

PARECER

Plano de Pormenor da Alameda de  
1 de Março e Rua de João dos  
Santos Simões - UOPG 6 -  
Revisão

---

**ELABORAÇÃO**

**GESTÃO REGIONAL DE LEIRIA E  
SANTARÉM**

2022-11-18



## ÍNDICE

	<b>Pág.</b>
<b>1. INTRODUÇÃO</b> .....	<b>3</b>
<b>2. CONSIDERAÇÕES GERAIS</b> .....	<b>3</b>
<b>3. ANÁLISE DOS ELEMENTOS APRESENTADOS/REDE RODOVIÁRIA E INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS</b> .....	<b>4</b>
<b>4. INDICAÇÕES PARA A PROPOSTA DO PLANO</b> .....	<b>6</b>
<b>5. AMBIENTE SONORO</b> .....	<b>8</b>
<b>6. CONCLUSÃO</b> .....	<b>8</b>



## 1. INTRODUÇÃO

Na sequência da disponibilização de elementos na plataforma PCGT, foi solicitado à Infraestruturas de Portugal, SA (IP, SA), a elaboração do respectivo parecer, referente ao Plano de Pormenor da Alameda de 1 de Março e Rua de João dos Santos Simões.

Assim, no âmbito do solicitado foi preparado o presente parecer centrando na identificação da rede rodoviária e infraestruturas ferroviárias sob jurisdição da IP, SA na área do PP indicada, na análise dos documentos disponibilizados, bem como apresentar desde já, indicações para a formulação da Proposta de Plano.

## 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.).

### REDE RODVIÁRIA

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 da RRN e das Estradas Regionais, 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.

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 no artigo 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 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.

### **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**

Apreciados os documentos disponibilizados e da análise efetuada à rede da IP, SA existente, na zona envolvente do PP, considera-se ser de referir o seguinte:



A área de incidência do Plano de Pormenor da UOPG 6 situa-se na cidade de Tomar, União das Freguesias de Tomar, concelho de Tomar (Figura 1). A área é delimitada a nascente pela Estrada Nacional 110 (EN110), sob gestão municipal, mas jurisdição IP, estando desclassificada do PRN.



Figura 1- Localização da Área do PP

Considerando-se as infraestruturas rodoferroviárias existentes e de acordo com o Plano Rodoviário Nacional (PRN), temos a referir que a área de implantação do Plano em estudo é delimitada a nascente pela EN110, desclassificada do mesmo plano.

As zonas de servidão *non aedificandi* e de visibilidade, aplicáveis aos lanços de estrada atrás referidos, 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 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 e das estradas regionais constantes do Plano Rodoviário Nacional (PRN), 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 de Plano a apresentar na fase seguinte deverá respeitar este normativo.

#### **Estudos e Projetos com incidência na zona em análise**

Sob a responsabilidade direta da IP, SA, informa-se que não se encontram em curso estudos ou projetos de execução (para construção nova) com incidência na zona em análise.

#### **4. INDICAÇÕES PARA A PROPOSTA DO PLANO**

A espacialização proposta na **Planta de Implantação** do PP não deve comprometer o nível de serviço e função inerente à EN110, nem o cumprimento dos requisitos legais em matéria de ruído ambiente, desaconselhando-se, grosso modo, as categorias funcionais correspondentes a “espaços residenciais” e “espaços de equipamentos coletivos” na faixa adjacente a esta estrada. Sem prejuízo do respeito pela zona de servidão aplicável, trata-se de resguardar a estrada de futuras pressões urbanísticas e, ao mesmo tempo, de resguardar o ambiente urbano, e em particular os recetores sensíveis, do ruído proveniente da circulação rodoviária.

Ainda no âmbito das propostas de qualificação funcional do solo urbano deve assegurar-se que a articulação das futuras acessibilidades às estradas da RRN e Estradas Regionais existentes seja sustentada na captação e ligação aos nós e intersecções existentes. 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 e segurança da circulação e deverão ser sujeitas a parecer vinculativo prévio.



No **Regulamento e na Planta de Condicionantes**, na identificação das servidões rodoviárias, devem observar-se os condicionalismos definidos no EERRN, nomeadamente a zonas de servidão *non aedificandi* aplicável à categoria de Estradas Regionais definida no PRN, e remeter-se para a legislação em vigor os seus condicionalismos específicos.

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, bem como a sua jurisdição.

A proposta de hierarquização viária na área do PP a constar na Proposta de Plano não deverá suscitar dúvidas quanto aos níveis hierárquicos em que se integram os lanços da EN110.

Em sede de **Regulamento** deverá ficar consagrado que qualquer proposta de intervenção, direta ou indireta, na rede rodoviária sob jurisdição da 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 IP, enquanto concessionária geral da rede rodoviária.

### **Elementos recebidos**

Deverá ficar claro, no **relatório e regulamento**, bem como na **planta de condicionantes** que a EN110 se encontra desclassificada, não deixando de ser parte da jurisdição da IP, encontrando-se em vigor apenas um acordo de gestão homologado em 28/02/2011, de acordo com o art.º 4.º da Lei n.º 2037 de 19 de Agosto de 1949 (Estatuto das Estradas Nacionais) que deve ser conjugado com os parágrafos do artigo 128.º da mesma disposição legal, que a conservação, reparação, arborização e polícia dos troços de estradas nacionais que constituem travessia dos aglomerados urbanos das sedes de concelho possam, mediante condições a estabelecer, ficar a cargo das respetivas câmaras municipais, quando estas o solicitem, sem prejuízo desses troços continuarem a ser património da EP (atual IP); O disposto anteriormente contraria o que está definido no regulamento, relatório e planta de condicionantes, onde consta:

b) Rede Rodoviária Municipal - Zona de Servidão de Estrada Nacional da Rede Municipal;



Assim, reforçando, importa mencionar que é uma EN desclassificada sob gestão municipal, mas jurisdição da IP, na qual se impõem as salvaguardas definidas no Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional publicado pela Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, não sendo rede municipal.

## 5. AMBIENTE SONORO

Em termos de ambiente sonoro, as preocupações da IP, SA, prendem-se sobretudo com a qualificação funcional dos solos propostos no PP na envolvência da estrada 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 com utilização humana) em zonas onde se verificam situações de incumprimento do Regulamento Geral de Ruído (RGR) – zonas de conflito.

O Artigo 9.º (Classificação Acústica) do Regulamento (setembro 2022) salvaguarda as preocupações da IP, uma vez que é feita a classificação acústica da zona do PP e estabelece que as operações urbanísticas estão sujeitas ao cumprimento dos valores limite de exposição ao ruído definidos no RGR, no entanto, não foi apresentado para análise o “Relatório sobre recolha de dados acústicos” que, de acordo com o Regulamento, irá acompanhar o PP.

## 6. CONCLUSÃO

Face ao descrito nos pontos anteriores é emitido parecer favorável à proposta de Plano de Pormenor da Alameda de 1 de Março e Rua de João dos Santos Simões, condicionado ao cumprimento dos pontos anteriormente expostos.

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.