



REVISÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE SETÚBAL
REUNIÃO DE CONCERTAÇÃO COM AS INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, I.P.

[Handwritten signatures and initials]

Data: 15.10.2019

Hora: 15.00 h

Local: Almada

CONCLUSÕES DA CONCERTAÇÃO

1. INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL (IP)

Proc. N.º _____ Ref DRP/2019/619 Informação: 31.05.2019

N.º	Extrato do Parecer	Ponderação	Alterações ao PDMS
1.	<p>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).</p> <p>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</p>	Considerado.	

supramunicipal e complementar a RRN, de acordo com a Lista V anexa ao citado Decreto-Lei.

Para além das estradas da RRN e Estradas Regionais há ainda a referir as estradas não incluídas no PRN, "estradas nacionais desclassificadas", as quais manter-se-ão sob jurisdição da IP até integração na rede municipal, mediante celebração de acordos de mutação domínial 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 desclassificadas que já se encontram entregues ao respetivo município, deve ser explicita nos elementos constantes da Revisão do PDM.

2.

O novo Estatuto revoga, para além da Lei n.º 2037, de 19 de Agosto de 1949 (entretanto extinto), os diplomas mencionados no artigo 5.º da Lei n.º 34/2015.

Refira-se que as zonas de serviço *non aedificandi* aplicáveis à Rede Rodoviária Nacional, Estradas Regionais e Estradas Nacionais Desclassificadas, estão definidas nos artigos 32.º da citada Lei.

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 serviço rodoviário 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 serviço non aedificandi, na qual é avaliada a influência que as atividades marginais à estrada podem ter na segurança da circulação, na garantia 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 serviço 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.

3. Será mantida a classificação proposta pela CMS, assegurando que ficará classificada a jurisdição das vias.

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

4. Considerado.

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.

[Handwritten signatures and initials]

Neste contexto, a revisão ao PDM deverá acutelar este regime, nomeadamente, o Regulamento e a Planta de Condicionantes.

5. Considera-se adequado que se proceda corretamente, no Regulamento, à identificação e hierarquização da rede rodoviária, devendo ser identificadas e respeitadas a designação das estradas constantes do Plano Rodoviário Nacional (PRN) e das Estradas Nacionais Desclassificadas, bem como a sua jurisdição (integração na Concessão IP-SA). Será mantida a classificação proposta pela CMS, assegurando que ficará clarificada a jurisdição das vias.

6. Considerado.

Importa salientar desde já que a proposta de hierarquização a apresentar no âmbito da proposta de Revisão do PDM, não deverá suscitar dúvidas quanto aos níveis hierárquicos em que se integram a rede rodoviária nacional (IP,IC,EN), as estradas regionais (ER) e os tronços de estradas nacionais (EN) desclassificados sob jurisdição da IP.

Neste contexto, no que se refere ao nível hierárquico "Rede rodoviária principal" que integra a Rede nacional complementar, chama-se desde já a atenção que as Estradas Regionais não fazem parte da Rede nacional complementar, mais sim da categoria de Estradas Regionais, prevista no PRN e que integram a Lista V Anexa ao PRN, pelo que deverá ser revisto/reformulado, substituindo a sublinha b3) por uma alínea "c) Estradas Regionais (ER), designadamente ER10-4 e ER379-T do n.º 2 do artigo

144.º

Igualmente, no caso do nível hierárquico "Rede rodoviária distribuidora", em que são integradas as Estradas Desclassificadas, deverá o conteúdo ser

configurado/reformulado, uma vez que as Estradas Desclassificadas sob jurisdição da IP não fazem parte da rede municipal, pelo que se recomenda que seja acrescentada uma alínea com estas estradas, de acordo com o descrito no ponto 3 do presente parecer.

Relativamente às outras estradas descritas na subalínea a1), esclarece-se que a ER10-4, entre o km 8+340 e o km 9+980 sob jurisdição municipal, não é uma Estrada Desclassificada, mas sim uma Estrada Regional, embora sob alçada do município. De referir ainda que nesta subalínea as descrições de alguns troços de estradas deverão ser revistas/corrigidas, uma vez que os descritivos de alguns troços ou estão incompletos ou faltam a indicação de alguns troços de estradas.

7. No que se refere a subalínea "a2) Estradas Municipais", deverá ser alterada a designação "EN..." para "EM..."; uma vez que se refere de estradas municipais (EM) e não estradas nacionais (EN). Considerado.

8. Identicamente, o conteúdo das alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 145.º (funções) deverão ajustados de acordo com as alíneas "a) Rede nacional fundamental" (subalínea a1), "b) Rede nacional complementar" (subalíneas b1 e b2) e "c) Estradas Regionais ERY" (sugerida no comentário) do artigo 144.º e de acordo com a designação do PRN e descrito no ponto 2.1 desta análise. Esclarece-se que de acordo com Plano Rodoviário Nacional (PRN) o termo "rede nacional principal" não existe, mas sim "rede nacional fundamental", que integra os itinerários principais (IP). Considerado.

B. J. K. S. H. A. H.

9. O conteúdo do ponto 1 do artigo 146.º deverá, igualmente, ser reajustado, de acordo com o exposto atrás. Considerado.

10. O conteúdo do artigo 150.º (identificação da rede ferroviária) deverá ser revisto/ajustado, de acordo com o apresentado nos pontos 2.2 e 4 desta análise. Considerado.

11. Em sede de Regulamento deverá ficar consagrado que qualquer proposta de intervenção, direta ou indireta, na rede rodoviária e ferroviária 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, na qualidade de gestora das infraestruturas sob sua administração. Considerado.

12. Relatório do Plano
O conteúdo da "Tabela 23 – Rede Rodoviária" (página 76) deverá ser corrigido/ajustado de acordo com o referido/comentado anteriormente. Considerado.
Igualmente, a rede ferroviária mencionada na página 77 deverá ser ajustada, de acordo com citado nos pontos 2.2 e 4 desta avaliação.



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

13.

Programa de Execução – Plano de Financiamento

Registado.

Neste volume, é-nos dado a conhecer que estão previstos um conjunto de ações e projetos que poderão interferir com a rede de IP. Sobre este assunto, esclarece-se que as intervenções previstas na presente proposta do PDM (alheias a esta empresa) e que impliquem alterações na rede 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 e a eventual necessidade de elaboração de um Estudo de Tráfego, que cumpra as normas em vigor na IP, SA e que permita avaliar o impacto das novas acessibilidades urbanas municipais previstas no PDM, na rede rodoviária da jurisdição da IP, SA.

14.

PLANTA DE ORDENAMENTO

Registado.

Como orientação geral, considera-se que a especialização da estratégia de desenvolvimento municipal proposta na Planta de Ordenamento do PDM não deverá comprometer o nível de serviço e função inerente às estradas da rede viária sob jurisdição da IP, 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 proximidade dessas estradas. Sem prejuízo do respeito pela zona de serviço 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.

15. Considerado.

Da análise da Planta de Ordenamento, verifica-se que a representação gráfica das estradas da rede rodoviária, bem como a legenda não estão de acordo com o PRN, nem com a hierarquia definida nos pontos 2.1 e 3 desta avaliação; verifica-se que na representação gráfica falta a designação/identificação das estradas (IP, IC, EN), de acordo com o Plano Rodoviário Nacional (PRN) e das Estradas Nacionais Desclassificadas, bem como a sua jurisdição (integração na Concessão IP,SA); verifica-se ainda que existem dúvidas quanto aos níveis hierárquicos em que se integram alguns troços de estradas desclassificadas sob jurisdição da IP; também não distingue a rede rodoviária sob a jurisdição da IP da rede viária municipal, pelo que considera-se que esta planta deverá ser corrigida e a legenda deverá ser ajustada e melhorada de forma a distinguir as estradas sob jurisdição da IP das estradas sob jurisdição da Autarquia.

A proposta de hierarquização da rede viária do concelho a constar na Proposta de Revisão do PDM não deverá suscitar dúvidas quanto aos níveis hierárquicos em que se integram as estradas sob jurisdição da IP e as tuteladas pelo IMT.

16. Considerado. A empresa Infraestruturas de Portugal irá fornecer à Câmara Municipal de Setúbal o Domínio Público Ferroviário.

Em conformidade com a legislação em vigor, a Planta de Condicionantes deverá contemplar a representação cartográfica das áreas incluídas no Domínio Público Ferroviário e das zonas de serviço non edificandi aplicáveis aos troços da rede rodoviária nacional (RRN), das estradas regionais e das estradas nacionais desclassificadas sob jurisdição da IP com desenvolvimento na área do concelho de

Handwritten signatures and initials in blue ink at the top of the page.

Setúbal, devendo a respetiva legenda estar adequada ao articulado e conteúdo do Regulamento.

Analisada esta Planta, verifica-se que a representação cartográfica das zonas de serviço das estradas desclassificadas sob jurisdição da IP são de difícil leitura; verifica-se ainda que, praticamente, não distingue a rede rodoviária sob a jurisdição da IP da rede viária municipal, pelo que considera-se que esta planta deverá ser corrigida e a legenda deverá ser ajustada e melhorada de forma a distinguir as estradas sob jurisdição da IP das estradas sob jurisdição da Autarquia.

Relativamente ao formato em shapefile, verifica-se que está em falta a representação das zonas de serviço das estradas nacionais desclassificadas sob jurisdição da IP.

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

17.

PLANTA DE EQUIPAMENTOS E INFRAESTRUTURAS

Tendo sido analisada a planta de equipamentos e infraestruturas - infraestruturas viárias - desenho n.º 8.4, verifica-se que as propostas apresentadas no PDM interferem com vias sob jurisdição da IP, nos seguintes locais:

- EN10 - aproximadamente ao km 21+630;
- EN10 - aproximadamente ao km 24+190;
- EN379 - aproximadamente ao km 22+950 - pista ciclável;
- EN10 - aproximadamente ao km 36+550;

O plano diretor municipal assume-se como um instrumento de planeamento estratégico e definidor de uma estrutura territorial, pelo que a representação da rede de infraestruturas viárias a esta escala (1/25.000) é naturalmente menos detalhada. Em fases subseqüentes de planeamento e de desenvolvimento de projeto será possível apresentar propostas mais concretas.

Será avaliada pertinência de inclusão de norma no Regulamento do PDM que obrigue a consulta da Infraestruturas de Portugal na fase de desenvolvimento de projeto.

F. A. N. Oll
M. S.
H. S.

- EN10 - aproximadamente ao km 37+180;

- EN10-8 - aproximadamente ao km 5+620.

Contudo, e de modo a possibilitar uma correta análise, deverão ser apresentadas propostas concretas, com mais elementos de pormenor das interferências que as mesmas, poderão causar nas vias sob jurisdição da IP.

Informe-se que o documento enviado não contém detalhe de modo a que se possa analisar as interferências com as vias sob jurisdição da IP, mais acrescentando que para estas não existe igualmente previsão de intervenção no âmbito da Segurança Rodoviária.

18.

Registado. A contemplar no Relatório dos Estudos de Caracterização do Território Municipal.

Projeto de Eliminação de Constrangimentos nas Estações de Praias-Sado e no Porto de Setúbal

As principais intervenções são as seguintes:

1. Estação de Setúbal-Mar:
 - Eletrificação de linhas e construção de topo de manobra na zona de receção/expedição do Porto de Setúbal;
 - Eletrificação e intervenção nos terminais da TERSADO, SADOPORT, ROIRO (Autoeuropa);
 - Potenciar a capacidade ferroviária do ramal de acesso aos terminais do Porto de Setúbal, estabelecendo um novo feixe de linhas na Cachofarra para receção/expedição;
2. Ramal Praias-Sado/Portugal: construção linhas de apoio à estação de Praias-Sado;

B. J. #
S. #
C. #
M. #
E. #

3. Eletificação de linha do Terminal Somincoir de Praias –Sado;
4. Supressão de passagem de nível da Cachofarra e Restabelecimento da estrada no terminal do RO-RO.

19.

REDE RODVIÁRIA CONCESSIONADA

Registado.

Foi consultada a BRISA sobre a Revisão do PDM de Setúbal que interfere com a A12 - Setúbal/Montijo, Sublinhão A2/A12/Setúbal e ligação ao Alto da Guerra (EN 10) tendo esta emitido o seguinte parecer:

"De análise ao processo mencionado, julga-se de fazer os seguintes comentários:

"..Sefiente-se que este processo de revisão do PDM deverá garantir, em termos de zonas de serviço "non edificandi", o cumprimento da Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, bem como o definido no Decreto-Lei n.º 294/87, de 24 de outubro, com as modificações que lhe foram introduzidas pelos

Decretos-Lei n.º 287/99, de 28 de julho, n.º 326/2001, de 18 de dezembro, n.º 314-A/2002, de 26 de dezembro, e pelo Decreto-Lei n.º 247-C/2008, de 28 de dezembro, que republicou as Bases de Concessão e Exploração de autoestradas pela Brisa, e Declaração de Retificação n.º 16-B/2009, de 27 de fevereiro;

"..Considera-se essencial que, na definição do ordenamento do território do concelho de Setúbal, seja observado o enquadramento do controlo das operações urbanísticas existente na legislação que vigora em matéria de ruído;

"..Com efeito, deverá ser acautelada e evitada a instalação de receptores sensíveis junto e infraestruturas rodoviárias com tráfego significativo, nomeadamente junto à rede de vias que integram a Concessão Brisa, como seja a A12 - Autoestrada Setúbal/Montijo e Ligação ao Alto da Guerra (EN 10), vias que se inserem no Concelho de Setúbal;

B. A. M. S. W. *[Handwritten signatures]*

“..Neste contexto, não pode ser imputada às entidades gestoras e promotoras de infraestruturas de transporte a responsabilidades de redução do ruído em recetores que vivem a ser instalados em locais com níveis, existentes e previstos, superiores aos legislados. Por conseguinte, a revisão do Plano Diretor Municipal de Setúbal deverá contemplar este requisito;

“..Não considerando / apresentando propostas concretas, verificou-se, igualmente, que esta proposta de revisão manifesta a intenção de alterar geometricamente as ligações atualmente existentes na ligação de A12 ao Ato da Guerra, sempre designada por EN 10-B, nomeadamente na zona de Poçolos, matéria que interfere diretamente com a Concessão que nos está outorgada. Neste contexto, deverão ser apresentados / detalhados / indicados os necessários pormenores técnicos propostos para a sua eventual efetivação, situação que terá de ser previamente avaliada e sancionada pela Brisa e Concedente (IMT).”

20.

PASSAGENS DESNIVELADAS

Considerado.

Solicitamos que seja considerada na revisão do PDM de Setúbal a reserva das faixas correspondentes às cinco passagens desniveladas a construir para supressão de chico passagens de nível (PN) da Linha do Sul, identificadas no ficheiro anexo “supressão PN concelho Setúbal”:

- PN pedonal ao km 29,199 - supressão com Passagem Inferior pedonal (PIP) no local;

- PN ao km 36,567 - supressão com Passagem Superior (PS) e montante da

PN;

- PN ao km 37,629 - supressão com PS a jusante da PN;

[Handwritten signatures and initials in blue and black ink]

- PN ao km 39,290 - supressão com PS no local;

- PN ao km 42,103 - supressão com PS a jusante da PN;

Estas soluções têm o acordo de princípio dos serviços técnicos da Câmara Municipal de Setúbal e estão em curso os respetivos estudos de viabilidade.

21.

PATRIMÓNIO IP

Considerado:

No âmbito da revisão do Plano Diretor Municipal de Setúbal, deverão ser tidas em consideração as seguintes condicionantes:

- a. A rede ferroviária existente no concelho de Setúbal encontra-se representada na Planta de Ordenamento e na Planta de Condicionantes;
- b. As áreas de proteção da ferrovia dependem do limite do Domínio Público Ferroviário e das zonas non edificandi previstas nos artigos 15º e 16º do supracitado Decreto-Lei 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 edificandi variável conforme descrito no Decreto-Lei n.º 27/8/2003;
- c. 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.

P.A.

22.

Salvaguarda-se desde já, relativamente às intervenções previstas na presente proposta do PDM (almeias a esta empresa) e que impliquem alterações na rede 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-SA e que permita avaliar o impacto das novas acessibilidades urbanas municipais previstas no PDM, na rede rodoviária da jurisdição da IP-SA. 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 rodoviária 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.

Nesta fase de planeamento não se justifica a apresentação de estudo de tráfego. A rede viária municipal proposta sustentou-se num Plano de Mobilidade Sustentável e Transportes, elaborado pelo Município, e que integra o processo de Revisão do PDM. Em fases subsequentes de desenvolvimento dessas vias, serão apresentados os estudos necessários que demonstrem a sua viabilidade.

Bernardo Veloso Barral

Angélica Cascaes

ASIM

Rui Aragão

14/14

Usoo Ramalho da Silva

Alexandra Soares

Ana Carolina Almeida Tiago

João Miguel do Brito Siles Moura

