

PARECER

PDM de Viana do Alentejo

Índice

1. CONSIDERAÇÕES GERAIS.....	3
1.1. Rede Rodoviária	3/4
1.2. Rede Ferroviária	4
2. IDENTIFICAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS E CONDICIONANTES	4
2.1. Rede rodoviária e Plano Rodoviário Nacional (PRN).....	4/4
2.2. Infraestruturas Ferroviárias/Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública	5
3. ANÁLISE DE ELEMENTOS DISPONIBILIZADOS /REDE RODOVIÁRIA E INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS.....	6
4. AMBIENTE SONORO	7
5. AVALIAÇÃO AMBIENTAL E ESTRATÉGICA.....	7
6. CONCLUSÃO	7/9

1. 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.).

O principal objetivo da presente proposta centra-se na análise do conteúdo documental disponibilizado no âmbito do procedimento administrativo da Revisão do Plano Diretor Municipal de Viana do Alentejo e dos interesses setoriais a salvaguardar no âmbito das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias sob jurisdição da Infraestruturas de Portugal, S.A.

1.1. REDE RODVIÁRIA

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 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 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, Estradas Regionais e Estradas Nacionais Desclassificadas, 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.

1.2. REDE FERROVIÁRIA

Relativamente à rede ferroviária, salienta-se que, deverão ser tidos em conta os seguintes aspetos:

- O regime de proteção a que a rede ferroviária está sujeita, definido pela legislação em vigor, nomeadamente o Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro, relativo ao domínio público ferroviário;
- O Decreto-Lei n.º 568/99, de 23 de dezembro, que aprova o Regulamento de passagens de nível.

2. IDENTIFICAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS E CONDICIONANTES

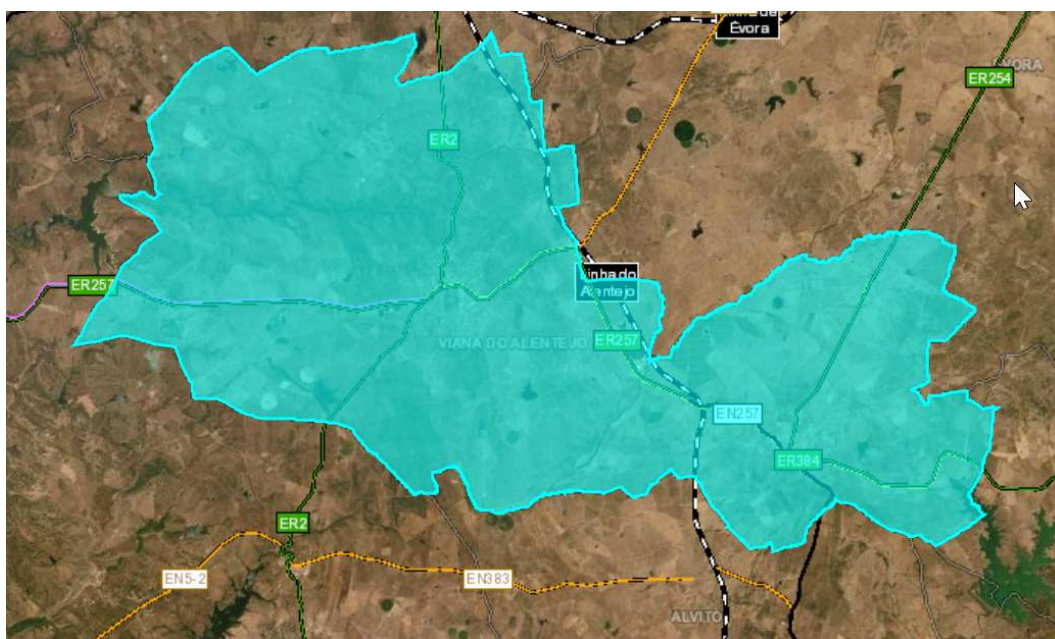
2.1. REDE RODOVIÁRIA E PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL (PRN)

O concelho de Viana do Alentejo é servido pela seguinte rede viária:

- *Rede Nacional Complementar (Itinerário Complementar – IC e Estrada Nacional – EN)* - EN257 - entre Viana do Alentejo e o limite do concelho do Alvão;
- *Estradas Regionais sob jurisdição da IP* - ER2 - entre o limite do concelho de Montemor-o-Novo e o limite do concelho de Alcácer do Sal, com exceção do troço correspondente à travessia de Alcáçovas, o qual se encontra sob jurisdição municipal; ER254 - entre o limite do concelho de Évora e o entroncamento com a EN257, em Viana do Alentejo, com exceção do troço correspondente à travessia de Aguiar, o qual se encontra sob jurisdição municipal.

2.2. INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS/SERVIDÕES ADMINISTRATIVAS E RESTRIÇÕES DE UTILIDADE PÚBLICA

Em termos ferroviários, o concelho de Viana do Alentejo é atravessado pela Linha do Alentejo.



Rede viária e ferroviária no concelho de Viana do Alentejo
Fonte: SIG IP

Relativamente à Rede Ferroviária, atravessam o concelho as Linhas do Alentejo e Évora, bem como os Ramais de Mora e Reguengos, estes sem exploração ferroviária.

No que respeita a Servidões e Restrições de Utilidade Pública a rede ferroviária atualmente está sujeita ao regime de proteção definido pelo Decreto-Lei nº 276/2003, de 4 de novembro;

As áreas de proteção da ferrovia dependem do limite do Domínio Público Ferroviário e das zonas *non aedificandi* previstas nos artigos 15º e 16º do supracitado DL que variam em função do tipo de construções e da atividade.

3. ANÁLISE DE ELEMENTOS DISPONIBILIZADOS /REDE RODOVIÁRIA E INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS

Da análise da documentação disponibilizada e da rede sob jurisdição da IP, SA, no âmbito do presente procedimento de alteração, consideramos ser de referir o seguinte:

As zonas de servidão *non aedificandi* e de visibilidade, aplicáveis nos lanços de estradas sob jurisdição da IP, SA, 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, pelo que, a Proposta em análise deverá respeitar este normativo.

Do ponto de vista da salvaguarda das Infraestruturas Ferroviárias, as linhas ferroviárias existentes, com ou sem exploração, continuam a ser Domínio Público Ferroviário (DPF), pelo que, se mantêm sujeitas ao regime de proteção definido pelo Decreto-Lei nº 276/2003, de 4 de novembro, com zonas *non aedificandi* associadas, tal como previstas nos artigos 15º e 16º do supracitado Decreto-Lei.

No Regulamento do PDM sugere-se a existência de um artigo onde seja referido, que qualquer intervenção em zonas confinantes ou vizinhas da infraestrutura ferroviária, está condicionada ao cumprimento da legislação em vigor e ao parecer favorável da respetiva entidade competente.

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

4. AMBIENTE SONORO

As alterações propostas não abrangem a temática do Ambiente Sonoro, no âmbito da competência da IP.

5. AVALIAÇÃO AMBIENTAL E ESTRATÉGICA

A Autarquia de Viana do Alentejo ao abrigo da legislação em vigor, considerou que as alterações ao seu PDM não determinam efeitos significativos no ambiente, dispensando, assim a realização de Avaliação Ambiental.

6. CONCLUSÃO

Face ao exposto e de acordo com a análise da informação disponibilizada, considera-se de salientar que o procedimento administrativo da Revisão do Plano Diretor Municipal de Viana do Alentejo deverá atender às condicionantes decorrentes do regime de proteção da Rede Ferroviária Nacional e do novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN), bem como as considerações feitas no presente documento.

Reforça-se ainda, que por deliberação do Conselho Diretivo do IMT, I.P. de 02-12-2019, foi aprovada a listagem de servidões rodoviárias a prorrogar, a prorrogar parcialmente e a não prorrogar, que também deverá ser atendida no âmbito do presente procedimento de revisão, nomeadamente no que se refere ao traçado do Estudo Prévio do IC33 Grândola (A2) - Évora (IP2) com incidência territorial no concelho de Viana do Alentejo e relativamente ao qual já tinha sido declarada a caducidade da servidão *non aedificandi* através da Declaração n.º 45/2020, de 22 de abril, nos termos do n.º 5 do artigo 32.º do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, aprovado pela Lei n.º 34/2015, de 27 de abril.

Salienta-se ainda que devem ser também alvo de consideração, os investimentos identificados no Plano de Recuperação e Resiliência, bem como no Programa Nacional de Investimentos 2030, objeto da Resolução da Assembleia da República n.º 154/2019 de 23 de agosto de 2019.

Relativamente aos investimentos no âmbito do Plano de Recuperação e Resiliência o objetivo é o de permitir ao país a retoma do crescimento económico sustentado, reforçando o objetivo de convergência com a Europa ao longo da próxima década, através do reforço da resiliência, da coesão territorial e contribuindo para uma melhoria na gestão e organização do tráfego rodoviário, com a construção de *missing links* cuja inexistência afeta a rede rodoviária nacional e, conseqüentemente, os agentes económicos, em especial as empresas que perdem competitividade.

O PRR está enquadrado pela Estratégia 2030, enquanto referencial estratégico nacional e está alinhado com as prioridades europeias, nomeadamente em matéria de desenvolvimento sustentável, assente numa lógica de sustentabilidade competitiva, rumo à neutralidade climática da economia e da sociedade até 2050 – em linha com o Pacto Ecológico Europeu e com o espírito da iniciativa legislativa para a Lei Europeia do Clima.

Relativamente ao Programa Nacional de Investimentos 2030, as intervenções incidentes nos setores da mobilidade e transportes deverão contribuir para a competitividade externa, mas também para a coesão interna, reforçando:

- A coesão territorial através do reforço da conectividade dos territórios e da atividade económica;
- A competitividade e inovação, aumentando e melhorando as condições infraestruturais do território nacional, capitalizando o potencial geográfico atlântico nacional e reforçando a inserção territorial de Portugal na Europa, em particular na Península Ibérica;
- A sustentabilidade e ação climática, promovendo a descarbonização da economia e a transição energética, adaptando os territórios às alterações climáticas e garantindo uma maior resiliência das infraestruturas.

Em complemento salvaguarda-se, que caso haja lugar a intervenções/alterações que interfiram com a rede viária e ferroviária na jurisdição desta empresa, as 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 destas redes. Acresce o facto de que a sua materialização carece igualmente de autorização desta empresa.

Évora, 17 de maio de 2022

A Gestora Regional de Évora e Portalegre,

Ana Cristina Franco dos Santos

(Ao abrigo da Subdelegação de poderes conferidos pela Decisão DRP 01/2019)