

PARECER

Plano de Pormenor do Centro Hospitalar de Barcelos

1. ENQUADRAMENTO

Na sequência da Conferência de Serviços no âmbito da 2ª Alteração do Plano de Pormenor do Centro Hospitalar de Barcelos no dia 06 de abril, por videoconferência, a CCDR Norte solicitou à IP parecer à Proposta do Plano mencionado.

Assim, no âmbito do solicitado, a presente análise centra-se na identificação da rede rodoviária e infraestruturas ferroviárias sob jurisdição da IP na área do PP indicada e na análise dos documentos disponibilizados.

O Plano de Pormenor do Centro Hospitalar de Barcelos encontra-se integrado na UOPG 3 definida na 1.ª 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**”, 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 da citada Lei.

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.

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 incide sobre uma área de aproximadamente 319.690 m².

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 PP, conforme Figura 1.



Figura 1 - Rede rodoviária na envolvente do PP (Fonte: SIG)

As zonas de servidão *non aedificandi* e de visibilidade, aplicáveis aos referidos troços de estradas 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 n.º 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 estrada nacional desclassificada, 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.

No Proposta de **Regulamento** apresentado não é feita qualquer referência/menção a Estrada Regional ER204, classificada pelo PRN e sob jurisdição da IP, e em outros documentos, nomeadamente na Proposta do **Relatório do Plano** é mencionada, várias vezes, Estrada Nacional 204 ou EN 204, em vez de Estrada Regional 204 ou ER204, pelo que os documentos deverão ser revistos.

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, 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 anteriormente, 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**, nomeadamente na **Planta de Condicionantes**, incluindo as legendas, de acordo com a sua nomenclatura no PRN e de acordo com o exposto neste parecer.

Na **Planta de Condicionantes**, está erradamente indicado “EN204” como uma Estrada Desclassificada sob jurisdição da C.M.B., em vez de “ER204”, Estrada Regional classificada no PRN e sob jurisdição da IP, que deverá ser corrigida. Nesta Planta está em falta a representação gráfica e a identificação na legenda da zona de servidão da ER204.

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** 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 anteriormente, faltando indicação do troço de 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 sob a tutela da IP, 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 (eventualmente estudos de tráfego), que permitam avaliar o impacte 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.

Relativamente a **Proposta de Relatório**, no último parágrafo da página 7 do capítulo “2 *Objetivos do Plano*”, a menção “(...) *Estrada Nacional 204 (EN 204)* (...)” deverá ser substituída por “(...) *Estrada Regional 204 (ER 204)* (...)”

O “*Mapa 3: Extrato (adaptado) da Planta de Condicionantes – PP do Centro Hospitalar de Barcelos*”, do subcapítulo “4.2 Condicionantes de Ordem Superior”, deverá ser revisto/corrigido, uma vez que falta a representação gráfica e indicação da zona de servidão da ER204 (troço de estrada indicada erradamente como Estrada Desclassificada sob jurisdição da C.M.B., de acordo com a legenda).

Ainda relativamente ao subcapítulo anterior é mencionado na página 14 “*Na área abrangida pelo PP do Centro Hospitalar de Barcelos identificam-se as seguintes servidões e restrições:*

–*Recursos Hídricos;*

–*Reserva Ecológica Nacional;*

–*Rede Elétrica (infraestruturas de transporte de energia alta e muito alta tensão).*

–*Gasodutos*”. Sobre o referido verifica-se que não é feita qualquer referência as servidões da ER204.

O subcapítulo “4.4.1 *Rede viária*”, deverá ser revisto e corrigido, de acordo com exposto anteriormente, uma vez que a referência “*Estrada Nacional 204*” não está correta, devendo ser substituída por “*Estrada Regional 204*” ou “*ER204*”, de acordo com o dito antes.

Na página 23 do subcapítulo “5.1 Estruturação Espacial”, é referido “(...), foi realizado um Estudo de Tráfego” e “De acordo com as conclusões do Estudo de Tráfego realizado, (...)”, e na página 24 é dito “Conforme disposto no Estudo de Tráfego suprarreferido, (...)”. Sobre o supracitado, verifica-se que o “Estudo de Tráfego” não consta dos elementos agora disponibilizados, pelo que o mesmo deverá ser presente para análise. Ainda na página 23 a menção “EN 204” deverá ser substituída por “ER204”.

Nas páginas 31 e 32 do subcapítulo “7.3 Resultados” e nas páginas 34 e 35 do subcapítulo “7.4 Conclusões” a alusão “EN 204” deverá ser trocado por “ER204”.

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

4. ESTUDO DE TRÁFEGO

Após diversas reuniões técnicas desenvolvidas com o promotor/projetista do Estudo de Tráfego, articulado com a Câmara Municipal, foram finalmente recebidos os elementos que nos permitiram caracterizar objetivamente o empreendimento, bem como, as intenções de acesso à rede rodoviária nacional. Conseguiu-se igualmente, em tempo útil, gerar internamente o indispensável modelo de microsimulação, dadas as dificuldades expressas no seu desenvolvimento e apresentação.

Assim se concluiu, que o gerador não se consegue acomodar devidamente, nem na rede atual nem na rede futura com a configuração geométrica global proposta, sendo expectáveis graves problemas de capacidade, que se manifestarão em extensas filas de espera, que poderão colapsar todo o sistema de tráfego por períodos bastante duradouros, com enorme duração de dissipação.

De referir também, que não é prática comum que um novo empreendimento tenha múltiplos acessos à rede rodoviária nacional, existindo, por esta razão, a necessidade de estudar um novo cenário considerando que o acesso ao empreendimento se irá realizar pela rotunda P1 (junto ao Estádio) e pela nova rotunda a Sul do empreendimento que liga a rotunda do Galo de Barcelos à rotunda P1.



A rotunda P4 apresenta problemas de capacidade nos ramos 2 e 3 para a HPT-DU, sendo necessárias a apresentação de medidas de mitigação.

Neste contexto, não podemos, nesta fase, validar nem a multiplicidade de acessos proposta à nossa rede, nem a configuração geométrica global proposta para a rede envolvente à sob jurisdição da IP nas suas secções e designadamente, nas suas interseções.

Assim como, deverá o projetista rever toda esta situação, minimizando os pontos de acesso à rede sob jurisdição da IP e demonstrando que as soluções propostas funcionarão claramente sem problemas de capacidade, o que implicará, necessariamente, a adoção eventual de medidas como a sinalização semaforica, "acesso controlado ativamente - ramp metering", novas vias segregadas, novas rotundas, revisão de parâmetros geométricos das existentes, tais como o aumento da largura das vias de entrada ou o incremento do comprimento do leque.

5. CONCLUSÃO

Face ao exposto, a **IP – Infraestruturas de Portugal, S.A. emite Parecer Desfavorável ao Plano de Pormenor do Centro Hospitalar de Barcelos**, de acordo com a análise da informação disponibilizada, considerando-se, no entanto, de salientar que o plano deverá ser reformulado, e atendido o especificado 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.

Com os melhores cumprimentos,

A Gestora Regional

Luísa Armanda Cordeiro Silva
(Ao abrigo da Deliberação do CAE 27/IP/2019)