



Famalicão

CÂMARA MUNICIPAL

à reunião de câmara
Grab. cl

Ordenamento e Gestão Urbanística
town planning and management

www.famalicao.pt
camaramunicipal@famalicao.pt

MUNICÍPIO DE VILA NOVA DE FAMILICÃO
Praça Álvaro Marques
4764-502 Vila Nova de Famalicão
tel. +351 252 320 900
NIF 506 663 264

REUNIÃO
DE
22 ABR. 2021
DELIBERAÇÃO

PROPOSTA

Assunto: Delimitação da Unidade de Execução 1 da UOPG 3.2 – Área de Acolhimento empresarial VII

A delimitação da presente Unidade de Execução, denominada por “Unidade de Execução 1 da UOPG 3.2 – Área de Acolhimento Empresarial VII”, foi requerida através dos registos n.º 14960/2019 e n.º 5475/2021, por Vale D’ Este – Investimentos Imobiliários, S.A e Medway – Terminal de Lousado, S.A, respetivamente, nos termos do artigo 149.º do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial – Decreto-lei n.º 80/2015, de 14 de maio (RJIGT) e para efeito do disposto no n.º 2 do artigo 147.º deste diploma. A Unidade de Execução abrange 14 prédios, pertencentes a Vale D’ Este – Investimentos Imobiliários, S.A, Medway – Terminal de Lousado, S.A e Manuel Reis Campos, totalizando 329.438,4m².

De acordo com o PDM em vigor, publicado através do Aviso n.º 10268/2015 no Diário da República, 2ª Série, n.º 175, a 8 de setembro, a área delimitada está maioritariamente qualificada na Planta de Ordenamento I – Qualificação Funcional e Operativa do Solo como Espaço de Atividades Económicas Urbanizável, havendo ainda uma pequena área a norte de terreno, qualificada como Espaço Florestal de Produção. Esta Unidade de Execução está localizada junto à Linha do Minho e representa a área mais a nascente da UOPG 3.2 em que se integra.

De acordo com a estratégia e os objetivos estabelecidos no artigo 2.º do Regulamento do Plano Diretor Municipal (RPDM) o Plano visa concretizar um modelo de desenvolvimento territorial sustentável, assente, nos seguintes vetores estratégicos com incidência na área objeto desta UE:

- a) Proteção, valorização e exploração sustentável dos recursos naturais;
- b) Pleno aproveitamento dos sistemas de infraestruturas viárias e das restantes infraestruturas básicas;
- c) Reorganização dos sistemas de mobilidade e acessibilidades em função dos níveis de serviço desejados e do sistema urbano municipal e regional;
- d) f) Ordenamento e valorização das áreas de acolhimento de atividades empresariais.



Famalicão

CÂMARA MUNICIPAL

Considerando que:

De acordo, com o Regulamento do PDM, artigo 106.º e 108.º, nas UOPG e em solo urbanizável a execução é realizada através de Planos de Pormenor ou Unidades de Execução, com recurso aos sistemas de execução que a lei prevê, nomeadamente compensação, cooperação;

A delimitação de unidades de execução consiste na fixação em planta cadastral dos limites físicos da área a sujeitar a intervenção urbanística, acompanhada da identificação de todos os prédios abrangidos nos termos do artigo 148.º do regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial, Decreto-lei n.º 80/2015 de 14 de maio (RJIGT);

As unidades de execução, são delimitadas pela Câmara Municipal, por iniciativa própria ou a requerimento dos proprietários interessados, (n.º 2 do artigo 147.º) e no âmbito do procedimento, caso a área não se encontre abrangida por um Plano de Pormenor, previamente à sua aprovação, deve ser promovido um período de discussão pública, nos termos do disposto no n.º 4 do mesmo artigo, anunciado com a antecedência mínima de 5 dias e por um período não inferior a 20 dias úteis (n.º 2 do artigo 89.º do RJIGT);

De acordo com o princípio geral relativo à programação e sistemas de execução dos planos (artigo 146.º do RJIGT), o município promove a execução coordenada e programada do planeamento territorial, com a colaboração das entidades públicas e privadas, procedendo à realização das infraestruturas e dos equipamentos de acordo com o interesse público, os objetivos e as prioridades estabelecidas nos planos, recorrendo aos meios previstos na lei;

A coordenação e a execução programada dos planos municipais determinam para os particulares o dever de concretizarem e de adequarem as suas pretensões aos objetivos e às prioridades neles estabelecidas e nos respetivos instrumentos de programação;

A execução dos sistemas gerais de infraestruturas e de equipamentos públicos municipais e intermunicipais determina para os particulares o dever de participar no seu financiamento;

O artigo 110.º do regulamento do PDM define os critérios para a delimitação das Unidades de Execução, devendo abranger uma área suficientemente vasta para constituir um perímetro com características de unidade e autonomia urbanísticas, de modo a assegurar um desenvolvimento urbano harmonioso, a correta articulação funcional e formal com o espaço envolvente e ainda a justa repartição de benefícios e encargos pelos proprietários abrangidos, devendo integrar as áreas a afetar a espaços públicos ou equipamentos previstos;

A Unidade de Execução localiza-se a poente da Linha do Minho, em Lousado e União das Freguesias de Esmeriz e Cabeçudos, abrange uma área com 343.777,1 m², conforme consta na Planta Cadastral à escala 1/2000 - Folha n.º 01, cumpre os requisitos legais, designadamente os estabelecidos no artigo 110.º do RPDM quanto aos critérios de delimitação das unidades de execução e visa a infraestruturização e o ordenamento de um Espaço de Atividades Económicas Urbanizável, situado junto de uma importante acessibilidade ferroviária, a sul da cidade, permitindo a prossecução dos objetivos programáticos da UOPG 3.2;



Famalicão

CÂMARA MUNICIPAL

A aprovação desta proposta permitirá, em primeiro lugar, criar um importante Interface ferroviário de mercadorias, que irá servir toda a Região Norte;

A construção deste terminal insere-se na estratégia de incremento da eficiência do transporte de contentores por meio ferroviário, integrando-o em cadeias logísticas mais complexas, permitindo aumentar a capacidade e velocidade nas transferências intermodais;

A concretização desta unidade de execução constitui ainda uma oportunidade para melhorar as acessibilidades rodoviárias, permitindo dotar a área com infraestruturas que ofereçam condições para o desenvolvimento de atividades empresariais de valor acrescentado e para a qualificação ambiental e de serviços de apoio à atividade empresarial (ver Planta de Solução Urbanística à escala 1/2000 - Folha nº 02).

Pelo exposto, tenho a honra de propor que a Câmara Municipal delibere:

1 - Aprovar o início do procedimento de delimitação da Unidade de Execução 1 da UOPG 3.2 - Área de Acolhimento empresarial VII, e proceder à abertura de um Período de Discussão Pública da proposta de Unidade de Execução constante do documento em anexo, que se dá como reproduzido, nos termos dos n.º 1 e n.º 2 do artigo 89.º e do n.º 4 do artigo 148.º RJIGT, por um período de 20 dias.

2 - Tornar público que o mencionado período de discussão pública terá início no 5.º dia, após a publicação do Aviso no Diário da República, 2.ª série nos termos do n.º 1 e n.º 2 do artigo 89.º do RJIGT.

Vila Nova de Famalicão, 12 de abril de 2021.

O Presidente da Câmara Municipal,

(Paulo Cunha, Dr.)

DELIBERADO POR MAIORIA, APROVAR.

**-ABSTIVERAM-SE OS SENHORES VEREADORES ELEITOS PELA LISTA DO PARTIDO SOCIALISTA.
-CONFORME DELIBERAÇÃO TOMADA EM DEZANOVE DE OUTUBRO DE 2017, A PROPOSTA FOI APROVADA EM MINUTA.**



Famalicão
CÂMARA MUNICIPAL

Ordenamento e Gestão Urbanística
planning and urban management

www.famalicao.pt
camaramunicipal@famalicao.pt

MUNICÍPIO DE VILA NOVA DE FAMILICÃO
Praça Álvaro Marques
4764-502 V.N. de Famalicão
tel. +351 252 320 900
NIF 506 663 264

RELATÓRIO DE FUNDAMENTAÇÃO

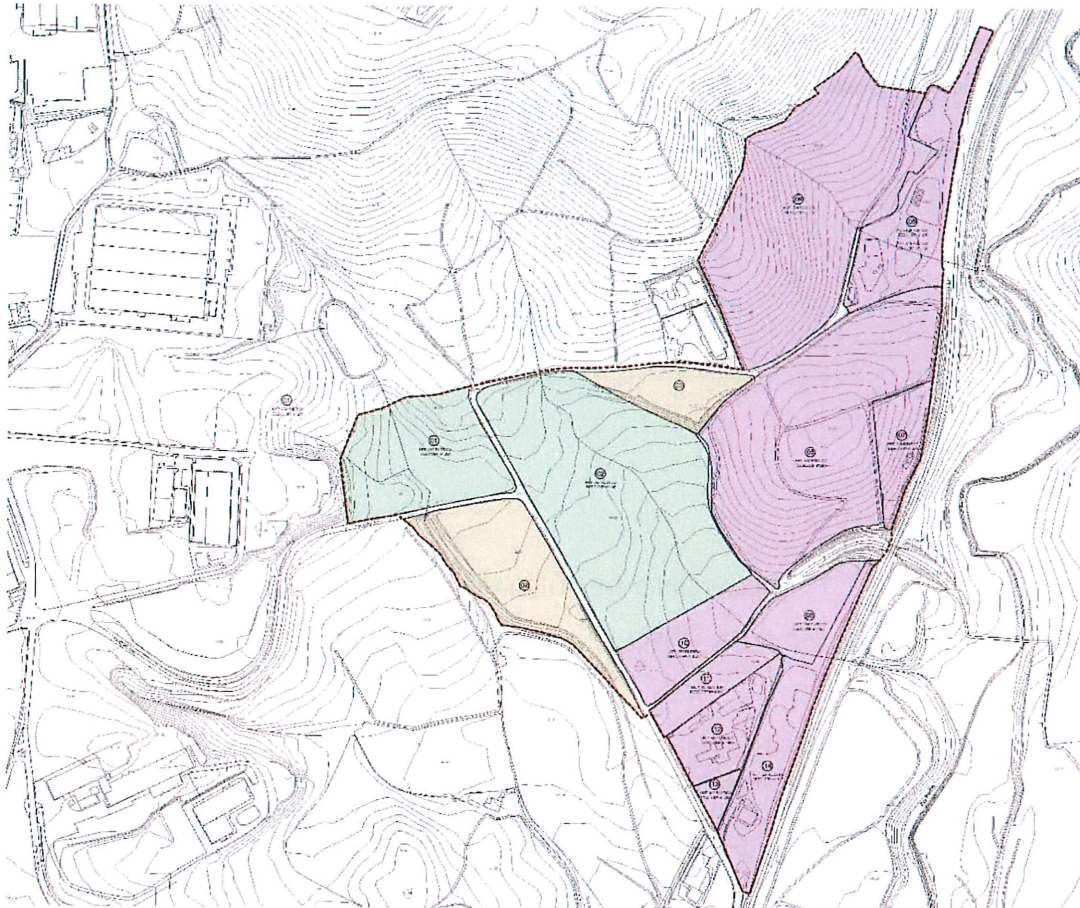
UNIDADE DE EXECUÇÃO 1 DA UOPG 3.2 - ÁREA DE ACOLHIMENTO EMPRESARIAL VII




A delimitação da presente Unidade de Execução, denominada por "Unidade de Execução 1 da UOPG 3.2 - Área de Acolhimento Empresarial VII", foi requerida por Vale D' Este - Investimentos Imobiliários, S.A e Medway - Terminal de Lousado, nos termos do artigo 149.º do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial - Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio (RJIGT) e para efeito do disposto no n.º 2 do artigo 147.º deste diploma.



Famalicão
CÂMARA MUNICIPAL

No âmbito deste processo, juntou-se um terceiro proprietário, Eng. Manuel Reis Campos, detentor de dois prédios confinantes.



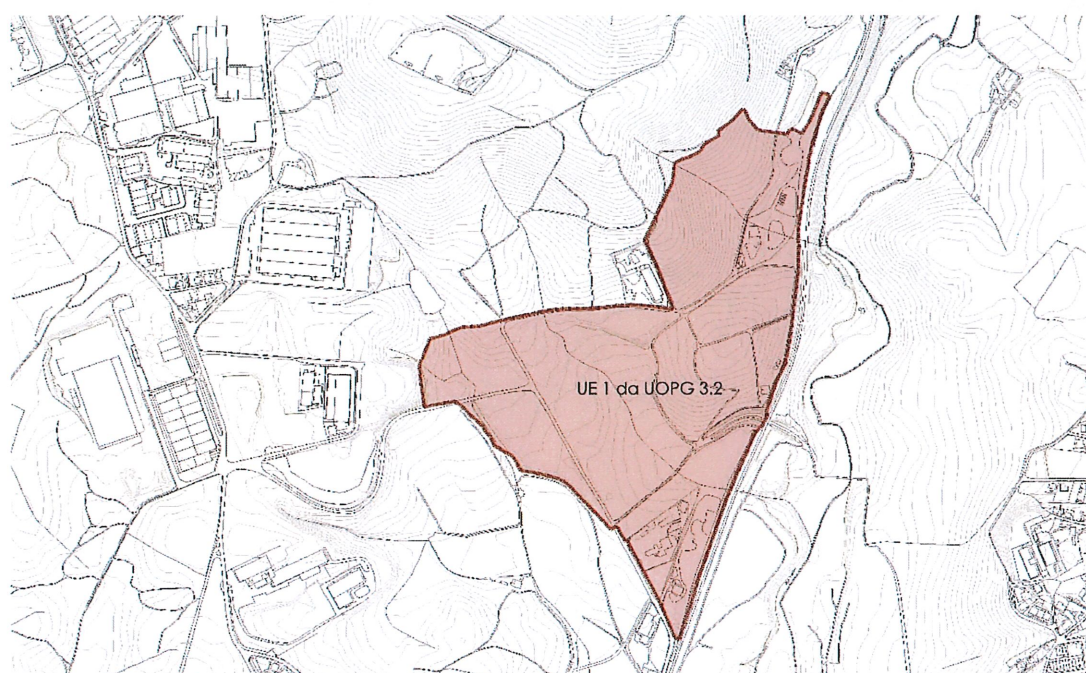
	Parcelas pertencentes a Vale d'Este - Investimentos Imobiliários, S.A. (88.945,8m ²)
	Parcelas pertencentes ao Eng. Manuel Reis Campos (33.210,0m ²)
	Parcelas pertencentes ou representadas por Medway (207.282,6m ²)

Coube aos Serviços da Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão fazer a junção das várias pretensões e propor uma Unidade de Execução única, de modo a assegurar um desenvolvimento urbano harmonioso e correta articulação funcional com o espaço envolvente, e ainda a justa repartição de benefícios e encargos pelos proprietários abrangidos

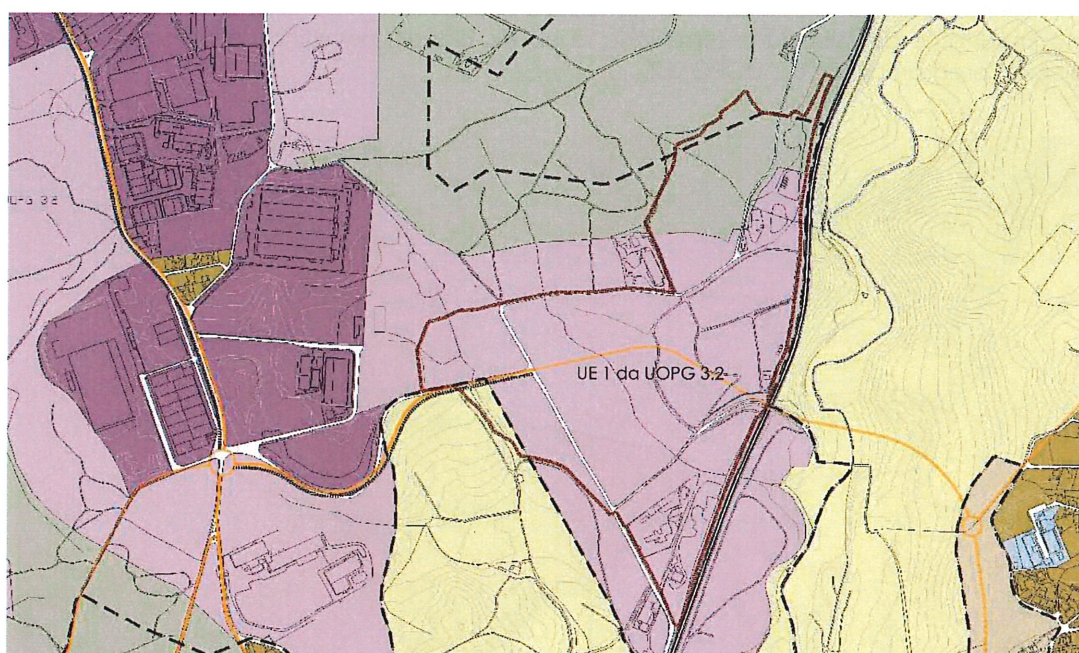


Famalicão
CÂMARA MUNICIPAL

A Unidade de Execução proposta localiza-se a poente da Linha do Minho, em Lousado e União das Freguesias de Esmeriz e Cabeçudos, abrange uma área com 343.777,1 m² e cumpre os requisitos legais, designadamente os estabelecidos no artigo 110.º do RPDM quanto aos critérios de delimitação das unidades de execução e visa a infraestruturação e o ordenamento de um Espaço de Atividades Económicas Urbanizável, situado junto de uma importante acessibilidade ferroviária, a sul da cidade, permitindo a prossecução dos objetivos programáticos da UOPG 3.2.



O terreno abrangido pela Unidade de Execução está Qualificado na Planta de Ordenamento I do Plano Diretor Municipal de Vila Nova de Famalicão como Espaço Urbanizável de Atividades Económicas, havendo uma pequena área a norte, inserido em Espaço Florestal de Produção.

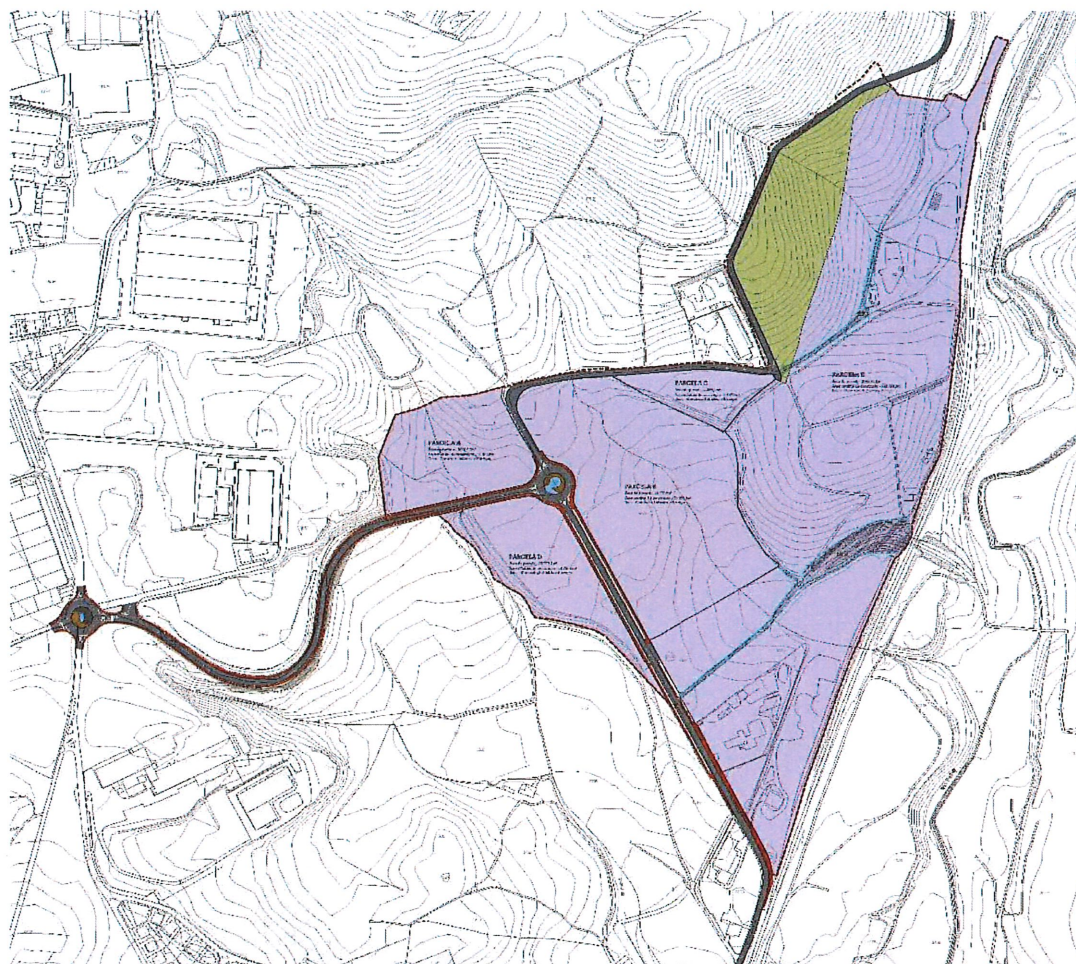


São propostas cinco parcelas para atividades económicas, sendo a parcela maior, com 209.080,3m² de área, destinada à construção de um Interface ferroviário de mercadorias. A área máxima de construção permitida para o somatório das parcelas é de 215.975,7m², correspondendo a um índice de 0,8.


Será construída uma infraestrutura viária, entre a EM508-1 e a Linha do Minho, que irá permitir criar condições de acessibilidades ao Interface e aos vários terrenos destinados à implantação de Atividades Económicas.

Será ainda criado um novo acesso a norte, para compensar a supressão do caminho existente, resultante da construção do Interface de mercadorias.

Os custos das infraestruturas acima mencionadas serão suportados pelos promotores da Unidade de Execução.



Usos propostos

 Espaço verde de enquadramento


 Comércio, indústria e serviços


 Áreas do Domínio Público a integrar na Parcela E


DP1 - 1.473,0m²


DP2 - 6.121,6m²

Infraestruturas viárias

 Faixa de rodagem em pavimento betuminoso

 Passeios em blocos para pavimento modelo paralelo (200x100x55) na cor vermelho

 Faixa de estacionamento / Triângulos separadores em blocos para pavimento modelo paralelo (200x100x80) na cor cinza

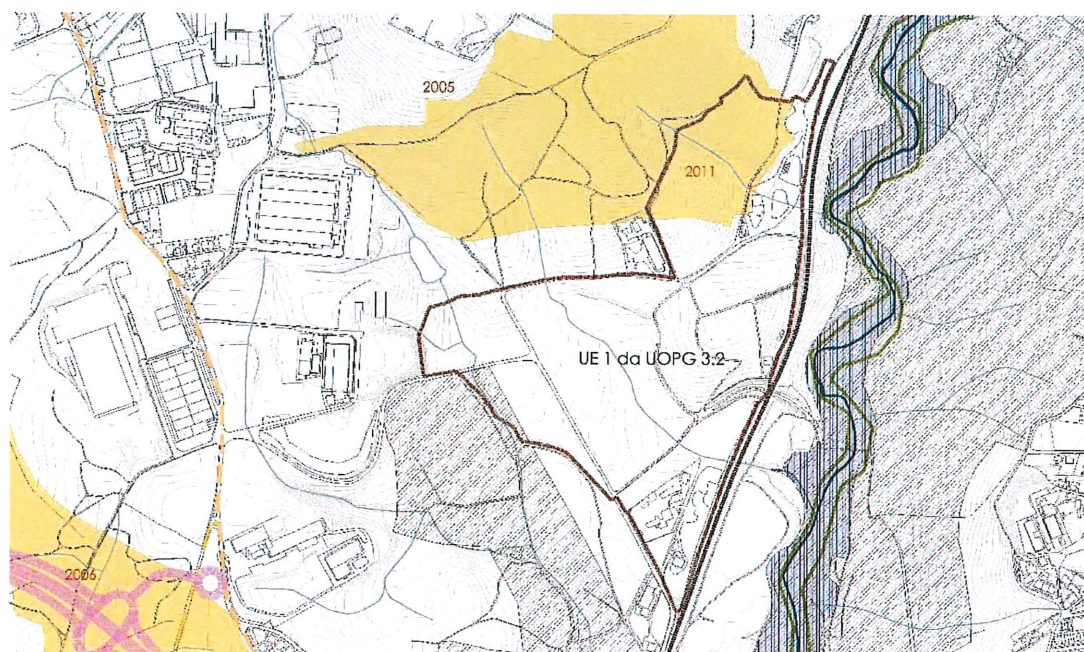
 Zonas verdes niveladas

Uma pequena parte do referido Interface é coincidente com Espaço Florestal de Produção e uma área percorrida por incêndio em 2011. Face ao exposto, na reunião ordinária da Assembleia Municipal de Vila Nova de Famalicão, de 28 de junho de 2019, foi deliberado por maioria aprovar a proposta da Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicão do

relevante interesse público municipal a pretensão da Medway – Operador Ferroviário Logístico de Mercadorias, S.A., para a construção de um terminal ferroviário, nas freguesias de Lousado e União das Freguesias de Esmeriz e Cabeçudos, dando assim cumprimento ao disposto na ali. c) do art. 47º do RPDM.

Relativamente à condicionante da área percorrida por incêndio em 2011, a mesma tem uma duração de 10 anos, pelo que será revogada ainda no decorrente ano.

As linhas de água referenciadas na Planta de Condicionantes I serão requalificadas no âmbito dos processos de obras de urbanização e de licenciamentos que venham a decorrer no seguimento da Unidade de Execução.



Do ponto de vista urbanístico e de integração na UOPG 2.3, entendemos esta Unidade de Execução reúne todas as condições, pelo que solicitamos que a mesma seja submetida a reunião de Câmara, para se dar abertura ao Período de Discussão Pública.

Vila Nova de Famalicão, 13 de abril de 2021

Assinado por : **JORGE MIGUEL FARIA RIBEIRO**
Num. de Identificação: BI112623522
Data: 2021.04.13 18:23:13+01'00'





Terminal Ferroviário de Mercadorias de Lousado

**Unidade de Execução
Programa Urbanístico
Relatório de Fundamentação**

FEVEREIRO 2020

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	4
2. ENQUADRAMENTO	4
3. BASES DE TRABALHO	5
4. ALCANCE E METODOLOGIA	6
5. DESCRIÇÃO DO TERMINAL	7
6. INFRAESTRUTURAS DE SUPORTE DO TERMINAL	9
6.1. Edifício administrativo e edifícios de apoio	9
6.2. Arruamentos e estacionamento	12
6.3. Redes de infraestruturas	13
7. ARRUAMENTO PRINCIPAL DE ACESSO AO TERMINAL – RUA DAS SETE FONTES .	13
8. FUNCIONAMENTO	15
8.1 Operação.....	15
8.2 Regime de funcionamento	18
8.3 Recursos humanos.....	18
9. CONSTRUÇÃO	18

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1 – LOCALIZAÇÃO (FONTE: IMAGEM GOOGLE MAPS)..... 4

FIGURA 2 – EXTRATO DA CARTA MILITAR DE PORTUGAL, FOLHAS 97 E 98 DE 2011..... 6

FIGURA 3 – CADASTRO 6

FIGURA 4 – PLANTA DO TERMINAL INCLUINDO ACESSIBILIDADE 9

FIGURA 5 – PLANTA – ZONA DE EDIFÍCIOS.....10

FIGURA 6 – MODELO 3D DAS INFRAESTRUTURAS DE SUPORTE DO TERMINAL.....11

FIGURA 7 – PLANTA DO TERMINAL12

FIGURA 8 – ACESSIBILIDADE RODOVIÁRIA AO TERMINAL.....14

FIGURA 9 – PERFIS TRANSVERSAIS TIPO15

FIGURA 10 – ESQUEMA DAS LINHAS16

FIGURA 11 – PÓRTICO DE PARQUE ELÉTRICO – PNEUS (RTG)17

FIGURA 12 – PÓRTICOS DE TRANSFERÊNCIA INTERMODAL ELÉTRICOS – CARRIL17

FIGURA 13 – REACHSTACKER E EMPTY CONTAINER HANDLER17

1. Introdução

O presente documento refere-se ao Programa Urbanístico (escrito) – Relatório de Fundamentação para a Unidade de Execução “**Medway - Terminal Ferroviário de Mercadorias de Lousado**”, que a Medway-Terminal de Lousado, S.A. pretende construir em Lousado, Concelho de Vila Nova de Famalicão.

2. Enquadramento

A Medway-Terminal de Lousado, S.A., pretende implementar um terminal de mercadorias em Lousado – Vila Nova de Famalicão, para servir a região norte de Portugal e, através desta, a ligação à rede de plataformas logísticas nacionais e internacionais.

O terminal terá a sua atividade baseada na área da logística, através do modo ferroviário para transporte aos principais portos marítimos, em articulação com os meios rodoviários que executam os transportes entre as indústrias e o terminal, organizando de igual modo os transportes terrestres.



Figura 1 – Localização (Fonte: Imagem Google Maps)

Para o efeito, os terrenos a afetar ao terminal na zona de Lousado-V. N. de Famalicão, encontram-se ou adquiridos, ou em fase de aquisição cobertos por correspondentes contratos-promessa de compra e venda.

Esta Unidade de Execução compreende a delimitação de uma área de terreno constituída por dez unidades cadastrais, que em conjunto totalizam a área de 207.302,42 m², aferida por levantamento topográfico, cuja PROMOTORA é legítima interessada e promitente adquirente das mesmas, acrescida de duas parcelas de terreno do domínio público com a área total de 7.843,7m².

A decisão da localização do terminal em Lousado assenta fundamentalmente na localização geográfica pois é para servir a região norte, nas boas acessibilidades ferroviária (Linha do Minho) e rodoviária, na proximidade à bifurcação para a Linha de Guimarães, nas novas acessibilidades rodoviárias em estudo pelo Município de Famalicão e na boa dinâmica empresarial da região.

De acordo com o estudo desenvolvido o terminal será implantado num conjunto de terrenos com área total de cerca de 20 hectares.

3. Bases de trabalho

No desenvolvimento deste Programa Urbanístico foram utilizados como base de trabalho, os seguintes elementos:

- ✓ Planta cartográfica obtida também no site da Câmara Municipal de Famalicão;
- ✓ Plantas de condicionantes do PDM de V. N. de Famalicão;
- ✓ Levantamento topográfico específico da zona de intervenção;
- ✓ Carta Militar de Portugal, folhas 97 e 98 (Trofa e Santo Tirso) dos Serviços Cartográficos do Exército (IGE), à escala 1:25.000 (2011);

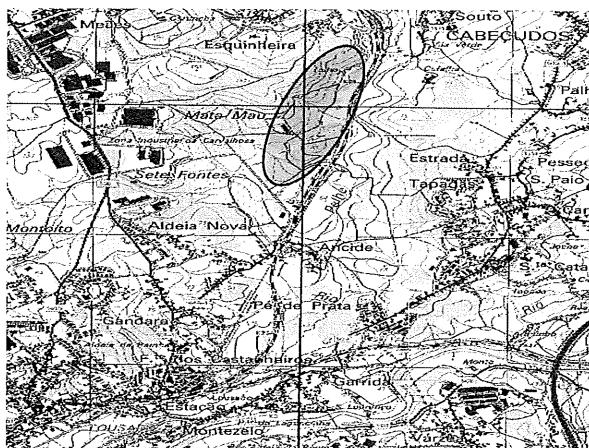


Figura 2 – Extrato da carta militar de Portugal, folhas 97 e 98 de 2011

4. Alcance e metodologia

No conceito pretendido para o Terminal de Mercadorias, entendeu-se fundamental dotá-lo de acessibilidades rodoviária e ferroviária e consequentes infraestruturas de interface, que permitam o recurso a soluções logísticas multimodais de renovada competitividade e com maior sustentabilidade ambiental, as quais serão dirigidas quer aos fluxos continentais, quer aos fluxos marítimo-continentais atuais e futuros. A solução desenvolvida teve por base a versão do layout do Estudo de Viabilidade com as alterações resultantes da análise da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A., tendo em atenção fundamentalmente, as características do espaço envolvido (extensão/configuração), os fluxos ferroviários potenciais, sua evolução e a composição ferroviária tipo a operar para a extensão máxima de 750 metros.

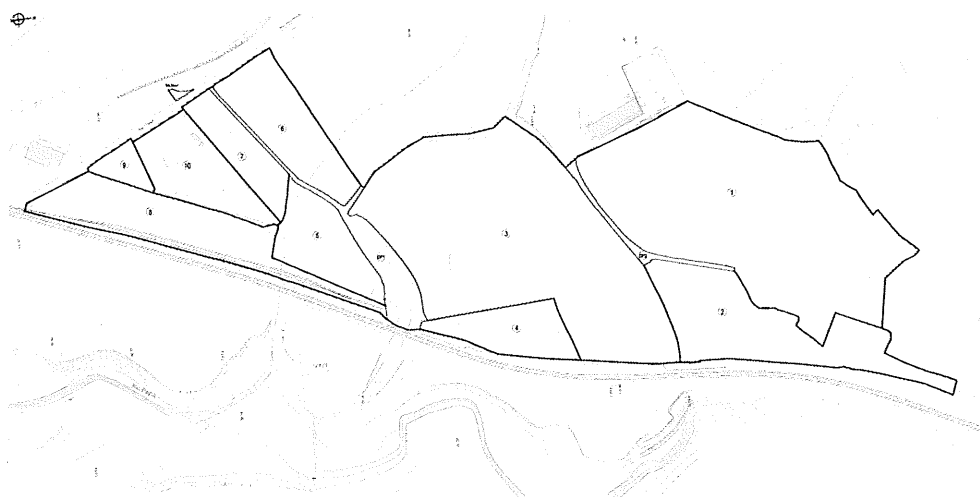


Figura 3 – Cadastro

A construção deste terminal insere-se na estratégia de incremento da eficiência do transporte de contentores por meio ferroviário, integrando-o em cadeias logísticas mais complexas. A standardização dos formatos de transporte de grandes volumes de mercadorias facilita tanto a organização de cargas e a subdivisão do espaço disponível entre vários Clientes, como também aumenta a capacidade e velocidade nas transferências intermodais.

Os contentores destacam-se como formato privilegiado no transporte de mercadorias e apresentam uma tendência de crescimento elevada. Esta solução dos contentores, está fortemente associada ao transporte internacional, quer por via marítima, ferroviária e rodoviária.

Este terminal permitirá articular simultaneamente diversas atividades, tornando a operação de carga e descarga mais célere, simples, organizada e segura, nomeadamente:

- ✓ Diferenciação por tipo de serviço, associado à plataforma em causa;
- ✓ Redução dos tempos de operação para carga e descarga e transbordo de contentores/mercadorias;
- ✓ Mais espaço disponível para melhor operacionalidade das composições;
- ✓ Extensão das plataformas em harmonia com dimensão das maiores composições, permitindo a sua guarda e execução de manobras entre linhas em segurança.

Desta forma, no desenvolvimento do layout geral definido para este Terminal, teve-se em atenção a área de intervenção, as condicionantes topográficas e orográficas, a localização das infraestruturas ferroviárias e rodoviárias existentes, as respetivas acessibilidades e a finalidade do terminal de modo a obter-se uma otimização da sua funcionalidade, da acessibilidade, das circulações e uma boa organização do espaço disponível.

5. Descrição do Terminal

Na conceção do terminal, foi indispensável considerar a existência de uma ligação às redes ferroviária e rodoviária, que garantirá o escoamento das mercadorias de/para o terminal de forma eficiente, de maneira a permitir também controlar as circulações no interior do terminal e estabelecer zonas diferenciadas de utilização.

Condicionado assim pelas acessibilidades existentes, o projeto do terminal desenvolveu-se para norte fruto de um processo iterativo e muito exaustivo de otimização, tendo em consideração todos os pontos

vitais que contribuem para a mais valia do terminal, nomeadamente capacidade, eficiência integrada das atividades, acessibilidades, segurança, potencial de crescimento, diversificação do negócio e bons equipamentos de operação.

Além da funcionalidade eficiente de forma integrada do terminal, houve também na conceção das infraestruturas a preocupação em oferecer à região um espaço de lazer para usufruto dos cidadãos, melhorando assim as suas condições de conforto. Para tal, o espaço de lazer criado incluirá uma piscina, um edifício de apoio com esplanada (edifício C), churrasqueiras e ainda um parque infantil.

A intervenção a implementar será assim constituída pelo conjunto de linhas ferroviárias, edifícios, arruamentos, pavimentos, entre outros, necessários para o funcionamento de um terminal desta natureza, incluindo a ligação à Linha do Minho no Ponto Quilométrico PK 26,83 no Aparelho de Mudança de Via já existente.

De um ponto de vista macro o terminal é assim constituído por:

- Acessibilidade ferroviária;
- Acessibilidade Rodoviária;
- Zona de apoio, com edifícios e espaços de lazer;
- Estacionamento de veículos (ligeiros/pesados);
- Zona de transferência de carga (linhas ferroviárias);
- Zona de movimentação e estacionamento de contentores (cheios e vazios);
- Zona de movimentação e armazenamento de madeira;
- Zona de movimentação e estacionamento de matérias perigosas;
- Instalações técnicas.

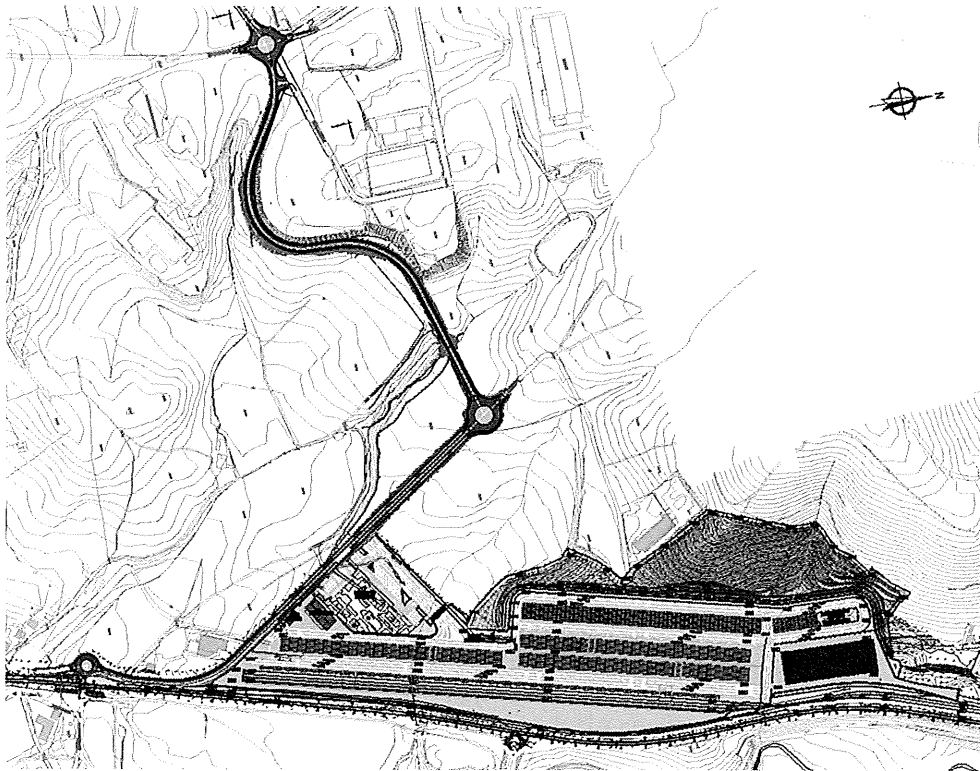


Figura 4 – Planta do terminal incluindo acessibilidade

6. Infraestruturas de suporte do Terminal

Todo o sistema terá para suporte da atividade um conjunto de equipas, nomeadamente operacionais e administrativas, que terão como apoio vários edifícios, nomeadamente edifícios A, B e C identificados na figura 5.

6.1. Edifício administrativo e edifícios de apoio

A localização deste conjunto de edifícios está diretamente relacionada com o funcionamento logístico e administrativo do novo Terminal Ferroviário, nomeadamente a necessária proximidade à entrada e saída de veículos pesados de transporte de contentores.

O conjunto edificado será de qualidade arquitetónica e construtiva em sintonia com o espaço envolvente e simultaneamente desenvolvido em perfeita compatibilização com a imagem moderna, empreendedora e de consciência social e ambiental que a empresa MEDWAY, Terminal de Mercadorias, S.A., espelha.

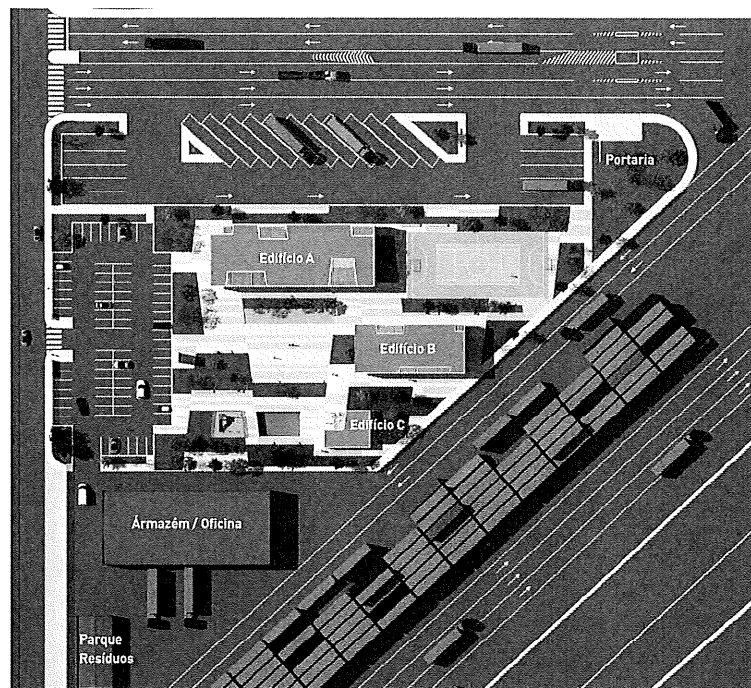


Figura 5 – Planta – Zona de edifícios

Os edifícios terão como propósito albergar as funções administrativas e de apoio operacional do novo terminal, permitindo o perfeito funcionamento de todas as valências necessárias. Este conjunto edificado será a “porta de entrada” do terminal e simultaneamente o polo aglutinador de todas as funções administrativas e de apoio às atividades desenvolvidas neste complexo.

O edifício A terá uma área de 1.285m² sendo um edifício de carácter administrativo e terá por principais funcionalidades a receção, escritórios, apoio operacional e espaço de refeições.

O edifício B terá uma área de 715m² e terá por função principal servir de suporte à operação interna e externa (rodoviária/ferroviária) do terminal. Terá um conjunto de espaços dotados para estes fins, nomeadamente salas de apoio, balneários, vestiários, quartos para repouso e ginásio.

Além da eficiência operacionalidade do terminal, na conceção dos espaços houve também a preocupação em oferecer à região um espaço de lazer para os cidadãos, melhorando assim as suas condições de conforto.

Assim, o edifício C terá uma área de 118m² e será um edifício complementar do terminal, que servirá de suporte às atividades de lazer que o terminal possibilitará. Será um espaço aberto ao público com

piscina, parque infantil adjacentes, onde poderão ser servidas pequenas refeições, lanches, bebidas e ainda churrasqueiras para utilização na confeção

O terminal será ainda dotado de 1 armazém/oficina para armazenagem e pequenas reparações, 1 parque de resíduos, 1 posto de abastecimento de gasóleo dotado das instalações de tratamento dos efluentes e todas as infraestruturas necessárias.

EDIFÍCIO	Cércea (m)	Volumetria (m ³)	Nº Pisos	Área Bruta Construção (m ²)	Área de Implantação (m ²)
Edifício administrativo A	8,00	5268	2	1286	515
Edifício de apoio operacional B	7,60	2745	2	715	310
Edifício C	3,20	388	1	118	118
Edifício de armazém / oficina	10,50	9660	1	920	920
Edifício técnico de sinalização e telecomunicações	4,00	412	1	103	103
Edifício do parque de resíduos	4,50	914	1	200	200
Posto de transformação 1	5,12	890	1	241	241
Posto de transformação 2	3,00	114	1	54	54

Quadro 6.1 – Áreas construídas e características do edificado principal.



Figura 6 – Modelo 3d das infraestruturas de suporte do terminal

6.2. Arruamentos e estacionamento

A entrada de tráfego pesado para carga e descarga de contentores é realizada pela entrada localizada no limite norte do terminal junto à área administrativa, sendo esse acesso constituído por duas vias cada uma, com duas faixas de rodagem. Toda a área de circulação se encontra pavimentada.

Internamente, a circulação de pesados é realizada em vias de sentido único que no mínimo possuem duas faixas de rodagem.

Estão previstas zonas para estacionamento de veículos ligeiros e de veículos pesados de mercadorias com parques de estacionamento descobertos destinados ao uso dos funcionários e utentes do novo terminal ferroviário

Estão previstas zonas para estacionamento de veículos ligeiros e de veículos pesados de mercadorias com parques de estacionamento descobertos destinados ao uso dos funcionários e utentes do novo terminal ferroviário.

A proposta dos arranjos paisagísticos e espaços verdes do espaço envolvente, será desenvolvida no sentido de criar a harmonização entre os edifícios e o uso das áreas exteriores. Serão propostas espécies arbóreas autóctones e outras, criando um desenho paisagístico harmonioso, prático e de fácil manutenção.

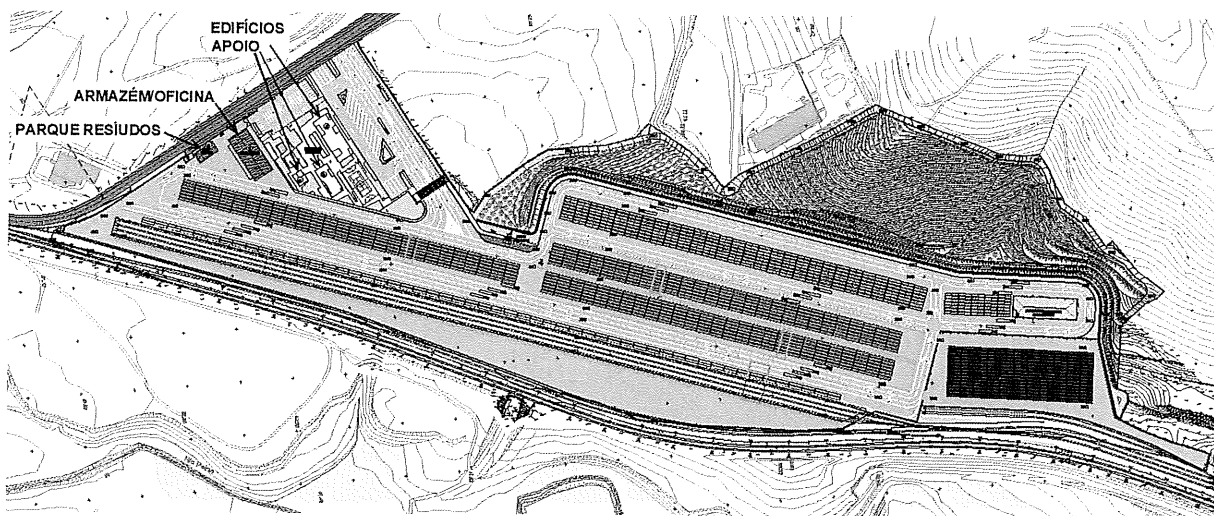


Figura 7 – Planta do terminal

6.3. Redes de infraestruturas

Todo o terminal estará dotado do conjunto de redes independentes nomeadamente rede de suporte, que estão devidamente detalhadas nos respetivos volumes de cada especialidade, nomeadamente:

- Rede de abastecimento de água potável (para uso humano);
- Rede de abastecimento e água não potável (para rega, lavagens e rede de incêndios);
- Rede de drenagem de águas residuais domésticas;
- Rede de drenagem de águas residuais pluviais (superficial e transversal);
- Rede de drenagem de águas residuais industriais (com sistema de tratamento);
- Rede de extinção de incêndios;
- Rede de dados em fibra ótica;
- Sistema de CCTV;
- Rede de Telecomunicações.

Também está prevista, para o parque de resíduos, uma bacia de recolha de óleos, para posterior recolha e encaminhamento a destino final adequado por Operadores de Gestão de Óleos Lubrificantes Usados licenciados.

As ligações a estas infraestruturas serão coordenadas e acordadas com as respetivas entidades gestoras.

7. Arruamento principal de acesso ao terminal – Rua das Sete Fontes

O "Acesso à área de acolhimento empresarial de Lousado, entre a EM 508-1 e o Terminal de Mercadorias da Linha do Minho", é uma infraestrutura fundamental para a implementação do terminal de Lousado e para a área de acolhimento empresarial a implementar-se na área envolvente do terminal, que será construída num modelo de pari equação a custear pelos promotores dos empreendimentos a instalarem-se nesta zona, onde se inclui a Medway Terminal do Lousado S.A.

O planeamento da execução da obra é enquadrado na obra do terminal. A primeira fase da obra da estrada será realizada de início para possibilitar a movimentação dos camiões da obra e posteriormente concluída numa segunda fase, para se assegurar que na data de entrada de funcionamento do terminal a estrada está totalmente pronta.

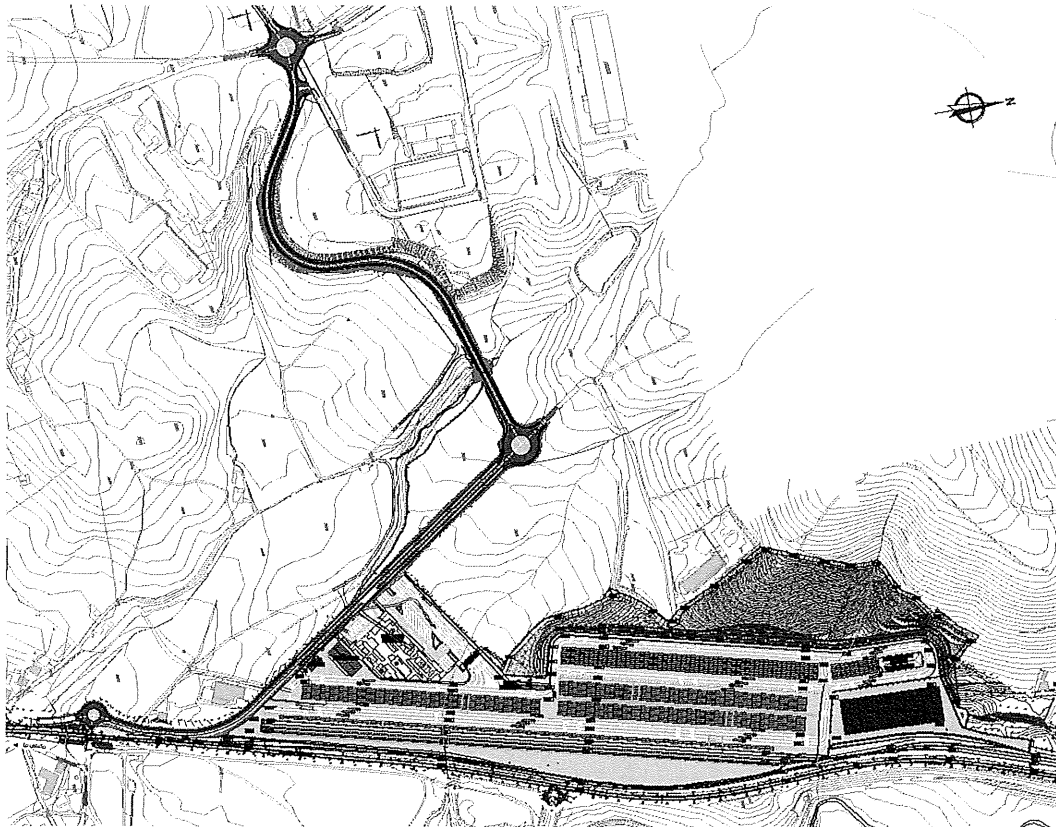


Figura 8 – Acessibilidade rodoviária ao terminal

A intervenção apresenta uma área total de 32 911 m², comprimento total de 1.626 m, e tem como finalidade a melhoria das condições de circulação / conforto para o utente e da segurança rodoviária na via, tendo em conta os seguintes parâmetros:

- Retificação e proposta de novo do traçado (ligação da Rua das Cavadas à Rua de 7 Fontes);
- Reformulação da geometria do traçado existente (Rua de 7 Fontes e Rua António Fonseca);
- Introdução de três rotundas nos seguintes cruzamentos: Novo traçado /Rua das Cavadas / Rua de Matamau e Rua Continental Mabor; Novo traçado e Rua de 7 fontes; Ruas de Ancide / António Fonseca e de 7 Fontes;
- Reabilitação funcional do pavimento, com introdução de uma estrutura de pavimento nova;
- Reabilitação e construção do sistema de drenagem;
- Melhoria e reposição do sistema de sinalização;
- A velocidade base para o trajeto será de 50 km/h;
- Área total a expropriar 17.301 m².

O perfil transversal tipo será constituído por duas faixas de rodagem de 3.75 metros cada, com passeio dos dois de 2,20m lados e berma de 1.00m. Terá Inclinações longitudinais de aproximadamente 4%. Em alguns traineis terá estacionamento lateral com 2.50m de cada lado. A inclinação transversal da faixa de rodagem é de duas águas com 2.5%, enquanto nos passeios a inclinação transversal é apenas de uma água com 0,5%.

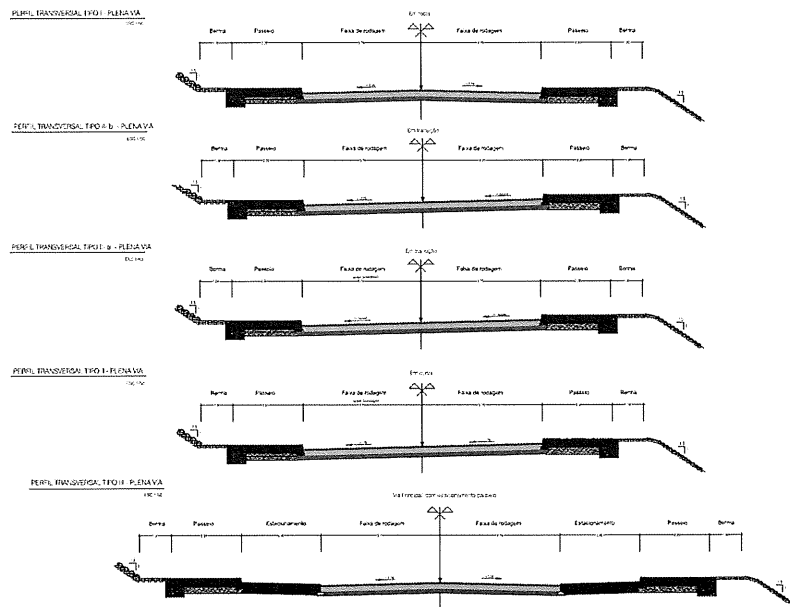


Figura 9 – Perfis transversais tipos

8. Funcionamento

8.1 Operação

O Terminal Ferroviário do Lousado terá a sua operação baseada sobretudo na movimentação de contentores aos quais acresce uma pequena área para movimentação de madeiras, mantendo assim no futuro a atividade ligada às madeiras que atualmente existe no local.

As mercadorias (contentores ou madeira) podem chegar ao terminal por via ferroviária (nascente) ou rodoviária (poente).

A nível ferroviário, a operação dos comboios passará primeiramente pela sua receção na Linha de Receção/Expedição (paralela à linha geral), sendo manobrados no feixe de linhas norte do terminal e colocados à descarga/carga em uma das quatro linhas de transferência de carga, ou, no caso dos comboios com madeira nas duas linhas de madeira.



Figura 10 – Esquema das Linhas

Os vagões de madeira serão descarregados na zona da operação da madeira (duas linhas), sendo a transferência da carga entre o camião, comboio ou parqueamento, efetuada com recurso a giratórias com garras florestais.

No caso dos contentores, a transferência de carga das 4 linhas para o pavimento/camião será realizada através dos Pórticos Rolantes sobre Carris (RMG), que movimentarão os contentores 1 a 1 para o parqueamento temporário de primeira linha, diretamente para o camião ou ainda para um trator terminal que movimentará o contentor para parqueamento no terminal. Neste último caso, o parqueamento dos contentores no terminal na zona de parque será realizado através de Pórticos Rolantes com Pneus (RTG) ou empilhadores, conforme o tipo de contentor (cheio/vazio) e localização no parque.

No Quadro seguinte identificam-se os equipamentos que serão utilizados na movimentação de contentores no interior do terminal, apresentando-se algumas imagens representativas nas Figuras 11 a 13.

Equipamento	Quantidade	Combustível/Tipo Energia
Pórtico rolante sobre carris (Rail Mounted Gantry Crane)	2	Elétrico
Pórtico rolante sobre pneus (Rubber Tyred Gantry Crane)	3	
Trator de Terminal	6	Diesel
Empilhador para vazios (Empty Container Handlers)	3	
Reachstacker	1	
Empilhador pequeno	1	

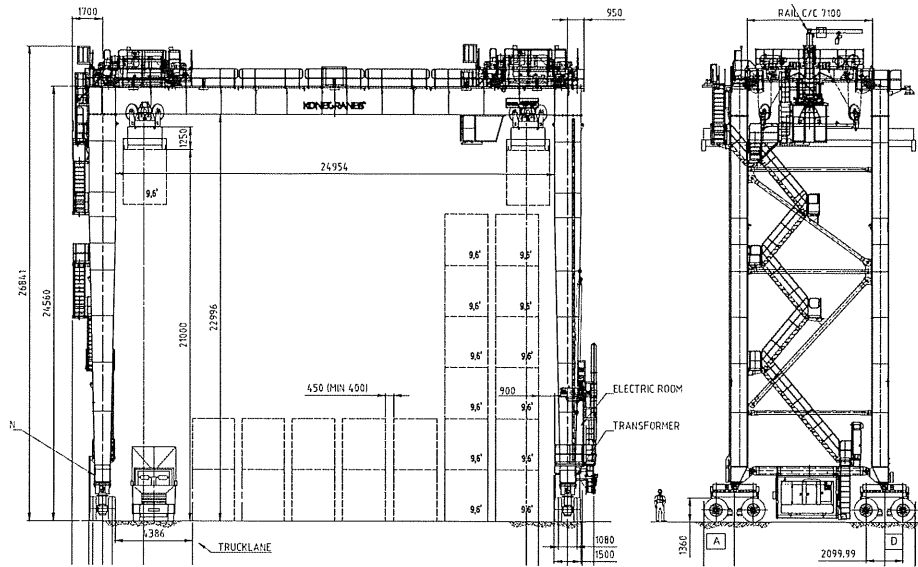


Figura 11 – Pórtico de parque elétrico – pneus (RTG)

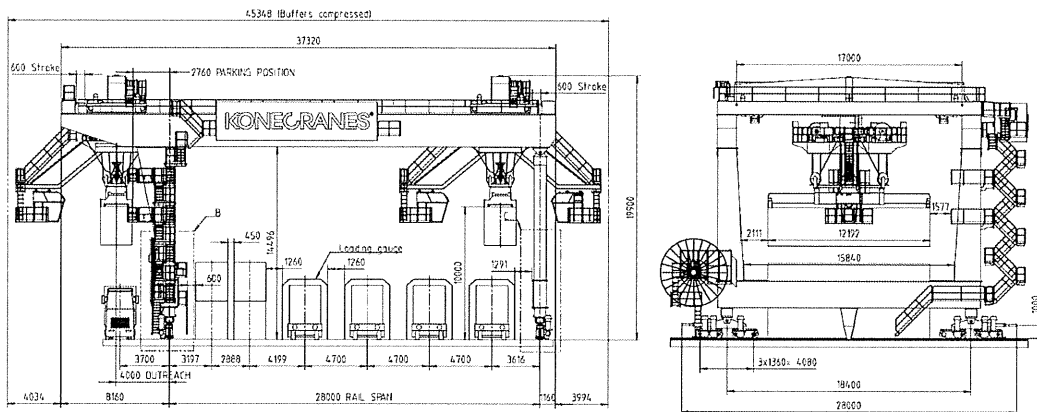


Figura 12 – pórticos de transferência intermodal elétricos – carril (RMG)

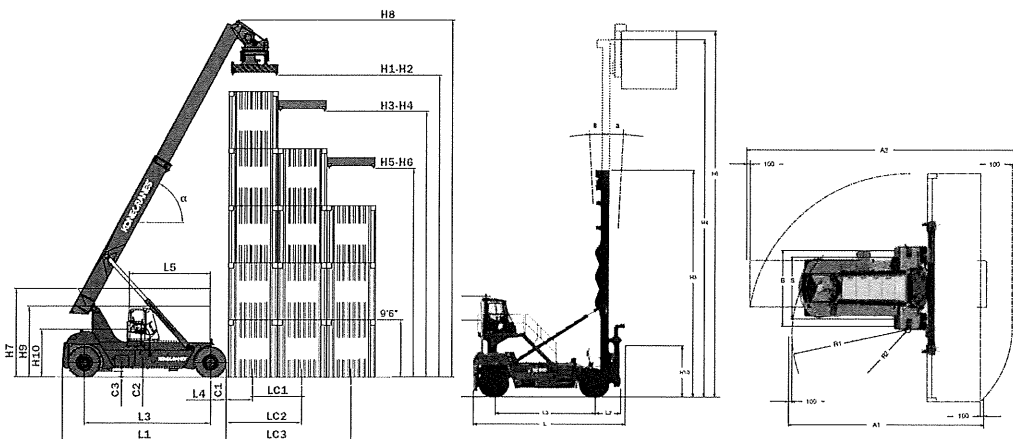


Figura 13 – Reachstacker e Empty Container Handler

8.2 Regime de funcionamento

Numa fase inicial (2021 a 2023), o período de funcionamento diário previsto é de 16 h de segunda a sexta-feira (das 8:00 às 24:00 h) e 8 h ao sábado (das 8:00 às 16:00). A partir de 2024 prevê-se que o terminal funcione 24 h/dia, 7 dias por semana.

8.3 Recursos humanos

Na fase de operação está previsto que o Terminal, no regime de funcionamento que se prevê existir a partir de 2024 (funcionamento em 3 turnos ao longo das 24 horas) funcione com 71 trabalhadores. Nos primeiros anos de funcionamento o número máximo de trabalhadores não deverá ultrapassar os 47.

9. Construção

A nível de planeamento da construção, tendo em consideração todos os preparativos necessários nomeadamente a nível de materiais de via (aparelhos, carril, equipamentos), considerando todas as atividades, a construção do terminal tem uma duração prevista de 8 meses.

Para execução da plataforma será necessária a execução da estrada principal de acesso, Rua 7 fontes, conforme descrito no presente documento, sendo a primeira obra a executar.

Salienta-se em particular os movimentos de terras a efetuar no âmbito deste Projeto, trabalhos de escavação e aterro, necessários para o nivelamento do terreno de fundação da plataforma do terminal por forma a garantir as cotas de trabalho para implementação de toda a operação de carga. O excesso de material será reutilizado para execução dos aterros da obra, sendo o restante escoado para aterro licenciado.

Lisboa 16-02-2020

PROGRAMA URBANÍSTICO RELATÓRIO DE FUNDAMENTAÇÃO

1. INTRODUÇÃO

Refere-se o presente relatório, ao pedido de delimitação de uma Unidade de Execução, que a sociedade **VALE D'ESTE – INVESTIMENTOS IMOBILIÁRIOS, S.A.**, pretende levar a efeito num terreno de sua propriedade, constituído por três unidades cadastrais, localizado na **Rua das Sete Fontes (Lugar de Ancide ou Matamau)**, freguesia de **Lousado**, deste Concelho.

O presente pedido surge no seguimento do Pedido de Informação Prévia nº IPV-28/2018, e abrange três prédios adiante identificados, todos da propriedade da requerente, com a área total de 103.665,00 m².

Os prédios em questão estão inseridos numa área de expansão urbana e é objetivo da requerente assegurar a sua edificabilidade, criando um espaço urbanizável, destinado à construção de edifícios para instalação de atividades económicas, dotado das infraestruturas necessárias.

2. ENQUADRAMENTO

De acordo com o PDM, em termos de qualificação funcional e operativa do solo, o terreno está classificado como “Espaço de Atividades Económicas”, uma pequena área enquadrada em solo urbanizado e a área restante em solo urbanizável.

Está também integrado na UOPG 3.2 – Área de Acolhimento Empresarial VII/Lousado.

Este tipo de Espaço destina-se preferencialmente a atividades dos setores da indústria, armazenagem e logística, admitindo usos complementares como equipamentos, comércio e serviços.



A pretensão apoia-se nas vias existentes, essencialmente na Rua das Sete Fontes, respeitando a estrutura viária proposta na Planta de Ordenamento I, bem como a sua proposta de alteração, estando assim em harmonia com objetivos programáticos da UOPG 3.2..

A Planta de Condicionantes I indica a existência de linhas de água que atravessam o terreno, mas na realidade atualmente existe apenas a indicada nas plantas agora apresentadas, cujo curso se mantém, sendo prevista uma área de proteção.

3. PROPOSTA URBANÍSTICA:

É pretensão da requerente assegurar a capacidade de edificabilidade destes prédios, de forma a permitir futuramente a construção de edifícios destinados a atividades económicas, através de operações de parcelamento, loteamento ou outras que sejam mais apropriadas às características de cada um dos prédios ou das necessidades das atividades económicas que venham a ser aí instaladas.

Os limites da Unidade de Execução proposta abrangem a totalidade dos três prédios envolvidos, com a área total de 103.665,00m², apurada por levantamento topográfico, sendo todos pertencentes ao mesmo proprietário.

RESUMO CADASTRAL

Prédio nº	Inscrição matricial	Registo Predial	Área matricial/ predial (m ²)	Área levantamento topográfico (m ²)	Confrontações
1	Artº 361 Lousado	192 Esmeriz	71.500,00	64.045,00	Norte: Caminho público e terras baldias
					Sul: Caminho público e terras baldias
					Nascente: Caminho público e terras baldias
					Poente: Caminho público
2	Artº 654 Lousado	284 Lousado	17.500,00	24.900,00	Norte: Herdeiros de António Araújo Fonseca
					Sul: Caminho público
					Nascente: Caminho público
					Poente: José da Costa Campos Júnior e Vale D'Este – Investimentos Imobiliários, S.A.
3	Artº 650 Lousado	277 Lousado	39.039 ,00	14.720 ,00	Norte: Vila Têxtil, S.A.
					Sul: Caminho público
					Nascente: Vale D'Este – Investimentos Imobiliários, S.A.
					Poente: Vila Têxtil, S.A.

A Unidade de Execução proposta confronta no seu limite mais a poente, com arruamento existente pavimentado em calçada, infraestruturado com redes de abastecimento de água, energia elétrica, telecomunicações e de drenagem de águas residuais e pluviais, e nos limites a sul/poente com a Rua das Sete Fontes.

Visto tratar-se de uma via não pavimentada e carente de infraestruturas adequadas, esta proposta assenta na execução de obras de urbanização para dotar esta via com as seguintes infraestruturas básicas:

- Reperfilamento e alargamento para as dimensões adequadas e previstas na Lei.
- Redes de distribuição de água.
- Redes de drenagem de águas residuais e pluviais.
- Redes de energia elétrica e telecomunicações.

Com base na alteração ao traçado projetado no PDM para a Rua das Sete Fontes, é prevista a cedência da área de 2.786,00m² para seu alargamento e implantação do traçado atualmente proposto.

O perfil a adotar será o aconselhável para espaços empresariais, com faixa de rodagem com 7,00mts e bermas com 2,50mts.

É prevista uma faixa de proteção à linha de água existente, com uma largura de 29,00mts e a área de 3.806,00m².

A proposta do contrato de urbanização será apresentada quando estiverem definidas todas as condições para aprovação deste pedido.

As futuras operações urbanísticas a que estes prédios sejam submetidos ficam condicionadas ao cumprimento dos objetivos programáticos e das condições e parâmetros urbanísticos desta Unidade de Execução.

Para o Interior de cada prédio, cada projeto urbanístico será compatibilizado com a rede primária a executar e as necessidades específicas de cada atividade a prever ou a instalar.

V. N. de Famalicão, 15 de abril de 2019

A técnica:

Mariana Matos Neves de Carvalho (Eng.ª Civil)

