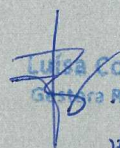


## PARECER

# Plano de Pormenor do Centro Hospitalar de Barcelos 1

  
Luísa Cordeiro  
Gestão Regional  
17 / 2023

## 1. ENQUADRAMENTO

O Plano de Pormenor do Centro Hospitalar de Barcelos 1 encontra-se integrado na UOPG 3 definida na 1.<sup>a</sup> Revisão do PDM de Barcelos, pretendendo-se através desta unidade operativa viabilizar a **criação do novo Centro Hospitalar de Barcelos**, fazendo com que esta pretensão seja o objetivo primordial deste plano.

## 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.).

A área de intervenção do Plano de Pormenor do Centro hospitalar de Barcelos é servida por rede rodoviária. Neste contexto, 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 das Estradas Regionais (ER), 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 e Estradas Regionais estão definidas nos artigos 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 3º, 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.



### 3. ANÁLISE DOS ELEMENTOS APRESENTADOS/REDE RODOVIÁRIA E INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS

Apreciados os documentos disponibilizados e da análise efetuada à rede da IP, SA existente, na zona envolvente do Plano, considera-se ser de referir o seguinte:

A área total do Plano de Pormenor do Centro Hospitalar de Barcelos 1 incide sobre uma área de aproximadamente 319.690 m<sup>2</sup>.

Considerando-se a rede rodoferroviária existente, temos a referir que, de acordo com o PRN, a área do Plano de Pormenor interfere com os troços da Estrada Regional ER204, sob jurisdição da Infraestruturas de Portugal, SA, que limita a área de intervenção do PPCHB1.

As zonas de servidão *non aedificandi* e de visibilidade, aplicáveis aos referidos troços de estrada estão definidas nos artigos 32.º e 33.º, respetivamente, da Lei n.º 34/2015 de 27 de abril. Para além destas servidões legais, nos termos do disposto na alínea b) do nº 2 do artigo 42º do EERRN, as obras e atividades que decorram na zona de respeito à estrada, nos termos em que se encontra definida na alínea vv) do artigo 3º, estando sujeitas a parecer prévio vinculativo da administração rodoviária, nas condições do citado artigo.

Do ponto de vista da salvaguarda da rede rodoviária da responsabilidade desta empresa, o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN), aprovado pela Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, regula a proteção da estrada e sua envolvente, fixa as condições de segurança e circulação dos seus utilizadores e as de exercício das atividades relacionadas com a sua gestão, exploração e conservação, das estradas nacionais e das estradas regionais constantes do Plano Rodoviário Nacional (PRN), das estradas nacionais desclassificadas, isto é, não classificadas no PRN, mas ainda sob jurisdição da IP, bem como das ligações à rede rodoviária nacional, em exploração à data da entrada em vigor do novo Estatuto. A Proposta do Plano em análise deverá respeitar este normativo.

Considera-se adequado que se proceda, em secção própria e/ou artigo único do **Regulamento**, à identificação e hierarquização da rede rodoviária, devendo ser identificada e respeitada a designação das estradas constante do PRN (IP, IC, EN, ER), bem como a sua jurisdição, tal como atrás indicado.

No **Regulamento** e na **Planta de Condicionantes**, na identificação das servidões rodoviárias, devem observar-se os condicionalismos definidos no EERRN, devendo remeter-se para a legislação em vigor os seus condicionalismos específicos.





Da análise do **Regulamento** verifica-se que a Rede Rodoviária, com incidência na área do Plano, não se encontra identificada de acordo com a classificação das estradas no PRN, nem identificada de acordo com o exposto antes, faltando a referência ao troço de Estrada Regional ER204 sob jurisdição da IP, que deverá ser adicionado, como indicado anteriormente.

Em sede de **Regulamento** deverá ficar consagrado que *“qualquer proposta de intervenção, direta ou indireta, na rede rodoviária 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 Infraestruturas de Portugal, IP, SA, na qualidade de gestora das infraestruturas sob sua administração”*.

Os troços de estradas da Rede Rodoviária Nacional e das Estradas Regionais sob jurisdição da IP devem ser identificados nas **Plantas**, incluindo nas legendas, de acordo com a sua nomenclatura no PRN e com o exposto neste parecer.

Da análise a **Planta de Condicionantes**, verifica-se que falta a representação cartográfica das zonas de servidão *non aedificandi* aplicáveis aos troços da Estrada Regional ER204 sob jurisdição da IP, bem como falta a indicação na legenda das respetivas zonas de servidão da ER204, de acordo a legislação em vigor.

Esta Planta, incluindo a legenda, deverá ser revista/corrigida, ajustada e melhorada, de acordo com o aludido anteriormente.

A proposta de hierarquização viária na área do PP a constar na Proposta de Plano não deverá suscitar dúvidas quanto ao nível hierárquico em que se integram as estradas da rede rodoviária, bem como a sua jurisdição, pelo que a **Planta de Implantação** deverá complementar a identificação dos diferentes níveis hierárquicos.

Analisando a **Planta de Implantação**, constata-se que a Rede Rodoviária, com incidência na área do Plano, não se encontra identificada de acordo com a classificação das estradas no PRN, nem identificada de acordo com o apresentado anteriormente, faltando indicação “ER204” no traçado dos troços da Estrada Regional ER204, como indicado antes.



As alterações supracitadas deverão ser refletidas nas peças gráficas e na parte escrita dos documentos que lhe fizer referência.

No que se refere às infraestruturas rodoviárias e como orientação geral, salienta-se que a espacialização da estratégia de desenvolvimento municipal proposta no plano não deve comprometer o nível de serviço e função inerente às estradas da RRN e das Estradas Regionais sob jurisdição da IP.

As intervenções que impliquem alterações na rede viária sob jurisdição da IP, devem todos e quaisquer projetos elaborados ser compatibilizados com os estudos/projetos que estejam a decorrer nesta empresa.

Salvaguarda-se, ainda, a eventual necessidade de elaboração de estudos técnicos, que permitam avaliar o impacto de novas acessibilidades urbanas municipais na Rede Rodoviária Nacional e Estradas Regionais sob responsabilidade da IP. Refere-se ainda que, eventuais alterações na rede viária 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.

O “*Mapa 3: Extrato (adaptado) da Planta de Condicionantes – PP do Centro Hospitalar de Barcelos*”, do subcapítulo “4.2 Condicionantes de Ordem Superior” do **Relatório do Plano**, deverá ser revisto/corrigido e ajustado, uma vez que falta a representação cartográfica das zonas de servidão *non aedificandi* aplicáveis aos troços da Estrada Regional ER204 sob jurisdição da IP, bem como falta a indicação na legenda das respetivas zonas de servidão da ER204, como já referido atrás.

Quanto ao **Estudo de Tráfego** apresentado no Anexo III do **Relatório do Plano**, considera-se de referir que o mesmo já foi objeto de análise através do DMS 3376382-008 e cujo parecer é transcrito novamente no DMS 3930547-008 (despacho de 16-05-2023, da G. Unid. Modelação de Transportes do PE-MT – Mobilidade e Transportes).

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



#### 4. 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 no PP na envolvente da estrada sob sua jurisdição (ER204), na medida em que poderá conduzir ao aparecimento de novos recetores sensíveis em zonas onde se verificam situações de incumprimento do Regulamento Geral de Ruído (RGR) – zonas de conflito.

De acordo com os dados apresentados (Mapa de Ruído de Concelho de Barcelos datado de 2009 tendo por base dados de 2004), existe uma grande parcela da área do PP que se encontra em zona de conflito acústico. Tendo em consideração o Artigo 12.º do RGR e o Artigo 8.º do Regulamento do PP, a ultrapassagem dos Valores Limite de Exposição estabelecidos no Artigo 11.º do RGR é uma razão suficiente de recusa de aprovação, licenciamento ou autorização, as utilizações, ocupações ou atividades a instalar no PP.

As medidas propostas para a redução do ruído contempladas no Plano implicam intervenções na EN204, nomeadamente a alteração da camada de desgaste e redução de velocidade. Neste contexto, há a salientar que, estando a EN204 sob gestão da IP, a Câmara não pode propor medidas para esta via sem uma autorização prévia para realizar essas intervenções. Anotamos, desde já, que todas as medidas de minimização de ruído que forem tidas como necessárias para que novos recetores sensíveis propostos para a envolvente de uma dada via sejam compatíveis com os níveis de ruído ambiente aí registados, serão da inteira responsabilidade do seu promotor, não se responsabilizando a IP por qualquer tipo de conflitos e/ou reclamações que daí resultem.

Sugere-se, dada a antiguidade do Mapa de Ruído Municipal) que seja realizado um Estudo de Ruído específico para o PP onde seja caracterizada a situação inicial e avaliado o cumprimento da legislação após a implementação das medidas propostas.





## 5. CONCLUSÃO

Face ao exposto e de acordo com a análise da informação disponibilizada, considera-se de salientar que nos elementos de Proposta do Plano de Pormenor, em apreço, deverão atender à informação constante no presente parecer.

Em complemento salvaguarda-se que, quaisquer propostas de intervenções/alterações que interfiram com a rede rodoviária na jurisdição desta empresa, a mesmas deverão 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, S.A. enquanto concessionária geral da rede rodoviária. Acresce o facto de que a sua materialização carece igualmente de autorização desta empresa.

Sobre esta matéria em concreto, para alteração da rede viária, informa-se ainda V. Exas., que o Estudo de Tráfego, de junho 2022, obteve parecer favorável da IP, devendo agora a Autarquia desenvolver e remeter o respetivo projeto de execução, para análise e aprovação destes Serviços.

Com os melhores cumprimentos,

A Gestora Regional



Luísa Armanda Cordeiro Silva

(Ao abrigo da Deliberação do CAE 19/IP2022)

