

PARECER

## Revisão do Plano de Urbanização de Fátima



**ELABORAÇÃO**

**GESTÃO REGIONAL DE LEIRIA E  
SANTARÉM**

2021-07-07



## ÍNDICE

|   | <b>Pág.</b> |
|---|-------------|
| <b>1. INTRODUÇÃO.....</b>   | <b>3</b>    |
| <b>2. ENQUADRAMENTO .....</b>   | <b>3</b>    |
| <b>3. ANÁLISE DOS ELEMENTOS APRESENTADOS/REDE RODOVIÁRIA E INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS .....</b> | <b>4</b>    |
| <b>4. AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA .....</b>   | <b>11</b>   |
| <b>5. AMBIENTE SONORO .....</b>   | <b>11</b>   |
| <b>6. CONCLUSÃO .....</b>   | <b>12</b>   |



## 1. INTRODUÇÃO

Estando prevista a Conferência Procedimental para o próximo dia 8 de julho de 2021, para emissão do parecer referente à revisão do Plano de Urbanização de Fátima, foi solicitado à Infraestruturas de Portugal, SA (IP) a análise dos elementos disponibilizados na plataforma PCGT para elaboração do parecer final da Infraestruturas de Portugal, SA (adiante IP).

A Câmara Municipal de Ourém encontra-se a elaborar o Plano de Urbanização de Fátima, na freguesia de Fátima.

A consulta efetuada à IP tem como objetivo a recolha de informação para a Avaliação Ambiental Estratégica, requerendo, nomeadamente, informação acerca da rede sob jurisdição da IP, bem como eventuais recomendações e condicionantes a atender no desenvolvimento do projeto.

## 2. ENQUADRAMENTO

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).

A área de intervenção do Plano de Urbanização de Fátima 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.

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 nos artigos 32.º da citada Lei.

Das 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.

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

Apreciados os documentos disponibilizados e da análise efetuada à rede da IP existente, na zona envolvente à área de projeto (figura 1), consideramos ser de referir o seguinte:

A área de estudo agora indicada situa-se no concelho de Ourém e Freguesia de Fátima, pertencente ao distrito de Santarém.

Existe proximidade a troço rodoviário sob jurisdição da IP, o que faz prever a existência de servidões e área *non aedificandi* associadas.

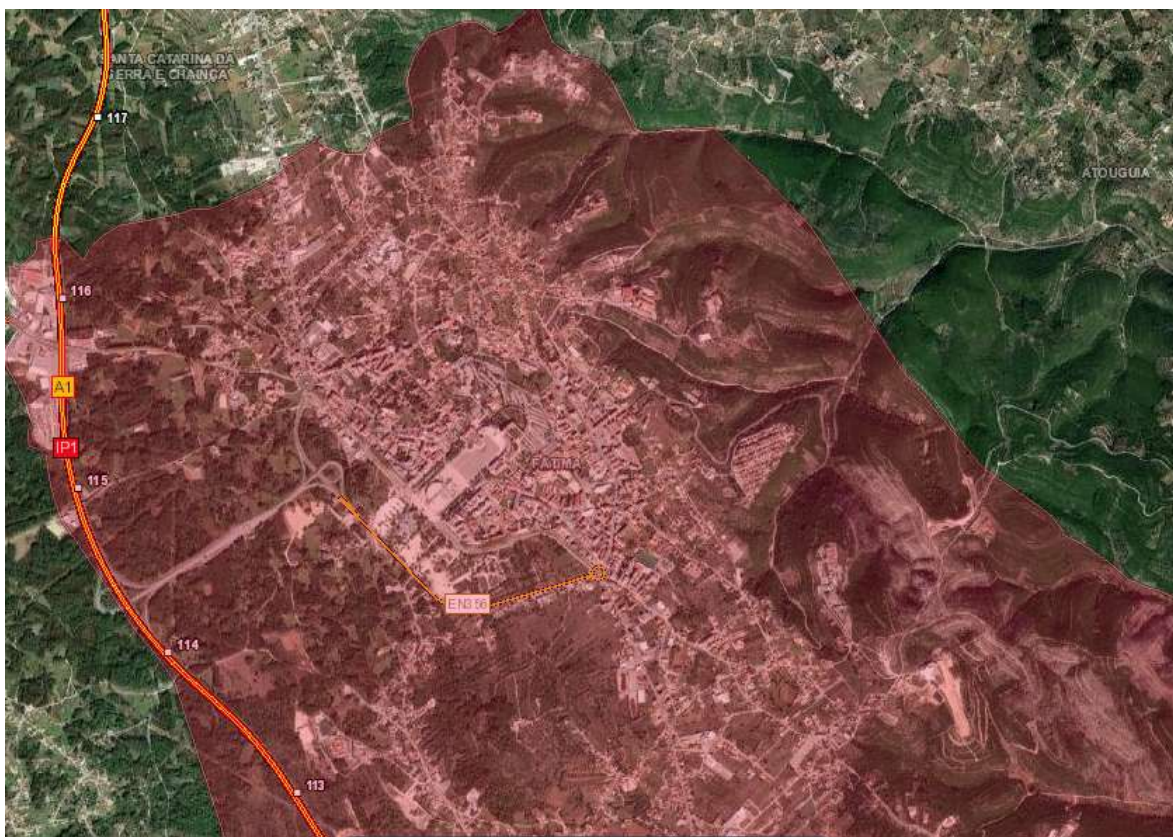


Figura 1 – Localização da área do Plano de Urbanização

### **Plano Rodoviário Nacional (PRN 2000) e Rede Rodoviária sob jurisdição da I.P.**

#### **Rede Nacional Fundamental (Itinerários Principais - IP)**

- **IP1/A1**, segue entre Lisboa e Porto, delimitando, a Poente a Freguesia de Fátima, 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.

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

- **EN356**, entre o acesso à A1 e a rotunda a nascente (designada no plano como Av. João XXIII), conforme figura acima.

As zonas de servidão *non aedificandi* e de visibilidade, aplicáveis nos lanços de estradas sob jurisdição da IP, 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, 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 constantes do Plano Rodoviário Nacional (PRN), das estradas regionais, 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 de Urbanização (PU) em análise deverá respeitar este normativo.

### **Intervenções na Rede Rodoviária**

De acordo com o planeamento de intervenções e projetos, denota-se que não existe qualquer tipo de intervenção programada para a área em estudo. Não existe, do mesmo modo, qualquer projeto de infraestruturização viária ou ferroviária na área.

### **Rede Ferroviária**

Verifica-se que, na área de estudo, não existem linhas de caminhos de ferro.

### **Elementos Recebidos**

Como nota prévia, refere-se que a espacialização da estratégia de desenvolvimento proposta no PU, não deve 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, desaconselhando-se veemente a proposição de áreas residenciais ou equipamentos de utilização coletiva em faixas adjacentes às estradas da RRN.

Deve igualmente ter-se em consideração que as propostas de qualificação funcional do solo urbano devem assegurar-se de que a articulação das futuras acessibilidades às estradas da rede rodoviária nacional seja sustentada na captação e ligação aos nós e intersecções previamente existentes, atendendo que 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, bem como a segurança da circulação.

Ainda se reforça que, toda e quaisquer intervenções que interfira com a rede sob jurisdição da IP deverá ser sujeita a parecer prévio da mesma.

### **Plantas**

As plantas terão de corresponder à Rede existente e constante do ponto 3 do presente parecer.



Não existe Rede Nacional Complementar na área de estudo.

Não obstante, as zonas *non aedificandi* da Planta e condicionantes estão corretamente identificadas, bem como as estradas em causa.

### **Regulamento**

No art.º 9º, ponto 1., onde consta “Estradas Nacionais a desclassificar (...)” deverá constar “Estradas Nacionais Desclassificadas (...)”.

O ponto 3. do mesmo art.º 9.º, apenas a EN356 é uma Estrada Nacional Desclassificada. As restantes estradas mencionadas foram já municipalizadas, ou seja, alvo de Acordo de mutação Dominial, pelo que é necessária a correção deste ponto.

O art.º 40.º faz novamente referência a Estradas Nacionais já municipalizadas.

Na subalínea ii) da alínea a) do ponto 3. do art.º 59.º, é proposta uma ligação viária que interferirá com a rede IP. Reforça-se que toda e quaisquer intervenções que interfira com a rede sob jurisdição da IP deverá ser sujeita a parecer prévio da mesma.

### **Relatório**

No ponto 3.3.1 Rede Viária será, também de corrigir a rede rodoviária, conforme ponto 3 deste parecer e indicações dadas em pontos anteriores.

### **Relatório anexo II**

No ponto 3.6.2 Acessibilidades Rodoviárias, será, também de corrigir a rede rodoviária, conforme ponto 3 deste parecer e indicações dadas em pontos anteriores.

## **Intervenções na rede viária sob jurisdição da Concessão Brisa**

### **Vertente Rodoviária**

- A revisão do Plano de Urbanização Fátima, incide sobre uma área, conforme definido na figura 1 do ponto 3 deste parecer;
- Neste processo, disponibilizado para análise, surgem algumas peças escritas e desenhadas, nomeadamente na figura 2, 3 e Relatório de Fundamentação págs. 41 a 46 em **3.3 Opções Setoriais (3.3.1 Rede Viária e 3.3.2 Estacionamento)**, que devem ser lidas comparativamente e que deixam indicações e interrogações do que o PU prevê efetivamente para a rede viária futura e envolvente a Fátima, nomeadamente:



- É indicada uma nova ligação entre o IC 9 e o Nó de Fátima, da A1-Auto-Estrada do Norte, identificada graficamente na figura 2 e 3 e assinalada nas peças escritas Relatório de Fundamentação págs. 41 a 46;
- É indicada a construção de uma denominada Variante Norte a Fátima com interferência na ligação do Nó de Fátima (A1), também identificada na figura 2 e 3 e assinalada nas peças escritas Relatório de Fundamentação págs. 41 a 46;
- É referida uma nova bolsa de estacionamento no final da ligação do Nó de Fátima (A1) a Fátima, igualmente assinalada na figura 2 e 3 e mencionada nas peças escritas Relatório de Fundamentação págs. 41 a 46.

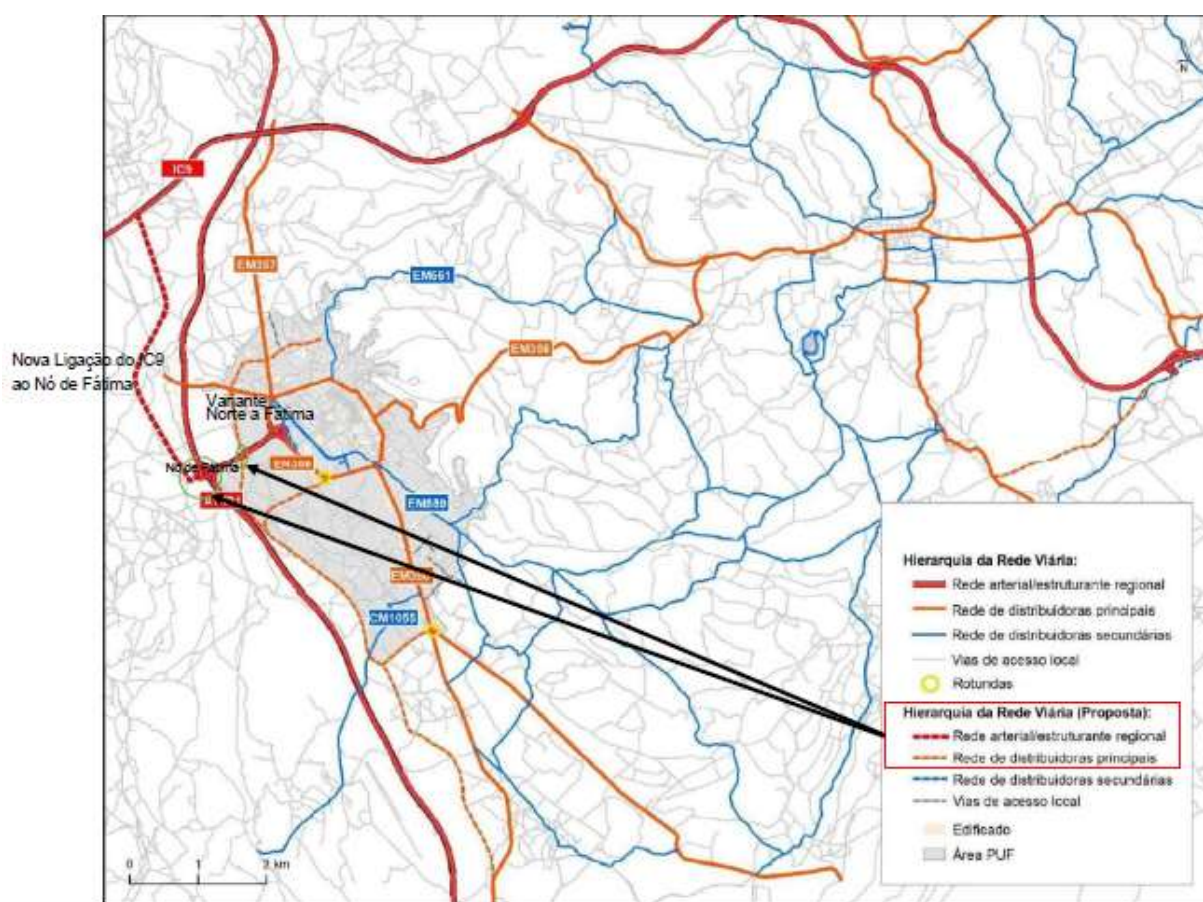


Figura 2- peça desenhada contida nos elementos para análise



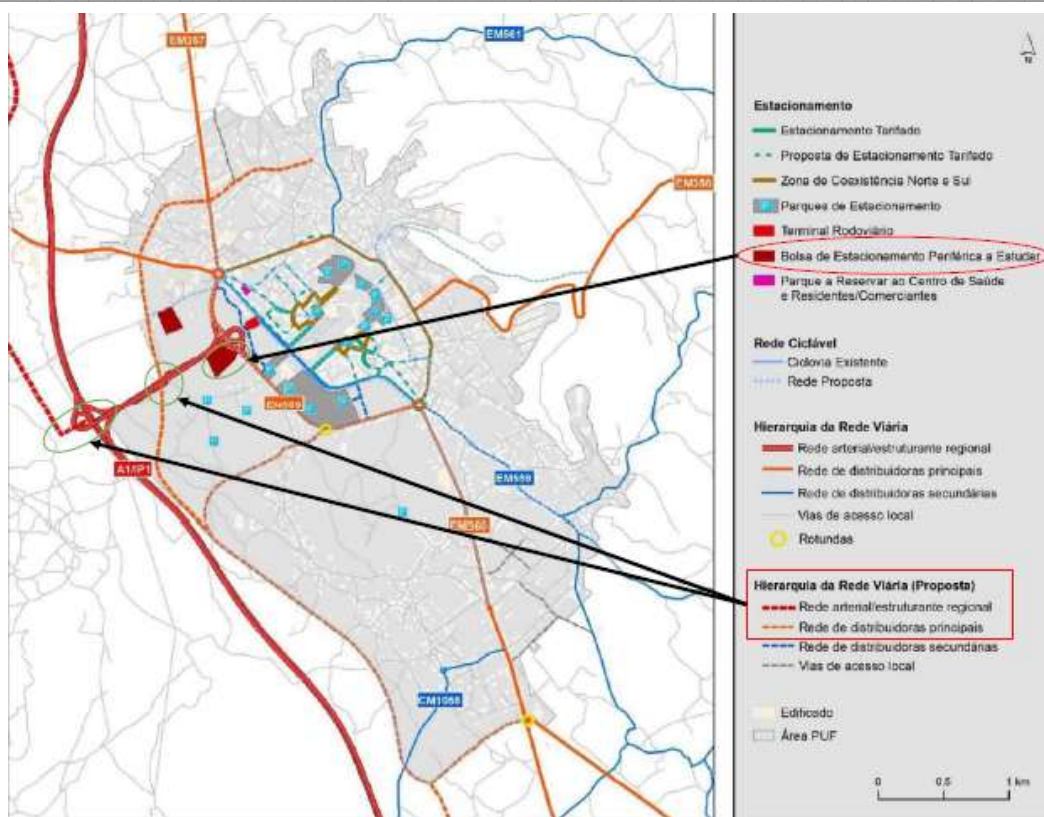


Figura 3- peça desenhada contida nos elementos para análise

- Conquanto as propostas acima referidas no PU não estejam desenvolvidas a qualquer nível de estudo, constituindo pretensões esboçadas para o desenvolvimento urbano envolvente à autarquia de Ourém, freguesia de Fátima, interessa referenciar o potencial conflito que representam para a rede BRISA Concessão Rodoviária (BCR), pelo que será matéria a inquirir a esta revisão do Plano de Urbanização Fátima;
- Salieta-se, neste contexto, que a eventual consideração de novas ligações e/ou acessibilidades que interfiram com a Rede BCR deverão ser devidamente enquadradas pelo que se encontra definido no Contrato de Concessão celebrado entre o Estado e a BCR, pelo que não poderão ser ponderadas sem a prévia intervenção / sancionamento do representante do Concedente IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P..

### Vertente Ambiental

- No que respeita à definição de zonas mistas e sensíveis de acordo com o Decreto-lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro, verifica-se que estão maioritariamente definidas zonas mistas nas



imediações da A1. Apenas o Santuário de Fátima foi delimitado como zona sensível, mas este local encontra-se afastado da A1, pelo que relativamente a este aspeto em concreto nada há a referir;

- Quanto à classificação e qualificação do solo, na proximidade da rede rodoviária que integra a Concessão BCR, estão definidas “Áreas Habitacionais a Consolidar” e a “Unidade Operativa de Planeamento e Gestão 2 (UOPG 2)”. Verifica-se, ainda, por observação da Planta de Compromissos, a existência de compromissos com operações de loteamento e com obras de edificação na proximidade da A1. Apesar deste contexto, o regulamento do Revisão do Plano de Urbanização de Fátima contempla, apenas para as zonas de conflito identificadas no âmbito do Plano de Urbanização de Fátima, que as “operações urbanísticas a realizar estão condicionadas à efetiva demonstração da compatibilidade da edificação e respetivos usos com o ambiente sonoro”;
- Deste modo, na nossa perspetiva, a inclusão de critérios de conforto acústico e a consideração dos níveis de ruído ambiente deveria abranger todas as operações urbanísticas e considerar os níveis de ruído ambiente atuais e previstos tendo em conta os usos de solo já existentes, nomeadamente a rede rodoviária implantada no território. Considera-se que deveria ser introduzido de forma objetiva, no Regulamento do Plano de Urbanização de Fátima, a interdição de construção de edifícios habitacionais ou com outros usos sensíveis, conforme definido no Regulamento Geral do Ruído (RGR), para todas as zonas onde se verifique que os níveis de ruído ambiente atuais ou previstos, tendo em conta o uso do solo já existente, são superiores aos valores limite de exposição estabelecidos na legislação vigente;
- Verifica-se igualmente que, no Regulamento do PU, nada é referido quanto à necessidade de cumprimento do RGR nos procedimentos de legalização de construções não licenciadas com usos sensíveis, conforme definido no Regulamento Geral do Ruído (RGR). De igual modo, deveria o regulamento incluir também critérios de conforto acústico nestes procedimentos, introduzindo como condição prévia à legalização de construções com usos sensíveis não licenciadas, a demonstração técnica do cumprimento do Regulamento Geral do Ruído no que concerne aos níveis sonoros atuais e previstos considerando o uso do solo já existente.
- Por último, acresce que a Revisão do Plano de Urbanização de Fátima apresenta desenhos com a rede viária proposta, mas não analisa os impactos cumulativos dessa rede com a A1, ao nível nomeadamente do ambiente sonoro, e dos decorrentes condicionalismos que estes poderão impor ao plano das operações urbanísticas delineado nos documentos objeto da presente análise.



#### 4. AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA

##### RELATÓRIO AMBIENTAL-VERSÃO PRELIMINAR (ABR\_021)

No âmbito do procedimento de AAE, no que respeita à representação da IP, importa referir 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 sector 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).

No entanto, numa lógica de colaboração ativa para a melhoria do processo, a IP, após análise dos elementos apresentados, considera que globalmente, nada há a opor ao encadeamento metodológico desenvolvido.

No que respeita ao **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 PP, 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.

Considerando o PRN2000 como um instrumento indispensável para a análise de uma gestão mais sustentável e eficaz do território e das infraestruturas de mobilidade regional, evidenciando-se o papel da rede viária no planeamento e organização do território bem como o seu contributo na promoção do desenvolvimento e coesão social.

Apreciação fundamentada na relevância que a temática da mobilidade e acessibilidades apresenta ao nível dos FCD e das QE.

#### 5. AMBIENTE SONORO

Em termos de ambiente sonoro, as preocupações da IP prendem-se sobretudo com a qualificação funcional dos solos que venha a ser proposta no PU para a envolvente 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).

O Artigo 55.º do Regulamento da Revisão do PU (abril, 2021) salvaguarda estas preocupações visto que impossibilita, em caso de ultrapassagem dos Valores Limite de Exposição, operações



urbanísticas, considerando a necessidade de realizar Planos Municipais de Redução de Ruído para esses locais (zonas de conflito acústico).

Salientamos, desde já, que em zonas de conflito acústico, caso seja necessário implementar medidas de minimização de ruído no âmbito de uma qualquer operação urbanística, para que os usos sensíveis propostos para a envolvente de uma via sob jurisdição da IP 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.

## 6. CONCLUSÃO

Face ao descrito nos pontos anteriores é emitido parecer favorável à proposta da Revisão do Plano de Urbanização de Fátima, condicionado ao cumprimento dos pontos anteriormente expostos.