

Gestão Regional de Viseu e Coimbra

Av. Tenente-Coronel Silva Simões
Quinta da Cascata n.º 135 r/c dt. º
3515-150 Abraveses - Viseu - Portugal
T +351 21 287 90 00
grvis@infraestruturasdeportugal.pt

Estrada da Chapeleira
3040-583 Antanhol - Coimbra - Portugal
T +351 21 287 90 00 · F +351 239 794 555
grcbr@infraestruturasdeportugal.pt

Exma. Senhor

Presidente da Comissão de Coordenação e
Desenvolvimento Regional do Norte

Rua da Rainha D. Estefânia, 251
4150-304 Porto

V/ REFª	ANTECEDENTE	N/ REFª	SAÍDA/PROCESSO	DATA
PCGT - ID 561		617-Proc.11046VIS24	007-4452417	2024-09-18

Assunto: PCGT - ID 561 - PDM - SERNANCELHE - 2ª Reunião Plenária

Relativamente ao assunto em epígrafe e em resposta ao pedido de parecer por parte da CCDR Norte quanto à Proposta de Revisão do Plano Diretor Municipal de Sernancelhe, a Infraestruturas de Portugal, SA (IP) transmite o parecer solicitado.

1. CONSIDERAÇÕES GERAIS

Como ponto prévio, refere-se que se reitera o teor dos anteriores pareceres emitidos pela Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP), referindo-se ainda que, todas as referências legais, regulamentares e contratuais, feitas à REFER, E.P.E. e ou à EP, S.A., consideram-se feitas à IP.

Considerando as infraestruturas rodoferroviárias sob responsabilidade da IP, esclarece-se que a área abrangida pelo Plano apenas é servida por rede rodoviária. Neste contexto, importa salientar que 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 se manterão 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 e as desclassificadas que já se encontram entregues ao respetivo município, deve ser explicitada da 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 **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 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 garantia 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. IDENTIFICAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS E CONDICIONANTES

PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL (PRN) E REDE RODOVIÁRIA SOB JURISDIÇÃO DA IP

Rede Rodoviária na área de incidência no Plano

De acordo com o PRN em vigor (PRN 2000), a Rede Rodoviária existente e prevista no concelho de Sernancelhe é constituída por troços de Estradas da Rede Rodoviária Nacional (RRN), designadamente Rede Nacional Complementar – Itinerários Complementares (IC26, a ser assegurado pela EN226 desclassificada), Estradas Nacionais (EN229) e por troços de Estradas Nacionais desclassificadas sob jurisdição da IP (EN226, a assegurar o corredor do IC26), conforme identificados na Figura 1, nomeadamente:

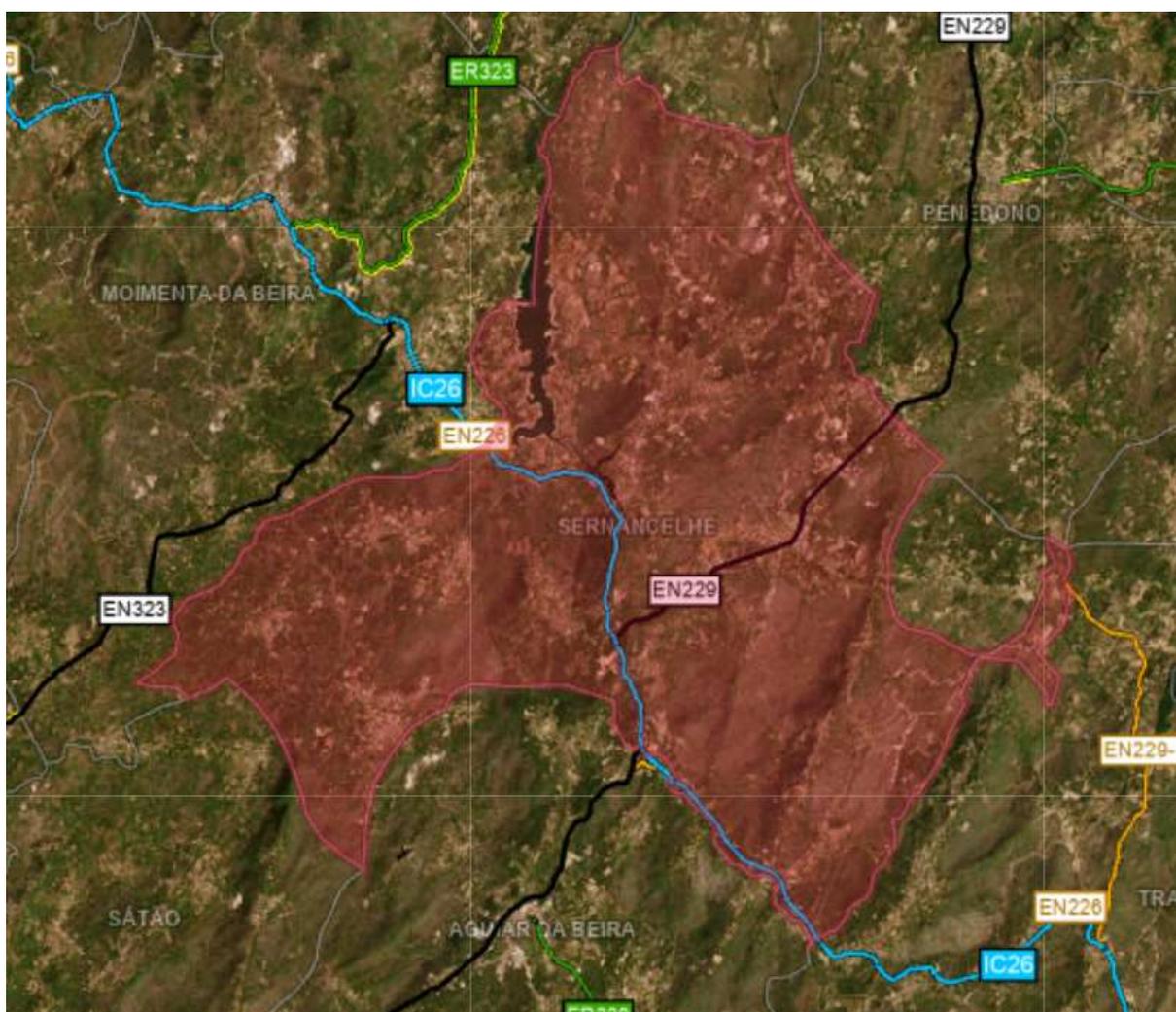


Figura 1 - Rede Rodoviária no município de Sernancelhe (Fonte: SIG IP)



❖ Rede Rodoviária Nacional (RRN)

Rede Nacional Complementar (Itinerários Complementares - IC) sob jurisdição da IP

- **IC26**, desenvolve-se entre o limite municipal com o município de Moimenta da Beira, na localidade de A-de-Barros e o limite municipal com o município de Trancoso, na freguesia de Cunha e na proximidade da localidade com a mesma designação. Este traçado é assegurado pela EN226 desclassificada;

Rede Nacional Complementar (Estradas Nacionais - EN) sob jurisdição da IP

- **EN229**, entre o limite municipal com o município de Penedono e a EN226, desclassificada e entre esta e o limite municipal com o município de Aguiar da Beira;

❖ Estradas Nacionais desclassificadas sob jurisdição da IP

- **EN226**, desenvolve-se entre o limite municipal com o município de Moimenta da Beira, na localidade de A-de-Barros e o limite municipal com o município de Trancoso, na freguesia de Cunha e na proximidade da localidade com a mesma designação. Esta estrada assegura o corredor do IC26.

O regime *non aedificandi* aplicável aos troços de estradas atrás referidos é o previsto no artigo 32.º do novo EERRN (Lei n.º 34/2015, de 27 de abril).

A nomenclatura e a hierarquia viária 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 na parte escrita que lhes fizer referência.

As restantes vias transferidas para a autarquia, não classificadas ou classificadas pelo PRN, pertencem ao património viário municipal.

3. ANÁLISE DOS ELEMENTOS APRESENTADOS/ REDE RODVIÁRIA

Da análise da **Planta de Condicionantes** e relativamente à rede rodoviária, sugere-se que, por uma questão de facilidade de leitura, na representação gráfica das vias sejam identificados com *label*, os troços de estradas de acordo com o PRN (IP, IC, EN, ER) e com o ponto 2 do presente parecer.

Por outro lado, em conformidade com a legislação em vigor, nesta planta, deverão ser representadas as Zonas de servidão *non aedificandi* das estradas.



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

Ainda como indicação geral e para consideração em decisões futuras de planeamento, no âmbito das propostas de qualificação funcional do solo urbano deve assegurar-se que a articulação de novas acessibilidades às estradas da rede rodoviária nacional 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.

4. SALVAGUARDA DA REDE VIÁRIA

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

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

Reitera-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.

5. AMBIENTE SONORO

Em termos de ambiente sonoro, as preocupações da IP prendem-se, sobretudo, com a qualificação funcional dos solos propostos na Revisão do PDM de Sernancelhe na envolvência das estradas 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, como utilização humana) em zonas onde se verificam situações de incumprimento do Regulamento Geral de Ruído (RGR) – zonas de conflito.

Nestes termos, o Ponto 3 do Artigo 75.º do Regulamento da proposta de Revisão do PDM estabelece que as operações urbanísticas a realizar em zonas mistas devem respeitar os valores limite de exposição estabelecidos legalmente. Na “Planta de Ordenamento Salvaguardas e Riscos” é possível verificar que



a Autarquia definiu a zona do Centro de Saúde e da EB 2,3 Padre João Rodrigues como zona sensível.

Tendo em consideração a proximidade destas zonas à EN 229, é do interesse da IP que no Ponto 3 do Artigo 75.º seja referido que qualquer operação urbanística em zona sensível também esteja sujeita ao cumprimento dos limites legais.

Há a referir que o Mapa de Ruído Municipal apresentado está datado de 2011 e tem por base dados de 2008 e dados de tráfego de estradas de jurisdição da IP de 2005. Sugere-se por esse facto a atualização do Mapa de Ruído e uma nova determinação das zonas de conflito existentes no Concelho.

6. AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA RELATÓRIO AMBIENTAL (JUN 2024)

No âmbito do procedimento de AAE, da análise ao Relatório Ambiental, elaborado em junho de 2024, no que respeita à representação da IP, salvaguarda-se que o entendimento desta empresa tem sido o de que a pertinência do seu contributo decorre da sua qualidade como “entidade representativa de interesse a ponderar” (ERIP), ou seja, como entidade com competências específicas no setor rodoferroviário, e não propriamente nas componentes ambientais (como ar, água, clima, biodiversidade, solo e subsolo), as quais correspondem, de uma forma geral, aos critérios que permitem qualificar um plano como suscetível de ter efeitos significativos no ambiente e, portanto, como sujeito a um procedimento de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE).

Mesmo na perspetiva de que as vias rodoferroviárias podem acarretar riscos e/ou danos ambientais (como é o caso do ruído enquanto fator gerador de poluição) é a Proposta de Plano, em última instância, que à IP caberá avaliar (sendo que a defesa, em geral, contra as fontes de poluição sonora – para utilizar o mesmo exemplo - competirá a outras entidades).

Assim, numa lógica de colaboração ativa para a melhoria do processo, após análise do relatório agora apresentado, considera-se que globalmente, nada há a opor ao encadeamento metodológico desenvolvido.

No âmbito do Quadro de Referência Estratégica (QRE), no qual se identificam as macro orientações de política nacional e internacional, bem como os objetivos de longo prazo estabelecidos em matéria de ambiente e sustentabilidade, verifica-se que foi contemplado o Plano Rodoviário Nacional



(PRN2000) como um dos instrumentos estratégicos relevantes na análise do presente PDM, opção que merece a nossa concordância, atento o fato de se estar perante um plano sectorial, possível territorializar, à escala adequada, as propostas do Plano com incidência no concelho de Sernancelhe.

Apreciação fundamentada na relevância que a temática da mobilidade e acessibilidades apresenta ao nível dos FCD e das Questões Estratégicas definidas no âmbito da revisão do presente PDM.

Tal como referido em relação aos restantes elementos constituintes da Proposta do Plano, salvaguarda-se que todas as referências à rede rodoferroviária deverão estar em sintonia com os restantes elementos apresentados.

7. CONCLUSÃO

Face ao exposto e no que respeita às infraestruturas sob jurisdição da IP na área territorial abrangida pelo PDM de Sernancelhe, embora **se emita parecer favorável** à proposta de revisão do mesmo, tal parecer é **condicionado** às correções elencadas no presente documento.

Com os melhores cumprimentos,

O Gestor Regional

Nuno Miguel Grilo Gama

- Ao abrigo da subdelegação de poderes conferida pela Decisão 1/DRP/2019 –

(BB/RPC/ACV/PM)