

PARECER

DESIGNAÇÃO IGT

ELABORAÇÃO

CN-LST

2016-05-27



ÍNDICE

	Pág.
1. INTRODUÇÃO.....	3
2. ENQUADRAMENTO.....	4
2.1. REDE RODOVIÁRIA.....	4
2.2. REDE FERROVIÁRIA	5
3. PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL (PRN) E REDE RODOVIÁRIA SOB JURISDIÇÃO DA IP	6
3.1. REDE VIÁRIA NA ÁREA DE INCIDÊNCIA DO PLANO	6
3.2. INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS / SERVIDÕES ADMINISTRATIVAS E RESTRIÇÕES DE UTILIDADE PÚBLICA	8
4. ANÁLISE DOS ELEMENTOS APRESENTADOS.....	10
4.1. ESTUDOS DE CARATERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO.....	10
4.2. PLANTAS APRESENTADAS	12
4.3. INDICAÇÕES PARA AS FASES SEGUINTE.....	13
5. AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA (RELATÓRIO AMBIENTAL).....	14
6. AMBIENTE SONORO.....	16
6.1. DOMÍNIO RODOVIÁRIO	16
6.2. DOMÍNIO FERROVIÁRIO.....	16
7. CONCLUSÃO	16



1. INTRODUÇÃO

A CCDRC, através do ofício com a ref.^a DOTCN 552/16, datado de 27.abr.2016, solicitou à Infraestruturas de Portugal, SA (adiante IP) para se pronunciar, no prazo de 20 dias (úteis), sobre os elementos do processo de Revisão do PDM da Marinha Grande, no âmbito do n.º 4 do artigo 12.º da Portaria n.º 277/2015, de 10 de setembro.

A IP preparou o presente parecer centrando na análise dos elementos disponibilizados pela Câmara Municipal da Marinha Grande no endereço: **Erro! A referência da hiperligação não é válida.** www.cm-mgrande.pt/pages/743, e tendo em consideração a anterior apreciação desta UO, de 04.12.2013.

Desde o início do presente processo de revisão foram várias as alterações publicadas à legislação do sector rodoferroviário.

Como ponto prévio, refere-se que no dia 29 de maio foi publicado no Diário da República n.º104/2015, I Série, o Decreto-Lei n.º 91/2015, que procede à fusão, por incorporação, da EP - Estradas de Portugal, SA, na REFER - Rede Ferroviária Nacional, EPE, e transforma a REFER em sociedade anónima, redenominando-a para **Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP, S.A.)**, a seguir designada por **IP**, e aprova os respetivos Estatutos da empresa. De acordo com o n.º 1 do art.º 23, a IP, SA foi formalmente criada no dia 1 de junho de 2015.

Neste contexto, a representação da IP na CA norteia-se pelo respetivo objeto definido no artigo 6.º, n.º1 deste Decreto-Lei, nomeadamente *“A IP, SA tem por objeto a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização das redes rodoviária e ferroviária nacionais, incluindo-se nesta última o comando e o controlo da circulação”*.

De salientar ainda, a recente 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.

Para além de revogar a Lei n.º 2037, de 19 de Agosto de 1949, o novo Estatuto revoga ainda



os diplomas mencionados no artigo 5.º da Lei 34/2015, dos quais se destacam os seguintes:

- Decreto-Lei nº 13/71, de 23 de janeiro;
- Decreto-Lei nº 13/94, de 15 de janeiro;
- Decreto-Lei nº 105/98 de 24 de abril.

A revisão do PDM da Marinha Grande deverá respeitar as novas disposições legais em matéria de proteção da rede rodoviária, sendo de salientar que o novo EERRN (artigo 43º) atribui à IP, enquanto Administração Rodoviária, poderes de autoridade pública na área de jurisdição rodoviária, 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 (cf. definição no artigo 3º, vv)).

De salientar também, a recente publicação do Decreto-Lei nº 80/2015, de 14 de maio, que procede à revisão do **Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial** (RIJGT)

2. ENQUADRAMENTO

2.1. REDE RODOVIÁRIA

A documentação agora apresentada não integra as recomendações e observações enunciadas no parecer anterior, pelo que reitera-se o já referido.

Nesse sentido é de reforçar alguns pontos que ainda não estão suficientemente claros na documentação disponibilizada.

Como ponto prévio desta análise, refere-se que em virtude de ter sido publicada em 27 de abril, a Lei nº 34/2015, que aprova o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional e que entrou em vigor desde 26 de julho de 2015, bem como **tendo-se verificado que, nos documentos agora apresentados, a informação sobre alguns troços da rede viária não se encontra correta ou está incompleta**, apresenta-se novamente a Rede Rodoviária no concelho da Marinha Grande, mencionada no anterior parecer, com a informação atualizada.

Reitera-se a informação apresentada previamente acerca da inexistência protocolos em preparação com o Município de Marinha Grande que envolvam transferência de rede desclassificada para o património municipal, bem como acerca da inexistência e não



programação estudos e projetos (para construção nova) sob responsabilidade direta da IP, para a área abrangida pelo presente PDM.

No âmbito da Rede Viária, importa reforçar que as referências, na Proposta do Plano, 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** às 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 Decreto-Lei.

Para além das estradas acima referidas, há ainda a referir as estradas não incluídas no PRN, **estradas desclassificadas** às quais manter-se-ão sob jurisdição da IP até integração na rede municipal, mediante celebração de protocolos 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 e as desclassificadas que já foram entregues ao respetivo município, deve ser explícita nos elementos constantes da revisão do presente PDM.

2.2. REDE FERROVIÁRIA

Para a Rede Ferroviária, salienta-se desde já que, nos processos de formação e dinâmica do Plano deverá ter-se em conta 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 e o Decreto-Lei n.º 568/99, de 23 de Dezembro, que aprova o Regulamento de passagens de nível.



3.1. REDE VIÁRIA NA ÁREA DE INCIDÊNCIA DO PLANO

Figura 1-Rede Rodoviária no Concelho da Marinha Grande

- **IC1/A8**, entre Marinha Grande (IC36) e o Limite de Concelho Leiria, integrado na **Concessão Oeste**;



- **IC1/A17**, entre o Limite de Concelho de Leiria e Marinha Grande (IC36), integrado na **Concessão Litoral Centro**;
- **IC36/A8**, entre Marinha Grande (IC1) e o Limite de Concelho Leiria, integrado na **Concessão Oeste**.

Com a entrada em vigor da Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, as zonas de servidão *non aedificandi* aplicáveis são as definidas no artigo 32º.

Rede Nacional Complementar sob a responsabilidade da IP

- **EN242**, entre o Limite de Concelho de Alcobaça e Marinha Grande (IC36~

Com a entrada em vigor da Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, as zonas de servidão *non aedificandi* aplicáveis são as definidas no artigo 32º.

Estradas Regionais responsabilidade da IP

- **ER242-2**, entre Marinha Grande e S. Pedro de Muel;
- **ER349**, entre Vieira de Leiria e o Limite de Concelho Leiria.

Com a entrada em vigor da Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, as zonas de servidão *non aedificandi* aplicáveis são as definidas no artigo 32º.

Estradas Desclassificada sob a jurisdição da IP

- **EN242**, entre o Limite de Concelho Leiria (prox. km 6,180) e entroncamento com o IC36/A8 (Acesso/Rotunda - prox. km 6,400).

Com a entrada em vigor da Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, as zonas de servidão *non aedificandi* aplicáveis são as definidas no artigo 32º.

Estradas Regionais sob jurisdição da Autarquia

- **ER242-2**, entre Marinha Grande (km 0,000) e Marinha Grande (km 1,400). Troço de estrada entregue à CM em 1984, para conservação e política, nos termos do abrigo do art.º 4º da Lei 2037 (Estatuto das Estradas Nacionais) de 19-08-1949;
- **ER349**, entre Praia de Vieira (km 0,000) e Vieira de Leiria (km 4,400).



As restantes vias existentes no concelho, não classificadas pelo PRN, e transferidas para a autarquia, pertencem ao património viário municipal.

Considera-se que a hierarquia atrás descrita deverá estar refletida nos documentos da revisão do PDM, nomeadamente, nas Plantas da Hierarquia da Rede Viária, de Ordenamento, de Condicionantes, de Enquadramento, da Situação Existente e dos Compromissos Urbanos, bem como na parte escrita que lhe fizer referência.

3.2. INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS / SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS E RESTRIÇÕES DE UTILIDADE PÚBLICA

Rede Ferroviária na área de incidência do Plano

O concelho de **Marinha Grande** é servido por uma infraestrutura Ferroviária: **Linha do Oeste**, com **exploração**, entre Limite do concelho de Alcobaça e Leiria, conforme figura seguinte.

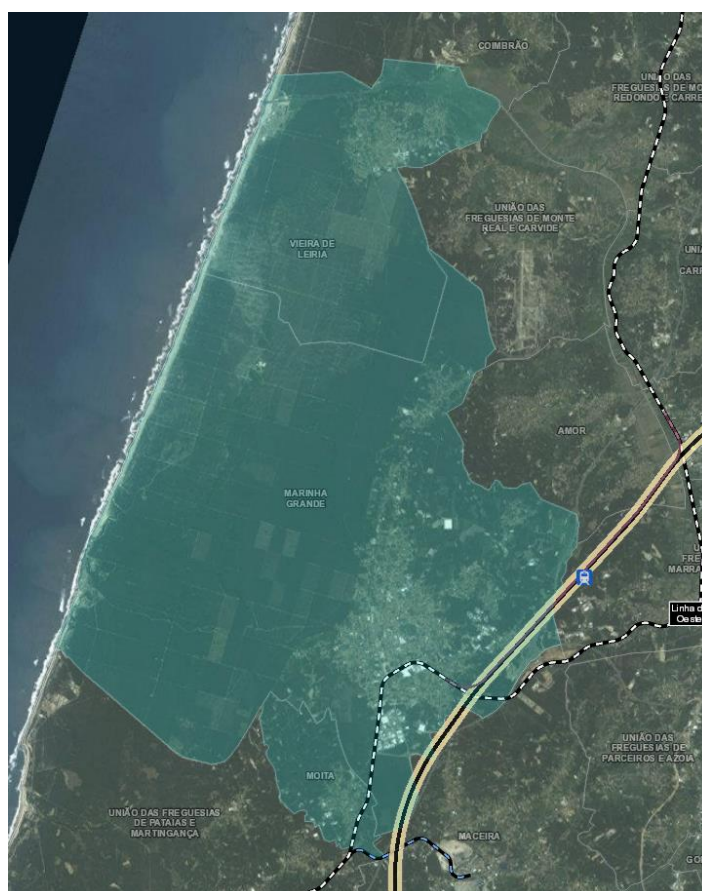


Figura 2-Rede Ferroviária no Concelho da Marinha Grande



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 n.º 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 revisão do PDM deverá acautelar este regime, nomeadamente, o regulamento do PDM e as cartas de condicionamentos.

Intervenções na rede ferroviária na área de incidência do Plano

Projeto de Rede Ferroviária de alta velocidade ferroviária (eixo Lisboa-Porto)

As medidas preventivas estabelecidas pela Resolução do Conselho de Ministros nº12/2009, de 27 de janeiro, prorrogada pela Resolução do Conselho de Ministros nº16/2011 de 1 de março, e pelo Decreto-Lei nº 7/2008, de 27 de março, prorrogado pela Resolução do Conselho de Ministros nº31/2010, de 15 de abril, para as áreas abrangidas pelo troço da linha ferroviária de alta velocidade que atravessa o concelho da Marinha Grande caducaram;

No entanto, os estudos realizados para o eixo Lisboa-Porto foram concluídos até à fase de Estudo Prévio e Estudo de Impacte ambiental, tendo-se obtido declaração de impacte ambiental favorável para este troço.

Desta forma, e não obstante a decisão de adiamento da execução da ligação ferroviária em alta velocidade do eixo Lisboa-Porto, fruto da atual conjuntura económica e financeira, considera-se estratégico para o país que não se comprometa a sua viabilização;

Face ao exposto, recomenda-se que seja prevista, na planta de ordenamento dos instrumentos de Gestão territorial do concelho da Marinha Grande a ligação ferroviária de alta velocidade do eixo Lisboa-Porto, nos traçados previstos pela Resolução do Conselho de Ministros nº16/2011, de 1 de março, e nº 31/2010, de 15 de abril.

Condicionantes

- 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, sendo por isso de complexa representação à escala da Planta de



Condicionantes. Assim, sugere-se que na Planta de Condicionantes apenas seja representado o eixo da linha férrea que atravessa o concelho, remetendo para a legenda e peças escritas uma menção em como se trata de uma zona non aedificandi variável conforme descrito no DL 276/2003;

- 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.

Estação Ferroviária da Marinha Grande

No que se refere a este assunto, temos a alertar para a desconformidade geométrica da estrutura viária na envolvente da Estação Ferroviária de Marinha Grande constante em todas as peças gráficas da proposta de revisão do PDM da CM Marinha Grande. Sendo a estrada confinante o limite geométrico da parcela integrada em Domínio Público Ferroviário, está mal implantada e reduz muito significativamente a área do terreno, devendo ser a mesma corrigida.

4. ANÁLISE DOS ELEMENTOS APRESENTADOS

4.1. ESTUDOS DE CARATERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

Na página 105, do subcapítulo 3.1.22 - *Plano Rodoviário Nacional (PRN 2000)* do Volume I ã Enquadramento Estratégico, onde é mencionado *Revisto o RNR 1945, (è)* ã deverá ser retificado para *Revisto o PRN 1945, (è)* ã

A figura 16 da página 106, encontra-se desatualizada, uma vez que alguns lanços de vias previstas já se encontram em serviço, nomeadamente o IC2/A19 ã Variante da Batalha, que entrou ao serviço em 18.11.2011, o IC2 ã Nó do IC36/Nó da EN109 em 24.12.2010, o IC9 ã Nazaré/Alcobaça/EN1 desde 6.04.2012, o IC9 ã EN1/Fátima (A1)/Ourém (Alburitel) em 02.05.2012, o IC9 ã Alburitel/Carregueiros aberto ao tráfego em 07.10.2009, o IC9 ã Carregueiros/Tomar, concluído pela EP em 14.04.2008, e o IC36/A8 ã Leiria Sul/Leiria Nascente (COL) em serviço desde 16.11.2011.

O conteúdo das páginas 106 e 107 deverá ser revisto/atualizado, dado que não reflete a hierarquia da rede rodoviária preconizada no PRN2000, nem com a hierarquia definida nos pontos 2.1 e 3 deste parecer, colocando no mesmo nível as Estradas Nacionais, as Estradas Regionais e as Estradas Desclassificadas sob a jurisdição da IP.



Esclarece-se que as Estradas Regionais não fazem parte da Rede Nacional Complementar, mas sim da categoria de Estradas Regionais, que integram a Lista V Anexa ao PRN. Também as Estradas Desclassificadas sob a jurisdição da IP não fazem parte da Rede Nacional Complementar nem da rede municipal.

Esclarece-se, ainda, que o concelho de Marinha Grande não é servido pela Rede Nacional Fundamental, como é mencionado no ponto 1 da página 106.

Igualmente, a figura 17 (incluindo a legenda) da página 107 deverá ser substituída ou corrigida, uma vez que a designação, classificação e a representação das estradas da rede rodoviária, no concelho da Marinha Grande, não estão de acordo com o PRN, nem com a hierarquia definida nos pontos 2.1 e 3 desta avaliação. Esclarece-se uma vez mais que as Estradas Regionais não fazem parte da Rede Nacional Complementar, como estão representadas, mas sim da categoria de Estradas Regionais, que integram a Lista V Anexa ao PRN, como já citado anteriormente. Também refere-se que os Itinerários Complementares IC1/A8, IC1/A17 e o IC36/A8 não fazem parte da Rede Nacional Fundamental, como indicado na figura, mas sim da Rede Nacional Complementar da qual a EN242, entre o Limite de Concelho de Alcobaça e Marinha Grande (IC36), também faz parte. Refere-se ainda que o troço desclassificado da EN242, entre o Limite de Concelho Leiria (prox. km 6,180) e entroncamento com o IC36/A8 (Acesso/Rotunda - prox. km 6,400), está erradamente representado como Estrada Nacional, pelo que deverá ser corrigido.

Identicamente, o quadro 9 da página 107 deverá ser revisto/atualizado, uma vez que a classificação e a designação das estradas da rede rodoviária, no concelho da Marinha Grande, não está de acordo com o PRN, nem com a hierarquia definida nos pontos 2.1 e 3 desta análise. Neste quadro, por exemplo, não é feita menção ao IC1 nem a A17 (IC1/A8, IC1/A17, IC36/A8).

No subcapítulo **3.5.5 Rede Rodoviária** a figura 40 do Volume II **Caraterização do Território Municipal** (pág. 287), encontra-se desatualizada, tal como já referido nos comentários da figura 16, do subcapítulo **3.1.22 Plano Rodoviário Nacional (PRN2000)** do Volume I **Enquadramento Estratégico**.

O conteúdo da página 288, subcapítulo **3.5.5 Rede Rodoviária** deverá ser revisto/atualizado, dado que não reflete a hierarquia da rede rodoviária preconizada no PRN2000, nem com a hierarquia definida nos pontos 2.1 e 3 deste parecer, uma vez que falta referência aos Itinerários Completare IC1/A8, IC1/A17 e IC36/A8, bem como a EN242, entre o Limite de Concelho Leiria



(prox. km 6,180) e entroncamento com o IC36/A8 (Acesso/Rotunda - prox. km 6,400), troço de estrada desclassificada sob jurisdição da IP. Onde é dito **ó(ẽ)** as ligações à ER242-2 (antiga EN242-2, que foi desclassificada para Estrada Regional com o PRN 2000) deve dizer-se **q(ẽ)** as ligações à ER242-2 (antiga EN242-2, que foi reclassificada para Estrada Regional com o PRN 2000), como referido no nosso parecer de 04.12.2013.

A figura 41 da página 290 (incluindo a legenda) deverá ser substituída ou corrigida, de acordo com o referido nos comentários da figura 17 do Volume I ã Enquadramento Estratégico.

O conteúdo das páginas 103, 107 e 108, relativamente à Rede Rodoviária, deverá ser revisto/atualizado, uma vez que a classificação e a designação das estradas da rede viária, no concelho da Marinha Grande, não está de acordo com o PRN, nem com a definida nos pontos 2.1 e 3 desta análise; não é mencionado os lanços dos Itinerários Complementares IC1/A, IC1/A17 e IC36/A8, bem como a EN242, entre o Limite de Concelho Leiria (prox. km 6,180) e entroncamento com o IC36/A8 (Acesso/Rotunda - prox. km 6,400), troço de estrada desclassificada sob jurisdição da IP; esclarece-se 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, pelo que deverá ser substituído por **Estradas Regionais**

As alterações atrás referidas deverão ser refletidas nas peças gráficas e na parte escrita dos documentos que lhe fizer referência (documentos apresentados e/ou a apresentar futuramente).

4.2. PLANTAS APRESENTADAS

Analizadas as Plantas da Situação Existente, de Compromissos Urbanos e de Enquadramento regional, verifica-se que a designação e a representação gráfica das estradas da rede rodoviária e a legenda não estão de acordo com o PRN, nem com a hierarquia definida nos pontos 2.1 e 3 deste parecer; falta a menção do IC1 e o do IC36, que deverá ter a designação de **IC1/A8** e **IC1/A17** e **IC36/A8** em vez de **IC1/A8** e **IC1/A17** a EN242, entre o Limite de Concelho Leiria (prox. km 6,180) e entroncamento com o IC36/A8 (Acesso/Rotunda - prox. km 6,400), troço de estrada desclassificada sob jurisdição da IP, está representada como Estrada Nacional EN242; deverá ser corrigida a representação gráfica destas estradas e a respetiva legenda deverá ser ajustada; considera-se que a legenda deverá ser melhorada de forma a distinguir as estradas sob jurisdição da Infraestruturas de Portugal (IP, SA) das estradas sob jurisdição da Autarquia, pelo que deverá ser reajustada, de acordo com o referido nesta apreciação; a Planta de Enquadramento Regional além do referido atrás, também não distingue as Estradas Nacionais



das Estradas Regionais e das Estradas Nacionais Desclassificadas sob jurisdição da IP, pelo que deverá ser retificada.

As alterações atrás referidas deverão ser refletidas nas peças gráficas e na parte escrita dos documentos que lhe fizer referência (documentos apresentados e/ou a apresentar futuramente).

4.3. INDICAÇÕES PARA AS FASES SEGUINTE

Como orientação geral, considera-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 e as estradas regionais, nem o cumprimento dos requisitos legais em matéria de ruído ambiente, desaconselhando-se, grosso modo, a qualificação de espaços residenciais em espaços destinados a equipamentos na proximidade dessas estradas.

No que se refere a novas ligações municipais a estradas sob jurisdição da IP, deverá assegurar-se que a articulação das futuras acessibilidades 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.

No **Regulamento** e na **Planta de Condicionantes**, na identificação das servidões rodoviárias e da rede ferroviária, devem observar-se os condicionalismos definidos no EERRN, bem como o regime de proteção aplicável ao Domínio Público Ferroviário, devendo 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 (integração na Concessão IP ou na rede concessionada do Estado).

A proposta de hierarquização viária a constar na Proposta do Plano não deverá suscitar dúvidas quanto aos níveis hierárquicos em que se integram as estradas da RRN, as estradas regionais, bem como as estradas nacionais desclassificadas sob jurisdição da IP, pelo que a **Planta de Ordenamento** deverá complementar a identificação dos diferentes níveis hierárquicos.

Em sede de **Regulamento** deverá ficar consagrado que qualquer proposta de intervenção, direta ou indireta, na RRN, estradas regionais e estradas nacionais desclassificadas sob



jurisdição da IP, 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 Rede Rodoviária.

No que diz respeito à **Planta de Condicionantes**, em conformidade com a legislação em vigor, a Planta de Condicionantes deverá a mesma contemplar a representação cartográfica das áreas incluídas no Domínio Público Ferroviário e das zonas de servidão *non aedificandi* e das zonas de servidão *non aedificandi* das estradas (identificadas no ponto 3 do presente parecer), 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, as estradas regionais e as estradas nacionais desclassificadas que se encontram sob a jurisdição da IP, consoante a sua classificação e zona *non aedificandi* aplicável.

5. AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA (RELATÓRIO AMBIENTAL)

A revisão do PDM da Marinha Grande encontra-se sujeita a procedimento de avaliação ambiental (comummente designada de Avaliação Ambiental Estratégica ã AAE), nos termos do RJIGT, em articulação com o regime de avaliação ambiental de Planos e Programas.

É entendimento da IP,SA de que a pronúncia sobre o sentido da decisão quanto à estrutura e conteúdo do Relatório de Definição de Âmbito (RDA) deve ser avocada às entidades que efetivamente desempenham o papel de entidade com responsabilidade ambiental específica (ERAE).

Por conseguinte, a pertinência do contributo desta empresa na apreciação do RDA decorre da sua qualidade como entidade representativa de interesse a ponderar (ERIP), não se verificando inconveniente, em termos práticos, na formalização subsequente do RDA, uma vez que as preocupações da IP, SA, embora não descurando o papel da avaliação ambiental da revisão do Plano e do princípio da transversalidade, encontram-se, naturalmente, focadas nos estudos complementares que devem acompanhar a Proposta de Plano e, por conseguinte, estarem refletidas nos seus Elementos Constituintes (Planta de Ordenamento, Planta de Condicionantes e Regulamento).



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

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, verifica-se que foi contemplado o Plano Rodoviário Nacional (PRN2000) como um dos instrumentos estratégicos relevantes na análise do presente PDM, opção que merece a nossa concordância, atento o fato de se estar perante um plano sectorial, possível territorializar, à escala adequada, as propostas do Plano com incidência no concelho da Marinha Grande.

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.

Apreciação fundamentada na relevância que a temática da mobilidade e acessibilidades apresenta, ao nível dos **Fatores Críticos para a Decisão (FCD)**, em particular no que respeita ao FCD *“Qualidade de Vida e Ambiente Urbano”* o qual tem como CRITÉRIO *“Acessibilidade e mobilidade”* tendo como OBJETIVO *“avaliar se é garantida a melhoria da acessibilidade e consolidação do sistema de mobilidade e transportes. Avaliar se a proposta potencia a acessibilidade proporcionada pela rede viária nacional e regional que serve o concelho”*

Contudo, da análise aos INDICADORES DE AVALIAÇÃO utilizados para o CRITÉRIO referido anteriormente, considera-se a seleção efetuada um pouco redutora, dado que se julga ser de considerar mais parâmetros relacionados com a rede de infraestruturas rodoviárias (ex. evolução do volume de tráfego, nível de serviço, capacidade e segurança), pelo que se considera uma mais-valia a reanálise dos indicadores utilizados no CRITÉRIO *“Acessibilidade e mobilidade”*

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



6. AMBIENTE SONORO

6.1. DOMÍNIO RODOVIÁRIO

No que se refere ao ambiente sonoro considera-se que, uma vez que o Mapa de Ruído se encontra ainda em fase de revisão, será mais oportuno emitir um novo parecer quando toda a informação estiver disponível. Pelo exposto, reitera-se o referido no parecer emitido em julho de 2013.

6.2. DOMÍNIO FERROVIÁRIO

No que respeita ao domínio ferroviário, a documentação disponível para análise não aborda ainda qualquer proposta ou orientação concreta nem, quanto ao regime de licenciamento de operações urbanísticas quando na proximidade de uma infraestrutura ferroviária, nem quanto à classificação de zonas sensíveis e mistas. Após análise dos compromissos urbanísticos mencionados no Relatório e Planta de compromisso urbanísticos não foram encontradas incompatibilidades no que respeita à componente em análise.

Pelo exposto considera-se, na presente fase, ser de salvaguardar que o processo de revisão do PDM da Marinha Grande deve ter em conta a presença da Linha do Oeste, nomeadamente quando for delineada a proposta de classificação acústica do território, nos termos do Regulamento Geral do Ruído. Também a proposta de Regulamento deve considerar um regime de licenciamento de operações urbanísticas compatível com a referida infraestrutura ferroviária, designadamente quando estiver em causa o licenciamento de novos edifícios habitacionais ou qualquer outro uso sensível na proximidade da mesma.

A autorização de usos sensíveis muito próximos de infraestruturas ferroviárias condiciona significativamente a exploração da sua capacidade máxima.

7. CONCLUSÃO

Face ao descrito nos pontos anteriores é emitido parecer favorável condicionado ao cumprimento dos pontos anteriormente expostos.