitações. Definir medições de controlo da eficácia das medidas implementadas e/ou de obtenção de resultados com vista à otimização e/ou retificação das medidas definidas, com vista ao cumprimento específico dos limites estabelecidos e com vista à obtenção de informação relevante para uma definição mais rigorosa e eficaz de medidas para outros casos.*

Para a **fase de obra/construção**, a DIA preconiza:

- 65. Afixar junto dos locais das obras informação acerca das ações de construção bem como a respetiva calendarização, ... para promover a sua divulgação junto da população local. Informar a população mais próxima das atividades dos dias e horas previstos para a ocorrência das atividades mais ruidosas e/ou mais Vibráteis.*
- 68. Garantir a presença em obra unicamente de equipamentos que apresentem homologação acústica nos termos da legislação aplicável e que se encontrem em bom estado de conservação/manutenção.*

70. *Proceder à manutenção e revisão periódica de todas as máquinas e veículos afetos à obra, de forma a manter as normais condições de funcionamento e assegurar o cumprimento das normas relativas à emissão de ruído, de vibrações e a minimização das emissões gasosas e de GEE.*

72. *Efetuar a gestão do espaço de manobra das máquinas de forma a reduzir ao mínimo possível a necessidade de utilização de sinalização de marcha atrás.*

O RNT aponta a revisão do **Programa de Monitorização do Ambiente Sonoro** para as fases de construção e exploração através de uma maior pormenorização de parâmetros, dos locais e da frequência de amostragens. Esta revisão está consubstanciada no item 6.8.4. Programa de Monitorização do Ambiente Sonoro - revisto, no VOLUME 2B - RELATÓRIO BASE do RECAPE,

É proposto ainda um sistema de monitorização contínua com disponibilização *online* e acesso limitado por credenciais.

Reforçamos a necessidade de serem asseguradas condições de acesso do Município do Porto aos sistemas de monitorização e/ou aos respetivos relatórios.

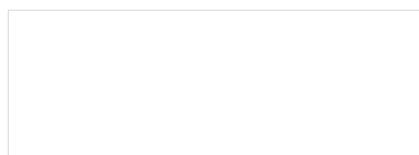
Assim, face ao exposto, parece-nos ter existido o reforço sobre a qualidade e controlo do ambiente sonoro, pese embora subsistir a possibilidade de implementação de medidas adicionais/complementares, como sugerido, para a fase de execução, e que contribuirão para menorizar o impacto das atividades ruidosas temporárias.

Atendendo aos critérios legais, a realização de quaisquer atividades ruidosas temporárias com recurso a licença especial de ruído, durante a fase de construção, deverá ser devidamente fundamentada, verificando-se ainda necessária a identificação clara e concreta de medidas de atenuação sonora preconizadas.

III. PROPOSTA DE DESPACHO

Face ao exposto propõe-se o envio da presente informação à Direção Municipal de Desenvolvimento Urbano.

O Gestor do Processo,



DMPGA

Processo	NUP/60392/2023/CMP
Porto, 01/09/2023	
NUD/543454/2023/CMP	
Requerente: APA	

Assunto: Parecer técnico – Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da Linha Casa da Música – Santo Ovídio (Linha Rubi) do Metro do Porto

1. Enquadramento

- 1.1. No âmbito do processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) relativo ao projeto AIA3532: Linha Casa da Música – Santo Ovídio (Linha Rubi), a Agência Portuguesa do Ambiente (APA) abriu o procedimento de consulta pública para a verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da Linha Casa da Música – Santo Ovídio do Metro do Porto, dando cumprimento ao Regime Jurídico da Avaliação de Impacte Ambiental (RJAIA), definido pelo Decreto-Lei n.º 151B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual. Este processo decorre até dia 09 de Setembro de 2023 no Portal Participa.pt.
- 1.2. Pelo despacho NUD/525491/2023/CMP da Chefe de Divisão Municipal de Planeamento e Ordenamento do Território é solicitado ao DMPC de forma a garantir a participação do município do Porto na referida consulta pública.

2. Análise

No âmbito das competências deste departamento e no que se relaciona com condições de segurança refere-se o seguinte:

- O traçado ferroviário, mesmo com as novas alterações, não interceta qualquer zona instável ou potencialmente instável definida no PDM Porto;
- Conforme referido no RECAPE ao nível das Alterações Climáticas, Geologia, Geomorfologia e Geotecnia, Recursos Hídricos de Superfície, Recursos Hídricos Subterrâneos ou Hidrogeologia, Solos e Capacidade de Uso dos Solos, Sistemas Ecológicos, Qualidade do Ar, os aspetos ambientais identificados são iguais àqueles já anteriormente avaliados pelo que, da fase de estudo prévio para a fase de projeto de execução, os impactes ambientais mantêm-se inalterados na sua avaliação e significância.
- Ao nível do fator Vibrações constata-se que foi realizado um estudo pelo Instituto de Construção da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (IC-FEUP) para a fase de exploração. Reforça-se a conveniência da realização de estudo e monitorização de vibrações para a fase de execução da obras nomeadamente nas zonas do traçado em túnel, conforme está previsto e indicado no ponto 5.3.1 do RECAPE de forma a minimizar o impacto no edificado.

- No RECAPE foram revistos e pormenorizados os programas de monitorização propostos no EIA e que, em função de verificações de campo (caso da localização efetiva de furos de captação de águas subterrâneas), da verificação da informação a nível socioeconómico, dos novos estudos a nível de ruído e de propagação das vibrações, se justificam, nomeadamente os seguintes:
 - Programa de Monitorização dos Recursos Hídricos Subterrâneos – Piezometria
 - Programa de Monitorização do Património Botânico
 - Programa de Monitorização do Ambiente Sonoro
 - Programa de Monitorização das Vibrações
 - Programa de Monitorização do Fator Socioeconomia

Assim, no que concerne com as competências do DMPC não existe qualquer objeção ao apresentado no Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da Linha Casa da Música – Santo Ovídio (Linha Rubi) do Metro do Porto.

3. Proposta

Que seja encaminhado o processo ao DMPOT para conhecimento do teor do presente parecer.



Processo:	NUP/60392/2023/CMP
Documento:	N/a
Despacho:	NUD/557191/2023/CMP

Despacho

Visto

Analizado desenho P-PR-LH-3504-AE-DS-ESM-100001-01, correspondente à planta de Implantação da Estação do Campo Alegre conclui-se que:

- Será ainda necessário garantir a execução de pavimentos táteis segundo a NP 4564:2019, Norma Portuguesa referente aos "Pavimentos Táteis em todo espaço público exterior" de forma a sinalizar corretamente:

i) Paragens de transportes públicos – Sempre que área de intervenção inclua a instalação ou reinstalação de abrigos, como se verifica junto à Estação do Campo Alegre, deverá ser prevista a execução de pavimentos táteis junto dos mesmos;

ii) Escadas e Rampas exteriores

- Para assegurar a observância das condições definidas no Anexo "Normas técnicas para melhoria da acessibilidade das pessoas com mobilidade condicionada" do Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto, o percurso acessível deve ser livre de obstáculos e disponibilizar uma largura mínima de 1,2 m (sendo admissível o estreitamento pontual para 0,8 m, em troços com extensão menor que 0,60 m, ou de 0,90 m em troços com extensão inferior a 1,50 m), conforme a "Secção 4.3. Largura livre", garantindo que o mobiliário urbano, as árvores e outros elementos instalados no espaço público não comprometem a circulação pedonal e respeitam as distâncias indispensáveis entre si.

Não é possível confirmar se no extremo sul, do passeio ponte, da Rua do Gólgota estes parâmetros são adotados.

Autor do Despacho:	João Ernesto Palha de Araújo Pestana (CMP.DMEP.DMREP)	
Data de Despacho:	07/09/2023	

ASSINATURA

Gabinete do Município | Contactos:

Portal do Município: portaldomunicipio.cm-porto.pt

Linha Porto. 220 100 220 - 2.ª a 6.ª feira das 9h00 às 19h00 (chamada para a rede fixa nacional)

Atendimento presencial (marcação através da Linha Porto. 220 100 220):

Praça General Humberto Delgado, 266, 4000-286 Porto

De 2.ª a 6.ª feira das 9h00 às 17h00

Processo	NUP/60392/2023/CMP
Porto, 31/08/2023 NUD/539998/2023/CMP Titular do processo: Agência Portuguesa do Ambiente Requerente: Resposta ao documento: NUD/524537/2023/CMP Local da obra:	

Assunto: Participação na consulta pública - Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da Linha Casa da Música – Santo Ovídio (Linha Rubi) do Metro do Porto

1. Enquadramento

1.1. No âmbito do processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) relativo ao projeto AIA3532: Linha Casa da Música – Santo Ovídio (Linha Rubi), a Agência Portuguesa do Ambiente (APA) abriu o procedimento de consulta pública para a verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) da Linha Casa da Música – Santo Ovídio do Metro do Porto, dando cumprimento ao Regime Jurídico da Avaliação de Impacte Ambiental (RJAIA), definido pelo Decreto-Lei n.º 151B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual.

Este processo decorre até dia 09 de Setembro de 2023 no Portal Participa.pt.

1.2. O referido Relatório (RECAPE), *“enquadra-se no procedimento de AIA n.º 3532 que decorreu em fase de Estudo Prévio e levou à emissão de um Título Único Ambiental (TUA) com Decisão Favorável Condicionada ao cumprimento das disposições da Declaração de Impacte Ambiental (DIA) anexa ao TUA.”*

1.3. Este Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução tem como objetivos:

“i) analisar as alterações de projeto, da fase de estudo prévio (avaliada no EIA) à fase de projeto de execução, identificando essas alterações e avaliando-as/reavaliando-as se as mesmas implicarem novos impactes ou ainda impactes significativos, e verificando a potencial necessidade de identificar medidas de minimização adicionais e de rever, quando justificável, os programas de monitorização em função das alterações e verificações/reavaliações realizadas;

ii) evidenciar o modo como o projeto de execução consegue cumprir as disposições constantes da DIA, assim como as medidas de minimização aí previstas para a fase do projeto de execução.”

2. Antecedentes

- NUP/13393/2022/CMP - Pedido de Informação – EIA do Projeto da linha CM-SO
- NUP/66150/2022/CMP – Pedido de parecer de entidade – AIA da Linha Rubi
- NUP/78363/2022/CMP – Parecer específico e Participação em consulta pública – Linha Rubi

3. Análise

3.1 Trata-se de uma área com um elevado impacte na paisagem urbana desta parte da cidade e com elevado impacte no tecido urbano das áreas de contacto da nova ponte com o território municipal.

3.1.1. No campo Alegre

- a. Os elementos apresentados ilustram uma solução que se procura adequar ao local de chegada do tabuleiro superior da nova ponte de uma forma já muito comprometida, ao nível do traçado e cotas, pelo que o deverá ser garantida a perfeita integração e adequação à escala urbana;
- b. Deverá ser potenciado o tratamento conjunto da área de chegada do tabuleiro superior da nova ponte com a área de intervenção da nova estação do Campo Alegre, no sentido de aproveitar a intervenção para qualificar o espaço público;
- c. Relativamente a esta área, deverá o projeto demonstrar de forma clara o impacte sobre as faculdades que integram o polo universitário do Campo Alegre, nomeadamente sobre os percursos e acessos às faculdades de Arquitetura, Letras e Ciências, via Panorâmica e Campo Alegre, em peças desenhadas que as representem em conjunto, permitindo a avaliação do seu resultado espacial e relação com a envolvente;

3.1.2. Na Marginal

Com a proposta de ligação entre a cota baixa e a Calçada da Boa Viagem, considera-se fundamental a apresentação de uma proposta de inserção urbana que conclua essa ligação até à área já proposta intervencionar na Via Panorâmica, pela criação de uma identidade espacial comum, através da continuidade do tratamento dos espaços públicos, ao nível da materialidade, das soluções construtivas, de paisagismo, mobiliário urbano, etc;

4. Conclusão

Face ao exposto, depois de validada superiormente, propõe-se a notificação do requerente da presente informação.

Ulisses Ferreira
DMP/DMDU/CMP

Divisão Municipal de Planeamento e Ordenamento do Território

Para: Sérgio António da Costa Araújo Basaloco
Assunto: FW: Pedido de parecer

De: Antonio Macedo [mailto:afpmacedo@domussocial.pt]
Enviada: 4 de setembro de 2023 09:32
Para: Divisão Municipal de Planeamento e Ordenamento do Território <dmpot@cm-porto.pt>
Assunto: RE: Pedido de parecer

Ex.mos Senhores,

No seguimento do V/ pedido informamos que o traçado da linha Rubi deverá interferir com o Bairro do Bom Sucesso, devido à construção de um poço de emergência e ventilação, para além dos constrangimentos de toda a obra de construção da estação do Campo Alegre. No entanto e com base nos elementos recebidos e de acordo com a análise espacial realizada em SIG, identificaram-se ainda as seguintes situações em espaços Municipais:

- Parqueamento de Viaturas Rebocadas do Campo Alegre: localizado próximo da Estação de Metro do Campo Alegre e da possível área de estaleiro;
- Cemitério e Capela de Agramonte: área próxima do Bairro do Bom Sucesso, estando a Capela identificada na planta de condicionantes do estudo;
- Edifício da Junta de Freguesia de Massarelos: apesar de se encontrar distanciado do traçado da linha, está identificado na planta de condicionantes.

Cumprimentos,

António Macedo
Diretor de Projetos e Obras



Domus Social, EM
Rua do Monte dos Burgos, 12
4250-309 Porto

T. +351 228 339 350
Ext. 3601/54646



De: Divisão Municipal de Planeamento e Ordenamento do Território <dmpot@cm-porto.pt>
Enviada: 24 de agosto de 2023 11:38
Para: 'geral@aguasdoporto.pt' <geral@aguasdoporto.pt>; Geral <geral@domussocial.pt>
Assunto: Pedido de parecer
Importância: Alta

Exmos senhores

Solicita-se o parecer às unidades orgânicas e empresas municipais identificadas na informação NUD/524537/2023/CMP que se anexa, até ao dia 01/09/2023, para que o DMPU elabore a participação a apresentar pelo município.

Com os cumprimentos,
Sérgio Basaloco

Conta Institucional



Divisão Municipal de Planeamento e Ordenamento do Território

Rua Guilherme da Costa Carvalho, 38 - 5º Piso
4000-274 Porto

T. +351 222 097 000
Ext. 2197



“CONFIDENCIALIDADE E PRIVACIDADE: Esta mensagem destina-se exclusivamente a quem nela conste como destinatário, contém informação confidencial, encontra-se protegida por segredo profissional e pode conter dados pessoais, sendo a sua divulgação proibida por lei. Caso não seja o destinatário desta mensagem agradecemos que a elimine imediatamente do seu sistema e informe o remetente, via e-mail ou telefone.

Para informações sobre as práticas de privacidade do Município do Porto, consulte a nossa [Política de Privacidade](#).”

CONFIDENCIALIDADE E PRIVACIDADE: Esta mensagem destina-se exclusivamente a quem nela conste como destinatário, contém informação confidencial, encontra-se protegida por segredo profissional e pode conter dados pessoais, sendo a sua divulgação proibida por lei. Caso não seja o destinatário desta mensagem agradecemos que a elimine imediatamente do seu sistema e informe o remetente, via e-mail ou telefone.

Para informações sobre as práticas de privacidade do Município do Porto, consulte a nossa [Política de Privacidade](#).

CONFIDENTIALITY AND PRIVACY: This message is intended solely for the addressee, contains confidential information, is protected by professional secrecy and may contain personal data, its disclosure is prohibited by law. If you are not the recipient of this message, please delete it from your system immediately and inform the sender, via e-mail or telephone.

For information about the privacy practices of the Municipality of Porto, please consult our [Privacy Policy](#).

Aviso de Confidencialidade

Esta mensagem é destinada exclusivamente ao seu destinatário e pode conter dados pessoais, informações confidenciais, protegidas por sigilo profissional ou cuja divulgação seja proibida por lei. Caso tenha recebido este e-mail por erro, por favor, destrua-o e apague-o do seu computador. O uso não autorizado de tais informações, a sua distribuição ou divulgação, seja por que meio for, é estritamente proibido.



Dados da consulta

Nome resumido	RECAPE Linha Casa da Música – Santo Ovídio (Linha Rubi) do Metro do Porto
Nome completo	Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da Linha Casa da Música – Santo Ovídio (Linha Rubi) do Metro do Porto
Descrição	Verificação do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução da Linha Casa da Música – Santo Ovídio (Linha Rubi) do Metro do Porto
Período de consulta	2023-08-21 - 2023-09-08
Data de início da avaliação	2023-09-09
Data de encerramento	
Estado	Em análise
Área Temática	Ambiente (geral)
Tipologia	Avaliação de Impacte Ambiental
Sub-tipologia	Conformidade Ambiental do Projecto de Execução
Código de processo externo	
Entidade promotora do projeto	Metro do Porto, SA
Entidade promotora da CP	Agência Portuguesa do Ambiente
Entidade coordenadora	
Técnico	Clara Sintrão

Eventos

Documentos da consulta

REC APE	Documento	https://siaia.apambiente.pt/RECAPE2.aspx?ID=542
---------	-----------	---

Resumo Não Técnico	Documento	https://siaia.apambiente.pt/AIADOC/RECAPE542/volume%201_recape%20linha%20rubi_rnt_2023816174352.pdf
--------------------	-----------	---

Participações

ID 70564 Hugo de Almeida de Azevedo Meireles em 2023-09-08**Comentário:**

Na qualidade de proprietário do prédio localizado na Rua do Gólgota, 21, 4150-653 Porto, para o qual se prevê a sobreposição parcial da cobertura do prédio pelo tabuleiro da ponte a construir, venho reclamar pelas seguintes razões:1.º- Não estão previstas nesta zona do projecto quaisquer medidas mitigadoras do aumento inevitável do ruído, nem da protecção quanto à queda de objectos em cima do telhado da casa ou do logradouro da mesma, queda que poderá originar graves acidentes ou mesmo a morte de habitantes dessa zona do prédio.2.º- Do mesmo modo, não foram previstas medidas que impeçam a devassa visual do logradouro da casa ou de imagens da mesma, já que as previstas proteções do tabuleiro constam apenas de anteparas de vidro, com uma altura de um metro e trinta, cuja transparência não impede essa devassa visual. Essas mesmas anteparas, previstas no processo construtivo, também não mitigam o impacto negativo das circunstâncias referidas no ponto anterior.3.º- Não são definidas quaisquer medidas que visem indemnizar o proprietário pela realização inevitável de reconstrução da cobertura da casa para evitar acidentes motivados pela queda de objectos já que a cobertura do prédio não apresenta resistência para a eventual ocorrência de um tal acidente, face ao método construtivo da mesma, nem para a necessidade de reforçar o isolamento sonoro da cobertura que não previu o aumento do ruído que irá acontecer, como referido no estudo que a PROFICO realizou.4.º- Do mesmo modo, não se prevê a indemnização do proprietário pela menos valia do prédio que irá ser afetado pelo impacto negativo, seja visual face à alteração paisagística do local, seja pela sobreposição do prédio com uma obra desta envergadura.5.º- Não se prevê qualquer indemnização do proprietário pela necessidade de impedir o uso do prédio para fins habitacionais, já que o mesmo está arrendado para a exploração de um empreendimento de Alojamento Local, devidamente licenciado, o que irá motivar um inevitável prejuízo financeiro.

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

ID 70563 Susana Bettencourt em 2023-09-08**Comentário:**

Exmos. Senhores,Analisados os documentos colocados a consulta publica, o Município do Porto considera que as alterações introduzidas vêm dar resposta adequada às questões anteriormente apontadas.Anexa-se informação dos serviços municipais com a respetiva análise bem como com considerações que deverão ser tidas em conta aquando da execução da obra.Com os melhores cumprimentos,

Anexos: 70563_CMP.pdf**Estado:** Tratada**Tipologia:** Concordância**Classificação:**

Observações do técnico:

ID 70561 Ordem dos Arquitectos - Secção Regional Norte em 2023-09-08**Comentário:**

Participação da OASRN sobre o Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAP)A Secção Regional Norte da Ordem dos Arquitectos está, tanto pela força do seu Estatuto como por convicção, envolvida e obrigada a defender a qualidade da Arquitetura, do território e da paisagem, enquanto direito constitucional para todos os cidadãos. O projeto em questão, pelo seu impacto territorial, tanto urbano como paisagístico, é de grande relevância para a área metropolitana do Porto e, como tal, de grande relevância para esta Secção Regional.O RECAPE é por natureza um relatório que se inscreve na fase final do processo global do projeto, para analisar e avaliar os impactos das alterações feitas às fases antecedentes e as respostas a problemas levantados em avaliações anteriores, nomeadamente em sede de DIA, verificando o potencial de novas medidas de minimização e/ou revisão dos programas de monitorização.As alterações agora propostas, são, portanto, alterações em fim de linha, que em nosso entender resultam de lacunas e/ou imprecisões que advêm do início do procedimento e do processo. Do Processo:A Ordem dos Arquitectos considera, com a legitimidade que advém das competências acima expressas que um projeto desta natureza, relativo a uma linha de metro que atravessa áreas densamente povoadas, de grande relevância patrimonial e de interesse público universal, não podem ser definidas, sem que haja uma ampla discussão prévia à definição do programa preliminar com as entidades diretamente envolvidas, com as instituições que têm poderes delegados do Estado na matéria, como é a Ordem dos Arquitectos e com a sociedade em geral, sem grave prejuízo para o interesse público.Considera a Ordem dos Arquitectos que deveria ter havido uma discussão alargada sobre as opções estratégicas tanto mais, que opções como a de manter em funcionamento a Ponte da Arrábida, com o atual perfil transversal, levantou e continua a levantar sérias dúvidas aos especialistas, quanto aos impactos negativos nas metas de descarbonização. Do Procedimento:Referimo-nos em particular ao Concurso Internacional de Conceção para a elaboração do projeto de execução da ponte sobre o rio Douro e acessos entre o Porto (Campo Alegre) e Vila Nova de Gaia (Candal). A Ordem dos Arquitectos congratulou-se com o procedimento escolhido, Concurso Internacional de Conceção que segue a modalidade de contratação que permite à entidade adjudicante a escolha da melhor proposta conceptual ao nível da arquitetura para a concretização da sua vontade expressa num programa preliminar, neste caso incluído nos Termos de Referência, que incluem o processo de concurso.Aqui está o problema. Também aqui não houve uma discussão prévia com os interessados, inclusivamente com os interessados legítimos e diretos, que permitisse desenvolver um programa preliminar que conciliasse os interesses particulares e públicos com benefício para o interesse público. Por isso surge à posteriori a necessidade de desenvolver projetos específicos para sanar problemas como os de integração urbanística e paisagística que deveriam estar resolvidos em sede de programa preliminar.

Nestes termos, a nossa contribuição não incide sobre o conteúdo técnico do RECAPE, destinando-se apenas a alertar e promover procedimentos mais participados em processos futuros, nos quais a Ordem dos Arquitectos estará sempre disponível para participar. Conceição Melo (presidente do Conselho Diretivo Regional do Norte da Ordem dos Arquitectos)

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Geral

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70560 Condomínio Do Edifício Cais do Cavaco sito na Rua do Cais do Cavaco n.ºs 4, 10, 30, 50, 70, 90 em 2023-09-08

Comentário:

O Condomínio do Edifício sito na Rua Cais do Cavaco n.ºs 4 a 96, ciente da importância e impacto que esta infraestrutura representa para a região, não pode deixar de demonstrar a sua discordância e desagrado face à opção geográfica e técnica que recai sobre tão delicada zona ribeirinha de Vila Nova de Gaia e que tão fortes e negativos impactos trará para os que aqui habitam, os que nos visitam e porque não para as gerações vindouras a quem iremos entregar um Rio Douro fustigado em nome de um propalado “desenvolvimento”.

Anexos: 70560_Participação Condomínio Cais do Cavaco.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70559 Francisco Furtado de Meneses Veloso Ferreira em 2023-09-08

Comentário:

consulta pública RECAPE – linha rubi, ponte de metro sobre o rio Douro e sua intecepção com a cidade do Porto, na zona da Faculdade de Arquitectura, via panorâmica, rua do Gólgota, rua do Campo Alegre. Laura Mónica Bessa de Oliveira Luis Baldaque Lobo, NIF 107 252 678, residente na rua do Gólgota 130, 4150-756 Porto, aqui representada pelo mandatário signatário, vem dizer 1. A requerente é dona e legítima proprietária e reside na casa com jardim que outrora foi a casa de seus Pais, Alberto de Oliveira Luís e Maria Agustina Ferreira Teixeira Bessa, também conhecida por Agustina Bessa Luís. 2. A referida casa - Casa de Agustina Bessa Luís - com jardim situa-se na zona da via panorâmica e rua do Gólgota 130, na cidade do Porto. 3. A signatária já participou em sede de consulta pública da AIA. Dito isto, 4. Na AIA o projecto deve respeitar a casa da escritora Agustina Bessa Luis, a qual é considerada de especial cuidado e de soluções de protecção à mesma e medidas de mitigação. 5. No entanto, o projecto, nesta parte não sofreu qualquer alteração e manteve-se em tudo idêntico ao que estava. 6. Ou seja, as referências que em sede de AIA são feitas à casa de Agustina Bessa Luis não se traduziram em quaisquer alterações no projecto, logo, o projecto não condicionam devidamente o que em sede de

AIA é referido.7. Na verdade, não contemplou medidas/ alternativas a tais situações, nem medidas que podiam reduzir significativamente o impacte ambiental – quer no impacte sobre a população e saúde humana, quer no património edificado e paisagistico quer no impacte visual.8.No caso, da relação com os edifícios da Faculdade de Arquitectura e da Casa e Jardins de Agustina Bessa Luis, a altura da via, a grossura dos pilares e da lage, carecem de ser alteradas9.Sendo que, o facto da via, nessa zona passar a uma cota tão alta (quando se passar a uma quota mais baixa ou até enterrada, eliminava todos os impactos visuais e de ruido) gera um enorme impacto visual, de devassidão e de violação da reserva da intimidade privada, além do ruido.10.O atravessamento e desembarque da ponte sobre esta área da cidade faz-se entre Imóveis de Interesse Patrimonial evidente, nesta zona, sobre a curva da Via Panorâmica entre a antiga casa da escritora Agustina Bessa-Luís e a Casa Rosa, da Faculdade de Arquitetura (Antiga mansão da Quinta da Póvoa), a interferência com o tecido urbano é considerada sensível. O traçado da ponte sobrepõe-se ao muro de delimitação da faculdade e ao muro da casa de Agustina Bessa-Luís11.E, não é inevitável este confronto com o património edificado. 12.Deve ser reanalisada e fundamentada a hipótese do tabuleiro da ponte entrar em túnel (possibilidade de estabelecer uma passagem sob a Via Panorâmica, prolongando o túnel até à sua marginal sul) ou não sendo aí em túnel, ser pelo menos a uma cota próxima da cota da via. E, não é verdade que não possa ter esse traçado da via sendo essa a melhor solução.13.No caso, por exemplo da Casa e Jardins de Agustina Bessa Luis , o traçado da via, passa junto e acima do muro de vedação da propriedade, o que, é não só um enorme impacto visual, como por outro lado, faz com que qualquer pessoa que esteja nessa zona da via, esteja praticamente dentro da propriedade gerando uma situação tipo “big brother” e também de insegurança14.Além de que, com tanta proximidade, o ruido das pessoas, da circulação do metro e a vibração, tornam insuportável e é significativamente prejudicial à saúde da requerente e seu marido, pessoas já de idade avançada, ao ponto de se poder tornar impossível e inviável residir naquele local.15. Importa, pois, que o projecto se adeque e cumpra com medidas compensatórias, medidas mitigadoras e medidas para que nada disso aconteça, sendo que, a via deveria afastar-se a propriedade da Requerente e passar a uma altura muito inferior, além de serem necessárias medidas anti ruido e anti vibração eficazes.(continua no ficheiro anexo que junta)

Anexos: 70559_consulta publica RECAPE_ponte_rio_douro.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Reclamação

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70558 José Lima em 2023-09-08

Comentário:

Os meus cordiais cumprimentos a todos os intervenientes neste processo e leitores do mesmo.Gostaria em primeiro lugar salientar que me revejo na importância deste empreendimento e na sua mais valia para Vila Nova de Gaia. As minhas opiniões/preocupações serão dadas na visão de morador no prédio referenciado como VNG_V2RGVC_1_2 , inserido na zona onde está projectada a nova Estação Soares dos Reis.LEVANTAMENTO DE PATRIMÓNIOVerifiquei que o Levantamento de Património efectuado ao nosso prédio (VNG_V2RGVC_1_2) foi mal caracterizado. No documento foi feita uma observação em como o prédio é detido pela Segurança Social, o que não está correcto, o prédio é no seu todo uma propriedade privada. As caracterizações de

construção do prédio, também não estão correctas. Por fim referem que não inspecionaram o interior pois obtiveram informações de um morador, após reunião de condóminos, verificamos que nenhum foi abordado por qualquer entidade sobre este levantamento. Friso a questão de inspecção de interior pois este prédio será um dos edifícios mais próximos de toda a intervenção da construção da nova estação, com isto, acredito que deveria ser feita uma inspecção mais cuidada de maneira a precaver todo o cenário logístico diário e de emergência a quando a realização de obras.

ZONA DE INTERVENÇÃO DE OBRAS Verifiquei que o espaço demarcado a intervir irá obstruir toda a zona frontal do prédio, cortando o único acesso automóvel às entradas, assim como irá ocupar o nosso espaço privado de logradouro (lateral ao prédio) por onde é feito o nosso acesso automóvel às garagens. Consultei um documento anterior existente onde é sugerido a abertura do nosso logradouro para a Avenida Infante D. Henriques, o que permite termos acesso às nossas garagens e aos apartamentos. Gostaria de frisar que pode realmente ser uma solução, mas em situações de emergência é impossível descer uma maca dos apartamentos para as garagens visto o nosso prédio só ter acesso por elevador às garagens. Daí eu referir no primeiro ponto a importância de um levantamento de património mais cuidado, para que se consiga encontrar soluções para os mais diversos cenários, saliento também que a faixa etária da maioria dos moradores já é bastante elevada. Face a esta questão de idades e da grande proximidade da obra, questiono se têm algum plano para minimizar situações de problemas respiratórios, grande ruído da obra e crianças em idade escolar...

ESPAÇO PRIVADO Como referi no ponto anterior, a demarcação de zona a intervir irá ocupar parte do nosso espaço privado (P-PR-LH-3710-ES-DS-AYQ-153001-01.pdf). Nos projectos consultados onde se pode ver a configuração geral da zona de superfície da estação Soares dos Reis (P-PR-LH-3710-AE-DS-AYQ-011710-04.pdf) parece-me também que o acesso à estação via a Avenida Infante D. Henriques (depois de pronto), irá necessitar de parte do nosso espaço privado. Com isto, eu gostaria de compreender se estas situações de necessidade de apropriação de espaço privado já não deveriam ter sido comunicadas aos moradores deste prédio ou directamente ao condomínio do mesmo, de maneira a estabelecermos diálogos e negociações para convergirmos nesta proposta final. Caso o timing para este dialogo ainda não ser este, questiono se irão contactar o condomínio ou se teremos que iniciar algum tipo de contacto para esse efeito?

PROJECTO PAISAGÍSTICO Toda a zona a ser intervencionada para a nova estação, actualmente encontra-se como sendo uma zona verde ajardinada e com arvores adultas com alturas a rondarem os 20 metros ou mais... Estas árvores, são nos muito importantes, especialmente de verão para baixar a temperatura sentida na rua, para uma grande oxigenação da zona e também como bons elementos de sombra. No projecto proposto, e dado à natureza da obra, estas arvores terão que ser removidas, mas o que é proposto, no meu ver, não balança o benefício actual destas árvores. Noto também a colocação de uma zona designada como campo de jogos, neste contexto creio que a valorização do espaço deveria ir de encontro ao existente, é claro que com uma interpretação contemporânea, mas com a prioridade de proporcionar um espaço verde, natural e fresco. Esta zona, em tempos de chuva é um ponto de confluência de muita água, os solos naturais existentes são muito importantes para o escoamento destas águas, partindo também desta premissa, seria importante uma visão mais naturalista para a paisagem final da superfície. Uma outra questão de carácter ecológico, não identifiquei no projecto nenhum equipamento de deposição de resíduos indiferenciados ou ecopontos. Actualmente na nossa rua existem cerca de 6 contentores verdes de superfície para resíduos indiferenciados e um posto ecoponto. Visto esta zona ser toda intervencionada acho que faria sentido este assunto também ser pensado a ser incluído no projecto com a finalidade de uma melhor inclusão na paisagem, maior eficiência e higiene para a via publica. Desde já agradeço toda a atenção prestada.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70431 Gonçalo Pinto em 2023-08-28

Comentário:

Exmos. senhores/as, Em anexo, encontro-me a enviar a minha participação para efeitos de Consulta Pública do RECAPE Linha Casa da Música – Santo Ovídio (Linha Rubi) do Metro do Porto. Muito obrigado, Gonçalo Pinto

Anexos: 70431_Consulta Pública - RECAPE Linha Casa da Música – Santo Ovídio (Linha Rubi) do Metro do Porto - Gonçalo Pinto.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70416 Ricardo Marques em 2023-08-27

Comentário:

O ficheiro "Anexos - VOL 3 (PARTE 2) - Anexo 9.4 Fichas Levant. Patrimonial (2 de 6)" dá erro ao fazer download

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Reclamação

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70387 Paulo C. em 2023-08-25**Comentário:**

A localização do Poço de Ventilação e Emergência 4 (P4-EV) esta confirmada ou será corrigida? (ver anexo)A manter-se vai provocar a demolição de parte do edifício (caves) situado a Este, assim como a sua contiguidade as restantes estruturas do prédio ira torna provavelmente impossível a sua habitabilidade durante a construção e operação do poço. Algo que seria evitável deslocando o P4-EV mais para poente que evitaria custos sociais.

Anexos: 70387_P-PR-LH-3709-ES-DS-AYQ-151001-01.pdf

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70377 Daniel Fiano em 2023-08-24**Comentário:**

Cumpre os requisitos.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Concordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70364 Susana em 2023-08-23**Comentário:**

Bom diaJunto ao Arrabida Shopping existe uma parque estacionamento que não é utilizado.Fica por cima da Norauto.Esse parque não poderia ser aproveitado para parque do Metro?Fica a sugestão.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Sugestão

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70359 José Eduardo Castro Freitas em 2023-08-22**Comentário:**

O período de consulta pública para uma obra desta relevância económica, social e melhoria esperada da mobilidade nas zonas geográficas cobertas pela linha RUBI, é muito curto cerca 20 dias e, em especial, dado o facto de ser período e calendário de férias. Sugiro alargamento para 30-9-2023. José Freitas

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

ID 70358 Carla Susana Castro Amorim em 2023-08-22**Comentário:**

Olá boa tarde não concordo que as Habitações sejam demolidas e que as pessoas não têm para onde ir arranjem alternativas.

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

ID 70351 João Monteiro em 2023-08-21**Comentário:**

O projeto está em concordância com o que é expectável, inevitavelmente terá de se proceder a demolições, o que não deverá por em causa uma obra tão importante quanto esta.

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

ID 70345 Pedro Fontes em 2023-08-21**Comentário:**

Falta de segregação do canal metroviário com os restantes canais. Potencial perigo para utilizadores.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70343 Rafael Almeida em 2023-08-21**Comentário:**

Mais uma vez colocamos a estética à frente da função. Pretendemos perpetuar um erro colossal no Metro do Porto e continuamos sem segregar as vias pedonais das do metro. Quantos mais acidentes? Quantas mais mortes? Quanto mais tempo sem um metro que faça trajetos citadinos em tempos competitivos? Temos de, uma vez por todas, criar uma alternativa realmente viável a quem se desloca pelo Porto. Obrigado

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70342 João Ferreira em 2023-08-21**Comentário:**

Boa tarde, Gostaria de expressar a minha discordância pela falta de segregação entre a linha de metro e as vias pedonais na nova ponte a construir sobre o Rio Douro e também do lado de Gaia, no troço entre a ponte e a estação das Devesas. Com a via segregada, seria possível o metro circular de forma mais rápida, melhorando a experiência do utilizador, reduzindo tempos de viagem e permitindo um melhor aproveitamento da frota.

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70340 Luís Castro Neves em 2023-08-21**Comentário:**

Apenas penso que os apoios da nova ponte no lado Porto poderiam ter sido melhor pensados para menor impacto sobre as estruturas habitacionais existentes

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Concordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70339 João Guimarães em 2023-08-21**Comentário:**

Falta de segregação do canal metroviário na Ponte Ferreirinha e no troço à superfície até à estação das Devesas. E já chega de Metro à superfície. O metro é lento!!!!

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70338 Pedro Santos em 2023-08-21**Comentário:**

falta de segregação do canal metroviário na Ponte Ferreirinha e no troço à superfície até à estação das Devesas

Anexos: Não

Estado: Tratada

Tipologia: Discordância

Classificação:

Observações do técnico:

ID 70337 Paulo Fernando de Azevedo CABRAL-VAZ em 2023-08-21**Comentário:**

Exmos. Senhores:A Metro do Porto, na Cidade do Porto essencialmente, e em Vila Nova de Gaia, deverá preocupar-se em estabelecer a passagem do metro na forma enterrada, assim evitando a perturbação à superfície.É, cada vez mais urgente a passagem do Metro nos seguintes locais:a) Ao longo da Avenida da Boavista, enterrado e com ligação a Matosinhos em túnel; b) Ao longo da Rua Diogo Botelho na Cidade do Porto, enterrado e servindo uma vasta área urbana;c) Na Avenida Fernão de Magalhães, em túnel, para servir a zona oriental da Cidade do Porto, zona de ampliação da Cidade, onde estão a ocorrer obras significativas de valor cultural e científico.Muito obrigado.AtentamenteCabral-Vaz

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

ID 70336 Gonçalo Fernandes Tavares em 2023-08-21**Comentário:**

O relatório parece-me válido e coerente.

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

ID 70335 Vitor Fontoura Bota em 2023-08-21**Comentário:**

Concordo plenamente. Espero que seja aprovado

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