



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS
Gabinete do Ministro dos Assuntos Parlamentares

Ofº nº 4605/**MAP** – 30 Junho 09

Exma. Senhora
Secretária-Geral da
Assembleia da República
Conselheira Adelina Sá Carvalho

S/referência

S/comunicação de

N/referência

Data

ASSUNTO: RESPOSTA PERGUNTA Nº. 2437/X/4ª

Encarrega-me o Senhor Ministro dos Assuntos Parlamentares de enviar cópia do ofício n.º. 3721 de 29 do corrente, do Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações sobre o assunto supra mencionado.

Com os melhores cumprimentos,

Pe'l'A Chefe do Gabinete

Maria José Ribeiro

SMM



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Exma. Senhora
Chefe do Gabinete de Sua Excelência o Ministro
dos Assuntos Parlamentares

c/c – Exmo. Senhor
Chefe do Gabinete de Sua Excelência a Secretária
de Estado dos Transportes

N/Refª 3721/2009
Lisboa, 29 de Junho de 2009

Assunto: Pergunta nº 2437/X/ (4ª) - AC do Senhor Deputado Miguel Santos (PSD) -
Linha Ferroviária da Estação de Rio Tinto

Exma. Senhora,

Com referência ao assunto em epígrafe, e consultada a Secretaria de Estado dos Transportes, encarrega-me o Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de dar nota do seguinte:

1. Efectuado um estudo comparativo de soluções para a quadruplicação do troço Contumil – Ermesinde, da Linha do Minho, foi considerada como mais vantajosa a alternativa que não implica o rebaixamento da via férrea na zona da estação de Rio Tinto.
2. Desenvolvido o respectivo estudo prévio, foi de seguida suscitada a Avaliação de Impacte Ambiental da intervenção, cuja fase de Consulta Pública decorre presentemente. Prevê-se que a obra, com um prazo de execução de 30 meses, possa ter início em finais do 1º semestre de 2011.
3. De acordo com as conclusões do referido estudo comparativo, a solução com rebaixamento da via teria um custo cerca de 60% superior (mais 30 milhões de euros), demoraria quase um ano e meio mais a executar e teria reflexos muito penalizadores para a exploração ferroviária, quer durante a fase de construção, quer de carácter definitivo (um comboio de mercadorias de 1500 toneladas, com a tracção corrente, que tivesse que se imobilizar na estação de Rio Tinto, não conseguiria prosseguir a marcha para Ermesinde).



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

4. Seriam também muito gravosos os impactes ambientais dessa alternativa: o volume de escavações seria 2,6 vezes superior ao da solução adoptada (mais 314.000 m³), gerando um movimento de mais cerca de 17.400 camiões, e levando à produção de terras sobrantes e de resíduos 3 vezes superior (mais 330.00 m³). Além disso, a sua interferência com as linhas de água existentes obrigaria a soluções construtivas complexas e de manutenção exigente, que, a não ser devida e tempestivamente assegurada, poderia conduzir a situações potencialmente perigosas, nomeadamente em caso de intempérie com intensidades de precipitação anormais.
5. Quanto às implicações da solução escolhida, sobre a freguesia de Rio Tinto, a realidade é de alguma forma diferente da apontada.
6. Por um lado, não haverá destruição duma faixa considerável da Quinta das Freiras, mas a ocupação de uma tira de terreno, com largura variável entre 5,70m e 8,40m, ao longo dos cerca de 132m da sua estrema com o Domínio Público Ferroviário, que não seria menor (mas provavelmente até um pouco maior), no caso de se enveredar pelo rebaixamento da via férrea.
7. Por outro, a intervenção na estação, que não ultrapassa em mais de 12m o limite do Domínio Público Ferroviário, longe de criar um muro de separação maior, em pleno centro de Rio Tinto, melhorará a permeabilidade transversal do canal ferroviário, fará crescer a capacidade de estacionamento automóvel, de 43 para 280 lugares, e potenciará a intermodalidade do transporte, estabelecendo uma ligação pedonal à estação da Lourinhã, da linha do metro para Gondomar.

Com os melhores cumprimentos,

O CHEFE DO GABINETE

Guilherme Dray