

PARECER

**2.^a Revisão do PDM de
Vila Nova de Famalicão**

1. ENQUADRAMENTO

No âmbito do processo da 2ª Revisão do Plano Diretor Municipal de Vila Nova de Famalicão (PDMVNF) a IP, na qualidade de representante na Comissão Consultiva de acompanhamento da revisão do PDM, informa que a presente apreciação, pretende contribuir para a emissão de parecer, tendo em conta os elementos agora disponibilizados e tem como objetivo central fornecer informação relevante para a revisão do PDM, designadamente Rede Rodoviária do PRN e Rede Ferroviária Nacional na área abrangida pelo Plano, bem como apresentar desde já, indicações para a formulação da Proposta de Revisão do Plano.

No âmbito do presente processo de revisão, foram emitidos pareceres agosto de 2021 e junho de 2022, reiterando-se toda a informação aí prestada.

Por uma questão de comodidade, esclarecimento e facilidade na leitura, em seguida apresenta-se novamente os capítulos relativos às considerações gerais e à identificação das redes rodoviária e ferroviária, abrangidas pelo concelho de Vila Nova de Famalicão, e regimes de proteção aplicáveis.

2. CONSIDERAÇÕES GERAIS

Como ponto prévio, refere-se que todas as referências legais, regulamentares e contratuais, feitas à REFER, E.P.E. e ou à EP, S.A., consideram-se feitas à Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP, S.A.).

2.1. REDE RODOVIÁRIA

As referências à **Rede Rodoviária Nacional (RRN)** deverão respeitar a identificação, hierarquização e nomeação exposta no Plano Rodoviário Nacional (PRN), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, retificado pela Declaração de Retificação n.º 19-D/98, de 31 de Outubro, e alterado pela Lei n.º 98/99, de 26 de julho e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto, no âmbito do qual a RRN é constituída pela Rede Nacional Fundamental (Itinerários Principais-IP) e pela Rede Nacional Complementar (Itinerários Complementares-IC e Estradas Nacionais-EN).

O PRN integra uma outra categoria de estradas, as “**Estradas Regionais (ER)**”, as quais, de acordo com o artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, asseguram as comunicações públicas rodoviárias do continente com interesse supramunicipal e complementar à RRN, de acordo com a Lista V anexa ao citado Decreto-Lei.

Para além das estradas da RRN e Estradas Regionais, há ainda a referir as estradas não incluídas no PRN, “**Estradas Nacionais Desclassificadas (EN)**”, as quais manter-se-ão sob jurisdição da IP até integração na rede municipal, mediante celebração de acordos de mutação dominial entre a IP e a Câmara Municipal.

Esta distinção, entre as estradas que se encontram desclassificadas pelo PRN, mas que se mantêm sob jurisdição da IP, SA, e as desclassificadas que já se encontram entregues ao respetivo município, deve ser explícita nos elementos constantes da revisão do presente PDM.

De salientar ainda, a publicação da Lei n.º 34/2015, de 27 de abril de 2015, que aprova o novo **Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN)**, em vigor desde 26 de julho de 2015, cujo âmbito de aplicação se estende também às estradas regionais (ER) e às estradas nacionais (EN) desclassificadas, ainda não entregues aos municípios.

O novo Estatuto revoga, para além da Lei n.º 2037, de 19 de agosto de 1949 (anterior Estatuto), os diplomas mencionados no artigo 5.º da Lei n.º 34/2015.

Refira-se que as zonas de servidão *non aedificandi* aplicáveis à Rede Rodoviária Nacional, Estradas Regionais e Estradas Nacionais Desclassificadas, estão definidas no artigo 32.º do EERRN.

Das novas disposições legais em matéria de proteção da rede rodoviária decorrentes do EERRN, salienta-se o papel da IP enquanto Administração Rodoviária e consequentes poderes de autoridade pública na área de jurisdição rodoviária (artigo 41.º, 42.º e 43.º), isto é, a área abrangida pelos bens do domínio público rodoviário do Estado, cuja composição abrange as estradas a que se aplica o EERRN, bem como as zonas de servidão rodoviária e a designada zona de respeito.

Esta zona de respeito, definida no artigo 3.º, alínea vv) do EERRN, compreende “... a faixa de terreno com a largura de 150 m para cada lado e para além do limite externo da zona de servidão *non aedificandi*, na qual é avaliada a influência que as atividades marginais à estrada podem ter na segurança da circulação, na garantida da fluidez de tráfego que nela circula e nas condições ambientais e sanitárias da sua envolvente.”

Assim, as operações urbanísticas em prédios confinantes e vizinhos das infraestruturas rodoviárias sob jurisdição da IP estão sujeitas às limitações impostas pela zona de servidão *non aedificandi* e, se inseridas em zona de respeito, a parecer prévio vinculativo desta empresa, nos termos do disposto no artigo 42.º n.º 2 alínea b) do EERRN.

2.2. REDE FERROVIÁRIA

Para a rede ferroviária, salienta-se já que, nos processos de formação e dinâmica do plano, deverão ser tidos em conta os seguintes aspetos:

- O regime de proteção a que a rede ferroviária está sujeita, definido pela legislação em vigor, nomeadamente o Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro, relativo ao domínio público ferroviário;
- O Decreto-Lei n.º 568/99, de 23 de dezembro, que aprova o Regulamento de passagens de nível.

3. IDENTIFICAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS E CONDICIONANTES

3.1. REDE RODOVIÁRIA E PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL (PRN)

Rede viária na área de incidência do Plano

De acordo com o PRN em vigor (PRN 2000), a **Rede Rodoviária existente no concelho de Vila Nova de Famalicão** é constituída por troços de estradas da Rede Rodoviária Nacional, designadamente da Rede Nacional Fundamental (IP) e da Rede Nacional Complementar (IC e EN), por troços de Estradas Regionais (ER) e por troços de Estradas Nacionais Desclassificadas (EN), conforme identificados na Figura 1, nomeadamente:

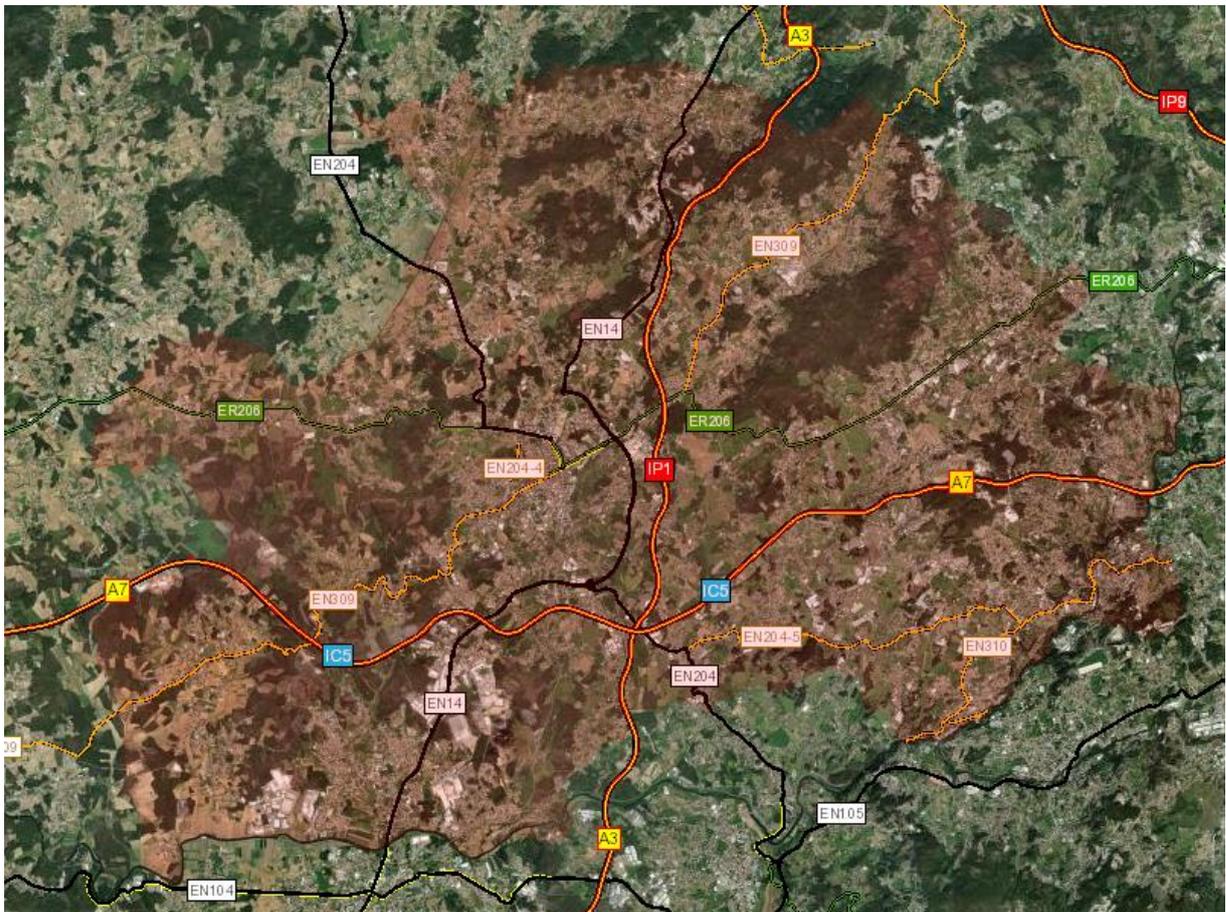


Figura 1 – Identificação da Rede Rodoviária no concelho de Vila Nova de Famalicão (Fonte: SIG IP)

❖ Rede Rodoviária Nacional (RRN)

Rede Nacional Fundamental (Itinerários Principais - IP)

- **IP1/A3**, entre o Limite de Concelho de Santo Tirso (Distrito do Porto) e o Limite de Concelho de Braga, incluindo acessos e ramos de ligação, integrado na **Concessão Brisa (Concessão do Estado)**, tutelada pelo Instituto de Mobilidade e Transportes, IP (IMT), entidade responsável pela gestão deste Contrato de Concessão.

Rede Nacional Complementar (Itinerários Complementares - IC e Estradas Nacionais - EN)

- **IC5/A7**, entre o Limite de Concelho da Póvoa de Varzim (Distrito do Porto) e o Limite de Concelho de Guimarães, incluindo acessos e ramos de ligação, integrado na **Concessão Norte (Concessão do Estado)**, tutelada pelo Instituto de

Mobilidade e Transportes, IP (IMT), entidade responsável pela gestão deste Contrato de Concessão;

- **EN14**, entre o Limite de Concelho da Trofa (Distrito do Porto) e o Limite de Concelho de Braga, **sob jurisdição da IP**;
- **EN204**, entre o Limite de Concelho de Barcelos e o Limite de Concelho de Santo Tirso (Distrito do Porto), **sob jurisdição da IP**.

❖ **Estradas Regionais (ER) sob a responsabilidade da IP**

- **ER206**, entre o Limite de Concelho de Barcelos e o Limite de Concelho de Guimarães, com exceção dos troços transferidos para o município de Vila Nova de Famalicão.

❖ **Estradas Nacionais Desclassificadas (EN) sob a jurisdição IP**

- **EN204-4**, do km 0,000 ao km 0,930;
- **EN204-5**, do km 0,000 ao km 8,148;
- **EN309**, do km 5,574 ao km 25,790;
- **EN310**, do km 28,148 ao km 35,675.

O regime *non aedificandi* aplicável aos referidos troços de estrada, quer da Concessão IP, quer das Concessões do Estado, é o previsto no artigo 32.º do novo EERRN (Lei n.º 34/2015, de 27 de abril).

Considera-se que, a nomenclatura e a hierarquia atrás descritas devem estar refletidas nos documentos da Revisão do PDM, nomeadamente no Regulamento, nas Plantas de Ordenamento, de Condicionantes e da Rede Viária, bem como nas partes escritas que lhes fizer referência.

As restantes vias no concelho, não classificadas pelo PRN e transferidas para a autarquia, pertencem ao património viário municipal.

3.2. INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS/SERVIDÕES ADMINISTRATIVAS E RESTRIÇÕES DE UTILIDADE PÚBLICA

Rede Ferroviária na área de incidência do Plano

O concelho de Vila Nova de Famalicão é abrangido pela **Linha do Minho, Linha de Guimarães e Ramal de Braga, todas com exploração, e pelo Ramal de Famalicão, sem exploração**, conforme identificada na Figura 2.



Figura 2 - Identificação das Infraestruturas Ferroviárias no concelho de Vila Nova de Famalicão (Fonte: SIG IP)

As linhas ferroviárias existentes, com ou sem exploração, continuam a ser Domínio Público Ferroviário (DPF), pelo que se mantêm sujeitas ao regime de proteção definido pelo Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro, com zonas *non aedificandi* associadas, tal como previstas nos artigos 15.º e 16.º do supracitado Decreto-Lei.

Neste contexto, a revisão ao PDM deverá acautelar este regime, nomeadamente, no Regulamento e na Planta de Condicionantes.

4. ANÁLISE DE ELEMENTOS DISPONIBILIZADOS

Como ponto prévio da análise, importa referir que se entende profícuo que se proceda corretamente, desde logo, à identificação das infraestruturas rodoviárias na Proposta de Plano, de acordo com a sua nomenclatura, classificação e jurisdição, conforme mencionado nos pontos 2.1 e 3.1 do presente e do anterior parecer e de acordo com o PRN 2000.

Em alguns documentos apresentados, verifica-se que as referências sobre alguns troços de estradas da rede rodoviária, no concelho de Vila Nova de Famalicão, não se encontram corretas de acordo com o PRN 2000, nem com o referido no nesta e na anterior apreciação, pelo que o conteúdo de alguns capítulos ou subcapítulos, bem como representações gráficas, dos elementos disponibilizados deverão ser revistos/corrigidos e ajustados de acordo exposto anteriormente.

No **Regulamento e na Planta de Condicionantes**, na identificação das servidões rodoviárias e da rede ferroviária, devem observar-se os condicionalismos definidos no EERRN, bem como o regime de proteção aplicável ao Domínio Público Ferroviário, devendo remeter-se para a legislação em vigor os seus condicionalismos específicos.

Considera-se adequado que se proceda, em secção própria e/ou artigo único do **Regulamento**, à identificação e hierarquização da rede rodoviária, devendo ser respeitada a sua jurisdição, tal como atrás indicado. Esta identificação, quer em termos de representação cartográfica quer em termos de legenda, deve ser assegurada uma legibilidade que as permita distinguir com clareza da rede municipal.

A proposta de hierarquização viária do concelho a constar do **Regulamento, da Planta de Ordenamento e da Planta de Mobilidade e Acessibilidades** não deverá suscitar dúvidas quanto aos níveis hierárquicos em que se integram os troços das estradas sob jurisdição da IP e os troços das estradas sob do Município.

O título do n.º 3 “3. *Nível 3 - Rede Municipal*” do “Artigo 96.º Hierarquia funcional” do **Regulamento** deverá ser revisto e ajustado de acordo com o PRN e com o exposto no ponto 3.1 deste e dos anteriores pareceres, uma vez que as Estradas Nacionais Desclassificadas sob jurisdição da IP ainda não fazem parte da Rede Municipal. Mais se esclarece que são estradas não incluídas no PRN “Estradas Nacionais Desclassificadas (EN)”, as quais manter-

se-ão sob jurisdição da IP até integração na rede municipal, mediante celebração de acordos de mutação dominial entre a IP e a Câmara Municipal. Esta distinção, entre as estradas que se encontram desclassificadas pelo PRN, mas que se mantêm sob jurisdição da IP, SA, e as desclassificadas que já se encontram entregues ao respetivo município, deve ser explícita nos elementos constantes da revisão do presente PDM.

Em sede de **Regulamento** deverá ficar consagrado que qualquer proposta de intervenção, direta ou indireta, na rede rodoviária e ferroviária sob jurisdição da IP, deve ser objeto de estudo específico e de pormenorizada justificação, devendo os respetivos projetos cumprir as disposições legais e normativas aplicáveis em vigor, e ser previamente submetidos a parecer e aprovação das entidades competentes para o efeito, designadamente da IP, na qualidade de gestora das infraestruturas sob sua administração.

As apreciações anteriormente aludidas deverão ser refletidas nas peças gráficas e na parte escrita dos documentos que lhe fizer referência.

Da análise às **Planta de Mobilidade e Acessibilidades**, verifica-se que é de difícil leitura e interpretação, uma vez que na representação gráfica dos troços de estradas falta a indicação/identificação nos traçados das vias de acordo com a sua nomenclatura, classificação e em conformidade com o PRN (IP, IC, EN, ER), Estradas Nacionais Desclassificadas sob jurisdição da IP, e ainda com o referido no ponto 3.1 do anterior e da presente avaliação, o que facilitaria a leitura; igualmente, praticamente não distingue troços de Estradas Nacionais Desclassificadas sob jurisdição da IP dos troços municipalizados (antigas estradas nacionais desclassificadas entregues ao município); sugere-se ainda que sejam indicadas as vias associadas a cada nível hierárquico.

Esta Planta, incluindo a legenda, deverá ser revista/corrigida e melhorada, de acordo com o referido atrás e de forma a distinguir os troços de estradas sob jurisdição da IP dos troços de estradas sob jurisdição do Município.

As considerações atrás citadas deverão ser refletidas nas peças gráficas e na parte escrita dos documentos que lhe fizer referência.

O conteúdo da página 111 de 201 do **Relatório Ambiental**, referente a rede rodoviária do concelho, deverá ser revista/corrigida e ajustada de acordo com o exposto no ponto 3.1 desta e das anteriores avaliações. Esclarece-se ainda que as Estradas Nacionais Desclassificadas sob jurisdição da IP não fazem parte da Rede Municipal, uma vez que são estradas não

incluídas no PRN “Estradas Nacionais Desclassificadas (EN)”, as quais manter-se-ão sob jurisdição da IP até integração na rede municipal, mediante celebração de acordos de mutação dominial entre a IP e a Câmara Municipal. Esta distinção, entre as estradas que se encontram desclassificadas pelo PRN, mas que se mantêm sob jurisdição da IP, SA, e as desclassificadas que já se encontram entregues ao respetivo município, deve ser explícita nos elementos constantes da revisão do presente PDM.

Igualmente, a Figura 35, incluindo a legenda, da página 112 de 201 deverá ser revista/corrigida e adaptada de acordo com o supramencionado no parágrafo anterior.

Identicamente, o conteúdo da página 119 de 201 referente a rede rodoviária do concelho deverá ser revista/corrigida e ajustada de acordo com o apresentado no ponto 3.1 desta e da anterior apreciação, bem como com o referido atrás.

As alterações anteriormente mencionadas deverão ser refletidas nas peças gráficas e na parte escrita dos elementos que lhe fizer referência.

5. SALVAGUARDA DA REDE VIÁRIA

Salvuarda-se desde já, relativamente às intervenções previstas na presente proposta do PDM (alheias a esta empresa) e que impliquem alterações na rede rodoviária existente (ou prevista) da jurisdição da IP, que todos e quaisquer projetos elaborados devem ser compatibilizados com os estudos/projetos que estejam a decorrer nesta empresa.

Salvuarda-se, ainda, a eventual necessidade de elaboração de um Estudo de Tráfego, que cumpra as normas em vigor na IP, SA e que permita avaliar o impacte das novas acessibilidades urbanas municipais previstas no PDM, na rede rodoviária da jurisdição da IP, SA. Este Estudo deverá, ainda, ser dirigido para que, sempre que possível, não sejam criados mais acessos à rede rodoviária nacional, promovendo, simultaneamente, o encerramento dos redundantes.

Refere-se ainda que, eventuais alterações na rede rodoviária da jurisdição da IP carecem, igualmente, da aprovação desta empresa e a introdução de novos polos geradores de tráfego deverá obedecer, na íntegra, ao exposto anteriormente.

6. OUTRAS INDICAÇÕES PARA A PROPOSTA DE REVISÃO DO PLANO

Como orientação geral, considera-se que a espacialização da estratégia de desenvolvimento municipal proposta na **Planta de Ordenamento** do PDM não deverá comprometer o nível de

serviço e função inerente às estradas da rede viária sob jurisdição da IP, nem o cumprimento dos requisitos legais em matéria de ruído ambiente, desaconselhando-se, grosso modo, as categorias funcionais correspondentes a “espaços residenciais” e “espaços de equipamentos coletivos” na proximidade dessas estradas. Sem prejuízo do respeito pela zona de servidão aplicável, trata-se de resguardar as estradas de futuras pressões urbanísticas e, ao mesmo tempo, de resguardar o ambiente urbano, e em particular os recetores sensíveis, do ruído proveniente da circulação rodoviária.

Ainda no âmbito das propostas de qualificação funcional do solo urbano deve assegurar-se que a articulação das futuras acessibilidades às estradas da rede rodoviária sob jurisdição da IP seja sustentada na captação e ligação aos nós e intersecções existentes. As propostas de acessibilidades diretas constituem, regra geral, pontos de conflito que comprometem o nível de serviço das vias e condicionam a fluidez do tráfego e segurança da circulação.

Ainda, no que se refere à **Planta de Condicionantes**, em conformidade com a legislação em vigor, deverá a mesma contemplar a representação cartográfica das áreas incluídas no Domínio Público Ferroviário e das zonas de servidão *non aedificandi* aplicáveis aos troços da Rede Rodoviária Nacional, das Estradas Regionais e das Estradas Nacionais Desclassificadas sob jurisdição da IP, com desenvolvimento na área do concelho de Vila Nova de Famalicão, devendo a respetiva legenda estar adequada ao articulado e conteúdo do **Regulamento**. De referir também que esta planta deverá ser apresentada para verificação da rede viária.

7. AMBIENTE - Ambiente Sonoro

Em termos de ambiente sonoro, as preocupações da Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) prendem-se sobretudo com a qualificação funcional dos solos propostos na Revisão do PDM de Vila Nova de Famalicão na envolvência das estradas e ferrovias sob sua jurisdição, na medida em que poderá conduzir ao aparecimento de novos recetores sensíveis (edifício habitacional, escolar, hospitalar ou similar ou espaço de lazer com utilização humana) em zonas onde se verificam situações de incumprimento do Regulamento Geral de Ruído (RGR) – zonas de conflito.

O Ponto 5 do Artigo 24.º do Regulamento proposto para a 2.ª Revisão do PDM de Vila Nova de Famalicão, ao considerar que “nas zonas de conflito, na ausência de Planos Municipais de Redução de Ruído, a edificação fica condicionada nos termos da legislação específica em

vigor” salvaguarda os principais interesses da IP nesta temática. Sem prejuízo do exposto, sugere-se que seja incluída, de forma clara e objetiva, a interdição de licenciamentos e de autorização de novos recetores sensíveis no interior das zonas de conflito.

Salienta-se a necessidade do zonamento acústico, a efetuar para o território concelhio, abranger os recetores isolados e não apenas as zonas urbanas tendo em vista evitar situações de ambiguidade nos valores limite a aplicar para efeitos de cumprimento da legislação de ruído. Como tal, sugere-se a manutenção do Ponto 6 do Artigo 24.º que estava presente na versão anterior do Regulamento do PDM.

Avaliação Ambiental Estratégica - Relatório Ambiental (SET2022)

No âmbito do procedimento de AAE, da análise ao RA, elaborado em setembro de 2023, considera-se nada haver a obstar ao mesmo, atendendo a que, na elaboração do mesmo, foram tidas em conta as recomendações vertidas no nosso parecer anterior, quer no que respeita ao papel da IP, no presente procedimento, como "entidade representativa de interesse a ponderar" (ERIP), bem como à identificação do PRN como um dos instrumentos estratégicos relevantes na análise do presente PDM, atendendo à relevância que a temática da mobilidade e acessibilidades apresenta ao nível dos FCD e das QE definidas no âmbito da revisão do presente PDM.

Por fim, no que respeita ao encadeamento metodológico desenvolvido, consideramos nada haver igualmente a obstar.

8. CONCLUSÃO

Face ao exposto e no que respeita às infraestruturas sob jurisdição da IP, S.A. na área territorial abrangida pelo PDM de Vila Nova de Famalicão, considera-se que a proposta de revisão de plano deverá atender à informação constante no presente parecer.

Relembra-se que, no que se refere ao lanço integrado na Concessão do Estado, deverá ser consultado o IMT, a quem compete a emissão de parecer e imposição de eventuais condicionalismos.

Com os melhores cumprimentos,

A Gestora Regional

Luísa Armanda Cordeiro Silva
(Ao abrigo da Deliberação do CAE 24/IP/2023)