

VIAVEPARK

PARTICIPAÇÃO PÚBLICA
SÍNTESE E AVALIAÇÃO
MAIO '15



MUNICÍPIO DE
GUIMARÃES



Universidade do Minho

UM
CIDADES

VIAVEPARK

**PARTICIPAÇÃO PÚBLICA
SÍNTESE E AVALIAÇÃO
MAIO '15**



**MUNICÍPIO DE
GUIMARÃES**



Universidade do Minho

**UM
CIDADES**

- 1.**
Antecedentes
Introdução
- 2.**
Notas prévias
- 3.**
Objetivos
Critérios de avaliação
- 4.**
Quantificação
Avaliação
- 5.**
Qualificação
Avaliação
- 6.**
Conclusão
- 7.**
Recomendações
Proposta de solução
- 8.**
Anexos

Antecedentes Introdução

Remontando ao início da década de noventa do século passado, o desenvolvimento do processo inerente à localização, construção e instalação do parque de ciência e tecnologia no vale do Ave, o Avepark (designação escolhida para esse mesmo parque de ciência e tecnologia) corresponde já a um processo longo de desenvolvimento de uma plataforma física dedicada fundamentalmente à instalação de empresas e entidades promotoras de uma atividade económica associada à investigação, inovação e empreendedorismo numa escala necessariamente supramunicipal.

Fotografia aérea do Avepark
2002



2009



2012



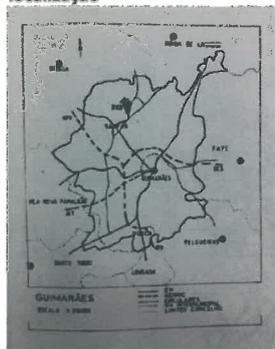
Desde o momento de fixação da sua localização, a acessibilidade ao Avepark foi (e é) tema recorrente, tendo sido um dos fundamentos da escolha realizada a criação de uma nova acessibilidade que, na data, resultava do “quadro previsível das novas infraestruturas rodoviárias...”.

Sem concretização física no terreno, salvo a construção do designado “acesso ao parque tecnológico” que liga a denominada variante das Taipas e estrada nacional 310 (EN 310) ao Avepark, o processo de formulação e construção da nova acessibilidade ao Avepark conheceu vários momentos significativos e dos quais se destacam:

1. A consagração da necessidade de uma acessibilidade capaz ao Avepark logo no momento da definição da sua localização;
2. A salvaguarda no plano diretor municipal (PDM) de Guimarães de 1994 de uma “via prevista” de ligação da EN 101 ao Avepark e que não conheceu qualquer desenvolvimento nem o reconhecimento efetivo da sua capacidade de resolução da mesma acessibilidade;
3. A associação da via do Avepark à denominada via do Ave, a qual de interesse intermunicipal, contempla a indicação de um traçado de ligação desta via ao Avepark;
4. O desenvolvimento do estudo da via do Avepark no processo de revisão do PDM e que conheceu a consagração de um canal viário de ligação da via Silvares / Fermentões ao Avepark;
5. Posteriormente, no entendimento de que importa acelerar e concretizar a via do Avepark, foram promovidos alguns estudos complementares – nomeadamente topográficos e geológicos – de modo a possibilitar o aprofundamento do canal viário previsto;

6. Emergindo como alternativa à solução preconizada o reperfilamento e requalificação da EN 101, a via do Avepark foi alvo de várias abordagens críticas (independentemente se favoráveis ou desfavoráveis), tendo sido alvo, em setembro '14, da apresentação de “soluções alternativas” ao traçado apresentado pelo executivo municipal;
7. No sentido de promover a avaliação crítica da solução preconizada e identificação de eventuais alternativas e soluções, por “encomenda municipal”, a Universidade do Minho (UM) realizou um estudo crítico e avaliativo das propostas de traçado então conhecidas, tendo este mesmo estudo suportado, como documento base de apresentação e discussão e após divulgação no sítio da Câmara Municipal de Guimarães (CMG), a realização de três sessões públicas relacionadas com o tema nas vilas das Taipas e Ponte e freguesia de Barco.

Avepark
localização



carta de ordenamento, PDM 1994



via do Ave



Chegados ao dia de hoje, verifica-se que a via do Avepark corresponde a uma consolidada intenção de investimento do Executivo municipal que ao longo dos últimos meses tem sido alvo de reflexão, discussão e apresentação de possíveis traçados e soluções alternativas.

Realizadas as sessões públicas de debate sobre o tema, entende-se que é possível fixar em sete o número de soluções “alternativas” resultantes de todo este processo, as quais, materializadas em elementos gráficos ou verbalizados nas sessões públicas, se julga poder sintetizar:

1. Estrada nacional 101 mais “variante das taipas” e via de acesso ao parque de ciência e tecnologia;
2. Construção de via nova a “norte” da estrada nacional 101 e sobre a qual foram apresentadas três variantes:
 - a. Construção de via nova de ligação de Fermentões ao Avepark;
 - b. Aproveitamento da EN 101 entre Fermentões e o acesso ao parque industrial de Ponte e construção de via nova até ao Avepark;
 - c. Aproveitamento da EN 101 entre Fermentões e as antigas instalações da Marpei e construção de via nova até ao Avepark;

- d. Aproveitamento da EN 101 entre Fermentões e os denominados “semáforos de Ponte” e construção de via nova até ao Avepark;
3. Construção de via nova de ligação da autoestrada A11 (Guimarães-Braga) entre Brito e Avepark;
4. Construção de via nova a sul da EN 101, passando pelo parque industrial de Ponte, área industrial de Sande Vila Nova e Avepark.

Destas soluções, a última referenciada (ponto 4) - construção de via nova a sul da EN 101, passando pelo parque industrial de Ponte, área industrial de Sande Vila Nova e Avepark – foi apenas verbalizada (não se apoiando em nenhum elemento gráfico) e aquela referenciada no ponto 3 - construção de via nova de ligação da autoestrada A11 (Guimarães-Braga) entre Brito e Avepark – foi alvo de traçado muito genérico e sobre um mapa sem qualquer referência cartográfica.

As restantes soluções foram alvo de apresentação de elementos gráficos.

No final das sessões públicas foi assumido pelo Sr. Presidente da CMG a análise e avaliação das propostas formuladas na construção de uma síntese das participações registadas e de (mais) um contributo para a identificação da melhor solução a adotar sobre a nova acessibilidade ao Avepark.

Constitui assim objetivo deste trabalho proceder à síntese das participações registadas e de tentar contribuir, através de uma análise avaliativa e comparativa das propostas apresentadas, para a identificação e construção da melhor solução a adotar.

Via de acesso ao Avepark
Soluções apresentadas no âmbito do processo de participação e debate públicos



Notas prévias

Como notas prévias, e de modo a possibilitar o melhor entendimento dos critérios e opções de trabalho assumidos, julga-se referir / mencionar:

1. Todas soluções apresentadas correspondem a intenções ou “esboços preliminares”, constituindo canais viários e não estudos prévios nem tão pouco projetos sustentados em estudos técnicos e topográficos aprofundados e que, natural e necessariamente, se afiguram importantes para o desenvolvimento seguro de qualquer solução.

Como tal, assumiu-se para todos sem exceção um canal viário de 100 metros, considerando-se que a linha do traçado apresentado corresponderia ao eixo do canal em causa. Como exceção, e não sujeito a este canal de 100 metros, fixou-se a EN 101 já que esta apresenta um traçado estabilizado, apenas sujeita à respetiva ampliação para acomodação de novas faixas rodoviárias, cicláveis e pedonais;

2. Com exceção da via referenciada no ponto 3 - construção de via nova de ligação da autoestrada A11 (Guimarães-Braga) entre Brito e Avepark – assumiu-se o conjunto de traçados propostos e legíveis nos elementos gráficos apresentados, tendo estes sido alvo de sucessivas ampliações para transposição, tão rigorosa quanto possível, para cartografia de suporte e comum a todas as soluções apresentadas. Para a via referenciada no ponto 3 - construção de via nova de ligação da autoestrada A11 (Guimarães-Braga) entre Brito e Avepark – em função do seu caráter esquemático e genérico, sem correspondência cartográfica, procedeu-se ao seu “redesenho” o mais aproximado ao traçado proposto e realidade territorial no único objetivo de esbater / atenuar o seu caráter demasiado esquemático e genérico que, entendeu-se, prejudicaria a sua correta análise e comparação com as restantes soluções;
3. Embora constituindo uma solução apenas verbalizada, não existindo nenhum elemento gráfico de suporte e configurando-se um exercício difícil de materializar (para além da falta de definição de objetivos e critérios de traçado – que nem a passagem pelo parque industrial de Ponte e área industrial de Sande Vila Nova indiciava), considerou-se uma solução de canal para a via referenciada ponto 4 - construção de via nova a sul da EN 101, passando pelo parque industrial de Ponte, área industrial de Sande Vila Nova e Avepark – procurando identificar o melhor traçado em função do que foi a perceção obtida nas sessões públicas e a leitura cartográfica feita;
4. Com exceção da via referenciada no ponto 3 - construção de via nova de ligação da autoestrada A11 (Guimarães-Braga) entre Brito e Avepark – todas as soluções apontadas suportam-se na via de ligação Silvares / Fermentões, recorrendo a esta para garantir a ligação à macro rede viária (autoestradas, ...). Assim sendo, adotou-se esta via como parte integrante do acesso ao Avepark sem prejuízo, adiante, da formulação de recomendações para uma possível atuação de melhoria e beneficiação desta via;
5. O procedimento de desenhar e sujeitar todas as soluções em estudo à mesma base cartográfica e fotográfica, reunindo assim um mesmo suporte e base de trabalho que permite a comparação efetiva das soluções em função dos critérios estabelecidos.

Objetivos Critérios avaliação

Porque indissociáveis de qualquer projeto, é convicção que a avaliação da assertividade e justeza da solução a adotar é tão ou mais adequada quanto maior for a relação entre os objetivos fixados e os

PARTICIPAÇÃO PÚBLICA SÍNTESE E AVALIAÇÃO MAIO '15

necessários critérios de avaliação das soluções perspectivadas. Os critérios densificam e corporizam os objetivos que traduzem necessariamente o que se deseja e se projeta ter em função das possibilidades.

Quer pelo trabalho já realizado, quer pelo abordado nas sessões públicas, identificaram-se quatro objetivos que se julgam tão centrais quanto consensuais:

1. Acessibilidade
2. Coesão territorial
3. Adequação urbanística
4. Financiamento

A acessibilidade no sentido de que se pretende conectar o Avepark à macro rede viária, região e principais infraestruturas aeroportuárias o que, conseqüentemente, releva a necessidade de chegar mais rápido e melhor da macro rede viária ao Avepark e vice-versa.

Sabendo-se hoje que a acessibilidade ao Avepark enferma de problemas associados à incerteza do tempo de viagem, da pouca legibilidade do seu traçado e à falta de conforto de viagem, é pois natural que a nova acessibilidade fixe a melhoria do tempo de viagem e conforto como grande objetivo a atingir e potenciador do incremento da atratividade do Avepark.

A coesão territorial porque elemento fundamental no (bom) desenvolvimento de um Município e que encontra nesta nova via possibilidade de gerar novos, e mais facilitados, acessos da parte norte do concelho à cidade e vice-versa.

Complementarmente, e porque esta nova via (independentemente do seu traçado) repercutir-se-á de forma expressiva nas vilas das Taipas e Ponte, reforçando ou reduzindo o tráfego viário de passagem, agravando ou atenuando a divisão de aglomerados urbanos e que, nestas vilas (Taipas no seu centro, Ponte ao longo da estrada nacional) são realidades incontornáveis.

A adequação urbanística já que, indisfarçadamente, pela sua natureza e dimensão, a via do Avepark será elemento de forte expressão no território, gerando a sua transformação física, marcando a paisagem e obrigando a ajustamentos e ocupação de terrenos que importa controlar e mitigar.

O financiamento da intervenção no sentido da certeza de que o custo da intervenção (projeto, aquisição / expropriações de terrenos, obra) será elevado e superior à normal e proporcional capacidade financeira do Município (o que releva e centraliza como prioritário o acesso e obtenção de outras fontes de financiamento, nomeadamente, fundos comunitários).

A estes quatro objetivos, acrescentaram-se dois outros respeitantes aos “modos suaves de mobilidade” e capacidade de ajustamento das soluções apontadas à realidade territorial em presença:

Em função das preocupações municipais na promoção e reforço de outras formas de mobilidade em relação direta com ditos “modos suaves”, a nova via terá de suportar e incorporar as mobilidades associadas à bicicleta e pedonalização.

PARTICIPAÇÃO PÚBLICA SÍNTESE E AVALIAÇÃO MAIO '15

Porque o objeto de estudo são “canais e traçados” e não projetos de execução finalizados para concretização em obra, entende-se necessário e importante avaliar a capacidade de adaptação e ajustamento destes mesmos canais e traçados no sentido de, retificando alguns aspetos das soluções, esbater ou ultrapassar os seus pontos mais débeis ou condicionados.

Perante este quadro de objetivos centrais, e em relação direta com os mesmos, fixaram-se 21 critérios e subcritérios de avaliação e que se explicitam no quadro abaixo:

Objetivo da via	Critério de avaliação	O que se pretende avaliar?
Acessibilidade		
1	Extensão da via	Distância física
2	Velocidade específica da via	Tempo de viagem
3	Imponderabilidade	Incerteza no cumprimento do tempo de viagem expetável
4	Cruzamentos viários existentes	Fluidez do tráfego; Desempenho da via

Objetivo da via	Critério de avaliação	O que se pretende avaliar?
Coesão territorial		
5	Ligações viárias	Conetividade; Abrangência territorial
6	Repercussão nas Taipas	Redução do trânsito de passagem na área central da vila
7	Repercussão em Ponte	Redução do efeito barreira e de divisão da EN 101 na vila
8	Repercussão na EN 101	Redução do trânsito de passagem com efeitos na urbanidade da via

Objetivo da via	Critério de avaliação	O que se pretende avaliar?
Modos suaves		
9	Bicicleta	Possibilidade de introdução de ciclovia
10	Modo a pé	Possibilidade de introdução de passeio

Objetivo da via	Critério de avaliação	O que se pretende avaliar?
Adequação urbanística		
11	Altimetria / topografia	Paisagem e alteração significativa da topografia; “Obras de arte”
12	Afetação áreas “verdes”	Paisagem; Elementos e sistemas biofísicos; Atividade agrícola
13	Afetação aglomerados	Divisão de aglomerados; Ruído e qualidade do ar - espaço urbano
14	Afetação construções - via	Demolições e expropriações; impacto social
15	Afetação construções - canal	Demolições e expropriações; Impacto social e flexibilidade do traçado
16	Elementos notáveis	Elementos relevantes do território: <ol style="list-style-type: none"> 1. Rio Ave 2. Sítios de interesse arqueológicos 3. Cruzamentos com estradas nacionais e municipais 4. Equipamentos sociais, culturais e desportivos relevantes 5. Infraestruturas de suporte ao território

Objetivo da via	Critério de avaliação	O que se pretende avaliar?
Financiamento		
17	Orçamento municipal	Dimensão do encargo para o orçamento municipal
18	Fontes de financiamento	Acesso a fundos comunitários e outras fontes de financiamento

Objetivo da via	Critério de avaliação	O que se pretende avaliar?
Adaptação do canal		
19	Altimetria / topografia	Possibilidade de redução de altimetria
20	Cadastro	Possibilidade de não divisão de propriedades
21	Elementos notáveis	Compatibilização com elementos relevantes do território:

Todavia, e pese embora o esforço de objetivação perseguido, quer ao nível da avaliação efetiva de cada critério, quer no que reporta à pertinência e abrangência de cada critério, reconhece-se que associada a esta situação encontra-se o risco de “abstratização” da avaliação, não incorporando uma análise mais “qualitativa”, admitindo-se mesmo de carácter subjetivo, mas que revela possibilidades maiores de melhor atender e analisar as particularidades, quer positivas, quer menos boas, de cada solução.

Como tal, e em conjugação com a avaliação quantitativa apresentada, após esta, proceder-se-á a uma avaliação qualitativa dos canais / soluções, tentando identificar os fatores mais relevantes de cada uma das soluções e sua influência na qualidade e viabilidade das mesmas (vantagens, debilidades principais).

Quantificação Avaliação

Perante o quadro de critérios de avaliação fixados e conjunto de canais / soluções apresentados, procedeu-se à quantificação dos mesmos critérios para cada canal / solução, a qual se traduziu pela hierarquização direta das soluções em função da posição relativa entre elas.

(ordenando de um a sete, correspondendo sempre o um à melhor situação e o sete à pior situação, e resultando, no final, a percepção de que aquela solução com a pontuação mais baixa será aquela “melhor”. Situações intermédias deverão ser ponderadas de forma proporcionada. Ou seja, e a título de exemplo, caso exista três soluções avaliadas com 1, a imediatamente seguinte terá a avaliação de 4).

Para os canais / soluções apresentados, adotou-se como designação:

1. EN 101 mais “variante das taipas” e via de acesso ao parque de ciência e tecnologia – 2
2. Construção de via nova a “norte” da estrada nacional 101 e sobre a qual foram apresentadas três variantes:

- a. Construção de via nova de ligação de Fermentões ao Avepark – **1**;
 - b. Aproveitamento da EN 101 entre Fermentões e o acesso ao parque industrial de Ponte e construção de via nova até ao Avepark – **3'**;
 - c. Aproveitamento da EN 101 entre Fermentões e as antigas instalações da Marpei e construção de via nova até ao Avepark - **3''**;
 - d. Aproveitamento da EN 101 entre Fermentões e os denominados “semáforos de Ponte” e construção de via nova até ao Avepark - **3'''**;
3. Construção de via nova de ligação da autoestrada A7 / A11 (Guimarães-Braga) entre Brito e Avepark - **4**;
 4. Construção de via nova a sul da EN 101, passando pelo parque industrial de Ponte, área industrial de Sande Vila Nova e Avepark - **6**.

Assim:

Acessibilidade

Critério / canal	1	2	3'	3''	3'''	4	6
Extensão da via (km)	6,48	6,92	5,71	6,64	5,63	7,00	9,72
Velocidade específica da via (km / h)	90	90 <<<<	90 <	90 <<	90 <<<	90	90 <<<
Imponderabilidade	nula	>>>>	>	>>	>>>	nula	>>>
Cruzamentos viários existentes	13	18	9	8	5	8	13
Critério / canal	1	2	3'	3''	3'''	4	6
Extensão da via (km)	3	5	2	4	1	6	7
Velocidade específica da via (km / h)	1	7	3	4	5	1	5
Imponderabilidade	1	7	3	4	5	1	5
Cruzamentos viários existentes	5	7	4	2	1	2	5
Ponderação final	2,5	6,5	3	3,5	3	2,5	5,75

Coesão territorial

Critério / canal	1	2	3'	3''	3'''	4	6
Ligações viárias	3	3	3	3	3	3	3
Repercussão nas Taipas (diminuição viária)	sim	não	sim	sim	sim	sim <<	sim <<
Repercussão em Ponte (diminuição viária)	sim	não	sim	sim	Sim <<	Sim <<	sim <<
Repercussão na EN 101 (diminuição viária)	sim	não	sim <	sim <<	sim <<<	sim <<	sim <<
Critério / canal	1	2	3'	3''	3'''	4	6
Ligações viárias	1	1	1	1	1	1	1
Repercussão nas Taipas	1	7	1	1	1	5	6
Repercussão em Ponte	1	7	1	1	4	4	4
Repercussão na EN 101	1	7	2	3	6	3	3
Ponderação final	1	5,5	1,25	1,5	3	3,5	3,5

PARTICIPAÇÃO PÚBLICA SÍNTESE E AVALIAÇÃO MAIO '15

Modos suaves

Critério / canal	1	2	3'	3''	3'''	4	6
Bicicleta	sim						
Modo a pé	sim						
Critério / canal	1	2	3'	3''	3'''	4	6
Bicicleta	1	1	1	1	1	1	1
Modo a pé	1	1	1	1	1	1	1
Ponderação final	1						

Adequação urbanística

Critério / canal	1	2	3'	3''	3'''	4	6
Altimetria / topografia	105	5	47	47	10	70	70
Afetação áreas verdes (ha)	7,92	0,69	6,34	7,21	4,21	10,01	12,31
Afetação aglomerados (ha)	1,79	6,76	2,23	2,75	4,23	0,51	2,27
Afetação construções - via	6	7	27	42	28	3	3
Afetação construções - canal	57	74	66	97	119	43	87
Critério / canal	1	2	3'	3''	3'''	4	6
Altimetria / topografia	7	1	3	3	2	5	5
Afetação áreas verdes (ha)	5	1	3	4	2	6	7
Afetação aglomerados (ha)	2	7	3	5	6	1	4
Afetação construções - via	3	4	5	7	6	1	1
Afetação construções - canal	2	4	3	6	7	1	5
Ponderação final	3,8	3,4	3,4	5	4,6	2,8	4,4

Financiamento

Critério / canal	1	2	3'	3''	3'''	4	6
Orçamento municipal	% <<<<	exclusivo	% <<<	% <<	% <	% <<	% <<
Fontes de financiamento	% >>>>	nenhuma	% >>>	% >>	% >	% >>	% >>
Critério / canal	1	2	3'	3''	3'''	4	6
Orçamento municipal	1	7	2	3	3	3	3
Fontes de financiamento	1	7	2	3	6	3	3
Ponderação final	1	7	2	3	4,5	3	3

Elementos notáveis	Elementos relevantes do território:
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rio Ave 2. Sítios de interesse arqueológicos 3. Cruzamentos com estradas nacionais e municipais 4. Equipamentos sociais, culturais e desportivos relevantes 5. Infraestruturas de suporte ao território

PARTICIPAÇÃO PÚBLICA SÍNTESE E AVALIAÇÃO MAIO '15

Adaptação do canal

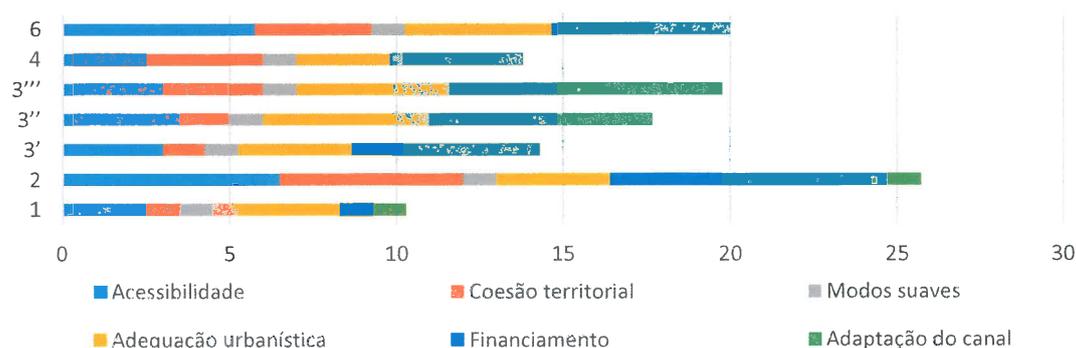
Critério / canal	1	2	3'	3''	3'''	4	6
Altimetria / topografia	sim	não	não	não	não	sim	não
Cadastro	sim	não	não	não	não	sim	não
Elementos notáveis	sim	sim	não	não	não	sim	sim
Rio Ave	✘	✘	✘	✘	✘	☑	✘
Sítios de interesse arqueológico	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑
Cruzamento com estradas nacionais e municipais	✘	✘	✘	✘	✘	✘	✘
Equipamentos sociais, culturais e desportivos	☑	☑	✘	✘	✘	☑	☑
Infraestruturas de suporte ao território	☑	☑	✘	✘	✘	☑	☑
Critério / canal	1	2	3'	3''	3'''	4	6
Altimetria / topografia	1	3	3	3	3	1	3
Cadastro	1	3	3	3	3	1	3
Elementos notáveis	1	1	5	5	5	1	1
Ponderação final	1	2,33	3,66	3,66	3,66	1	2,33

☑ - a via não afeta o elemento notável ✘ - a via afeta o elemento notável

Resultado final com ponderação de todos os critérios

Objetivo / canal	1	2	3'	3''	3'''	4	6
Acessibilidade	2,5	6,5	3	3,5	3	2,5	5,75
Coesão territorial	1	5,5	1,25	1,5	3	3,5	3,5
Modos suaves	1	1	1	1	1	1	1
Adequação urbanística	3,8	3,4	3,4	5	4,6	2,8	4,4
Financiamento	1	7	2	3	4,5	3	3
Adaptação do canal	1	2,33	3,66	3,66	3,66	1	2,33
Ponderação final	10,30	25,73	14,31	17,66	19,76	13,8	19,98

Gráfico resultante da ponderação final de todos os critérios



Qualificação Avaliação

Sem prejuízo da avaliação específica de cada uma das soluções, reconhece-se que não existe solução perfeita para a via de acesso ao Avepark (idealmente, a via não deveria afetar habitações e seus logradouros, deixar incólumes áreas verdes e explorações agrícolas, não implicar restabelecimentos viários num cenário que, realisticamente, não existe) e que esta, indelevelmente, traduzir-se-á em alteração e transformação do território, marcando e qualificando a paisagem.

Daqui resulta a assunção clara de que, seja qual a solução, a mesma encerra aspetos menos positivos os quais, naturalmente, terão de ser atendidos, analisados e mitigados na procura, não da solução perfeita, mas da melhor solução possível feita de equilíbrio e compromisso entre todos os fatores relevantes em presença.

Das soluções apresentadas, julga-se identificar algumas evidências:

1. A utilização da EN 101 como acesso ao Avepark apresenta constrangimentos ao nível de acessos e construções e incoerências ao nível do seu carácter urbano e que, afigurando-se tal (carácter urbano) consensual na sua melhoria e afirmação.

A transformação da EN 101 numa via rápida colidirá com o carácter urbano da via, com toda a atividade económica e movimento pedonal hoje verificado, promoverá a divisão da vila de Ponte e não significará redução de tráfego automóvel para as vilas das Taipas e Ponte.

Para além de tal, e porque maioritariamente inserida em contexto urbano, o impacto da sua transformação quer na construção, quer nos respetivos logradouros será acentuado e marcará indelevelmente todo o processo.

Absorver a EN101 numa "via duplicada" feita "via rápida", independentemente do seu desenho, parece ser contrário ao que se constata na realidade... acresce a necessidade imperiosa de envolvimento da Estradas de Portugal, S. A. e a inexistência de financiamento supra municipal, significando tal a conclusão sobre a falta de viabilidade desta solução (refira-se como via de acesso ao Avepark e não como eixo urbano de ligação entre dois polos fundamentais para o concelho e situação que deverá merecer a necessária atenção e requalificação);

2. O recurso à nova acessibilidade a partir da ligação à autoestrada em Brito e Avepark apresenta uma extensão de traçado muito elevada e a afetação de áreas, nomeadamente em Brito, do ponto de vista da altimetria e paisagem, de forte impacto.

Apesar de tal, a grande condicionante desta via prende-se com a necessidade da criação de uma "praça de portagem" na atual autoestrada, situação que, se do ponto de vista físico, se revela de difícil exequibilidade face à realidade topográfica existente, do ponto de vista da sua aceitação por parte da concessionária e da afetação de recursos financeiros (através de fundos comunitários) se apresenta inviável e contrária a todas as recomendações, orientações e decisões tomadas em situações, dir-se-á, similares;

3. A solução preconizada para a acessibilidade ao Avepark com a criação de uma via localizada a poente / sul da EN 101 e que, genericamente, em Brito retomará o traçado parcial da via Brito – Avepark é, seguramente, a via com maior extensão e aquela que revela uma grande dificuldade de desenvolvimento (como via rápida), nomeadamente em Ponte e Vila Nova de Sande.

Embora relacionando do ponto de vista viário os parques industriais de Ponte e Vila Nova de Sande, na verdade, quer pela sua extensão e desenvolvimento físico, quer pela dificuldade na assunção das características de via dedicada, esta solução não se afigura constituir, de fato, como uma via de acesso ao Avepark.

Sem prejuízo de tal, e como plasmado na revisão do PDM, a criação de uma via estruturante de carácter local que relacione Ponte, Vila Nova de Sande e a via Silvaes – Fermentões é uma situação que deverá ser ponderada e, porventura, desenvolvida.

4. A via de acesso ao Avepark inerente àquelas designadas por 3', 3'' e 3''' constitui, de fato, apenas uma só alternativa: a utilização parcial da estrada nacional 101 e a construção de um troço de via nova (de ligação da mesma estrada nacional ao Avepark).

Independentemente da especificidade de cada variante, esta solução apresenta dois constrangimentos: um comum a todas as variantes e que se prende com a falta de flexibilidade / capacidade de adaptação dos seus traçados genéricos à realidade específica do território e que se reflete, nomeadamente, na impossibilidade destas variantes evitarem ou compatibilizarem-se com os elementos notáveis presentes no território; outro, que se agrava de 3' para 3''', foca-se na utilização parcial (mas sempre progressiva e acentuada) da estrada nacional (gerando os problemas e constrangimentos já explanados no ponto 1).

Para além das naturais e imediatas questões que se colocam sobre a tutela da EN 101 (Estradas de Portugal, S.A.), a utilização da EN 101 gera interrogações ao nível da viabilidade e legitimidade da intervenção e sobre o respetivo financiamento comunitário que, não sendo possível, onerará mais (e progressivamente) a comparticipação financeira municipal.

Mas, é ao nível dos elementos notáveis do território que estas variantes mais interrogações e constrangimentos colocam já que, quer no cruzamento com a denominada “estrada de Prazins”, quer com a compatibilização com a “captação de águas” municipal localizada em Prazins Santa Eufémia, quer com a conjugação com o complexo desportivo do Clube Caçadores das Taipas, estas variantes não revelam capacidade de ajustamento ou adaptação, interferindo sempre e de forma irreversível com tais elementos notáveis (no caso do recinto desportivo, a alternativa será a afetação de um edifício de habitação coletiva ou um conjunto de habitações unifamiliares, não sendo por isso alternativa ou solução...).

Abaixo, fixa-se duas imagens sobre estas realidades territoriais onde se verifica que as soluções em causa, e suas possíveis alterações (sul ou norte), implicam sempre ou a afetação de edifícios

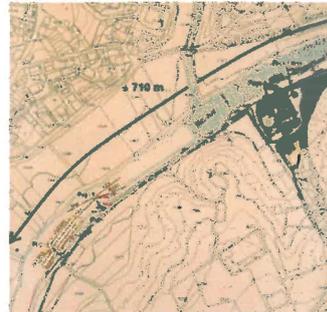
habitacionais ou a área de influência direta da “captação de águas” municipal localizada em Prazins Santo Tirso.

Elementos notáveis

Infraestrutura desportiva (azul-traçado 3)



“captação de águas” municipal (azul-traçado 3) (área de proteção imediata)



Sem prejuízo do atrás exposto, julga-se, no entanto, assinalar a qualidade que a variante 3' - aproveitamento da EN 101 entre Fermentões e o acesso ao parque industrial de Ponte e construção de via nova até ao Avepark encerrar no relacionamento do parque industrial de ponte com a via do Avepark e EN 101, podendo funcionar este troço da EN 101 (desde que devidamente ajustado e requalificado) como uma melhoria substancial ao parque industrial de Ponte;

5. Refere-se que na participação apresentada por Carlos Manuel de Oliveira Ferreira, tal solução parcial inerente ao ponto anterior – utilização da EN 101 até ao acesso ao parque industrial de Ponte e posterior ligação (por troço novo coincidindo com a solução designada por 1 - construção de via nova de ligação de Fermentões ao Avepark) ao Avepark encontra-se identificada e justificada, confirmando-se nesta mesma participação a valia da solução preconizada;
6. Coincidindo com a avaliação quantitativa realizada, a materialização da via do Avepark por via integralmente nova, inerente à solução designada por 1 - construção de via nova de ligação de Fermentões ao Avepark - configura aquela que reúne maiores condições de sucesso e ajustamento ao território.

Não estando isenta de problemas ou condicionantes, esta via apresenta uma flexibilidade e capacidade de adaptação ao território substancialmente superior a todas as restantes, não afeta elementos notáveis do território, traduz-se num impacto viário muito favorável para as Taipas e Ponte e configura uma solução que, em tudo, observará os pressupostos do financiamento comunitário hoje conhecidos (associados ao conceito de “last mile”).

Todavia, assinala-se a necessidade de, com o desenvolvimento do trabalho (se for esta a solução final a concretizar), de aprofundar e melhor ajustar a via à realidade altimétrica e cadastral do território (que, reconhece-se, só com o desenvolvimento do trabalho e realização de estudos complementares será possível concretizar).

Conclusão

Sem deixar de alertar e reforçar o caráter genérico e de “canal” das soluções apontadas, na sequência e coerência de tudo atrás exposto, entende-se concluir que a via designada por **1 - Construção de via nova a “norte” da estrada nacional 101: construção de via nova de ligação de Fermentões ao Avepark** - é aquela que melhor se afigura responder aos objetivos fixados para a via de acesso ao Avepark.

Recomendações

Proposta de solução

Na sequência de tudo atrás exposto, nomeadamente quer no que se refere ao caráter “de canal” das soluções propostas e caráter embrionário que as mesmas revelam no que se refere a estudos complementares e desenvolvimento de projeto, e dos resultados obtidos (na avaliação realizada), entende-se visibilizar algumas questões / aspetos que se julgam importantes para a via em causa (e, num segundo momento, para o próprio território) e, como ação síntese de todo o processo, esboçar uma solução de canal / traçado que melhor reúna as potencialidades evidenciadas pelas soluções agora sujeitas a avaliação e melhor esbata (ou elimine) as debilidades das mesmas soluções num esforço de identificação de uma solução “concertada e otimizada” que, e reafirmando-se o já mencionado no presente documento, “reconhece-se que não existe solução perfeita para a via de acesso ao Avepark (idealmente, a via não deveria afetar habitações e seus logradouros, deixar incólumes áreas verdes e explorações agrícolas, não implicar restabelecimentos viários num cenário que, realisticamente, não existe) e que esta, indelevelmente, traduzir-se-á em alteração e transformação do território, marcando e qualificando a paisagem”.

Assim:

1. Embora focalizada a reflexão, debate e avaliação no troço viário entre Fermentões e Avepark, a via de acesso ao Avepark engloba também o troço viário já existente entre Silvares e Fermentões e sua ligação à autoestrada.

Assumindo esta situação como incontornável, entende-se visibilizar, tal como já referido noutras situações, a necessidade de proceder ao estudo do troço viário em causa, nomeadamente na respetiva inserção na estrada nacional (EN 206), agora estrada municipal, e sua ligação à rotunda de acesso à autoestrada A 7 / A11.

Quer pela atual situação, quer pelo aumento do fluxo viário, importa avaliar esta realidade no sentido da melhoria do desempenho deste troço viário e melhor ligação da via de acesso ao Avepark à autoestrada (e vice-versa);

2. De forma consensual, resultou do processo de debate e avaliação a necessidade da requalificação urbanística da EN 101 no sentido da sua correspondência qualificada à

realidade atual – uma via com forte carga urbana que deverá conhecer um perfil transversal e tratamento em conformidade, afirmando-se como um elemento urbano de ligação de dois polos urbanos fundamentais para o concelho – cidade e Taipas.

Embora sendo via tutelada pela Estradas de Portugal, S.A., não podendo a Autarquia promover a intervenção na via sem prévia concertação tutelar e legal, entende-se evidenciar a necessidade da requalificação urbanística da EN 101;

3. Sem prejuízo do objetivo central da via a construir ser a acessibilidade ao Avepark, reconhece-se que a possibilidade de associar a esta realidade o “parque industrial de Ponte” (infraestrutura de carácter económico das mais relevantes para o concelho e que, no âmbito da revisão do PDM, verifica a salvaguarda da sua expansão e melhoria da acessibilidade) pelo que esta situação (e que a via 3’ revela) deverá ser ponderada e criticamente avaliada;
4. Tal como já mencionado em anteriores documentos, e afirmado pelo Sr. Presidente da Câmara Municipal de Guimarães, embora não se afigurando obrigatório do ponto de vista legal, entende-se que, face às características da via e sua repercussão na envolvente, a avaliação do impacto ambiental desta infraestrutura deverá ser assegurada.

Igualmente, e porque se trata de um canal que deverá conhecer ainda várias e diferentes fases de trabalho, e um desenvolvimento balizado (dir-se-á de forma simplista) entre a escala 1/1000 e escala 1/500, considera-se que o desenvolvimento do processo deverá ser alvo de regular e contínua monitorização e acompanhamento.

Como síntese e esforço de “rentabilização” das soluções apresentadas – fruto de um processo de participação pública que se entende de assinalar não só ao nível do envolvimento da comunidade como também da disponibilidade municipal para tal – e na constatação de que:

1. A alternativa viária de acessibilidade ao Avepark a norte da EN 101 é aquela que apresenta melhores condições de desenvolvimento e melhor capacidade de resposta aos objetivos fixados;
2. A solução designada por 1 - construção de via nova de ligação de Fermentões ao Avepark – é aquela que se afigura a melhor solução, apresentando como aspeto menos positivo a relação do traçado com a altimetria verificada nalguns pontos do território implicado;
3. Esta solução pressupõe a ligação da rotunda de Fermentões (via Silves / Fermentões) ao Avepark (correspondendo ao objetivo central de ligação de forma dedicada deste ponto ao Avepark);
4. Embora, na sua globalidade, não se afigurando viável a solução inerente ao traçado designado por 3’ - aproveitamento da EN 101 entre Fermentões e o acesso ao parque industrial de Ponte e construção de via nova até ao Avepark – (nomeadamente pela impossibilidade de implantação da via sem colisão com a captação – e sua zona de proteção imediata - de águas municipal em Prazins Santa Eufémia) esta mesma solução incorpora um troço viário da EN 101 (aquele menos

comprometido ao nível da faixa de rodagem) que favorece a melhoria da acessibilidade ao parque industrial de ponte e relação deste parque industrial com o Avepark pelo que, desde que concertado e viável perante a Tutela e ponderada a respetiva repercussão no financiamento da via, deverá ser ponderada e, se possível, incorporada na solução final a adotar.

Assim, identificou-se uma solução de traçado, expressa na imagem abaixo, que se julga corresponder a uma síntese positiva e “otimizada” das soluções propostas e que se julga constituir como uma possível e melhor solução que deverá ser objeto de ponderação e reflexão e depois, em caso de decisão favorável, desenvolvida projetualmente.

Embora esta solução submetida aos mesmos critérios e metodologia de avaliação (com os naturais ajustamentos de todas as soluções numa ponderação (agora) de um a oito, não traduza esta via como “a melhor” (continuando a solução designada por 1 - construção de via nova de ligação de Fermentões ao Avepark como a mais ajustada), entende-se que as vantagens que resultam da associação do parque industrial neste processo, do favorecimento de uma acessibilidade melhorada ao parque industrial de Ponte é um sinal urbanístico e de valorização económica que se considera justificável perante a tal avaliação (em conjugação com a flexibilidade e ajustamento que esta “via” revela ainda possuir...).

Sem prejuízo de tal, chama-se a atenção que esta solução só será possível caso articulada e concertada, a nível legal e operacional, com a Estradas de Portugal, S.A.

Igualmente, e em coerência com o exposto (e informação conhecida sobre financiamento comunitário), o financiamento da intervenção a realizar neste troço da EN 101 não se afigura prospetivado.

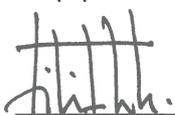
Solução síntese
A roxo traçado da solução “final”



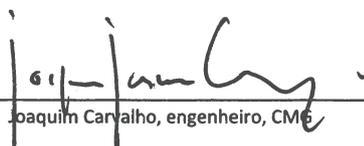
Anexos

1. Síntese das participações escritas apresentadas ao longo do processo;
2. Cartografia do conjunto das soluções apresentadas bem como respetiva legendagem;
3. Cartografia do conjunto das soluções apresentadas com as denominadas “áreas verdes” – áreas florestais e agrícolas;
4. Cartografia do conjunto das soluções apresentadas com aglomerados urbanos;
5. Sobreposição do conjunto das soluções apontadas com ortofotomapa;
6. Implantação da infraestrutura de “captação de água” municipal;
7. Elementos gráficos das soluções apresentadas
8. **Solução síntese final**

A equipa de trabalho



Filipe Fontes, arquiteto, CMG



Joaquim Carvalho, engenheiro, CMG



José F.G. Mendes, professor Catedrático, UM

- 1. Síntese das participações escritas apresentadas ao longo do processo**
 - a. Francisco Brito, 16 março '15
 - b. Marcelo Fernandes, 18 março '15
 - c. Hélder Pinto, 21 março '15
 - d. Coligação "Juntos por Guimarães", 24 março '15
 - e. AVE – Associação Vimaranesense para a Ecologia, 25 março '15
 - f. António Ribeiro 31 março '15
 - g. Carlos Manuel de Oliveira Ferreira, 01 abril '15
 - h. Orthos XXI, 02 abril '15
 - i. Cristóvão Lima, 05 maio '15
 - j. António Elias Lima da Silva, 05 maio '15
 - k. Manuel Dias, 25 março '15

VIAVEPARK

**PARTICIPAÇÃO PÚBLICA
SÍNTESE E AVALIAÇÃO
MAIO '15**

- a. Francisco Brito, 16 março '15

Filipe Fontes

Assunto: FW: ESTUDO DE AVALIAÇÃO DE ACESSO AO AVEPARK
Anexos: Carta Dr. Domingos Bragança.doc
Importância: Alta

De: Francisco Brito [<mailto:fpsbrito@hotmail.com>]
Enviada: segunda-feira, 16 de Março de 2015 19:19
Para: Presidência Município de Guimarães
Assunto: Carta p/ Dr. Domingos Bragança sobre o "Estudo de Acesso ao Avepark"

Exmo. Senhor Presidente da Câmara Municipal de Guimarães Dr. Domingos Bragança,

Chamo-me Francisco Brito e tenho vindo a tomar parte no debate que se tem vindo a fazer sobre o novo acesso ao Avepark.

Venho por este meio dar-lhe conhecimento de algumas preocupações relativas ao recente estudo da Universidade do Minho sobre esta matéria sobre as quais gostaria de o informar.

Nesse sentido envio-lhe em anexo um pequeno documento onde explano as minhas dúvidas e preocupações.

Informo-o ainda que o mesmo documento será enviado aos Senhores Vereadores da oposição para que, sendo considerado útil, contribua para o debate.

Com os meus melhores cumprimentos,

Francisco Brito

Exmo. Senhor Presidente da Câmara Municipal de Guimarães Dr. Domingos Bragança,

Foi com bastante satisfação que tive conhecimento que o “Estudo de Avaliação do Acesso ao Avepark”, elaborado pela Universidade do Minho, se encontrava disponível para consulta no sítio da Câmara Municipal de Guimarães. Para uma discussão que se quer pública e participada a divulgação dos documentos relativos às matérias em debate é, sem dúvida, salutar e permite que o debate público seja um debate informado e, por conseguinte, mais fértil.

Ao ler o documento disponibilizado pela Câmara Municipal de Guimarães foi com alguma surpresa que, sendo um leigo na matéria, verifiquei que o referido estudo enferma de algumas faltas graves que me deixaram seriamente preocupado. Centrarei grande parte das minhas notas sobre o documento no que à “Alternativa 3” diz respeito, visto que a tenho vindo a contestar publicamente.

Não perdendo tempo com outras minudências que haveria a apontar, mas que são certamente fruto da celeridade com que um estudo desta natureza foi elaborado, passarei, de seguida, a elencar os pontos que me merecem maiores reservas. Após três pontos iniciais, que me parecem fundamentais, continuarei o meu comentário tentando seguir a ordem do documento e indicando as páginas sobre as quais incidem as minhas notas, para que a leitura destas observações seja o mais clara possível.

Pontos essenciais:

1º -

Não é indicado nem sugerido ao longo deste trabalho nenhum estudo científico que demonstre qual o impacto que a construção de uma nova via teria para a pretendida dinamização do Avepark. Para tal não é indicado nenhum critério mensurável. São apenas tecidas algumas considerações genéricas sobre o facto de o tempo de acesso a um aeroporto internacional assumir “*especial relevância*” para os parques industriais e tecnológicos e sobre o facto de esse mesmo tempo de acesso dever “*situar-se idealmente na zona dos 30 minutos*” (pág 6) , sendo ainda considerada a “*opinião veiculada por empresas instaladas no próprio parque ou na sua envolvente*” (pág. 10).

2º -

Não é manifestada ao longo deste estudo nenhuma preocupação com o património edificado e arqueológico ou com o seu enquadramento. Ao contrário do que foi recomendado no comunicado de 16.02.2015 pela Sociedade Martins Sarmiento, não é feita qualquer referência às questões relativas ao património arqueológico que se sabe existir ao longo da “Alternativa 3”. Mesmo a inclusão desta matéria no Estudo de Impacto Ambiental é duvidosa, pois o mesmo não constitui uma prioridade para os autores do estudo, como se verá adiante.

3º -

O Estudo de Impacto Ambiental não constitui prioridade para os autores do documento. Segundo os próprios, apesar de recomendarem à Câmara Municipal de Guimarães que faça um Estudo de Impacto Ambiental, o mesmo só deverá ser feito “*desde que tal não venha a prejudicar uma calendarização compatível com as necessidades de financiamento e, por outro lado, com a necessidade premente de melhorar a competitividade do Avepark*” (pág. 41).

Permito-me neste ponto uma pequena consideração mais subjectiva: uma Câmara distinguida pela UNESCO com a elevação do centro histórico da sua cidade a Património Mundial da Humanidade e que ambiciona ser Capital Verde Europeia tem por obrigação ignorar esta

recomendação relativamente às condições em que se deve ou não realizar o Estudo de Impacto Ambiental.

Outras notas:

- Pág. 13: é definido o perfil de duas alternativas, não sendo feita a descrição do perfil da “Alternativa 3” (Via Dedicada).
- Neste estudo são considerados vários critérios na análise, como por exemplo o 4.2.1 “*Inserção no tecido urbano*” (pág. 17), onde a “Alternativa 3” não se enquadra. Contudo são excluídos outros critérios de avaliação igualmente válidos (e usados em estudos semelhantes), como por exemplo, os “impactos sociais” onde a “Alternativa 3” poderia ter uma classificação mais negativa, visto tratar-se de uma via nova construída em grande parte numa zona marcadamente rural.
- Ao longo do estudo da Universidade do Minho são referidas as “*intersecções*” da “Alternativa 1” para o estudo dos seguintes pontos do documento:

4.3.2 (relativo ao “*Ruído*”, ver pontos no mapa/Fig. 4.4)

4.3.3 (“*Poluição Atmosférica*”)

4.5 (“*Avaliação da Acessibilidade*”).

O estudo destes mesmos itens relativos à “Alternativa 3” (Via dedicada) não existem, pois, aparentemente, não é considerada nenhuma “intersecção” ao longo da Via Dedicada, conforme se depreende da leitura do texto e é visível nas figuras apresentadas.

Refere-se apenas no final do estudo, no ponto 5. “*Recomendações para a solução*”/ 5.2 “*Aspectos técnicos*”, que “*as intersecções ao longo do traçado devem ser minimizadas e desniveladas, por forma a garantir o acesso dedicado ao Avepark*”.

Daqui se depreende que, ao contrário do que já foi afirmado publicamente por responsáveis da Câmara Municipal de Guimarães, a “Alternativa 3” (Via dedicada) não terá “intersecções” (isto é: saídas para as freguesias).

Caso a “Alternativa 3” tenha “intersecções”, o seu estudo ficou por fazer no que aos pontos 4.3.2, 4.3.3 e 4.5 diz respeito.

Agradeço-lhe desde já toda a atenção dispensada.

Com os meus melhores cumprimentos,

Francisco Brito

- b. Marcelo Fernandes, 18 março '15

Filipe Fontes

Assunto: FW:
Anexos: proposta.png

Importância: Alta

De: Marcelo Fernandes [<mailto:marcelo.ff@sapo.pt>]

Enviada: quarta-feira, 18 de Março de 2015 12:29

Para: Presidência Município de Guimarães

Assunto: Comentário estudo acesso Avepark

Bom dia,

Li com muita atenção o estudo e penso que faltou apresentar uma quarta alternativa que beneficiaria a meu ver, não só o Avepark, como o tráfego na envolvente Brito - Taipas - Guimarães.

A minha alternativa passaria por construir um acesso direto da Autoestrada para o Avepark, junto a Brito, alterando as praças das portagens existentes no concelho (um pouco à imagem do que penso ter acontecido em Braga). Permitindo que parte da autoestrada envolvente a Guimarães servisse como uma segunda circular.

A via dedicada sendo interessante, não resolve os problemas da N101. Esta opção que apresento retiraria muito do tráfego da N101 e permitiria um acesso ao Avepark que julgo ainda mais rápido. Quanto aos custos envolvidos, não tenho qualquer competência na matéria.

A proposta apresentada segue num mapa (algo tosco, pelo que peço desculpa, mas o tempo não é muito) em anexo. Compreendo que este tipo de alternativa não depende só da Câmara.

Atentamente,

Marcelo Fernandes



VIAVEPARK

**PARTICIPAÇÃO PÚBLICA
SÍNTESE E AVALIAÇÃO
MAIO '15**

c. Hélder Pinto, 21 março '15

Filipe Fontes

Assunto: FW: Estudo da Universidade do Minho sobre acesso ao AvePark

Importância: Alta

De: Hélder Pinto [mailto:hspinto@gmail.com]

Enviada: sábado, 21 de Março de 2015 23:09

Para: Presidência Município de Guimarães

Assunto: Estudo da Universidade do Minho sobre acesso ao AvePark

Ex.mo Presidente da Câmara Municipal de Guimarães, Dr. Domingos Bragança,

antes de mais agradeço a disponibilidade para receber contributos de cidadãos interessados na melhor solução para as acessibilidades e mobilidade no concelho de Guimarães.

Tenho estado particularmente atento a este pré-projeto de nova via de ligação ao AvePark e foi com satisfação que finalmente pude ter acesso a algum estudo que pudesse justificar esta obra. Infelizmente, a leitura do documento deixou-me devastado. A falta de rigor e, aparentemente, de imparcialidade dos autores é preocupante num documento deste tipo, sobretudo porque pretende ser uma referência para o projeto que certamente a Câmara Municipal de Guimarães pretende levar a cabo. Ora vejamos:

- O documento tem várias afirmações que carecem de uma referência que ateste a confiabilidade das mesmas. Por exemplo, uma das mais gritantes é a que diz respeito à duração aceitável para uma viagem entre um aeroporto e um parque de ciência e tecnologia. Não haver uma única referência a outros trabalhos ao longo de todo o estudo é muito grave, sobretudo tendo o documento sido produzido por pessoas e por uma instituição científica de reconhecido valor.
- O método para o cálculo das durações da amostra de 20 viagens não é descrito. Desconhecem-se a hora exata em que foram feitas as medições, as condições meteorológicas, as condições de tráfego, etc. Além disso, usar apenas 20 viagens para tirar conclusões com consequências tão sérias é, no mínimo, irresponsável. Não há no documento sequer uma tentativa de justificação estatística para amostra tão pequena.
- O documento contém várias contradições que colocam interrogações sobre as motivações dos autores. Por exemplo, avalia como fraca a alternativa 2 quanto a Restrições de Utilidade Pública, pelo facto de atravessar uma zona REN, e avalia como média a alternativa 3 por esta atravessar pontualmente (sic) áreas RAN e REN. No entanto, quando observamos os mapas do documento, vemos que a alternativa 3 atravessa em grande parte do percurso áreas RAN e REN.
- O documento não responde às minhas principais preocupações:
 - Que tipo de visitante irá servir este percurso? Os trabalhadores do AvePark ou os visitantes ocasionais provenientes do Aeroporto? Existem estimativas ou projeções diárias ou semanais de visitas ao AvePark por pessoas provenientes do Aeroporto? Estes números justificam a construção de uma via? O documento não esclarece.
 - Foram auscultados os utentes e visitantes do AvePark sobre qual a duração de viagem que justificaria uma nova via? Ficarão estas pessoas satisfeitas por verem a sua viagem encurtada em 10 minutos? Ficarão Guimarães e o país melhores por gastarmos vários milhões de euros de fundos europeus para encurtar uma viagem em 10 minutos ou talvez nem tanto? Ficaria a Comissão Europeia agradada se soubesse que se pretende investir esta soma por um aparente capricho?

Por estas razões, quero deixar aqui o meu contributo para melhorar as acessibilidades do AvePark e de toda a zona marginal à EN 101, entre Guimarães e Caldas das Taipas:

- Investir na promoção da utilização dos transportes públicos neste eixo urbano:
 - Estudando o perfil dos viajantes diários ao longo deste trajeto que utilizem atualmente um automóvel particular
 - Estimulando a oferta de horários e trajetos adequados às necessidades
 - Estimulando, de diversas formas, uma política de preços de transportes públicos competitiva
 - Promovendo a criação de uma linha gratuita de autocarro entre o AvePark e a cidade de Guimarães
- Efetuar um estudo profundo sobre as possíveis intervenções na EN 101 que tornem o tráfego mais fluido, especialmente nas zonas de maior congestionamento (Fermentões e Ponte).
- Melhorando os arruamentos e vias municipais que possam servir de alternativa à EN 101

Esperando que este contributo permita melhorar o debate sobre o assunto em epígrafe, subscrevo-me com

Melhores Cumprimentos,

Hélder Pinto

- d. Coligação “Juntos por Guimarães”, 24 março '15

Assunto: FW: ESTUDO DE AVALIAÇÃO DE ACESSO AO AVEPARK
Anexos: ESTUDO AVEPARK_Planvia.pdf

Importância: Alta

De: PSD Guimarães - Secretaria [<mailto:secretaria@psdguimaraes.org>]

Enviada: terça-feira, 24 de Março de 2015 12:19

Para: Presidência Município de Guimarães

Assunto: Coligação Juntos por Guimarães - Proposta via Avepark

Exmo. Senhor Presidente da Câmara Municipal de Guimarães,
Dr. Domingos Bragança,

Procuramos entrar em contacto hoje de manhã por forma a tentar entregar pessoalmente uma cópia da Proposta da Coligação Juntos por Guimarães para a via do Avepark. Isto porque o pretendíamos fazer, se possível, antes da sua apresentação pública que ocorrerá dentro de alguns minutos. Em todo o caso, pretendemos manifestar a nossa disponibilidade para o fazermos no momento que considere adequado.

Por essa razão, anexamos a esta comunicação a proposta e o estudo que lhe está subjacente. Em obediência a um princípio de transparência e correção institucional.

O estudo denominado "Ligação ao Avepark – Estudo de Alternativas" elaborado pelo Sr. Eng.º Manuel Maria Sarmento, a nosso pedido, é um estudo independente em torno das várias perspetivas em análise.

Trata-se de uma proposta que visa ser um contributo para a reflexão e para o debate que ocorrerá.

Trata-se de uma proposta cuja apresentação não ocorreu em momento anterior, precisamente, porque entendemos aguardar pela divulgação de estudo que a Câmara havia solicitado à Universidade do Minho.

Trata-se de uma proposta que visa não polarizar o debate e não o colocar demasiadamente numa perspetiva política excessivamente maniqueísta.

Sendo hoje apresentado o nosso contributo para a reflexão e debate em torno desta via, e uma vez que a Câmara Municipal está disponível para promover o debate público – como sucederá já amanhã na vila de Caldas das Taipas – vinha propor-lhe, Sr. Presidente, que o debate agendado para amanhã possa permitir, igualmente, a apresentação da proposta da Coligação Juntos por Guimarães.

Parece-nos que o debate sai enriquecido se ocorrer sem amarras e permitindo a análise e consequente debate de todas as perspetivas que se apresentam.

Propomos-lhe por isso, Sr. Presidente, que permita que no debate de amanhã, como nos eventuais debates que a Câmaras entenda promover, possam ser apresentadas as várias propostas, estas como outras que possam eventualmente vir a surgir. Assim se contribuindo, sem juízos prévios, para o debate cívico em torno numa intervenção da maior importância para o futuro do nosso concelho, para a qual todos pretendemos contribuir positivamente.

Certo da V. aceitação,

Subscrevo-me com os melhores cumprimentos,

André Coelho Lima

Grupo de Vereadores do PSD – Câmara Municipal de Guimarães

Largo do Toural, nº 125

4810 – 427 Guimarães

Telefone/Fax: 253 414641



LIGAÇÃO AO AVEPARK

ESTUDO DE ALTERNATIVAS

RELATÓRIO PRELIMINAR

LIGAÇÃO AO AVEPARK
ESTUDO DE ALTERNATIVAS
MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA

ÍNDICE

1.	INTRODUÇÃO	2
2.	CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO EXISTENTE	4
2.1	VIA DE ACESSO À AUTO-ESTRADA A11.....	4
2.2	ESTRADA NACIONAL 101	5
2.2.1	ANÁLISE À PLATAFORMA DA EN 101	8
3.	SOLUÇÕES ESTUDADAS.....	11
3.1	ALTERNATIVA 1.....	14
3.2	ALTERNATIVA 2.....	20
3.3	ALTERNATIVA 3.....	26
3.4	PROPOSTA DA C.M. DE GUIMARÃES	29
4.	ANÁLISE COMPARATIVA	30
5.	CONCLUSÕES.....	33

LIGAÇÃO AO AVEPARK
ESTUDO DE ALTERNATIVAS
MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA

1. INTRODUÇÃO

É intenção da Câmara Municipal de Guimarães proceder à execução de uma ligação viária ao AVEPARK, situado na freguesia de Barco junto à vila de Caldas das Taipas, de forma a potenciar a sua viabilidade e crescimento.

Presentemente o acesso àquele é feito sobretudo através da EN 101 até à localidade de Caldas das Taipas e, a partir desta localidade, é utilizada, na maior parte do percurso, a respectiva rede viária urbana.

O facto de alguns trechos da EN 101 se apresentarem, em alguns períodos do dia, bastante congestionados associado às naturais dificuldades, em atravessar o centro urbano das Caldas das Taipas, torna normalmente bastante penoso o acesso ao referido Pólo Tecnológico.

O objectivo deste relatório é dar conta da avaliação de alternativas à solução que a Câmara Municipal tem em vista executar, em virtude de se crer que será possível encontrar percursos mais simples, mais económicos e com menor impacto, na zona atravessada, entre Guimarães e o AVEPARK.

Embora se tenham considerações sobre a rede viária da zona, o estudo tem início numa rotunda adjacente àquele Parque Tecnológico e termina na rotunda situada na confluência da Rua João Paulo II (acesso da freguesia de Penselo) com a EN 101, junto a Fermentões.

Sendo de referir que a proposta de Ligação Viária da Câmara Municipal de Guimarães termina na confluência do Prolongamento da Rua de Santa Apolónia (acesso da freguesia de Silvaes) com a EN 101.

A diferença reside na circunstância deste estudo assentar, como princípio-base, na requalificação e reperfilamento da EN 101 (como se explicará melhor no ponto seguinte), por essa razão ele terminar num local onde se pode considerar terminar a cidade de Guimarães e não apenas, como sucede com a proposta da Câmara de Guimarães, no local que permita o melhor acesso à Auto-Estrada.

Sendo importante que a acessibilidade à rede primária se faça em boas condições, julga-se ser desejável que se proceda aqui à avaliação de todo o percurso entre o referido Pólo Tecnológico e a Auto-Estrada A11, e desta à Auto-Estrada A3, principal eixo de ligação da região, nomeadamente entre Guimarães e o Porto, Braga e Espanha.

É de salientar que este estudo é feito com base em meios bastante simples, pelo que terá de ser encarado como um contributo para a reflexão e para resolução do problema das acessibilidades ao AVEPARK pois a não utilização de elementos cartográficos, de estudos de tráfego, da consulta do PDM, etc., poderá implicar que, em alguns aspectos, possam ocorrer falhas de apreciação do problema embora se tenha procurado atenuar essas dificuldades com a visita dos locais onde poderá desenvolver-se o traçado da via.

2. CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO EXISTENTE

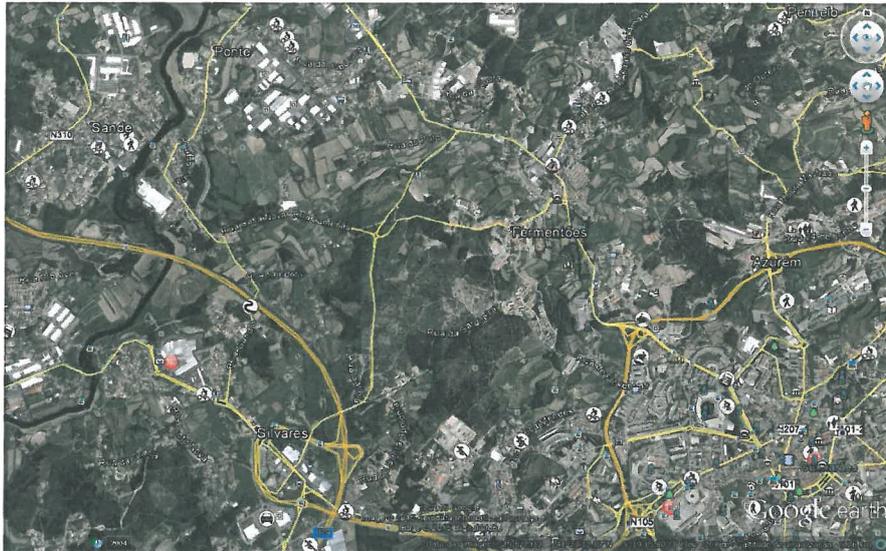
2.1 VIA DE ACESSO À AUTO-ESTRADA A11

Como se disse, o percurso principal de acesso ao Pólo Tecnológico das Caldas das Taipas, a partir da Auto-Estrada A11, e ao qual pretende a autarquia dar continuidade, desenvolve-se num primeiro trecho, até à rotunda de Fermentões, onde termina o estudo da Autarquia e as Alternativas propostas (embora estas apenas no que respeita ao acesso à Auto-Estrada), através de uma via de construção recente que vem aceder à rotunda anteriormente referida (vinda da freguesia de Silvares da zona de Santa Apolónia) e que se situa na confluência com a EN 101 nas proximidades da localidade de Fermentões.

Este percurso não tem ocupação urbana lateral, porém, possui na parte inicial grande inclinação e noutros locais, com tráfego mais intenso, só com dificuldade se consegue ultrapassar veículos mais lentos.

Com algumas intervenções tais como a colocação de vias de lentos e a melhoria da visibilidade com a colocação pontual de trechos de ultrapassagem, esta via poderia desempenhar um papel importante na ligação entre a EN 101 (a referida rotunda de Fermentões) e a Auto-Estrada A11.

Apresenta-se na fotografia seguinte esse percurso, de cerca de 3 Quilómetros da via atrás referida, bem como o trecho da EN 101, com cerca de 2 Quilómetros, que da referida rotunda de Fermentões permite aceder à Circular de Guimarães e ao centro da Cidade.



Via de Acesso à Auto-Estrada A11

2.2 ESTRADA NACIONAL 101

A proposta apresentada em campanha eleitoral pela candidatura que solicitou o presente estudo pressupunha, segundo nos foi referido, a requalificação da EN 101 entre a cidade de Guimarães e a vila das Taipas. Requalificação esta que assentasse no seu alargamento para duas faixas de rodagem em cada sentido por forma a permitir, do ponto de vista do trânsito, uma maior fluidez de tráfego, e do ponto de vista político-estratégico, a aproximação entre o pólo urbano central – a cidade de Guimarães – e os maiores pólos urbanos do concelho a seguir ao da cidade, que são precisamente os das vilas de Ponte e Taipas.

No fundo, o troço da EN 101 que vai entre a cidade de Guimarães e a vila das Taipas é a via que liga as 3 maiores populações do concelho de Guimarães: a cidade e as duas maiores vilas do concelho (Ponte e Taipas). Para além de que essa mesma plataforma serve ainda o maior parque industrial do concelho: o Parque Industrial de Ponte.

Sendo que se dá a circunstância (o que nem sempre sucede) de a EN 101 permitir uma ligação praticamente em linha reta entre a cidade, a vila de Ponte e a vila das Taipas.

Isto é, considera-se que qualquer construção paralela a esta via e visando os mesmos destinos sempre seria um desperdício financeiro na medida em que esta plataforma – a EN 101 no troço referido – permitia a ligação mais direta, e como tal mais rápida, entre os referidos pólos urbanos.

Defendia-se então esta requalificação em nome de (1) um princípio de coesão territorial – facilitar o acesso dos habitantes das vilas das Taipas e de Ponte à cidade, bem como os habitantes da cidade àquelas vilas e povoações em seu torno – (2) mas também por se tratar do maior problema rodoviário do concelho de Guimarães, uma vez que se trata da via com maior tráfego do concelho e, como tal, a que provoca maiores estrangulamentos e maior dificuldade de mobilização, e ainda (3) por facilitar e melhorar a ligação rodoviária ao Avepark por forma a, conforme foi transmitido em algumas opiniões públicas dos responsáveis desta força política, “*retirar o Avepark do isolamento rodoviário*” que consideravam ser em grande parte responsável pela sua dificuldade de implantação e afirmação.

Esta via pretende-se que assuma a configuração de uma via urbana. Designada como via rápida por se tratar de uma via com 2x2 vias e por com ela se pretender tornar mais célere o tráfego rodoviário e sobretudo facilitar as ligações entre os referidos pólos urbanos.

No entanto, defendia-se como se defende uma “via de configuração urbana”, isto é, uma via que permita uma maior fluidez de tráfego mas que simultaneamente mantenha e melhore os acessos pré-existentes na EN 101. Mantenha cruzamentos, interseções, zonas de atravessamento, no fundo todas as ligações que atualmente são permitidas pela EN 101 dever-se-ão manter na nova via, que apenas aumenta

a sua capacidade de escoamento rodoviário.

Esta requalificação e alargamento deverá contemplar toda a plataforma da EN 101 entre a cidade de Guimarães e a vila das Taipas, por serem no fundo os seus extremos.

Deverá ter início no final da cidade, após o centro da freguesia de Fermentões – concretamente na rotunda designada como “rotunda do LIDL” na confluência da Rua João Paulo II – e terminar na última rotunda antes do atravessamento do Rio Ave, isto é, ainda na freguesia de Ponte mesmo antes do atravessamento do rio, após o qual, se dá entrada na freguesia de Caldelas (vila das Taipas).

Para a estimativa de custos desta requalificação dividiu-se a parte a intervir por diferentes secções em função das diferentes alternativas de intervenção, designadamente:

- a) Secção 1: Rotunda imediatamente anterior à ponte sobre o Rio Ave até Alternativa 1
- b) Secção 2: Alternativa 1 até Alternativa 2
- c) Secção 3: Alternativa 2 até Alternativa 3
- d) Secção 4: Alternativa 3 até Rotunda de acesso à freguesia de Silvares e à Auto-Estrada
- e) Secção 5: Rotunda de acesso à freguesia de Silvares e à Auto-Estrada A11 até Rotunda do LIDL

Feito este enquadramento, é importante referir que a possibilidade de financiamento comunitário da ligação ao Avepark surgiu no debate público apenas em momento posterior ao da apresentação desta proposta de requalificação e reperfilamento da EN 101. Só após a negociação, pelo Governo Português, do quadro comunitário 2020, foi conhecida a exceção aceite pela UE – de entre o corte generalizado de financiamento para redes viárias – relativamente a vias que permitam a ligação direta a parques empresariais ou tecnológicos.

Naturalmente que não compete a este estudo imiscuir-se na discussão acerca do conceito de “via dedicada” e o seu real significado formal em termos de acesso aos recursos disponibilizados pela UE (isto é, como se encontra redigido tal conceito na norma habilitante e se é excludente da requalificação de vias), mas cumpre referir que esta circunstância nada tem que ver com o estudo de requalificação e reperfilamento da EN 101.

A génese desta proposta é, efetivamente, a requalificação da EN 101.

A possibilidade de financiamento comunitário de vias de acesso dedicado a parques empresariais ou tecnológicos é naturalmente um fator relevante para a discussão mas que sobre o qual não se debruça este estudo e que, em nossa opinião, não coloca em causa o nexos central da proposta política subjacente a este estudo.

2.2.1 ANÁLISE À PLATAFORMA DA EN 101

Foi feita por isso uma análise da EN 101 entre a rotunda situada junto da margem esquerda do Rio Ave, à entrada de Caldas das Taipas e ainda na freguesia de Ponte e o Nó com a Circular de Guimarães, com vista à sua requalificação no sentido de nela assentar, eventualmente, parte considerável da ligação ao AVEPARK.

Este trecho em análise tem uma extensão da ordem dos 5 Quilómetros.

Desde a referida rotunda junto ao Rio Ave e até à rotunda com a EM 583 (estrada de acesso de e para as freguesias de Corvite, Prazins Sto. Tirso e Prazins Sta. Eufémia), rotunda conhecida como a rotunda de S. João de Ponte, a ocupação lateral é essencialmente urbana havendo sobretudo moradias unifamiliares e

prédios habitacionais.

O espaço disponível é relativamente amplo apresentando características que tornam claramente possível proceder a uma requalificação da EN 101 dotando-a de características ainda mais vincadamente urbanas do que aquelas que já possui, com recurso a passeios, ciclovias e 2x2 vias, com um separador central do tipo urbano, o que equivale a dizer um separador central com recurso a espécies arbóreas de reduzido porte.

Neste trecho poderá ser necessário afectar alguns logradouros para proceder à intervenção referida. No entanto, é perfeitamente possível – o que se defende – que a intervenção seja feita com impacto praticamente nulo na vivência daquele local, o que significa possibilidade de manutenção de acessos e atravessamentos apesar da proposta de via dupla (2x2).

No trecho seguinte, entre esta rotunda de ligação com a EM 583, vulgarmente identificada como rotunda de S. João de Ponte, e a rotunda de ligação com a via de acesso à Auto Estrada, verifica-se uma ocupação lateral significativamente menor que na parte anterior, havendo locais com alguns condicionamentos.

Porém afigura-se-nos como claramente possível, em quase toda a extensão, que é de cerca de 2 Quilómetros, a sua reformulação dotando-a com as características referidas para o lanço anterior.

Tal como adiante será referido as Alternativas apresentadas poderão desenvolver-se em quase todo este trecho e salvo quaisquer impedimentos, que desconhecemos, parece ser perfeitamente possível, e aliás desejável, utilizar aqui a EN 101 como parte integrante da Ligação ao AVEPARK.

Embora fosse desejável compatibilizar a reformulação / alargamento de toda a extensão da EN 101 com a Ligação ao AVEPARK, verifica-se que após a passagem da EM 583, na direcção norte, não é tão fácil encontrar um local onde se

possa realizar um acesso à EN 101 em virtude de a ocupação urbana ser praticamente contínua.

Como se poderá verificar, as Alternativas propostas aproveitam parte desta via na sua ligação ao AVEPARK tal como será referido adiante.

Isto porque, como se disse já, o princípio subjacente a esta proposta assenta na ligação Guimarães --- Ponte --- Taipas atribuindo segunda prioridade à ligação ao Avepark.

Em todo o caso, importa referir que mesmo relativamente a essa ligação (a que nos dedicaremos nas próximas páginas) parece-nos ser possível – e aliás desejável – que sejam tentadas perspetivas alternativas de intervenção àquela que foi proposta pela Câmara Municipal.

Porque mais curtas, porque menos dispendiosas, porque preocupadas com os princípios de proteção rural e ambiental, porque acautelam o atravessamento do rio a jusante da captação de águas existente (e não a montante como se sugere na proposta da Câmara), no fundo porque bastante menos invasivas do que a proposta defendida pela Câmara Municipal de Guimarães, que percorre terrenos de elevada altitude, terrenos florestais e terrenos dedicados ao cultivo.

O que não sucede com nenhuma das 3 alternativas de variante que em seguida apresentaremos.

3. SOLUÇÕES ESTUDADAS

Como se disse, o estudo de corredores / soluções de ligação do AVEPARK à Auto-Estrada desenvolveu-se essencialmente entre a rotunda situada próximo deste, na Av. Combatentes do Ultramar (a rotunda que se encontra no início desta avenida, na confluência com a EM 310) e a rotunda de Fermentões na confluência do prolongamento da Rua de Santa Apolónia (Via Nova de acesso à Auto-Estrada) e a EN 101.

Foi também referido que o objectivo do estudo era encontrar alternativas à solução preconizada pela Autarquia que permitissem minimizar custos e afectações urbanas e ambientais, mas que também não constituíssem uma perturbação para os residentes.

A função desta variante deverá ser dupla, isto é, servir de acesso ao AVEPARK e ao mesmo tempo retirar o tráfego e os conflitos dos núcleos urbanos das Taipas e Ponte.

Um dos obstáculos a vencer por qualquer das Alternativas, tal qual como da solução da Autarquia, é a travessia do Rio Ave.

Acresce ainda que existe uma Estação de Captação e Tratamento de Água no Rio Ave um pouco a montante de Caldas das Taipas, do lado oposto da confluência do Rio Febras.

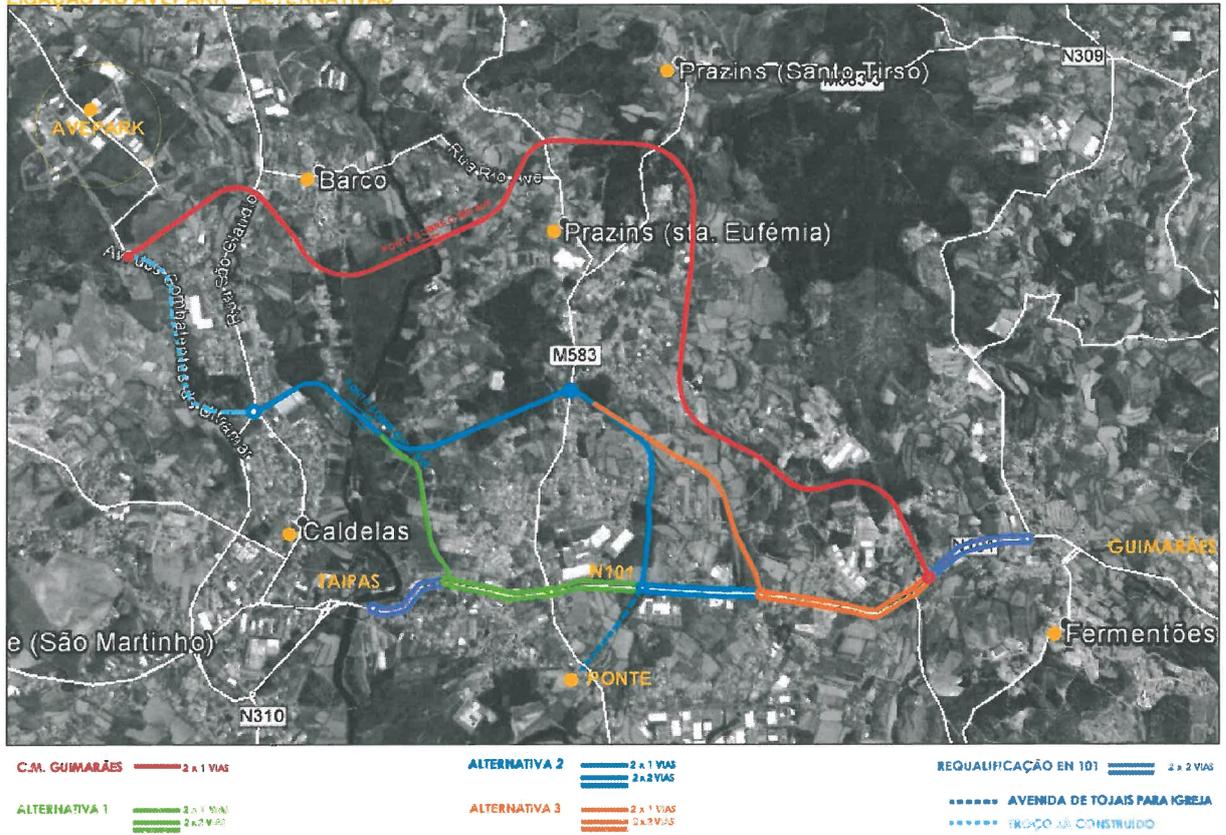
É pois desejável que a travessia do Rio Ave se faça a jusante da Estação de Tratamento por forma a evitar a necessária recolha das águas da plataforma viária e a sua condução a Bacias de Retenção e Tratamento antes de serem lançadas de novo no seu percurso natural.

Não é de mais salientar que estas Alternativas deveriam chamar-se “corredores” pois na verdade elas carecem da sustentação que elementos cartográficos e topográficos, bem como de tráfego, conferem a este tipo de estudos e propostas.

Descrevem-se nos capítulos seguintes os principais aspectos de cada uma das Alternativas apresentadas e que são já uma selecção preliminar das soluções estudadas.

No desenho seguinte são apresentadas a Proposta da Câmara Municipal de Guimarães para esta Ligação do AVEPARK até à Rotunda de Fermentões bem como as Alternativas 1, 2 e 3 àquela solução.

LIGAÇÃO AO AVEPARK - ALTERNATIVAS



3.1 ALTERNATIVA 1

Esta Alternativa 1 tem como propósito principal tentar assegurar, pelo traçado da Ligação ao AVEPARK, o máximo aproveitamento da actual plataforma da EN 101 entre a rotunda adjacente a Caldas das Taipas, e situada na margem esquerda do Rio Ave, e a designada rotunda de Fermentões (de acesso à Auto-Estrada via Santa Apolónia) onde terminam todas as hipóteses de traçado consideradas neste estudo apenas no que respeita aos acessos à Auto-Estrada. Uma vez que, como se disse já, este estudo defende a requalificação e reperfilamento da plataforma da EN 101 em 2x2 vias até à cidade de Guimarães (rotunda do LIDL antes do núcleo urbano de Fermentões).

Foi já referido que no trecho entre a rotunda adjacente ao Rio Ave e rotunda da EM 583 a ocupação urbana do lado nascente da EN 101 é quase contínua sendo constituída por blocos habitacionais de vários pisos e também por algumas moradias. Torna-se pois difícil encontrar aqui um local onde possa ser feita a interligação com a aquela via.

Após a travessia do Rio Ave, esta Alternativa 1 inflectiria para poente num corredor que acompanharia de perto aquele Rio e, contornando o Parque ali existente, iria então entroncar na EN 101 no trecho onde esta é designada por Rua de S. João Baptista.

É importante aqui referir que se manifesta naturalmente preocupação com a salvaguarda do Parque de Lazer de Ponte, a norte da ponte de divide as freguesias de Caldelas e Ponte. Esta proposta assenta no respeito pelo património ecológico e ambiental, pelo que sempre se alcançaria uma solução que respeitasse as zonas verdes, muito particularmente nas margens dos rios.

Para que seja possível assegurar a salvaguarda do Parque de Lazer, torna-se necessário que a inserção se faça no local onde a Rua de S. Gemil entronca com a

EN101 pelo que o traçado da Ligação ao AVEPARK iria sobrepor-se àquela via num pequeno trecho tal como se mostra na fotografia seguinte :



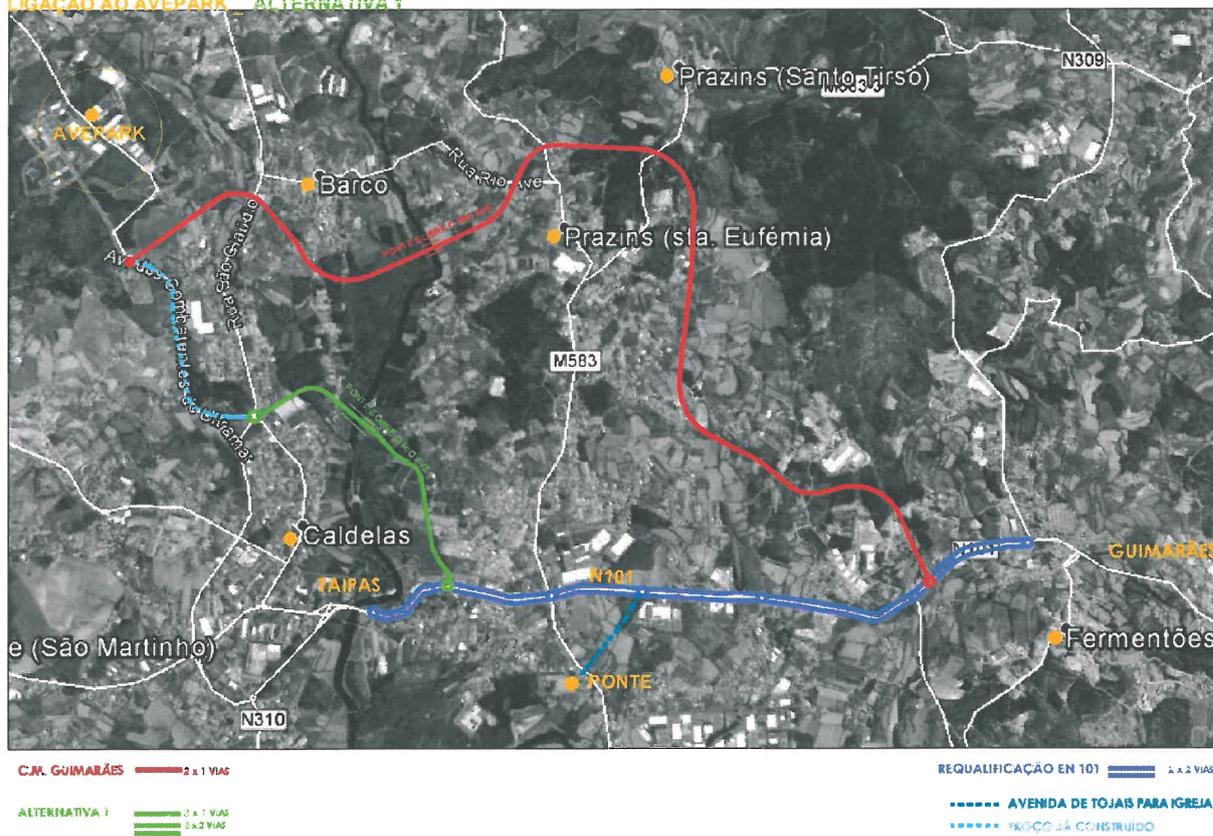
Rua de S. Gemil – Vista Poente/ Nascente

Para que nesta zona a referida ligação pudesse funcionar com boas condições de segurança seria necessário reformular a rede viária local e nomeadamente a interligação com a Rua do Ave.

A sua geometria poderia ser do tipo rotunda ou tipo entroncamento semaforizado e com via de viragem à esquerda.

No desenho seguinte é apresentado o traçado **de construção nova** desta parte da Alternativa 1 por forma a permitir uma melhor percepção do corredor por ela utilizado.

LIGAÇÃO AO AVEPARK ALTERNATIVA 1



A partir daqui e até Fermentões esta Alternativa 1 iria utilizar a plataforma da actual EN 101 que seria objecto de duplicação e reformulação.

Conforme foi já referido apesar de na maior parte da extensão deste primeiro trecho ser possível o alargamento para 2x2 vias existem alguns condicionamentos na zona adjacente à actual rotunda de interligação com a EM583 (rotunda de S. João de Ponte) que tornam difícil a implementação de uma plataforma com outras características tal como se pode verificar nas fotografias seguintes:





Este é quanto a nós uma das situações mais difíceis de resolver na medida em que conforme a opção de alargamento afectará quatro moradias do lado nascente ou três/quatro logradouros do lado poente, afigura-se-nos mais problemática e onerosa a respectiva solução .

Neste trecho, quanto a nós, e tal como preconizado para as Alternativa 2 e 3, passará a haver 2x2 vias e passeios / ciclovias.

A extensão total desta Alternativa 1 é de cerca de 5.4 Quilómetros em que 1.9 seriam de via nova com uma secção de cerca de 10 a 12 metros dos quais 7

corresponderiam à faixa de rodagem e os restantes a bermas / passeios e ciclovias.

No trecho restante, em que o seu traçado se sobrepõe à EN 101 prever-se-á o trecho com 2x2 vias podendo a secção ter uma largura da ordem dos 20 a 25 metros incluindo bermas, passeios, ciclovias e vias adicionais.

Como facilmente se depreenderá esta Alternativa 1 é compatível, na parte inicial, com a Alternativa 2 ou com a Alternativa 3 e, nesta hipótese, a extensão total de intervenção efectiva seria de cerca de 4.6 Quilómetros dado que não haveria intervenção de monta no primeiro quilómetro da via que, como se referiu, corresponde à via existente (Avenida dos Combatentes do Ultramar).

3.2 ALTERNATIVA 2

Esta Alternativa 2 apresenta no sentido norte / sul três zonas distintas entre si e que passamos a descrever.

A primeira delas com início na rotunda onde se inicia o estudo junto do AVEPARK e final na proximidade da rotunda situada na confluência com a EN 310 / Rua Nossa Senhora de Fátima tem uma extensão de cerca de 1 Quilómetro e pressupõe o aproveitamento quase integral da Av. Combatentes do Ultramar.

Esta via de execução relativamente recente tem uma plataforma com 7 metros com passeio / ciclovia de um lado e berma do outro.

Apresenta-se na fotografia seguinte o seu traçado na parte que se pretende incluir nesta Alternativa 2 (tal como sucede com as restantes Alternativas).



Av. Combatentes do Ultramar – Trecho a incluir nas Alternativas

A partir daqui e até à ligação com a EN 101 já a Sul de Caldas das Taipas, na zona onde a EN 101 é designada por Rua de S. João Baptista, o traçado será integralmente novo, numa extensão de cerca de 3,5 Quilómetros.

Logo de seguida através de um “pontão” será feita a passagem Rio Febras que é uma linha de água de expressão reduzida.

O atravessamento do Rio Ave será feito através de uma ponte cuja extensão se deverá situar entre os 150 e os 200 metros.

Tratando-se do trecho onde se verificam os maiores desníveis a vencer, o traçado depende aqui da informação cartográfica necessária à definição da solução mais adequada para os utentes e que menos perturbação crie nos residentes da zona, razão pela qual será necessário avaliar várias alternativas por forma a encontrar aquela que melhor compatibilize o atravessamento do Rio Ave sem afectar as captações nem a Estação de Tratamento, a afectação de habitações e as boas características geométricas pretendidas para o traçado.

No local de intervenção, junto ao início da Rua Central com a 24 de Julho / M583 deverá prever-se uma ligação eventualmente do tipo rotunda dado o carácter semi-urbano que a via deverá ter.

Esta ligação com a EM 583 é porventura a mais importante de todo este trecho e serve de variante à EM 583 permitindo decerto atenuar os conflitos de tráfego que presentemente se verificam na rotunda de S. João de Ponte, de ligação com a EN 101.

É de salientar que neste local existe um posto eléctrico de transformação que será afectado e necessitará de ser desviado para outro local.

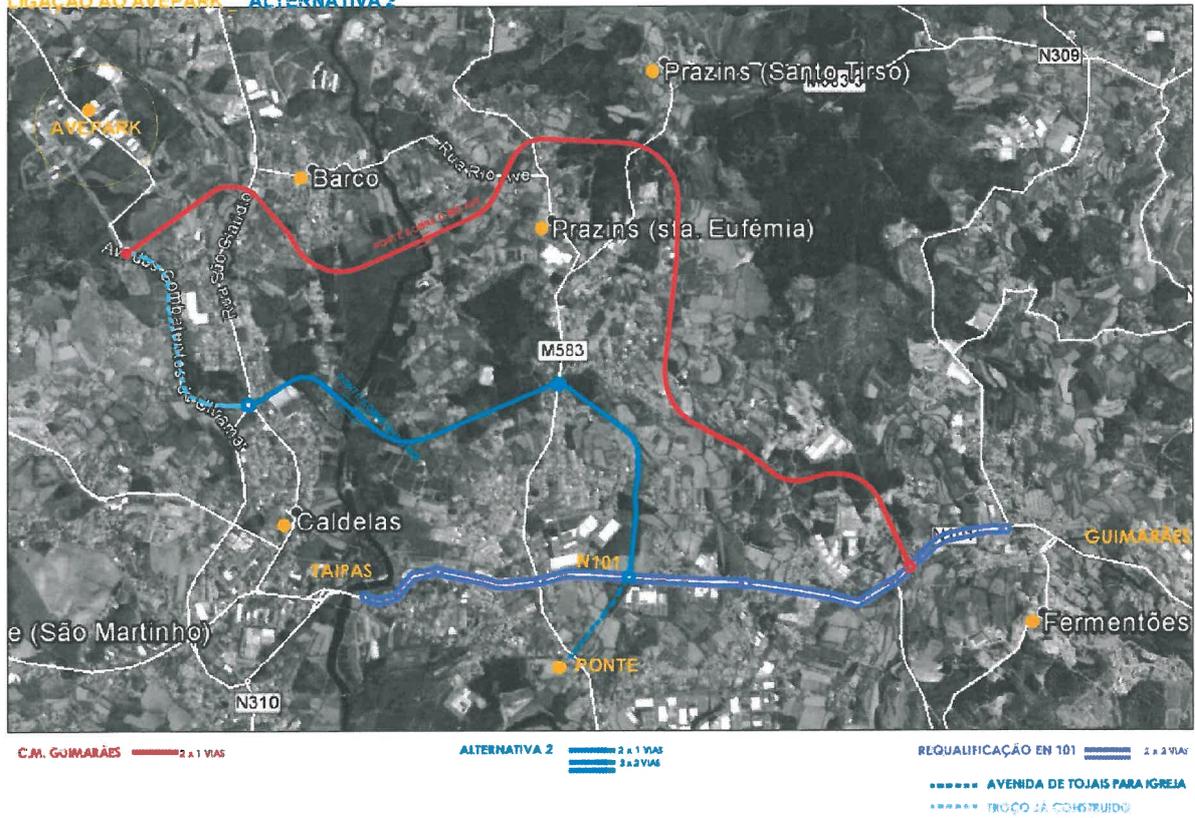
A partir daqui o traçado dirige-se predominantemente para Sudoeste indo interferir com a Rua de Sobreira, a Rua dos Campos, a Rua da Carreira de Baixo, a Rua da Borralha, e a Rua dos Tojais antes de confluir com a EN 101 / Rua de São João Baptista em frente a um “estradão” que vai ligar à Rua da Póvoa.

A extensão deste trecho de construção nova é de cerca de 3.5 Quilómetros e deverá ter 2x1 vias com uma secção de 7 metros de faixa de rodagem e deverá ser devidamente ponderada a colocação de passeios ou bermas pelo que a secção total poderá variar entre 10 e 12 metros.

Sendo desejável que ela tenha um bom desempenho, crê-se que também não deverá permitir velocidades elevadas, donde ser importante o tipo de traçado e o número de ligações a adoptar.

No desenho seguinte é apresentado o traçado desta parte **da construção nova** da Alternativa 2 por forma a permitir uma melhor percepção do corredor por ela utilizado.

LIGAÇÃO AO AVEPARK ALTERNATIVA 2



É importante referir nesta parte que esta Alternativa 2 vem a confluir com a EN 101 rigorosamente no local onde existe um caminho em terra dirigido à igreja de Ponte.

Como é sabido, foi defendido em campanha eleitoral autárquica pela força política que solicita este estudo a construção de uma rua / avenida, conhecida como “Tojais --- Igreja” que significa no fundo uma via que ligue diretamente a EN 101 ao centro da vila de Ponte.

Com esta Alternativa 2, a variante de Ligação ao AVEPARK vem confluir exatamente no local onde, do lado oposto da EN 101, poderá surgir a chamada “Avenida Tojais-Igreja”. Esta Alternativa 2 acompanha o compromisso de construção dessa Avenida, precisamente porque o favorece e o torna não apenas lógico como praticamente imprescindível.

O que se converterá igualmente numa excelente solução de escoamento de tráfego da rotunda de S. João de Ponte, porque tanto o trânsito vindo das freguesias de Corvite, Prazins Sto. Tirso e Prazins Sta. Eufémia utilizaria esta via no sentido de Guimarães e/ou da Auto-Estrada, como o próprio trânsito da vila de Ponte utilizaria esta avenida como o principal acesso de entrada e saída da vila de Ponte, ao invés da artéria demasiado estrangulada habitualmente utilizada.

A terceira parte desta Alternativa 2 – na perspetiva da sua ligação à Auto-Estrada – inicia-se na zona onde o traçado se sobrepõe à plataforma da EN 101 e termina na rotunda de ligação com o Prolongamento da Rua de Santa Apolónia.

Embora neste trecho se verifique alguma ocupação lateral ela é constituída principalmente por construções industriais e estas, bem como as habitações, possuem logradouros que possibilitam um arranjo e requalificação da via que simultaneamente permitirá boas condições de segurança para a circulação e para os residentes.

Neste trecho, quanto a nós, a EN 101 passaria a ter uma secção com 2x2 vias, sem separador central e passeios / ciclovias com largura adequada, que assegure o acesso de forma independente às habitações e edifícios industriais.

Assim a plataforma poderá ter uma largura total variável entre 16 e 25 metros, conforme as características que se pretende venha a ter, e as soluções que se adoptem para os passeios e eventuais ciclovias e acessos aos logradouros das edificações adjacentes.

A extensão deste trecho seria cerca de 1,4 Quilómetros.

Assim, esta Alternativa 2 teria uma extensão total de 5,9 Quilómetros dos quais 2,4 são o aproveitamento de plataformas existentes e em que, num Quilómetro ao aproveitar a Rua dos Combatentes do Ultramar, a intervenção a realizar nesta via seria reduzida pelo que no total seria necessário construir 3,5 Quilómetros de estrada nova com 2x1 vias isto é, com uma plataforma da ordem dos 10-12 metros e executar 1,4 quilómetros com 2x2 vias e em que a plataforma teria cerca de 20 metros aproximadamente e requalificando, para o efeito, a EN 101.

No desenho anteriormente apresentado está representado o trecho em que esta Alternativa 2 se sobrepõe à EN 101.

3.3 ALTERNATIVA 3

Esta Alternativa 3 é composta de duas partes distintas: a primeira—compreende o trecho desde a rotunda após o final da Av. Combatentes do Ultramar e até à EN 101 numa extensão de 5,8 Quilómetros e o segundo desde o actual entroncamento com a Rua do Parque Industrial João de Ponte e até à rotunda final em que seria aproveitada a plataforma actual numa extensão de cerca de 900 metros.

O atravessamento do Rio Ave seria feito no mesmo local e da mesma forma que nas restantes Alternativas.

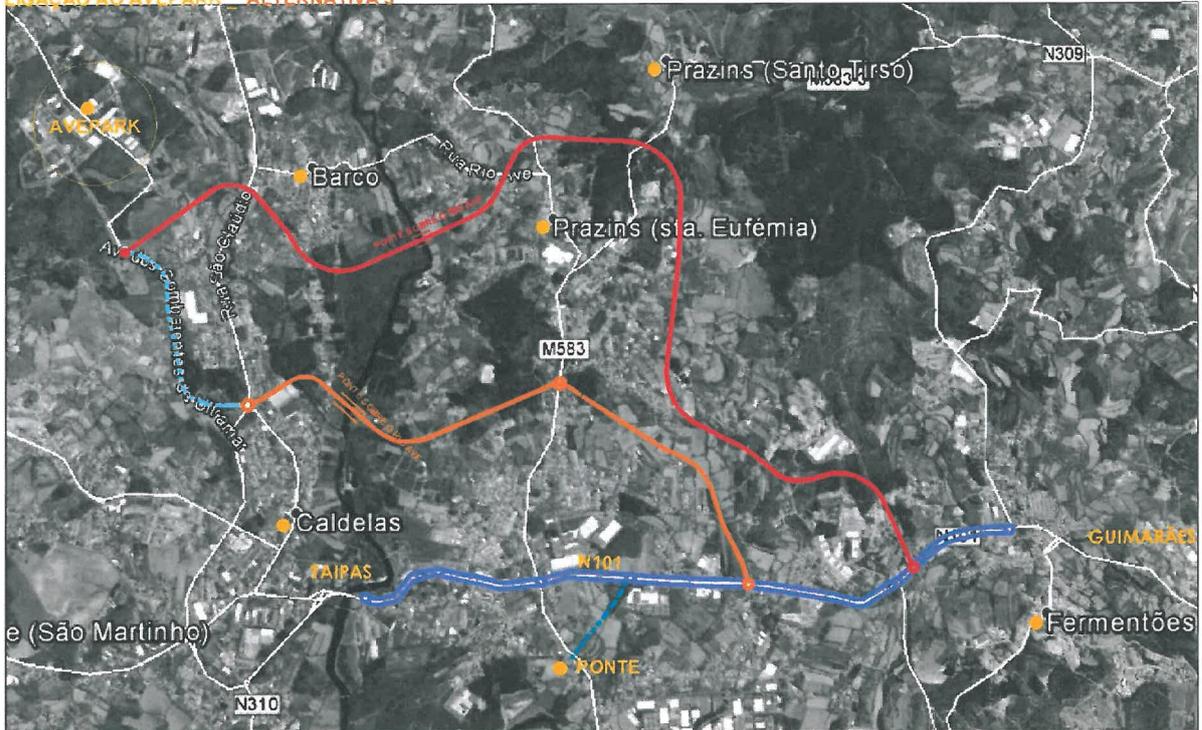
É de salientar que o traçado / corredor da Alternativa 3 se sobrepõe ao da Alternativa 2. Tudo o que foi referido para a Alternativa 2, nesse trecho, é também válido para esta Alternativa 3.

Nesta parte final de traçado novo depois de intersectar a Rua da Carreira de Baixo e a Rua do Frijão desenvolver-se-ia de forma paralela à Rua do Isqueiro até à EN 101 / Rua de S. João Baptista, no local do actual entroncamento de acesso ao Parque Industrial João de Ponte.

Este entroncamento seria transformado em rotunda.

No desenho seguinte é apresentado o traçado **de construção nova** desta parte da Alternativa 3 por forma a permitir uma melhor percepção do corredor por ela utilizado.

LIGAÇÃO AO AVEPARK - ALTERNATIVA 3



C.M. GUIMARÃES — 2 x 1 VIAS

ALTERNATIVA 3 — 2 x 1 VIAS
— 2 x 2 VIAS

REGUALIFICAÇÃO EN 101 — 2 x 2 VIAS

..... AVENIDA DE TOJAS PARA IGREJA

..... TREÇO JÁ CONSTRUÍDO

A partir daqui e até a rotunda de Fermentões na confluência com o Prolongamento da Rua de Santa Apolónia ,o traçado sobrepõe-se ao da actual EN 101.

Neste trecho, quanto a nós, e tal como preconizado para as restantes Alternativas, passará a haver 2x2 vias e passeios / ciclovias.

De referir igualmente, pela importância, que esta Alternativa 3 permite o acesso direto entre o maior parque industrial do concelho de Guimarães – o Parque Industrial de Ponte – e o Parque Científico e Tecnológico do concelho de Guimarães – o AVEPARK.

Esta alternativa favorece uma ligação direta entre centro de investigação e centro de produção, propicia um corredor ininterrupto entre empresas consolidadas e um centro tecnológico, o que funciona como um argumento muito a favor desta Alternativa.

A extensão total desta Alternativa 3 é de cerca de 5,8 Quilómetros dos quais, 3,9 seriam de via nova com uma secção de cerca de 10 a 12 metros dos quais 7 corresponderiam à faixa de rodagem e os restantes a bermas / passeios e ciclovias.

No trecho restante, em que o seu traçado se sobrepõe à EN 101 prever-se-á o preconizado para as restantes Alternativas para o trecho com 2x2 vias devendo a secção ter uma largura da ordem dos 20 metros.

No desenho anteriormente apresentado está representado o trecho em que esta Alternativa 3 se sobrepõe à EN 101.

Como facilmente se depreenderá esta Alternativa 3 é compatível, na parte inicial, com as restantes Alternativas e, nesta hipótese, a extensão total de intervenção efectiva seria de cerca de 4,8 Quilómetros dado que não haveria intervenção no primeiro quilómetro da via que, como se referiu, corresponde à via existente.

3.5 PROPOSTA DA C.M. DE GUIMARÃES

A referência a esta proposta é na verdade imprescindível na medida em que ela representa uma das propostas sobre que se reflete para o estabelecimento da Ligação ao AVEPARK a partir da rotunda adjacente a este Polo Tecnológico e até à rotunda de Fermentões para a Auto-Estrada, na EN 101 .

A proposta da Câmara Municipal, cujo corredor é apresentado em desenho anterior conjuntamente com as Alternativas 1 , 2 e 3 ,terá uma extensão da ordem dos 6,6 a 7 Quilómetros e tem um traçado integralmente novo, não aproveitando, em nenhum trecho, a EN 101.

Nem tão pouco aproveitando a Av. Combatentes do Ultramar, junto ao AVEPARK, via de cerca de 1 Quilómetro construída propositadamente para favorecer o acesso ao parque de ciência e tecnologia. Paradoxalmente, na proposta da mesma Câmara que construiu essa via, a mesma não tem qualquer aproveitamento.

O atravessamento do Rio Ave é feito cerca de 100 metros a montante do proposto nas Alternativas que apresentamos.

Como se disse atrás esta proposta apresenta a travessia do Rio Ave a montante da Estação de Captação e Tratamento de Água no Rio Ave com todas as consequências que daí poderão advir atenta a necessária recolha das águas da plataforma viária que serão assim lançadas de novo no seu percurso natural, mesmo antes de um posto de captação que distribui água para toda aquela população.

No corredor preconizado o traçado desenvolve-se entre as cotas 125 e 225 metros, sendo esta última atingida em dois locais, o que significa que proporciona um desnível de 100 metros, enquanto nas Alternativas 2 e 3 é da ordem dos 175 metros a cota máxima atingida e da mesma ordem de grandeza a cota mínima de

referência, pelo que asseguram um desnível mais progressivo e de apenas 50 metros, cerca de metade do desnível proporcionado na via proposta pela Câmara Municipal de Guimarães.

4. ANÁLISE COMPARATIVA

Fazendo a análise das Alternativas e da Solução da Autarquia constata-se que a Alternativa 2 é, quanto a nós, a melhor proposta por ter entre outras, as vantagens seguintes:

- a)** Assegura um bom aproveitamento da plataforma / corredor da EN 101 possibilitando a sua requalificação; apenas é ultrapassada, neste aspecto, pela Alternativa 1 mas esta pode apresentar problemas delicados;
- b)** Permite, tal como as restantes, o aproveitamento de 1 Quilómetro da via existente (Avenida dos Combatentes do Ultramar) e de construção recente junto ao AVEPARK;
- c)** Tem uma reduzida área de impermeabilização e de ocupação agrícola;
- d)** Tem uma bem menor interferência com a rede viária local e por conseguinte tem um menor número de ligações / desnivelamentos;
- e)** Face à sua proximidade de Caldas das Taipas permitirá aceder ao AVEPARK de forma fácil sem ter que passar no núcleo urbano da localidade;
- f)** Cria uma alternativa viária para as populações servidas pela EM583, designadamente as populações de Prazins (Sta. Eufémia), Prazins (Sto.Tirso) e Corvite;
- g)** Permite uma ligação privilegiada ao centro da vila de Ponte, atualmente acessível por estradas exíguas e pouco próprias, sendo que esta solução, terminando na zona de Tojais, termina exatamente em frente a um estradão aberto entre a EN101 e o centro da vila de Ponte, o que de acordo com esta proposta deve ser aproveitado para criar, entre a zona de Tojais e o centro da vila, um acesso condigno e perfeitamente enquadrável, aliás claramente melhorado com a adoção desta solução;
- h)** Em articulação com a Ligação Norte ao AVEPARK permitirá o

funcionamento de toda esta rede viária como uma Variante/Circular a Caldas das Taipas, sem com isso deixar de favorecer o acesso a essa vila, mediante a requalificação e reperfilamento da EN 101.

Relativamente à proposta da Autarquia podemos referir que para além das Alternativas que se apresentam serem – todas elas – mais económicas, têm ainda outras vantagens:

- a) O traçado de todas elas passa a jusante das Captações de Abastecimento e Tratamento de Água do Rio Ave.

Assim não haverá os custos associados à recolha das escorrências das águas provenientes da plataforma da via nem à execução de Bacias de Tratamento destas.

Qualquer eventual derrame de produtos tóxicos, ou outros, não afectará as referidas captações, quer na Alternativa 2 quer nas Alternativas 1 e 3 .

A proposta da Autarquia implicará a execução de duas Bacias de Tratamento uma de cada lado do Rio.

- b) O traçado em perfil longitudinal das Alternativas será, em nossa opinião, melhor que o da Proposta da Câmara Municipal dado que o desnível a vencer, do principio até ao fim do traçado, é inferior em pelo menos cerca de 50 metros ao da solução da Autarquia.
- c) A área de ocupação agrícola é em todas as Alternativas, consideravelmente menor.
- d) Não são atravessados sítios arqueológicos.
- e) Tratam-se, todas elas, de propostas bem menos invasivas na medida em que ocupam corredores significativamente menos (cerca de 50% ou menos) e, como tal, bem menos dispendiosas.

5. CONCLUSÕES

O objectivo principal deste estudo foi procurar corredores e Alternativas de traçado para a Ligação do AVEPARK à Auto-Estrada e, complementarmente, à Cidade de Guimarães com os menores custos económicos e ambientais e que possibilite ao tráfego com origem/destino naquele Parque Tecnológico uma circulação fácil e em boas condições de segurança.

Paralelamente foi também objetivo deste estudo procurar surpreender soluções que, servindo o objetivo pretendido pelo Município de Guimarães de estabelecer uma ligação viária fácil entre o Avepark e a Auto-Estrada, servissem igualmente as populações. Isto é, criar alternativas viárias que não se limitassem a servir o tráfego (apesar de tudo exíguo) de e para o Avepark, mas que com o mesmo (ou menor) investimento servissem igualmente as populações das vilas de Caldas das Taipas e Ponte, bem como das freguesias de Prazins (Sta.Eufémia), Prazins (Sto.Tirso), Corvite e Barco, melhorando igualmente a sua facilidade de acesso à Auto-Estrada e à Cidade de Guimarães.

Previamente foi feita a caracterização da situação actual na zona e analisadas as actuais dificuldades de circulação na EN 101 e na restante rede viária utilizada presentemente pelo tráfego na sua ligação ao AVEPARK.

Simultaneamente foi também avaliada a viabilidade de reformulação e integração da EN 101 na Ligação ao AVEPARK.

Crê-se que ficou evidente que qualquer das Alternativas é mais económica, tem menor impacto e permite resolver de forma mais simples do que a proposta actual da Autarquia, a Ligação ao referido Pólo Tecnológico.

Cabe-me agradecer ao amigo e colega Eng^o. António Monteiro de Castro, o contributo empenhado para que este estudo possa eventualmente ser útil a Guimarães e sobretudo à zona noroeste do concelho de Guimarães.

Lisboa, Fevereiro de 2015

O Responsável pelo Estudo

Manuel Maria Sarmento
(Eng. Civil)

VIAVEPARK

**PARTICIPAÇÃO PÚBLICA
SÍNTESE E AVALIAÇÃO
MAIO '15**

- e. AVE – Associação Vimezanense para a Ecologia, 25 março '15

Filipe Fontes

Assunto: FW: Estudo de avaliação do acesso ao Avepark
Anexos: Analise Estudo ligação Avepark.pdf; ATT00001.htm

De: AVE Associação Vimaranesse para a Ecologia [<mailto:ave.ecologia@gmail.com>]
Enviada: quarta-feira, 25 de Março de 2015 13:40
Para: Presidência Município de Guimarães
Assunto: Estudo de avaliação do acesso ao Avepark

Ex.mo Sr. Presidente

Câmara Municipal de Guimarães,

Os nossos cumprimentos.

Como contributo para a discussão pública do estudo de avaliação do acesso ao Avepark, remetemos em anexo uma análise crítica e aspetos a esclarecer.

Desde já gratos pela atenção, subscrevemo-nos na expectativa dos vossos esclarecimentos.

Cordialmente,

Pel`A AVE

José Cunha

AVE - Associação Vimaranesse para a Ecologia

Apartado 73 | 4801-909 Guimarães

<http://ave-ecologia.org/>

<https://www.facebook.com/ave.ecologia>

Caso pretenda remover o seu contacto da nossa mailing list, basta enviar um email com o assunto “remover” para ave.ecologia@gmail.com

ESTUDO DE AVALIAÇÃO DO ACESSO AO AVEPARK

ANÁLISE CRÍTICA E ASPETOS A ESCLARECER

A AVE – Associação Vimaranesa para a Ecologia, tendo tomado conhecimento do “Estudo de Avaliação do Acesso ao Avepark”, realizado pela Universidade do Minho (UM) para o Município de Guimarães, em fevereiro de 2015, vem por este meio apresentar uma análise crítica deste documento, identificando diversos aspetos que necessitam esclarecimento. Esta análise pretende contribuir para a discussão pública do processo da nova ligação rodoviária ao Avepark, esperando-se que esta discussão seja realizada de forma aberta e participada, incorporando as sugestões apresentadas para uma boa solução, em termos sociais, económicos e ambientais.

Assim, gostaríamos de salientar, como aspeto positivo, o facto de o estudo da UM ter sido divulgado publicamente, através do *site* do Município de Guimarães, o que atenua a lacuna de informação pública sobre este processo, anteriormente apontada. Gostaríamos igualmente de assinalar a possibilidade de os cidadãos enviarem contributos sobre este assunto, e o agendamento de uma apresentação pública do estudo, em 25 de março de 2015.

Não obstante, existem diversos aspetos críticos de enquadramento deste estudo, que suscitam as seguintes interrogações:

- Por que motivo foi tomada uma decisão política sobre a construção do novo acesso rodoviário ao Avepark, antes de existir fundamentação técnica para tal decisão? Em que estudo(s) prévio(s) se baseou a decisão da Câmara Municipal de Guimarães (CMG)?
- Como se articula este projeto com as prioridades locais, em termos de acessibilidade e mobilidade, e com o compromisso expresso pelo executivo municipal de aumentar a mobilidade com “menos recurso ao automóvel”?
- Por que motivo não foi solicitada a realização do estudo do acesso rodoviário ao Avepark a uma entidade independente, i. e., sem relações de interesse com o Avepark, nem com o contexto político local?
- Por que motivo o estudo da UM foi realizado *a posteriori*, condicionado por uma decisão política prévia? Por que é que se inverteu o processo de tomada de decisão, numa matéria de interesse público com elevado impacto social, económico e ambiental?

Sobre o conteúdo do estudo, uma primeira questão deriva do facto de o documento divulgado não apresentar fundamentação para os critérios metodológicos adotados, nem indicar quaisquer referências bibliográficas. Assim, urge esclarecer se este é o documento integral do estudo realizado pela UM ou se constitui um resumo não técnico.

Quanto à caracterização do Avepark, embora não seja um aspeto principal, o estudo suscita as seguintes questões:

- Qual o número exato de “empresas inovadoras” instaladas atualmente no Avepark? Como tem evoluído o número de empresas instaladas, desde 2008?
- Qual o número de empresas que, até à data, abandonou o Avepark? Quais os motivos desse abandono?
- Qual o balanço económico do Avepark? Os indicadores disponíveis apontam para a sua consolidação ou para um cenário de estagnação?
- Qual o potencial de utilização do Avepark, em termos do número de empresas e do número de trabalhadores e de outros utentes?

Um aspeto central analisado neste estudo é a caracterização das condições atuais de acessibilidade ao Avepark, o que levanta as seguintes questões:

- Qual o referencial em que se baseia o tempo indicado no estudo (30 min.) para se aceder a um aeroporto internacional? Como se poderá explicar, segundo este critério, a existência de parques de ciência e tecnologia em cidades como a Covilhã (Parkurbis), Abrantes (Tagusvalley) ou Évora (PCTA)? Ou a existência do próprio Taguspark, em Oeiras?
- Quando foi obtida a “amostragem de 20 viagens” (p. 6)? Em que horários concretos foram realizadas as viagens? Qual o significado estatístico desta amostra?
- Durante quanto tempo foi feito o “estudo de tráfego” mencionado (p. 10)? Em que datas concretas foi realizado?
- Qual o número atual de utentes do Avepark? Quais as suas necessidades de mobilidade e quais os percursos que efetuam?
- Qual o número e tipo de viaturas que utilizam diariamente o Avepark? Quais as horas de maior fluxo de tráfego (chegadas/partidas)?

- Quais os cenários de evolução futura das necessidades de acesso ao Avepark? Em que medida se justifica a construção de um acesso rodoviário dedicado, em função desses cenários?

No que respeita às alternativas de acesso rodoviário consideradas pelo estudo da UM, as seguintes questões deverão ser esclarecidas:

- Por que motivo se circunscreveu a análise a três alternativas de traçado? Não existem outras possibilidades de traçado a considerar, tendo em conta, por exemplo, a proximidade à A11 Guimarães-Braga?

- Dado que apenas a Alternativa 3 poderá ser suportada por fundos comunitários, não sendo para o efeito elegíveis as Alternativas 1 e 2, por que motivo foram consideradas como alternativas?

- Por que é que o estudo não considera intervenções de outro tipo, como a melhoria do serviço de transportes públicos para o Avepark, e medidas que permitam reduzir o congestionamento de tráfego na EN 101, como a correção de pontos de sinistralidade?

Relativamente à avaliação das alternativas, são diversas as questões que se levantam, nomeadamente as seguintes:

- Qual o fundamento da escolha dos critérios de avaliação das alternativas? (p. 17)

- Por que motivo a avaliação da Alternativa 2, no subcritério restrições de utilidade pública (pag. 26), não faz referência ao facto do seu traçado cruzar o perímetro de proteção da captação da Estação de Tratamento de Água (ETA) de Prazins?

- Por que motivo se considera que o traçado da Alternativa 3 apenas “toca pontualmente áreas de RAN [Reserva Agrícola Nacional] e de REN [Reserva Ecológica Nacional]” (p. 26), quando a observação da Figura 3.3 mostra que pelo menos 50% do traçado proposto assenta em áreas de REN e de RAN?

- Por que motivo se considera a Alternativa 3 como “Boa”, no subcritério Ruído (p. 30), quando apenas reduz o atual ruído na EN 101 em 7%, e acrescenta uma nova frente de ruído com área de 104.413 m²?

- Considerando a topografia do traçado da Alternativa 3, como se entende ser compatível a inclusão de uma ciclovia no seu perfil?

- O valor do custo unitário (p. 37) para a Alternativa 3 inclui o custo com expropriações e a construção de uma nova ponte sobre o rio Ave?
- Qual a avaliação *ex ante* dos impactes decorrentes da construção e operação da Alternativa 3, no que se refere à qualidade das águas superficiais da área afetada, em particular do rio Ave?
- Qual o impacte das alternativas de traçado no perímetro de proteção da captação de água para consumo humano, na ETA de Prazins, principal fonte de abastecimento do concelho de Guimarães?

Em conclusão, consideramos que, sem o esclarecimento das dúvidas assinaladas, não nos parece possível sustentar a recomendação que o estudo apresenta, de “adoção da Alternativa 3, correspondente a uma via dedicada” (p. 40). Aliás, atendendo a que esta alternativa apenas irá reduzir 10 minutos ao tempo de viagem atual, questionamos se esta é uma justificação suficiente para a construção de uma nova via rodoviária dedicada, com os impactos daí decorrentes. Ficarão Guimarães e o país melhor servidos com este investimento? Ou estaremos apenas a reproduzir os erros de investimento rodoviário que retalharam a paisagem portuguesa nas últimas duas décadas, constituindo “ativos tóxicos” em termos financeiros e ambientais?

De acordo com os elementos disponíveis, falta uma justificação adequada para a construção da nova via de acesso rodoviário ao Avepark. Solicitamos, portanto, o esclarecimento das questões levantadas e a eventual reformulação do estudo de avaliação do acesso ao Avepark.

Guimarães, 25 de março de 2015

A direção da AVE – Associação Vimaranense para a Ecologia

VIAVEPARK

**PARTICIPAÇÃO PÚBLICA
SÍNTESE E AVALIAÇÃO
MAIO '15**

f. António Ribeiro 31 março '15

Assunto: FW: Apresentação do estudo da Universidade do Minho, sobre a via de acesso ao AvePark.

De: A Rib [<mailto:a.jr@sapo.pt>]

Enviada: terça-feira, 31 de Março de 2015 01:42

Para: Presidência Município de Guimarães

Assunto: Apresentação do estudo da Universidade do Minho, sobre a via de acesso ao AvePark.

Boa noite

Estive À procura do estudo e encontrei este abaixo que penso ser o tal estudo que tem sido apresentado.

http://www.cm-guimaraes.pt/uploads/writer_file/document/3777/ESTUDO_DE_AVALIACAO_DO_ACESSO_AO_AVEPARK.pdf

Entretanto estive a ler na internet alguns desenvolvimentos mais recentes e pareceu-me que as coisas estão a ficar complicadas.

Assim sendo e apesar de amanhã e quarta não estar em Guimarães vou fazer todos os possíveis para estar presente quer em Ponte quer em Barco e mesmo com alguns colegas que atualmente trabalham no Avepark e sofrem com todas as dificuldades de deslocação, particularmente do Avepark, e freguesias do lado nascente da EN 101 e povoação de Lanhoso, cada vez que tem de ir a Guimarães e/ou irem ao Porto pela autoestrada.

Penso no entanto que o tal estudo deveria ter explorado as seguintes vertentes:

1. Com a introdução de uma ligação do Avepark a Fermentões e eventual ligação futura Brito à auto estrada, passarão a haver os seguintes eixos:
 - Eixo poente Taipas Brito Auto estrada Guimarães
 - Eixo Central Taipas-Guimarães
 - Eixo Nascente Avepark – Guimarães
2. O Eixo Nascente Avepark Guimarães vem potenciar:
 - Ligação rápida e mais direta a Guimarães das freguesias a Nascente
 - Acesso rápido ao Avepark, conforme o especificado inicialmente para o projeto
 - Deslocalizar o trânsito das freguesias a Nascente das Taipas, que normalmente passa pelas Taipas e pela EN101 para a tal via rápida a Nascente
3. O Eixo poente com eventual ligação em Brito a Auto Estrada pode potenciar:
 - Deslocalizar o trânsito a poente das Taipas que normalmente passa pela variante poente às taipas para a Auto estrada
4. Eixo Taipas Guimarães e Variante norte das Taipas
 - Redução de tráfego na EN 101 significativa em favor do eixo nascente (Avepark Guimarães)
 - Redução substancial trânsito na direção nascente poente pelo lado norte das taipas, nomeadamente junto as escolas e saída para Braga
5. As ligações que potenciam a ida às Taipas, com ou sem a inclusão de uma variante Nascente implicarão
 - Acréscimo significativo de trânsito na EN 101
 - Aumento de velocidade na EN 101 que implicará mais acidentes e problemas graves de segurança equivalentes ao fenómeno da IP5 ,....
 - A atual ponte sobre o Rio Ave não comporta mais trânsito, nem duas faixas

g. Carlos Manuel de Oliveira Ferreira, 01 abril '15

Filipe Fontes

Assunto: FW: Via acesso ao AvePark
Anexos: Alternativa-A.pdf; Alternativa-B.pdf

De: carlos manuel de oliveira ferreira [<mailto:cfg.171@gmail.com>]

Enviada: quarta-feira, 1 de Abril de 2015 18:20

Para: Presidência Município de Guimarães

Assunto: Via acesso ao AvePark

Olá, boa tarde.

Em anexo envio a minha contribuição para a discussão pública sobre a nova via de acesso ao AvePark.

Os melhores cumprimentos...

Carlos Ferreira

Gonça 1/04/2015

Discussão pública acesso Avepark

Em apreciação estão três alternativas, sendo que aquela que é apresentada como a melhor escolha, é a alternativa nº3, uma via a construir de novo dedicada ao AvePark.

Analisando as três alternativas, constata-se facilmente não haver qualquer dúvida sobre a escolha, contudo existem algumas questões que terão que ser levantadas, vejamos:

_ Será que é aconselhável construir uma via em zig zag numa zona muito urbanizada e com muita densidade populacional?

_ Será que não se está a menosprezar o impacto que esta via terá nos habitantes destas localidades, nomeadamente em termos de ruído e da qualidade do ar?

_ Será que é viável construir uma via que vai originar o "corte" de inúmeras estradas existentes?

A minha opinião é que não, além disso, não podemos esquecer que existe uma outra via prevista (Nova Via do Ave) que em parte é coincidente e/ou paralela a esta nova via em discussão, o que possivelmente vai originar a não construção de uma delas, ou seja, se a solução em discussão for aceite, possivelmente a Nova Via do Ave nunca será construída, condenando em termos viários o nordeste do concelho a um excessivo isolamento do resto do concelho.

Assim, para uma melhor agregação e interligação de todo o concelho, este corredor previsto para a Nova Via do Ave deve ser deixado para esta mesma via, além de que a Nova Via do Ave também prevê uma ligação até junto do AvePark.

Também não podemos esquecer que a Nova Via do Ave vai facilitar às empresas sediadas na área envolvente do AvePark, o acesso aos concelhos existentes a nordeste de Guimarães (Povoa do Lanhoso, Vieira do Minho, etc), concelhos que também são importantes para o desenvolvimento destas mesmas empresas.

Devo referir ainda que este traçado (alternativa nº3) só em parte é que vai facilitar o acesso ao AvePark, e possivelmente em termos de tempo o benefício não será assim tão grande, já que não podemos esquecer que a via existente entre a E.N.101 em Fermentões e a rotunda de acesso á autoestrada em Silvares é um percurso urbano, já de si muito congestionado e com esta ligação ao AvePark, muito mais congestionado vai ficar, fazendo com que o tempo estimado seja em muito ultrapassado.

Por outro lado, devemos olhar para esta nova via a construir como uma oportunidade de construir uma via que seja também estruturante e de agregação do próprio concelho de Guimarães, devemos olhar para esta via em conjunto com outras vias previstas, devemos ter uma visão global mais abrangente incluído até os concelhos vizinhos, o que de facto com a solução apresentada não acontece.

Assim, e mesmo sendo esta a melhor solução das três apresentadas, por tudo atrás escrito não posso concordar com ela.

Contudo, não seria lógico, não concordar com nenhuma das soluções e não apresentar qualquer alternativa, assim na minha interpretação de toda a envolvente em volta da construção desta nova via, que de facto é necessária, apresento uma outra alternativa, alternativa "A".

A alternativa que apresento "A", tem em conta o tempo de viagem entre o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e o AvePark, que é muito menor, é uma via estruturante e de agregação para o concelho, vai ajudar a desenvolver esta zona sem prejuízo de outras zonas do concelho, é um via com menor impacto (ruído e qualidade do ar) negativo nas pessoas e que vai interceptar um menor nº de vias existentes, é uma via que abre novos horizontes para futuros negócios, e que torna também o acesso a Braga (nossa capital de distrito) mais rápido.

A minha proposta passa por uma via nova dedicada ao AvePark, a construir desde a rotunda junto do Avepark e uma nova ligação á autoestrada a fazer junto viaduto existente no limite das freguesias de Figueiredo e de Sande Vila nova conforme desenho em anexo, e que iria possibilitar às pessoas não só destas freguesias, como também de Brito um acesso rápido á autoestrada A11.

Esta ligação poderá não ser de fácil concretização, ou até impossível de fazer, contudo na minha opinião, a ser possível a sua construção, é a melhor opção que a C.M.G. poderá tomar, esta solução tornará visível a importância e dimensão que o AvePark tem não só no concelho de Guimarães, mas também nos concelhos vizinhos.

Esta via com ligação direta á autoestrada, em articulação com a Nova Via do Ave quando também estiver construída, dará um grande dinamismo a esta zona do concelho de Guimarães e que facilmente atrairá novas empresas e novos residentes.

Por ultimo, possivelmente esta alternativa já esteve sobre a mesa, pode ser inviável, a legislação pode não permitir, contudo, como cidadão natural e residente no concelho de Guimarães não podia deixar de apresentar esta minha alternativa, e espero, caso haja alguma hipótese desta alternativa ser viável, que a C.M.G. no mínimo peça um outro estudo á Universidade do Minho sobre esta via, para comparação com as alternativas existentes/apresentadas e assim poder escolher a melhor para os interesses globais do concelho.

Os melhores cumprimentos...

Gonça

01/04/2015

Carlos Ferreira

Balazar

S. Lourenço

700301

Sande

700401

S. Martinho

Caldelas

Sande

700300

S. Clemente

700400

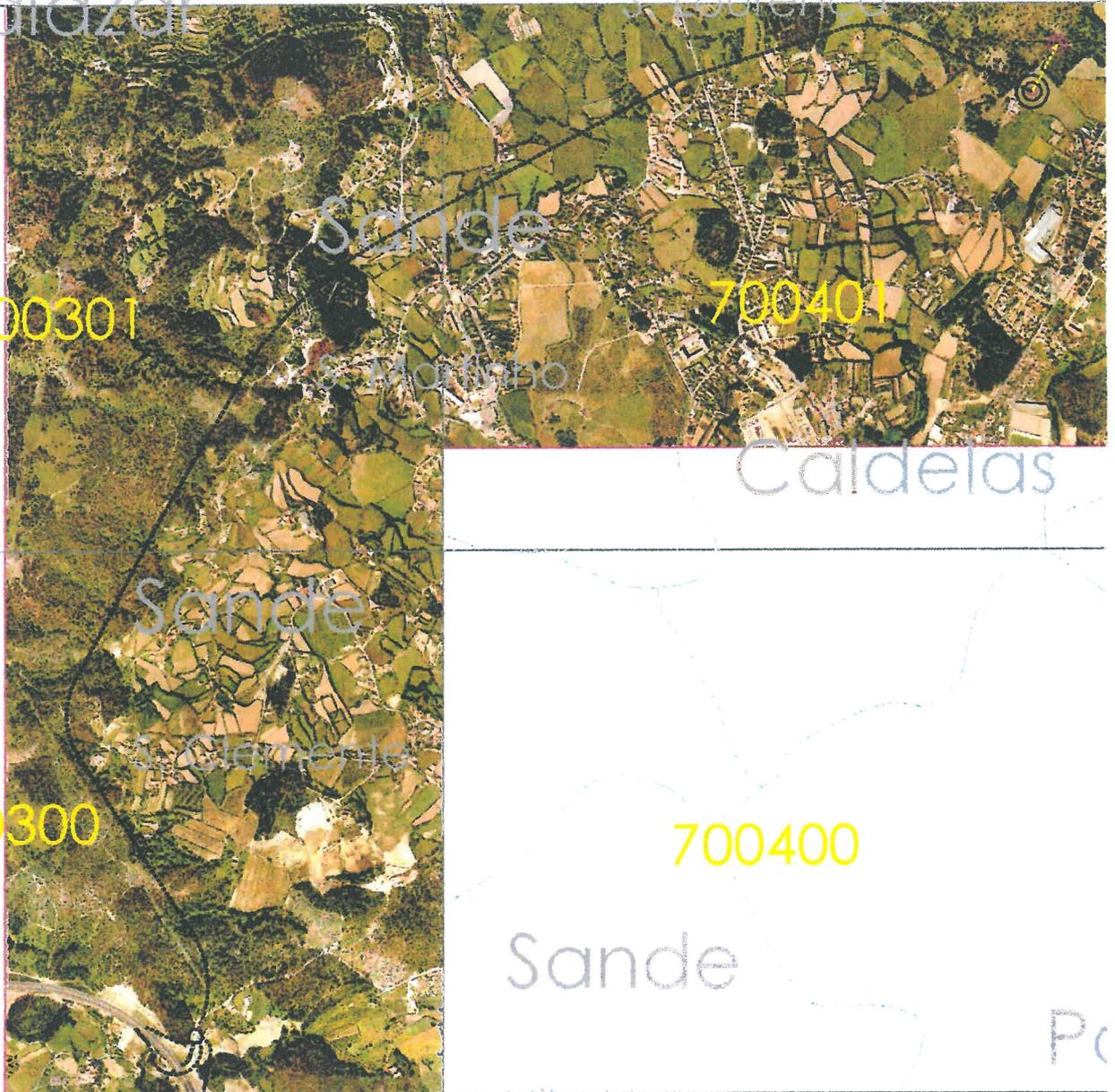
Sande

Pc

Figueiredo

Vila Nova

..... traçado proposto



Discussão pública acesso Avepark

Em apreciação estão três alternativas, sendo que aquela que é apresentada como a melhor escolha, é a alternativa nº3, uma via a construir de novo dedicada ao AvePark.

Analisando as três alternativas, constata-se facilmente não haver qualquer dúvida sobre a escolha, contudo existem algumas questões que terão que ser levantadas, vejamos:

_ Será que é aconselhável construir uma via em zig zag numa zona muito urbanizada e com muita densidade populacional?

_ Será que não se está a menosprezar o impacto que esta via terá nos habitantes destas localidades, nomeadamente em termos de ruído e da qualidade do ar?

_ Será que é viável construir uma via que vai originar o "corte" de inúmeras estradas existentes?

A minha opinião é que não, além disso, não podemos esquecer que existe uma outra via prevista (Nova Via do Ave) que em parte é coincidente e/ou paralela a esta nova via em discussão, o que possivelmente vai originar a não construção de uma delas, ou seja, se a solução em discussão for aceite, possivelmente a Nova Via do Ave nunca será construída, condenando em termos viários o nordeste do concelho a um excessivo isolamento do resto do concelho.

Assim, para uma melhor agregação e interligação de todo o concelho, este corredor previsto para a Nova Via do Ave deve ser deixado para esta mesma via, além de que a Nova Via do Ave também prevê uma ligação até junto do AvePark.

Também não podemos esquecer que a Nova Via do Ave vai facilitar às empresas sediadas na área envolvente do AvePark, o acesso aos concelhos existentes a nordeste de Guimarães (Povoa do Lanhoso, Vieira do Minho, etc), concelhos que também são importantes para o desenvolvimento destas mesmas empresas.

Devo referir ainda que este traçado (alternativa nº3) só em parte é que vai facilitar o acesso ao AvePark, e possivelmente em termos de tempo o benefício não será assim tão grande, já que não podemos esquecer que a via existente entre a E.N.101 em Fermentões e a rotunda de acesso á autoestrada em Silvares é um percurso urbano, já de si muito congestionado e com esta ligação ao AvePark, muito mais congestionado vai ficar, fazendo com que o tempo estimado seja em muito ultrapassado.

Por outro lado, devemos olhar para esta nova via a construir como uma oportunidade de construir uma via que seja também estruturante e de agregação do próprio concelho de Guimarães, devemos olhar para esta via em conjunto com outras vias previstas, devemos ter uma visão global mais abrangente incluído até os concelhos vizinhos, o que de facto com a solução apresentada não acontece.

Assim, e mesmo sendo esta a melhor solução das três apresentadas, por tudo atrás escrito não posso concordar com ela.

Contudo, não seria lógico, não concordar com nenhuma das soluções e não apresentar qualquer alternativa, assim na minha interpretação de toda a envolvente em volta da construção desta nova via, que de facto é necessária, apresento uma outra alternativa, alternativa "B".

A alternativa que apresento "B" tem como base o facto da minha outra alternativa "A" não ser possível de concretizar, assim e mesmo não concordando com a alternativa nº3, apresento algumas alterações de modo a alterar a mesma, na minha opinião para melhor.

A minha proposta passa por alterar o local da intercepção desta nova via com a E.N.10, que passava de Fermentões para S. João de Ponte de modo a fazer uma ligação quase direta ao parque industrial, sendo que este troço da E.N.101 com cerca de 800m é de fácil requalificação.

Proponho também que esta nova via tenha no futuro uma ligação á "Nova via do Ave" de modo a permitir a que o nordeste do concelho tenha também acesso a uma via que se pretende que seja estruturante e de agregação para o concelho de Guimarães.

Por ultimo, possivelmente esta alternativa já esteve sobre a mesa, pode ser inviável, a legislação pode não permitir, contudo, como cidadão natural e residente no concelho de Guimarães não podia deixar de apresentar esta minha alternativa, e espero, caso haja alguma hipótese desta alternativa ser viável, que a C.M.G. no mínimo peça um outro estudo á Universidade do Minho sobre esta via, para comparação com as alternativas existentes/apresentadas e assim poder escolher a melhor para os interesses globais do concelho.

Os melhores cumprimentos...

Gonça

01/04/2015

Carlos Ferreira



Souto

PROZINS

PROZINS

Ferreiros

legenda:

- traçado _ Alternativa nº3
- traçado a eliminar _ Alternativa nº3
- traçado proposto - "nova alternativa"
- traço da atual E.N.101 a requalificar
- traçado "Nova via do Ave"
- traçado a eliminar "Nova via do Ave"
- traçado proposto "Nova via do Ave"
- 1 rotunda a requalificar - maior dimensão
- 2 rotunda a construir - grande dimensão
- 3 rotunda a construir - média dimensão

distancias _

○1 → ○2
800m

○2 → ○3
2,350m

○3 → ○ AvePark
3,550m

VIAVEPARK

**PARTICIPAÇÃO PÚBLICA
SÍNTESE E AVALIAÇÃO
MAIO '15**

h. Orthos XXI, 02 abril '15

ACCESSO AVEPARK

Orthosxxi

Enquadramento da minha intervenção

OBJECTIVO

O que está em debate e discussão é qual a melhor acessibilidade ao Avepark e freguesias a nascente do eixo Guimarães Taipas com o Target de se obterem viagens mais rápidas entre esta zona e o nó da autoestrada em silvares e simultaneamente promover melhor acesso ao Centro de Guimarães, à Universidade, à administração local, aos hospitais.

.... Qualquer outra questão ou problema, que não vise este objetivo na minha opinião apenas deve ser considerado como nota para eventualmente encontrarem outra plataforma de discussão.

QUEM A CAMARA OU O PRESIDENTE QUIS OUVIR?

Penso que ao decidirem por esta plataforma de debate foi para dar voz direta á população, se o objetivo fosse ouvir os nossos representantes existem locais próprios para o fazerem, sinceramente sinto que ao fazê-lo neste fórum estão a consumir o tempo que foi destinado a população em geral, e tempo é muito precioso -> NÓS OS ELEITORES, NÓS O POVO, por favor deixem-nos falar e deixem-nos tempo

TEOR DAS INTERVENÇÕES E A QUEM NOS DEVEMOS DIRIGIR?

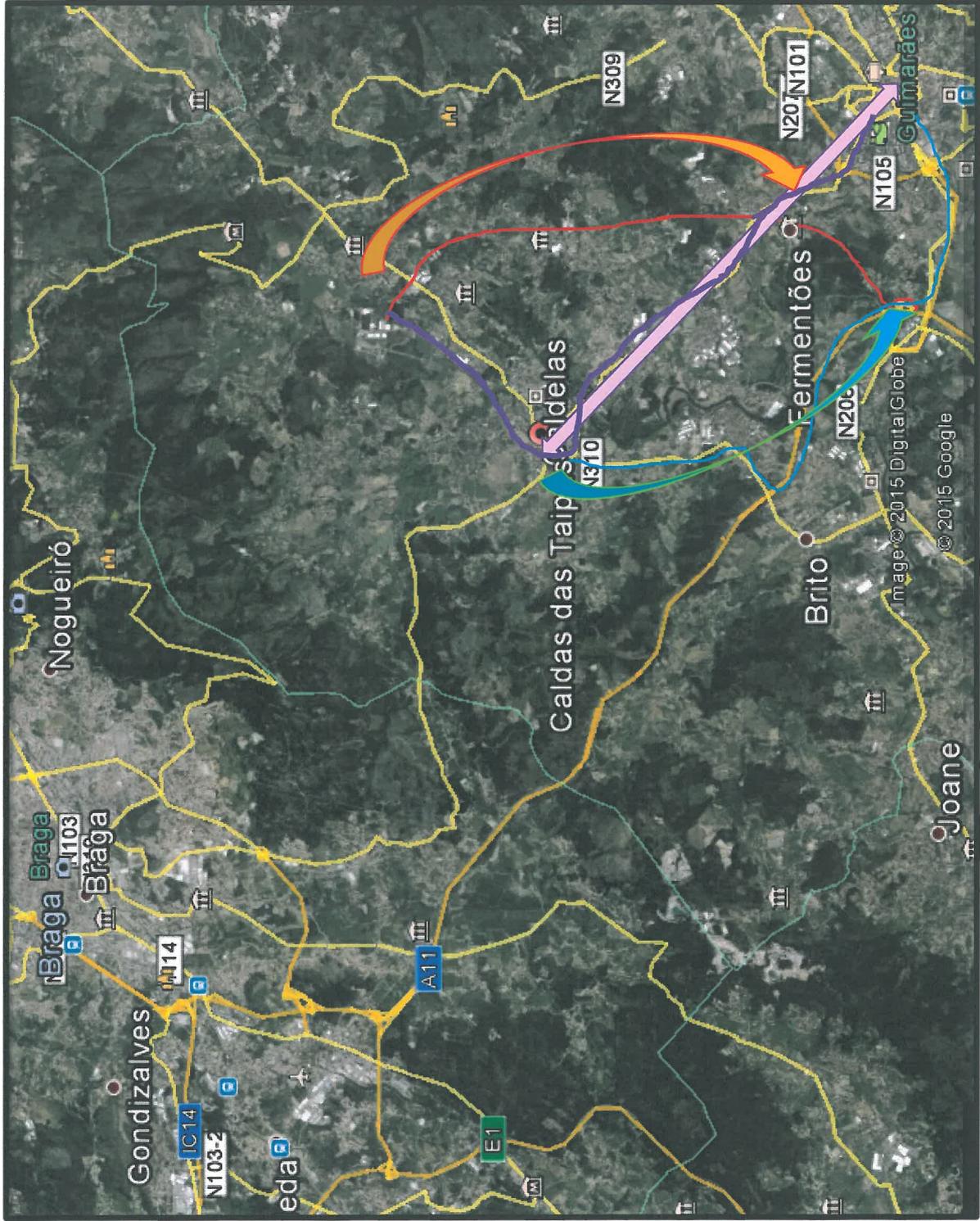
Sempre votei nunca me abstive em nenhuma eleição, preservo a democracia e respeito os eleitos, mas acho que hoje não é dia para tratarmos de qualquer ato que vise escolher ou eleger pessoas. Lamento o ambiente politizado que um assunto meramente técnico tem tido, acho que cada vez mais necessitamos de coisas concretas e falar claro e não virmos aqui misturar assuntos ou tentar obter daqui compromissos para outras obras à custa desta.... VIM CÁ PORQUE ACEDI AO DESAFIO DA PRESIDENCIA QUERER OUVIR OS CIDADÃOS E AS EMPRESAS...não vim cá para alimentar votos

Quem somos e que interesses tenho aqui - Orthosxxi?

- Trabalho numa empresa que produz produtos únicos no país e mesmo na Europa
- Temos cerca de 60 trabalhadores, Vendemos cerca de 6M€, 30% exportação
- PAGAMOS ENTRE TODOS NA EMPRESA CERCA DE 1,5m€ EM IMPOSTOS COMO iva, tsu, irc
- Temos colaboradores do Porto, de Braga, de sobreposta, de Guimarães, de Ponte, das Taipas, de Santa Leocádia, de Barco, Briteiros, homens, mulheres, novos velhos, ... desde que tenham atitude todos são bons.
- Flexibilizamos horários para as pessoas que tem a sua terra e ajudam os pais na agricultura
- Temos pessoas formadas na U minhó, ...
- Temos projetos de desenvolvimento com a universidade ..
- Temos projetos de desenvolvimento de produtos com outras empresas e institutos europeus
- Todos os dias sai um camião TIR que viaja pela EN 101...e que muitas vezes não chega a horas da ligação a transportes internacionais..
- Somos uma escola na formação das pessoas, acreditamos nas pessoas, ...
- Concorremos com empresa Asiáticas e multinacionais nos produtos que fabricamos
- Desde o início da empresa nunca deixamos de produzir um produto, nem nunca deslocalizamos produção para a Asia, sempre acrescentamos mais e sempre aproveitamos oportunidades..
- Temos uma mão de obra espetacular, e que em nada ficou a dever aos colaboradores que tínhamos quando a empresa estava na Maia. Todos nos queixamos das leis de trabalho, mas nós mesmo que fosse livre despedir, não despediríamos uma única pessoa, assim tivéssemos mais trabalho

O que é que os meus colegas podem ou tem a acrescentar?

- Sofia Diretora comercial e primeira pessoa contratada em Guimarães, sempre viveu no centro de Guimarães, e há 10 anos mudou-se para a freguesia de ponte, no final da sessão disse-me **que ficou chocada com as intervenções que recomendaram que a empresa fosse para a Maia.**
- Marco ou Michele, nossos colaboradores na área de fabrico, vive nas taipas junto ao aro norte, penso e sei que não gostaria de ver mais trafego á sua porta para privilegiar um melhor acesso do Avepark a Brito. O Michele já foi emigrante e com o 12º ano abandonou os Pais em França, pois **queria viver em Portugal na sua freguesia de São Lourenço**
- Francisco diretor de qualidade e planeamento, Eng^a formado na UM teve o seu 1º emprego na Orthos, **já morou em braga, em Guimarães e agora vila de conde, viaja todos os dias**
- Marlene Eng^a Mecânica, formada na UM, **vive em santa Leocádia, tem atividades da paroquia, ajuda os Pais na agricultura, excelente líder de pessoas - Não necessitou de sair da Freguesia para encontrar trabalho**
- José ribeiro – **fundador acreditou que um dia podia voltar ao seu Berço “Afinal aqui nasceu Portugal”** teve uma oportunidade, teve uma visão, acreditou, e só tinha a 4ª Classe, **tem uma vinha com 1 hectare como o seu ginásio, recentemente reformou-se obteve nível 12º ano nas novas oportunidades e esta semana lançou um livro. Já teve um acidente grave, com perda de viatura, entre a rotunda poente e norte das taipas.**
- Isabel Diretora financeira trabalhou na têxtil Manuel Gonçalves, está na empresa há 12 nos e vive na Maia e **sofre todos os dias com apenas 10km de viagem – Autoestrada, Santa Leocádia 20 minutos, 40, ???**
- Daniela, formada na UM em produção, conheceu o mundo de trabalho na Orthosxxi, **vive no centro de Guimarães e sofre ainda mais do que a Isabel para ir e vir...**, está a terminar um estágio, tem tido um ótimo desempenho, **mas**
- Carlos Marques começou com 17 anos na orthos, **mais tarde quis formar-se em Engenharia a empresa flexibilizou o horário, também com pais emigrantes, hoje vive no centro das taipas aro norte junto saída para braga e confidenciou-me que não gosta mesmo nada do transito á porta brutal á porta de casa.**
- ...



Que distancias temos de percorrer em linha reta em vários cenários?

- Avepark/Brito 6km + Brito/Braga 11km + Braga/Famalicão – 15km = 32km
- Avepark/Brito 6km + Brito/Guimarães 3 km + Guimarães/Famalicão – 16km = 25km
- Avepark/Braga 12km (20 min) + Braga/Famalicão – 15km = 27km
- **Avepark/Guimarães 7km (20 a 40 min ...) + Guimarães/Famalicão – 16km = 23km**

Porque é que a via é importante?

1. **Acesso** a uma Zona com muita concentração de pessoas, mercadorias E conhecimento a nascente do eixo Guimarães taipas, com agricultura, com industrias várias.. e sem vias de acesso
2. **Acesso rápido** à autoestrada, a Guimarães, à administração local, aos hospitais..às plataformas logísticas do aeroporto e portuárias
3. **Muitos euros produzidos nesta zona** e que em muito contribuem positivamente em impostos para o Estado, para a autarquia e **para todos nós**
4. Para **retirar pressão de trafego no eixo Guimarães – taipas braga** e deixar estes locais com mais tranquilidade
5. Para **retirar pressão de atravessamento a norte das taipas** para um eventual nó de brito, que passa junto Às escolas...

Porque é que esta via nos serve?

1. **Porque serve as empresas dentro do Avepark, na zona Industrial da Gandara, no perímetro do Avepark, Souto, Santo Estevão Briteiros,**
2. **Aumenta a competitividade das empresas**
3. **Porque existimos onde estamos, criamos valor onde estamos e também temos direitos a ter melhores acessos, tal qual todos aqui na sala, já temos à fronteira, a chaves, ao Porto a Lisboa.**
4. **Dá-nos a tal solução de acesso rápido que necessitamos.**
5. **Faz parte do plano de desenvolvimento do concelho de Guimarães, e nomeadamente das atividades da indústria transformadora, e extratora e de construção que necessitam de sair com os seus produtos.**
6. **Porque temos de confiar no trabalho dos técnicos que estudaram e desenvolveram todo o trabalho do PDM, não podemos apenas confiar que apenas “EU” faço bem já os outros não.**
7. **Porque não achamos que alguém queira mal ao concelho, à agricultura, ao ponto de a destruírem e não fazerem uma obra digna, que sirva a todos, e em especial a esta área noroeste do concelho**

E o que não nos serve?

1. **Tentar meter na EN 101 mais trânsito**, mesmo que sejam com outras sub alternativas, com mais ou menos metros, pois então ficaremos com uma coisa que depois nem em carne nem é peixe – Vejam os abortos que se andaram a fazer neste país com variantes a vilas para adiar um auto estrada porto lisboa. Quantas pessoas morreram? Quanto dinheiro se gastou, quantas vilas foram descaracterizadas?
2. **Uma requalificação da EN 101 Guimarães taipas e alternativas 1 e 2 respetivas do estudo apresentado**, que não trazem vantagens no objetivo a atingir e que divida por exemplo freguesia de Pontes com um canal rodoviário intenso no meio e que não garante a velocidade necessária
3. **Uma ligação Avepark- taipas norte – brito**, pois tem um percursos de cerca de 6km e que depois tem de passar a norte das taipas que já atualmente não tem vias de trânsito fluido e corta totalmente o eixo taipas braga e corta totalmente uma zona com forte edificação – Esta ideia só serve se visarmos alguma centralidade que as taipas queiram, mas não serve as populações a nascente das taipas
4. **Uma ligação que “já agora” vá ligar todos os parques industriais criando uma serie de desvios e já agora fazendo uma perna de 900m na EN101 e que não vá direta ao objetivo.**

Recomendações à presidência e aos promotores do projeto:

1. Executar a via que está no PDM, mais metro menos metro, mais curva menos curva, tentando minimizar os impactos? – **SIM**
2. Fazer uma via rápida para velocidades da ordem dos tais 90 ou 75km/h ; 7km-6 min em vez dos 20 a 40 minutos - **SIM**
3. Via com características de ambiente rural, arborizada, com ciclovias, ...amiga do ambiente ? - **SIM**
4. Acessos estratégicos às freguesias que esta via atravesse não ter apenas uma entrada e uma saída? – **SIM**
5. Fazer uma Análise de risco que minimize os riscos e impactos a patrimónios, À captação de água, aos interesses económicos das pessoas cujos terrenos vão ser atravessados. **SIM**
6. Encontre uma solução para o nó de Silvares – **Super urgente para todos os habitantes de Guimarães**

Com isto contemplará não apenas a indústria transformadora e a ciência, mas também a agricultura, a indústria da extração e a indústria da construção.

FAÇA ESTA OBRA, QUE HOJE GUIMARAES, AS PESSOAS QUE AQUI TRABALHAM, ESTE PAIS QUE NÃO QUER EMIGRAR, E QUE QUER TARABALHAR, MUITO PRECISAM

E SABERÁ QUE ESTAS INDUSTRIAS E A AGRICULTURA TRARÃO A NECESSARIA RECOMPENSA AO CONCELHO, com mais trabalho, com mais receitas e porpocionando mais bem estar para as pessoas.

VIAVEPARK

**PARTICIPAÇÃO PÚBLICA
SÍNTESE E AVALIAÇÃO
MAIO '15**

- i. Cristóvão Lima, 05 maio '15

Estudo* de Avaliação de Alternativa ao Acesso ao AvePark

por

Cristóvão Lima**

Maio 2015

* Estudo de opinião (não técnico) fruto do meu acto de cidadania.

1. Introdução

Tendo em conta a vontade da Câmara Municipal de Guimarães (CMG) concorrer a fundos europeus para a construção de uma via dedicada desde o nó da auto-estrada em Silvares até ao Ave Parque, esta começou a reunir todos os elementos para tal. Sobre o traçado proposto pela CMG, esta encetou várias iniciativas como sendo um pedido de um estudo comparativo entre o traçado vertido no PDM aprovado recentemente e a requalificação da Nacional 101. Estabeleceu também 3 sessões de discussão pública sobre o estudo e o traçado, e face às várias objeções e soluções alternativas apresentadas ao traçado da CMG, esta convidou todos a enviarem outras soluções para serem equacionadas pela equipa técnica da Câmara.

Neste sentido, neste documento tenciono apresentar uma solução alternativa ao traçado proposto pela CMG. A mesma foi apresentada em sede de discussão pública do PDM (Participação nº 330), cuja resposta da Câmara foi:

“No que concerne ao traçado da via, informa-se o requerente que, em sede de PDM, todos os traçados são demonstrativos de intenções e frutos de um modelo que pretende aproximar as vias planeadas de áreas já urbanizadas evitando assim o surgimento de novas frentes urbanas que poderão de uma forma desmesurada e artificial, aumentar a carga urbana sobre o território. Trata-se portanto de traçados “corográficos” que em desenvolvimento de projecto deverão ser reequacionados e adaptados às condições específicas de cada local”

Sublinho nesta resposta da CMG as frases **“todos os traçados são demonstrativos de intenções”, “Trata-se portanto de traçados “corográficos” que em desenvolvimento de projecto deverão ser reequacionados e adaptados às condições específicas de cada local”**. A restante parte não fará muito sentido numa via que se quer dedicada, uma vez que não pode prever **“novas frentes urbanas”**.

Os elementos orientadores da proposta que apresento são:

- A necessidade de uma via dedicada do AvePark à auto-estrada;
- A via dedicada possibilitar também o melhor serviço às populações;
- A via dedicada possibilitar no futuro uma ligação mais rápida às existentes desde o AvePark aos campus universitários da Universidade do Minho (UM) e ao Laboratório de Nanotecnologia Ibérico (INL).
- A via dedicada tem menor impacto **Paisagístico, Ambiental e Social**.
- A via dedicada inserir-se num plano futuro de melhor mobilidade para todos os cidadãos do concelho, bem como de concelhos vizinhos.

Tendo em conta a proposta de linha férrea também apresentada pela CMG no PDM, também incluo uma alternativa genérica para a mesma.

2. Proposta Alternativa

De um modo genérico, na alternativa que proponho, a extensão do traçado mantém-se praticamente o mesmo (ou é ainda menor), tem menos curvas e desníveis acentuados. Na figura seguinte, apresenta-se uma panorâmica geral do traçado alternativo proposto (a amarelo) e o existente no PDM (a vermelho) apenas entre o AvePark e o final da freguesia de Prazins Santa Eufémia.

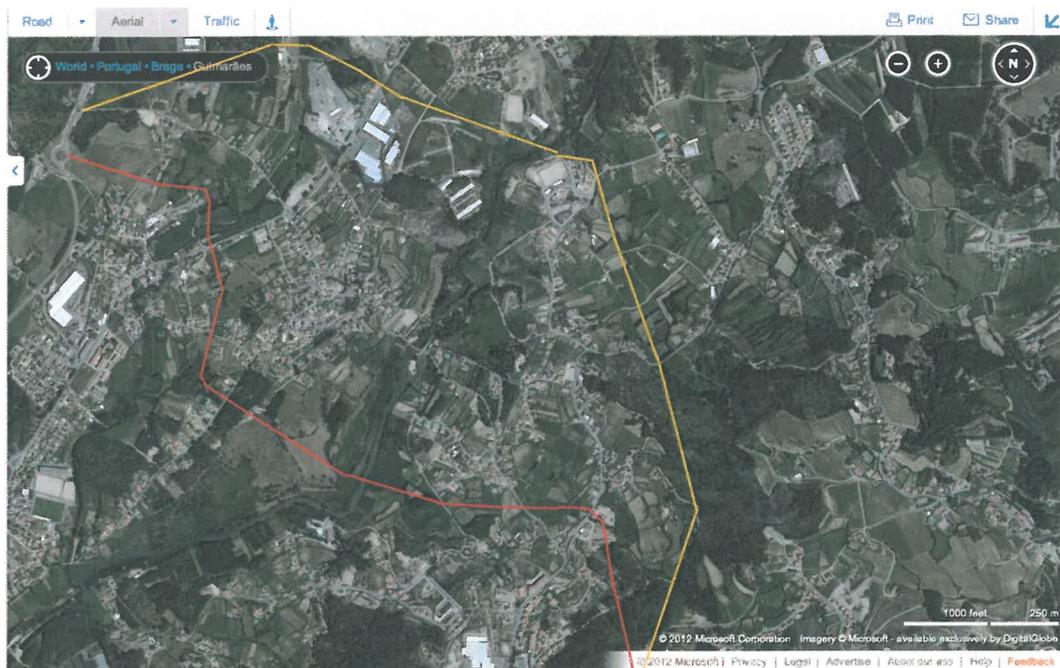


Fig. 1. Comparação entre o traçado proposto pela CMG (a **vermelho**) e o da proposta alternativa (a **amarelo**).

Apresentando o traçado mais em pormenor, este vindo de Corvite passa junto ao Parque de lazer dos escuteiros de Prazins Santo Tirso e continua junto à quinta de Cima de Vila e ao monte da Lage na fronteira entre Prazins Santa Eufémia e Prazins Santo Tirso (Fig. 2). Depois passa a norte do monte de Penide e continua até à zona norte do campo de jogos de Souto São Salvador (Fig. 3). A via do Ave pode contornar por norte o campo de jogos de Souto São Salvador e atravessar o rio nesta zona, numa cota bastante alta relativamente ao rio. Aqui, a ponte sobre o rio Ave terá, na minha opinião, um impacto paisagístico e ambiental muito menor quando comparado com a proposta da Câmara. A via dedicada segue depois a sul do campo de jogos de Santo Estêvão e a norte dos aviários de Barco (Fig. 4). Em Barco a via do Ave segue em direcção ao AvePark onde haverá a possibilidade de escolher entre dois tipos de ligações, a norte ou a sul do AvePark (Fig. 5).



Fig. 2. Pormenor do traçado alternativo entre Parque de lazer dos escuteiros de Prazins Santo Tirso e o monte da Lage em Prazins Santa Eufémia.



Fig. 3. Pormenor do traçado alternativo entre o monte de Penide e a zona norte do campo de jogos de Souto São Salvador.



Fig. 4. Pormenor do traçado alternativo no atravessamento do rio Ave.



Fig. 5. Pormenor do traçado alternativo em Barco até ao AvePark.

Embora neste momento haja apenas a possibilidade de haver verbas para o traçado dedicado do Avepark à auto-estrada, a proposta deve inserir-se num plano geral mais alargado e ambicioso de melhoria da mobilidade dos cidadãos do concelho.

Além de uma ligação rápida à auto-estrada, sendo o AvePark um Parque Tecnológico, a sua competitividade e atratividade para o investimento será significativamente aumentada se este tiver ligações rápidas às instituições superiores da região, em particular o campus de Azurém da UM, o campus de Gualtar da UM e o INL. Estranho nenhum destes pontos terem sido focados no estudo realizado pela UM. Sabemos hoje em dia a dificuldade em fazer a viagem entre as Taipas (e AvePark) e o centro de Guimarães. A proposta da CMG não responde a este problema, pois não resolve os constrangimentos entre Fermentões e Guimarães, um dos pontos mais negros da viagem para quem se dirige para o centro da cidade. Esta viagem demora em média 15 min (a correr bem) quando podia ser feita em 5 min!

Do mesmo modo, de Braga para o AvePark, a viagem demora em média 20 min. Na proposta alternativa proponho uma ligação do AvePark ao alto de Espinho em Braga que aproveita a via já aí existente para Gualtar que colocaria qualquer pessoa desde o campus da UM e INL em Braga no AvePark em cerca de 10 a 12 min.

Quanto à ligação férrea, a proposta da Câmara parece, desculpem o termo, anedótica. Esta dá umas voltas pelo concelho entre Nespereira e a Morreira! Não vejo qualquer possibilidade de utilidade e rentabilidade do investimento (se este algum dia for feito) no tipo de traçado proposto.

Proponho uma ligação tipo Metro entre Guimarães e Braga, a qual seria subterrâneo dentro das cidades, zonas densamente populadas e no atravessamento de montes e montanha, e de superfície sempre que fosse possível. Haveria estações por exemplo no meio das cidade, nos pólos universitários, nas zonas industriais (Ponte, Fermentões) e no AvePark/Taipas. As estações do AvePark e das zonas industriais deveriam ter parques de estacionamento amplas para automóveis. A linha de metro ligaria diretamente as estações ferroviárias das duas cidades e os dois campus universitários da UM passando junto ao AvePark. Esta possível ligação férrea seria um impulso muito importante para a economia e competitividade de toda a região, aumentando a mobilidade entre os dois concelhos.

Na Figura 6 e 7 é apresentado um plano geral da rede de mobilidade proposta por comparação com a existente no PDM da CMG.

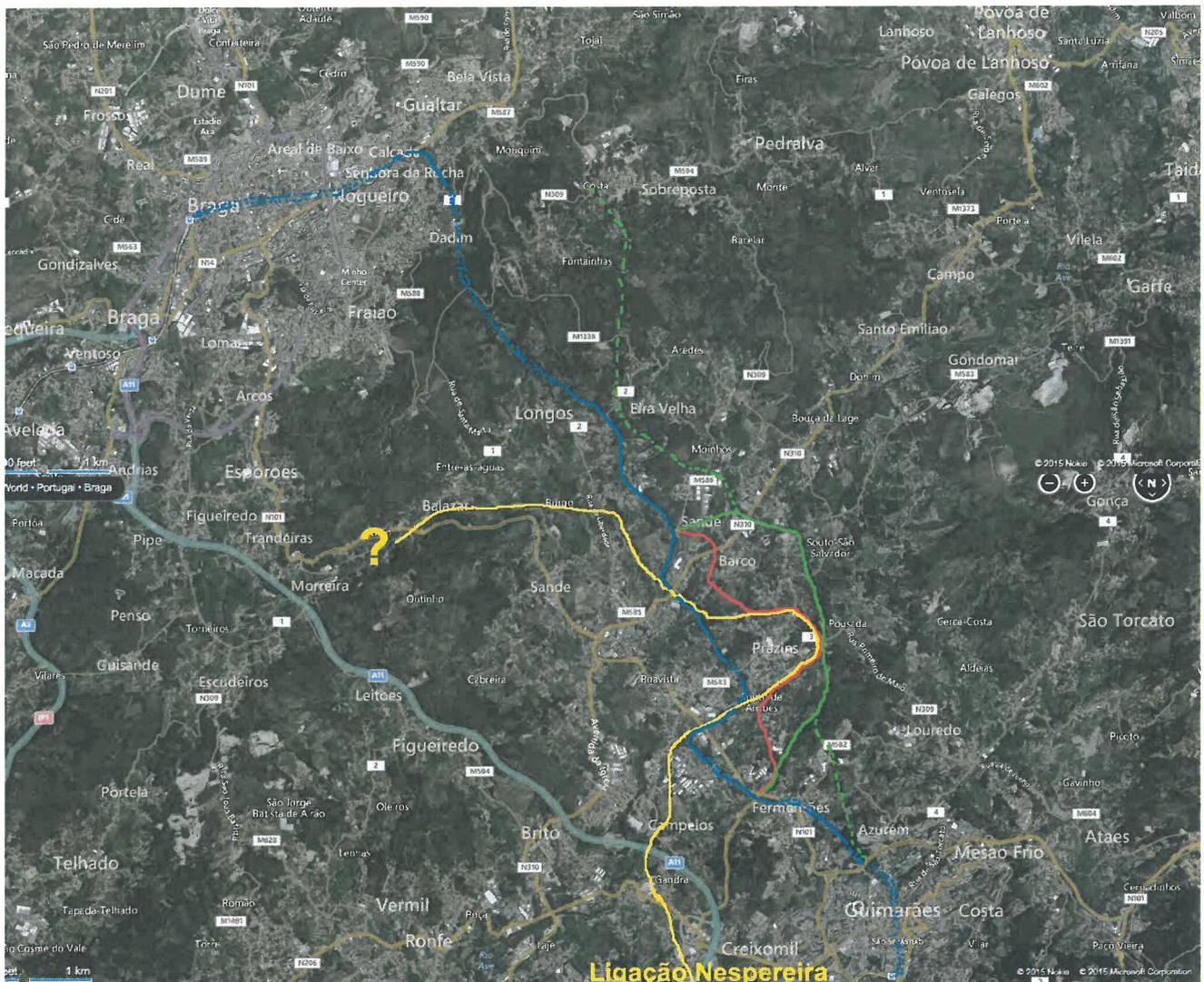


Fig. 6. Panorâmica geral do plano geral da rede de mobilidade proposta por comparação com a existente no PDM da CMG. A **vermelho – proposta da via dedicada ao AvePark pela CMG; a **amarelo** – proposta da linha férrea no PDM aprovado recentemente; a **verde (linha contínua)** – proposta alternativa à via dedicada ao AvePark apresentada neste documento; a **verde (linha traçada)** – proposta de rede rodoviária alternativa complementar à via dedicada ao AvePark com ligação a Guimarães e Braga; a **azul escuro** – proposta da linha férrea tipo metro alternativa à proposta do PDM.**

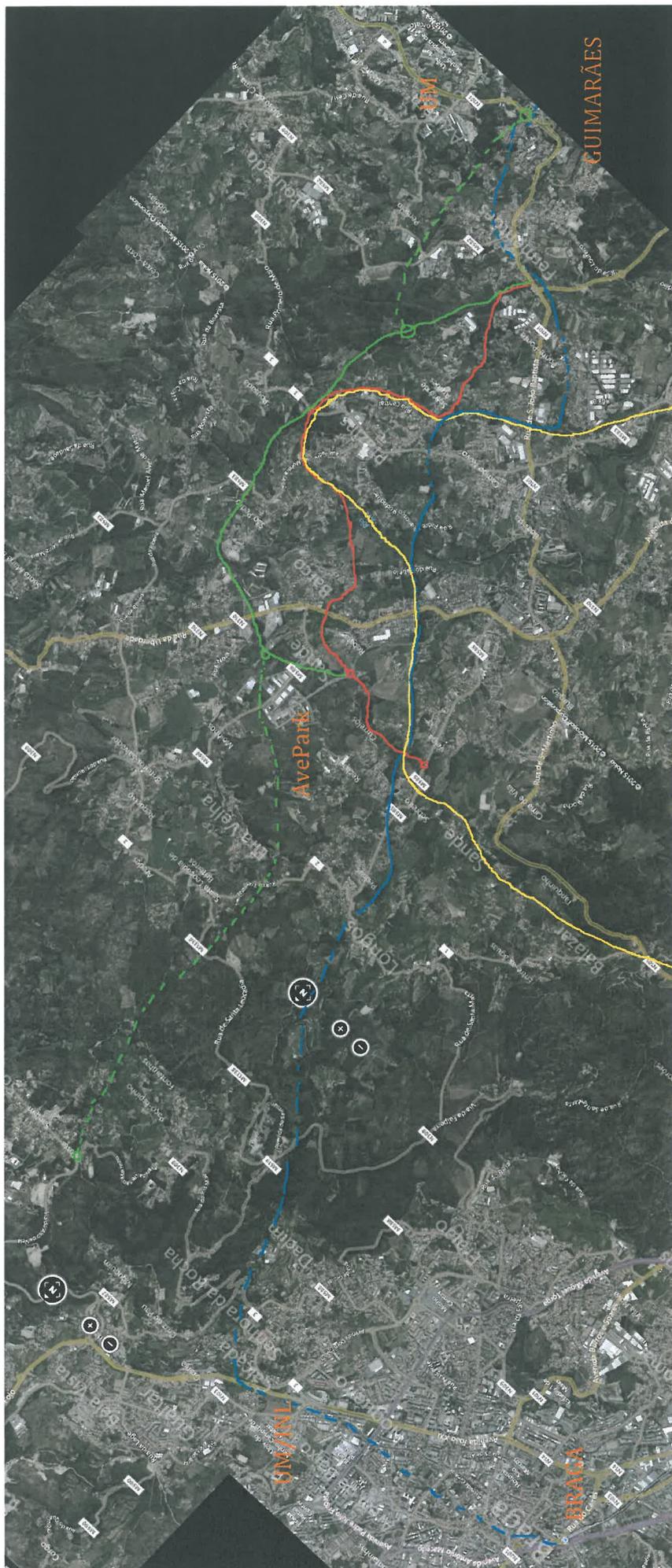


Fig. 7. Panorâmica mais aproximada do plano geral da rede de mobilidade proposta por comparação com a existente no PDM da CMG. A **vermelho** – proposta da via dedicada ao AvePark pela CMG; a **amarelo** – proposta da linha férrea no PDM aprovado recentemente; a **verde (linha contínua)** – proposta alternativa à via dedicada ao AvePark apresentada neste documento; a **verde (linha traçada)** – proposta de rede rodoviária alternativa complementar à via dedicada ao AvePark com ligação a Guimarães e Braga; a **azul escuro** – proposta da linha férrea tipo metro alternativa à proposta do PDM. Esta última ligaria diretamente as estações ferroviárias da cidade de Guimarães e Braga e os dois campus universitários da UM passando junto ao AvePark. Seria uma ligação mista, subterrânea e de superfície.

3. Avaliação das duas alternativas

Esta avaliação não será técnica, uma vez que não tenho as qualificações para tal, mas será de bom senso, e no máximo possível tenta-se que seja isenta. Seguirá a metodologia do estudo técnico efetuado pela UM.

3.1. Avaliação urbanística

3.1.1. Inserção no tecido urbano

Alternativa de Acesso 1 – Via dedicada CMG (PDM)

Do relatório UM:

Esta Alternativa, correspondente a uma nova via dedicada a partir da EN101 em Fermentões, evita de todo a circulação na congestionada EN101 e o atravessamento da vila das Taipas. Do ponto de vista da inserção no tecido urbano, não apresenta qualquer dificuldade pois desenvolve-se sobre terreno aberto, tirando partido de pequenos caminhos existentes. A via poderia ter uma velocidade de projeto da ordem dos 90 Km/h, algo que serviria plenamente o propósito do acesso ao AvePark.

Nestes termos, a Alternativa 1 é, do ponto de vista da inserção no tecido urbano, considerada Boa (5 pontos).

Nota sobre estes critérios: Esta proposta não tira partido de quase nenhum pequeno caminho existente.

Alternativa de Acesso 2 – Via dedicada proposta aqui

Esta Alternativa 2 rege-se pelos mesmos critérios da anterior.

Nestes termos, a Alternativa 2 é, do ponto de vista da inserção no tecido urbano, considerada Boa (5 pontos).

3.1.2. Segurança

Alternativa de Acesso 1 – Via dedicada CMG (PDM)

Do relatório UM:

Esta Alternativa, correspondente a uma via dedicada a partir da EN101 em Fermentões, evita de todo a circulação na congestionada EN101 e o atravessamento da vila das Taipas.

Tratando-se de uma nova via, cujo traçado seria segregado das vias existentes, sem atravessamentos de nível e sem ocupação marginal, o padrão de segurança seria muito elevado.

Nestes termos, a Alternativa 1 é, do ponto de vista da inserção no tecido urbano, considerada Boa (5 pontos).

Alternativa de Acesso 2 – Via dedicada proposta aqui

Esta Alternativa 2 rege-se pelos mesmos critérios da anterior.

Nestes termos, a Alternativa 2 é, do ponto de vista de segurança, considerada Boa (5 pontos).

3.1.3. Impacto paisagístico

Embora não seja técnico acho que este critério devesse ter sido tido em conta no Estudo UM. Por isso será abordado aqui.

Alternativa de Acesso 1 – Via dedicada CMG (PDM)

Esta alternativa, corresponde a uma via que atravessa terreno aberto mas com bastantes desníveis e curvas. Para se chegar a uma inclinação máxima de 5%, extensas áreas terão que ser escavadas e aterradas ou usado viadutos, o que implicará um grave impacto paisagístico. Além disso, duas freguesias serão praticamente cortadas a meio – Corvite e Prazins Santa Eufémia.

Nestes termos, a Alternativa 1 é, do ponto de vista de impacto paisagístico, considerada Média (3 pontos).

Alternativa de Acesso 2 – Via dedicada proposta aqui

Esta Alternativa 2, corresponde a uma via que atravessa terreno aberto mas maioritariamente em encosta de montes e com menores desníveis e curvas quando comparado com a proposta 1. A inserção maioritariamente em paisagem florestal também acarreta menores impactos paisagísticos.

Nestes termos, a Alternativa 2 é, do ponto de vista de impacto paisagístico, considerada Boa (5 pontos).

3.1.4. Análise comparativa

Combinando os três subcritérios da avaliação urbanística, obtém-se o quadro comparativo do Quadro 3.1.

Quadro 3.1. Análise comparativa da avaliação urbanística.

Subcritério	Alternativa 1 (PDM)	Alternativa 2
Inserção no tecido urbano	5	5
Segurança	5	5
Impacto paisagístico	3	5
Avaliação (média)	4,3	5,0

3.2. Avaliação ambiental

3.2.1. Restrições de utilidade pública

Alternativa de Acesso 1 – Via dedicada CMG (PDM)

Do relatório UM:

Esta Alternativa, por corresponder a uma nova via, atravessa necessariamente algumas áreas sujeitas a restrições de utilidade pública.

Pode observar-se na Figura 3.3 que o traçado proposto toca pontualmente áreas de RAN e de REN, não se tratando contudo de restrições ambientais severas (por exemplo, áreas de máxima infiltração ou sujeitas a riscos de erosão).

A Alternativa 1 é, do ponto de vista das restrições de utilidade pública, considerada Média (3 pontos).

Nota sobre esta avaliação: Contrariamente ao afirmado, o traçado proposto toca por largas extensões (quase 50%) em áreas de RAN e REN, implicando restrições severas por atravessar largas extensões de áreas de máxima infiltração ou sujeitas a riscos de erosão. O percurso acompanha em vários locais ribeiros de água, passa por cima de moinhos antigos e zonas de perigo de inundação e áreas com extensos lençóis friáticos subterrâneos e aquíferos.

A Alternativa 1 deverá ser por isso, do ponto de vista de impacto ambiental, considerada Fraca (1 ponto).

Alternativa de Acesso 2 – Via dedicada proposta aqui

Esta Alternativa 2 também atravessa necessariamente algumas áreas sujeitas a restrições de utilidade pública. A via toca pontualmente áreas de RAN e REN. Também atravessa áreas REN mas em ambiente florestal, sendo por isso em zonas que não são áreas de máxima infiltração.

Nestes termos, a Alternativa 2 é, do ponto de vista de impacto ambiental, considerada Média (3 pontos).

3.2.2. Ruído

Alternativa de Acesso 1 – Via dedicada CMG (PDM)

Do relatório UM conclui-se que a exposição ao ruído é fortemente desagravada pelo facto de se tratar de um percurso com muita baixa intensidade de ocupação marginal representando portanto uma exposição de pessoas ao ruído que se pode considerar residual. Pelo facto de tirar tráfego à estrada nacional 101, melhora também o clima acústico dessa estrada.

Neste termos, a Alternativa 1 é, do ponto de vista de impacto no ruído ambiental, considerada Boa (5 pontos).

Alternativa de Acesso 2 – Via dedicada proposta aqui

Esta Alternativa 2 rege-se pelos mesmos critérios da anterior. É de acrescentar ainda de ponto positivo que este percurso ladeia menos zonas urbanas que o anterior, e por isso a exposição ao ruído será ainda menor.

Nestes termos, a Alternativa 2 é, do ponto de vista de impacto no ruído ambiental, considerada Boa (5 pontos).

3.2.3. Poluição atmosférica

De acordo com o relatório UM, as duas alternativas são consideradas Boas (5 pontos),

3.2.4. Análise comparativa

Combinando os três subcritérios da avaliação ambiental, obtém-se o quadro comparativo do Quadro 3.2.

Quadro 3.2. Análise comparativa da avaliação ambiental.

Subcritério	Alternativa 1 (PDM)	Alternativa 2
Restrições de utilidade pública	1	3
Ruído	5	5
Poluição atmosférica	5	5
Avaliação (média)	3,7	4,3

3.3. Avaliação das oportunidades de financiamento

Sendo as duas alternativas a construção de uma via dedicada ao AvePark, considera-se que concorrem nos mesmos moldes. Por isso, segundo o relatório UM, ambas serão consideradas Boas (5 pontos).

3.4. Avaliação da acessibilidade

Sendo as duas alternativas a construção de uma via dedicada ao AvePark com a mesma extensão, considera-se que concorrem nos mesmos moldes. Por isso, segundo o relatório UM, ambas serão consideradas Boas (5 pontos).

3.5. Avaliação global

Da combinação dos diferentes critérios, considerando igual ponderação, obtém-se a avaliação final das alternativas, conforme se apresenta no Quadro 3.5.

Quadro 3.5. Avaliação final das alternativas.

Critério	Alternativa 1 (PDM)	Alternativa 2
Urbanística	4,3	5
Ambiental	3,7	4,3
Oportunidades de financiamento	5	5
Acessibilidade	5	5
Avaliação (média)	4,5	4,825

4. Outras observações e Conclusões

Sendo depois possível construir entradas para esta via dedicada, tal como referido pelo presidente da CMG, as populações serão também beneficiadas. A construção de uma entrada junto a Penide, quando comparada com uma entrada no lugar da Subida (Prazins Santa Eufémia) beneficiaria muito mais as populações de Souto e Gondomar bem como o trânsito que vem da Póvoa de Lanhoso. As empresas de extração de minério dessa região bem como as dos Parques Industriais de Souto Santa Maria e de Briteiros Santo Estêvão seriam também beneficiadas.

Por outro lado, do ponto de vista social, a alternativa da CMG afeta muito gravemente a freguesia de Corvite e Prazins Santa Eufémia, cortando estas freguesias ao meio. Economicamente também seria muito prejudicial, uma vez que vários terrenos agrícolas seriam afetados. A alternativa que proponho tem um impacto muito menor a esse respeito. A maioria do traçado anda junto a zonas limítrofes da freguesias, tendo por isso um menor impacto social e preserva a coesão das comunidades locais.

Com a proposta que apresento, coloco em cima da mesa também futuras soluções para melhorar a mobilidade no concelho com a ligação da via dedicada a Guimarães, bem como a Braga passando pelo alto de Espinho.

Com a proposta da CMG, como vão resolver o constrangimento do futuro nó de Fermentões? A maioria de pessoas que vem na nacional 101 e da futura via dedicada em direção a Guimarães irão querer ir para o centro da cidade e não para a auto-estrada. Como vão resolver esse problema? Os veículos que se deslocam na via dedicada e que querem seguir para a auto-estrada terão prioridade sobre todos os outros!!!

Tal como recomendado no relatório UM, também será de extrema importância resolver o problema da entrada na auto-estrada em Silvaes.

Duas questões importantes que deixo novamente aqui neste relatório:

1. Concordam ou não que um traçado que passe maioritariamente em zona florestal tem menos impacto ambiental, paisagístico e social do que um traçado que passe maioritariamente em zona agrícola?
2. Concordam ou não que um traçado a cotas mais altas e nas encostas dos montes tem menos impacto ambiental e paisagístico do que um traçado que passe maioritariamente a cotas mais baixas (vales)?

Por tudo o que foi aqui exposto, conclui-se que a alternativa que apresento neste documento, depois de trabalhada pelos técnicos qualificados poderá ser uma ligação com bastante mais impacto económico e menor impacto ambiental, paisagístico e social para a região. Por isso, apelo a todos os responsáveis técnicos e políticos que estudem esta e todas as outras alternativas propostas por outrem de modo a que se encontre a melhor solução.

Com os melhores cumprimentos,

Cristóvão Lima, PhD

Licenciado em Biologia Aplicada pela UM

Doutorado e pós-doutorado em Ciências Biológicas pela UM

Contacto:

964397081 / cristlima@gmail.com / lima@bio.uminho.pt

site pessoal: <https://sites.google.com/site/cristlima/Home>

Declaração de interesses:

Sou natural de Prazins Santa Eufémia, embora não residente. Não sou afiliado em nenhum partido político. Nenhum terreno meu ou dos meus pais é afetado diretamente pelo traçado do PDM ou do proposto neste documento. Alguns terrenos de familiares são afetados pelo traçado do PDM ou pelo proposto por mim, mas este documento não tenciona defendê-los, nem eu estou mandatado para o fazer. Do ponto de vista estritamente económico, a empresa da minha esposa seria beneficiada pelo traçado previsto no PDM, uma vez que teria uma entrada para a via à porta da mesma. No entanto, o meu acto de cidadania visa puramente o melhor interesse do todo, para a população e para o concelho.

Filipe Fontes

Assunto: FW: Contribuição de possível alternativa para a via dedicada ao AvePark
Anexos: Alternativa_ViaAvePark_Cristovao Lima.pdf



Evite imprimir este documento, a não ser que seja mesmo indispensável. O ambiente agradece.
Avoid printing this document, unless it is absolutely necessary. The environment will thank you.

De: Teresa Sarmento
Enviada: quarta-feira, 6 de Maio de 2015 14:52
Para: BackOffice
Cc: Dario Silva
Assunto: FW: Contribuição de possível alternativa para a via dedicada ao AvePark

DUP

Teresa Sarmento

Gabinete de Apoio à Presidência

e.: geral@cm-guimaraes.pt
ext.:3109*1165

Lg. Cónego José Maria Gomes
4804-534 Guimarães
tel.: + 351 253 421 200
fax.: + 351 253 515 134

www.guimaraes.pt
fb.: [municipio.guimaraes.comunicacao](https://www.facebook.com/municipio.guimaraes.comunicacao)



MUNICÍPIO DE
GUIMARÃES



Paróquia Municipal de São Pedro de Rates
Rua de São Pedro de Rates, 1000 - 4800-000 Rates



GUIMARÃES 2012
Cidade Europeia da Cultura



Município de Guimarães
Rua da Câmara Municipal, 1000 - 4800-000 Guimarães
Telefone: +351 253 421 200
Fax: +351 253 515 134
E-mail: geral@cm-guimaraes.pt



Evite imprimir este documento, a não ser que seja mesmo indispensável. O ambiente agradece.
Avoid printing this document, unless it is absolutely necessary. The environment will thank you.

De: Cristóvão Lima [<mailto:iima@bio.uminho.pt>]
Enviada: terça-feira, 5 de Maio de 2015 22:42
Para: Teresa Sarmento
Cc: Assembleia Municipal; junta.prazins@sapo.pt
Assunto: Contribuição de possível alternativa para a via dedicada ao AvePark

Exmo. Senhor Presidente da Câmara Municipal de Guimarães
Dr. Domingos Bragança

Eu, Cristóvão Lima, residente na Rua Monsenhor Ferreira nº360 5º dto, 4710-407 Braga, com BI nº 11446091, venho por este meio contribuir como cidadão com um possível traçado alternativo ao existente no PDM para a via dedicada ao AvePark.

Estive em duas das sessões de discussão pública (Taipas e Ponte) sobre o estudo da via dedicada ao AvePark, tendo em Ponte até contribuído com a minha opinião, e fazendo jus ao desafio lançado pelo Sr. Presidente, venho por este meio disponibilizar um possível traçado para a via dedicada ao AvePark, que na minha opinião terá maior impacto económico e menor impacto ambiental, paisagístico e social do que o traçado existente na proposta de PDM recentemente aprovado.

Espero que o documento em anexo tenha o melhor seguimento de vossa parte.

Estou ao vosso dispor para qualquer informação adicional.

Com os melhores cumprimentos,

Cristóvão Lima

Cristóvão F. Lima, PhD

e-mail: lima@bio.uminho.pt

e-mail alternativo: cristlima@gmail.com

URL: <http://www.citab.utad.pt/researcher.php?ID=17>

Homepage: <https://sites.google.com/site/cristlima/Home>

VIAVEPARK

**PARTICIPAÇÃO PÚBLICA
SÍNTESE E AVALIAÇÃO
MAIO '15**

j. António Elias Lima da Silva, 05 maio '15

Dario Silva

De: Teresa Sarmento
Enviado: quarta-feira, 6 de Maio de 2015 15:33
Para: BackOffice
Cc: Dario Silva
Assunto: FW: Ideia alternativa para a via dedicada ao AvePark
Anexos: Via dedicada Avepark.docx

DUPT

Teresa Sarmento

Gabinete de Apoio à Presidência

e.: geral@cm-guimaraes.pt
ext.:3109*1165

Lg. Cónego José Maria Gomes
4804-534 Guimarães
tel.: + 351 253 421 200
fax.: + 351 253 515 134

www.guimaraes.pt
fb.: [municipio.guimaraes.comunicacao](https://www.facebook.com/municipio.guimaraes.comunicacao)



MUNICÍPIO DE
GUIMARÃES



Comissão Municipal de Ordenação
Territorial do Município de Guimarães



GUIMARÃES 2013



Evite imprimir este documento, a não ser que seja mesmo indispensável. O ambiente agradece.
Avoid printing this document, unless it is absolutely necessary. The environment will thank you.

De: António Elias Lima da Silva [<mailto:antonioeliasdasilva@gmail.com>]
Enviada: quarta-feira, 6 de Maio de 2015 12:18
Para: Teresa Sarmento
Cc: Assembleia Municipal; junta.prazins@sapo.pt
Assunto: Ideia alternativa para a via dedicada ao AvePark

Exmo. Senhor Presidente da CMG
Dr. Domingos Bragança

Eu, Antonio Elias Lima da Silva, BI número 10388068, natural de Prazins Sta. Eufémia, venho por este meio tentar contribuir com uma ideia alternativa para a via dedicada de acesso ao AvePark.

Não estive em sessão alguma de esclarecimento promovida por vossa excelência. Considero, no entanto, a proposta constante do PDM recentemente aprovado, com grandes impactos paisagísticos. Por outro lado, considero que essa proposta irá onerar as populações de durante muito e muitos anos para a sua execução e, pior do que isso, manutenção.

Peço humildemente que leia o documento em anexo e que o considere da melhor forma possível para se evitar destruir, do meu ponto de vista, o que a natureza ainda tenta preservar. Peço desde já que me desculpe, se considerar que me excedi em alguns do parágrafos do texto. Compreenda que estas são as palavras de um cidadão Vimaranense e, mais do que isso, um cidadão que adora viver em Guimarães rural.

Atentamente,
Antonio Elias

--

**Best regards,
António**

Antonio Elias Lima da Silva
Logistics and SCM Consultant
PT: 00351962384735
CH: 0041789279945
antonioeliasdasilva@gmail.com
<http://pt.linkedin.com/in/antonioeliasdasilva>

Excelentíssimo Sr. Presidente da CMG,
Dr. Domingos Bragança

Li os estudo feito pela universidade do Minho à proposta da nossa Câmara Municipal de Guimarães (CMG) para a construção de uma via dedicada ao parque de ciência e tecnologia, genericamente conhecido como Avepak. Venho por este meio fazer algumas considerações a esse estudo para depois prosseguir muito resumidamente para apresentação de uma alternativa que: - danifique menos o espaço rural e ambiental das freguesias envolvidas; - seja mais útil considerando os pressupostos do estudo; - seja mais barata que a proposta da nossa CMG; - seja mais sustentável e que represente menos encargos para os nossos filhos; - tenha um âmbito mais regional; - seja mais lógica e consensual.

Termino com outras considerações, também breves, a respeito do mandato para a gestão dos dinheiros públicos.

Peço a vossa excelência, se não tiver paciência nem tempo para ler a parte das considerações, se digne, pelo menos, a ler a parte do meio, onde a minha proposta para a "via quase dedicada ao avepark" é descrita.

Considerações prévias

O estudo feito pela Universidade do Minho baseia toda a sua descrição na distância tempo entre o avepark e o aeroporto Francisco Sá Carneiro (FSC), considerando que, o sucesso de um parque de ciência e tecnologia (C&T) está grandemente dependente do movimento de pessoas e da facilidade com que estas acedem ao aeroporto. 5 minutos é o que separa o avepark de ficar dentro do que é recomendável para parques de C&T.

Deixe-me refutar este pressuposto, para mim descabido e irracional, em dois ou 3 pontos:

(1) Sou natural de Prazins Sta. Eufémia e resido nessa aldeia sempre que estou em Portugal. Faço todas as semanas a viagem de Sta. Eufémia para o Aeroporto e do aeroporto para Sta. Eufémia uma vez que trabalho na europa central. Nunca encontrei dificuldade alguma para chegar ao aeroporto. Aliás, nunca perdi um avião do aeroporto do Porto. O mesmo já não se pode dizer,

por exemplo, das viagens de Frankfurt para o Porto onde o trânsito para chegar a Frankfurt é caótico e já por várias vezes não cheguei a tempo de embarque. O mesmo se passa com outras grandes cidades, como Genebra, Paris, etc. Com o aeroporto FSC não temos isso. O acesso é fácil. O movimento de pessoas para os aeroportos, quando em trabalho, ou faz-se muito cedo ou muito tarde, a horas a que os gargalos de trânsito já não existem.

(2) Trabalho na área de sistemas de informação e, por esse facto, lido com alguns parques de C&T. Não é a distância a um aeroporto que dita o sucesso ou insucesso de um parque de C&T. Dou-lhe o exemplo de um parque de C&T de capitais privados, em Waldorf, Alemanha, o centro tecnológico da SAP, onde vivem 5.000 pessoas diariamente num ambiente completamente rural, onde as estradas para lá chegarmos são piores, mais pequenas, onde mal passam 2 carros um por outro, e que dista de um aeroporto muito mais que o nosso Avepark. Esse centro tecnológico é um exemplo de sucesso pois é feito com capital privado e, como bem sabe, o capital quando gerido por privados, representa uma probabilidade maior de resultar em rentabilidades mais elevadas.

(3) Não é a distância ao aeroporto que dita o sucesso de um parque de C&T, são todas as outras questões, como por exemplo, o nível e estabilidade do sistema fiscal. Com IRCs a 23% e todas as oscilações ditadas pelas promessas eleitorais, não há empresa ou capital privado que arrisque investir em Portugal ou Guimarães. Por que haveria eu de investir em PT quando tenho a Irlanda ali ao lado com um IRC a 12,5%? É a estabilidade da justiça e o nível de burocracia que pode ditar sucesso ou insucesso de uma infraestrutura como o Avepark. São muitos outros factores, nunca a distância tempo ao aeroporto FSC.

Via quase dedicada ao Avepark

Vou fazer o esforço para aceitar a ideia passada no estudo da UM de que o Avepark não funciona pelos 5 minutos para além do que seria razoável no acesso ao aeroporto FSC e propor uma solução mais expedita nesse acesso ao aeroporto.

O que se tenta resolver com a via dedicada é o acesso do Avepark à auto-estrada. Uma vez dentro da auto-estrada não há muito, ou nada, a fazer. Assim sendo, não faz sentido a teimosia de se fazer a entrada da auto-estrada em Guimarães. A via dedicada de acesso ao Avepark tem que ter entrada em Brito. Reduz-se o investimento e, de certeza que se reduz ainda mais a distância ao

aeroporto.

Numa fase posterior, pode direccionar-se os milhões do fundo para a auto-estradas de Portugal para lhes pagar a desanexação do braço Guimarães-Braga, convertendo uma auto-estrada numa via dedicada para a região. Sim, este projecto tem que ser visto a nível regional e não a nível local como se está a pretender. Já retalhámos muitos projectos e desperdiçámos muito dinheiro duplicando infraestruturas só porque temos esta visão curta de olharmos para o concelho e perder o sentido do todo, da região, do país.

Considerações finais

Entendo perfeitamente, e chego mesmo a louvar, a capacidade e o engenho de quem consegue criar argumentos para conseguir fundos europeus usados para fazermos aquilo que, sozinhos, e neste momento, não teríamos capacidade para fazer ou executar. Evidencio o “neste momento” pois, não tenho a menor dúvida, todos estes dinheiros europeus que agora bem ou mal investimos terão que ser mais tarde pagos por nós, pelos nossos filhos e pelos nossos netos. Esta criatividade para o acesso aos fundos é fantástica e de louvar, ponto final. Embora a entenda, acho, no entanto, que ao acesso ao fundo não deva ser feito a qualquer preço. Não é pelo facto de a UE pagar para instalar uma lixeira em Guimarães que devemos ir correr ao fundo para instalar a tal lixeira, correcto? Da mesma forma, não é justo só porque a UE disponibiliza o dinheiro agora (para ser pago mais tarde) se cometa a irracionalidade de destruir um espaço rural que os outros países europeus tanto tentam preservar.

Os eleitores no nosso concelho estão a ficar mais evoluídos e informados. Eu, e muitos outros, não votamos em quem prometer fazer ou fizer mais. Votamos em quem fizer bem e com sustentabilidade. Este movimento de gente informada é como uma bola de neve que desce a montanha a grande velocidade e que cresce quase exponencialmente.

Desculpe se me excedi nos comentários, nos apartes e nas descrições. Este tema é demasiado sério e sai do coração de quem se habituou a viver numa espécie de paraíso rural, um paraíso que alguém faz planos em destruir e ainda por cima passa a factura para ser paga pelos seus habitantes e pelos outros que por aí estão para vir.

Atentamente,
Antonio Elias

VIAVEPARK

**PARTICIPAÇÃO PÚBLICA
SÍNTESE E AVALIAÇÃO
MAIO '15**

k. Manuel Dias, 25 março '15

2 CARACTERÍSTICAS DA ACESSIBILIDADE ATUAL

Tratando-se o AvePark de uma infraestrutura de Ciência e Tecnologia, os seus requisitos de funcionamento são substancialmente diversos daqueles que são exigíveis a outros tipos de áreas empresariais, nomeadamente aquelas ligadas à indústria mais pesada.

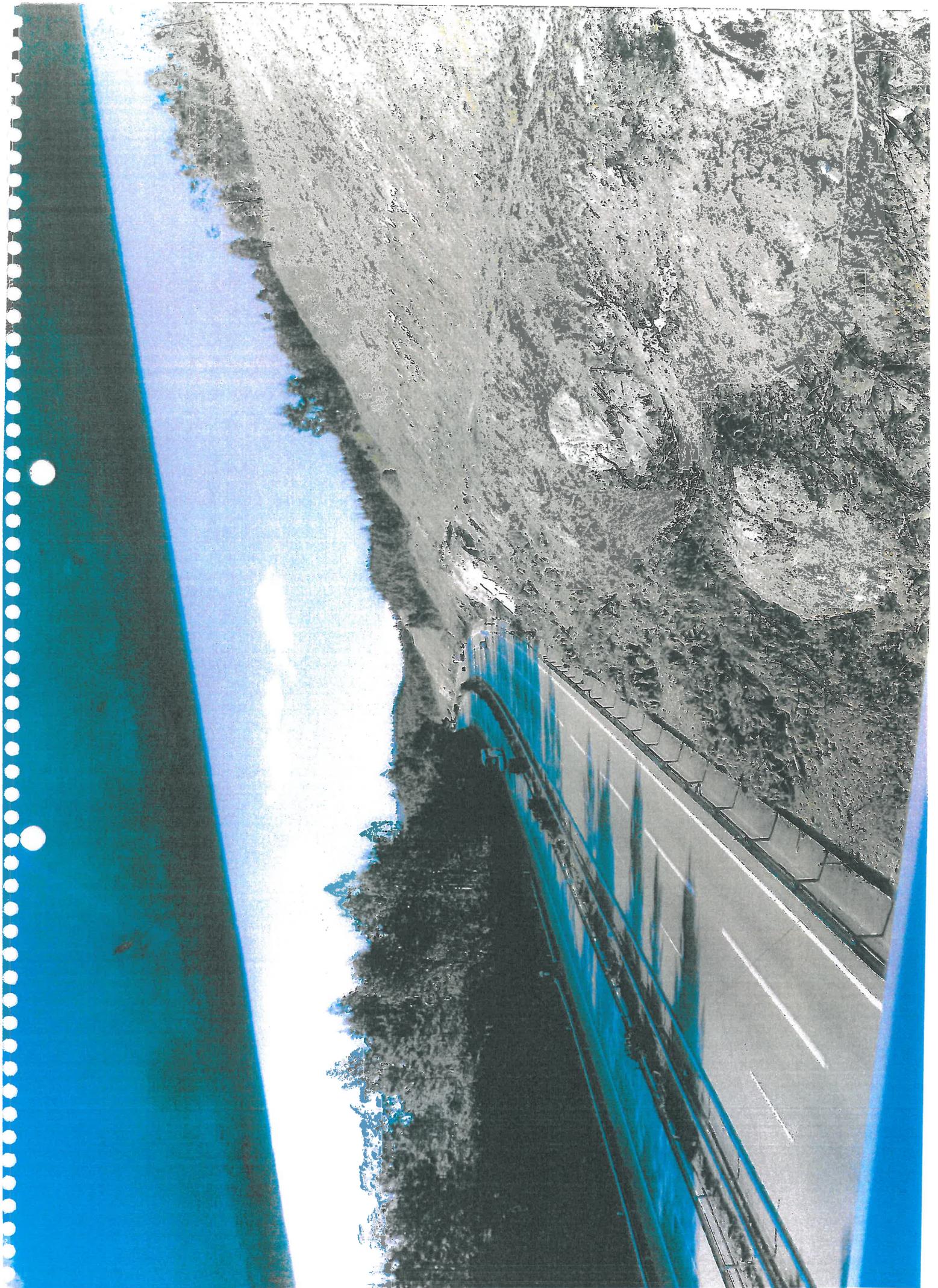
A tipologia de atividades das empresas e entidades instaladas e a instalar no AvePark configura um perfil de mobilidade mais assente nas pessoas do que nos materiais. E, nessa medida, os tempos de deslocação são extremamente importantes.

De entre as variáveis que mais pesam no quadro dos critérios de localização de empresas e institutos com forte incorporação de conhecimento e inovação, o tempo de acesso a um aeroporto internacional assume especial relevância. O elevado número de profissionais do conhecimento, da investigação à transferência de tecnologia e à própria inovação, implica um padrão de conectividade que vive muito das viagens internacionais. É justamente por esta razão que é comum observar-se uma elevada concentração de parques de ciência e tecnologia e de empresas de alta tecnologia nas áreas adjacentes aos aeroportos, um pouco por todo o mundo.

De um modo geral, o tempo para aceder a um aeroporto internacional deve situar-se idealmente na zona dos 30 minutos, sendo já muito penalizador ir além dos 45 minutos.

Tomando como referência o aeroporto Francisco Sá Carneiro, o acesso ao AvePark faz-se através de um percurso com os seguintes segmentos, para os quais se efetuou a medição dos tempos médios de viagem com base numa amostragem de 20 viagens nos horários de início e fim da manhã e de início e fim da tarde:

- Percurso em autoestrada desde o aeroporto até ao nó de Silvares, em Guimarães, através da A41/IC24, A3 e A7, num percurso total de 47,9 Km, a que corresponde um tempo médio de viagem de 31 minutos (Fig 2.1).
- Percurso já requalificado entre a rotunda do nó de acesso à autoestrada A7/A11 e a estrada nacional 101, em Fermentões, num percurso total de 3,5 Km, a que corresponde um tempo médio de viagem de 5 minutos (Fig. 2.2).
- Percurso ao longo da EN101, desde Fermentões até à rotunda de acesso à ponte sobre o rio Ave, nas Taipas, num percurso total de 3,0 Km, a que corresponde um tempo médio de viagem de 8 minutos e 15 segundos.
- Percurso dentro da vila das Taipas, desde a rotunda da ponte até à rotunda de saída para Braga, num percurso total de 1,2 Km, a que corresponde um tempo médio de viagem de 2 minutos.
- Percurso da rotunda de saída para Braga até ao AvePark, num percurso total de 2,7 Km, a que corresponde um tempo médio de viagem de 5 minutos e 45 segundos. (estes três últimos percursos estão representados na Fig. 2.3).





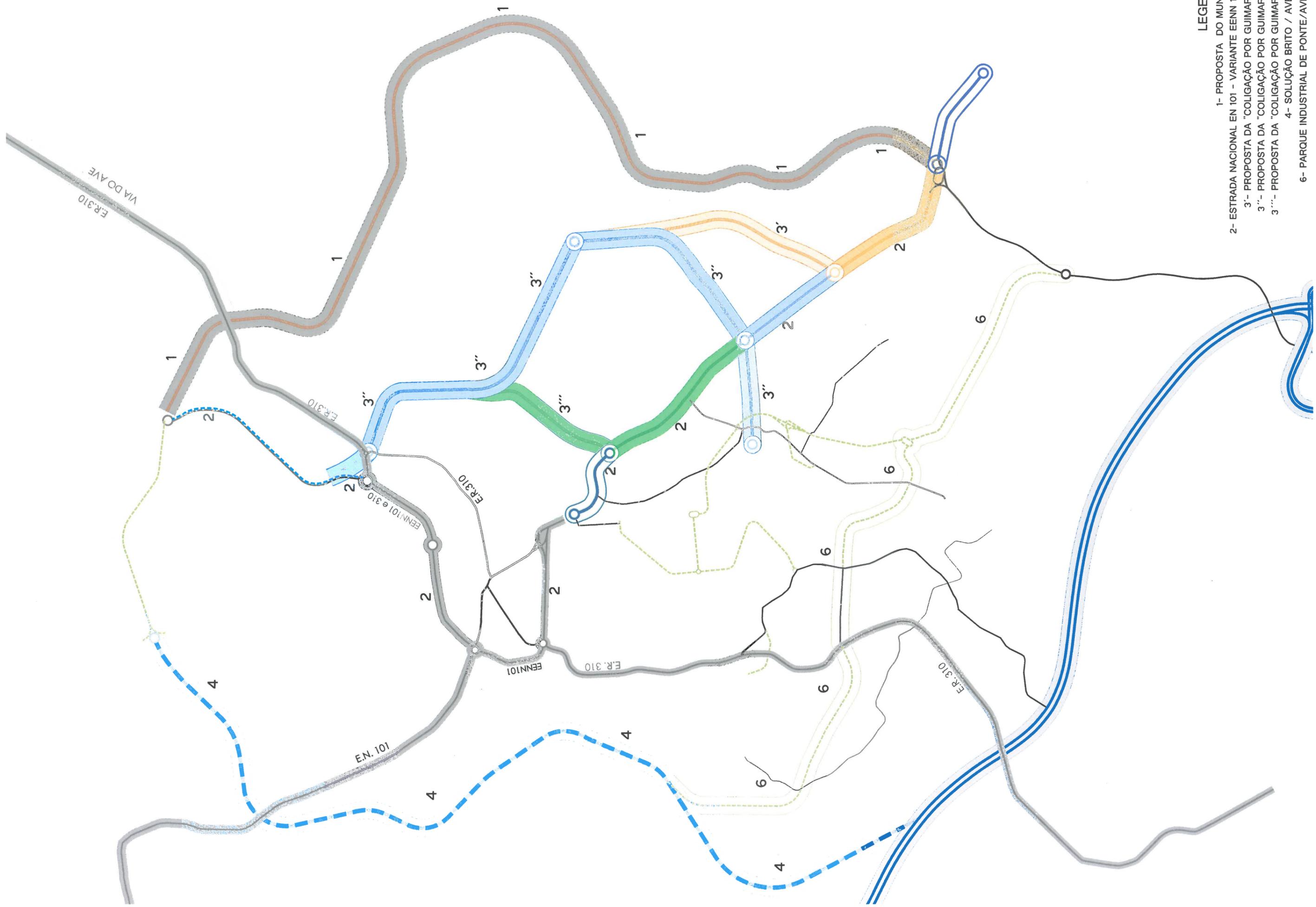
DA TRAVEJA 4 minutos 3,1 Kilometros e 100 metros
 da ponte à rotunda do Arquimbo
 Total 6 Kilometros e 300 metros

3,1 Kilometros e 200 metros
 AVE PARK ENTRADA

Rotundeada com ligação Braga - Viana do Castelo, Vigo, etc. →
 Zimaraes, Chaves, Porto etc.

a autoestrada aumentaria o transito o dobro ou triplo ou mais
 e local de estrada que tem o nome do lugar - CARREIRA, é monte bravo, já foi
 mais do que em outros locais.

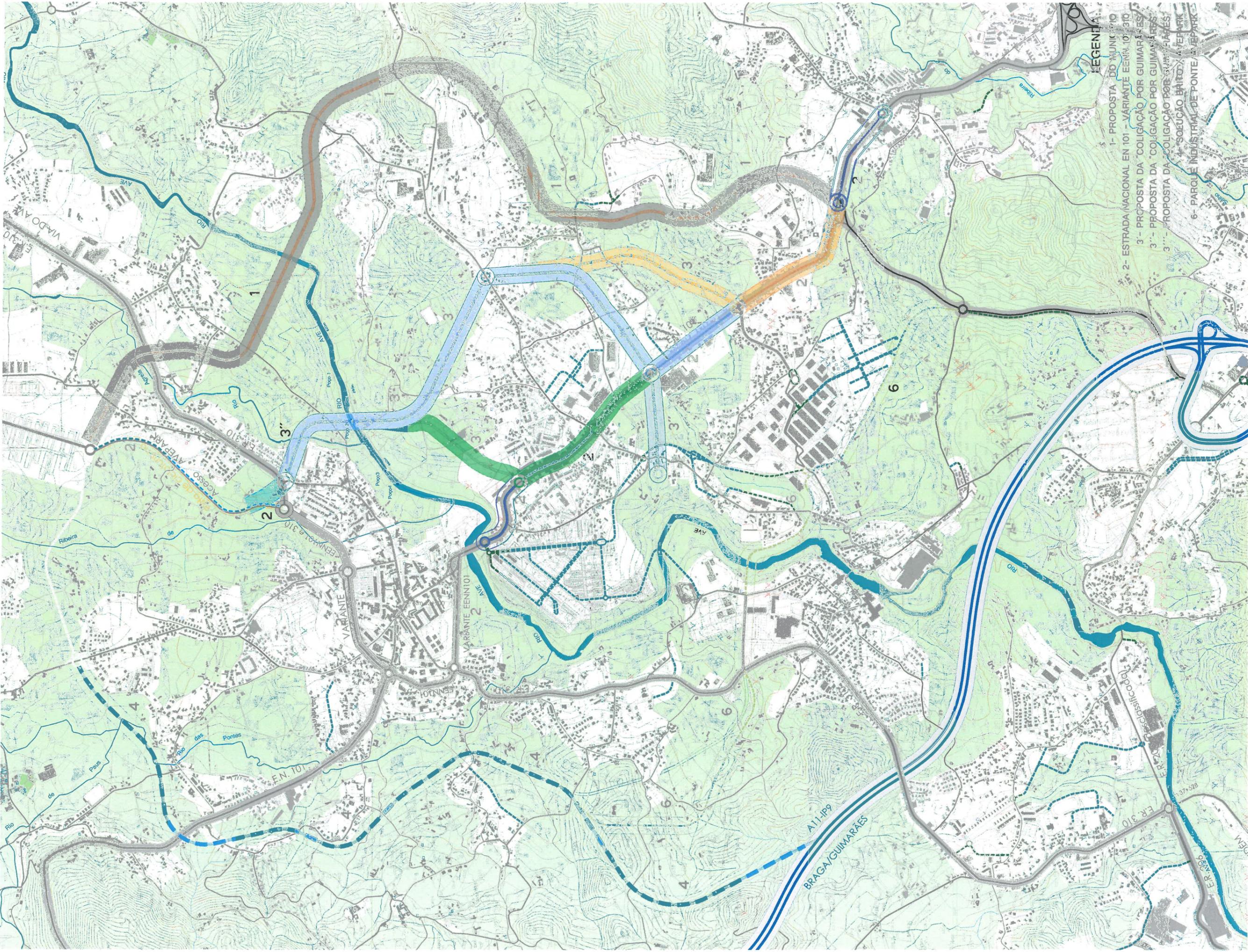
- 2. Cartografia do conjunto das soluções apresentadas bem como respetiva legendagem**



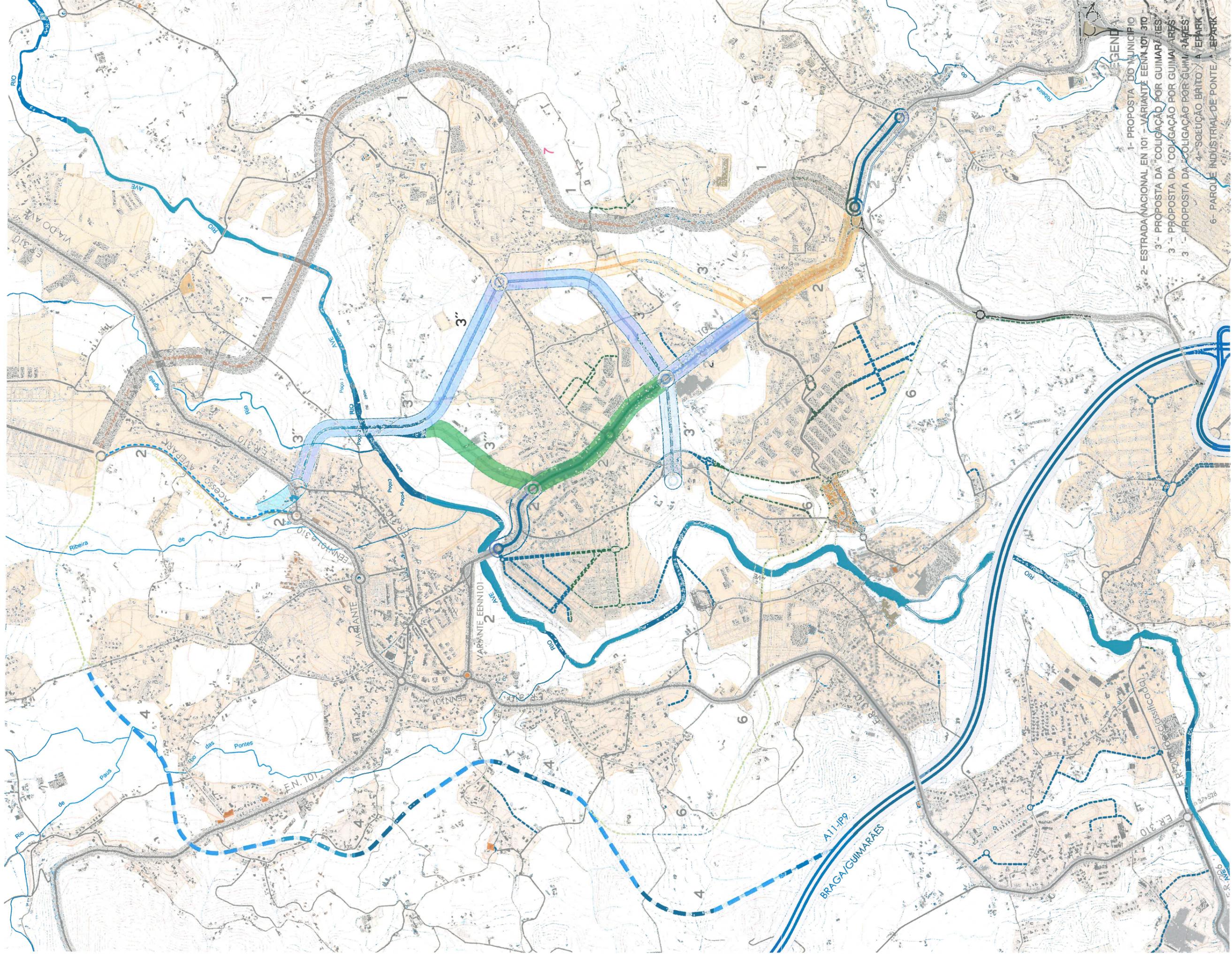
- LEGENDA:**
- 1- PROPOSTA DO MUNICIPIO
 - 2- ESTRADA NACIONAL EN 101 - VARIANTE EENN 101-310
 - 3'- PROPOSTA DA "COLIGAÇÃO POR GUIMARÃES"
 - 3''- PROPOSTA DA "COLIGAÇÃO POR GUIMARÃES"
 - 3'''- PROPOSTA DA "COLIGAÇÃO POR GUIMARÃES"
 - 4- SOLUÇÃO BRITO / AVEPARK
 - 6- PARQUE INDUSTRIAL DE PONTE/AVEPARK

3. Cartografia do conjunto das soluções apresentadas com as denominadas “áreas verdes” – áreas florestais e agrícolas

- LEGENDA**
- 1- PROPOSTA DO MUNICÍPIO
 - 2- ESTRADA NACIONAL EN 101 - VARIANTE ENN101/310
 - 3- PROPOSTA DA "COLIGAÇÃO POR GUIMARAES"
 - 3'' - PROPOSTA DA "COLIGAÇÃO POR GUIMARAES"
 - 3''' - PROPOSTA DA "COLIGAÇÃO POR GUIMARAES"
 - 6- PARQUE INDUSTRIAL DE PONTE DE LARRE



4. Cartografia do conjunto das soluções apresentadas com aglomerados urbanos



- LEGENDA**
- 1- PROPOSTA DO MUNICÍPIO
 - 2- ESTRADA NACIONAL EN 101 - VARIANTE EENN101 310
 - 3 - PROPOSTA DA COLIGAÇÃO POR GUIMARÃES
 - 3 - PROPOSTA DA COLIGAÇÃO POR GUIMARÃES
 - 3 - PROPOSTA DA COLIGAÇÃO POR GUIMARÃES
 - 4- SOLUÇÃO BRITO - A EPARK
 - 6- PARQUE INDUSTRIAL DE PONTE - EPARK

5. Sobreposição do conjunto das soluções apontadas com ortofotomapa



LEGENDA

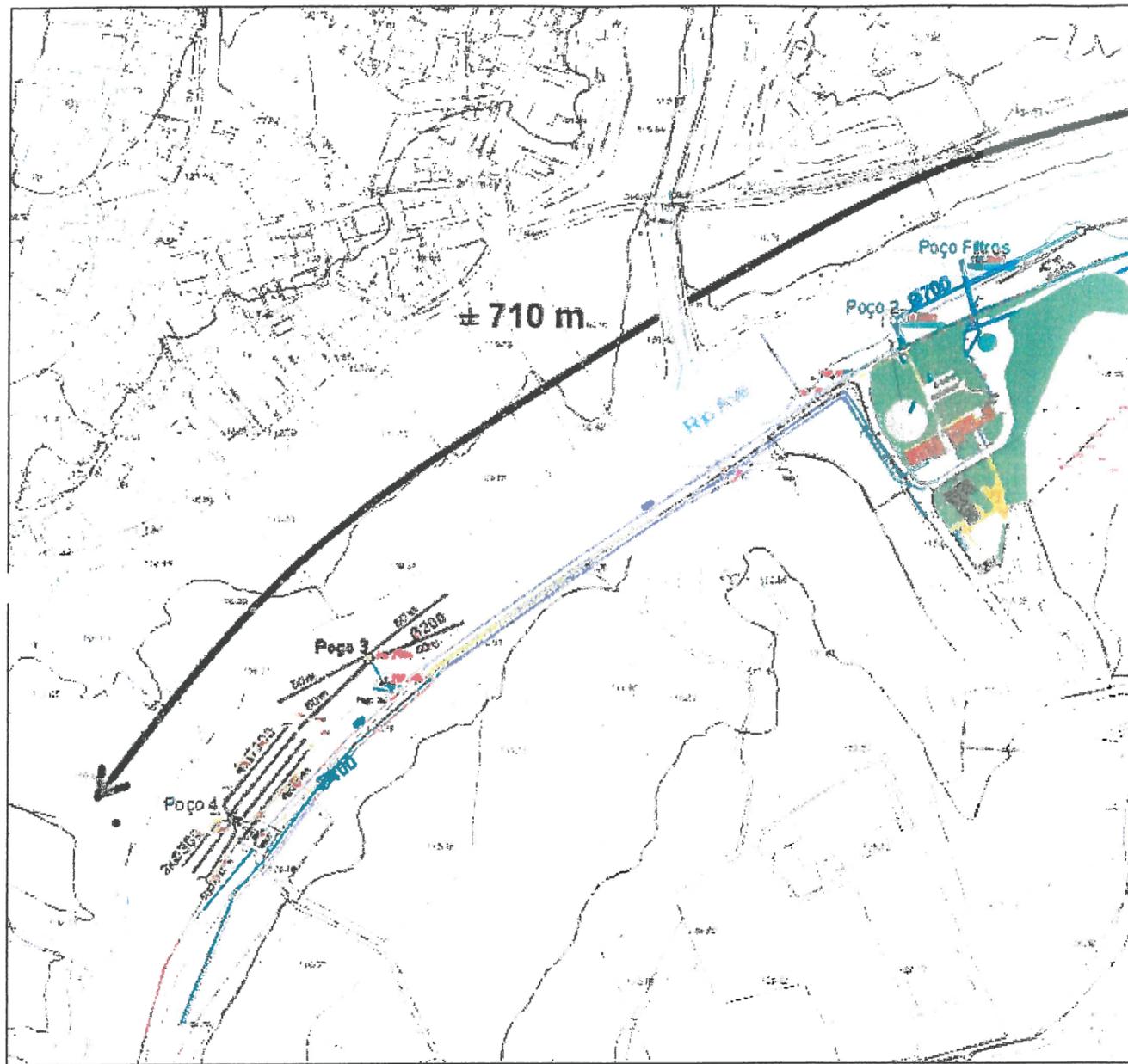
- 1- PROPOSTA DO MUNICIPIO
- 2- ESTRADA NACIONAL EN 101 - VARIANTE EENN 101 3''
- 3- PROPOSTA DA COLIGACAO POR GUIMARAES
- 3''- PROPOSTA DA COLIGACAO POR GUIMARAES
- 3'''- PROPOSTA DA COLIGACAO POR GUIMARAES
- 4- SOLUCAO BRITO / AVEPAIA
- 6- PARQUE INDUSTRIAL DE PONTE AVEPAIA

EN. 101

EN. 101

A11-IP9
BRAGA/GUIMARAES

6. Implantação da infraestrutura de “captação de água” municipal



Att

J. Pinto dos Santos
 e.: pintodossantos@vimagua.pt
 Divisão de Planeamento e Projetos



m.: Rua do Rei Pegú, n.º 172
 Freguesia de S. Sebastião
 4810-025 Guimarães

s.: www.vimagua.pt
 t.: + 351 253 439 560
 f.: + 351 253 410 444
 gps: 41°26'30.00"N 8°17'20.52"W

Este sistema e o da informação geográfica e o ficheiro anexos, é propriedade e confidencial. Gastando-se e o cliente, não pode ser utilizado para fins comerciais sem a autorização expressa do fornecedor. Qualquer parte de qualquer informação, texto ou imagem, não pode ser reproduzida, copiada, distribuída, alterada, modificada ou utilizada de qualquer forma sem a autorização expressa do fornecedor. Este sistema e o da informação geográfica e o ficheiro anexos, é propriedade e confidencial. Gastando-se e o cliente, não pode ser utilizado para fins comerciais sem a autorização expressa do fornecedor. Qualquer parte de qualquer informação, texto ou imagem, não pode ser reproduzida, copiada, distribuída, alterada, modificada ou utilizada de qualquer forma sem a autorização expressa do fornecedor.

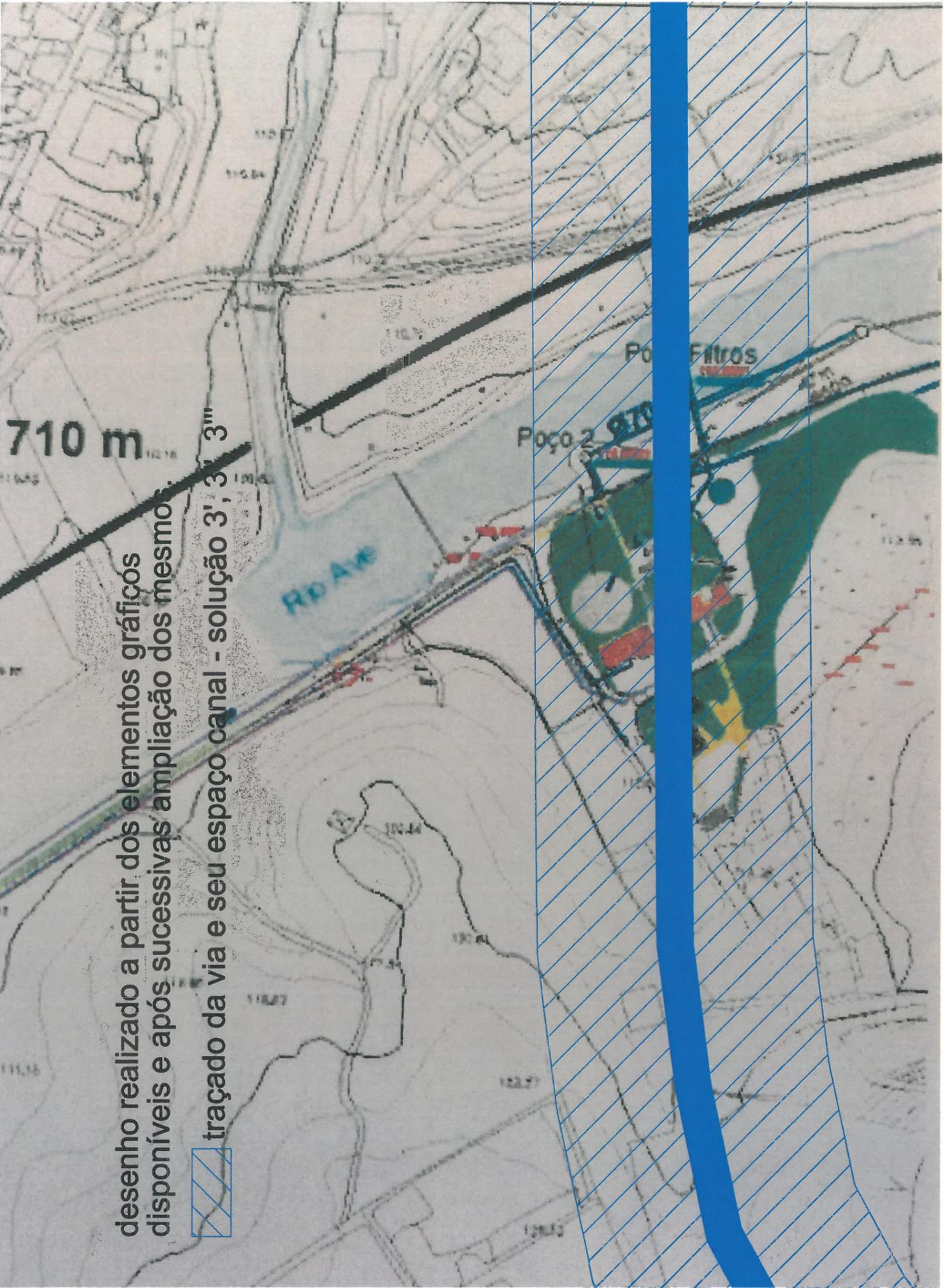
This system and the information geodata and the attached files, are the property of the provider and confidential. It is not to be used for commercial purposes without the express authorization of the provider. Any part of any information, text or image, may not be reproduced, copied, distributed, altered, modified or used in any way without the express authorization of the provider. This system and the information geodata and the attached files, are the property of the provider and confidential. It is not to be used for commercial purposes without the express authorization of the provider. Any part of any information, text or image, may not be reproduced, copied, distributed, altered, modified or used in any way without the express authorization of the provider.

Antes de imprimir esta mensagem pense na sua responsabilidade para com o ambiente.
 Please consider the environment before printing this e-mail message.

desenho realizado a partir dos elementos gráficos disponíveis e após sucessivas ampliações dos mesmos.

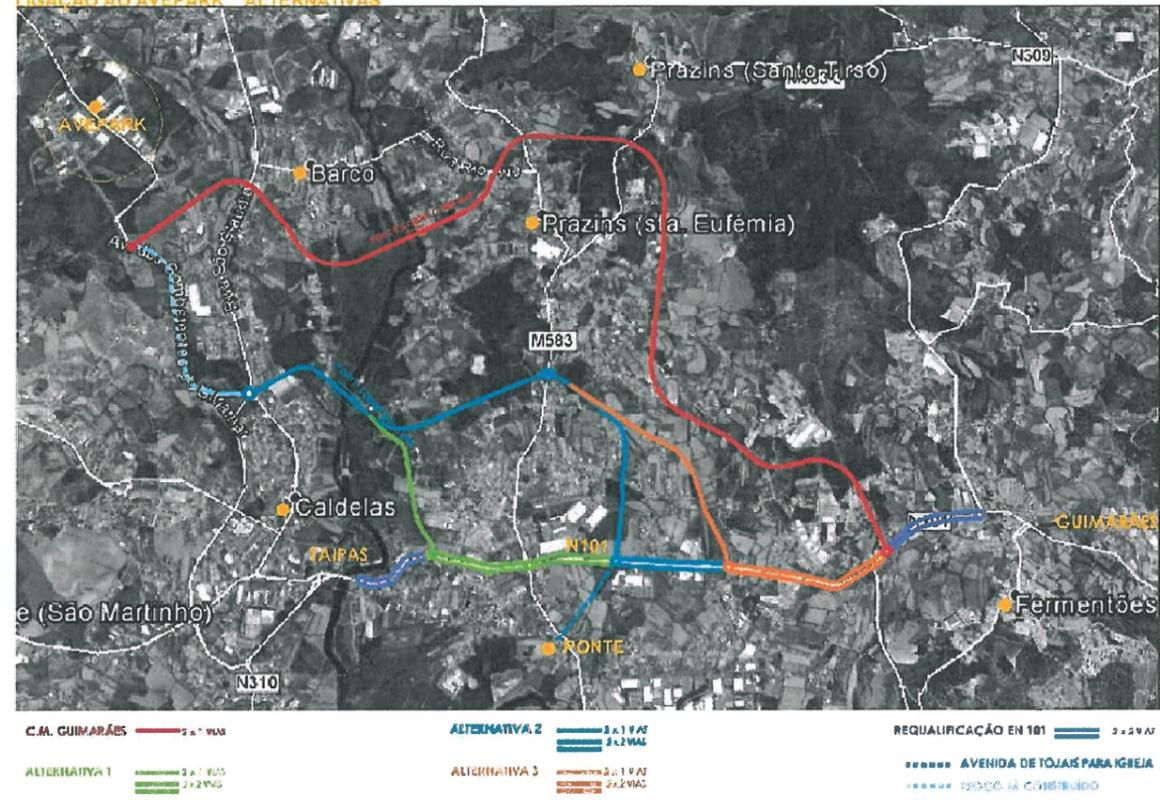
 traçado da via e seu espaço canal - solução 3', 3', 3"

710 m



7. Elementos gráficos das soluções apresentadas

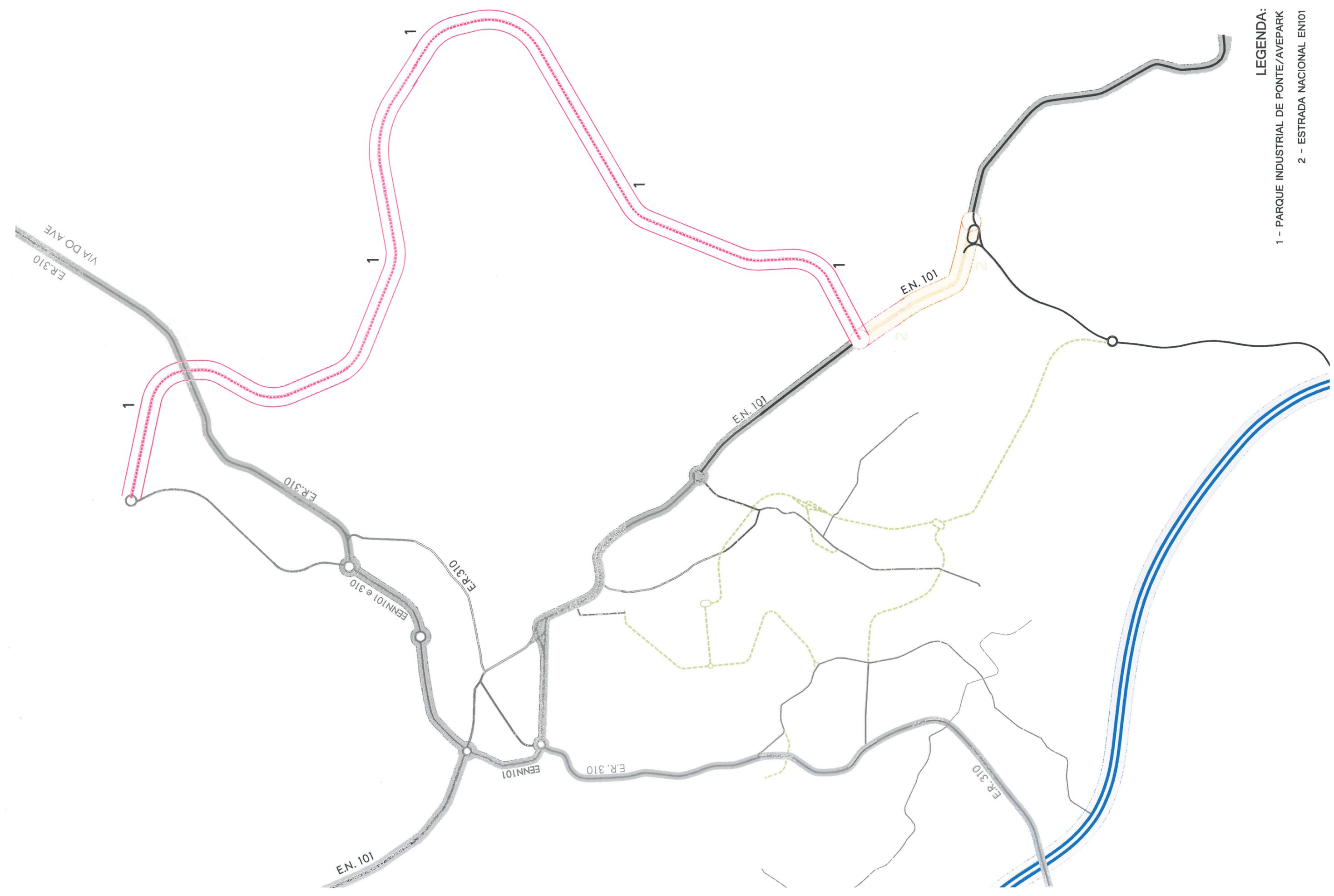
LIGAÇÃO AO AVEPARK - ALTERNATIVAS



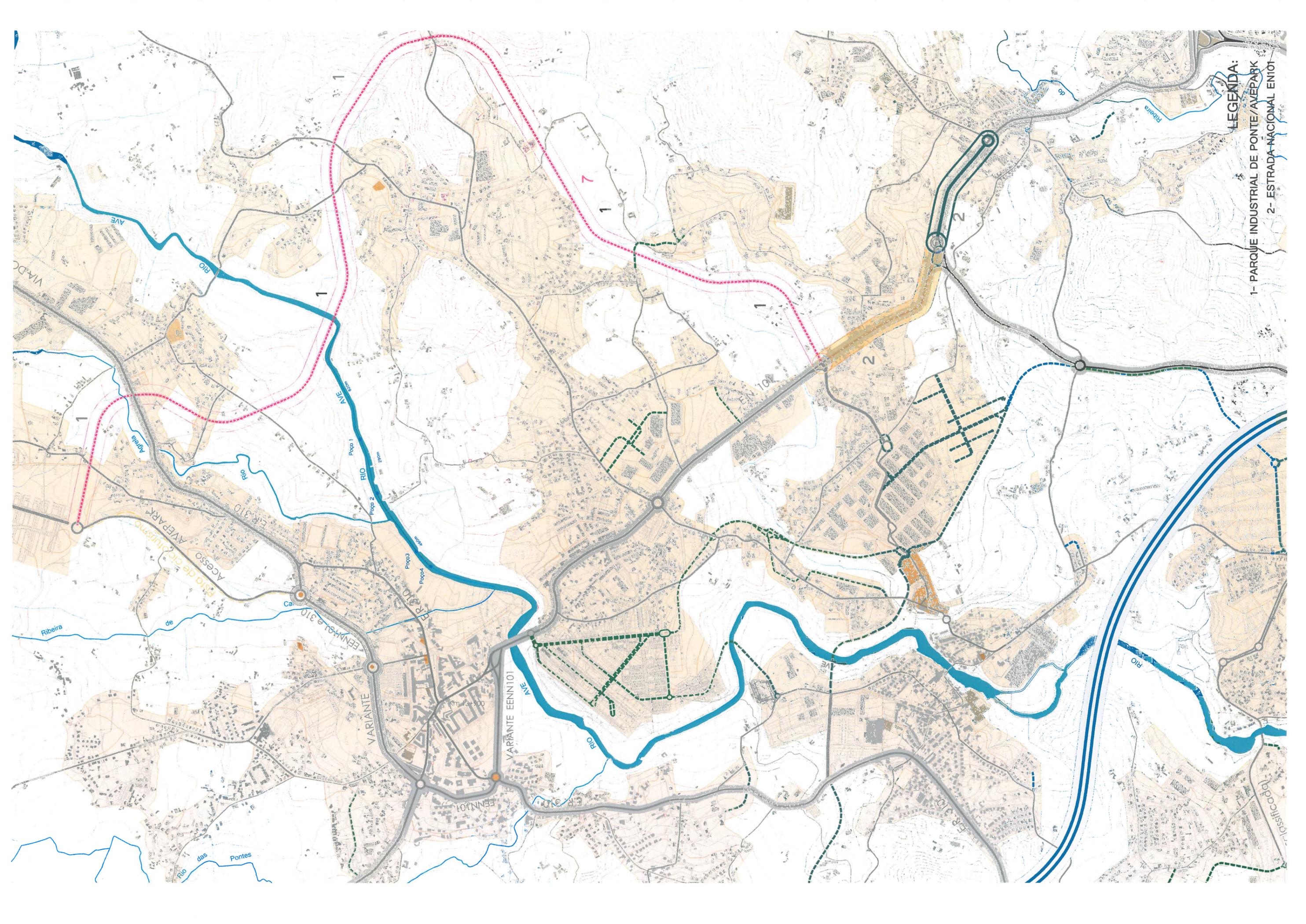


- Vias secundárias de acesso (Brito e Taipas)
- Via rápida do nó da autoestrada ao Avepark
- - - Relocalização das portagens

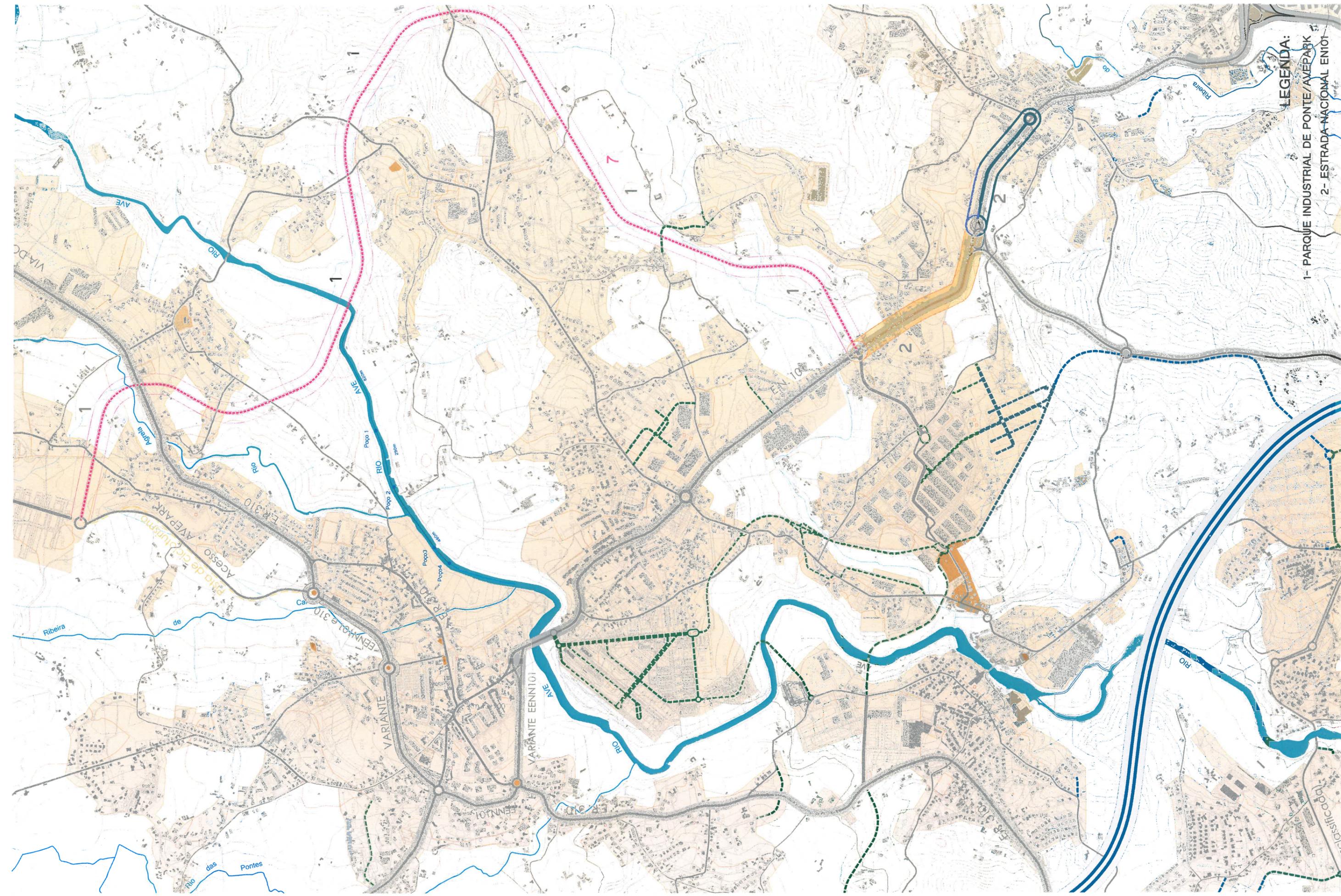
8. Solução síntese final



LEGENDA:
1 - PARQUE INDUSTRIAL DE PONTE/AVEPARK
2 - ESTRADA NACIONAL EN101



LEGENDA:
1- PARQUE INDUSTRIAL DE PONTE/AVEPARK
2- ESTRADA NACIONAL EN101



LEGENDA:

1- PARQUE INDUSTRIAL DE PONTE/AVEPARK

2- ESTRADA NACIONAL EN101



LEGENDA:
1 - PARQUE INDUSTRIAL DE PONTE AVEPARK
2 - ESTRADA NACIONAL EN101

2

4

E.N. 101

FRANCO

FRANCO

