

| Aspetos a retificar/completar ou comentários | Alterações/justificação | Documento com as alterações |
|---|-------------------------|-----------------------------|
| 1. 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). | | |
| 1.1. REDE RODOVIÁRIA | | |
| 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 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. | | |
| Esta distinção, entre as estradas que se encontram desclassificadas pelo PRN, mas que se mantêm sob jurisdição da IP e as desclassificadas que já se encontram entregues ao respetivo município, deve ser explícita nos elementos constantes da revisão do presente PDM. | | |
| 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. | | |

| Aspetos a retificar/completar ou comentários | Alterações/justificação | Documento com as alterações |
|---|-------------------------|-----------------------------|
| 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 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 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. | | |
| 1.2. 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. | | |
| | | |

| Aspetos a retificar/completar ou comentários | Alterações/justificação | Documento com as alterações |
|---|-------------------------|-----------------------------|
| 2. IDENTIFICAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS E CONDICIONANTES | | |
| 2.1. REDE RODOVIÁRIA E PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL (PRN) | | |
| De acordo com o PRN em vigor (PRN 2000), a Rede Rodoviária existente e prevista no concelho de Sousel é constituída por troços de estradas da Rede Rodoviária Nacional, designadamente da Rede Nacional Complementar (Estradas Nacionais - EN) e por troços de Estradas Nacionais Desclassificadas (EN), conforme identificados na Figura 1, nomeadamente: | | |
| Rede Rodoviária Nacional (RRN) | | |
| Rede Nacional Complementar (Estradas Nacionais - EN) sob jurisdição da IP: | | |
| EN 245 - entre o Limite Norte do município com o município de Fronteira e o limite Sul municipal com o município de Estremoz. De referir que o troço compreendido entre os Km 54,885 e Km 57,367 se encontra sob gestão da CM de Sousel, correspondente ao atravessamento do núcleo urbano da vila com o mesmo nome. | | |
| Estradas Nacionais Desclassificadas (EN) sob a jurisdição IP | | |
| EN 372 - desenvolve-se na freguesia de Casa Branca, entre o limite poente do município, com o município de Avis e o Km 5,520, a partir do qual está municipalizada. Desenvolve-se igualmente na freguesia de Santo Amaro, entre o Km 35,886 e o limite nascente municipal com o município de Estremoz (Distrito de Évora). | | |
| O regime non aedificandi aplicável aos troços de estradas sob jurisdição da IP é o previsto no artigo 32.º do novo EERRN (Lei n.º 34/2015, de 27 de abril). | | |
| Considera-se que, a nomenclatura e a hierarquia atrás descritas devem estar refletidas nos documentos da Revisão do PDM, nomeadamente no Regulamento, nas Plantas de Ordenamento, de Condicionantes e da Rede Viária, bem como nas partes escritas que lhes fizer referência. | | |
| As restantes vias no concelho, não classificadas pelo PRN e transferidas para a autarquia, pertencem ao património viário municipal. | | |
| 2.2. INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS / SERVIDÕES ADMINISTRATIVAS E RESTRIÇÕES DE UTILIDADE PÚBLICA | | |
| Rede Ferroviária na área de incidência do Plano | | |

| Aspetos a retificar/completar ou comentários | Alterações/justificação | Documento com as alterações |
|--|--|---|
| O concelho de Sousel tem presente uma infraestrutura ferroviária: a Linha de Évora, sem exploração (Figura 1). | | |
| 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 15.º e 16.º do supracitado Decreto-Lei. | | |
| 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, pelo que, o nº 2 do artigo 80ª do Regulamento deverá ser alterado. Para o referido artigo, sugere-se a seguinte redação: " 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." | Não acrescentado, pois já se encontra vertido no artigo 81.º do Regulamento. | |
| 3. AMBIENTE SONORO | | |
| Em termos de ambiente sonoro, as preocupações da IP prendem-se sobretudo com a qualificação funcional dos solos propostos na revisão do PDM de Sousel na envolvência das estradas e ferrovias 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, como utilização humana) em zonas onde se verificam situações de incumprimento do Regulamento Geral de Ruído (RGR) – zonas de conflito. | | |
| O Artigo 20.º do Regulamento proposto para a Revisão do PDM de Sousel, ao estabelecer que não é permitida a ocupação de zonas sensíveis enquanto se verificar a violação dos valores limite de ruído ambiente exterior fixados na lei, salvaguarda a principal preocupação da IP nesta temática. Sugere-se que o Documento mencionado no Ponto 2 do Artigo 20.º (Regulamento dos Requisitos Acústicos de Edifícios) seja referido na sua versão mais atualizada. | Alterado com expressão "na sua redação atual" | Volume IX - Regulamento, artigo 20.º, n.º 2 |
| 4. AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA | | |

| Aspetos a retificar/completar ou comentários | Alterações/justificação | Documento com as alterações |
|--|-------------------------|-----------------------------|
| <p>No âmbito do procedimento de Avaliação Ambiental e Estratégica (AAE), da análise ao relatório elaborado em fevereiro de 2022, no que respeita à representação da IP, salvaguarda-se 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 AAE.</p> | | |
| <p>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 caberá avaliar (sendo que a defesa, em geral, contra as fontes de poluição sonora – para utilizar o mesmo exemplo - competirá a outras entidades).</p> | | |
| <p>Assim, numa lógica de colaboração ativa para a melhoria do processo, após análise do relatório agora apresentado, considera-se que globalmente, nada há a opor ao encadeamento metodológico desenvolvido.</p> | | |
| <p>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 de Sousel. Apreciação fundamentada na relevância que a temática da mobilidade e acessibilidades apresenta ao nível dos FCD e das Questões Estratégicas definidas no âmbito da revisão do presente PDM.</p> | | |
| <p>Em complemento salvaguarda-se que todas as referências à rede rodoferroviária deverão estar em sintonia com os restantes elementos apresentados.</p> | | |

| Aspetos a retificar/completar ou comentários | Alterações/justificação | Documento com as alterações |
|--|--|-----------------------------|
| 5. ANÁLISE DE ELEMENTOS DISPONIBILIZADOS | | |
| <p>Como ponto prévio da análise, importa referir que se entende profício que se proceda corretamente, desde logo, à identificação das infraestruturas rodoviárias na Proposta de Revisão de Plano, de acordo com a sua nomenclatura, classificação e jurisdição, conforme mencionado nos pontos 2.1 e 3.1 dos anteriores e do presente parecer e de acordo com o PRN 2000.</p> | | |
| <p>Em alguns documentos apresentados, verifica-se que as referências sobre alguns troços de estradas da rede rodoviária, no concelho de Sousel, não se encontram de acordo com o PRN 2000, nem com apresentado no ponto 3.1 desta e das anteriores análises, pelo que, o conteúdo de alguns capítulos ou subcapítulos, bem como representações gráficas, dos elementos disponibilizados deverão ser revistos/corrigidos e ajustados de acordo exposto anteriormente.</p> | <p>Os documentos foram revistos e encontram-se de acordo com o constante do ponto 2.1. desta análise, apresentando coerência entre si, pelo que não se identificou a que documentos e erros se faz referência.</p> | |
| <p>Considera-se adequado que se proceda, em secção própria e/ou artigo único do Regulamento, à identificação e hierarquização da rede rodoviária, devendo ser respeitada a sua jurisdição, tal como atrás indicado. Esta identificação, quer em termos de representação cartográfica quer em termos de legenda, deve ser assegurada uma legibilidade que permita distinguir com clareza da rede municipal.</p> | <p>A identificação e hierarquização da rede rodoviária é efetuada no Capítulo V.3.2. do Volume IV - Sistema urbano e linhas estruturantes, onde é claramente expressa a jurisdição das estradas. A planta de condicionantes também distingue expressamente a designação e a jurisdição das diferentes vias, com uma simbologia devidamente diferenciada.</p> | |
| <p>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 os troços de estradas sob jurisdição da IP.</p> | | |
| <p>No Regulamento e na Planta de Condicionantes, na identificação das servidões rodoviárias, devem observar-se os condicionalismos definidos no EERRN, devendo remeter-se para a legislação em vigor os seus condicionalismos específicos.</p> | | |
| <p>Regulamento</p> | | |

| Aspetos a retificar/completar ou comentários | Alterações/justificação | Documento com as alterações |
|--|--|---|
| <p>Da análise ao Regulamento, considera-se ser de referir que na subalínea vi. da alínea “f) Infraestruturas:” do Artigo 7.º Identificação”, a menção “e do Município de Sousel” deverá ser retirada. Devendo as antigas Estradas Nacionais desclassificadas transferidas para o Município de Sousel serem incluídas na subalínea vii. e esta subalínea deverá ser revista e adaptada, uma vez que as vias municipalizadas (antigas Estradas desclassificadas transferidas para o Município) e as Estradas e caminhos municipais pertencem à Rede Rodoviária Municipal.</p> | Alterado | Volume IX - Regulamento, artigo 7.º, alínea vi) |
| <p>As apreciações antes aludidas deverão ser refletidas nas peças gráficas e na parte escrita dos documentos que lhe fizer referência.</p> | | |
| <p>De salientar, ainda, que a espacialização da estratégia de desenvolvimento municipal proposta na Planta de Ordenamento do PDM não deve 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, a qualificação de “espaços residenciais” e “espaços destinados a equipamentos” 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.</p> | | |
| <p>Ainda no âmbito das propostas de qualificação funcional do solo urbano deve assegurar-se que a articulação das futuras acessibilidades às estradas da rede rodoviária nacional 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.</p> | | |
| <p>Planta de Ordenamento - Classificação e Qualificação do Solo</p> | | |
| <p>Da análise da Planta de Ordenamento - Classificação e Qualificação do Solo, considera-se ser de referir que o traçado de alguns troços da Rede Ferroviária estão mal representados (não correspondem a realidade) ou estão em falta, uma vez que não estão de acordo com o representado na Figura 1 desta e das anteriores apreciações.</p> | O traçado da rede ferroviária foi corrigido. | Planta de condicionantes e de ordenamento |

| Aspetos a retificar/completar ou comentários | Alterações/justificação | Documento com as alterações |
|---|---|---|
| Igualmente, verifica-se que o traçado de alguns troços da Rede Rodoviária Municipal (EM372, EM372-1) estão mal representados, uma vez que são representados erradamente com o traço da Rede Ferroviária que está indicada na legenda. | Situação corrigida. | Planta de condicionantes e de ordenamento |
| As considerações atrás mencionadas deverão ser refletidas nas peças gráficas e na parte escrita dos documentos que lhe fizer referência. | | |
| Planta de condicionantes | | |
| No que se refere à Planta de Condicionantes, em conformidade com a legislação em vigor, deverá a mesma contemplar a representação cartográfica das zonas de servidão non aedificandi aplicáveis aos troços da Rede Rodoviária Nacional (RRN) e das Estradas Regionais (ER) sob jurisdição da IP com desenvolvimento na área do concelho de Sousel a respetiva legenda estar adequada ao articulado e conteúdo do Regulamento. | | |
| Analisada a Planta de Condicionantes Geral, identicamente, considera-se ser de referir que o traçado de alguns troços da Rede Ferroviária estão mal representados (não correspondem a realidade) ou estão em falta, uma vez que não estão de acordo com o representado na Figura 1 desta e das anteriores apreciações. | Situação corrigida. | Planta de condicionantes e de ordenamento |
| Analogamente, verifica-se que o traçado de alguns troços da Rede Rodoviária Municipal (EM372, EM372-1) estão mal representados, uma vez que são representados erradamente com o traço da Rede Ferroviária que está indicada na legenda. | Situação corrigida. | Planta de condicionantes e de ordenamento |
| Na legenda, a menção “Zonas de servidão non aedificandi da RRN” deverá ser acrescentado “e das Estradas Nacionais Desclassificadas sob jurisdição da IP”, uma vez que as Estradas Nacionais Desclassificadas não fazem parte da RRN. | Alteração efetuada de acordo com o sugerido | Planta de condicionantes |
| As alterações anteriormente mencionadas deverão ser refletidas nas peças gráficas e na parte escrita dos elementos que lhe fizer referência. | | |
| Planta da situação existente | | |

| Aspetos a retificar/completar ou comentários | Alterações/justificação | Documento com as alterações |
|--|---|--|
| <p>Quanto à Planta da situação existente, identicamente, se constata que não está de acordo com o PRN 2000 e com o exposto no ponto 3 da presente e anteriores avaliações, uma vez que não distingue os troços de estradas nacionais desclassificadas (EN372) sob jurisdição da IP dos troços de estradas municipalizadas (antigas estradas nacionais desclassificadas e transferidas para o património municipal), uma vez que na representação gráfica e na legenda utiliza o mesmo traço com igual espessura e cor; considera-se ser de referir que o traçado de alguns troços da Rede Ferroviária estão mal representados (não correspondem a realidade) ou estão em falta, uma vez que não estão de acordo com o representado na Figura 1 desta e das anteriores apreciações; igualmente, verifica-se que o traçado de alguns troços da Rede Rodoviária Municipal (EM372, EM372-1) estão mal representados, uma vez que são representados erradamente com o traço da Rede Ferroviária que está indicada na legenda.</p> | <p>A distinção entre os troços de estradas nacionais desclassificadas (EN372) sob jurisdição da IP e os troços de estradas municipalizadas (antigas estradas nacionais desclassificadas e transferidas para o património municipal) é feita, pois as primeiras encontram-se representadas com a simbologia vermelha (rede rodoviária nacional) e as segundas com uma linha grená (rede rodoviária municipal). Foi no entanto alterada a designação de Rede rodoviária nacional para rede rodoviária sob jurisdição da IP, S.A., pois as estradas nacionais desclassificadas sob jurisdição da IP não fazem parte da RRN. O traçado da ferrovia e a situação das estradas EM 372 e 372-2 foram corrigidas.</p> | <p>Todas as plantas</p> |
| <p>Planta de compromissos urbanísticos</p> | | |
| <p>Relativamente à Planta de compromissos urbanísticos, deverá ser revista/corrigida e ajustada, de acordo com o referido nas Plantas anteriores; devendo ainda na legenda, a Rede Ferroviária estar separada da Rede Rodoviária, uma vez que são redes distintas, deverá ser adicionada também "Estradas Nacionais Desclassificadas sob jurisdição da IP" e indicação do respetivo traço para sua representação gráfica.</p> | <p>A rede ferroviária foi desanexada da rede rodoviária, onde se encontrava por lapso. Nesta planta apenas se pretende distinguir a rede viária municipal da rede viária sob jurisdição da IP, pelo que não são discriminadas a EN e as EN desclassificadas sob jurisdição da IP.</p> | <p>Planta de compromissos urbanísticos</p> |
| <p>As considerações atrás mencionadas deverão ser refletidas nas peças gráficas e na parte escrita dos documentos que lhe fizer referência.</p> | | |
| <p>Volume VI - Do Estado do Ordenamento do Território à Estratégia de Desenvolvimento</p> | | |

| Aspetos a retificar/completar ou comentários | Alterações/justificação | Documento com as alterações |
|--|---|---|
| <p>Na página 19 do subcapítulo “VII.1.2.2. O PDM de Sousel. Principais Características e Conteúdos” e relativamente ao tema “Das Condicionantes. Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública” do Volume VI - Do Estado do Ordenamento do Território à Estratégia de Desenvolvimento, a menção “1. Rede rodoviária – Outras estradas (Ant. EN 245,Ant. EN 372,Ant. EN 372-1)” deverá ser revista/corrigida e ajustada de acordo com o apresentado neste e nos anteriores pareceres.</p> | <p>O texto passou a ter a seguinte redação: “1. Rede rodoviária – Outras estradas (EN 245, END 372, END 372-1)”</p> | <p>Volume VI - Capítulo VII.1.2.</p> |
| <p>Volume VIII - Planeamento, Ordenamento e Desenvolvimento do Território – Ordenamento</p> | | |
| <p>Na primeira coluna do “Quadro VIII.3.1. Servidões e restrições de utilidade pública nas duas gerações do PDM de Sousel” do Volume VIII - Planeamento, Ordenamento e Desenvolvimento do Território – Ordenamento (página 172), a alusão “Rede rodoviária nacional e Rede Rodoviária Regional” deverá ser substituída por “Rede rodoviária nacional, Estradas Regionais e Estradas Nacionais Desclassificadas sob jurisdição da IP”, uma vez que Estradas Nacionais Desclassificadas não fazem parte da Rede rodoviária nacional, mas das estradas não classificadas ou 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 dominial entre a IP e a Câmara Municipal. De referir ainda que o termo “Rede Rodoviária Regional” não existe, mas sim a categoria de “Estradas Regionais”, de acordo com o PRN 2000.</p> | <p>Alteração efetuada de acordo com a indicação</p> | <p>Volume VIII /Capítulo VII.3.5./Quadro VII.3.1.</p> |
| <p>6.SALVAGUARDA DA REDE VIÁRIA</p> | | |
| <p>Salvaguarda-se desde já, relativamente às intervenções previstas na Proposta de Revisão do PDM (alheias a esta empresa) e que impliquem alterações na rede rodoviária 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.</p> | | |

| Aspetos a retificar/completar ou comentários | Alterações/justificação | Documento com as alterações |
|--|-------------------------|-----------------------------|
| <p>Salvaguarda-se, ainda, a eventual necessidade de elaboração de um Estudo de Tráfego, que cumpra as normas em vigor na IP e que permita avaliar o impacte das novas acessibilidades urbanas municipais previstas no PDM na rede rodoviária da jurisdição da IP. 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.</p> | | |
| <p>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.</p> | | |
| <p>7.CONCLUSÃO</p> | | |
| <p>Face ao exposto e no que respeita às infraestruturas sob jurisdição da IP, na área territorial abrangida pelo PDM de Sousel, considera-se que a Proposta de Revisão de Plano deverá atender à informação constante no presente parecer.</p> | | |