



PARECER

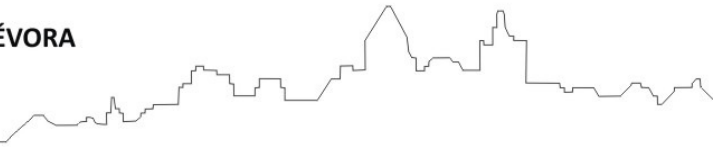
1. Antecedentes

A consulta pública para verificação da conformidade ambiental do projeto de “Ligação Ferroviária entre Évora e Évora Norte – Variante” decorre dos seguintes antecedentes:

- Em Janeiro de 2016 em reunião com as Infraestruturas de Portugal o município tomou conhecimento do estudo de viabilidade da Ligação Ferroviária Évora/Évora Norte coincidente com o antigo ramal de Estremoz que atravessa a cidade de Évora. Tratava-se de troço necessário à ligação ferroviária entre Elvas/Caia e Sines.
- Em Fevereiro de 2016 após reunião de câmara, procedeu-se à divulgação pública daquela intenção gerando-se um enorme consenso de rejeição e exigência de alternativas.
- Em Março de 2017 após audição pública e reunião com o Secretário de Estado das Infraestruturas, Presidente da Câmara de Évora e Presidente das Infraestruturas de Portugal, o governo determinou que o IP estudasse outras opções do traçado Évora/Évora Norte.
- Em Junho de 2017 o IP apresenta ao município 4 corredores alternativos:
 - o Corredor 0 coincidente com o ramal de Estremoz,
 - o Corredor 1 idêntico ao Corredor 0 com pequenos desvios pontuais,
 - o Corredor 2 paralelo ao Rio Degebe,
 - o Corredor 3 paralelo ao IP2 (solução que havia sido indicada pelo município no relatório entregue ao Secretário de Estado das Infraestruturas).

O município reconheceu que os corredores 2 e 3 ultrapassavam a generalidade dos problemas.





- De 3 a 31 de Outubro de 2017 decorreu a consulta pública de avaliação de impacto ambiental de licenciamento único do Projeto de Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia – Corredor Internacional Sul.

A participação do município destaca a necessidade de revisão do projeto de forma a não comprometer a inserção do corredor 3 paralelo ao IP2, da ferrovia Évora/Évora Norte, o que não se veio a verificar.

- Em Novembro de 2017 através de Power Point do IP o município tomou conhecimento dos 3 traçados em estudo:
 - o Corredor 1 coincidente com o ramal de Estremoz,
 - o Corredor 2 traçado totalmente novo a ocupar a encosta a nascente da cidade a atravessar áreas residenciais,
 - o Corredor 3 paralelo ao Rio Degebe, correspondente ao Corredor 2 da solução de Junho de 2017.

, e da omissão do corredor paralelo ao IP2, que o município entendia como o mais favorável.

- Na consulta pública de Março a Maio de 2018 sobre o estudo de impacto ambiental da ligação ferroviária entre Évora e Évora Norte – Variante de Évora, o município participou considerando entre outras questões que:
 - o O Corredor 1 era inaceitável e excluído,
 - o O Corredor 2 atravessava espaços residenciais,
 - o O Corredor 3 tinha custos ambientais importantes,
 - o O Corredor 4 paralelo ao IP2, não incluído no EIA apresentava impactos minimizados.

Sugeria-se ainda uma variante à cidade de Évora para mercadorias perigosas e a criação de uma estação/cais ou zona logística.

- A 27 de Julho de 2018 é emitido o Título Único Ambiental (TUA20180727000496) com decisão favorável condicionada pela APA à adoção da Solução 2 do Estudo Prévio.
- A 26 de Junho de 2019 o Vereador do Urbanismo do município despacha sobre parecer técnico quanto à solução apresentada em reunião técnica de 28 de Maio de 2019 com o IP, Via Ponte e técnicos do município sobre o Projeto de Execução da Variante da Ligação Ferroviária Évora/Évora Norte, quanto a;
 - o Grande proximidade do traçado ferroviário ao Bº de Sta Luzia,



- o Aceitação da alternativa de acesso ao Bº da Caeira através do restabelecimento à Ota do Evaristo,
- o Perda da tomada de vistas sobre o Centro Histórico a partir da EN254, na solução da elevação da ferrovia, em incumprimento do Plano Diretor Municipal de Évora,
- o Necessidade da execução da Variante à EN18,
- o Reconhecimento dos graves problemas viários e graves problemas paisagísticos na nova inserção do CM1090/ Estrada das Pimentas na EN18.

2. Consulta Pública da Avaliação de Impacte Ambiental da Ligação Ferroviária entre Évora e Évora Norte – Variante

O município pronuncia-se através do presente relatório sobre a solução da Ligação Ferroviária entre Évora e Évora Norte – Variante, verificando-se que se trata duma fase mais desenvolvida da solução apresentada na reunião técnica havida em Maio de 2019, não tendo sido introduzidas alterações às questões então despoletadas pelo município e que se reiteraram no presente relatório.

2.1 Proximidade ao Bairro de Sta Luzia

O traçado da ferrovia proposto encontra-se mais próximo do Bº de Santa Luzia que o antigo Ramal de Reguengos.

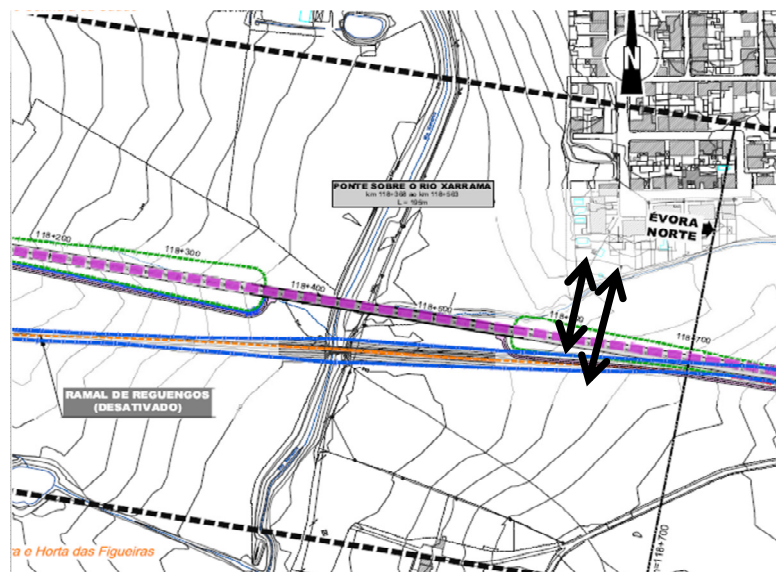


Fig. 1 Distância entre o traçado previsto para a Ferrovia e o antigo Ramal de Reguengos ao Bairro de Sta Luzia

Esta solução contraria quer a DIA quer o parecer da Câmara Municipal, pelo que deverá proceder-se ao desvio da ferrovia para sul do ramal de Reguengos, afastando-a do bairro.

2.2 ACESSO À QUINTA DO EVARISTO E AO BAIRRO DA CAEIRA

Nesta zona a ferrovia irá acompanhar o terreno natural devendo ser executadas soluções de mitigação de ruídos e sons de proteção enquadradas na paisagem, das áreas residenciais envolventes.

Os acessos à Quinta do Evaristo e ao Bairro da Caeira a partir do Bº de Sta Luzia são atualmente feitos através de dois caminhos pavimentados

Prevê-se a execução de restabelecimento apenas do caminho de acesso à Quinta do Evaristo através de passagem superior, Rest119-1.

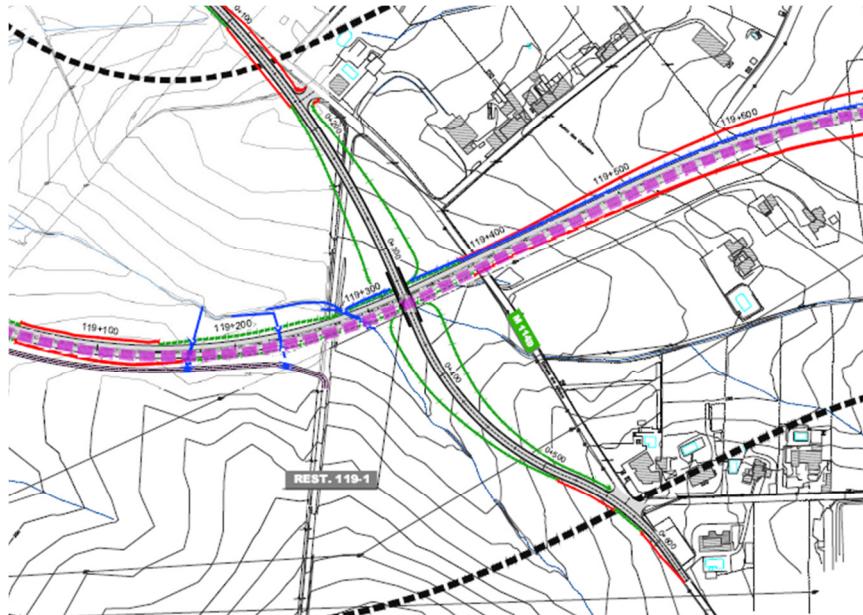


Fig. 2 Solução do restabelecimento à Quinta do Evaristo e interrupção/corte do acesso ao Bº da Caeira
Verifica-se a interrupção do acesso ao Bº da Caeira e a inexistência das alternativas que foram apresentadas na reunião técnica com os serviços municipais a 28 de Maio de 2019.

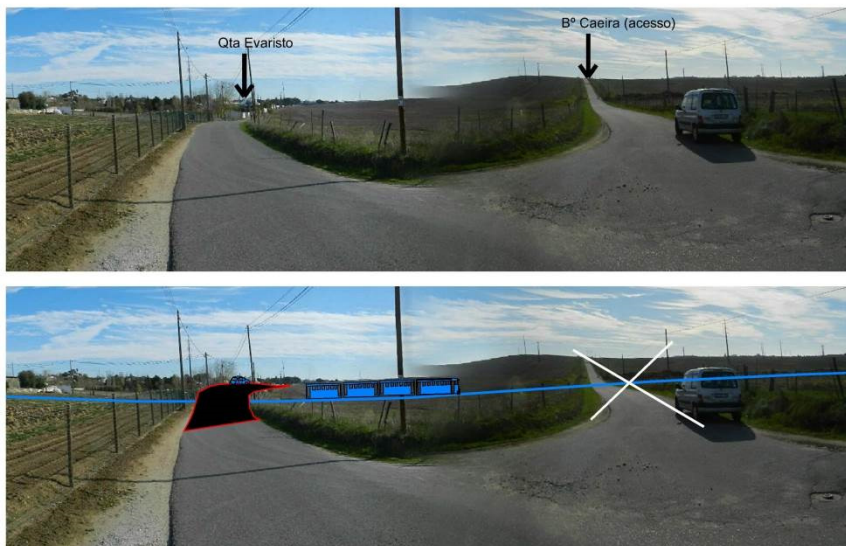


Fig. 3 Caminho de acesso à Quinta do Evaristo e caminho de acesso ao Bº da Caeira / ANTES e DEPOIS
Apesar desta omissão do projeto, adianta-se que se considera viável a alternativa apresentada em reunião pelo IP, de que o acesso Bº da Caeira se passe a fazer da seguinte forma:

- pelo restabelecimento/passagem superior até à Quinta do Evaristo,
- seguindo por caminho em frente para Nascente (a verde na fotografia abaixo) atualmente em terra batida,
- infletindo para a direita para Sul, através de outro caminho em terra batida já ladeado por muros de residências até chegar ao Bº da Caeira,

,por tal alteração estar prevista na Planta de Ordenamento do Plano Diretor Municipal, de conversão do caminho em terra batida em Caminho Municipal, cabendo ao IP todas as diligências e trabalhos inerentes.



Fig. 4 Acesso alternativo ao Bº da Caeira

VERMELHO-ferrovia; AZUL – passagem superior; VERDE –caminho a tratar

2.3 ACESSO BAIRRO STO ANTÓNIO/MONTINHO DE FERRO

A ferrovia andar­á enterrada cerca de 8 metros nesta zona, pelo que as passagens superiores de restabelecimento do CM1149 e da ligação entre o Bairro de Sto António e o Montinho de Ferro, acompanharão o terreno natural.

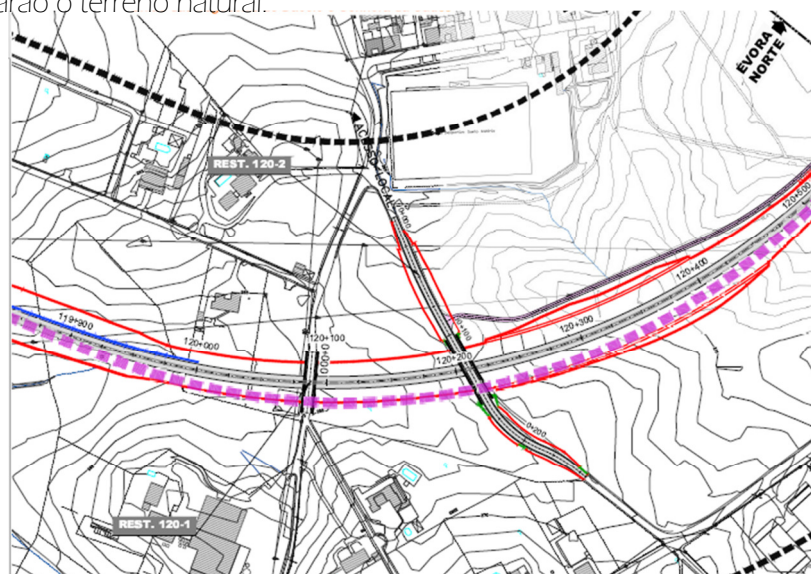


Fig. 5 Restabelecimentos do CM1149 e da ligação entre o Bº de Sto António e o Montinho de Ferro

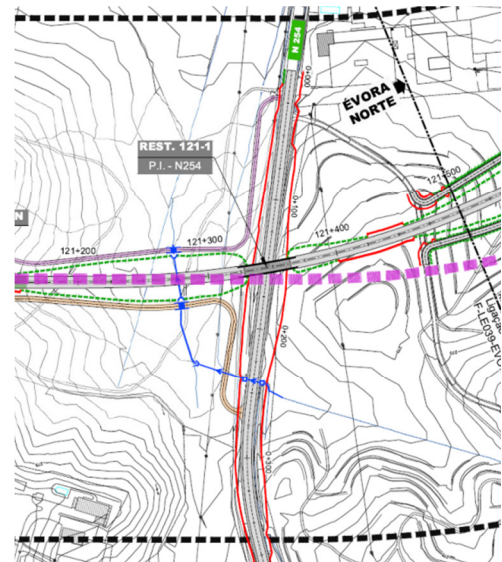


Trata-se de solução que irá afetar violentamente a encosta, com impacto negativo na zona escavada, devendo ser acautelado adequado enquadramento na paisagem e executadas soluções de mitigação de vibrações, ruídos e sons de proteção enquadradas na paisagem, das áreas residenciais envolventes.

2.4 EN 254

Está previsto um ligeiro rebaixamento da EN254 e o traçado elevado da ferrovia que se desenvolve em ponte sobre a EN, a partir de aterros nos terrenos que marginam a estrada.

Fig. 6 Ferrovia sobre EN254



Trata-se de solução altamente impactante na paisagem, eliminando a tomada de vista definida no Plano Diretor Municipal de Évora no sector de aproximação à Cidade (alínea b) ponto 2 artº 13º do regulamento), contrariando, por isso aquele instrumento territorial.



Fig. 7 Aproximação à cidade a partir da EN254 / ANTES e DEPOIS





É igualmente impactante a vista a partir da cidade para a encosta a nascente da cidade devido aos aterros previstos a marginalizar a EN, eliminando a leitura da suave pendente do terreno natural.



Fig. 8 Passagem inferior da EN254 sob a ferrovia / ANTES e DEPOIS

Reitera-se a afirmação de incumprimento do PDME.

2.5 Variante à EN18 e inserções de caminhos

O troço da EN18 entre os cruzamentos a sul e a norte com a ferrovia, traçado do antigo ramal de Estremoz, constitui um troço periurbano da EN18 com significativa sinistralidade, devido à configuração, perfil transversal e bermas com largura inferior ao existente no troço rural, dezenas de acessos diretos de quintas e utilização como via de distribuição e ligação à cidade pelos moradores da zona residencial da Garraia.



Fig. 9 EN18 no troço Évora a Estremoz, com largura cerca de 12m nas faixas de rodagem e bermas



Fig. 10 EN18 no troço periurbano, com largura cerca de 7m nas faixas de rodagem e bermas





Fig. 11 Acessos diretos de quintas no troço periurbano da EN18

A resolução deste problema foi definida pela Ex Junta Autónoma das Estradas em 1989 através da construção de Variante à EN18 do troço em questão, conforme previsto no Plano Diretor Municipal.

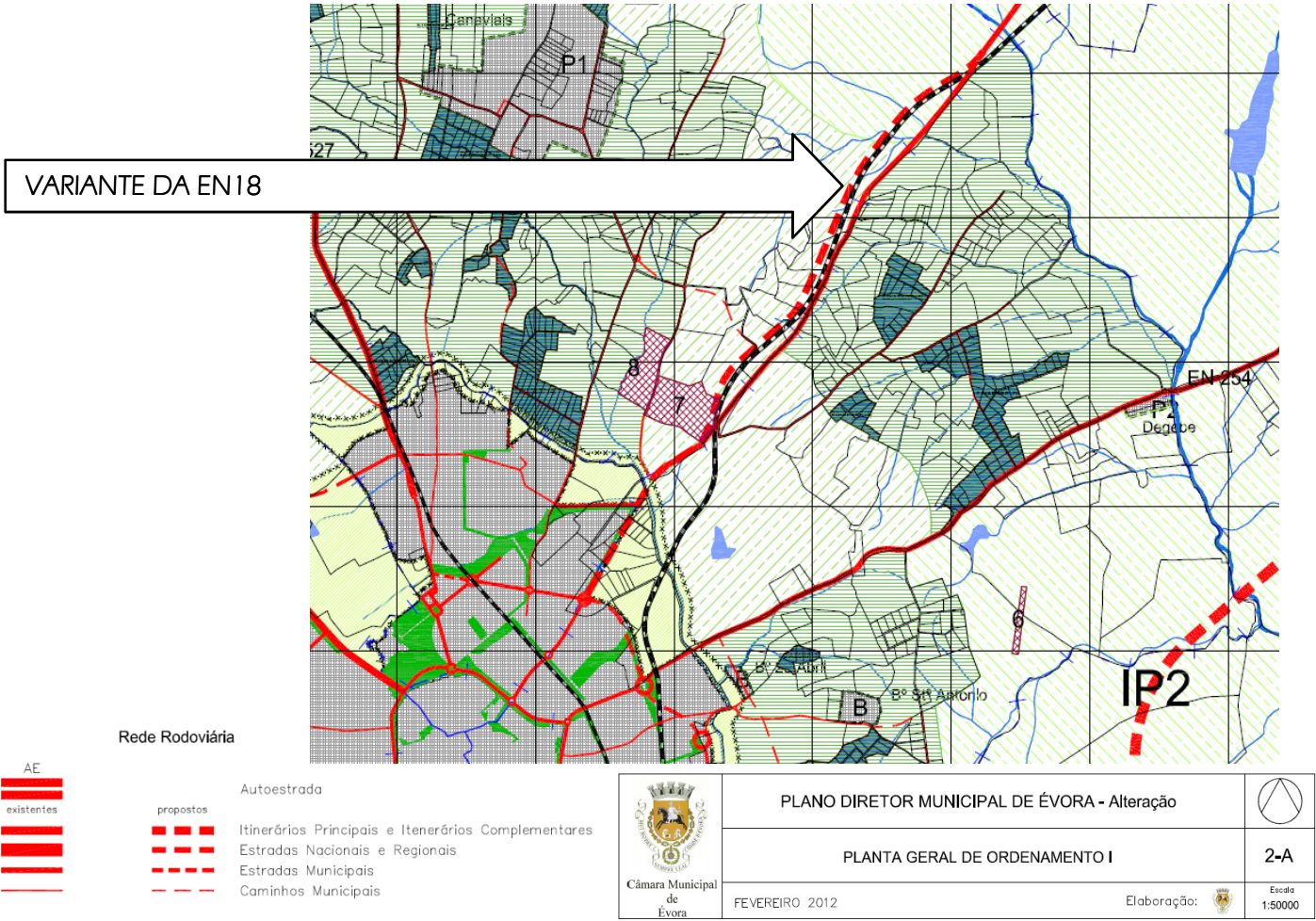
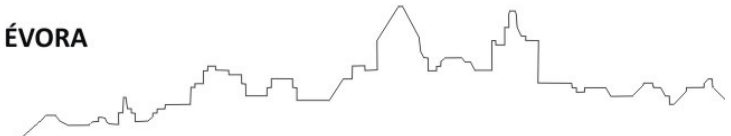


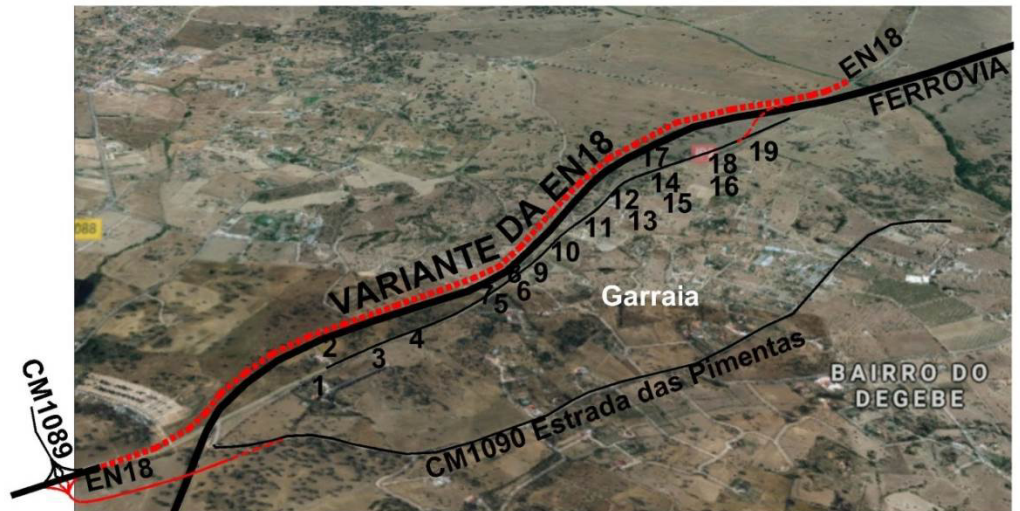
Fig. 12 Extrato da Planta de Ordenamento do Plano Diretor Municipal de Évora e representação a tracejado da Variante à EN18

No âmbito do Corredor Internacional Sul, o município de Évora manifestou a necessidade da simultaneidade de execução da Variante da EN18 com a ferrovia Évora/Évora Norte, desde a consulta pública de Março a Maio de 2018.

Esta posição foi reiterada no despacho 26 de Junho de 2019 com parecer técnico resultante da reunião de trabalho realizada entre os técnicos da CME, o IP e Via Ponte.



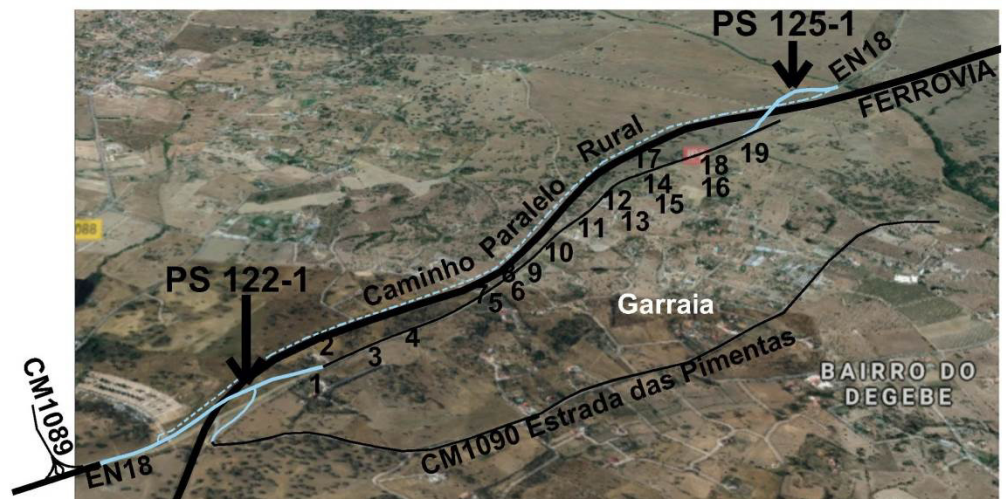
Fig. 13 Fotografia aérea do troço periurbano da EN18; localização dos acessos diretos de quintas, 1 a 19; CM1090/Estrada das Pimentas. A vermelho, Variante à EN18 prevista no PDME e novo cruzamento do CM1090 e do CM1089 com a EN18



Verifica-se, ao invés, que na solução em consulta pública se mantém a solução inicial:

- mantém-se o troço periurbano da EN18 e não se prevê a execução da Variante à EN18,
- criam-se duas obras de arte na EN18 de passagens superiores elevadas cerca de 9 metros sobre a ferrovia, no traçado do antigo ramal de Estremoz; PS 122-1 e PS 125-1 e grandes alterações de topografia devido aos aterros,
- cria-se um novo caminho paralelo rural a servir as quintas a norte da ferrovia, com uma nova inserção em entroncamento projetado de forma simples, no trainel inclinado e do lado interior de curva da EN18 e próximo da lomba da passagem superior PS 122-1, que põe em causa a segurança dos condutores,
- cria-se uma nova inserção do CM1090/Estrada das Pimentas em entroncamento projetado de forma simples, no trainel inclinado da EN18 e próximo da lomba da passagem superior PS 122-1, que põe em causa a segurança dos condutores, situação particularmente grave pela utilização intensiva de moradores e agricultores das muitas quintas da Garraia servidas por este caminho.

Fig. 14 Fotografia aérea do troço periurbano da EN18; acessos diretos de quintas, 1 a 19; CM1090/Estrada das Pimentas. A azul proposta do IP, Caminho Paralelo Rural, passagens superiores na EN18, PS122-1 e PS125-1 e novas inserções do CM1090 e do Caminho Paralelo



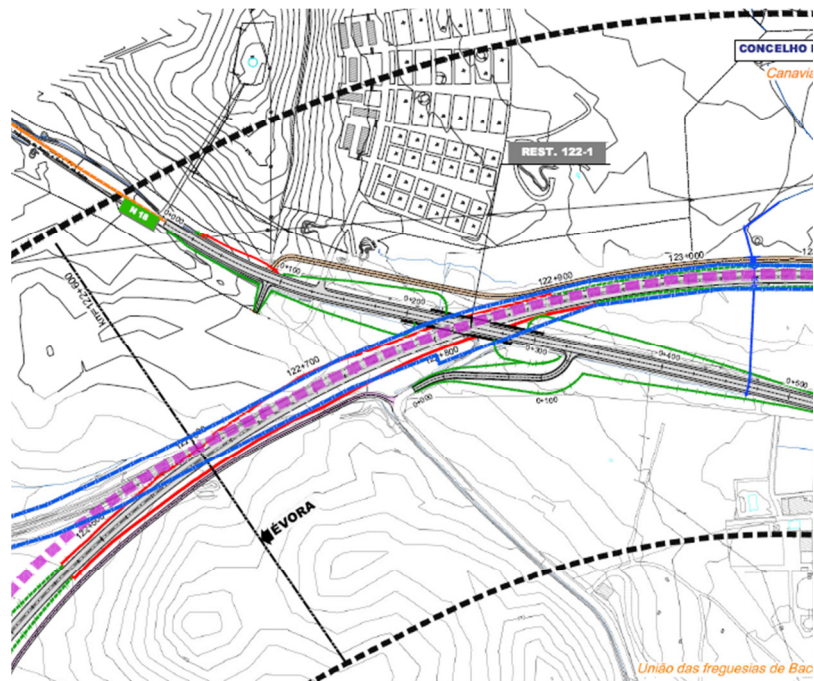


Fig. 15 Extrato da Folha 3.5 solução da Ligação Ferroviária entre Évora e Évora Norte – Variante com passagem superior da EN18 sobre a ferrovia, PS122-1, e novos entroncamentos do CM1090, Estrada das Pimentas e do Caminho Paralelo Rural

Verifica-se, que não só foram ignorados os alertas quanto à perigosidade da solução viária apresentada para a nova inserção do CM1090/Estrada das Pimentas na EN18, em zona elevada por aterro devido à passagem superior, PS122-1, com visibilidade agravada em relação à situação atual e pela inexistência de vias de viragem, vias de desaceleração, separadores centrais, ilhéus, placas triangulares e separadores,

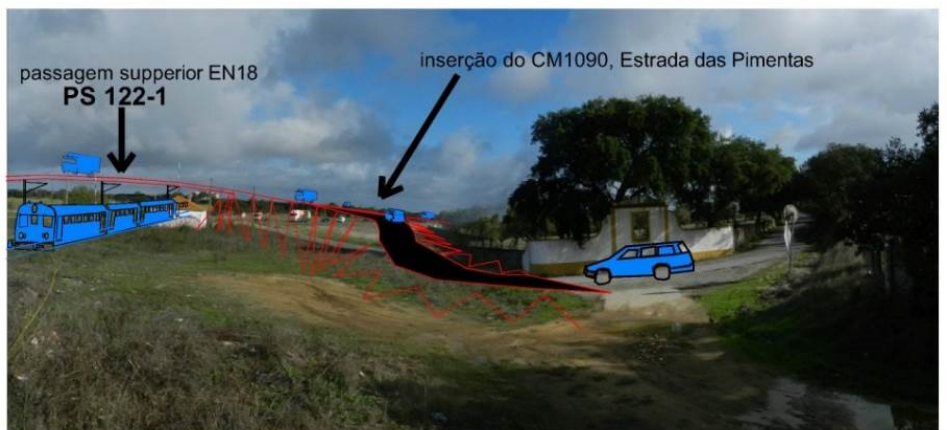


Fig. 16 Inserção do CM1090/Estrada das Pimentas na EN18 / ANTES e DEPOIS

como ainda se agudiza a situação através duma nova inserção do Caminho Paralelo Rural à ferrovia de acesso às propriedades localizadas a norte da ferrovia, com os mesmos problemas atrás descritos e a agravante de se localizar do lado interior de curva.

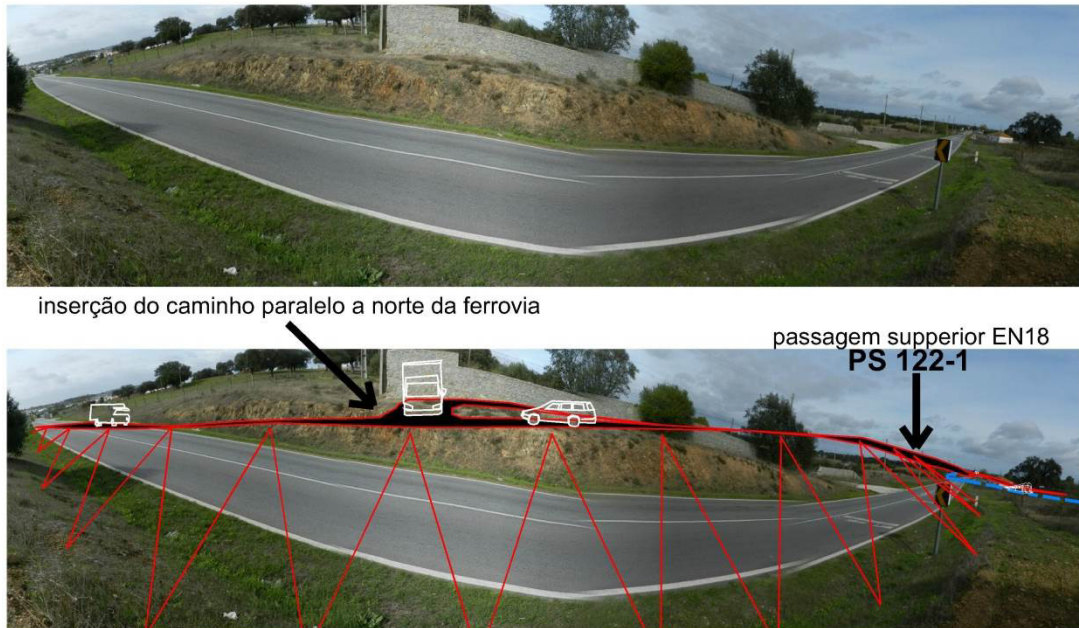


Fig. 17 Inserção do novo Caminho Paralelo Rural na EN18 / ANTES e DEPOIS

Note-se que as obras de arte e o caminho paralelo rural a norte da ferrovia constituem soluções irreversíveis devido a:

- desenvolvimento do caminho paralelo rural coincidente com o traçado da Variante à EN18, inviabilizando-a,
- significativa movimentação de terras em particular os aterros junto à passagem superior, PS122-1 igualmente coincidentes com o traçado da Variante EN18, inviabilizando-a.

Considera-se que esta solução não é de todo aceitável por diversos motivos:

- Inviabilizar a futura construção da Variante da EN18, projeto estruturante da ex-Junta Autónoma de Estradas, contrariando o Plano Diretor Municipal de Évora,
- Inviabilizar a execução duma obra considerada premente já em 1989 pela então JAE, situação agudizada até à data, decorridos 30 anos, pelo aumento crescente da sua utilização,
- A solução viária proposta pelo IP pôr em risco a segurança dos utentes da EN18, do CM 1090/Estrada das Pimentas e do novo caminho paralelo rural, devido às soluções da inserção dos novos entroncamentos,

- A obra de arte da passagem superior da EN18 PS122-1 e as alterações de topografia, sobretudo os aterros, afetarem negativamente o enquadramento da Quinta da Piedade e obrigam à deslocação do Cruzeiro (respetivamente ocorrências nº8 e 7 com valor patrimonial, referido nas condicionantes da DIA).

Por este motivo reitera-se a necessidade da execução da Variante da EN18 conforme projeto definido pela Ex Junta Autónoma de Estradas em Fevereiro de 1989, com Declaração de Utilidade Pública DR 11/10/1988, nº235 II Série (anexo digitalização do projeto; Anexo Variante EN18 JAE 1989).

Deste modo a nova inserção do CM1090/Estrada das Pimentas, em cruzamento com o CM1089/Caminho do Cemitério será realizada de forma a garantir a segurança rodoviária, com geometria definida por ilhéus e separadores centrais, que garantam uma condução segura e eficaz através do entendimento e orientação clara e intuitiva dos condutores sobre a posição de paragem e as trajetórias a adotar, desincentivando a prática de elevadas velocidades na EN18.

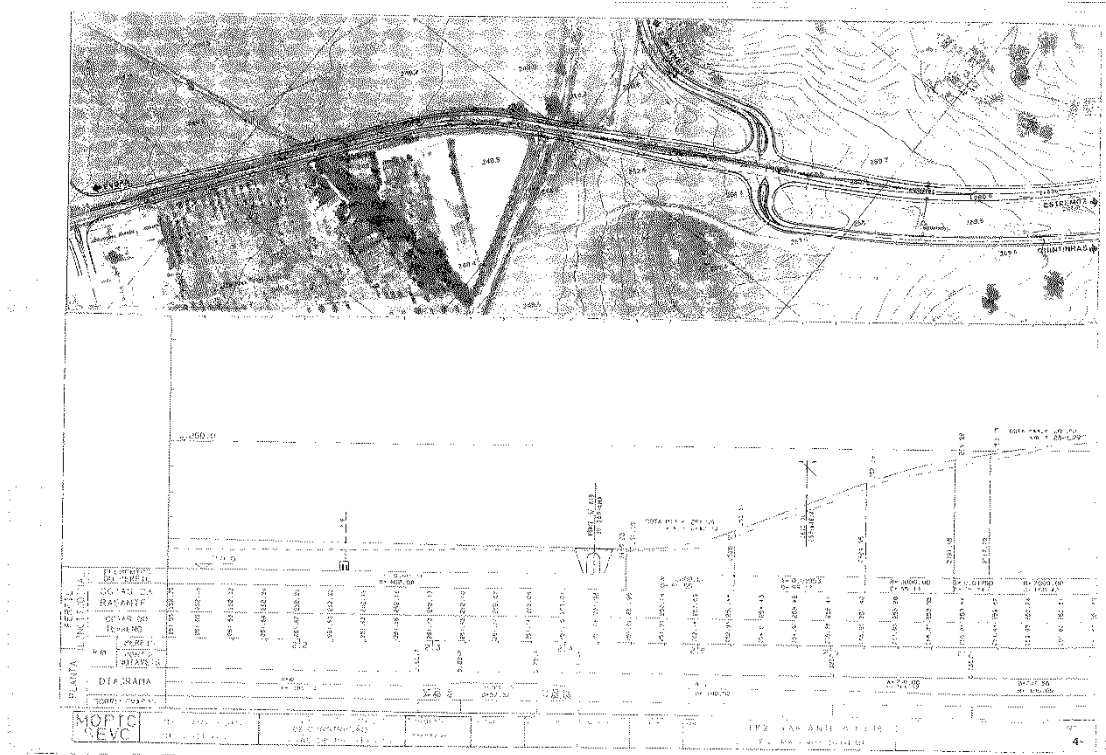


Fig. 18 Extrato do projeto da JAE, Variante da EN18, ligações aos Caminhos Municipais 1090 e 1089

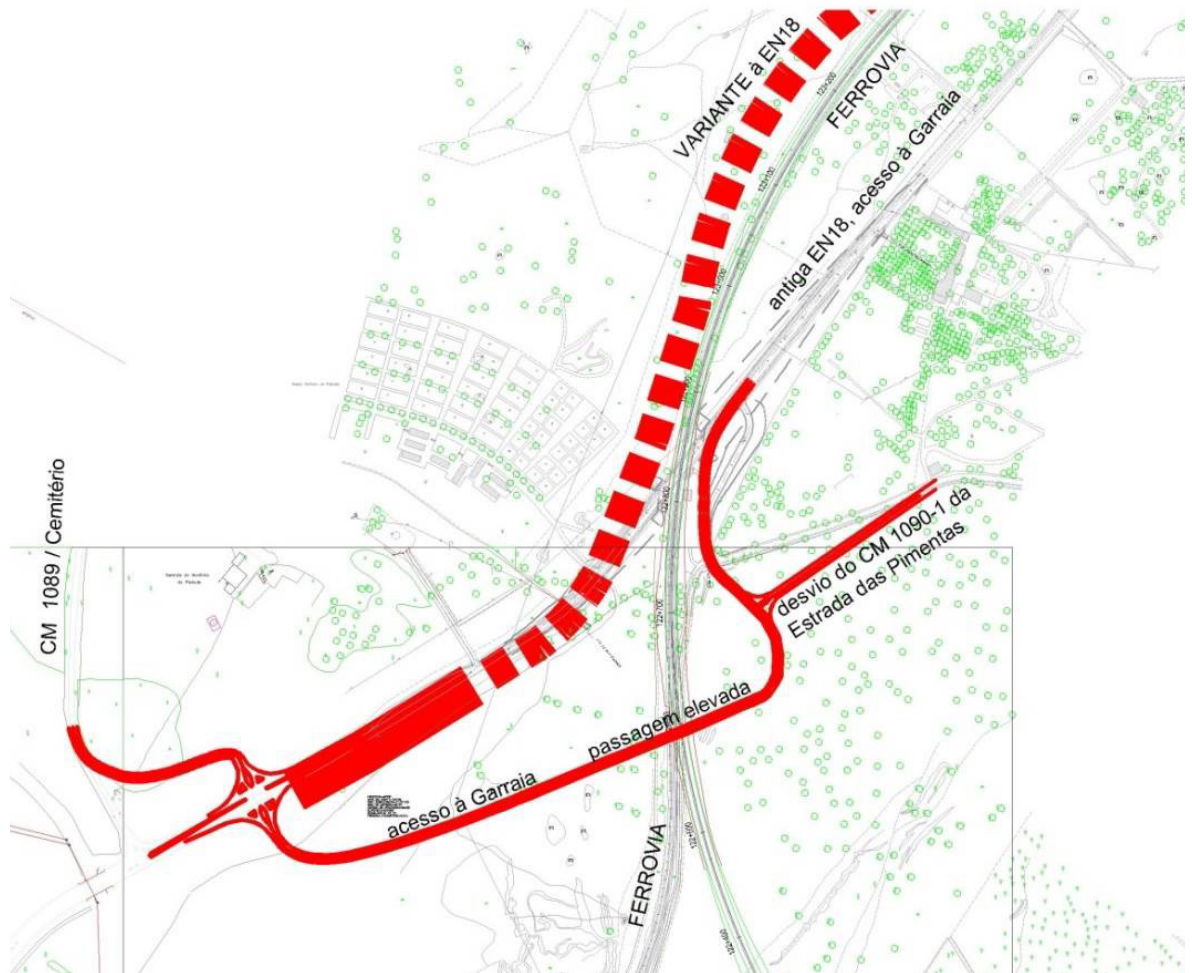


Fig. 19 Esboço da solução do projeto da Ex JAE e do possível restabelecimento do CM1090 com passagem elevada sobre a ferrovia

A solução para a passagem superior pedonal de ligação entre as quintas a norte e sul da ferrovia e acesso à paragens de transporte público prevista pelo IP, deverá coadunar-se com a Variante à EN18.

Considera-se que com a execução da Variante à EN18 em simultâneo com a ligação ferroviária Évora e Évora Norte – Variante de Évora:

- São eliminados os fatores de risco atualmente existentes no troço periurbano da EN18,
- Proporcionando aos utentes da EN18 a segurança e conforto da Variante à EN18 em termos de configuração, perfil transversal e bermas com largura adequada, sem acessos diretos de quintas e sem utilização como via de distribuição,



- É ainda garantida a segurança rodoviária das novas inserções à EN18; do CM1090 e do acesso às quintas a norte da ferrovia,
- Mantém-se o enquadramento paisagístico da Quinta da Piedade e mantém-se a localização do Cruzeiro, respetivamente ocorrências nº 8 e 7 das condicionantes da DIA, pela manutenção da topografia natural do terreno, em particular a não execução dos aterros.
- É respeitado o instrumento de ordenamento do Concelho de Évora; Plano Diretor Municipal.

1.1 Impacto sobre a paisagem

Prevêem-se alterações severas na topografia suave da encosta a nascente da cidade, resultado dos aterros e escavações a realizar para implantação da ferrovia.

Deverá ser realizado projeto paisagístico das zonas afetadas, com tratamento de taludes, aterros, escavações e linhas de águas, de forma a atenuar os efeitos negativos.

O estudo deverá integrar soluções de mitigação dos efeitos negativos da ferrovia para as áreas residenciais envolventes ao nível do ruído, vibrações e outros.

1.2 Infraestruturas afetadas

Os documentos colocados à disposição para consulta pública apenas identificam os serviços afetados.

No que se refere às soluções técnicas a adotar apenas referem que os projetos de reposição das infraestruturas afetadas estão ao ser efetuados e que serão apresentados no Tomo 14.2.1 do presente volume o qual não está disponível, pelo que se mantêm as recomendações anteriormente transmitidas ao IP:

- Relativamente ao acesso às infraestruturas existentes de abastecimento de água e de drenagem de esgotos, será necessário garantir o acesso às mesmas para futuras intervenções a nível de reparações e/ou remodelações.
- Julga-se que a melhor solução será a execução de galeria técnica com dimensões que possibilitem as intervenções em condições adequadas.
- Assim, deve ser garantido o acesso às infraestruturas existentes na zona do B.º Sra da Saúde, Caeira, Quintas do Evaristo, B.º de Santo António, e EN254.
- Adicionalmente, tendo em conta a previsão do abastecimento de água à zona da Garraia, deve também ser prevista galeria técnica nesse atravessamento de forma a possibilitar a futura instalação de infraestruturas de abastecimento de água.





- Os acessos e galerias técnicas deverão integrar servidão administrativa de acesso ao Município e de impedimento de qualquer ocupação do solo.

1.3 Terminal de mercadorias e variante para transporte de mercadorias perigosas

As negociações relativamente ao terminal de mercadorias na zona próxima de Évora estão a decorrer entre a IP e a Câmara Municipal.

Em resposta às condicionantes da DIA relativamente ao transporte de matérias perigosas, as IP remetem para as *“instruções técnicas direcionadas para o transporte de mercadorias perigosas e para gestão de situações acidentadas e definição de normas e procedimentos de atuação coordenada dos meios de socorro adequados”*, não se prevendo a execução de variante da ferrovia a sul da cidade de Évora para o transporte deste tipo de mercadorias conforme indicado pelo município no âmbito da anterior consulta pública.





2 Conclusões

- I. Deverá ser executada a Variante à EN18 conforme previsto no Plano Diretor de Évora e projeto da Ex JAE, em simultâneo com a ferrovia,
- II. Não deverão ser realizados quaisquer trabalhos que comprometam a realização da Variante à EN18, em particular a passagem superior PS122-1 e respetivos aterros e ainda o caminho rural paralelo a norte da ferrovia,
- III. As soluções propostas para as novas inserções rodoviárias na EN18 junto à PS122-1 põem em risco a segurança dos utentes, pelo que,
- IV. Deverá ser executado o cruzamento dos caminhos municipais CM1090/Estrada das Pimentas e CM1089/Caminho do Cemitério com base no projeto da Ex JAE com geometria e todos os dispositivos necessários, de forma a garantir a segurança rodoviária e a preservar o Cruzeiro e a Ota da Piedade no seu enquadramento paisagístico,
- V. Deverá ser garantido o acesso ao Bº da Caeira,
- VI. O traçado da ferrovia deverá afastar-se do Bº de Sta Luzia,
- VII. Nas áreas residenciais deverão ser executadas soluções de mitigação de proteção de vibrações, ruídos e sons, enquadradas na paisagem,
- VIII. Deverá ser realizado projeto paisagístico das zonas afetadas, com tratamento de taludes, aterros, escavações e linhas de águas, de forma a atenuar os efeitos negativos,
- IX. Deverá ser garantida a tomada de vistas sobre o Centro Histórico a partir da EN254,
- X. Deverão ser tidas em conta as recomendações sobre os serviços afetados conforme capítulo 2.7 do presente documento,
- XI. Deverá ser contemplada variante da ferrovia à cidade de Évora para transporte de matérias perigosas,
- XII. Deverá ser realizado terminal de mercadorias na zona próxima de Évora, aguardando-se resultado das negociações a decorrer entre o IP e a Câmara Municipal.

