



PARECER IGT

Revisão do Plano Diretor Municipal de Gondomar (Conferência de Serviços)

Gestão Regional do Porto

2015 / 05 / 13

Índice

1	INTRODUÇÃO	3
2	CONSIDERAÇÕES GERAIS	3
3	PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL (PRN) E CONCESSÃO EP	4
4	ELEMENTOS QUE CONSTITUEM O PLANO.....	7
4.1	REGULAMENTO	7
4.2	PLANTA DE ORDENAMENTO	8
4.3	PLANTA DE CONDICIONANTES.....	9
5	ELEMENTOS QUE ACOMPANHAM O PLANO	10
5.1	RELATÓRIO E SALVAGUARDA DA REDE VIÁRIA.....	10
5.2	PLANTA DE ACESSIBILIDADES-REDE ESTRUTURANTE	10
5.3	PLANTA DE ENQUADRAMENTO REGIONAL.....	11
6	AMBIENTE SONORO	11
7	AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA - RELATÓRIO AMBIENTAL.....	12
8	CONCLUSÃO	15

1 Introdução

O presente parecer refere-se à proposta final de Revisão do Plano Diretor Municipal de Gondomar disponibilizada na plataforma colaborativa da CCDR Norte, para efeitos de reunião plenária, em conferência de serviços, a realizar em 14 de Maio de 2015, na Casa Branca de Gramido.

2 Considerações Gerais

Como ponto prévio, importa salientar que, no âmbito da Rede Viária, as referências à Rede Rodoviária Nacional (RRN) deverão respeitar a identificação, hierarquização e nomeação exposta no Plano Rodoviário Nacional (PRN), aprovado pelo Decreto-Lei nº 222/98, de 17 de julho, retificado pela Declaração de Retificação nº 19-D/98, de 31 de Outubro, e alterado pela Lei nº 98/99, de 26 de julho e pelo Decreto-Lei nº 182/2003, de 16 de Agosto, no âmbito do qual a RRN é constituída pela rede nacional fundamental e pela rede nacional complementar.

De acordo com o artigo 5.º do DL n.º 222/98, o PRN contempla lanços de rede nacional de auto-estradas, que constam da lista IV anexa ao mencionado diploma.

O PRN integra uma outra categoria de estradas, as “Estradas Regionais”, as quais, de acordo com o artigo 12.º do DL n.º 222/98, asseguram as comunicações públicas rodoviárias do continente com interesse supramunicipal e complementar à RRN, de acordo com a Lista V anexa ao referido diploma.

Para além das estradas acima referidas, há ainda a referir as estradas não incluídas no PRN, “estradas desclassificadas”, as quais manter-se-ão sob jurisdição da EP até integração na rede municipal, mediante celebração de protocolos entre a EP e os municípios territorialmente competentes.

Esta distinção, entre as estradas que se encontram desclassificadas pelo PRN mas que se mantêm sob jurisdição da EP,SA e as estradas que já foram

entregues ao município (designadas por estradas municipalizadas), deve ser explícita nos elementos constantes da revisão do presente PDM.

Importa ainda realçar a recente publicação da Lei n.º 34/2015, de 27 de Abril de 2015, que aprova o **novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional**.

Com a entrada em vigor deste novo Estatuto (90 dias após a data da publicação) as servidões rodoviárias a aplicar serão as constantes desta lei.

Assim, pese embora o facto de não se encontrar ainda em vigor, o EEN anterior (Lei n.º 2037, de 19 de Agosto de 1949) irá ser em breve revogado pelo novo. Assim, deixa-se à consideração do município e CCDR, face à fase final em que se encontra o processo de revisão do PDM, a adaptação da versão final da proposta do plano em conformidade com as novas disposições legais em matéria de proteção da rede rodoviária.

Para além da Lei n.º 2037, de 19 de Agosto de 1949, o novo Estatuto revoga ainda os diplomas mencionados no artigo 5.º da Lei 34/2015, nos quais se incluem os seguintes:

- Decreto-Lei n.º 13/71, de 23 de janeiro;
- Decreto-Lei n.º 13/94, de 15 de janeiro;
- Decreto-Lei n.º 105/98 de 24 de abril;
- Artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 294/97, de 24 de Outubro (Bases de Concessão Brisa)
- Artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 392-A/2007, de 27 de Dezembro (Bases de Concessão Douro Litoral)

3 Plano Rodoviário Nacional (PRN) e Concessão EP

De acordo com o PRN2000, a **Rede Rodoviária existente** no concelho de Gondomar é constituída pelos seguintes troços:

➤ Rede Rodoviária Nacional (RRN)

Rede Nacional Fundamental

- **A4/IP4**, integrada na Concessão Brisa, tutelada pelo IMT.

As zonas de servidão aplicáveis são as definidas no DL 294/97, até à entrada em vigor da Lei nº 34/2015, data a partir da qual se aplicará o disposto no respetivo artigo 32º.

Rede Nacional Complementar

Itinerários Complementares

- **A41/IC24**, integrada na concessão Douro Litoral, tutelada pelo IMT.

As zonas de servidão aplicáveis são as definidas no DL 392-A/2007, até à entrada em vigor da Lei nº 34/2015, data a partir da qual se aplicará o disposto no respetivo artigo 32º.

- **A43/IC29**, entre o limite do concelho do Porto e ao km 8+200.

As zonas de servidão aplicáveis são as definidas DL 13/94, até à entrada em vigor da Lei nº 34/2015, data a partir da qual se aplicará o disposto no respetivo artigo 32º.

- **A43/IC29**, entre o km 8+200 e o nó da A41/IC24, Aguiar de Sousa, integrada na concessão Douro Litoral, tutelada pelo IMT.

As zonas de servidão aplicáveis são as definidas no DL 392-A/2007, até à entrada em vigor da Lei nº 34/2015, data a partir da qual se aplicará o disposto no respetivo artigo 32º.

Estradas Nacionais

- **EN 15**, entre limites do concelho de Valongo;
- **EN 108**, entre Melres (km 20+665) e o limite do concelho de Penafiel (km 27+300);

- **EN 222**, entre o limite do concelho de Santa Maria da Feira (km 26+000) e o limite do concelho de Castelo de Paiva (km 30+200).

As zonas de servidão aplicáveis são as definidas no DL13/94, até à entrada em vigor da Lei nº 34/2015, data a partir da qual se aplicará o disposto no respetivo artigo 32º.

➤ **Estradas Regionais**

- **ER 108**, entre o limite do concelho do Porto e Melres (km 20+665);
- **ER 209**, entre o km 6+200 e o limite do concelho de Valongo (km 12+037).

As zonas de servidão aplicáveis são as definidas no DL13/94, até à entrada em vigor da Lei nº 34/2015, data a partir da qual se aplicará o disposto no respetivo artigo 32º.

➤ **Estradas Nacionais Desclassificadas, ainda sob a jurisdição da EP,SA**

- **EN 12**, entre Areosa (km 10+240) e o limite do concelho do Porto (km 13+150);
- **Ramal EN 12**, entre a Rotunda das Areias e a intersecção com a EN12.

As zonas de servidão aplicáveis são as definidas no DL13/71, até à entrada em vigor da Lei nº 34/2015, data a partir da qual se aplicará o disposto no respetivo artigo 32º.

A nomenclatura, hierarquia e zonas de servidão atrás descritas devem estar refletidas nos documentos que constituem a revisão do PDM, nomeadamente, no Regulamento, Plantas de Ordenamento e de Condicionantes, bem como nas restantes partes escritas e desenhadas que lhes fizer referência.

4 Elementos que constituem o Plano

4.1 Regulamento

Na identificação das servidões rodoviárias, devem observar-se, três categorias de estradas (rede rodoviária nacional de acordo com o disposto no PRN, estradas regionais e estradas desclassificadas sob jurisdição da EP) e remeter-se para a legislação em vigor os seus condicionalismos específicos, nomeadamente as zonas de servidão *non aedificandi* aplicáveis.

Assim, não se vê inconveniente na redação dos artigos 7.º e 8.º - Identificação e Regime, uma vez que remete as servidões aplicáveis para a legislação em vigor.

Porém, em conformidade com o disposto na alínea c) do n.º 1 do artigo 86.º do Decreto - Lei n.º 380/99, de 22 de setembro, com a redação conferida pelo Decreto-Lei n.º 46/2009, de 20 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 181/2009, de 7 de agosto, a Planta de Condicionantes deve contemplar a representação cartográfica das zonas de servidão *non aedificandi* das estradas, pelo que o texto o artigo 7.º - Identificação deverá ser reajustado.

A proposta de hierarquização viária do concelho que consta do artigo 63º do Regulamento (e também das Plantas de Ordenamento e de Acessibilidades-Rede Estruturante) não deverá suscitar dúvidas quanto aos níveis hierárquicos em que se integram a RRN, as Estradas Regionais e as estradas nacionais desclassificadas sob jurisdição da EP.

Assim, de modo a que fique claro em que níveis hierárquicos se encontram inseridos os lanços sob jurisdição da EP e IMT, deverão ser mencionadas todas as vias associadas aos respetivos níveis de acordo o exposto neste parecer, bem como a sua jurisdição, que se encontra em falta, devendo ajustar-se o texto do Regulamento, e a representação/ nomenclatura nas Plantas de Ordenamento e de Acessibilidades-Rede Estruturante.

Ainda em sede de **Regulamento** deverá ficar consagrado que *“qualquer proposta de intervenção na Rede Rodoviária Nacional, Estradas Regionais e estradas desclassificadas não transferidas para o património municipal, 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”*.

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

4.2 Planta de Ordenamento

Relativamente às pretensões/ novas vias municipais propostas no Plano (alheias a esta empresa) e que impliquem alterações na rede rodoviária existente da jurisdição da EP,SA, salvaguarda-se desde logo que 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 EP,SA e que permita avaliar o impacte das novas acessibilidades urbanas municipais previstas no Plano na rede rodoviária da jurisdição da EP,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.

Refira-se ainda que, eventuais alterações na rede rodoviária da jurisdição da EP,SA carecem, igualmente, da aprovação desta empresa.

A introdução de novos polos geradores de tráfego deve obedecer, em tudo, ao exposto anteriormente.

No que respeita à hierarquia funcional proposta, representação gráfica da rede viária e à legenda da Planta de Ordenamento, devem estar de acordo com o referido anteriormente no ponto 4.1., verificando-se ainda a falta da designação

de alguns troços de estradas de acordo com o PRN, nomeadamente da EN15, da ER108, da ER209 e da EN12.

Refira-se que a EN12, estrada desclassificada, sob jurisdição da EP, está representada como via coletora na Planta de Ordenamento e como via distribuidora principal na Planta de Acessibilidades-Rede Estruturante, pelo que esta situação deverá ser corrigida.

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

4.3 Planta de Condicionantes

Conforme mencionado atrás e de acordo com o estabelecido no RJIGT, a Planta de Condicionantes deve ser revista de modo a contemplar a identificação, de acordo com a sua classificação, e as zonas de servidão *non aedificandi* das estradas existentes da RRN, estradas regionais e estradas desclassificadas que se encontram sob a jurisdição da EP, devendo a respetiva legenda ser adequada ao articulado e ao conteúdo do Regulamento (al. e) iv) v) vi) do artigo 7.º).

De referir que a representação gráfica da rede viária, deve permitir o reconhecimento imediato das estradas que estão sob jurisdição da EP, distinguindo-as das que estão sob a responsabilidade da autarquia.

Verifica-se que nas Plantas A e B falta a indicação da designação no traçado da EN15 e da ER209; a ER209, sob jurisdição da EP, está representada como pertencente à Rede Rodoviária Municipal (cor laranja), quando deveria ser como Estrada Regional (cor preta indicada na legenda), pelo que deverá ser retificada; a legenda deverá ser reajustada, de acordo com o referido nesta apreciação.

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

5 Elementos que acompanham o Plano

5.1 Relatório e Salvaguarda da rede viária

O conteúdo do capítulo “1. Sistemas de Estruturação Territorial”, bem como do título “Rede Rodoviária” (páginas 39 e 40), deverão ser corrigidos, de acordo com o referido no presente parecer.

No âmbito do Programa de Execução e Plano de Financiamento do PDM, considera-se que, independentemente da atribuição de prioridades às ações constituir um exercício que resulta do modelo territorial preconizado, esta proposta não poderá ser alheia ao Plano de Investimentos desta empresa, no que se refere à rede de estradas sob jurisdição da EP.

Neste sentido, analisando-se a compatibilidade/conformidade da Proposta de Plano com a programação de investimento na rede viária sob gestão da EP, importa esclarecer que as ações/projetos previstos ou propostos e identificados no quadro da página 56, referentes a rede viária /acessibilidades, não fazem parte do Plano de Investimentos desta empresa.

No que se refere ao estudo de qualificação da Circunvalação, e uma vez que transcrevem algumas ideias-força do PMQUC, admite-se que deverá ser equacionada a integração do lanço na rede municipal, conforme mencionado na n/ apreciação ao Relatório de Lançamento (EP-SAI/2014/93887 de 24-11-2014).

5.2 Planta de Acessibilidades-Rede Estruturante

No que respeita à hierarquia, representação gráfica da rede viária e legenda desta Planta, devem as mesmas estar de acordo com o referido anteriormente verificando a ausência da classificação das estradas (EN, ER, Estrada desclassificada sob jurisdição da EP), uma vez que só é indicado o número da estrada; para além disso a rede da EP não se distingue da rede municipal, devendo ser esclarecido o nível hierárquico em que se encontra inserida a EN12, conforme mencionado no ponto 4.2..

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

5.3 Planta de Enquadramento Regional

Esta planta deverá ser revista de acordo com o referido atrás nesta apreciação.

Verifica-se ainda que o troço da EN15, que estabelece a ligação ao IP4/A4, está representado como EM208, o que deverá ser retificado; verifica-se a ausência da indicação da designação da EN12.

6 Ambiente Sonoro

Em termos de ambiente sonoro, as preocupações da EP, SA. prendem-se sobretudo com a qualificação funcional dos solos proposta no PDM para a envolvente das estradas sob sua jurisdição, 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).

No que respeita à qualificação funcional do solo, considera-se que as questões do ruído foram devidamente acauteladas no PDM de Gondomar, estando claramente expressas no Regulamento, as condicionantes às operações urbanísticas em termos de ambiente sonoro, fixadas pelo Regulamento Geral de Ruído. Assim sendo, considera-se não haver nada a obstar, em matéria de ambiente sonoro, à revisão do PDM de Gondomar.

Cumpre-nos, no entanto recomendar que, nas situações em que se prevejam situações de incumprimento do ruído, as medidas a adotar deverão passar preferencialmente pela criação de zonas tampão, cuja largura dependerá da extensão das zonas de conflito, entre a via e os novos recetores ou através da interposição de usos não sensíveis entre a via e os mesmos.

Neste contexto, salienta-se que todas as medidas de minimização de ruído que forem tidas como necessárias para que os usos sensíveis propostos para a envolvente das vias sob jurisdição da EP, SA, sejam compatíveis com os níveis de ruído ambiente aí registados, serão da inteira responsabilidade do seu

promotor, não se responsabilizando esta empresa por qualquer tipo de conflitos e/ou reclamações que daí resultem.

Por outro lado, a EP, SA constituirá também uma das entidades responsáveis pela execução do Plano Municipal de Ruído de Gondomar. Assim sendo, e embora o Plano de Redução seja um elemento externo ao PDM, cumpre-nos informar que, de forma a dar cumprimento às disposições do Decreto-Lei nº 146/2006, de 31 de Julho, que transpõe para direito nacional a Diretiva nº 2002/49/CE, relativa à Avaliação e Gestão do Ruído Ambiente, a EP, SA, tem a obrigatoriedade de desenvolver Mapas Estratégicos de Ruído e Planos de Ação das Grandes Infraestruturas de Transporte (GIT) sob sua jurisdição.

Neste contexto, há a referir que esta empresa deu já início aos procedimentos para a elaboração dos Mapas Estratégico de Ruído e Planos de Ação ditos de 2ª fase, no qual foram incluídos os troços A43/IC29 – Freixo Norte/ Gondomar e ER209 – Ramalde/Valongo Sul.

Neste âmbito, reitera-se que qualquer proposta de intervenção a efetuar nos lanços da rede viária sob jurisdição da EP, para efeitos de Plano de Redução de Ruído, deverá 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.

7 Avaliação Ambiental Estratégica - Relatório Ambiental

A revisão do PDM de Gondomar encontra-se sujeita a procedimento de avaliação ambiental (comumente designada de Avaliação Ambiental Estratégica – AAE), nos termos do RJIGT, em articulação com o regime de avaliação ambiental de Planos e Programas.

É entendimento da EP, SA de que a pronúncia sobre o sentido da decisão quanto à estrutura e conteúdo do Relatório Ambiental (RA) deve ser avocada às entidades que efetivamente desempenham o papel de “entidade com responsabilidade ambiental específica” (ERAE).

Por conseguinte, a pertinência do contributo desta empresa na apreciação do RA decorre da sua qualidade como “entidade representativa de interesse a ponderar” (ERIP), não se verificando inconveniente, em termos práticos, na formalização subsequente do RA, uma vez que as preocupações da EP, SA, embora não descurando o papel da avaliação ambiental da revisão do Plano e do princípio da transversalidade, encontram-se, naturalmente, focadas nos estudos complementares que devem acompanhar a Proposta de Plano e, por conseguinte, estarem refletidas nos seus Elementos Constituintes (Planta de Ordenamento, Planta de Condicionantes e Regulamento).

Pelo que, numa lógica de colaboração ativa para a melhoria do processo, a EP, SA, após análise do RA agora apresentado, considera que globalmente, nada há a opor ao encadeamento metodológico desenvolvido.

Já 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, consideramos ser de questionar a opção tomada de exclusão do Plano Rodoviário Nacional (PRN2000), solicitando-se a apresentação dos argumentos que sustentem esta decisão, atento o facto de se estar perante um plano sectorial e de ser possível territorializar, à escala adequada, as propostas do Plano com incidência no concelho de Gondomar.

Considerando igualmente, que o PRN2000 deverá ser tido como um instrumento indispensável para a análise de uma gestão mais sustentável e eficaz do território e das infraestruturas de mobilidade regional, considerando o papel da rede viária no planeamento e organização do território e o seu contributo na promoção do desenvolvimento e coesão social e territorial.

Nesta linha de ideias, considera-se que o QRE deveria igualmente contemplar o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+) 2014-2020, uma vez que este Plano Estratégico surge como uma atualização do Plano Estratégico dos Transportes – Mobilidade Sustentável (PET) 2011-2015, projetando uma segunda fase de reformas estruturais a empreender neste

sector, bem como o conjunto de investimentos em infraestruturas de transportes a concretizar até ao fim da presente década, caracterizando-se, no que respeita aos objetivos estratégicos para o horizonte 2014-2020, pela proposta de “um equilíbrio entre um esforço de promoção do crescimento, um esforço reformista e de promoção da sustentabilidade do sistema de transportes e um esforço de coesão social e territorial”.

Apreciação fundamentada na relevância que a temática da mobilidade e acessibilidades apresenta, ao nível das Opções Estratégicas (OE) do Plano, integrando a OE “Reforço das Acessibilidades externas e internas”, bem como ao nível dos Fatores Críticos para a Decisão (FCD), em particular no que respeita ao FCD “Acessibilidade e Mobilidade”, no Critério de Avaliação “Mobilidade e Infraestruturas Viárias” o qual tem como objetivo de sustentabilidade “Aumentar a atratividade dos transportes públicos, de modo a diminuir a utilização do transporte individual” e “Concluir as infraestruturas viárias previstas para concelho, contribuindo para a diminuição do congestionamento de tráfego, em especial nas vias estruturantes”.

Contudo, da análise aos indicadores utilizados para o Critério de Avaliação “Mobilidade e Infraestruturas Viárias”, do FCD referido anteriormente, considera-se a seleção efetuada um pouco redutora, dado que se julga ser de considerar parâmetros relacionados com a “conectividade modal” (por ex. perceção da atratividade da rede de TC, capacidade dos interfaces modais, etc.), assim como no que respeita aos indicadores mais diretamente relacionados com a rede de infraestruturas rodoviárias (ex. evolução do volume de tráfego, nível de serviço, capacidade e segurança), pelo que se considera uma mais-valia a reanálise dos indicadores utilizados para o Critério anteriormente mencionado.

No que respeita às referências efetuadas à rede viária, salientamos que estas deverão estar em sintonia com o mencionado no presente parecer.

8 Conclusão

Face ao exposto, considera-se de emitir parecer favorável à proposta de revisão do Plano Diretor Municipal de Gondomar, condicionado à retificação dos aspetos mencionados no presente parecer.

13 de Maio de 2015