

Gestão Regional de Beja e Faro

Rua do Alportel, 104
8000-291 Faro - Portugal
T +351 21 28 79 000 · F +351 289 870 605
grfar@infraestruturasdeportugal.pt

Largo da Estação nº 17 – Apartado 497
7800-132 Beja - Portugal
T +351 21 28 79 000 · F +351 284 163 359
grbja@infraestruturasdeportugal.pt

Para:

CCDR - Comissão de Coordenação e
Desenvolvimento do Algarve

Praça da Liberdade, 2

8000 – 164 FARO

V/ REF ^a	ANTECEDENTE	N/ REF ^a	SAÍDA	DATA
ID 1190	.	2273FAR260216	007- 4989675	2026-03-04

Assunto: PCGT - ID 1190 - Plano de Urbanização da UP1 de Ferragudo ao Calvário
(adequação ao RJGT) – Proposta de alteração do PU
Conferência Procedimental

1. INTRODUÇÃO

Estando prevista a realização da Conferência Procedimental para o próximo dia 05 de março de 2026, referente à Proposta de Alteração do Plano de Urbanização da UP1 de Ferragudo ao Calvário, a CCDR-Algarve efetua pedido de parecer, cujos elementos foram disponibilizados através da PCGT- Plataforma Colaborativa de Gestão Territorial, processo com a ref.^a n.º 1190.

Assim, no âmbito do solicitado, o presente parecer da Infraestruturas de Portugal (IP), tendo em conta os elementos disponibilizados e tem como objetivo central fornecer informação relevante para a Alteração do Plano de Urbanização, designadamente Rede Rodoviária do PRN e Infraestruturas Ferroviárias sob jurisdição da IP na área abrangida pelo Plano, bem como apresentar desde já, indicações para a formulação da Proposta de Alteração do PU.

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.).

2.1. REDE RODOVIÁRIA

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.

Para além das estradas acima supracitadas, 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 Proposta de Revisão do PU.

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 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 41º, 42º 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.

2.2. REDE FERROVIÁRIA

Para a rede ferroviária, salienta-se já que, nos processos de formação e dinâmica do plano, 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.

3. ANÁLISE DOS ELEMENTOS APRESENTADOS/REDE RODOVIÁRIA E INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS E OUTRAS INDICAÇÕES PARA A PROPOSTA DE ALTERAÇÃO DO PLANO DE URBANIZAÇÃO

Apreciados os documentos disponibilizados e da análise efetuada à rede da Concessão IP, S.A., na zona envolvente do Plano, consideramos ser de referir o seguinte:

Considera-se nada haver a opor à presente Proposta de Alteração do Plano de Urbanização da UP1 de Ferragudo ao Calvário, no entanto é entender desta UO que devem ser feitas algumas observações/retificações, designadamente:

Considerando-se a rede rodoviária e infraestruturas ferroviárias da IP, S.A., temos a referir que a área de intervenção do Plano de Urbanização da UP1 de Ferragudo ao Calvário interfere diretamente com o troço de via de acesso à ER125, junto ao Calvário (entre a antiga EN125 desclassificada e municipalizada e a ER125), integrada na Subconcessão Algarve Litoral, bem



como com troços da antiga EN125, desclassificada pelo PRN 2000 e entregue à Câmara Municipal da Lagoa em 2005 (troço entre Ponte do Arade e Calvário) e em 1993 (troço entre Calvário e Bemposta/Lagoa), e anda interfere diretamente com a Linha do Algarve em exploração.

No que diz respeito à área envolvente, a rede viária existente de maior proximidade com a área de intervenção, para além da anteriormente referida, é constituída por troços da Estrada Regional ER125, de acordo com o PRN, igualmente integrada na Subconcessão Algarve Litoral.

As zonas de servidão *non aedificandi* e de visibilidade, aplicáveis nos troços/lanços de estradas atrás referidos e integrados na Subconcessão Algarve Litoral, 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 PU em análise deverá respeitar este normativo.

Do ponto de vista da salvaguarda das Infraestruturas Ferroviárias, as linhas ferroviárias existentes, com ou sem exploração, integram 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. Também deverá ser tido em conta o Decreto-Lei n.º 568/99, de 23 de dezembro, que aprova o Regulamento de passagens de nível.

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 e das Estradas Nacionais Desclassificadas sob



jurisdição da IP, 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.

Em sede de **Regulamento** deverá ficar consagrado que *“qualquer proposta de intervenção, direta ou indireta, na rede rodoviária da Concessão 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, S.A., na qualidade de gestora das infraestruturas sob sua administração”*.

De salientar que a espacialização da estratégia de desenvolvimento municipal na **Planta de Zonamento** não deve comprometer o nível de serviço e função inerente às estradas da rede rodoviária constante do PRN e Estradas Nacionais Desclassificadas sob jurisdição da IP, nem o cumprimento dos requisitos legais em matéria de ruído ambiente, desaconselhando-se, grosso modo, a qualificação de “espaços residenciais”, “espaços de atividades económicas” e “espaços destinados a equipamentos”, na proximidade dessas estradas.

A proposta de hierarquização da rede viária na área do PU, a constar na Proposta de Alteração do 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 Zonamento** deverá complementar a identificação dos diferentes níveis hierárquicos.

Da análise da **Planta de Zonamento**, verifica-se na representação gráfica das vias falta a identificação e nomeação das estradas da rede rodoviária sobre os traçados dos troços das estradas, de acordo com a sua nomenclatura, classificação e jurisdição, em conformidade com o PRN e com o apresentado atrás; verifica-se também que, na legenda falta a indicação das vias associadas a cada nível hierárquico, de forma a distinguir os troços de estradas integrados na Subconcessão Algarve Litoral e os troços sob jurisdição do Município.

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

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

“ Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco”

IP.MOD.006 |V31



No que diz respeito à **Planta de Condicionantes**, em conformidade com a legislação em vigor, deverá contemplar a representação cartográfica das zonas de servidão *non aedificandi* das estradas da rede rodoviária constantes do PRN e das estradas nacionais desclassificadas sob jurisdição da IP, devendo a respetiva legenda estar adequada ao articulado e ao conteúdo do Regulamento. De facto, a Planta de Condicionantes a apresentar deverá deixar perceber imediatamente as estradas da RRN, estradas regionais e as estradas nacionais desclassificadas sob jurisdição da IP, consoante a sua classificação e zona *non aedificandi* aplicável.

Analisada a **Planta de Condicionantes**, verifica-se que falta a representação cartográfica das zonas de servidão *non aedificandi* aplicáveis aos troços integrados na Subconcessão Algarve Litoral, bem como falta a indicação/identificação na legenda das respetivas zonas de servidão *non aedificandi* dos respetivos troços de estradas.

Na legenda da **Planta de Condicionantes**, a menção “*Rede regional*” deverá ser revista e corrigida e ajustada, uma vez que o termo “*Rede regional*”, não existe, prevendo o Plano Rodoviário Nacional a categoria de Estradas Regionais, que integram a Lista V anexa ao PRN, como já referido antes, bem como o citado “Estrada Regional sob jurisdição da IP” deverá ser revisto/corrigido e adaptado de acordo com o aludido anteriormente, uma vez que se trata de uma via de acesso à Estrada Regional ER125, sob jurisdição Subconcessão Algarve Litoral.

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

Salvaguarda-se desde já, relativamente às intervenções previstas na presente proposta do PU (alheias a esta empresa) e que impliquem alterações na rede viária existente (ou prevista) da jurisdição da IP, 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 IP, S.A. e que permita avaliar o impacte das novas acessibilidades urbanas municipais previstas no PU, na rede rodoviária da jurisdição da IP, S.A. 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.

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.



4. CONCLUSÃO

Face ao exposto e de acordo com a análise da informação disponibilizada, considera-se de salientar que os elementos da Proposta do Plano de Urbanização da UP1 de Ferragudo ao Calvário deverão atender às condicionantes decorrentes do novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN) e do regime de proteção da Rede Ferroviária Nacional, bem como as considerações feitas no presente documento.

Em complemento salvaguarda-se, caso haja lugar a intervenções/alterações que interfiram com a rede viária 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 da rede. Acresce o facto de que a sua materialização carece igualmente de autorização desta empresa.

Assim, emite-se parecer favorável condicionado à satisfação das questões anteriormente referidas.

Com os melhores cumprimentos,

A Gestora Regional

Rosário Rocio

(Ao abrigo da subdelegação de poderes conferida pela Decisão DRP/01/2025)

(RR/AB)

" Para maior eficiência, a IP imprime a preto e branco"

IP.MOD.006 |V31