

**Aplicabilidade do regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental  
Parecer da Autoridade de AIA**

<b>Identificação</b>	
<b>Designação do Projeto</b>	Linha do Minho, Zona Norte: Supressão de Passagens de Nível no Concelho de Barcelos
<b>Tipologia de Projeto</b>	Anexo II, ponto 10, alínea e) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua redação atual
<b>Localização</b> (freguesia e concelho)	Concelho de Barcelos: freguesias de Carreira e Fonte Coberta, Moure, Midões, Várzea, Arcozelo, Silva / Abade de Neiva, Carapeços Quintiães e Aguiar.
<b>Afetação de áreas sensíveis</b> (alínea a) do artigo 2.º do DL 151-B/2013)	Não são afetadas áreas sensíveis definidas nos termos do disposto na alínea a) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro.
<b>Proponente</b>	Infraestruturas de Portugal, S.A.
<b>Entidade licenciadora</b>	Infraestruturas de Portugal, S.A.
<b>Autoridade de AIA</b>	Agência Portuguesa do Ambiente, I.P.

<b>Parecer</b>	Projeto não suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente, pelo que se entende que não deve ser sujeito a procedimento de avaliação de impacte ambiental. Devem, no entanto, ser acauteladas as medidas propostas na documentação apresentada pelo proponente, bem como as constantes do presente parecer, devendo as mesmas ser incluídas na licença ou autorização a emitir pela entidade licenciadora ou competente para a autorização do projeto.
----------------	--

<b>Data de emissão</b>	17 de março de 2025
------------------------	---------------------

<b>Breve descrição do projeto</b>
<p>O projeto tem por objetivo a supressão de onze passagens de nível (PN) da Linha do Minho e a construção dos respetivos desnivelamentos e restabelecimentos, iniciativas que se enquadram no Programa Nacional de Investimentos para 2030 (PNI 2030), instrumento de planeamento do próximo ciclo de investimentos estratégicos e estruturantes de âmbito nacional, num dos setores prioritários considerados, mais concretamente no subsetor “Transportes e Mobilidade - Ferrovia”. Um dos programas previstos neste subsetor é o “Programa de Segurança Ferroviária, Renovação e Reabilitação, Redução do Ruído e Adaptação às Alterações Climáticas” que visa readaptar a infraestrutura para os níveis de qualidade e desempenho</p>

adequados, tornando-a mais eficiente e reduzindo a sinistralidade, incluindo-se, entre outras ações, a supressão de 155 passagens de nível e automatização de 79.

Apresentam-se de seguida, de forma sucinta, as intervenções previstas para cada uma das 11 PN em causa.

Desnivelamento da PN ao PK 40+818 (Carreira)

Para a supressão da atual PN, automatizada e equipada com meias barreiras, será necessário construir uma Passagem Superior Rodoviária (PSR) que será localizada a uma distância aproximada de 94 m, para norte da atual PN. Esta nova PSR será constituída por um tabuleiro apoiado, com comprimento livre de 8,00 m.

O restabelecimento rodoviário a executar sobre o tabuleiro, com um perfil transversal de 10,6m de largura total, será constituído por duas faixas de rodagem com 3,50 m, dois passeios laterais com 1,80 m. Os acessos rodoviários laterais, com um perfil transversal de 9,80 m, correspondem a duas faixas de rodagem com 3,50 m, passeio de 1,80 m e uma valeta com 1,00 m.

Desnivelamento da PN ao PK 44+353 (Moure)

A PN a suprimir localiza-se sobre a EN 204, ao km 44+353 da Linha do Minho. Trata-se de uma PN que está automatizada e equipada com meias barreiras e será substituída por uma passagem superior rodoviária (PSR) a ser implantada a uma distância aproximada de 70 m, para Nascente da atual passagem, paralelamente à estrada atual,

A nova PSR será constituída por um tabuleiro vigado, com comprimento total de 114,90 m, apoiado em 4 tramos (cada tramo composto por 5 vigas pré-fabricadas em betão armado pré-esforçado com secção em T). O restabelecimento rodoviário a executar sobre o tabuleiro, com um perfil transversal de 12,60 m de largura total, será constituído por duas faixas de rodagem com 4,50 m, dois passeios laterais com 1,80 m.

Os acessos rodoviários secundários, com um perfil transversal de 7 m, serão ladeados com passeio de 1,80 m.

Desnivelamento da PN ao PK 46+508 (Várzea/Midões)

A atual PN, automatizada e equipada com meias barreiras, será necessário construir uma PSR que permitirá o restabelecimento da ligação rodoviária entre a EN 204 e a Rua de Torgas, em local um pouco mais a norte da atual PN.

O restabelecimento rodoviário a executar em viaduto aéreo apresentará um perfil transversal com 11,60 m de largura total, compreendendo duas faixas de rodagem, uma com 3,50 m e outra com 4,50 m, e dois passeios com 1,80 m de largura total.

Desnivelamento da PN ao PK 46+886 (Várzea)

A PN a suprimir, automatizada e equipada com meias barreiras, está integrada na EN103, sendo sobretudo utilizada por trânsito rodoviário. A PN a construir permite a transposição da linha num novo arruamento a criar, a norte da atual PN que permitirá a ligação desnivelada entre a EN204 e a EN103, sob o caminho de ferro.

O restabelecimento a executar apresenta um perfil transversal sob a obra de arte com 10,60 m de largura total, compreendendo duas faixas de rodagem com 3,50 m e dois passeios com 1,80 m. O gabarit rodoviário garante uma altura livre mínima em toda a faixa de rodagem de 5,0 m, medida entre a rasante da rodovia e a face inferior mais desfavorável do tabuleiro.

Desnivelamento da PN ao PK 50+945 (Arcozelo)

A PN a suprimir é pedonal não automatizada, mas com aviso sonoro- Está integrada num arruamento municipal (Rua Henrique Correia) e tem apenas serviço pedonal de travessia urbana.

A referida PN será suprimida e restabelecida por uma nova Passagem Inferior de Peões (PIP), com acesso feito por escadas e ascensores.

A nova Passagem Inferior Pedonal (PIP) ao km 50+945 da Linha do Minho consiste numa estrutura em quadro a realizar em betão armado *in-situ* que atravessa a via-férrea na perpendicular e que possui escadas de acesso no alinhamento do quadro fechado. Face ao espaço confinado no local de implantação da PIP, não é possível a inclusão de rampas de acesso tendo em conta a área de ocupação necessária, pelo que se decidiu dotar a PIP de elevadores de acesso que minimizam a ocupação do terreno e expropriações associadas à execução da obra.

Do lado Oeste a obra é posicionada para lá do limite Norte do troço Oeste da Rua Henrique Correia, de modo a assegurar o acesso rodoviário a um portão localizado junto à ferrovia. Esta opção obriga à expropriação parcial de um parque infantil particular, o qual deverá ser reposicionado.

A obra apresenta uma extensão total de aproximadamente 38,0 m.

#### Desnivelamento da PN ao PK 53+956 (Silva)

Para o atravessamento da Linha do Minho após supressão da passagem de nível, ao PK 53+854, será efetuado num novo restabelecimento que inclui uma passagem superior rodoviária de grande extensão, configurando-se como um viaduto, a sul do local onde atualmente existe a passagem de nível pedonal e rodoviária.

Para além do restabelecimento e do viaduto, englobam-se neste tomo a execução de muros de contenção de terra, necessários para viabilizar o traçado rodoviário e respetivas ocupações, e um pontão (PH) por forma a restabelecer uma linha de água sob a rotunda a executar.

O traçado do restabelecimento foi fortemente condicionado, por um lado, pelas construções existentes no seu lado poente e, por outro, pela vala do Ribeiro de Pedrinho no lado nascente. Face à necessidade de implantação da rotunda de Silva, foi necessário prever o desvio e a regularização da vala, no trecho adjacente ao Restabelecimento 1, entre os km 0+620 e 0+730. Entre os km 0+487 e 0+584 e os km 0+730 e 0+765, aproximadamente, do lado direito do restabelecimento, previu-se a implantação de dois muros de contenção em gabiões, para garantir o maior afastamento possível da linha de água existente.

O projeto prevê ainda a implantação de dois *culs-de-sac*, em ambos os lados da linha férrea, com um diâmetro de 12 m, para permitir a inversão do sentido de marcha de veículos automóveis que acedem aos dois trechos de estrada existente que deixarão de ter continuidade face à supressão da atual PN.

#### Desnivelamento da PN ao PK 56,692 e PK 57,156 (Carapeços)

As PN a suprimir são do tipo A, automatizadas com meias barreiras. Em termos rodoviários a PN 56+692 está integrada num caminho municipal (CM1045) e a PN 57+156 na EN 204. Apesar de se verificar o atravessamento de peões, as PN são sobretudo utilizadas por trânsito rodoviário. O acesso a ambas as PN é efetuado através de traineis inclinados.

A solução adotada prevê o atravessamento inferior da linha férrea ao PK 56+878, num traçado em “S”, com curvas de raios 65m e 52m, desenvolvendo-se, em seguida, paralelamente à linha do Minho até a interseção com a atual EN204.

Estão previstos 3 restabelecimentos: 1) repõe a ligação da EN204, 2) permite a ligação da atual estrada (EN204), ao Restabelecimento 1 por via de um entroncamento e 3) faz a ligação da Rua da Igreja ao novo Restabelecimento 1, ao km 0+163.

*Desnivelamento da PN ao PK 61,432+PK 62,123 (Quintiães e Aquiar)*

A supressão da PN ao PK 61+432 e da PN ao PK 62+123, em Quintiães, implica a execução de novos restabelecimentos e Passagem Inferior Rodoviária (PIR) a executar ao PK 61+851, num local entre as duas passagens de nível a suprimir. Adicionalmente, por forma a restabelecer a circulação pedonal por onde atualmente se faz, prevê-se a execução de uma PSP no local da PN ao PK 61+432 e uma PIP próxima da PN ao PK 62+123, mais especificamente localizada ao PK 62+032.

Estão ainda previstos dois restabelecimentos e quatro eixos de ligação às vias existentes.

*Desnivelamento para supressão da PN ao PK 62,621 (Quintiães/Aquiar)*

A PN a suprimir, do tipo A automatizada com meias barreiras, está integrada em arruamento municipal. Apesar de se verificar o atravessamento de peões, a PN é sobretudo utilizada por trânsito rodoviário.

A supressão da PN ao PK 62+621, implica a construção de uma PSP a executar no mesmo local de modo a permitir que o atravessamento pedonal se efetue de forma segura e mantendo as relações de proximidade.

Para os utilizadores de mobilidade reduzida, o acesso à PSP efetua-se no mesmo local do arranque da escada, sendo necessário percorrer oito troços de rampa de modo a ser atingida a cota do patamar de ligação das escadas.

A travessamento rodoviário será assegurado através da construção de um restabelecimento rodoviário, paralelo ao traçado da linha do Minho numa extensão aproximada de 266 m, cerca do PK 62 que assegura ligação entre a estrada de Agrelas e a Rua de S. Sebastião, dando acesso ao atravessamento rodoviário através da PIR a construir ao PK 61+851.

Está prevista a reposição dos serviços de utilidade pública ou privada, que venham a ser afetados pela execução das várias intervenções.

**Resumo do procedimento e fundamentação da decisão**

Nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, foi solicitada pronúncia da APA, ao abrigo do artigo 3.º do referido diploma, sobre a aplicabilidade do regime jurídico de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) ao projeto em apreço.

O projeto corresponde à tipologia prevista no anexo II, ponto 10, alínea e) do referido diploma, a qual se reporta a “*Construção de estradas (...)*”, estando definido como limiar para sujeição obrigatória a procedimento de AIA uma extensão maior ou igual a 10 km de estrada.

Dado que o projeto não atinge o referido limiar, procedeu-se à sua análise com o objetivo de determinar se o mesmo era suscetível de provocar impactes significativos no ambiente, à luz do disposto no artigo 1.º, n.º 3, alínea b), subalínea iii) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação.

Para o efeito, o proponente submeteu documentação de acordo com o preconizado no anexo IV do referido diploma. Analisada a mesma, foi identificada a necessidade de informação adicional, a qual foi solicitada pela autoridade de AIA ao proponente e apresentada pelo mesmo.

Com base no conjunto de documentação apresentada, esta Agência procedeu à apreciação prévia do projeto, nos termos do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, consubstanciando o presente documento o parecer a emitir ao abrigo do n.º 5 do referido artigo.

Face ao tipo de intervenção prevista e às características da área atravessada, e para melhor suportar a sua pronúncia, esta Agência entendeu consultar, além dos seus serviços internos relevantes, diversas entidades

com competências na área geográfica em causa, designadamente, a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDRN) e o Património Cultural, I.P. (PC).

Da análise efetuada destacam-se os impactes ao nível do uso do solo, ordenamento do território e socioeconomia. As intervenções preconizadas para desnivelamento das várias passagens de nível abrangidas pelo projeto traduzem projetos de maior ou menor grau de complexidade e diversificados graus de perturbação e incomodidade, em particular durante a fase de obra. No entanto, é expectável que o balanço entre impactes negativos, na generalidade temporários, e os impactes positivos ao nível da redução da sinistralidade e do aumento da fluidez do tráfego, sem tempos de espera na transposição da linha do Minho, se traduza num benefício geral dos usos e desenvolvimento do território e do bem-estar da população.

Não obstante, importa referir que os estudos de ruído incluídos, e que avaliam a situação atual e futura, preveem um aumento temporário do ruído durante as obras. No entanto, após a conclusão da obra, não se espera um aumento significativo. A documentação apresentada identifica algumas não conformidades com a legislação em vigor, relacionadas com os níveis de ruído em zonas mistas, e aponta discrepâncias entre as medições e os mapas de ruído em alguns pontos. Essas discrepâncias são atribuídas à falta de modelagem de algumas ruas, não tendo sido apresentadas no projeto soluções técnicas mais avançadas, como a utilização de betão betuminoso rugoso na camada de desgaste. Este material, com melhores propriedades mecânicas e menor emissão de ruído, poderia ser uma alternativa mais eficaz para mitigar os impactos sonoros.

Importa igualmente referir que durante a fase de construção se prevê a produção de águas residuais domésticas e de águas residuais do estaleiro resultantes de potenciais lavagens de rodados e eventualmente de outros equipamentos, como é o caso da lavagem das calhas das autobetoneiras. Todas estas emissões e produção de águas residuais e de resíduos serão sujeitas a medidas de gestão ambiental, não se prevendo impactes significativos sobre os recursos hídricos. Não obstante, deve ser dado cumprimento integral às condições estabelecidas no referido Título de Utilização de Recursos Hídricos (TURH) já emitido.

Da análise efetuada há também a destacar que, incidindo as intervenções em áreas já perturbadas, não é expectável a ocorrência de impactes negativos significativos no que se refere à afetação dos sistemas ecológicos. No entanto, tendo em conta que a informação apresentada a este nível se encontra pouco desenvolvida, não é possível aferir eventuais medidas de minimização que ainda assim pode ser pertinente adotar. Essas mesmas medidas devem ser apresentadas à CCDR Norte previamente ao início da fase de construção.

Por outro lado, importa também referir que, relativamente ao Património Cultural, as onze áreas de incidência do projeto apresentam situações diversas quanto à afetação de bens imóveis, designadamente classificados ou em vias de classificação, bem como quanto à significância dos respetivos impactes. Contudo, o projeto não oferece risco para os valores patrimoniais.

Analisados os elementos apresentados pelo proponente, constata-se que o projeto é passível de gerar impactes negativos, diretos e indiretos, que se consideram pouco significativos, sobre ocorrências de interesse patrimonial ocultas pela vegetação ou pelo subsolo. Estes eventuais impactes ocorrerão na fase de preparação do terreno, envolvendo a desmatção e remoção da camada vegetal, bem como revolvimentos no solo e no subsolo.

Perante a possibilidade de ocorrência de impactes sobre eventuais vestígios arqueológicos que possam encontrar-se ocultos quer pela vegetação, quer pelo subsolo, considera-se necessária a adoção de medidas preventivas de modo a garantir a salvaguarda de património arqueológico que não tenha sido detetado.

Face ao exposto, tendo em consideração a análise desenvolvida e dadas as características do projeto e do local onde se desenvolve, considera-se que o mesmo não é suscetível de provocar impactes negativos significativos no ambiente, desde que implementadas as medidas enunciadas na documentação apresentada pelo proponente bem como as medidas a seguir elencadas. Assim, entende-se não ser aplicável ao projeto o disposto no artigo 1.º, n.º 3, alínea b), subalínea ii) do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, na sua atual redação.

### Condições para licenciamento ou autorização do projeto

#### Medidas para o projeto

1. Equacionar a utilização de pavimento com betão betuminoso rugoso na camada de desgaste, como forma de minimizar os níveis de ruído de utilização da via.

#### Previamente ao início da fase de construção

2. Apresentar um PATA (pedido de autorização para a realização de trabalhos arqueológicos), nos termos estipulados no Decreto-Lei n.º 164/2014 de 4 de novembro, que publica o Regulamento de Trabalhos Arqueológicos, para autorização pela tutela para a execução de trabalhos de acompanhamento arqueológico da obra.
3. Apresentar à CCDR Norte medidas específicas de minimização da perturbação ao nível dos sistemas ecológicos e adotar as medidas que resultem da apreciação a efetuar por aquela Comissão.
4. Efetuar a prospeção arqueológica sistemática das zonas de estaleiro, manchas de empréstimo e depósito de terras, serventias e caminhos de acesso à obra caso as mesmas se encontrem fora das áreas prospetadas na fase anterior, e de todas as áreas das áreas de incidência do projeto que apresentavam reduzida visibilidade, de forma a colmatar as lacunas de conhecimento. Os resultados obtidos no decurso desta prospeção poderão determinar a adoção de medidas de minimização complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras).
5. Incluir Figura de Localização do Projeto e das ocorrências de interesse cultural sobre extrato da Carta Militar de Portugal, no Caderno de Encargos da Obra, com efeito de interdição de afetação, demolição, remoção ou atravessamento das mesmas, de modo a garantir a sua salvaguarda. Este condicionamento deverá aplicar-se às fases subsequentes.

#### Fase de construção

6. Avisar a equipa de acompanhamento arqueológico acerca do início dos trabalhos, com uma antecedência mínima de 8 dias, de modo a garantir o cumprimento das obrigações de acompanhamento arqueológico.
7. Integrar na equipa um arqueólogo com valência, experiência e a credenciação necessária para assumir a direção dos trabalhos arqueológicos no domínio da arqueologia náutica e subaquática, caso estejam previstas ações em meio misto terrestre e fluvial.
8. Efetuar, após a desmatação, a prospeção arqueológica sistemática das áreas de incidência direta de todas as componentes de obra. As ocorrências arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra devem, tanto quanto possível, e em função do valor do seu valor patrimonial, ser conservadas *in situ* (mesmo que de forma passiva), no caso de estruturas, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação atual ou salvaguardadas pelo registo.
9. Garantir o acompanhamento arqueológico integral, permanente e presencial, de todas as operações que impliquem movimentação dos solos (incluindo a abertura de valas, desmatação, remoção e

revolvimento do solo, decapagens superficiais, preparação e regularização do terreno, escavações no solo e subsolo, terraplenagens, depósitos e empréstimos de inertes) quer estas diretamente associadas às ações de construção, quer estejam associadas a ações preparatórias, como a instalação de estaleiros, abertura/alargamento de acessos e áreas a afetar pelos trabalhos de construção e, mesmo, na fase final, durante as operações de desmonte de pargas e de recuperação paisagística. Se houver mais que uma frente de obra a decorrer em simultâneo terá de se garantir o acompanhamento de todas as frentes.

10. Determinar eventualmente a adoção de medidas de minimização específicas/complementares (registo documental, sondagens, escavações arqueológicas, entre outras), de acordo com os resultados obtidos no decurso do acompanhamento arqueológico, as quais serão apresentadas à tutela do Património Cultural e, só após a sua aprovação, é que serão implementadas.
11. Conservar *in situ* as estruturas arqueológicas que forem reconhecidas durante o acompanhamento arqueológico da obra, em função do seu valor patrimonial, de acordo com parecer prévio da Tutela, de tal forma que não se degrade o seu estado de conservação para o futuro.
12. Colocar os achados móveis em depósito credenciado pelo organismo de Tutela do Património Cultural.
13. Atualizar a planta de condicionamentos, sempre que se venham a identificar ocorrências patrimoniais que justifiquem a sua salvaguarda.
14. Recorrer a terras de empréstimo para a execução das obras, caso haja necessidade de levar a depósito terras sobrantes, ou se venha a revelar necessário, sendo que estes devem ser efetuados em locais legalmente autorizados. A seleção dessas zonas de depósito e de empréstimo deve excluir as Zonas de proteção do património.

#### **Fase de exploração**

15. Fornecer aos empreiteiros e subempreiteiros, sempre que se desenvolvam ações de manutenção ou outros trabalhos, a Carta de Condicionantes atualizada com a implantação de todos os elementos patrimoniais identificados até à data.
16. Efetuar o acompanhamento arqueológico sempre que ocorram trabalhos de manutenção que envolvam alterações que obriguem a revolvimentos do subsolo, circulação de maquinaria e pessoal afeto, nomeadamente em áreas anteriormente não afetadas pela construção das infraestruturas (e que não foram alvo de intervenção).
17. Comunicar à tutela do Património Cultural o (eventual) aparecimento de vestígios arqueológicos, de modo imediato, no sentido de serem acionados os mecanismos de avaliação do seu interesse cultural. Esta comunicação é da responsabilidade do dono de obra.