

PARECER

PDM de Ourém

ELABORAÇÃO

CN-LST

2016-12-29

**ÍNDICE**

	Pág.
1. INTRODUÇÃO	3
2. ENQUADRAMENTO	3
2.1. REDE RODOVIÁRIA	3
2.2. REDE FERROVIÁRIA.....	4
3. PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL (PRN)	4
4. INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS / SERVIÇOS ADMINISTRATIVAS E RESTRIÇÕES DE UTILIDADE PÚBLICA.....	7
5. ELEMENTOS CONSTITUINTES DO PLANO	8
6. AMBIENTE SONORO	10
6.1. DOMÍNIO RODOVIÁRIO	10
6.2. DOMÍNIO FERROVIÁRIO	11
7. AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA (AAE) (RELATÓRIO AMBIENTAL – OUT2016)	11
8. CONCLUSÃO.....	13



1. INTRODUÇÃO

No âmbito do processo de Revisão do Plano Diretor Municipal (PDM) de Ourém, a CCDRLVT vem solicitar à IP que se pronuncie sobre a proposta final do Plano Diretor Municipal, bem como o Relatório Ambiental e as propostas de delimitação de Reserva Ecológica Nacional e da Reserva Agrícola Nacional.

A presente análise pretende contribuir para a emissão de parecer por parte da IP, sobre os interesses específicos a salvaguardar na área abrangida pelo PDM.

2. ENQUADRAMENTO

2.1. REDE RODOVIÁRIA

Como ponto prévio importa salientar no âmbito da rede viária, que as referências à Rede Rodoviária Nacional (RRN) deverão respeitar a identificação, hierarquização e nomeação exposta no Plano Rodoviário Nacional (PRN), aprovado pelo Decreto-Lei nº222/98, de 17 de julho, alterado pela Lei nº 98/99, de 26 de julho e pelo Decreto-Lei nº 182/2003, de 16 de Agosto, no âmbito do qual a RRN é constituída pela rede nacional fundamental e pela rede nacional complementar.

O PRN integra uma outra categoria de estradas, as “estradas regionais”, as quais, de acordo com o artigo 12.º do DL nº 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 referido DL.

Para além das estradas da RRN há ainda a referir as estradas não incluídas no PRN, “estradas desclassificadas”, as quais manter-se-ão sob jurisdição da IP até integração na rede municipal, mediante celebração de protocolos entre a IP e as Câmaras Municipais. Esta distinção entre as estradas que se encontram desclassificadas pelo PRN mas que se mantêm sob jurisdição da IP, SA e as que já se encontram entregues ao respetivo município deve ser explícita nos elementos constantes da revisão dos PDM.



2.2. REDE FERROVIÁRIA

Para a rede Ferroviária, salienta-se desde 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 DL n.º 276/2003, de 4 de Novembro, relativo ao domínio público ferroviário e o DL n.º 568/99, de 23 de Dezembro, que aprova o Regulamento de passagens de nível.

3. PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL (PRN)

Rede viária na área de incidência do Plano

O concelho de Ourém é servido diretamente por:



Rede Nacional Fundamental sob jurisdição da Brisa

- A1/IP1, entre o L.D. de Leiria e L.C. de Alcanena;



As zonas de servidão aplicáveis são as definidas na Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, artigo 32º.

Rede Nacional complementar sob jurisdição da Subconcessão Litoral Oeste

- **IC 9**, entre o L.D. de Leiria e L.C. de Tomar;

As zonas de servidão aplicáveis são as definidas na Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, artigo 32º.

Rede Nacional complementar sob jurisdição da IP

- **EN113**, entre o L.D. de Leiria e o km 26,166;

As zonas de servidão aplicáveis são as definidas na Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, artigo 32º.

Estradas Regionais sob jurisdição da IP

- **ER349**, entre o L.D. de Leiria e L.C. de Torres Novas com exceção do troço entre os km 53,448 e 55,358 que se encontra municipalizada;
- **ER350**, partilhada entre o L.D. de Leiria e L.D. de Santarém;

As zonas de servidão aplicáveis são as definidas na Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, artigo 32º.

Estradas Desclassificadas sob jurisdição da IP

- **EN113**, entre o km 28,029 e o L.C. de Tomar;
- **EN113-1**, partilhada entre o L.C. de Ourém e o L.C. de Tomar;
- **EN356**, entre o km 30,160 e o km 31,702;

As zonas de servidão aplicáveis são as definidas na Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, artigo 32º.

Intervenções na rede viária sob jurisdição da Subconcessão Litoral Oeste

Relativamente à Subconcessão Litoral Oeste, para além das zonas de servidão definidas na Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, artigo 32º, já referidas anteriormente foi referido, de que é ainda necessário ter em conta a questão de alteração da ocupação/utilização dos solos e os impactos que daí advém para a rede de drenagem das infraestruturas rodoviárias. Esta é uma matéria que tem, de facto, interferência direta com as atividades de manutenção e conservação



acometidas à responsabilidade da Subconcessão Litoral Oeste e que carece de um maior acautelamento;

Qualquer intervenção em zonas adjacentes à infraestrutura rodoviária, nomeadamente Subconcessão Litoral Oeste, quer na impermeabilização de solos ou alteração da orografia junto das linhas de água restabelecidas pelos sistemas de drenagem transversal, quer a montante quer a jusante, traduzem-se, necessariamente, em impactos nos caudais escoados e na capacidade de vazão das linhas de água, alterando os regimes e características de escoamento previstos em fase de projeto.

Intervenções na rede viária na área de incidência do Plano

Sob a responsabilidade direta da IP, informa-se que não se encontram em curso estudos ou projetos de execução (para construção nova) com incidência no concelho de Ourém.

Protocolos em preparação na área de incidência do Plano

No âmbito da RRN existem, os seguintes protocolos em preparação, com o Município de Ourém, que envolvam transferência de rede para o património municipal:

- Integração e de requalificação na rede viária do MO do troço da EN356, entre o km 30,480 (entre o entroncamento de Acesso ao Nó de Fátima da A1) e o km 31,750 (rotunda sul de Fátima);
- Acordo para efeitos de gestão, da EN113, entre o km 24,045 e o km 26,180;
- Acordo de Mutação Dominial para transferência da EN113, entre o km 28,050 e o km 36,160 e construção de passeios em Alburitel.



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

Rede Ferroviária na área de incidência do Plano

O concelho de Ourém é servido pela infraestrutura Ferroviária: Linha do Norte com exploração Ferroviária.



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.

Neste contexto, a alteração ao PDM deverá acautelar este regime, nomeadamente, o regulamento do PDM e as cartas de condicionamentos.

5. ELEMENTOS CONSTITUINTES DO PLANO

Da análise dos elementos de acompanhamento do plano, nomeadamente o **Regulamento** verifica-se que a identificação e hierarquização da rede rodoviária, não se encontra corretamente identificada, e conforme o descrito anteriormente, dando como exemplo a pág. 92 e 93:

“Rede Rodoviária Nacional:

- i. IP1/A1;
- ii. IC9;
- iii. EN 113;
- iv. EN 356, entre o limite do Distrito de Leiria e o km 28,500, e na variante à EN 356 entre o nó de Ligação à A1 ao km 0,700 e a Rotunda Sul; “

A EN356 não é uma estrada classificada como Nacional é desclassificada e encontra-se parcialmente entregue ao Município.

“Estradas Regionais:

- v. ER 349; ii. ER 350;
- iii. ER 356, entre a Rotunda do Pinheiro ao km 40,818 e o Limite de Concelho ao Km 59,338;”

A ER 356 que se encontra no Município de Ourém foi totalmente transferida para o domínio Municipal.

“Estradas Nacionais Desclassificadas, sob jurisdição da Infraestrutura de Portugal, S. A. (IP,S.A.):

- vi. EN 113, entre Ourém e Tomar;
- b) *Estradas Nacionais Desclassificadas e sob jurisdição do município:*



- i. EN 113, entre o km 25,520 e o km 28,957 (Cidade de Ourém);
- ii. EN 113-1, entre os km 2,250 (Limite Concelho de Tomar) e o km 7,144 (Olaia);
- iii. ER 349, entre o km 53,320 e o km 55,689 (Cidade de Ourém);
- iv. EN 356, entre a Rotunda Norte (km 29,780) e a Rotunda Sul (km 34,680), entre o km 28,500 e a Rotunda Norte ao km 29,780, entre a rotunda Sul ao km 31,680 e o km 40,818 (entroncamento com a EN113), variante à EN 356 entre a rotunda Norte ao km 0,000 e o nó de ligação da A1 ao km 0,700;”

A rede desclassificada sob jurisdição da IP não se encontra conforme o descrito anteriormente

No **Regulamento**, na identificação das servidões rodoviárias, devem observar-se três categorias de estradas (rede rodoviária nacional de acordo com o disposto no PRN, estradas regionais e estradas desclassificadas) e remeter-se para a legislação em vigor os seus condicionalismos específicos, nomeadamente as zonas de servidão *non aedificandi* aplicáveis.

Considera-se que em sede de **Regulamento** deverá ficar consagrado que qualquer proposta de intervenção, direta ou indireta, na RRN, estradas regionais e lanços desclassificados sob jurisdição da IP,S.A., devem 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 RRN.

No que diz respeito à **Planta de Condicionantes**, em conformidade com a legislação em vigor, a Planta de Condicionantes deverá contemplar a representação cartográfica das zonas de servidão *non aedificandi* das estradas da RRN, das estradas regionais e das estradas desclassificadas, devendo a respetiva legenda estar adequada ao articulado e ao conteúdo do Regulamento. Situação que não se verifica.

Na **Planta de Ordenamento**, salienta-se que a espacialização da estratégia de desenvolvimento municipal na Planta de Ordenamento não deve comprometer o nível de serviço e função inerente às estradas da RRN, nem o cumprimento dos requisitos legais em matéria de ruído ambiente, desaconselhando-se, as categorias funcionais correspondentes a “espaços residenciais” e “espaços de equipamentos coletivos” na proximidade dessas estradas. Sem prejuízo do respeito pela zona de servidão aplicável, trata-se de resguardar as estradas



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 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.

6. AMBIENTE SONORO

6.1. DOMÍNIO RODOVIÁRIO

No que respeita ao domínio rodoviário, como referido em parecer anterior, em termos de ambiente sonoro, as preocupações da Infraestruturas de Portugal, SA. prendem-se sobretudo com a qualificação funcional dos solos que venha a ser proposta no PDM para a envolvente das estradas sob sua jurisdição, na medida em que poderá conduzir ao aparecimento de novos recetores sensíveis em zonas onde se verificam situações de incumprimento do Regulamento Geral de Ruído (RGR)

Neste contexto, há a referir que se considera que o ponto 3 do Artigo 28º Zonamento Acústico, do Regulamento do Plano não expressa com clareza a ideia que se pensa pretender transmitir, isto é a interdição de edificação de novos edifícios com usos sensíveis em zonas onde os níveis de ruído ambiente ultrapassam os limites impostos para zona mista. Assim sendo, considera-se que deveria ser eventualmente reformulado.

De salientar que, nestas situações, todas as medidas de minimização de ruído que forem tidas como necessárias para que os usos sensíveis propostos para a envolvente da via sejam compatíveis com os níveis de ruído ambiente aí registados, serão da inteira responsabilidade do seu promotor, não se responsabilizando a IP, SA. por qualquer tipo de conflitos e/ou reclamações que daí resultem.

No que respeita ao Plano de Redução de Ruído, há a referir que qualquer intervenção nas vias sob jurisdição da IP, SA deverá ser submetida a parecer prévio desta empresa.



6.2. DOMÍNIO FERROVIÁRIO

No que respeita ao domínio ferroviário, no seguimento do atrás referido, a proposta de Regulamento da revisão do PDM de Ourém prevê, no artigo 28.º, a classificação de todo o solo urbano presente no concelho de Ourém como Zona Mista, com as exceções indicadas nos mapas incluídos na documentação.

Para além disso, determina que todos os recetores sensíveis isolados, existentes ou a licenciar, são equiparados à classificação de Zona Mista. O licenciamento de novos edifícios obriga ao cumprimento de disposições em consonância com o Regulamento Geral de Ruído. Neste contexto, desde que assegurada a efetiva aplicação do Regulamento agora proposto, consideramos que estarão salvaguardados os interesses da IP, SA quanto à manutenção da capacidade plena de exploração da Linha do Norte.

7. AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA (AAE) (RELATÓRIO AMBIENTAL – OUT2016))

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

Mesmo na perspetiva de que as vias rodoferroviárias podem acarretar riscos e/ou danos ambientais (como é o caso do ruído enquanto fator gerador de poluição) é a Proposta de Plano, em última instância, que à IP, SA caberá avaliar (sendo que a defesa, em geral, contra as fontes de poluição sonora – para utilizar o mesmo exemplo - competirá a outras entidades).

Não obstante, numa lógica de colaboração ativa para a melhoria do processo, a IP, SA após análise do RA agora apresentado, considera que globalmente, nada há a opor ao encadeamento metodológico desenvolvido.



No entanto e seguindo as recomendações efetuadas no nosso parecer de junho de 2013, considera-se ser de reiterar o referido no âmbito do 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, no que respeita opção tomada de exclusão do plano rodoviário nacional (PRN2000), solicitando-se a apresentação dos argumentos que sustentem esta decisão, atento o facto de se estar perante um plano sectorial e de ser possível territorializar, à escala adequada, as propostas do Plano com incidência no concelho de Ourém.

Considerando igualmente, que o PRN2000 deverá ser tido como um instrumento indispensável para a análise de uma gestão mais sustentável e eficaz do território e das infraestruturas de mobilidade regional, considerando o papel da rede viária no planeamento e organização do território e o seu contributo na promoção do desenvolvimento e coesão social e territorial.

Nesta linha de ideias, considera-se que o QRE deverá igualmente contemplar o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+) 2014-2020, uma vez que este Plano Estratégico surge como uma atualização do Plano Estratégico dos Transportes – Mobilidade Sustentável (PET) 2011-2015, projetando uma segunda fase de reformas estruturais a empreender neste sector, bem como o conjunto de investimentos em infraestruturas de transportes a concretizar até ao fim da presente década, caracterizando-se, no que respeita aos objetivos estratégicos para o horizonte 2014-2020, pela proposta de “um equilíbrio entre um esforço de promoção do crescimento, um esforço reformista e de promoção da sustentabilidade do sistema de transportes e um esforço de coesão social e territorial”.

Apreciação fundamentada na relevância que a temática da mobilidade e acessibilidades apresenta, quer ao nível das opções estratégicas, como por exemplo para o EIXO II, “II.c) Melhoria das acessibilidades externa e interna como essencial ao desempenho das atividades económicas, com a articulação entre a A1 e o IC9, a hierarquização funcional da rede rodoviária, a articulação modal com o transporte ferroviário e a revitalização do aeródromo como infraestrutura de transporte de passageiros e centro logístico melhoria das acessibilidades externas e internas”, quer ao nível das Questões Estratégicas, como a “QE6. *Acréscimo das acessibilidades externa e interna como essencial ao desempenho das*



atividades económicas, com a articulação entre a A1 e o IC9, a hierarquização funcional da rede rodoviária (importância de um nível intermédio) e a revitalização do aeródromo para transporte de passageiros e centro logístico.”

Por fim e no que respeita às referências efetuadas à rede rodoferroviária, salientamos que estas **deverão estar em sintonia com os restantes elementos apresentados.**

8. CONCLUSÃO

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



Exmo. Senhor
Presidente da Comissão de Coordenação e
Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do
Tejo
Rua Alexandre Herculano, n.º 37
1250-009 Lisboa

SUA REFERÊNCIA: ofício S11741-201610-
DSOT/DOT-S de 26.10.2016

NOSSA REFERÊNCIA
N.º: 11533
PROC. N.º:

DATA: 07 de Dezembro de
2016
SERVIÇO: DPTM-AF

ASSUNTO: Revisão do Plano Diretor Municipal de Ourém

Relativamente ao assunto em título e correspondendo ao solicitado no v/ofício em referência, após análise dos documentos disponibilizados sobre a Proposta de Plano informa-se que a mesma está em condições de merecer o parecer favorável desta Direção Geral, uma vez que a Defesa Nacional não tem imóveis nem servidões militares no concelho de Ourém, apenas utiliza o feixe hertziano, da Direção Geral de Recursos Naturais Segurança e Serviços Marítimos (DGRM).

Com os melhores cumprimentos,

O Diretor-geral

Alberto António Rodrigues Coelho

