

primeira
revisão
PDM
[PLANO DIRETOR MUNICIPAL]



ESTUDOS DE CARACTERIZAÇÃO

Capítulo I

Enquadramento Territorial

Janeiro 2015

Índice Geral:

1.	Enquadramento territorial.....	1
1.1.	Enquadramento Geográfico	1
1.2.	Sistema urbano	3
1.3.	Redes Intermunicipais de Infraestruturas	5
1.3.1.	Rede viária nacional/regional.....	5
1.3.2.	Infraestruturas Ferroviárias.....	7
1.3.3.	Infraestruturas regionais de energia elétrica e de gás natural	7
1.3.4.	Tratamento e valorização de resíduos sólidos urbanos	8

Índice de Figuras:

Figura 1 – Organização administrativa de acordo com a CAOP 2013.....	1
Figura 2 - Enquadramento geográfico do concelho de Anadia no distrito de Aveiro	2
Figura 3 – Equidistância a Aveiro e Coimbra	3
Figura 4 – Síntese do sistema urbano (Fonte - PROT-C).....	4
Figura 5 – Enquadramento de Anadia na Rede Elétrica Nacional.....	8

REVISÃO DO PDM DE ANADIA

Estudos de caracterização e diagnóstico

Siglas:

A	Autoestrada
CAOP	Carta Administrativa Oficial de Portugal
EN	Estrada Nacional
ER	Estrada Regional
IC	Itinerário Complementar
IP	Itinerário Principal
NUT	Nomenclatura de Unidade Territorial
PRN2000	Plano Rodoviário Nacional 2000

1. Enquadramento territorial

1.1. Enquadramento Geográfico

Atualmente, o concelho de Anadia ocupa uma área de 216,63 Km² e é constituído pelas freguesias de Avelãs de Caminho, Avelãs de Cima, Moita, Sangalhos, São Lourenço do Bairro, Vila Nova de Monsarros, Vilarinho do Bairro, União de freguesias de Amoreira da Gândara, Paredes do Bairro e Ancas, União de freguesias de Arcos e Mogofores e União de freguesias de Tamengos, Aguim e Óis do Bairro (Figura 1). O concelho de Anadia localiza-se na faixa Noroeste da Região Centro, confinando a Norte com os concelhos de Águeda e Oliveira do Bairro, a Sul com o concelho de Mealhada, a Nascente com o concelho de Mortágua e a Poente é limitado pelo concelho de Cantanhede.

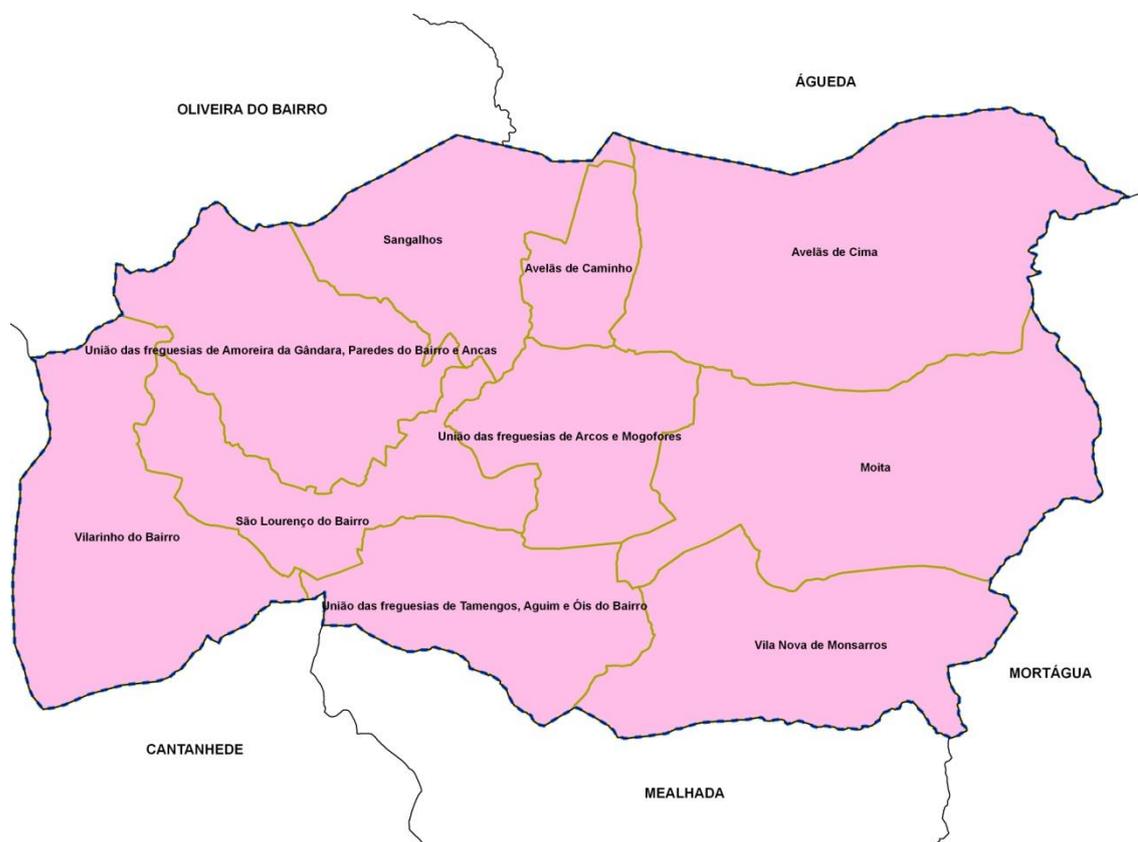


Figura 1 – Organização administrativa de acordo com a CAOP 2013

Anadia integra a Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro, criada no âmbito do Decreto-lei 458/2008 a 16 de outubro 2008, de que fazem parte também os concelhos de Águeda, Albergaria-a-Velha, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Murtosa, Oliveira do Bairro, Ovar, Sever do Vouga e Vagos. No âmbito das unidades territoriais para fins estatísticos, criada pela Resolução do Conselho de Ministros nº34/86, Anadia insere-se no Nível III (NUT III) do Baixo Vouga.

No território da Região de Aveiro, a cidade sede de distrito destaca-se como a área de influência regional mais abrangente, seguida de Águeda e Ovar, com influência sobre territórios de municípios vizinhos.

Os restantes polos urbanos - com destaque para Murtosa, Estarreja, Albergaria-a-Velha, Vagos, Sever do Vouga, Anadia e Oliveira do Bairro - possuem áreas de influência mais limitadas, intra concelhias.



Figura 2 - Enquadramento geográfico do concelho de Anadia no distrito de Aveiro

Do ponto de vista biofísico, a zona húmida definida pelo Baixo Vouga e pela Ria de Aveiro, constitui uma paisagem única no país e um recurso que se desdobra em diversas potencialidades. Esta Região tem grande importância no turismo devido à qualidade dos seus recursos naturais e da atratividade do seu ambiente e paisagem, estes atributos proporcionam o desenvolvimento de turismo balnear, de ecoturismo (ou turismo de natureza) e do termalismo.

Com efeito, apesar da dependência em termos administrativos da cidade de Aveiro, as articulações territoriais revelam uma grande afinidade com os concelhos fisicamente mais próximos, que correspondem ao local de trabalho ou estudo de uma parte da população Anadiense. As cidades de Coimbra e Aveiro (ambas distantes aproximadamente 30 Km de Anadia, Figura 3), desempenham uma função principal a nível de serviços e oferta de bens não disponíveis à escala concelhia.



Figura 3 – Equidistância a Aveiro e Coimbra

1.2. Sistema urbano

O sistema urbano regional está polarizado por um pequeno número de cidades. Em torno de cada cidade há um território onde gravitam outras aglomerações urbanas e espaços rurais. Estes territórios polarizados organizam-se em torno de mobilidades para o trabalho e o usufruto de comércio e serviços. Estes conjuntos estruturam subsistemas urbanos.

Os subsistemas urbanos não são estruturas fechadas, pelo contrário são espaços de articulação de geometria variável. Há um potencial de concertação estratégica regional (entre os diferentes subsistemas urbanos existentes na região) e com as regiões adjacentes que deve ser dinamizado.

Os subsistemas urbanos lideram as redes de internacionalização regional, predominantemente organizadas a partir da base económica e das redes de conhecimento (redes tecnológicas e de investigação e formação avançada). Os subsistemas estabelecem um contexto apropriado para conceber projetos estruturantes, para consolidar estratégias concertadas e para contratualizar as diferentes realizações sectoriais.

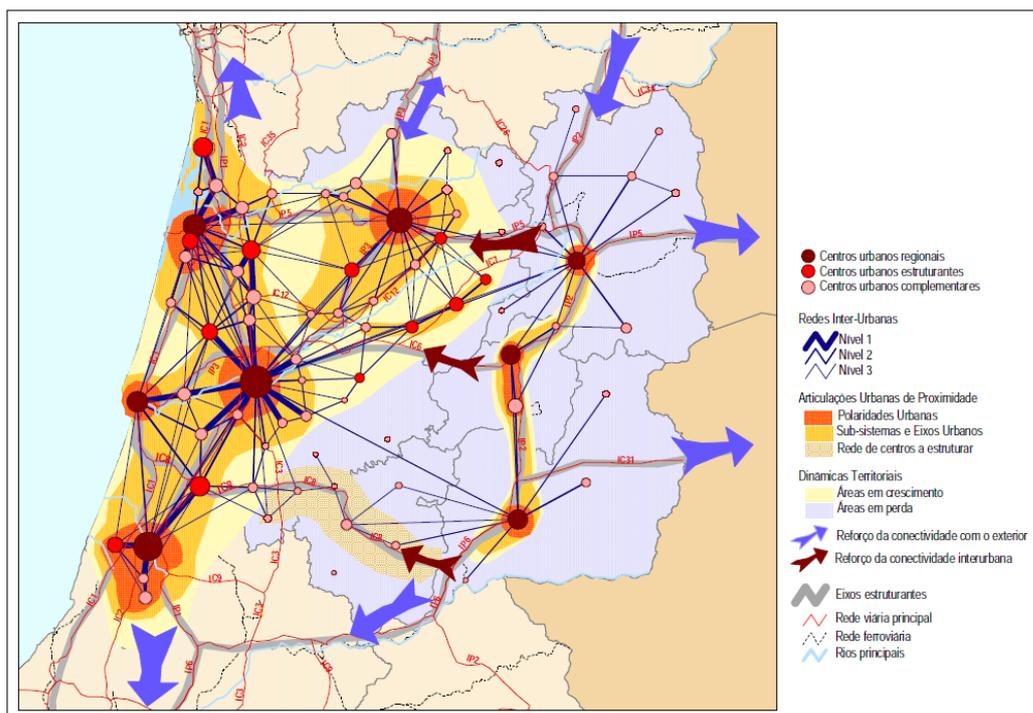


Figura 4 – Síntese do sistema urbano (Fonte - PROT-C)

Em termos de inserção inter-regional, a Região Centro é um território de charneira entre as metrópoles de Lisboa e Porto, e liga-se às regiões espanholas de Castela-Leão e da Estremadura.

A Região Centro apresenta um esquema de sistema urbano que pode constituir-se como um território alternativo às duas Metrópoles, onde as cidades médias e os pequenos centros proporcionam uma oferta de emprego e um quadro de vida de qualidade claramente diferenciadores.

Anadia exerce função ao nível de centro urbano complementar, predominantemente municipal, garantindo uma oferta urbana essencial para a coesão territorial, está inserido no subsistema urbano de Aveiro/Baixo Vouga onde inclui, Ílhavo-Vagos-Oliveira do Bairro-Águeda- Albergaria-Ovar. É polarizado pela cidade de Aveiro que se afirma pela oferta de serviços na área do conhecimento (ensino superior, estruturas de base tecnológica e de investigação), mas também pelas funções administrativas, sociais e de comércio. Constitui uma centralidade com uma forte vocação industrial, com intensa inter-relação com a área metropolitana do Porto, e com uma forte componente logística decorrente do Porto de Aveiro, que pode ser potenciado pelos investimentos em plataformas logísticas.

1.3. Redes Intermunicipais de Infraestruturas

1.3.1. Rede viária nacional/regional

O Plano Rodoviário Nacional de 2000 (PRN 2000) constitui o principal instrumento de política sectorial que define a rede nacional de infraestruturas lineares de transporte rodoviário em Portugal Continental. De acordo com o PRN 2000, esta rede é constituída essencialmente por dois níveis:

- A rede nacional fundamental, formada pelos Itinerários Principais (IP), os quais podem ser definidos como sendo as vias de comunicação de maior interesse nacional e que servem de base de apoio a toda a rede rodoviária nacional, assegurando a ligação entre os centros urbanos com influência supra-districtal e destes com os principais portos, aeroportos e fronteiras;
- A rede nacional complementar, formada pelos Itinerários Complementares (IC) e pelas Estradas Nacionais (EN), cabendo-lhe assegurar a ligação entre a rede nacional fundamental e os centros urbanos de influências concelhia ou supra-concelhia mas infra-districtal.

No caso da Região Centro, pode dizer-se que a configuração espacial e física de infraestruturas lineares rodoviárias constantes do PRN 2000 refletem simultaneamente:

- a sua função de intermediação entre o Norte e o Sul do país e deste com Espanha/ continente europeu;
- as especificidades regionais associadas ao modelo regional de ocupação e organização do território (com destaque para o respetivo sistema urbano).

Ao nível da rede de IP, a Região Centro é servida por:

- dois eixos que atravessam longitudinalmente o território ao longo das suas faixas litoral e interior (IP1 e IP2, respetivamente);
- um eixo transversal entre Aveiro e a fronteira de Vilar Formoso (IP5) e ainda;
- um eixo diagonal que estabelece a ligação entre a Figueira da Foz e Vila Real (cidade exterior à Região Centro) através de Viseu.

A configuração espacial deste conjunto de infraestruturas é globalmente consistente com a disposição da rede urbana regional e com as necessidades de conexão física entre o Norte e o Sul do país e deste com Espanha/ continente europeu, razão pela qual não se detetam lacunas/ insuficiências dignas de especial relevo. Constituindo ativos de extrema relevância no suporte à competitividade regional e nacional (especialmente nos casos do IP1 e do IP5), deve salientar-se que estas infraestruturas desempenham também um papel fundamental

em termos de promoção da coesão e integração do território regional (sobretudo no caso do IP2 e, também, do IP3 e do IP5).

De importância nacional as principais vias que se evidenciam no concelho são:

- **A1/IP1** - Percorre 12 km em Anadia, e se apresenta, atualmente, como a principal via que atravessa o Concelho, e cuja importância é vital para o mesmo e para o país. Os nós mais próximos de Anadia são o nó de Aveiro Sul, o nó junto a Albergaria-a-Velha intercetando a A25 (que leva a Vilar Formoso e constitui o principal acesso do centro e de parte do norte do país ao resto da Europa) e o nó da Mealhada.
- **EN1/IC2** - A Estrada Nacional n.º 1 (ligação Lisboa-Porto), apresenta-se como um dos principais eixos urbanos do Concelho, atravessando-o longitudinalmente e foi, durante muitas décadas, a principal via de circulação de pessoas e de bens no país, o que colocou o concelho de Anadia numa plataforma de relevo a nível nacional em termos rodoviários. Esta via, foi igualmente fundamental para o desenvolvimento industrial de Anadia, já que permitiu um escoamento rápido por parte das unidades industriais sediadas no concelho ao longo das décadas de 60, 70 e inclusivamente 80. Contudo, com a construção da A1/IP, a estrada perdeu importância no contexto viário nacional, e embora ainda sirva de referência, na realidade o seu traçado reduzido para as necessidades atuais e a sua componente muito urbana, fazem com que a sua tendência seja para uma diluição progressiva nas malhas das urbes por onde passa. O atual estado económico do país levou a que esta estrada tenha vindo a aumentar de volume de tráfego nos últimos anos, muito devido às taxas aplicadas na A1/IP1.
- **EN235** - A Estrada Nacional nº 235 é uma via de relevo considerável uma vez que é uma alternativa aos cidadãos que se desloquem na EN1/IC2 no sentido Lisboa-Porto e que pretendam direcionar-se para a sede de distrito Aveiro. A forte solicitação desta via levou a que esta tenha sofrido alterações no seu percurso nomeadamente na zona de Sangalhos e Anadia. Esta via tem sido alvo de diversas reclassificações em zonas menos solicitadas como indicado no Capítulo XI do presente documento.
- **ER 336** - Relativamente à ER 336, esta apresenta uma extensão no concelho de aproximadamente 10 km, sendo que de todas as estradas identificadas como supramunicipais é aquela que considera-se ter menos peso em termos de circulação. Esta inicia-se na zona de Boialvo, atravessando as freguesias serranas e termina no monte Novo, freguesia de Vila Nova de Monsarros, de acordo com o definido no PRN2000, e, apesar de não apresentar um perfil muito significativo, encontra-se num estado de conservação razoável.

1.3.2. Infraestruturas Ferroviárias

As Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário (lançadas no final de 2006) constituem atualmente o principal instrumento de explicitação da política governamental para este modo de transporte, embora revistam ainda um carácter não definitivo. Tendo em conta esta ressalva e as implicações que daí decorrem, é com base neste referencial que se desenvolve a presente análise.

A rede convencional de infraestruturas ferroviárias lineares atualmente em funcionamento na Região Centro está hierarquizada em Vias Principais e Vias Complementares:

- Vias Principais: Linha do Norte e Linha da Beira Alta;
- Vias Complementares: Linha da Beira Baixa, Linha do Oeste, Ramal da Figueira da Foz, Linha do Vouga e Ramal de Alfarelos.

Das necessidades/perspetivas de investimento na rede ferroviária convencional com vista a mitigar as principais limitações atualmente destaca-se:

- Conclusão do Projeto de Modernização da Linha do Norte, embora o elevado grau de saturação da infraestrutura não permita antever possibilidades de melhoria substancial do seu nível de serviço (taxa de utilização superior a 80% na generalidade da Região Centro, muito agravada a Norte de Aveiro devido à intensidade dos serviços suburbanos).

O Concelho de Anadia é servido por transporte ferroviário de passageiros e mercadorias, através da linha do Norte que efetua a ligação Lisboa / Porto. Esta infraestrutura atravessa o concelho, numa extensão de 12 Km, na qual existe uma estação, Mogofores, e três apeadeiros, Paraimo-Sangalhos, Curia e Aguim. Com a remodelação de toda a linha do norte, a infraestrutura ferroviária no Concelho de Anadia tem vindo a ser objeto de importantes obras de beneficiação.

1.3.3. Infraestruturas regionais de energia elétrica e de gás natural

O Gás Natural chega ao território português através de um gasoduto proveniente de Córdoba e por via marítima através do Terminal de Gás Natural Liquefeito de Sines. Na proximidade do concelho de Anadia existem 3 pontos de entrega: Oliveira do Bairro, Mortágua e Cantanhede. O concelho de Anadia é atravessado por dois gasodutos: um que abastece os diversos postos de entrega entre Setúbal e Valença do Minho, e outro que liga o gasoduto anterior a Mangualde e Viseu.

Relativamente às infraestruturas de energia elétrica, o concelho de Anadia serve de passagem a diversas linhas de alta tensão de 400kv e de 220 kv (conforme figura seguinte).

A subestação de 400 kv do Paraimo localizada no concelho de Anadia, apresenta uma relevância importante a nível nacional. Esta subestação fornece energia para as subestações de Armamar, Mourisca (Águeda), Pereiros (Coimbra) e Mogofores / Anadia.

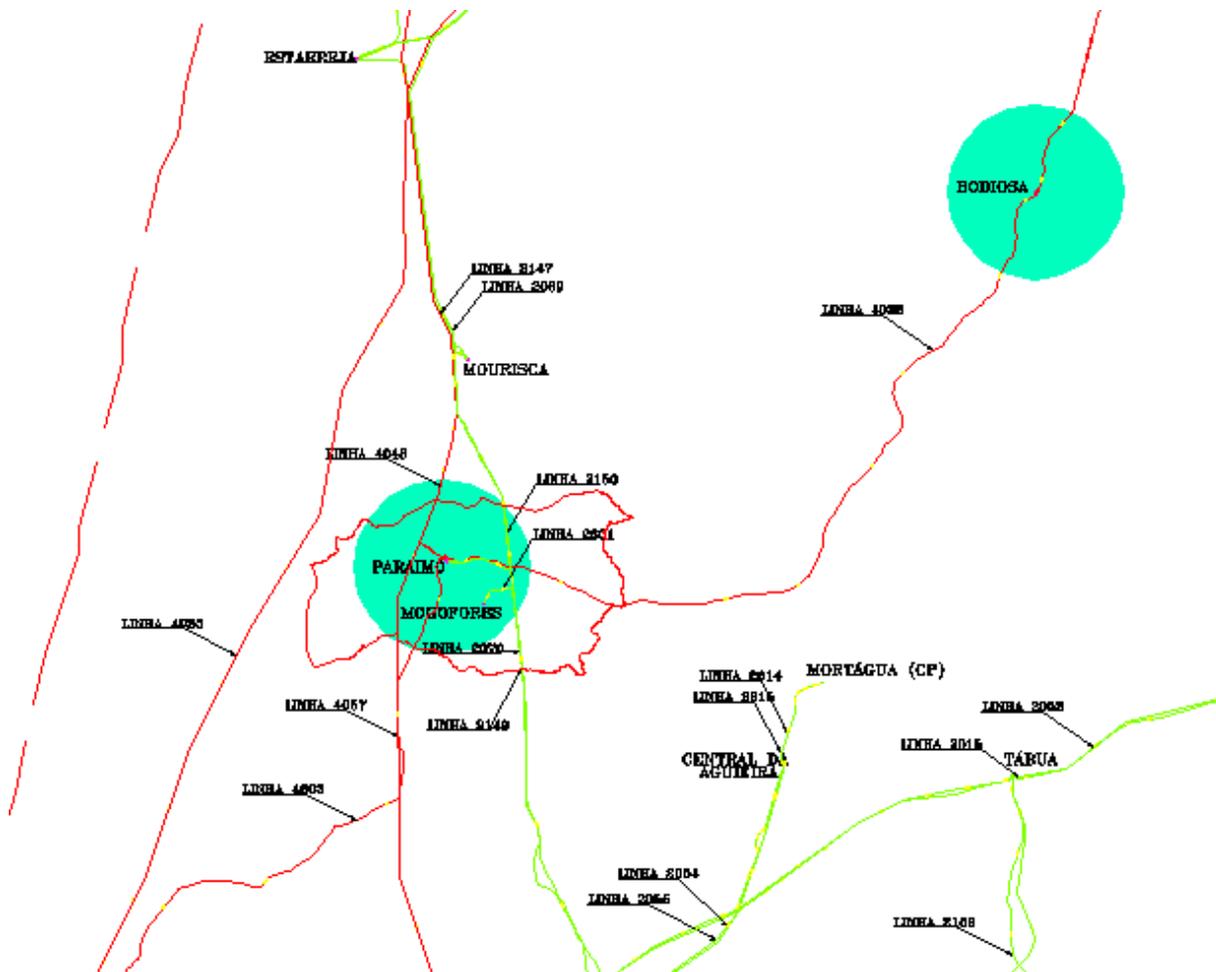


Figura 5 – Enquadramento de Anadia na Rede Elétrica Nacional

1.3.4. Tratamento e valorização de resíduos sólidos urbanos

A Câmara Municipal de Anadia integra o sistema multimunicipal de tratamento e valorização de resíduos sólidos urbanos do Litoral Centro, criado pelo DL n.º 166/96, de 5 de setembro, cuja concessão de exploração foi atribuída à "ERSUC, Resíduos Sólidos do Centro, S.A.". O sistema multimunicipal de tratamento e valorização de resíduos sólidos urbanos do Litoral Centro integra 36 municípios, abrange aproximadamente um milhão de habitantes e trata de cerca de 430 000 toneladas de resíduos por ano. (ersuc.pt)