

Primeira revisão Plano Diretor Municipal, PDM

Entroncamento



Volume **02.1**
Relatório do Plano

Versão para aprovação em Assembleia Municipal, março 2025

Índice

A – A estrutura do Relatório do Plano, 02

B – A estrutura e o conteúdo do plano diretor municipal do Entroncamento, 03

Capítulo 01 - Enquadramento legal e processual, 04

01 – Enquadramento Legal, 05

02 – Principais, Etapas e Cronologia do Plano, 07

Capítulo 02 - Princípios e orientações para a gestão do território e o desenvolvimento, 13

01 – A natureza do plano diretor municipal, 14

02 – Principais, etapas e a mudança de estruturas mentais e organizacionais, 18

03 – A dinâmica associada ao plano, 22

Capítulo 03 - Os Riscos e as principais condicionantes ao uso, ocupação e transformação do solo, 28

01 – Os riscos, 29

02 – As condicionantes ao uso e ocupação e transformação do solo, 33

Capítulo 04 - Análise territorial e dinâmicas instaladas e emergentes - síntese, 36

01 – O contexto territorial, 37

02 – O Plano de 1995, 39

03 – Dinâmicas e tendências, 41

04 – Problemas e Potencialidades, 42

05 – Análise SWOT, 44

Capítulo 05 - A definição da estratégia de desenvolvimento, 46

01 – O contexto regional, as especificidades locais e as expectativas, 47

02 – Os eixos estratégicos, 48

03 – Síntese, 60

Capítulo 06 - Classificação e qualificação do solo e o modelo de ordenamento, 61

01 – Metodologia de Análise, 62

02 – Classificação e Qualificação do Solo - Enquadramento legal e critérios, 64

03 – Análise e fundamentos para a classificação e qualificação do solo, 67

04 – Síntese, 84

Capítulo 07 - O modelo de ordenamento, 85

01 – Introdução, 86

02 – Sistema Urbano, 67

03 – Rede de Infraestruturas, 89

04 – Rede de Equipamentos, 91

05 – Princípios Gerais de Ordenamento, 92

06 – Solo Rústico, 95

07 – Solo Urbano, 103

08 – Áreas de Reabilitação Urbana, 121

Capítulo 08 - Enquadramento no PROTOVT, 122

01 – Sistema Urbano, 123

02 – Estrutura Regional de Proteção Ambiental (ERPVA), 128

03 – Sistema de Mobilidade, 130

04 – O enquadramento nos critérios do PROT-OVT, 131

Capítulo 09 - Implementação, monitorização e sistema de indicadores, 133

01 - Avaliação / monitorização do estado do ordenamento do território, 134

02 - Indicadores gerais para monitorização e avaliação, 135

Anexos:

Anexo I - Listagem Património Arquitetónico e Arqueológico

Anexo II - Fichas de Caracterização por aglomerado ou área do plano

A - Estrutura do Relatório

O presente relatório do plano encontra-se organizado nos seguintes capítulos:

Capítulo I – Enquadramento processual

Este capítulo apresenta o enquadramento e a cronologia dos procedimentos encetados no âmbito da revisão do PDME, no qual são elencados os procedimentos fundamentais conducentes ao atual momento da revisão do procedimento e, de entre outras matérias, enumera as entidades que compõem a Comissão de Acompanhamento do processo de Revisão do PDME.

Capítulo II - Princípios e orientações para a gestão do território

Este capítulo estabelece uma súmula dos fatores diferenciadores do território e das opções políticas de partida, bem como das principais etapas e da mudanças das estruturas mentais e organizacionais, não esquecendo as dinâmicas associadas ao plano Diretor Municipal do Entroncamento.

Capítulo III - Riscos e as Principais Condicionantes ao Uso, Ocupação e Transformação do Solo

Este capítulo apresenta uma descrição dos principais riscos e das principais condicionantes ao uso, ocupação e transformação do solo.

Capítulo IV - Análise territorial e dinâmicas instaladas e emergentes

Este capítulo apresenta uma síntese da caracterização e do enquadramento regional do concelho do Entroncamento, dos objetivos do pdm de 1995, do reflexo das tendências e da sua evolução em termos demográficos, das suas potencialidades e dos seus problemas, apresentando uma análise SWOT do território do município do Entroncamento.

Capítulo V - Definição e Estratégia de Desenvolvimento

Este capítulo considera as dinâmicas e as tendências referenciadas e considera também as opções políticas municipais. Procura então explicitar os principais traços de um esboço de Modelo de Desenvolvimento Estratégico defendido para o município do Entroncamento.

Capítulo VI - Classificação e Qualificação do Solo

Este capítulo procura explicitar a linha de raciocínio que conduziu ao desenho do Modelo Territorial e à definição da estrutura de ordenamento do PDM do Entroncamento. Traduz também a filosofia defendida para o “pós plano” e procura ainda fazer uma avaliação quantitativa das alterações entre o PDM atual e a nova proposta de plano. Dedicar-se a uma avaliação comparativa com o anterior plano diretor municipal. O que altera, porque altera e que implicações de carga sobre o território traz.

Capítulo VII - Modelo de Ordenamento

Este capítulo procura explicitar a linha de raciocínio que conduziu ao desenho do Modelo de Ordenamento do PDM do Entroncamento. Traduz o sistema urbano e aos princípios gerais de ordenamento, bem como a identificação das categorias de espaços integradas em Solo Urbano e em Solo Rústico.

Capítulo VIII - Enquadramento no PROT_OVT

Este capítulo pretende enquadrar a proposta de revisão do Plano Diretor Municipal do Entroncamento no PROTOVT demonstrando a sua conformidade, em termos do seu modelo territorial e estratégico e da fundamentação da reclassificação do solo.

Capítulo IX - Implementação, monitorização e sistema de indicadores

Neste capítulo, apontam-se ainda um conjunto de indicadores que servem de referência à monitorização e avaliação do Plano. (artigo 93º do DL 80/2015 de 14 de maio).

B - Estrutura do plano diretor municipal do Entroncamento

Conteúdo

(de acordo com artigos 96 e 97 do DL 80/2015, de 14 de maio, na atual redação)

Elementos que CONSTITUEM o Plano	
Volume 01	Regulamento
Planta 01	Planta de Ordenamento
	01.1 – Classificação e Qualificação do Solo
	01.2 - Programação
	01.3 – Estrutura Ecológica Municipal
	01.4 – Zonamento Acústico
Planta 02	01.5 – Áreas de Risco ao Uso do Solo
	Planta de Condicionantes
	02.1 – Reserva Ecológica Nacional
	02.2 – Reserva Agrícola Nacional
	02.1 – Outras
Elementos que ACOMPANHAM o Plano	
Relatórios	
Volume 02.1	Relatório de Fundamentação das Opções do Plano
Volume 02.2	Plano de Financiamento e Fundamentação da Sustentabilidade Financeira
Volume 03.1	Relatório Ambiental
Volume 03.2	Relatório Ambiental – Resumo Não Técnico
Volume 04	Estudos de Caracterização
Volume 05	Ficha de Dados Estatísticos
Volume 06	Compromissos Urbanísticos
Desenhos	
Planta 03	Planta de Enquadramento Regional
Planta 04	Planta da Situação Existente – Uso Atual do Solo
Planta 05	Planta dos Compromissos Urbanísticos
Planta 06	Planta de Aptidão de Solos Agrícolas
Planta 07	Planta do Tipo de Solos
Planta 08.1	Planta do Suporte Físico - Geologia
Planta 08.2	Planta do Suporte Físico - Hipsometria
Planta 08.3	Planta do Suporte Físico – Valores Naturais
Planta 09	Planta da Estrutura Fundiária
Planta 10	Planta dos Elementos Patrimoniais
Planta 11	Planta dos Equipamentos e Infraestruturas e Utilização Coletiva
Planta 12	Planta da Rede Rodoviária e Ferroviária
Planta 13	Planta de Acessibilidades e Transportes Públicos
Planta 14	Planta das Atividades Económicas
Planta 15	Planta de Traçados de Infraestruturas
Outros documentos	
Volume 07	Processo de Exclusões da RAN
Volume 08	Processo de Exclusões da REN
Volume 09	Análise e Ponderação dos Pareceres das Entidades
Volume 10	Ponderação da Discussão Pública

Entroncamento, março de 2025

Capítulo 01 | **Enquadramento legal e processual**

- 01 - Enquadramento Legal
- 02 - Principais Etapas e Cronologia do Plano

01 - Enquadramento legal

01 - De uma forma geral consideram-se um conjunto de diplomas legais que estabelecem as bases para a construção de uma moldura legal de suporte ao processo de elaboração da revisão do PDM do Entroncamento, designadamente:

- a) PNPOT [Programa Nacional de Política do Ordenamento do Território] – Lei n.º99/2019 de 5 de setembro;
- b) LBGPPSOTU [Lei de Bases da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo] – Lei n.º 31/2014, de 30 de maio;
- c) RJIGT [Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial] – DL n.º 80/2025, de 14 de maio, alterado pelo DL n.º 25/2021, de 29 de março e pelo DL n.º 45/2022, de 8 de junho;
- d) PROTOVT [Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo].

02 - Os dois primeiros, PNPOT e LBGPPSOTU definem e estabelecem as orientações e princípios gerais de atuação ao nível das políticas públicas no que se refere ao ordenamento do território. O RJIGT estabelece e define os objetivos, o conteúdo e os procedimentos a considerar no processo de elaboração dos planos municipais e, finalmente, o PROTOVT, articulado e conforme as orientações nacionais de política pública em matéria de ordenamento do território e urbanismo, define e estabelece orientações ao nível do ordenamento do território a observar no processo de revisão do PDM do Entroncamento.



Figura 01 – Relação do nível de poder municipal com os poderes regional e nacional

03 - Um processo de planeamento territorial confronta-se sempre com dinâmicas específicas que têm lugar anteriormente à sua implementação, as quais devem ser consideradas enquanto fatores determinantes do referido processo em termos de potencialidades ou constrangimentos. O processo de planeamento deverá ainda atender aos instrumentos e processos de planeamento, em fase de elaboração e/ou implementação, que intervém sobre o todo ou parte da área de intervenção, sob pena de se criarem disfuncionalidades e incoerências prejudiciais à concretização dos seus objetivos.

04 - Como se depreende, o regime jurídico vigente, que contribui para uma clarificação do significado, objetivos e articulações entre instrumentos de planeamento e, a experiência entretanto adquirida no âmbito da sua elaboração e gestão potenciam novas reflexões sobre esta temática. Neste sentido, a entrada em vigor na nova geração de PDM aconselha a produção de instrumentos de planeamento municipal flexíveis e abrangentes, integrados em sistemas articulados que superem a deslocação de conteúdos que caracterizem as fases anteriores. Não deixará de ser este o caso da presente revisão do PDM do Entroncamento.

05 - No contexto atual interessa, também, referir a particular atenção que deve ser dada ao conjunto da mais recente legislação que estabelece com clareza critérios e definições a observar no âmbito dos procedimentos de revisão dos PDM, permitindo assim que num domínio de elevada complexidade técnica (como o que acontece com o presente plano) possam estes dispor de uma base harmoniosa de critérios. Trata-se da seguinte legislação:

- a) **Decreto regulamentar n.º 5/2019, de 27 de setembro**, que fixa os conceitos técnicos nos domínios do ordenamento do território e do urbanismo a utilizar pelos instrumentos de gestão territorial;
- b) **Decreto-Lei nº141/2014, de 19 de setembro**, que estabelece os princípios e normas a que deve obedecer a produção de cartográfica no território nacional, a utilizar nos instrumentos de gestão territorial;
- c) **Decreto regulamentar n.º 15/2015, de 19 de agosto**, que estabelece os critérios de classificação e reclassificação do solo, bem como os critérios de qualificação e as categorias do solo rústico e do solo urbano em função do uso dominante, aplicáveis a todo o território nacional.

02 - Principais etapas e cronologia do plano

01 - O plano diretor de municipal do Entroncamento entrou em vigor em **27 de março de 1995 através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 181/95** [Com primeira alteração publicada na 2ª Série do DR, Aviso nº1138/2011, de 11 de janeiro e segunda alteração publicada na 2ª Série do DR, Aviso nº9600/2013, de 25 de julho] . Passaram mais de 20 anos do processo de implementação e, naturalmente, neste período já longo, o contexto [económico, social, ambiental, urbanístico e jurídico] mudou profundamente. Hoje, o território e as dinâmicas nele instaladas ou emergentes **exigem uma abordagem renovada do modelo estratégico de desenvolvimento e do modelo de ordenamento.**

02 - Neste âmbito a Câmara Municipal do Entroncamento deliberou na sua reunião de câmara de 12 de fevereiro de 2001, proceder à revisão do Plano Diretor Municipal. Os procedimentos encetados no processo de revisão do PDME seguiram os trâmites previstos, à data, quanto à dinâmica, no Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT), assim como, as normas de procedimentos da (ex) Direção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU) e da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT).

03 - O início do procedimento da revisão do PDME foi desencadeado, pela Câmara Municipal, em **reunião de 12 de fevereiro de 2001**, sendo consolidado o teor desta ata num documento da Câmara Municipal com data de 10 de abril de 2001, no qual se consubstancia o fundamento da deliberação. Considerou-se, à data, que existiam fatores que impulsionavam a necessidade de iniciar o procedimento de revisão, nomeadamente “...alguma desarticulação entre o proposto quer relativamente a plantas de síntese / ordenamento e de condicionantes, quer em relação ao próprio regulamento que demonstra falta de objetividade e clareza”. e “ ... o facto do atual PDM do Entroncamento se encontrar completamente desajustado e desenquadrado da realidade atual”.

04 - Como razões objetivas que fundamentaram a decisão de revisão do PDM a Câmara Municipal considerou *o facto do atual PDM do Entroncamento se encontrar completamente desajustado e desenquadrado da realidade atual, e que impõem, que se proceda, de imediato a uma revisão do mesmo, concretamente:*

- a) A falta de experiência nesta matéria, dado ter sido dos primeiros PDM's a serem elaborados e publicados (note-se que entrou em vigor em janeiro de 1996, mas a data da decisão da sua elaboração remonta a 7 de março de 1989, sendo a deliberação para a formação da Comissão de 18/04/90, de todos os intervenientes na execução do PDM deu origem a propostas que hoje aparecem como inadequadas às solicitações atuais.*
- b) Os fatores de desenvolvimento que, entretanto, surgiram desencadeando processos de crescimento que nem sempre se enquadram totalmente nos modelos previstos, nomeadamente: Impacto provocado pela entrada em funcionamento do IP6, ritmo irregular de ocupação da Zona Industrial, novos equipamentos (Tribunal), etc.*
- c) As características específicas do Entroncamento cuja dimensão do concelho, coincide com a área urbana da cidade tendo também, no seu interior, duas áreas “tampão” – área militar e respetivas servidões e área ocupada pelo caminho-de-ferro – obrigando o tecido urbano a comprimir-se em torno destas “ilhas”.*
- d) As solicitações dos particulares surgidas durante o tempo de vigência do PDM, cujo interesse é reconhecido pela Câmara, mas que por vezes são inviabilizadas pelas condições impostas pelo Plano Diretor, revelando-se assim a sua inadequabilidade à realidade atual.*
- e) A alteração de estratégia de localização do Museu Nacional Ferroviário, trazendo para o “coração” da cidade novas necessidades de acesso e circulação.*

05 - Com o objetivo de se projetar um desenvolvimento adequado à realidade atual do Entroncamento harmonizando os interesses do Município com as regras a estabelecer no Plano Diretor, foi deliberado promover o processo de revisão do PDM do Entroncamento.

06 - Em **5 de maio de 2001**, foi efetuada a publicação em Dário da República, III série, n.º 104 de 5 de maio de 2001, do Aviso (sem número) da CME nos termos do qual se publicitou a deliberação de iniciar o procedimento de revisão. Deste ato foi dada a devida publicitação nos meios de comunicação habituais, tendo nestes sido informada a população do direito de participação.

07 - A CME entendeu reiniciar o procedimento no **final de 2002**, tendo um conjunto de iniciativas para o efeito. A CME publicou um aviso em **30 de setembro de 2002**, tendo neste sido informada a população do direito de participação. Clarificaram-se igualmente por este aviso, os objetivos a prosseguir com a revisão do PDM:

“ ... 1. Articular o regulamento atual, quer relativamente a plantas de síntese/ ordenamento e de condicionantes, quer em relação ao próprio regulamento que atualmente demonstra falta de objetividade e clareza.

2. Clarificar as regras atuais, nomeadamente, no tocante à exigência do cumprimento da legislação em vigor.

3. Reapreciar os efeitos das servidões administrativas sobre a edificabilidade do solo, bem como das infraestruturas e equipamentos a criar e os efeitos que podem resultar da eliminação de servidões, em face das alterações das condições que os criaram.

4. Equacionar as solicitações dos particulares surgidas durante o tempo de vigência do PDM cujo interesse é reconhecido pela Câmara, mas que por vezes são inviabilizadas pelas condições impostas pelo atual Plano Diretor Municipal, por inadequado, à realidade atual.

5. Alterar a estratégia de localização do Museu Nacional Ferroviário.”. Extraído do Aviso da Câmara Municipal do Entroncamento do dia 30 de setembro de 2002

08 - De novo, a CME publicitou pelos normais meios de comunicação social, a decisão de proceder à revisão do PDM e à abertura de procedimento de discussão pública no âmbito do direito à participação.

09 - Os procedimentos de revisão de um PDM encontravam-se sujeitos ao acompanhamento de um conjunto de entidades competentes em função da matéria e do território, tal como definido no RJIGT. Este acompanhamento foi assegurado por um coletivo de representantes das referidas entidades, o qual na revisão do PDME e à semelhança de outros processos de revisão de PDM, assumiu diferentes constituições e designações. Assim, numa fase inicial, a revisão do PDME, foi acompanhada por uma **Comissão Técnica de Acompanhamento** aprovada pelo **despacho n.º 17277 [17 agosto]** de S. Ex.ª o Secretário de Estado do Ordenamento do Território e da Conservação da Natureza, publicado em Diário da República da II Série, n.º 190, de 17 de agosto, com a seguinte constituição:

→ Direção Regional do Ambiente e do Ordenamento do Território – Lisboa e Vale do Tejo

→ Direção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

→ Direção Regional de Lisboa e Vale do Tejo do Ministério da Economia.

→ Direção Regional de Agricultura do Ribatejo e Oeste.

→ Direção – Geral de Infraestruturas do Ministério da Defesa Nacional.

→ REFER – Rede Ferroviária Nacional, E. P.

10 - Posteriormente, por **despacho de 13 de maio de 2009**, da Vice-Presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, emitido nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 5 e n.º 2 do artigo 22 da Portaria 1474/2007 de 16 de novembro, publicado em Diário da República, II série, N.º 97, de 20 de maio, a Comissão Técnica de Acompanhamento da Revisão do PDME, acima identificada, foi convertida em **Comissão de Acompanhamento**, presidida pelo representante da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, com a seguinte constituição:

→ CME - Câmara Municipal do Entroncamento;

→ AME - Assembleia Municipal do Entroncamento;

→ DRAPLVT – Direção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo;

- MEI – DRLVT - Ministério da Economia e Inovação – Direção Regional de Lisboa e Vale do Tejo;
- EP – Estradas de Portugal, S.A.;
- DGIMD - Direcção-Geral de Infraestruturas do Ministério da Defesa;
- REFER – Rede Ferroviária Nacional, E. P.
- ARH – Administração da Região Hidrográfica do Tejo;
- ANPC – Autoridade Nacional de Proteção Civil;
- IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P.;
- ANF – Autoridade Nacional Florestal;
- IGESPAR – Instituto de Gestão do Património Arquitetónico e Arqueológico, I. P.;
- ARS – Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo;
- CMVNB - Câmara Municipal de Vila Nova da Barquinha;
- CMG - Câmara Municipal de Golegã.

11 - Tendo-se entendido que a Comissão de Acompanhamento (CA) da revisão do PDME foi considerada extinta por força da aplicação do disposto na alínea b) do artigo 20.º da Portaria n.º 1474/2007, de 16 de novembro, foi constituída uma **nova CA**, por **despacho de 23 de março de 2011**, nos termos do mesmo regime jurídico, presidida igualmente pela CCDR-LVT, que passou a adotar a seguinte constituição:

- CCDRLVT – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo;
- CME - Câmara Municipal do Entroncamento;
- AME - Assembleia Municipal do Entroncamento;
- ANPC – Autoridade Nacional de Proteção Civil;
- ARH – Tejo – Administração da Região Hidrográfica do Tejo;
- ARSLVT – Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo;
- DGAIED – Direcção-Geral de Armamento e Infraestruturas da Defesa do Ministério da Defesa Nacional;
- DRAPLVT – Direcção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo;
- DRELVT – Direcção Regional de Economia de Lisboa e Vale do Tejo;
- DRFLVT – Direcção Regional de Florestas de Lisboa e Vale do Tejo da Autoridade Florestal Nacional;
- IGESPAR – Instituto de Gestão do Património Arquitetónico e Arqueológico [Atual Direcção-Geral do Património Cultural (DGPC)];
- IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres;
- INIR – Instituto de Infraestruturas Rodoviárias;
- REFER – Rede Ferroviária Nacional;
- Turismo de Portugal;
- CMVNB – Câmara Municipal de Vila Nova da Barquinha;
- CMG – Câmara Municipal de Golegã.

12 - Por despacho de 08/01/2016 do Presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, é constituída a **Comissão Consultiva** da Revisão do Plano Diretor Municipal do Entroncamento, nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 5.º da Portaria n.º 277/2015, de 10 de setembro, presidida pelo representante da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, e integrando um representante das seguintes entidades e serviços:

- CME - Câmara Municipal do Entroncamento;
- AME - Assembleia Municipal do Entroncamento;
- CMVNB - Câmara Municipal de Vila Nova da Barquinha;
- CMG - Câmara Municipal da Golegã;
- CMTN - Câmara Municipal de Torres Novas;
- ANPC - Autoridade Nacional de Proteção Civil;
- ICNF - Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas;
- APA - Agência Portuguesa do Ambiente;

- IAPMEI - Instituto de Apoio às Pequenas e Médias Empresas e à Inovação;
- DRAPLVT - Direção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo;
- IMT - Instituto da Mobilidade e Transportes;
- INAC - Instituto Nacional de Aviação Civil;
- DGAIED - Direção Geral de Armamento e Infraestruturas da Defesa do Ministério da Defesa Nacional;
- Infraestruturas de Portugal;
- ARSLVT - Administração Regional de Saúde de Lisboa e Vale do Tejo;
- DGPC - Direção Geral do Património Cultural.

13 - A primeira versão dos **estudos de caracterização** foi apresentada e entregue às entidades constituintes da 2ª reunião da Comissão de Acompanhamento, efetuada em **2013.03.22**. Nesta reunião e conforme acordo constante em ata da mesma, foi conferido um prazo para as entidades se pronunciarem aos estudos, prazo expirado em 2013.06.05.

14 - Neste contexto foram rececionados somente cinco pareceres, cujo conteúdo foi ponderado no desenvolvimento dos trabalhos de revisão do PDME, nomeadamente na revisão dos estudos de caracterização. O quadro seguinte sintetiza os referidos pareceres:

Quadro 01 – Síntese dos Pareceres aos Estudos de Caracterização		
Entidades	Data de Parecer	Sentido de Parecer
ANPC	2013.09.29	Favorável, apontando retificações
CCDR-LVT	2013.06.05	Favorável, apontando matéria a integrar / ponderar
DGPC	2013.05.27	Condiciona à integração de novos elementos em matéria de património arqueológico
REFER	2013.10.23	Favorável, apontando retificações
Turismo de Portugal	2013.05.07	Favorável, apontando retificações

15 - Os pareceres das entidades foram sistematizados e ponderados pela autarquia, com o apoio da equipa projetista do Plano, relevando-se de entre estes o da CCDR-LVT e o da antiga DGPC.

16 - A CCDR-LVT, no âmbito das suas competências emitiu um parecer que versou sobre a totalidade dos elementos que compuseram à data os estudos de caracterização. Este parecer sublinhou que os estudos “... fazem uma abordagem da maioria das temáticas e revelam um esforço de caracterização do existente”, apontando contudo um conjunto de matérias adicionais a integrar ou a completar, de entre as quais a necessidade se apresentar uma carta de povoamento e uma carta com a ocupação do solo sistematizada conforme os padrões de ocupação do solo previstos no Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo (PROT-OVT).

17 - Matérias houve que foram, contudo, “contestadas” com recurso a fundamentos técnicos pela CM em reunião sectorial com a CCDR-LVT em 11.10.2013, de que resultou uma ata que sistematiza o acordado. Por tal, são apenas ponderadas e introduzidas as questões que se consideram aplicáveis e relevantes para o território do Entroncamento, e com âmbito neste processo de revisão, que resultaram não do parecer da CCDR-LVT, mas do acordado em sequente reunião.

18 - Do parecer da ex-DGPC, resultou a necessidade de se integrar novos elementos no inventário do património arqueológico, à data desconhecidos pela CME, e que resultaram de trabalhos de atualização produzidos pela entidade. Mais relevante, a entidade considerou da “maior importância” que a área envolvente às margens da Ribeira de Santa Catarina e da Ribeira da Atalaia (ou Ponte da Pedra), fosse considerada como de “elevada sensibilidade arqueológica”, atendendo à concentração / incidência de sítios / vestígios arqueológicos.

Esta orientação foi assumida pela equipa, que sugeriu à CM a delimitação de uma “zona sensível”, que com o acordo da autarquia, é agora assumido nos estudos alterando-se a componente do Património.

19 - Após mais um considerável período em que o desenvolvimento dos trabalhos não permitiu concluir, formalmente, o procedimento de revisão do PDME, o executivo municipal entendeu e decidiu impor novo ritmo nos trabalhos. Assim em **julho de 2016** a empresa Síntese Consultoria em Planeamento Lda. é contratada para assessorar e coordenar os trabalhos de revisão do PDM e após uma reunião inicial na CCDRLVT [dezembro de 2016] o executivo municipal propôs a essa entidade a formalização da nova Comissão Consultiva. Em **5 de dezembro de 2016** a Câmara Municipal promoveu uma primeira sessão aberta a todos os órgãos eleitos para acentuar a necessidade de um envolvimento de todos no processo de revisão do PDM.

20 - Em **2016** o processo reiniciou-se com uma maior dinâmica tendo o município estruturado e entregue a proposta de revisão do PDM para apreciação das Entidades em Conferência Procedimental.

21 - A Comissão consultiva foi constituída por despacho do Presidente da CCDRC-LVT de 14.01.2016, publicitado pelo Aviso 951/2016 [publicado em Diário da República em 28.01.2016].

22 - A primeira reunião da Comissão Consultiva ocorreu em 14.03.2018 onde foi apresentada a proposta de plano. A segunda reunião realizou-se em 15.06.2018, em Conferência Procedimental, para ponderação, votação da proposta de plano conforme disposto na alínea b) do ponto 1 do artigo 13.º da Portaria 277/2015, de 10 de setembro. Na ata dessa reunião ficou expressa, para além das posições manifestadas pelas entidades, a deliberação final da Comissão Consultiva de sentido favorável condicionado à satisfação das questões de legalidade e à ponderação das questões identificadas nos pareceres emitidos.

23 - O parecer final, para efeitos do disposto no artigo 85.º do decreto-lei 80/2015, de 14 de maio [regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial – RJIGT] data de 19.06.2018.

24 - Na sequência do parecer final decorreram reuniões de concertação com entidades [CCDRLVT, DRAPLVT, APA entre outras].

25 - Nestas reuniões não foi possível estabilizar, em especial com a Agência Portuguesa do Ambiente [APA] a questão da delimitação da Reserva Ecológica Nacional. A APA levantou inúmeras questões relacionadas com as zonas ameaçadas de cheia [ZAC], da Ribeira de Santa Catarina.

26 - Para ultrapassar essas questões o município decidiu mesmo elaborar um estudo hidrológico e hidráulico da Ribeira de Santa Catarina [da responsabilidade da equipa técnica Hidra, Hidráulica e Ambiente], entretanto concluído.

27 - Mesmo assim, e em cumprimento do disposto no artigo 89º do Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, na sua atual redação, foi dado início ao procedimento de abertura do período de discussão pública sustentado na informação dos serviços da Divisão de Gestão Urbanística e Obras, datada de 11 de maio de 2022 e presente na reunião de Câmara de 17 de maio de 2022.

28 - Nessa reunião, ordinária e pública, foi deliberado dar início ao período de discussão pública da Proposta de Revisão do Plano Diretor Municipal [PDM] do Entroncamento, por um período de 35 dias úteis, com início a 08 de junho de 2022 e termino a 29 de julho de 2022, tendo sido publicado em Diário da República, 2ª série, nº 107, através do Aviso nº 11248/22 de 26 de maio de 2022.

29 - A proposta do plano esteve disponível para consulta de todos os interessados, nos dias úteis das 8.30h às 17.00h, no Gabinete de Apoio à Presidência [GAP], sito no Edifício dos Paços do Concelho e no site oficial do Município [www.cm-entroncamento.pt], tendo sido convidados todos os munícipes a apresentar eventuais sugestões e/ou pedidos de esclarecimento sobre quaisquer questões consideradas no âmbito deste procedimento, por escrito, e dentro do período atrás referido, através dos correios, entregues diretamente no espaço de atendimento acima referido, ou para o endereço de email pdm@cm-entroncamento.pt, disponibilizado para o efeito.

30 - Foi realizada uma sessão de apresentação e de esclarecimento da proposta de revisão do PDM do ENTRONCAMENTO a 30 de maio de 2022 dirigida ao Executivo da Câmara Municipal, Junta de Freguesia de Nossa Senhora de Fátima, Junta de Freguesia de S. João Baptista e Membros da Assembleia Municipal, onde os mesmos puderam colocar as questões que consideraram pertinentes tendo sido prestados os respetivos esclarecimentos.

31 - Foram, também, realizadas 2 sessões de apresentação da proposta de revisão do plano, dirigidas ao público em geral, no dia 29 de junho de 2022. Uma na Junta de Freguesia de Nossa Senhora de Fátima e a outra no Cineteatro S. João, onde também foram prestados os esclarecimentos sobre as matérias solicitadas.

32 - Terminado o período de discussão pública, foram analisadas as 22 participações recebidas e elaborado o Relatório de Ponderação da Discussão Pública, que inclui todas as participações [sugestões, observações e reclamações] recebidas no decurso da Discussão Pública.

33 - Após várias reuniões de concertação e de esclarecimentos, relativamente à delimitação da Reserva Ecológica e às respetivas propostas de exclusão da REN, em 18 de setembro de 2024 foram enviados novos elementos à entidade Agência Portuguesa do Ambiente (APA), na sequência dos quais a entidade emitiu parecer favorável às propostas de exclusão da REN e à proposta do Plano Diretor Municipal do Entroncamento.

34 - Introduzidas as necessárias correções nos elementos que constituem e acompanham a proposta de revisão do PDM do Entroncamento, estão agora reunidas as condições para enviar a proposta de Plano para aprovação em Assembleia Municipal.

Capítulo 02 | **Princípios e orientações para a gestão do território e o desenvolvimento**

- 01 - A Natureza do Plano Diretor Municipal
- 02 - Principais Etapas e a Mudança das Estruturas Mentais e Organizacionais
- 03 - As Dinâmicas Associadas ao Plano

01 - A Natureza do Plano Diretor Municipal

01 - As questões do Ordenamento do Território são, por natureza, pouco dadas a grandes certezas e a soluções definitivas. Encerram um carácter de decisão política muito forte, e também por isso, um grau de subjetividade considerável. Por outro lado, as dinâmicas, os contextos e as realidades são cada vez menos estáveis, sendo cada vez mais difícil prever cenários da sua evolução.

02 - As características de ocupação do Território do Entroncamento revelam, por um lado, uma forma de vida tradicional e cultural e uma história e memória identitária, associada à ferrovia e associada a um quadro de recursos naturais e paisagísticos e por outro um território de elevada urbanização, se tivermos em conta a sua reduzida dimensão.

03 - Os valores registados no Entroncamento face aos restantes concelhos em termos de evolução demográfica, não é alheia ao facto de este ser, essencialmente, um concelho urbano. Na realidade, num quadro geral de perda de população rural em função do crescimento dos centros urbanos, é expectável que um concelho ocupado quase na sua totalidade por espaço urbano, para mais com boas acessibilidades, apresente uma variação populacional positiva e muito superior à de outros concelhos mais rurais localizados na sua envolvente.

04 - Considerando o conjunto de **Fatores Diferenciadores** é possível esboçar um posicionamento estratégico do município que oriente e programe o processo de tomada de decisão e de estabelecimento de prioridade de ação. As **opções políticas de partida** revelam essas mesmas preocupações. Foram identificadas como principais preocupações:

- A procura e aposta na Qualificação / Estruturação Urbana, associada à diluição do efeito barreira da Linha de Caminho de Ferro. Neste domínio a infraestruturação, a qualificação do espaço público e dos lugares e sítios de sociabilidade urbana (largos, praças e outros) e o acesso a equipamentos de utilização coletiva assumem uma importância relevante. A ideia geral é procurar conferir níveis de qualificação urbana apetecíveis e atrativos afirmando a singularidade dos lugares que sustentam formas de vida tradicionais.
- Promover a inversão da situação em que “o sector ferroviário já não suporta no Entroncamento uma bolsa de emprego de grande dimensão e a transição para uma economia terciária assente nos serviços às famílias e às empresas ainda não está completa (nomeadamente os serviços que adotam a temática ferroviária mas não estão incluídos na “fileira” dos transportes, como por exemplo serviços na área do designe software) justifica o posicionamento do Entroncamento como “emissor líquido” de mão-de-obra para os concelhos vizinhos.”

05 - O PDM de Entroncamento procura ser mais ou pelo menos, tão estratégico quanto regulador (seguindo as sugestões do PNPT). Os planos por si só, pouco modificam ou transformam a realidade, se não forem acompanhados por uma atitude de gestão e organizacional diferente dos modelos que têm vigorado até hoje. Um Plano, seja ele qual for, pressupõe uma atitude de gestão e de intervenção. E uma gestão autárquica moderna e inovadora não pode dispensar passos como:

1. **Conhecer os contextos** (Conhecer a região e o que se passa à volta é tão importante quanto estar atualizado e atento às novas oportunidades de financiamentos. Portugal 2030 assume, hoje, uma importância e uma oportunidade a não perder).
2. **Estabelecer Objetivos e Metas** (... Pensar e Programar, exige “capacidade de ver mais além”. Mas realizar objetivos ambiciosos, implica pensar desde o início, em meios financeiros. Só assim poderemos pensar em propostas realistas e realizáveis em função dos meios disponíveis...).

3. **Definir Programas e Selecionar Projetos** (... Exige saber o que se quer, como e quando se quer. Não dispensa a criatividade e a inovação na definição, nem a decisão na seleção).
4. **Encontrar Parceiros** (... As autarquias não têm capacidade de investimento que lhes permita dispensar uma forte articulação com o lado privado. Nem vocação para ser um agente de desenvolvimento económico... mas podem ajudar e muito... Precisa de capacidade de articulação, de negociação e de estabelecer compromissos, com o lado Privado do investimento e com o dinamismo e capacidade mobilizadora do associativismo).
5. **Quantificar custos e investimentos necessários** (Qualquer proposta deve ser pensada considerando o “esforço” de investimento necessário e de quem é responsável por ele... qual a parte pública e qual a outra parte... Rigor e realismo nas propostas e nos tempos de execução).
6. **Fixar e protocolar responsabilidades** de quem faz o quê, quando e com que níveis de responsabilidade (Planear é estabelecer compromissos e protocolar responsabilidades. Planear é decidir).
7. **Programar a Execução** (Tudo pode perder o sentido e a oportunidade se não conseguirmos sair dos estudos e das ideias. O grande esforço final está na execução. Fazer com que as “coisas aconteçam” é o essencial).

06 - Um Plano Diretor Municipal é muito mais que um mero Regulamento Administrativo. Para fazer sentido deve integrar de uma forma harmoniosa e complementar dois níveis distintos:

07 - O território e a sua organização e a definição de uma Estratégia de desenvolvimento que apoie e oriente a decisão. O primeiro nível evidentemente respeita ao ordenamento físico do território, à gestão urbanística propriamente dita e às opções de ocupação e estruturação territorial. As Redes, as continuidades, o desenho e a estrutura são preocupações essenciais. O segundo obviamente que respeita às opções e decisões politicamente assumidas para um município. Qual o modelo de desenvolvimento pretendido? Que programas e que projetos se integram e são desejáveis? É evidente o peso da componente política porque é ela que toma e assume as decisões porque é a ela que compete estabelecer prioridades.

08 - Os planos devem integrar mecanismos que os monitorizem continuamente. E no seu processo de elaboração e de monitorização têm de assumir uma postura aberta ao que se passa à sua volta. A comunidade deve participar e ser envolvida. Os Agentes Locais de desenvolvimento, as Instituições e as respetivas dinâmicas instaladas ou emergentes, devem ser consideradas.

09 - Ao Poder Local cabe a responsabilidade de todos envolver numa perspetiva de despertar e incentivar dinâmicas de desenvolvimento. Para isso apenas lhe bastará a tarefa de criar uma ideia clara de desenvolvimento, capaz de criar um clima de confiança na atração e fixação de investidores e de investimento.

10 - Um plano que não articule aqueles dois níveis e não se revela desde a sua base, integrador, é um plano condenado ao fracasso. Será sempre um plano incompleto... que apenas por sorte ou por mero acaso, poderá ajudar a reestruturar e a qualificar um território, poderá um dia ter algum sentido e alcance.

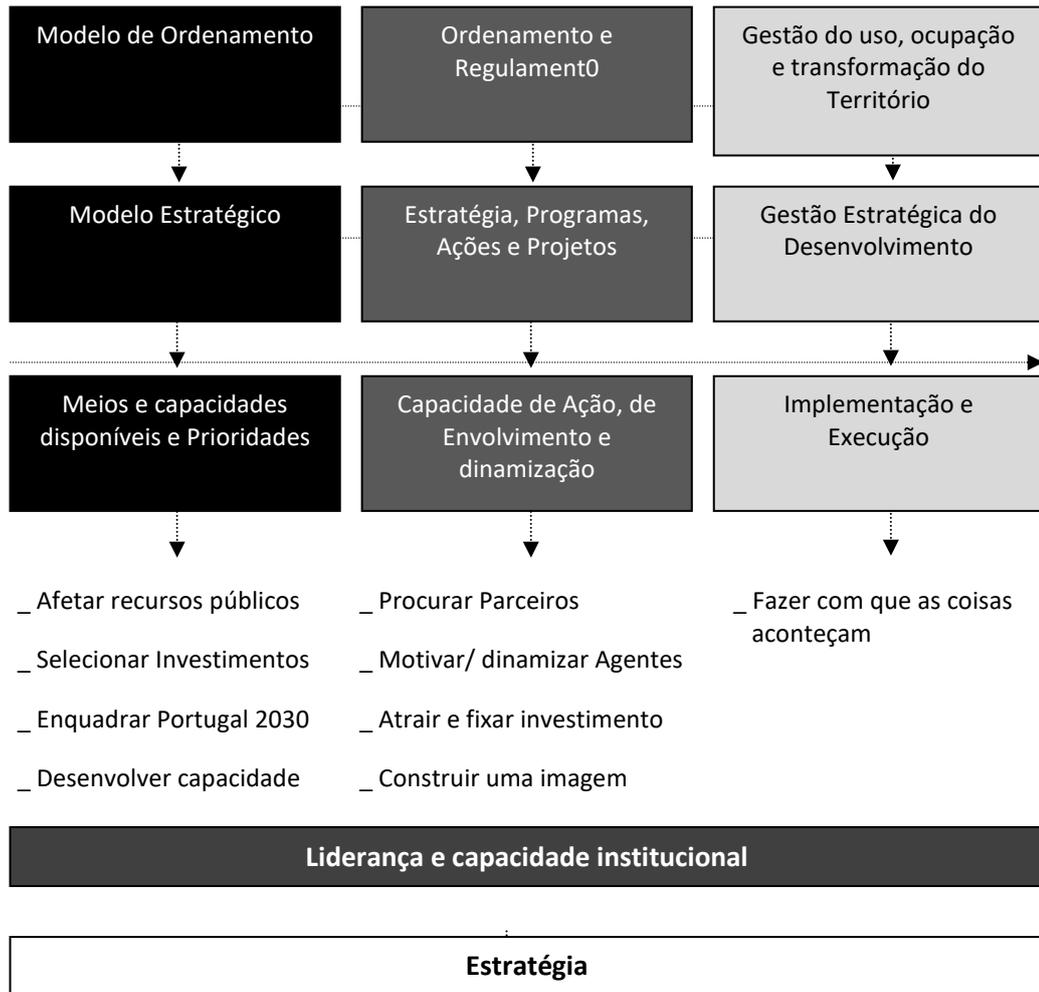


Figura 02 - Níveis e dimensões de intervenção num Plano Diretor Municipal

11 - Definidas e assumidas as linhas orientadoras, o Entroncamento deverá delinear uma estratégia de desenvolvimento elegendo e definindo projetos estratégicos, sendo que não é tarefa fácil selecionar os projetos estratégicos, encontrar os parceiros adequados e estabelecer os tempos e os custos necessários à sua execução. A definição desses projetos deve, no entanto, considerar um conjunto de preocupações essenciais nos contextos atuais.

12 - O principal desafio que se coloca hoje ao poder local é vencer a Inércia Institucional e fazer diferente. Novas atitudes e novas estruturas mentais e organizacionais são essenciais ao processo de gestão do desenvolvimento de um determinado território. É que, se desejamos Territórios diferentes, obviamente, teremos de adotar práticas de gestão diferentes. Ao Poder Local de hoje exige-se uma atitude mais pró-ativa na construção e na implementação dos Modelos Territorial e Estratégico de Desenvolvimento.

13 - E os Planos Diretores Municipais da nova geração, podem desempenhar um importante papel enquanto instrumentos sistematizadores e materializadores de uma estratégia assumida. Mas para produzirem resultados práticos devem ser, acima de tudo, muito mais que um mero regulamento administrativo. Visão Global e integradora de múltiplos setores e sensibilidades, envolvimento de parceiros institucionais e promotores privados e, espaço para o diálogo e a negociação, são fatores chave no processo de gestão inovador.

14 - Definitivamente, o processo de construção do território deve ser orientado positivamente, pelo lado público. De uma posição de expectativa da ação de eventuais promotores, o posicionamento municipal deve passar para a posição de promotor e indutor de novas e selecionadas intervenções.

15 - Só definindo uma estratégia sólida e transversal aos tempos normais dos ciclos políticos, é possível criar um clima de confiança capaz de atrair e de motivar a confiança de eventuais investidores / promotores. Isto exige critério na canalização do Investimento Público e seleção de dois ou três projetos chave com capacidade mobilizadora de novas dinâmicas de investimento. É evidente que é essencial uma Liderança e Instituições Fortes. Capazes de negociar e de cativar investidores e investimento. Definindo um Projeto de Desenvolvimento atrativo e que faça sentido é o primeiro passo. Se tal for bem sucedido, a seleção e envolvimento de parceiros chave, encontra-se facilitada.

16 - No entanto, um dos primeiros passos é sistematizar em Matriz de Recursos, todos os recursos do concelho e, em função dos contextos e das dinâmicas metropolitanas, identificar as verdadeiras oportunidades de desenvolvimento de apostas estratégicas. Uma vez elegido um conjunto de projetos estratégicos, é essencial integrá-los na Visão Global para o território e iniciar o processo de mobilização de vontades e de dinâmicas para a sua concretização. Para isso, a seleção e envolvimento, criteriosos, de parceiros é indispensável.

02 - Principais etapas e a Mudança das Estruturas Mentais e Organizacionais

01 - Se nos centramos nos trabalhos de **Jorgen Amdam** (ver “*Confidence Building in Local Planning and Development. Some experience from Norway, 1998*”) e procurarmos fazer uma adaptação para a definição de um Modelo “espiral de desenvolvimento”, diríamos que Entroncamento tem tudo para ser um Concelho competitivo. Será, pois, de esperar que esses recursos e essas oportunidades concentradas, representem massa crítica suficiente para despoletar e desenvolver dinâmicas de investimento e, produzam inúmeros projetos de investimento, que por sua vez gerarão novos recursos e novas oportunidades. Tudo isto, enquadrado numa lógica e numa Visão Global de Desenvolvimento e de Cidade atrativa.

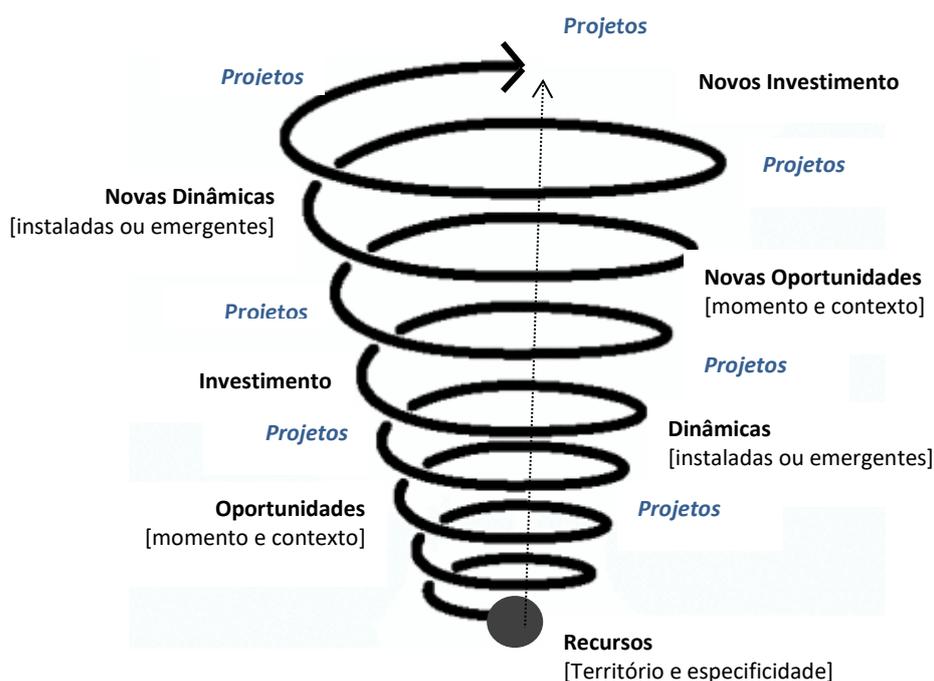


Figura 03 – Espiral de desenvolvimento

02 - É evidente que este cenário é meramente teórico. Mas serve como quadro de referência. Regra geral, os Territórios vão sendo construídos a ritmos que pouco ligam aos planos e às visões de projetos regionais e metropolitano. O problema está centrado na perceção e compreensão das verdadeiras dinâmicas e na incapacidade de promover instrumentos e políticas capazes de as controlar e orientar, de acordo com uma lógica e uma estratégia de desenvolvimento global e coerente.

03 - O processo de mudança não será tarefa fácil. Inverter as tendências e as dinâmicas construtivas, orientadas para a oferta do mercado residencial e a rentabilização máxima do solo, no mais curto de tempo possível, exige uma mudança de mentalidade quer a nível de quem gere e orienta o processo de ocupação territorial, quer a nível dos promotores imobiliários detentores dos direitos de posse sobre a propriedade. Os sinais de mudança têm, forçosamente, de vir dos poderes públicos com capacidade e poder de gestão sobre o território. E é aqui que os municípios encontram o maior desafio: Como Intervir e Qualificar um território em declínio?

04 - E como certamente, não existem receitas mágicas nem soluções de génios para estes problemas, julga-se que todo o processo de qualificação da periferia se deve antes de tudo, sustentar, num processo

de mudança a nível das estruturas mentais e organizacionais. Para se construir um Território diferente, mais atrativo, mais agradável, tem necessariamente de se assumir processos de gestão territorial, diferentes. E as respostas apenas poderão ser encontradas se o território for pensado considerando uma Visão Global de Desenvolvimento e se conseguirmos ir concretizando, projeto a projeto, por mais insignificante que possa parecer, essa ideia e essa Visão Global desejada para o território. É evidente que tudo isto exige formas de pensar e de gerir mais abrangentes e mais inclusivas de diferentes sensibilidades sectoriais. Mas tem de ser assim... Não é sem planos que se constrói um Território, mas certamente, também não é com Planos de regulamentos administrativos, aplicados parcela a parcela como se o resto não existisse.

Processos de Gestão territorial - Os Ciclos e as Estruturas Mentais e Organizacionais

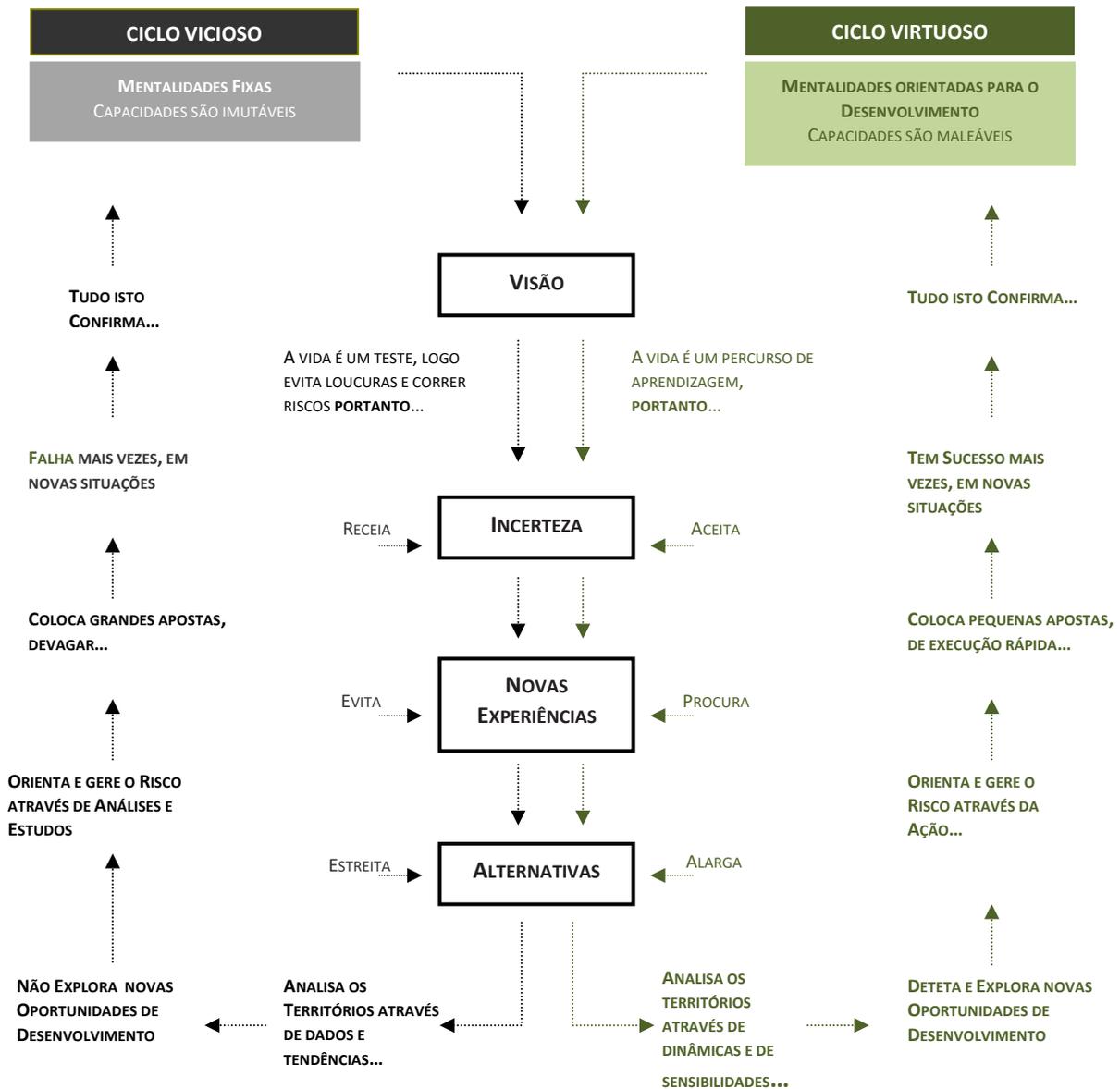


Figura 04 – Os ciclos de desenvolvimento e as estruturas mentais
 FONTE – Adaptado de “In Search of Growth Leaders” By Sean D. Carr, Jeanne M. Liedtka, Robert Rosen and Robert E. Wiltbank - <http://sloanreview.mit.edu/wsj/insight/leadership/2008/07/07>

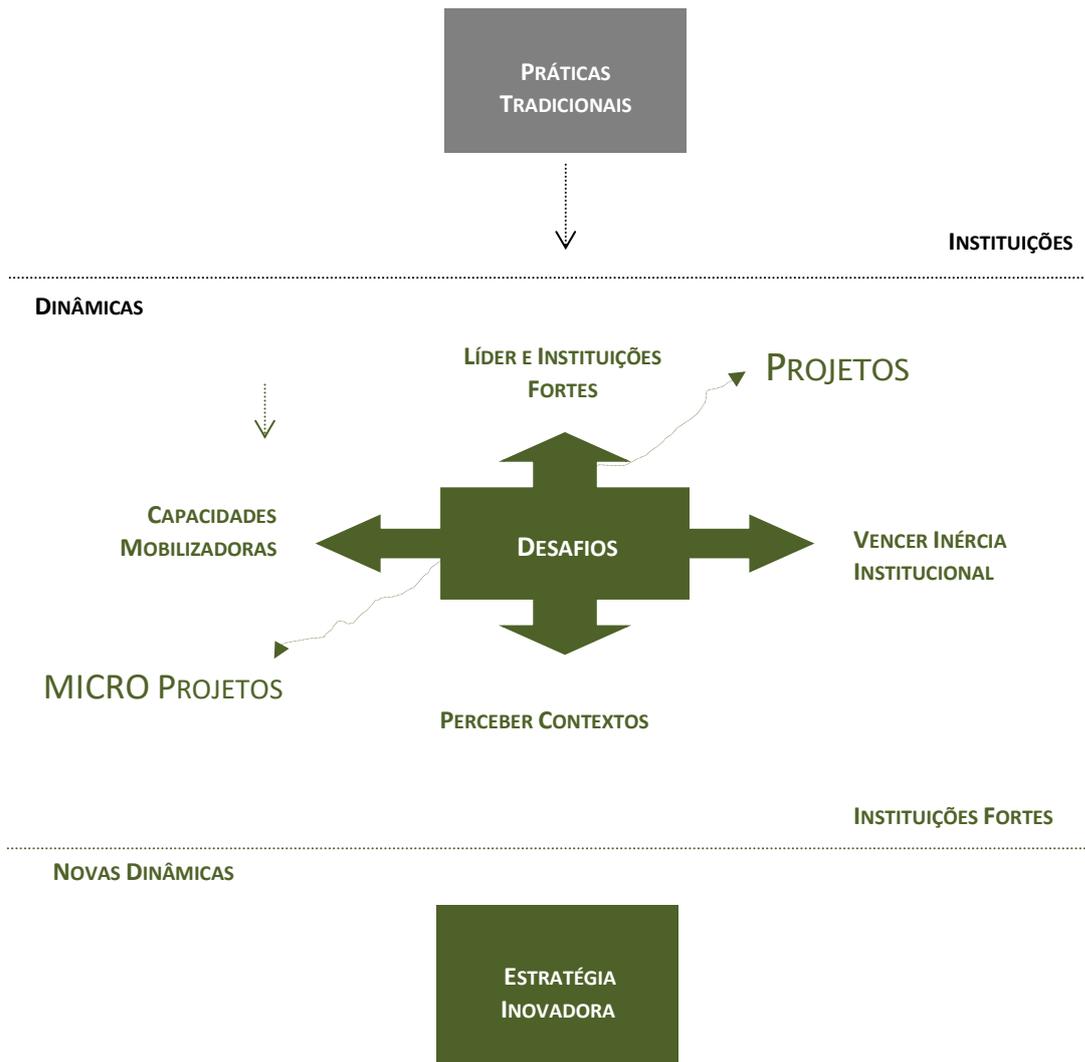


Figura 05 – Os desafios ao poder local

05 - Há, de facto, muita ou demasiada incerteza... Pensar estrategicamente o desenvolvimento do Entroncamento sem conhecer os tempos e investimentos em infraestruturas estruturantes como a Área da Base Militar, Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário (EMEF) e o espaço associado aos Caminhos de Ferro CP - Comboios de Portugal - Linha do Norte e Linha da Beira Alta), é um processo semelhante ao do “trapezista sem rede”. Mesmo a dinâmica e a forma como necessariamente a Área Metropolitana de Lisboa deverá ser pensada pode e deve ser considerada como elemento estruturante na definição da estratégia de desenvolvimento para o Entroncamento. Esboçam-se as bases, preocupações e alguns sonhos e ambições, mas muito trabalho de concertação e articulação com o domínio regional e metropolitano deve ser feito.

03 - A dinâmica associada ao plano

01 - O concelho do Entroncamento apresenta uma ocupação de solo predominantemente urbana, em que os outros tipos de solos são na generalidade marginais, e, sobretudo expetantes.

02 - Sublinhando-se, contudo, que a existência de condicionantes legais, principalmente no terço Sul do concelho com vista à proteção dos solos com efetiva capacidade de uso agrícola, tem permitido a manutenção da condição atual dos mesmos, com utilização agrícola.

03 - Parte significativa do solo urbano encontra-se ocupada pelas infraestruturas ferroviárias, situação muito particular deste concelho, salientando-se para mais que estas instalações se encontram na génese do desenvolvimento urbano da cidade.

04 - Condição igualmente particular da cidade é a inexistência de um centro histórico, mesmo que de reduzida dimensão, facto que denota claramente a génese recente desta cidade e concelho, particularmente no contexto nacional.

05 - O retrato geral da paisagem edificada e do parque habitacional do concelho do Entroncamento revela desde logo um povoamento concelhio muito particular, constituído por um único núcleo urbano, que ocupa uma boa parte do território municipal, em redor do qual ocorrem áreas de caráter mais rural com construção mais ou menos dispersa, arrabaldes deste núcleo. É, portanto, um concelho de paisagem predominantemente urbana, exceto nessas áreas envolventes mais afastadas da cidade, como é o caso da área a NO do IP6.

06 - O padrão construtivo predominante é o plurifamiliar na área central da cidade do Entroncamento, o unifamiliar na área urbana envolvente ao centro e o unifamiliar rural/semiurbana nas áreas envolventes, aqui assente em parcela cadastral de maior dimensão.

07 - De acordo com os resultados dos Censos 2021, constata-se que o concelho do Entroncamento totalizava, naquele ano, 4.211 edifícios, o que significa um aumento de cerca de 1,5% relativamente a 2011 e cerca de 14,5% relativamente a 2001. O acréscimo registado entre 2001 e 2011 (12,9%) revelou-se superior ao verificado na região do Médio Tejo (9,3%) e encontra relação com o aumento populacional ocorrido no concelho, neste período intercensitário. No que diz respeito ao período intercensitário de 2011 a 2021, o aumento registado (1,5%), revelou-se muito inferior ao verificado na região do Médio Tejo (17,9%).

Quadro 02 - Evolução do número de edifícios (INE, Censos 2001, 2011, 2021)

Área Geográfica	Edifícios			2001/2011 (%)	2011/2021 (%)	2001/2021 (%)
	2001 (N.º)	2011 (N.º)	2021 (N.º)			
Médio Tejo	98 135	107 291	126 531	9,3	17,9	28,9
Entroncamento	3 676	4 150	4 211	12,9	1,5	14,5
S. João Batista	---	1 581	1 590	---	0,6	---
N. Sr.ª de	---	2 569	2 621	---	2,0	---

Quadro 03 - Evolução do número de alojamentos (Fonte: INE, *Censos* 2001, 2011, 2021)

Área Geográfica	Alojamentos			2001/2011 (%)	2011/2021 (%)	2001/2021 (%)
	2001 (N.º)	2011 (N.º)	2021 (N.º)			
Médio Tejo	122 255	137 712	159 343	12,6	15,7	30,3
Entroncamento	8 722	10 715	10 900	22,8	1,7	24,9
S. João	---	4 445	6 402	---	44,0	---
N. Sr.ª de	---	6 270	4 498	---	-28,3	---

Quadro 04 – Relação alojamentos / edifícios (Fonte: INE, *Censos* 2001, 2011, 2021)

Área Geográfica	Relação Aloj./Edifícios 2011	Relação Aloj./Edifícios 2021
Médio Tejo	1,3	1,3
Entroncamento	2,6	2,6
S. João Batista	2,8	4,0
N. Sr.ª de Fátima	2,4	1,7

08 - Nas últimas décadas intercensitárias, o acréscimo do número de edifícios no Concelho foi acompanhado por um aumento, ainda mais significativo, do número de alojamentos, cerca de 24,9% relativamente a 2001. Este valor foi significativamente mais elevado que a taxa de variação registada na sub-região do Médio Tejo (12,6%), no período intercensitário entre 2001 e 2011. Cenário oposto foi registado no período intercensitário entre 2011 e 2021, onde o valor foi significativamente inferior (1,7%) que a taxa de variação registada na sub-região do Médio Tejo (15,7%).

09 - Este desfazamento entre o acréscimo de edifícios e de alojamentos é, por si só, indicativo de uma crescente adoção de tipologias de edifícios de habitação plurifamiliar, em detrimento da unifamiliar, e resultou num aumento do número médio de alojamentos por edifício (2,4 em 2001, 2,6 em 2011 e 2,6 em 2021).

10 - De salientar que a relação entre o número de alojamentos e o número de edifícios no concelho do Entroncamento era, em 2011 e mantém-se em 2021, cerca de duas vezes mais elevada que a registada na sub-região (1,3 alojamentos/edifício) onde se insere o concelho, facto que se justifica pelo caráter urbano deste município e pelos padrões de construção associados ao mesmo.

11 - O desenvolvimento da construção no concelho do Entroncamento nas últimas duas décadas encontra-se patente na época de construção do edificado. Do total de edifícios existentes no município, cerca de 36% foram construídos entre 1991 e 2010, um valor substancialmente mais elevado que o registado na sub-região do Médio Tejo (26%). Na freguesia de Nossa Sr.ª de Fátima esse valor ascende aos 44,2 %, facto que se justifica, não apenas pela sua maior dimensão, como também por uma maior superfície livre de edificação que tem permitido a expansão da cidade para poente e para norte, para mais apetecível em função das acessibilidades acrescidas na última década pelo IP6/A23. No último período intercensitário foram construídos, apenas, cerca de 3% do total de edifícios existentes no município, um valor ligeiramente mais elevado que o registado na sub-região do Médio Tejo (2%), o que revela alguma desaceleração da dinâmica construtiva registada no município.

Quadro 05 – Número de edifícios por época de construção

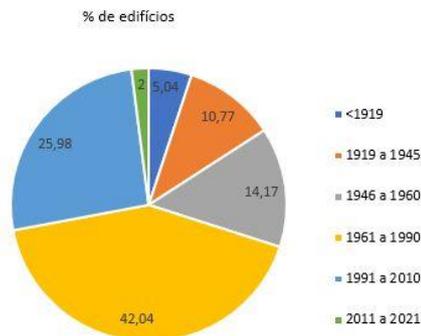
Época de Construção dos edifícios existentes							
Área Geográfica	Edifícios construídos (N.º)						Total
	<1919	1919 a 1945	1946 a 1960	1961 a 1990	1991 a 2010	2011 a 2021	
Médio Tejo	5689	12165	16002	47468	29333	2258	112915
Entroncamento	52	269	629	1616	1515	130	4211
N. Sr.ª de Fátima	31	170	347	803	1158	112	2621
S. João Batista	21	99	282	813	357	18	1590

Quadro 06 - % de edifícios existentes

Época de Construção dos edifícios existentes							
Área Geográfica	Edifícios construídos (%)						Total
	<1919	1919 a 1945	1946 a 1960	1961 a 1990	1991 a 2010	2011 a 2021	
Médio Tejo	5,04	10,77	14,17	42,04	25,98	2,00	100,00
Entroncamento	1,23	6,39	14,94	38,38	35,98	3,09	100,00
N. Sr.ª de Fátima	1,18	6,49	13,24	30,64	44,18	4,27	100,00
S. João Batista	1,32	6,23	17,74	51,13	22,45	1,13	100,00

Fonte: INE, Censos 2021

12 - Também o incremento na produção de habitação ocorrido, a nível nacional, a partir das décadas de 60/70 é visível na época de construção do edificado concelhio, sendo de notar que os edifícios construídos antes de 1946 representam apenas 7,6% do total, enquanto os construídos a partir daquele ano, e até 1990, totalizam cerca de 53,3% e os construídos a partir 1991 até 2021, totalizam cerca de 39,0%



13 - Numa análise evolutiva (2001/2011), conjunta, dos vários indicadores que podem relacionar-se, de forma mais direta, com a habitação, constata-se que se registou no concelho do Entroncamento uma variação positiva dos vários indicadores: população residente, famílias, edifícios e alojamentos.

14 - Neste período intercensitário, destaca-se o facto de a variação do número de alojamentos (22,8 %) se aproximar da registada ao nível do número de famílias (20,1 %), o que derivará, de entre outros fatores, da diminuição da dimensão média das famílias.

15 - No entanto, se efetuarmos a mesma análise evolutiva para o período intercensitário (2011/2021), constata-se que se registou no concelho do Entroncamento uma variação mais lenta dos vários indicadores: população residente, famílias, edifícios e alojamentos, havendo mesmo alguns indicadores com evoluções negativas.

16 - Neste período intercensitário, destaca-se o facto de a variação do número de alojamentos (22,8 %) se aproximar da registada ao nível do número de famílias (20,1 %), o que derivará, de entre outros fatores, da diminuição da dimensão média das famílias.

Quadro 07 - Relação entre a evolução da população residente / famílias e o número de edifícios e alojamentos no Concelho do Entroncamento (2001/2011), INE, Censos 2021

Variável	2001	2011	2021	Varição (%) (2001/2011)	Varição (%) (2011/2021)
Edifícios	3 676	4 150	4 211	12,9	1,5
Alojamentos	8 722	10 715	10 900	22,8	1,7
População residente	18 174	20 206	20 141	11,2	-0,3
Famílias	6 725	8 074	8 354	20,1	3,5
Alojamentos / Edifício	2,4	2,6	2,6	8,8	0
Alojamentos / Família	1,30	1,33	1,30	2,3	-1,9
Dimensão média da família	2,7	2,5	2,4	-7,4	-4,0

17 - Conclui-se, portanto, que o aumento do número de edifícios e de alojamentos no concelho, registado na década de 2001-2011, ocorreu conjuntamente com um acréscimo populacional relevante e um significativo aumento do número de famílias, podendo considerar-se, simultaneamente, causa e consequência destes últimos. O mesmo cenário não se verificou na década de 2011-2021, onde o reduzido aumento do número de edifícios e de alojamentos no concelho, de certa forma, ocorreu conjuntamente com um, também, ligeiro aumento do número de famílias, podendo considerar-se, causa e consequência de um ligeiro decréscimo populacional registado no concelho do Entroncamento.

18 - Recorrendo à base de dados georreferenciada dos atos de licenciamento de obras particulares, apenas podem ser apresentadas graficamente na Carta de Compromissos Urbanísticos, as áreas que se encontram tituladas por alvará de loteamento, as quais foram objeto de georreferenciação.

19 - Da análise da dinâmica urbanística registada no concelho do Entroncamento, verifica-se a existência de dois picos na emissão de alvarás de loteamentos, correspondentes aos anos de 2000 e 2006, com sete alvarás emitidos em cada ano. Em campos opostos, não se registou qualquer alvará emitido em 2008, 2009, 2011, 2012 e 2014, 2015, 2016, 2018, o que denota uma clara diminuição da dinâmica de emissão de alvarás de loteamentos nos anos mais recentes.

20 - O ano de 2000, que registou um dos dois picos de alvarás, regista igualmente o maior número de lotes previstos (227 lotes), não havendo, contudo, idêntica relação em 2006; de facto, o segundo máximo de lotes previstos corresponde ao ano de 2003 (194 lotes) em apenas dois loteamentos. A partir de 2008, registam-se apenas a previsão de vinte e sete lotes.

21 - Também o número de fogos regista diferenças inter anuais, correspondendo a 2001 o maior número de fogos previstos em loteamentos (668 fogos). A partir de 2008, regista-se a previsão de apenas 43 fogos em 6 operações de loteamento.

Quadro 08 – Alvarás de licença emitidos entre 1996 e 2021 (CME)

ID.	N.º Alvará	N.º Processo	N.º de Lotes	N.º de Fogos	N.º de Comércio/ Serviços	Área Bruta de Construção (m2)	Uso	Fogos Executados	Fogos em Fase Licenciamento
1	01/1996	08/1993	2	17	1	2.532,10m ²	Hab/Com./Serv.	17	0
2	02/1996	08/1991	5	20	47	8.339,36m ²	Hab/Com./Serv.	20	0
3	03/1996	-----	6	58	0	12.179,69m ²	-----	58	0
4	04/1996	01/1995	5	34	11	6.279,20m ²	Hab/Com.	34	0
5	01/1997	02/1995	3	33	11	8.038,70m ²	Hab/Com.	33	0
6	02/1997	03/1994	1	8	1	1.878,40m ²	Hab/Com.	8	0
7	01/1998	02/1997	3	3	0	541,42m ²	Habituação	2	0
8	02/1998	07/1997	3	3	0	724,00m ²	Habituação	3	0

9	03/1998	02/1996	102	122	10	32.189,00m ²	Hab/Com./Serv.	113	9
10	01/1999	04/1997	3	36	10	7.889,90m ²	Hab/Com.	36	0
11	02/1999	04/1995	9	0	0	155,30m ²	Garagens	0	0
12	03/1999	01/1998	6	6	0	1.296,00m ²	Habitação	0	0
13	01/2000	03/1996	16	16	0	3.444,00m ²	Habitação	5	2
14	02/2000	01/1997	11	11	0	2.680,00m ²	Habitação	11	0
15	03/2000	05/1996	8	8	0	1.760,00m ²	Habitação	7	1
16	04/2000	05/1995	20	20	0	4.410,00m ²	Habitação	14	0
17	05/2000	07/1999	18	133	15	20.374,00m ²	Hab/Com.	109	0
18	06/2000	01/1996	9	9	0	2.067,30m ²	Habitação	8	0
19	07/2000	10/2000	145	145	0	46.570,00m ²	Habitação	46	0
20	01/2001	02/1998	5	5	0	1.170,00m ²	Habitação	3	0
21	02/2001	03/1999	11	11	0	3.450,84m ²	Habitação	9	2
22	03/2001	02/1999	74	652	12	112.195,97m ²	Hab/Com.	53+3	8
23	01/2002	06/2000	27	72	0	10.300,00m ²	Habitação	44	0
24	01/2003	12/1999	164	174	0	34.641,00m ²	Habitação	101	2
25	02/2003	02/2000	30	275	32	41.524,20m ²	Hab/Com.	0	0
26	01/2004	A/81	14	0	14	21.419,00m ²	Act Industrial	3	2
27	01/2004	11/2000	14	158	13	25.003,87m ²	Hab/Com.	24	0
28	02/2004	08/1999	36	310	40	45.926,55m ²	Hab/Com.	0	0
29	03/2004	03/1997	34	61	0	11.225,00m ²	Habitação	1	0
30	01/2005	01/2005	1	1	0	236,00m ²	Habitação	1	0
31	01/2005	-----	8	89	3	10.656,00m ²	Hab/Com.	0	0
32	02/2005	08/2000	25	25	0	6.418,00m ²	Habitação	4	0
33	03/2005	05/1993	4	60	38	9.440,30m ²	Hab/Com./Serv.	0	0
34	01/2006	03/2000	30	30	0	7.224,00m ²	Habitação	13	0
35	02/2006	05/1999	3	28	2	4.850,00m ²	Habitação	0	0
36	03/2006	01/2004	7	7	0	1.680,00m ²	Habitação	6	0
37	04/2006	03/2005	2	17	4	1.894,65m ²	Hab/Com.	0	0
38	05/2006	02/2006	1	0	1	1.320,00m ²	Comércio	1	0
39	06/2006	04/1996	4	27	4	5.849,70m ²	Hab/Com.	0	0
40	07/2006	03/2003	34	405	19	59.323,00m ²	Hab/Com.	26/7	0
41	01/2007	04/2003	45	576	44	88.979,00m ²	Hab/Com.	0	0
42	02/2007	02/2005	6	6	0	1.500,00m ²	Habitação	0	0
43	01/2010	01/2009	1	1	0	187,60 m ²	Habitação	0	0
44	01/2013	01/2010	9	9	0	2.369,48m ²	Habitação	9	0
45	01/2017	01/2017	2	23	0	6.618,15m ²	Habitação	23	0
46	01/2019	01/2019	3	0	0	3.317,09m ²	Equipamentos	0	0
47	01/2020	01/2020	2	0	2	1.047,20m ²	Comércio/Serviços	0	0
48	01/2021	01/2021	10	10	0	3.150,54m ²	Habitação	10	0
Total			981	3843	266	686.077,91m²		776	26
								802	

22 - A análise dos dados reunidos relativos aos Alvarás de licença emitidos entre 1996 e 2021, permite-nos verificar a existência de um considerável número de fogos, cerca de 3.000, que até à data não foram ainda executados, nem alvo de processo de licenciamento, razão pela qual se verifica a existência de grandes áreas já infraestruturadas no concelho, sobre as quais, ainda não existe qualquer edificação.

23 - A análise dos dados reunidos permite-nos verificar que, à semelhança da variável “número de alvará de loteamentos”, a evolução do número de licenças atinge um pico no final dos anos 90 e início dos anos 2000, correspondendo aos anos de 2001 e 2002 o número máximo de licenças de obras particulares emitidas – um total de 142, em cada ano.

Quadro 09 - Licença emitidos entre 1996 e 2011 (CME)															
Ano	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
N.º	143	116	110	107	142	142	104	77	71	78	60	31	68	69	25
Totais	760 (42,3%)						583 (32,5%)								
	1.343														

Quadro 10 - Licença emitidos entre 2011 e 2021 (CME)										
Ano	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
N.º	11	9	14	37	34	37	37	98	84	91
Totais	34 (1,9%)			418 (23,3%)						
	1.377									

24 - De então até à data de 2011, assiste-se a uma redução do número de licenças emitidas anualmente, com uma quebra que ronda os 50%. Esta redução é ainda mais incisiva em relação ao ano de 2011, no qual foram emitidas apenas de 25 licenças. O volume foi diminuindo nos anos seguintes, sendo que nos anos de 2012, 2013 e 2014 foram emitidas 11, 9 e 14 licenças respetivamente, o que corresponde a apenas 1,9% do total das licenças emitidas. Desde 2012 até 2021 foram emitidas 418 licenças pela Câmara Municipal do Entroncamento.

25 - Estamos em presença de uma evolução desta variável que segue, naturalmente, de perto a tendência que se regista no sector da construção civil a nível nacional.

Capítulo 03 | **Os Riscos e as principais condicionantes ao uso, ocupação e transformação do solo**

- 01 - Os Riscos
- 02 - Condicionantes ao uso, ocupação e transformação do solo

01 - Os Riscos

01.1 - Riscos Naturais

01 - Os Riscos naturais, são aqueles que correspondem a ocorrências associadas ao funcionamento dos sistemas naturais. Estes tipos de riscos podem agregar-se em dois grandes grupos: os riscos geológicos ou geomorfológicos, que decorrem dos normais fenómenos de construção e consolidação da terra, tais como sismos, movimentos de massa, entre outros, e os riscos climáticos ou hidrológicos, que decorrem dos fenómenos do clima e da hidrologia.

02 - A localização geográfica do Concelho do Entroncamento afasta desde logo um conjunto de riscos classificados como riscos geológicos ou geomorfológicos relacionados com a linha de costa e o litoral, especificamente, tsunamis ou erosão marítima.

03 - Neste contexto e no âmbito dos **riscos geológicos e geomorfológicos**, importa referir, no que diz respeito à sismicidade, que em Portugal Continental existe uma perigosidade moderada, sendo caracterizada por períodos de retorno relativamente longos para os sismos de maior magnitude, coincidindo o Vale do Tejo com uma área onde a intensidade sísmica histórica é assinalável (ver relatório 5 - Áreas Críticas à Ocupação Humana) e que a área correspondente ao Concelho do Entroncamento se integra numa área de risco elevado quanto à intensidade de sismos em Portugal Continental.

04 - De facto, grande parte do território do Concelho do Entroncamento inscreve-se na zona de intensidade 7, segundo a escala de Wood-Neumann. Estes níveis de intensidade sísmica devem-se à proximidade de estruturas ativas submarinas que marginam o território continental português a SW e a S, os quais têm o potencial de gerar sismos máximos regionais. *A maior parte dos sismos mais intensos, que afetam o território de Portugal Continental, têm o epicentro localizado no Oceano Atlântico, na parte da zona sísmica alpina situada a sudoeste do Cabo São Vicente.*

05 - No que diz respeito aos **movimentos de vertentes**, um território como o Concelho do Entroncamento, grandemente urbanizado e genericamente plano, pressupõe a raridade de fenómenos desta natureza, ou mesmo da inexistência deste risco no Concelho.

01.2 - Riscos Climáticos

01 - Os **fenómenos climáticos** extremos são uma fonte de preocupação progressiva por todo o mundo. Portugal Continental tem um clima de base claramente mediterrânea, sendo que uma das principais características deste tipo de clima é, exatamente, a sua variabilidade. Conforme caracterização descrita no relatório 5 - Áreas Críticas à Ocupação Humana, as situações que a nível local terão de ser necessariamente consideradas reportam-se ao risco de ocorrência de geada ou formação de gelo, ao risco de ocorrência de nevoeiros, ao risco de ocorrência de ventos locais violentos.

02 - Em termos de situações meteorológicas adversas, o concelho do entroncamento, devido à sua localização no vale do Tejo e à diminuição da influência moderadora do Oceano, por força de uma envolvente regional montanhosa, a Norte, Este e Oeste – sistema montanhoso de Montejunto – Estrela, encontra-se sujeito a correntes de ar vindas de sul, e por tal, situa-se numa área propícia a períodos seguidos de elevada temperatura durante os meses de verão. Por outro lado e com significativa menor frequência, no concelho do Entroncamento, as vagas de frio são compostas por temperaturas muito baixas e por vezes negativas, associadas a fenómenos meteorológicos adversos, com ventos fortes, chuva, queda de neve e gelo.

03 - No que diz respeito a **áreas de suscetibilidade elevada a cheias e inundações** e no âmbito dos trabalhos recentes, a delimitação da REN, mais concretamente na delimitação das zonas ameaçadas pelas cheias no concelho de Entroncamento, realizada com base no Estudo Hidrológico LNEC (ver Proposta de Delimitação da REN Bruta – abril 2024), identificam-se pequenas áreas associadas às principais linhas de água, não havendo registo de outros episódios, em termos históricos de cheias nas restantes áreas do concelho.

01.3 - Riscos Ambientais

01 - A **poluição atmosférica**, naquilo que concerne à sua inclusão numa carta de riscos a integrar um IGT e por tal, a condicionar a ocupação do solo, refere-se fundamentalmente à contaminação de solos e de aquíferos. Neste âmbito, no concelho do entroncamento, identificam-se um conjunto de diversos riscos, associados a fontes de poluição, nomeadamente:

- Locais de depósito de entulho ou sucatas – trata-se de locais de depósito de entulho de origem ilegal, situados na imediação das duas ETAR existentes e na proximidade da zona industrial, assim como uma área de dimensão assinalável para depósito de entulho e estacionamento de sucatas, localizada na área do quartel militar do Entroncamento.
- Linhas de água em risco – identificaram-se duas linhas de água em risco, a Ribeira da Ponte da Pedra, à qual é atribuída esta classificação pelo INAG nos termos previsto pela Diretiva Comunitária Quadro da Água, e a Ribeira de Santa Catarina, a qual é o meio recetor das descargas de águas residuais da ETAR urbana, sendo ainda alvo de depósito de resíduos na sua envolvente e no próprio alvéo, bem como apresenta um perfil profundamente alterado.
- São identificadas as duas ETAR em funcionamento no Concelho do Entroncamento, a saber a ETAR urbana do Entroncamento e a ETAR da Zona Industrial, assim como, os locais de descarga dos efluentes produzidos na ETAR, uma vez que pode ocorrer alguma disfunção de funcionamento deste órgão e, por tal, devem ser considerados como um risco.
- Massa de água em risco – de acordo como os dados do INAG a massa de água “Aluviões do Tejo” encontra-se classificada como “em risco”.

02 - Em termos de **Ruído**, considera-se apenas incluir na carta de riscos os níveis de ruído diurno e noturnos classificados como alto e muito alto, de acordo com a informação do Mapa de Ruído do município do Entroncamento.

03 - No que diz respeito à fenómeno da desertificação, a análise desenvolvida Ministério da Agricultura, tendo por base o Despacho n.º 24465/2000, de 16 de novembro, que determina a necessidade de se publicar a lista das freguesias que a nível nacional se encontram sujeitas a elevada suscetibilidade de desertificação, nos termos da qual ao concelho do Entroncamento não se encontra associado qualquer risco desta natureza.

04 - Relativamente à questão dos **incêndios florestais**, o Concelho do Entroncamento dispõe de um Plano Municipal de Defesa da Floresta Contra Incêndios eficaz. Este instrumento de gestão essencial à defesa da floresta é um elemento fundamental para a determinação do risco de incêndio florestal a integrar a proposta de revisão do PDME. Pela análise da Carta de perigosidade de incêndio florestal do Concelho de Entroncamento, importa referir que, as áreas do território com maior potencial para a ocorrência de um incêndio correspondem às áreas no setor norte do concelho, designadamente na freguesia de Nossa Senhora de Fátima, uma vez que nestas áreas predominam as áreas de florestas de folhosas (florestas de eucalipto, florestas de outras folhosas, florestas de sobreiro com folhosas), no entanto estas áreas estão classificadas no PMDFCI como áreas de perigosidade de incêndio média e baixa, registando apenas algumas áreas sem expressão territorial, classificadas no PMDFCI como áreas de perigosidade de incêndio alta e muito alta.

01.4 - Riscos Tecnológicos

01 - No que diz respeito ao **risco de acidente industrial**, no concelho do Entroncamento não se encontra localizada qualquer instalação classificada ao abrigo da Diretiva SEVESO, pelo que, nada há a incluir na Carta de Riscos.

02 - No que diz respeito ao **risco de acidente no transporte de matérias perigosas**, a norte do concelho do Entroncamento localiza-se um gasoduto que interceta o território concelhio pontualmente localizando-se no extremo norte do mesmo um depósito.

03 - Contudo, ter-se-á de atender ao atravessamento do Concelho por duas grandes infraestruturas de acessibilidades, uma de nível nacional (a linha do Norte), e outra com relevância mais regional, o IP6/A23. O risco decorrente do atravessamento do Concelho por estas infraestruturas decorre, não do seu estado de conservação, mas antes do volume e tipo de tráfego.

04 - De facto, a rede ferroviária, composta pela linha férrea do Norte, que liga Lisboa ao Porto e pelo início da linha férrea da Beira Baixa, encontra-se em bom estado de conservação, eletrificada, sinalizada e protegida de acessos, havendo somente uma passagem de nível no Concelho. Contudo, apresenta diariamente um tráfego ferroviário elevado, quer de comboios de passageiros, quer de mercadorias, que potencia acidentes (embora a sua frequência seja muito rara).

05 - O risco à escala e objetivo de um PDM associa-se sobretudo à eventual ocorrência de acidentes com matérias perigosas, tendo em conta a circulação ferroviária de comboios que transportam matérias perigosas, ou seu estacionamento. Este tipo de acidentes, também se poderá associar ao IP6/ A23, no qual o tráfego rodoviário de camiões que aí circulam transportando as mais variadas cargas de matérias é um risco acrescido.

06 - Por fim, e de acordo com o referido PME, há ainda que considerar a probabilidade de ocorrência de acidentes aéreos, uma vez que o concelho do Entroncamento se encontra numa zona de aproximação à pista da Base Aérea de Tancos e esta inserido na Área Terminal (TMA) de Lisboa. Assim, o concelho do Entroncamento revela, quase na sua totalidade, uma suscetibilidade moderada a acidentes aéreos, dando nota da existência de uma pequena área com suscetibilidade elevada no extremo sueste do concelho, devido à proximidade ao corredor aéreo W7.

02 - Condicionantes ao uso, ocupação e transformação do solo

01 - O RJIGT obriga à devida ponderação das condicionantes no ato de planejar, devendo as mesmas serem representadas à escala do Plano na Planta de Condicionantes. Esta Planta sistematiza graficamente a totalidade das servidões administrativas e das restrições de utilidade pública em presença num determinado território, cuja dimensão e relevância assume expressão passível de ser representada graficamente à escala do Plano em apreço.

02 - Sublinha-se, ainda que a legislação específica de cada servidão ou restrição se sobrepõe às normas administrativas que resultam do ato de planeamento, ou seja, do Plano. Aliás, esta regra resulta do conceito de servidão administrativa, a qual deve ser entendida como o encargo imposto sobre um imóvel em benefício da utilidade pública. Este conceito genérico de servidão administrativa é completado pelas respetivas características, abaixo sistematizadas:

- a) As servidões resultam de uma imposição legal ou de um ato administrativo praticado por determinada entidade administrativa com competência para tal e devem ter subjacente um fim de utilidade pública;
- b) As servidões não são obrigatoriamente constituídas a favor de um prédio, podendo ser constituídas em favor de uma entidade beneficiária ou de um bem ou fim;
- c) Podem traduzir-se de forma negativa, sob forma de limite ou proibição de ações, ou de forma positiva, obrigando à prática de determinadas ações;
- d) Cessam quando existe a desafetação do bem onerado ou com o desaparecimento da função de utilidade pública para a qual foram constituídas.

03 - *“Por restrição de utilidade pública deve entender-se toda e qualquer limitação sobre o uso, ocupação e transformação do solo que impede o proprietário de beneficiar do seu direito de propriedade pleno, sem depender de qualquer ato administrativo uma vez que decorre da aplicação direta da Lei”*. Ou seja, são as novas exigências da vida em sociedade, tais como sejam aquelas em matéria de ambiente, defesa do solo agrícola, do meio, dos recursos naturais, do património cultural, entre outras, que justificam a imposição de restrições ou limitações aos direitos dos particulares, em defesa de interesses públicos.

04 - De entre o conjunto de servidões administrativas e de restrições de utilidade pública, o quadro seguinte procura sistematizar aquelas que reúnem representatividade à escala de um PDM, agrupando-as em função de se tratar de uma servidão ou de uma restrição administrativa – *realçando-se, contudo, a ténue fronteira entre uma e outra*.

05 – A seguir, sistematiza-se e identifica-se um conjunto de servidões e restrições de utilidade pública que produzem efeitos sobre o processo de uso, ocupação e transformação do solo. Umas merecerão representação gráfica nas peças do plano [planta de condicionantes] e outras, embora sem representação gráfica, produzem necessidade de ponderação da respetiva disciplina na classificação e qualificação do solo. As restrições e servidões de utilidade pública devem ser ponderadas no processo de planeamento e prevalecem sobre a classificação e qualificação do solo.

Servidões administrações

Abastecimento de Água
Aeroportos e Aeródromos
Águas de Nascente
Águas Minerais Naturais
Albufeiras de Águas Públicas
Áreas Protegidas
Árvores e Arvoredo de Interesse Público
Captações de Águas Subterrâneas para Abastecimento Público
Defesa Nacional
Domínio Público Hídrico
Drenagem de Águas Residuais
Edifícios Escolares
Edifícios Públicos e Outras Construções de Interesse Público
Estabelecimentos com Produtos Explosivos
Estabelecimentos com Substâncias Perigosas
Estabelecimentos Prisionais e Tutelares de Menores
Estradas e Caminhos Municipais
Estradas Nacionais Desclassificadas
Faróis e Outros Sinais Marítimos
Gasodutos e Oleodutos
Imóveis Classificados
Instalações Aduaneiras
Marcos Geodésicos
Pedreiras
Rede Elétrica
Rede Ferroviária
Rede Rodoviária Nacional e Regional
Telecomunicações

Restrições de utilidade pública

Aproveitamentos hidroagrícolas
Oliveiras, Sobreiros, Azevinho e Azinheiras
Povoamentos Florestais Percorridos por Incêndios
Rede Natura
Regime Florestal
Reserva agrícola nacional
Reserva ecológica nacional
Zona adjacente / zona ameaçada por cheias

06 - Paralelamente ao processo de elaboração da revisão do PDM do Entroncamento foram definidas duas restrições de utilidade pública relevantes para o ordenamento e a gestão do território: a reserva agrícola nacional e a reserva ecológica nacional.

Reserva Agrícola Nacional

O Decreto-Lei n.º 199/2015, de 16 de setembro, disciplina o novo Regime Jurídico da Reserva Agrícola Nacional, [RJAN] estabelecendo o respetivo artigo 13.º, a disciplina do procedimento de delimitação da Carta de RAN. O processo de delimitação da RAN foi elaborado, ainda no contexto do n.º 73/2009, de 31 de março, em articulação entre os serviços técnicos do município, a DRALVT e DGADR.

Reserva Ecológica Nacional

O Decreto-Lei n.º 124/2019, de 28 de agosto, disciplina o novo Regime Jurídico da Reserva Ecológica Nacional, (RJREN), estabelecendo o artigo 9.º que “... a delimitação a nível municipal das áreas integradas na REN é obrigatória...”. Mais estabelece que a competência das delimitações de REN à escala municipal é das câmaras municipais, podendo ocorrer esta delimitação em simultâneo com a elaboração, alteração ou revisão de um PDM.

07 - O procedimento de elaboração da Carta da REN do município do Entroncamento foi elaborado em articulação entre os serviços técnicos municipais, a CCDLVT e a APA/ARHTEjo [Agência Portuguesa do Ambiente]. O procedimento de delimitação da REN do Município de Entroncamento foi efetuada segundo os critérios do anexo I do Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, alterado pelo Decreto-Lei n.º 239/2012, de 2 de novembro e Decreto-Lei n.º 96/2013, de 19 de julho, com a nova redação dada pelo Decreto-Lei n.º 124/2019, de 28 de agosto, tendo por base a Portaria n.º 336/2029, de 26 de setembro, que aprova as orientações estratégicas de âmbito nacional e regional que consubstanciam as diretrizes e critérios para a delimitação das áreas integradas na Reserva Ecológica Nacional. Assim, segundo com o indicado para o artigo 4º do n.º 166/2008, de 22 de agosto, as áreas integradas em REN, integram-se no conjunto de tipologias, desde áreas relevantes para o ciclo hidrológico terrestre às áreas de prevenção dos riscos naturais, sendo que no município do Entroncamento, foram identificadas as seguintes áreas:

- a) Áreas de instabilidade de vertentes (AIV);
- b) Zona ameaçada por cheias (ZAC);
- c) Áreas estratégicas de infiltração, proteção e de recarga de aquíferos (AEIPRA)
- d) Cursos de água REN – Leitões;
- e) Cursos de água REN – Margens.

**Capítulo 04 | Análise territorial e dinâmicas instaladas e emergentes /
síntese**

- 01 - O contexto territorial
- 02 - O Plano de 1995
- 03 - Dinâmicas e tendências
- 04 - Problemas e Potencialidades
- 05 - Análise SWOT

01 - O Contexto Regional

01 - O **Entroncamento** é uma cidade portuguesa pertencente ao Distrito de Santarém, região Centro e sub-região do Médio Tejo, com cerca de 20.000 habitantes. Pertencia ainda à antiga província do Ribatejo, hoje porém sem qualquer significado político-administrativo. É sede do segundo menos extenso município do País, com apenas 13,73 km² de área e 20 141 habitantes (2021), o que corresponde a uma densidade demográfica de 1.466,9 hab/km², subdividido em 2 freguesias. O município é limitado a leste pelo município de Vila Nova da Barquinha, a sul pelo município da Golegã, e a oeste e norte pelo município de Torres Novas.

02 - Integrado na sub-região do Médio Tejo, o Concelho do Entroncamento mantém uma articulação funcional e administrativa, não apenas com os municípios envolventes como também com as cidades de Santarém e, particularmente, Lisboa. No que concerne à rede de articulação urbana com os centros localizados na envolvente, no Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo (PROT OVT) a cidade do Entroncamento é identificada como centro urbano estruturante integrado num subsistema urbano polinucleado - o subsistema urbano do Médio Tejo, no qual se inserem igualmente outros centros de mesmo nível como Torres Novas, Abrantes, Ourém e Tomar.

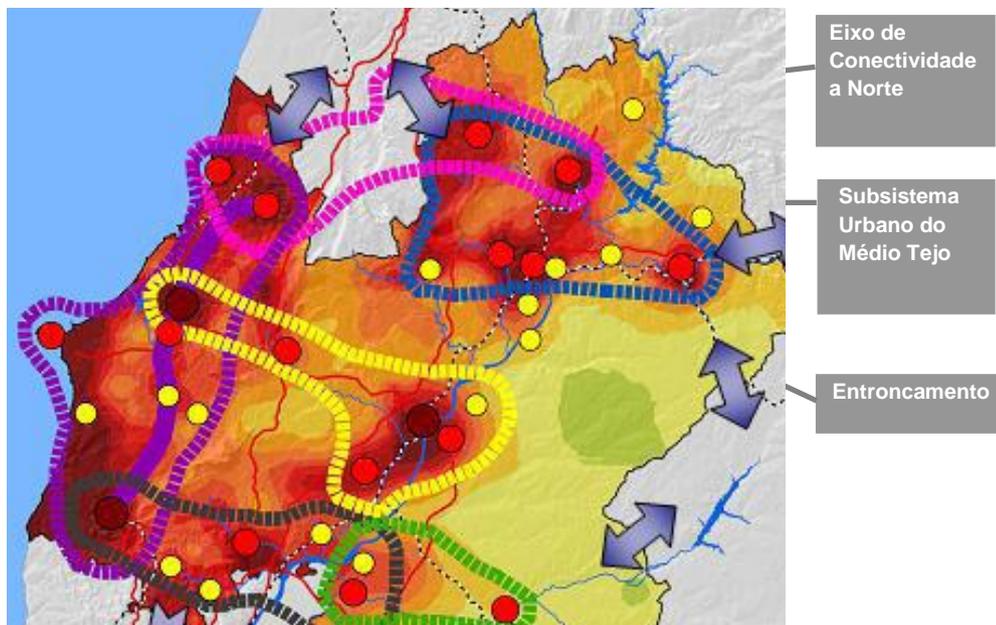


Figura 06 – A cidade do Entroncamento no contexto do Sistema Urbano da região do OVT | Adaptado de Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo – CCDR-LVT

03 - O Entroncamento mantém uma articulação funcional com o concelho de Torres Novas - que é, em simultâneo, município de destino laboral de população residente no Concelho do Entroncamento e de origem de população que trabalha na cidade do Entroncamento - e com Tomar e Abrantes. Às razões laborais associa-se, na determinação destas relações de complementaridade urbana, a função comercial, fortemente polarizada pelo Entroncamento e Torres Novas.

04 - Destaca-se ainda a articulação com outros centros urbanos posicionados, na classificação definida no PROT-OVT, num nível inferior da rede urbana, como Vila Nova da Barquinha, Constância e Golegã, mas nestes casos determinada essencialmente por motivos de visitação, consumo e lazer e sobre os quais o Entroncamento exerce influência, principalmente com um pólo de oferta de serviços e comércio.

05 - Extravasando já o subsistema urbano do Médio Tejo, e num contexto de inter-relação com centros urbanos de nível superior, é de referir a articulação do Entroncamento com a cidade de Santarém, particularmente pela função que esta última assume como capital de distrito. Releva-se, igualmente, a articulação com a Grande Lisboa, especialmente com a cidade de Lisboa, sendo que esta não se cinge apenas à polarização resultante da concentração de funções centrais de influência suprarregional e nacional na capital, mas, fruto das fortes acessibilidades de que beneficia o Entroncamento, pelo que esta influência alarga-se também a relações laborais geradoras de movimentos pendulares.

06 - O Concelho do Entroncamento possui um posicionamento estratégico, quer na rede rodoviária, quer na ferroviária, que resulta numa forte acessibilidade. Como se constata pela leitura da Planta de Enquadramento Regional, o Concelho é servido pela A23 (IP6), que o atravessa a poente, e que permite a ligação à A1 (IP1), pela EN3 e por todo um conjunto de vias que integram os níveis regional (IC3) e municipal da rede rodoviária.

07 - Localizada na convergência de duas linhas ferroviárias, a cidade do Entroncamento é servida pelas linhas do Norte e da Beira Baixa, o que confere à estação ferroviária do Entroncamento uma função de hub regional. Esta é aliás uma das infraestruturas que se destacam no Entroncamento e no contexto regional, conjuntamente com a MSC - Terminal do Entroncamento, SA, na freguesia São João Batista. Esta infraestrutura constitui uma solução logística estratégica dada a centralidade e aos excelentes acessos rodoferroviários que o concelho de Entroncamento oferece.

08 - Remete-se para a planta de enquadramento regional a consulta aos equipamentos de influência regional ou suprarregional que servem o Entroncamento, designadamente em matéria de educação (localizando-se as universidades e politécnicos da envolvente), hospitais e transportes e logística.

02 - O plano de 1995

01 - O plano diretor municipal do Entroncamento [PDME] encontra-se em vigor e, portanto, plenamente eficaz desde 27 de março de 1995 [Resolução do Conselho de Ministros n.º 181/95. Foi objeto de 1 alteração para adaptação ao Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo [PROTOVT] - Aviso n.º 7164/2010 publicado em Diário da República, 2.ª série — N.º 69 — 9 de abril de 2010. Decorreram já 30 anos que o PDME entrou e se mantém em vigor. Este período temporal alargado, por si só, justifica a circunstância e a oportunidade de se equacionar e promover a revisão do principal instrumento de gestão territorial do município do Entroncamento. Efetivamente é reconhecido e unanimemente, aceite que:

- a) Os contextos e as dinâmicas sociais, culturais, urbanísticas e económicos são completamente distintos de há vinte e dois anos atrás.
- b) A proteção, preservação e valorização do quadro de recursos naturais, as preocupações ambientais, paisagísticas e de ecoeficiência e sustentabilidade fazem, hoje, parte integrante da agenda quotidiana das políticas públicas municipais, regionais e nacionais.
- c) O quadro legal na área do urbanismo e ordenamento do território registou uma evolução significativa sendo, hoje, totalmente diferente do que era nos anos 90.
- d) O enquadramento estratégico, seja a nível local, regional ou nacional, também revela um quadro de dinâmicas e de oportunidades totalmente distinto. Desenvolvimento económico, empreendedorismo, inovação, capacidade de atracção, de diferenciação e de fixação de investimento fazem parte do quotidiano e das preocupações da agenda política local.
- e) Os meios e os sistemas de informação geográfica são, atualmente, bastante mais desenvolvidos e permitem um maior rigor na representação cartográfica e no relacionamento e articulação de toda informação disponível.
- f) A capacidade e a vontade de participação e envolvimento das pessoas nos processos de planeamento e ordenamento urbanístico é, atualmente, aceite e bastante afirmada.

02 - Esta revisão tem ainda presente os seguintes **Objetivos Gerais**:

- Proceder à articulação do PDM com os Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) hierarquicamente superiores que abrangem o concelho, nomeadamente o Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo, o Plano de Gestão da Região Hidrográfica do Tejo e Ribeiras do Oeste, o Plano Regional de Ordenamento Florestal de Lisboa e Vale do Tejo e o Plano Rodoviário Nacional 2000;
- Agilizar os mecanismos de operacionalização do Plano Diretor Municipal, por forma a garantir uma gestão urbanística rápida e eficaz;
- Proceder à articulação do PDM com outros Planos e estudos de carácter urbanístico ou sectorial como o Plano Municipal de Defesa da Floresta Contra Incêndios e do Plano Municipal de Emergência da Proteção Civil (PMEPC);
- Ajustar o Plano à realidade do concelho, através da atualização do seu conteúdo e do colmatar de deficiências e omissões detetadas, adequando-o, desta forma, às necessidades e anseios da população;
- Ajustar os perímetros urbanos em função do crescimento verificado e previsto, numa ótica de contenção, procurando limitar o crescimento, à custa do preenchimento de áreas intersticiais;
- Estudar a implementação de novos polos industriais em função do atual quadro de acessibilidades e ajustar os limites dos existentes;

- Especificar um modelo estratégico de atuação que estabeleça ações distintas para a promoção de um desenvolvimento equilibrado do concelho, tendo em atenção a sua diversidade territorial e as mudanças operadas nos últimos anos;
- Definir e disponibilizar um quadro normativo e um programa de investimentos públicos municipais e estatais, adequados ao desenvolvimento do concelho;
- Proceder à reestruturação da Rede Viária e considerar o traçado de novas infraestruturas viárias, na definição de uma proposta de ordenamento;
- Estabelecer um ordenamento adequado e equilibrado que seja articulado com os concelhos vizinhos, evitando descontinuidades territoriais.

03 - É com base nestes objetivos e premissas, e com o intuito de suprimir as debilidades identificadas e dar resposta às necessidades atuais do município, que se desenvolvem as propostas apresentadas no presente relatório.

03 - Dinâmicas e Tendências

01 - Os aspetos demográficos evidenciam, na generalidade, a consistência de um modelo territorial e estratégico de um determinado território. O concelho do ENTRONCAMENTO evidenciou até 2011 e ao longo das décadas anteriores, uma capacidade de atração e fixação de gente que sempre excedeu as dinâmicas regionais [do Oeste e Vale do Tejo ou mesmo da AML] e nacionais [Continente]. No entanto na última década o concelho do Entroncamento registou um ligeiro decréscimo populacional (0,3%).

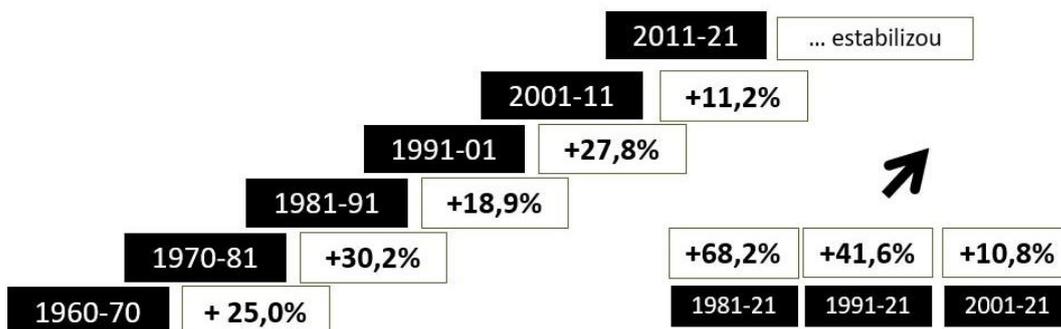
02 - O quadro seguinte reflete essa dinâmica e tendência de crescimento demográfico que o concelho do Entroncamento tem vindo a evidenciar, de uma forma consistente, nos dois períodos intercensitários [1991-2001 e 2001-2011], assim como o ligeiro decréscimo registado no último período intercensitário (2011-2021).

Dinâmica Demográfica [ENTRONCAMENTO]

6.804 residentes em 1950

20.141 residentes em 2021

1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011	2021	tendência
6.804	7.355	9.195	11.976	14.226	18.174	20.206	20.141	↗



03 - Efetivamente, desde 1991 até 2011 a população do concelho cresceu cerca de 42,0% e desde 2001 até 2021 a população do concelho cresceu cerca de 11,0%, o que traduz indícios de dinâmicas e de tendências de evolução demográfica positivas associadas às quais poderemos, também, relacionar a capacidade do território em fixar e atrair gente e investimento. Não obstante, o fato de o concelho ter registado um ligeiro decréscimo / estabilização, no último período intercensitário (2011-2021).

04 - A localização geográfica e a relação de proximidade à Área Metropolitana de Lisboa, o preço do solo e a oferta de modelos de ocupação alternativos às elevadas densidades marcadamente urbanas parecem justificar, pelo menos em parte, esta realidade. Na verdade, nas últimas décadas, exceção feita ao último período intercensitário, tem-se assistido à procura e à instalação de modelos de ocupação urbana apoiados no modelo de tipologias unifamiliares isoladas, em lotes ou parcelas facilmente caracterizadas como "casa quintal" e que favorecem modelos de ocupação e de vivência territorial mais próximas do uso e da fruição do solo não apenas enquanto suporte de uma edificação mas também como suporte de atividades complementares [geralmente agrícolas] de vocação e de fruição associada ao lazer e à descompressão mas também à formação de rendimentos complementares [quer por via direta quer por via indireta].

04 - Problemas e Potencialidade

01 - A particularidade maior deste concelho reside no facto de que se trata de um concelho cidade, logo de um município com um carater profundamente urbano, que o distingue da maior parte dos municípios portugueses. O município apresenta alguns problemas relacionados com o desordenamento e congestionamento urbano, debilidade e/ou desadequação dos espaços de descompressão e lazer. Tem registado perda de dinamismo no setor ferroviário e tem revelado alguma incapacidade de reconversão do tecido empresarial.

02 - Em termos de potencialidades, o Entroncamento regista um desenvolvimento relativamente recente, muito apoiada na instalação e evolução de investimentos associados à ferrovia, da estação e das atividades relacionadas com as instalações ferroviárias, sendo estas a génese do núcleo urbano e fundamento do crescimento e consolidação do mesmo a partir de início do século XX.

03 - Não obstante, o fato de se ter registado um ligeiro decréscimo / estabilização da população no último período intercensitário, o concelho do Entroncamento, nas décadas anteriores registou um crescimento significativo, apoiado claramente nas acessibilidades trazidas não só pela ferrovia como pela rodovia, associada à proximidade do nó que liga a A1 à A23, que fundamentaram a elevação da vila a cidade e que determinaram também os elevados níveis de serviço.

04 - As características de serviço e infraestruturação deste território associam-se e são marcadas pela respetiva urbanidade, e desse fenómeno decorre uma cobertura quase integral do território por serviços e infraestruturas de apoio à população e às atividades económicas.

05 - Este concelho / cidade, apresenta-se bem servido ao nível da dotação de equipamentos coletivos, consequência do relevante esforço da autarquia em dinamizar a vivência dos espaços e em oferecer equipamentos de qualidade, nomeadamente na área do desporto, do lazer e da cultura, de que são exemplos a excelência do Parque Desportivo do Bonito ou o Centro Cultural.

06 - Contudo, apesar da classificação como cidade, não existe qualquer elemento da Rede Secundária de Cuidados de Saúde (hospital), sendo o concelho dependente, quanto à rede pública, de instalações localizadas noutras cidades de menor dimensão populacional, como é o caso de Torres Novas ou Tomar. Isto, sem prejuízo de que a rede privada dispõe de oferta assinalável na cidade, pontuando aqui uma recente unidade de cuidados continuados. Também realce para a medianidade de oferta de equipamentos na área de segurança pública e educação, áreas para as quais o presente relatório sublinha algumas carências, pese embora a nível da educação a CM tenha aprovado a respetiva Carta Educativa e, com base nesta, tem vindo a efetuar um trabalho paulatino de melhoria da rede e do parque escolar.

07 - Tendo em conta que estamos na presença da maior cidade do Médio Tejo quanto ao efetivo populacional, que regista tipologias de habitação marcadamente urbana, com um peso relativo significativo de habitação em edifícios plurifamiliares, e com elevada ou plena cobertura por redes de abastecimento ou saneamento básico.

08 - O Município do Entroncamento passou a integrar a ADIRN – Associação para o Desenvolvimento Integrado do Ribatejo Norte, em parceria com os municípios de Vila Nova da Barquinha, Torres Novas, Tomar, Ourém, Ferreira do Zêzere e Alcanena, que tem como objeto promover a divulgação dos produtos e das potencialidades regionais e a recuperação de técnicas e práticas tradicionais; promover a animação e a implementação de programas de desenvolvimento de iniciativa de base regional; desenvolver todas as atividades que se mostrem necessárias ou convenientes à eficaz defesa dos interesses dos concelhos que integram a sua área de atuação, entre outras atividades, privilegiando a área do Turismo Rural e Valorização dos Produtos Locais.

09 - O município do Entroncamento deve apostar na sua capacidade de atração populacional e garantir investimentos de possam criar uma bolsa de empregos que promova a fixação dessa população, aproveitando a centralidade ligada ao comboio e ao nascimento da ferrovia em Portugal, como uma mais valia na manutenção do padrão de circulação / mobilidade como fator de sustentação de atratividade.

10 - A concretização de investimentos ligados à ferrovia "Estação do Entroncamento" e todas as infraestruturas dos Comboios de Portugal (CP) e às instalações base de Manutenção Militar do Entroncamento, como alavancas no reforço da iniciativa e empreendedorismo empresarial entre outros.

05 - Análise SWOT

01 - A análise SWOT tem por objetivo sistematizar a avaliação do Território do município do Entroncamento. Informam esta análise os diversos estudos setoriais e o trabalho de reconhecimento de Campo. Encerra dois objetivos principais. Um primeiro de sistematizar o conhecimento sobre o território do Concelho e um segundo de reunir e sugerir pistas prospetivas para o processo de desenvolvimento. A análise SWOT [Forças (**S**trengths), Fraquezas (**W**eaknesses), Oportunidades (**O**pportunities) e Ameaças (**T**hreats)] procura analisar as características e especificadas do município do Entroncamento identificando as suas forças e as suas fraquezas, cujo desenvolvimento ou mitigação que dependem da capacidade de planeamento e de gestão municipal e procura, também, analisar as características, tendências e dinâmicas do território envolvente identificando o quadro de oportunidades e de ameaças.

02 - Assim, as Forças representam as vantagens específicas do município relativamente aos outros municípios. Representam as especificidades que se podem traduzir em vantagens competitivas. Da mesma forma, as Fraquezas representam as desvantagens competitivas face aos outros municípios. As Oportunidades representam os aspetos positivos do ambiente e território envolvente que podem fazer desenvolver e afirmar as vantagens competitivas do município. Contrariamente, as Ameaças, revelam os perigos resultantes do contexto regional capaz de travar ou impedir a afirmação do potencial competitivo municipal.

03 - A combinação destes dois ambientes, interno e externo, ao município e das suas variáveis, Forças e Fraquezas; Oportunidades e Ameaças, irá facilitar a análise e a procura para tomada de decisões na definição das estratégias de posicionamento e de desenvolvimento municipal.

04 - No município do Entroncamento apresente uma localização geoestratégica regional, com uma topografia favorável à introdução de meios de transporte alternativos como por exemplo a bicicleta e um novo quadro de acessibilidade, nomeadamente através dos nós de acesso à A-23 e da A-13, para além excelentes acessibilidades ferroviárias.

05 - O município apresenta uma forte aposta na criação de excelentes espaços de recreio e lazer, como é exemplo o Parque do Bonito, bem como, na continuidade do município de Vila Nova da Barquinha, uma importante relação com o rio Tejo, associado a uma zona de forte tradição e elevado potencial agrícola, com terrenos agrícolas de excelente capacidade e aptidão e elevada disponibilidade de água. Tudo isto, enquadrado num ambiente e sistema biofísico bem conservado, sem registo de problemas ambientais com significado.

06 - O município apresenta uma identidade forte, tendo como elemento de referência o “Caminho de Ferro” e as referências associadas, sempre presentes, que se podem promover e assumir como imagem e marcas fortes.

Principais **Pontos Fortes** [Território Concelho]

Principais **Pontos Fracos** [Território Concelho]

Principais **Oportunidades** [Território envolvente / região]

Principais **Ameaças/Obstáculos** [Território envolvente / região]

Ambiente Interno

[especificidades Entroncamento]

S [Forças – pontos fortes]	W [Forças – pontos fracos]
<ul style="list-style-type: none"> - Localização geoestratégica no contexto regional . Dinâmica empresarial / industrial associada à A23 . Infraestruturas da CP - Instalações Militares / história e património - O novo quadro de acessibilidade nomeadamente no acesso ao A-23 e A-13 e os respetivos nós de acesso - A EN-3 e a EN-365 como ligação estruturante - A topografia como elemento favorável à introdução de meios de transporte alternativos como por exemplo a bicicleta - As redes cicláveis como potencial elemento a valorizar - Um serviço de Transportes pouco significativo mas pouco reivindicado - O Parque do Bonito / de espaço de recreio e lazer - A topografia - Problemas ambientais sem grande significado - Identidade forte 	<ul style="list-style-type: none"> - Excessiva dependência do setor habitacional - Deficit de empreendedorismo - Setor económico pouco diversificado e pouco especializado - Baixo nível de preocupações de sensibilização e proteção ecológica - Ambiente marcadamente urbano - Poucas oportunidades de lazer organizado - Débil oferta turística - Extensão de arruamento não é acompanhada pela mesma extensão de passeios o que dificulta imenso as questões da mobilidade para todos - Fraca capacidade de execução, de estruturas edificadas e urbanas, que revelem preocupações com a mobilidade para todos - Deficit de estruturação viária, associada ao congestionamento de tráfego - Problema de gestão, conservação e beneficiação da rede

Ambiente Externo

[especificidades Contexto Regional e Nacional]

O [Oportunidades]	T [Ameaças]
<ul style="list-style-type: none"> - Esquema de Acessibilidade Regional e Nacional [A-23 e A-13] - O Museu Nacional Ferroviário como fator diferenciador no contexto regional e nacional - Crescente interesse em criação de Redes de espaços de lazer e de fruição das margens Ribeirinhas - Dinâmicas económicas e empresariais no contexto regional - Dinâmicas resultantes de investimentos associados à REFER e ao Ministério da Defesa (Regimento de Manutenção Militar do Entroncamento) - Crescente apetência para as questões relacionadas com o ambiente e a proteção dos recursos naturais - O Plano de Ação e o Portugal 2030 como oportunidades de enquadramento de projetos em Redes intermunicipais - Estratégias integradas de turismo sustentável associado à valorização dos recursos naturais, onde se destacam os projetos das pistas cicláveis - Crescente atenção e protagonismo da Região nas áreas da inovação e da tecnologia 	<ul style="list-style-type: none"> - Baixos índices de inovação - Pouca tradição de trabalho conjunto com parceiros, agentes e atores do processo de desenvolvimento - Posicionamento e imagem pouco fortes e pouco capazes de oferecerem um clima de confiança e de apetência para novos processos de investimento - Pouca tradição de envolver parceiros, agentes e atores em novos processos de desenvolvimento - Pouca capacidade financeira para requalificar espaços ribeirinhos - Baixa sensibilização ecológica e ambiental - Fraca capacidade em assumir um maior protagonismo na região

Capítulo **05** | **A definição da estratégia de desenvolvimento**

- 01 - O contexto regional, as especificidades locais e as expectativas
- 02 - Os eixos estratégicos
- 03 - Síntese

01 - O contexto regional, as especificidades locais e as expetativas

01 - Um dos primeiros fatores a considerar na definição de um posicionamento estratégico e do desenvolvimento e implementação de uma estratégia de desenvolvimento do município do Entroncamento é, sem dúvida, a sua localização relativamente ao contexto regional onde se insere. A localização e o nível de acessibilidades [em especial a A23 e a A13] aproximam e integram o território do Entroncamento no **contexto da AML**. Obviamente que daí resultam fluxos e dinâmicas de atração de gente de investimento que podem propiciar níveis de desenvolvimento que produzem mais e melhor crescimento e emprego, mais e melhores níveis de condições e de qualidade de vida dos seus habitantes.

02 - Um segundo factor relevante incide na presença no território do Entroncamento de instituições estruturantes e relevantes: A **REFER** com todo o seu potencial e toda a **sua história e património e as instalações militares**. Ambas representam e ocupam uma parcela significativa do território e foram e são responsáveis pela construção da história e da memória do Entroncamento.

03 - Em resultado de todas estas dinâmicas o Entroncamento urbanizou-se a um ritmo significativo. Hoje é um território totalmente urbanizado e com uma **oferta de habitação significativa** numa localização próxima e fácil e funcionalmente relacionável com o contexto regional da AML. Esta especificidade é, também, responsável por um crescimento demográfico significativo nos períodos intercensitários [1991-2001 e 2001-2011]. Associado a este crescimento demográfico surgiu as dinâmicas culturais e de animação de onde se destaca a realização anual de uma mostra das suas tradições. O Convento de Cristo acolhe, assim, mais um município da Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo, no âmbito de uma parceria que visa divulgar as potencialidades culturais dos seus membros. Os visitantes têm oportunidade de contactar com diversas manifestações socioculturais do Concelho do Entroncamento onde se destacam o Museu Nacional Ferroviário e a Escola Profissional Gustave Eiffel, mostras de artesanato, vinhos, azeites e vinagres, artes plásticas, doçaria e atividades empresariais.

04 - A topografia favorável e o desenvolvimento e aposta na oferta de espaços vocacionados para o Lazer como o Parque Urbano do Bonito, a zona de equipamentos desportivos, a rede ciclável em execução e a proximidade à VN da Barquinha e do Tejo contribuem para afirmar a qualidade de vida do residente do Entroncamento.

05 - As expectativas de desenvolvimento merecem, também, uma referência de relevo. A proximidade e integração no contexto das dinâmicas económicas e socio culturais da AML associadas e resultantes do enquadramento na rede viária nacional representam um importante fator de desenvolvimento. Mas será no desenvolvimento de espaços empresariais associados ao desenvolvimento da política da REFER e do “nó do Entroncamento” que reside o principal fator competitivo do Entroncamento. O mesmo se poderá passar relativamente à reativação / valorização das estruturas militares, seja no sector do turismo seja no sector do lazer e da cultura associados a unidades museológicas.

02 - Os eixos estratégicos

01 - A revisão de um Plano Diretor Municipal constitui uma oportunidade única para a reflexão em torno do futuro do território a que respeita. Sendo este o instrumento adequado para resolver problemas suscitados pela aplicação do anterior PDM, mas também para questões levantadas ao longo do seu período de vigência, decorrentes de novas acessibilidades, problemas socioeconómicos, desequilíbrios ambientais, necessidade de infraestruturas e equipamentos, constrangimentos urbanos e outros. Em todo o caso, os diagnósticos sectoriais efetuados e as propostas de ordenamento do território concelhio carecem de uma sistematização prévia que permita evidenciar não só as linhas de intervenção a adotar, bem como as respostas concretas a tomar em sede de ordenamento territorial.

02 - A prioridade incidiu para a identificação e sistematização dos aspetos que se revelaram como potencialidades e como fragilidades nos diversos domínios sectoriais de modo a desenhar as estratégias mais corretas, quer para corrigir as mais problemáticas, quer para potenciar as que se apresentam como trunfos e ativos territoriais. Os Eixos de Intervenção resultaram, no entanto, não só desse quadro de potencialidades e debilidades, mas também da forma como se assume o futuro. Este poderá surgir como o prolongamento simples das tendências recentes e, dessa forma, não há grande alteração à realidade (o que não seria relevante não fosse a necessidade de mudança e de inovação). Mas, seguindo a regra do contraste, este cenário serve igualmente para se opor a um de carácter mais voluntarista que procura consolidar, nuns casos, e estimular a ação dos atores locais e, em especial, da autarquia.

03 - Comparativamente a 1995, a realidade, os fluxos e as conexões, e os fatores que interferem e influenciam o processo de desenvolvimento municipal, encontram-se, hoje, muito mais fortemente correlacionados e dependentes do quadro de dinâmicas regionais e metropolitanas. Progressivamente, a AML tem vindo a estender o seu raio de influência sobre o território envolvente e o território do Entroncamento também tem sentido esse efeito progressivo de integração e de inclusão nessa esfera de influência metropolitana.

04 - Como realidades já hoje afirmadas e presentes no território, mas cujos efeitos nas dinâmicas *económicas e sociais ainda não foram possível quantificar ou determinar [precisam de tempo para avaliação e concretização dos efeitos decorrentes]* podemos referir para além da A-23, da A13, e dos respetivos nós e de outras ligações aos concelhos limítrofes, nomeadamente a N-3 e a N-365. Estas realidades constituem fatores de localização e de atração extremamente fortes e que, certamente, no próximo registo censitário revelarão já parte da sua influência.

05 - Obviamente que estes fatores facilitadores das condições de mobilidade sustentarão de uma forma mais consistente a aposta no desenvolvimento de áreas vocacionadas para a instalação de atividades económicas que possibilitem a criação de mais e melhor emprego e contribuam para a melhoria de qualidade e das condições de vida de quem vive no território do concelho. Mas sobre o território regional incidem, ainda, um conjunto de expectativas a considerar. Desde logo o Novo Aeroporto de Lisboa [NAL], em Alcochete, e a Rede de Alta Velocidade [TGV]. Trata-se de expectativas e, talvez utopias que podem ou não, tornar-se realizáveis.

06 - Já presentes e caracterizadoras do território podemos referir um conjunto de oportunidades e especificidades diferenciadoras que podem alicerçar uma estratégia de desenvolvimento, capaz de afirmar o posicionamento do Entroncamento no seio da região do Médio Tejo, mas também, na esfera de influência da AML:

- a) A presença da REFER e da SMC, que representam áreas de dimensão significativa que perspetivam o reforço e a posta no domínio do desenvolvimento económico;
- b) A presença do regimento de manutenção militar do Entroncamento;
- c) Núcleo urbano consolidado com escala urbana e humana, onde a animação e afirmação do setor comercial e dos serviços, bem como da regeneração urbana, assumem uma oportunidade a desenvolver;

- d) Um tecido edificado na envolvente, que constituem as franjas da cidade, onde predomina o modelo do unifamiliar isolado com "casa/quintal". Este modelo, além de "descomprimir" as excessivas densificações registadas na periferia metropolitana, permitir oferecer modelos e modos de vida alternativos ao urbano propriamente dito e assumido;
- e) A existência de uma marca identitária: o caminho de ferro e o regimento de manutenção militar do Entroncamento.

07 - Foi nesse sentido que o município delineou um conjunto de linhas estratégicas de desenvolvimento assente em **6 eixos estratégicos** principais:

- Eixo **01** Consolidar a cidade residencial - requalificação urbana e oferta de equipamentos e serviços;
- Eixo **02** Desenvolver e consolidar a competitividade económica do concelho;
- Eixo **03** Preservar e Valorizar o ambiente;
- Eixo **04** Reforçar a mobilidade municipal e as acessibilidades;
- Eixo **05** Aumentar a eficiência e a governação e adotar práticas de desenvolvimento e participação cívica;
- Eixo **06** Coesão e integração social.

08 - Este conjunto de eixos encontram-se em linha e em articulação com os eixos estratégicos principais definidos no programa **Centro 2030**. Este programa constitui um instrumento fundamental no apoio e na dinamização do processo de desenvolvimentos dos municípios do Medio Tejo, assim, do Entroncamento.

Eixos Estratégicos de desenvolvimento para o município do **ENTRONCAMENTO**

Eixo 01	Consolidar a cidade residencial - requalificação urbana e oferta de equipamentos e serviços
Eixo 02	Desenvolver e consolidar a competitividade económica do concelho
Eixo 03	Preservar e valorizar o ambiente
Eixo 04	Reforçar a mobilidade municipal e as acessibilidades
Eixo 05	Aumentar a eficiência e a governação e adotar práticas de desenvolvimento e participação cívica
Eixo 06	Coesão e integração social

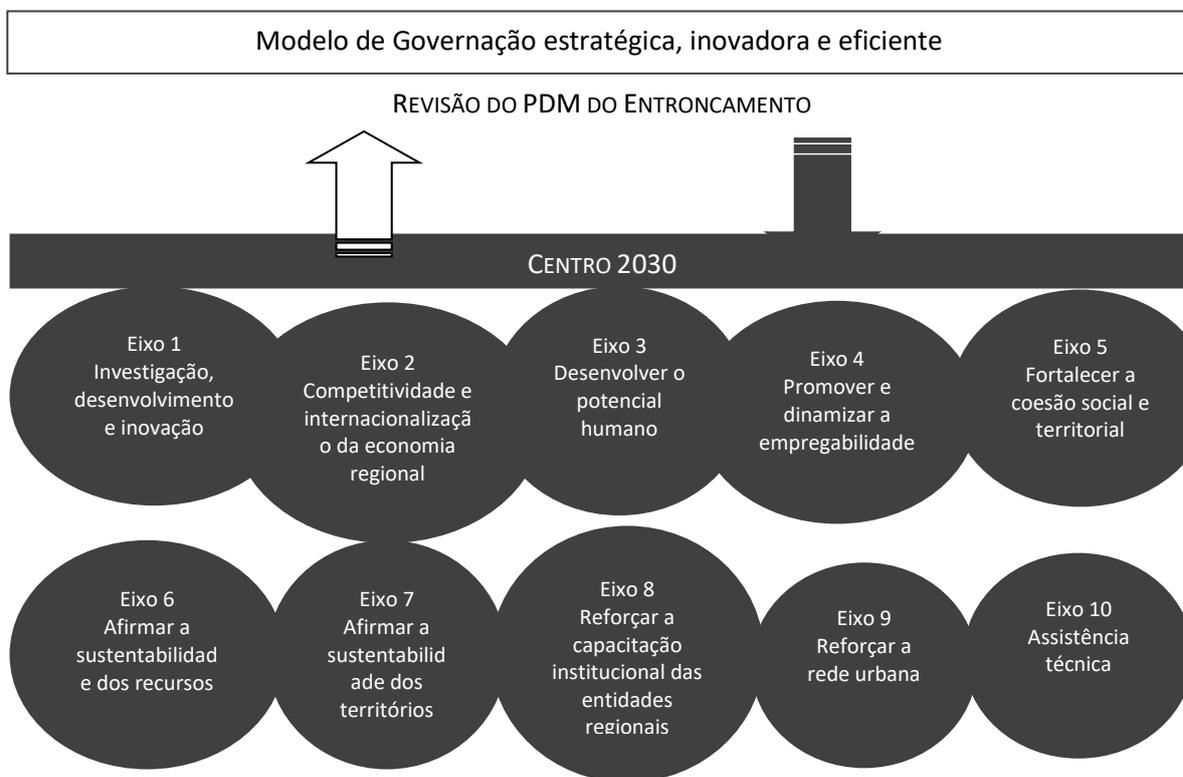


Figura 07 – Relação entre estratégia municipal e a estratégia regional

Eixo 01 - Consolidar a cidade residencial - requalificação urbana e oferta de equipamentos e serviços

Os objetivos a concretizar pelo presente eixo devem resultar da concretização de diversas intervenções no sentido de consolidar as diversas funções do centro urbano e aumentar a qualidade da vivência urbana no Concelho, contrariando o risco de suburbanização e potencializando a sua capacidade de atração populacional. Assim, pode-se identificar como objetivos sectoriais:

1. Consolidar o posicionamento da cidade do Entroncamento como cidade estruturante no Médio Tejo (2º nível do PROTOVT), a qual passa pelo reforço da oferta de serviços à população e às empresas, bem como, pela oferta de equipamentos, de espaços de consumo e de lazer, e por fim, pela manutenção da relação qualidade-preço da habitação;
2. Continuar o processo de regeneração urbana, já iniciado através da intervenção no núcleo mais antigo e consolidado da cidade do Entroncamento, dando resposta às dinâmicas de “recentramento” que se desenham no território através da dinamização da articulação funcional entre as diversas áreas funcionais da cidade;
3. Promover a requalificação dos bairros (particularmente os ferroviários) que se encontrem em processo de degradação, de que é exemplo o Bairro de Camões e de edifícios desocupados, no sentido de um aproveitamento mais eficaz das suas potencialidades;
4. Desenvolver soluções para uma melhor integração do núcleo/complexo ferroviário no tecido urbano, no sentido de dirimir os impactos negativos do mesmo tais como o efeito de fratura/barreira na malha urbano, solucionando a ligação entre as duas “margens” da cidade e explorando as potencialidades associadas ao fluxo de passageiros que se servem daquele equipamento;
5. Prosseguir a requalificação e o reordenamento do núcleo urbano, através de atos de reordenamento da mobilidade e acessibilidade e de requalificação paisagística;
6. Controlar e concentrar junto ao núcleo urbano a procura de habitação, de acordo com critérios de rentabilização e de eficácia de infraestruturas, equipamentos e serviços.

Eixo 02 - Desenvolver e Consolidar a competitividade económica do Concelho

Pretende-se através deste eixo a promoção do desenvolvimento, diversificação e consolidação da estrutura produtiva do Concelho, nomeadamente através de uma maior terciarização e de diversificação produtiva, ao mesmo tempo que se deve apostar numa maior afirmação do Concelho no contexto do Médio Tejo no que respeita ao empreendedorismo e tecido empresarial e à oferta de serviços às empresas e às famílias. Neste contexto, poder-se-á definir como objetivos específicos deste eixo:

1. Aproveitar o posicionamento da cidade do Entroncamento como *hub* regional ferroviário, desenvolver e consolidar um eixo de desenvolvimento económico associado à atividade ferroviária através de uma aposta nas atividades a montante e a jusante da mesma (eg: serviços de logística de apoio aos passageiros);
2. Investir em infraestruturas de suporte à atividade terciária e promover o investimento ao nível da competitividade imaterial do setor nomeadamente através de ações de formação, qualificação e diferenciação, entre outras;
3. Promover a criação de pequenas e médias empresas, de modo a estimular uma base económica sustentada e promover o desenvolvimento de setores inovadores e especializados associados à atividade ferroviária;
4. Consolidar e expandir a oferta de áreas dedicadas à instalação empresarial/industrial, em área prevista para tal no atual PDM, potencializando dessa forma as vantagens empresariais da sua localização junto das principais acessibilidades rodoviárias da região, particularmente do acesso privilegiado à A23 e, por via desta, à A1, e resolvendo alguma dispersão empresarial no concelho geradora de ineficiências de gestão;
5. Afirmar e promover a imagem do Concelho como área de acolhimento empresarial, potencializando os benefícios resultantes da integração funcional do concelho com os territórios envolventes e da existência de uma área empresarial planificada, com uso definido e estudado em função do mercado, beneficiada por boas acessibilidades;
6. Diversificar a base económica local, designadamente apostando na promoção, dignificação e especialização do comércio, dos serviços e da restauração, bem como, de alguma atividade turística, relacionada com o hub ferroviário e com o turismo de congressos ou ainda com as oportunidades criadas por projetos estruturantes como a requalificação da estação ferroviária ou o Museu Nacional Ferroviário.

Eixo 03 - Preservar e Valorizar o Ambiente

Com este eixo pretende-se a prossecução de um conjunto de objetivos vários que visam a sustentabilidade do desenvolvimento e, em particular, a articulação equilibrada entre o crescimento urbano e o usufruto dos espaços verdes, num quadro de salvaguarda e preservação dos recursos e dos valores ambientais na sua globalidade. Este eixo direciona-se para a valorização de uma cidade sustentável, fator que se pretende que tenha significativas repercussões na promoção do concelho enquanto local de fruição dos espaços de lazer. Neste contexto, preconiza-se:

1. A adaptação para a escala municipal das normas orientadoras definidas pela Estrutura Regional de Proteção e Valorização Ambiental (ERPVA) do PROTOVT;
2. Dar continuidade ao projeto de requalificação do Parque do Bonito, particularmente à valorização do parque verde, através da salvaguarda e proteção das espécies de fauna e flora existentes e da beneficiação das margens da albufeira, promovendo em simultâneo atividades

fluviais, balneares e outras que permitam a fruição sustentável desse mesmo espaço pela população;

3. Criação e requalificação de espaços verdes de menor dimensão no seio da cidade;
4. Relocalização da ETAR do Entroncamento, permitindo assim o seu adequado dimensionamento e como tal, um tratamento mais eficaz das águas residuais, facto que se traduz numa melhoria da qualidade da água dos meios recetores das águas residuais tratadas; a relocalização da ETAR permite ainda o seu afastamento da área urbana e uma expansão da cidade para sul;
5. Manter e preservar as áreas de utilização agrícola no sul do concelho na medida em que estas, no quadro de um concelho ocupado quase exclusivamente por área urbana e de elevada densidade populacional, se constituem de certa forma como áreas de desafogo e de equilíbrio ambiental;
6. Promover modos alternativos e sustentáveis de transporte privilegiando o comboio como face ao automóvel e fomentado a utilização das ciclovias.

Eixo 04 – Reforçar a mobilidade municipal e as acessibilidades

O Modelo de Ordenamento e Desenvolvimento Territorial a definir pela Revisão do PDM deve ter subjacente ao nível dos transportes e acessibilidades, os seguintes objetivos:

1. Manter e reforçar a posição do Entroncamento enquanto nó ferroviário, através de várias ações que integram os projetos a desenvolver de forma independente e autónoma pela REFER: construção de uma nova Estação Ferroviária; melhoria do funcionamento do serviço ferroviário da estação; melhoria das condições de interface rodoferroviário, quer com o transporte público quer com o transporte individual;
2. Reforçar a acessibilidade regional interconcelhia e em simultâneo a ligação entre as zonas norte e sul do Concelho através da construção de uma via estruturante para a cidade, que estabelecerá a ligação entre a Ponte da Pedra (Autoestrada A23) e o Parque do Bonito, e da requalificação da EN 365 que faz a ligação à Golegã;
3. Melhorar a acessibilidade a Torres Novas através do reforço da rede viária interurbana que pressupõe a construção de uma infraestrutura viária de interligação do espaço industrial e logístico do concelho do Entroncamento e da zona industrial de Riachos - Torres Novas, e consequente ligação destas áreas industriais ao IC3;
4. Conferir melhores condições de acessibilidade e circulação aos utentes da rede viária concelhia e possibilitar uma ligação adequada entre o Entroncamento e Torres Novas, através da beneficiação e requalificação da EN3, convertendo-a em via urbana no troço entre o Entroncamento e o limite do Concelho de Torres Novas, mais especificamente entre a Ponte da Pedra e a Zona Industrial;
5. Promover uma maior articulação entre os operadores ferroviário e rodoviário, criando / melhorando interfaces multimodais;
6. Melhorar a circulação viária interna através de ações de requalificação e conservação da rede de estradas e caminhos municipais;
7. Fomentar Modos Alternativos de Transportes no Concelho, continuando com os projetos de construção e manutenção de infraestruturas de circulação pedonal e cicláveis.

Eixo 05 - Aumentar a eficiência da governação e adotar práticas de envolvimento e participação cívica

01 - De acordo com o PNPOT, a boa gestão territorial exige abordagens inovadoras e o respeito pelos seguintes princípios: pertinência e eficácia (resposta às necessidades, com base em objetivos bem definidos e em avaliações adequadas ao nível territorial apropriado); responsabilização (identificação clara das responsabilidades das instituições e prestação de contas); transparência (comunicação ativa e linguagem acessível); participação (da conceção à execução, monitorização e avaliação numa perspetiva aberta e abrangente); e coerência (entre as políticas sectoriais e territoriais). Neste quadro, importa prosseguir uma agenda persistente de descentralização de competências, de acordo com o princípio da subsidiariedade, e de simplificação e flexibilização de procedimentos no âmbito das tarefas de planeamento e gestão territorial, sem prejuízo da adequada salvaguarda do interesse público e facilitando a vida aos cidadãos e às empresas.

02 - É também fundamental prosseguir uma ação sistemática de atualização, formação e capacitação científica e técnica dos agentes do ordenamento e do desenvolvimento do território aos níveis nacional, regional e local.

Eixo 06 - Promover a coesão e integração social

01 - As questões da Coesão Social já apresentam relações menos visíveis no território, mas não menos importantes. A preocupação com o acesso aos principais equipamentos de utilização coletiva como as questões da mobilidade para todos, são hoje exigências e preocupações de uma gestão do desenvolvimento local.

02 - A Qualidade de Vida é também referenciada como um elemento diferenciador do Concelho do Entroncamento. A possibilidade de poder usufruir de um ambiente calmo e agradável, num enquadramento natural atrativo são as razões que levam ao assumir desta potencialidade. O município do Entroncamento possibilita viver num ambiente urbano, dotado de infraestruturas onde a possibilidade de exercer atividades desportivas e de lazer são uma realidade no concelho, funcionando como elementos geradores de novas atrações e de novos pontos de interesse e que traduzem ganhos assinaláveis na qualidade de vida e na integração da Comunidade.

03 - O quadro de acessibilidades, a dinamização da economia local e das oportunidades de emprego constituem o primeiro passo para melhores níveis de coesão. Ao município cabe, ainda, a preocupação com os apoios no domínio do social evitando ou mesmo eliminando fenómenos de pobreza e de desfavorecimento social e/ou económico.

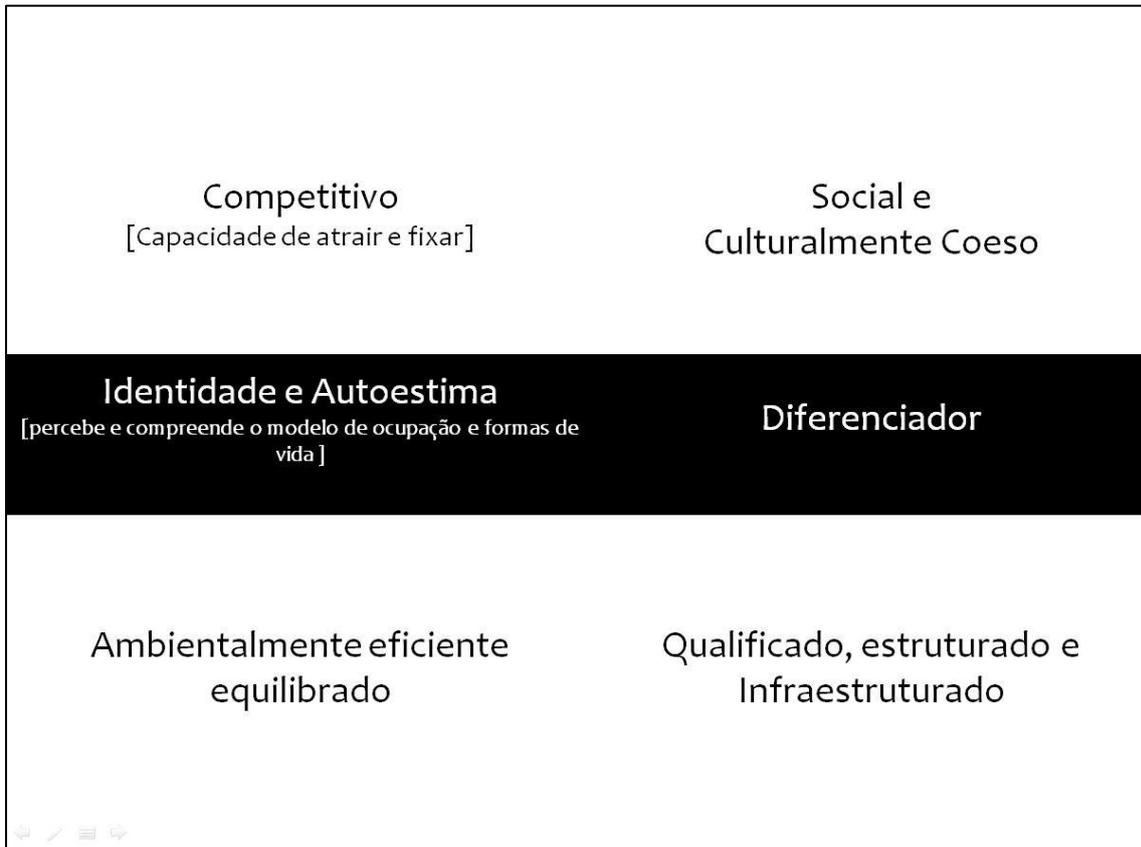
09 - Os objetivos delineados pela CME a prosseguir na revisão do seu PDM, traduzem-se nos referidos Eixos Estratégicos. Os Eixos Estratégicos de Desenvolvimento do Concelho preconizados para a Revisão do PDME são apoiados por um conjunto de objetivos sectoriais que visam a sua concretização e que podem ser sistematizados no quadro seguinte.



10 - No essencial, é estrategicamente assumido pelo município do Entroncamento a construção de um território e de um concelho que se afirme por ser:

- **Competitivo**, com capacidade de atrair e de fixar gente e investimento e capaz de gerar crescimento e emprego;
- **Social e culturalmente coeso**, diminuindo ou mitigando os efeitos negativos sobre as populações mais fragilizadas económica e socialmente;
- **Ambientalmente equilibrado e eficiente**, potenciando a preservação, mas também a fruição do quadro de recursos naturais presentes no território.
- **Qualificado e infraestruturado**, oferecendo solos urbanos e de vivência e sociabilidade urbana que disponham das redes de infraestruturas, dos equipamentos públicos, dos espaços de descompressão (espaços verdes e outros) e de espaços que permitam a criação de lugares de encontro e de sociabilidade urbana.

11 - Mas, como **elemento diferenciador** na afirmação da imagem do Entroncamento, está a afirmação e a fácil apreensão da **identidade e da autoestima** dos seus habitantes.



12 - Com qualquer estratégia que se desenhe e assuma, a estratégia de desenvolvimento do Entroncamento revela, desde logo e à partida, ambição e desejo pela concretização de uma realidade idealizada. O PDM pode sistematizar esse ideal e essa ambição. Mas não cabe, exclusivamente, nem ao plano nem ao município, a execução dessa tarefa e desse desafio. Os municípios têm e veem, cada vez mais, a sua capacidade financeira limitada e os planos são apenas planos, sistematizam, organizam, sugerem e desafiam, mas infelizmente, não fazem com que as coisas aconteçam. Nesse sentido consideram-se **três perspectivas de gestão** que o plano diretor municipal pode e deve referenciar e orientar as opções de investimento e o desenho e implementação de políticas públicas municipais:

[1] Canalizar, criteriosamente, a capacidade de investimento municipal, privilegiando os sectores mais carenciados e os que podem gerar sinergias ao nível do crescimento e do emprego.

[2] Desenvolver uma estratégia de desenvolvimento de atuação enquadrada no Portugal 2030 procurando impulsionar a realização de ações públicas, mas incentivando, também, a ação para realizações privadas.

[3] Construir um plano diretor municipal que não se mostre problema ou obstáculo, mas antes, que permita suportar e, até, incentivar as dinâmicas transformadoras ou potencialmente transformadoras do processo de desenvolvimento municipal.

Para suportar uma política de organização e ordenamento do território, mas também do processo de desenvolvimento, o plano diretor municipal apresenta dois elementos chave: a **estrutura de ordenamento**, que classifica e qualifica o solo, e o **regulamento** que estabelece um conjunto de regras de uso, ocupação e transformação do solo.

É na análise e na articulação entre estes dois elementos que se fará a gestão de todos o processo de realizações que envolvam o uso, a ocupação e a transformação do solo. Por isso, o plano tem de revelar flexibilidade e a capacidade de ajustamento a diferentes contextos. Mais importante que o plano, em todo este processo, assume a capacidade de negociação e de articulação entre o poder executivo e os agentes que intervêm no território.

03 - Síntese

01 - O PDM do Entroncamento está em vigor desde 1995 pelo que é oportuno promover o seu processo de revisão e assim, enquadrar este instrumento de gestão territorial no atual contexto e quadro de dinâmicas presentes no território. Embora de iniciativa e responsabilidade municipal, um PDM tem, por força do quadro legal, de evidenciar uma relação de articulação e de compatibilização com as orientações de ordenamento e de planeamento do território de nível nacional e regional nomeadamente no que se refere ao Programa Nacional de Políticas de Ordenamento do Território, da Lei de Bases da Política Pública de Solos, Ordenamento e Urbanismo e do Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo.

02 - Atualmente é possível identificar um conjunto de dinâmicas e de fatores de desenvolvimento associados a um quadro de realidade, de expectativas e de especificidades.

03 - O município do Entroncamento já desenhou e procura consolidar um modelo estratégico de desenvolvimento que está articulado com o quadro de dinâmicas regionais e metropolitanas e com a estratégia definida no âmbito do Portugal 2030 [Médio Tejo 2030 - Plano Estratégico de Desenvolvimento].

04 - O plano embora sistematize e defina uma estrutura de ordenamento do território coerente não faz com que as coisas aconteçam. É, por isso, importante que o plano revele duas capacidades fundamentais: Capacidade de desafiar e de motivar a ação dos privados / investidores / promotores e a capacidade de não se mostrar "obstáculo" à concretização desse nível de investimento



Plano tem de ter **capacidade de não ser obstáculo** e suportar e enquadrar as **tendências e as dinâmicas transformadoras do desenvolvimento municipal**

Figura 08 – O plano, o ordenamento e o desenvolvimento económico

capítulo **06** | **Classificação e qualificação do solo**

- 01 - Metodologia de Análise
- 02 - Classificação e Qualificação do Solo - Enquadramento legal e critérios
- 03 - Análise e fundamentos para a classificação e qualificação do solo
- 04 - O Modelo de Ordenamento

01 - Metodologia de análise

A análise realizada procura, acima e antes de tudo, interpretar a forma com o território foi sendo ocupado ao longo do tempo e procura, também, compreender as razões que sustentaram e sustentam o atual modelo de ocupação desse território. Obviamente que estas preocupações de base foram e são, permanentemente, cruzadas e articuladas com as redes de infraestruturas presentes no território, com a capacidade de investimento para a manutenção, reforço ou expansão dessas redes, com o acesso a equipamentos de utilização coletiva e com o modelo de organização espacial do município e da região.

Assim consideram-se os seguintes momentos na construção da análise proposta:

1. Num primeiro momento procedeu-se a uma análise dos diversos diplomas legais que estabelecem as orientações e os critérios de classificação e de qualificação do solo. O PNPOT, a LBPPSOTU e o RJIGT são os principais elementos a considerar.

2. Clarificados os critérios de classificação e qualificação do solo procedeu-se a uma análise sustentada em 9 passos:

Passo 01 – Com base na informação cartográfica existente procedeu-se à representação gráfica de uma área que resulta da construção de um *buffer* de 25 metros em torno das edificações existentes. Esta análise permitiu aferir do grau de comprometimento territorial e da dimensão do fenómeno da dispersão, apesar de reconhecida desatualização cartográfica [cartografia baseada em voo de 2006 e, portanto, bastante desatualizada].

Passo 02 – Estas áreas foram, então, sobrepostas aos padrões de ocupação do solo que resultaram dos trabalhos do PROTOVT. A sobreposição desta informação permitiu avaliar e perceber o nível de ocupação edificada do território e a forma como essa ocupação foi identificada e considerada no PROTOVT.

Passo 03 – Com a informação já cruzada e articulada foi então realizado trabalho de campo para aferir estas áreas. Como resultado esperava-se ser possível identificar um perímetro que abrangesse as áreas a integrar no futuro perímetro urbano ou em eventuais áreas de edificação dispersa ou aglomerados rurais.

Passos 4 – 5 – 6 -7

Uma vez estabilizado e definido esse perímetro, com as áreas edificadas a estruturar, foi possível confrontá-lo com as redes de infraestruturas, em especial a rede pública de abastecimento de água e a rede de saneamento básico, e os equipamentos de utilização coletiva. Acresce, ainda, a informação relativa aos compromissos plenamente eficazes. Destes passos resultou um primeiro esboço de classificação e qualificação do solo.

Passos 8 e 9

Foi então possível delimitar uma classificação do solo [solo urbano e solo rústico] e, sequentemente, assumir uma proposta de qualificação desse mesmo solo.

3. Consolidado que ficou a primeira proposta de classificação e de qualificação do solo importa, agora, identificar possíveis conflitos com as principais condicionantes [em especial a reserva ecológica nacional e a reserva agrícola nacional].

O quadro seguinte sistematiza e operacionaliza a metodologia e a análise proposta.

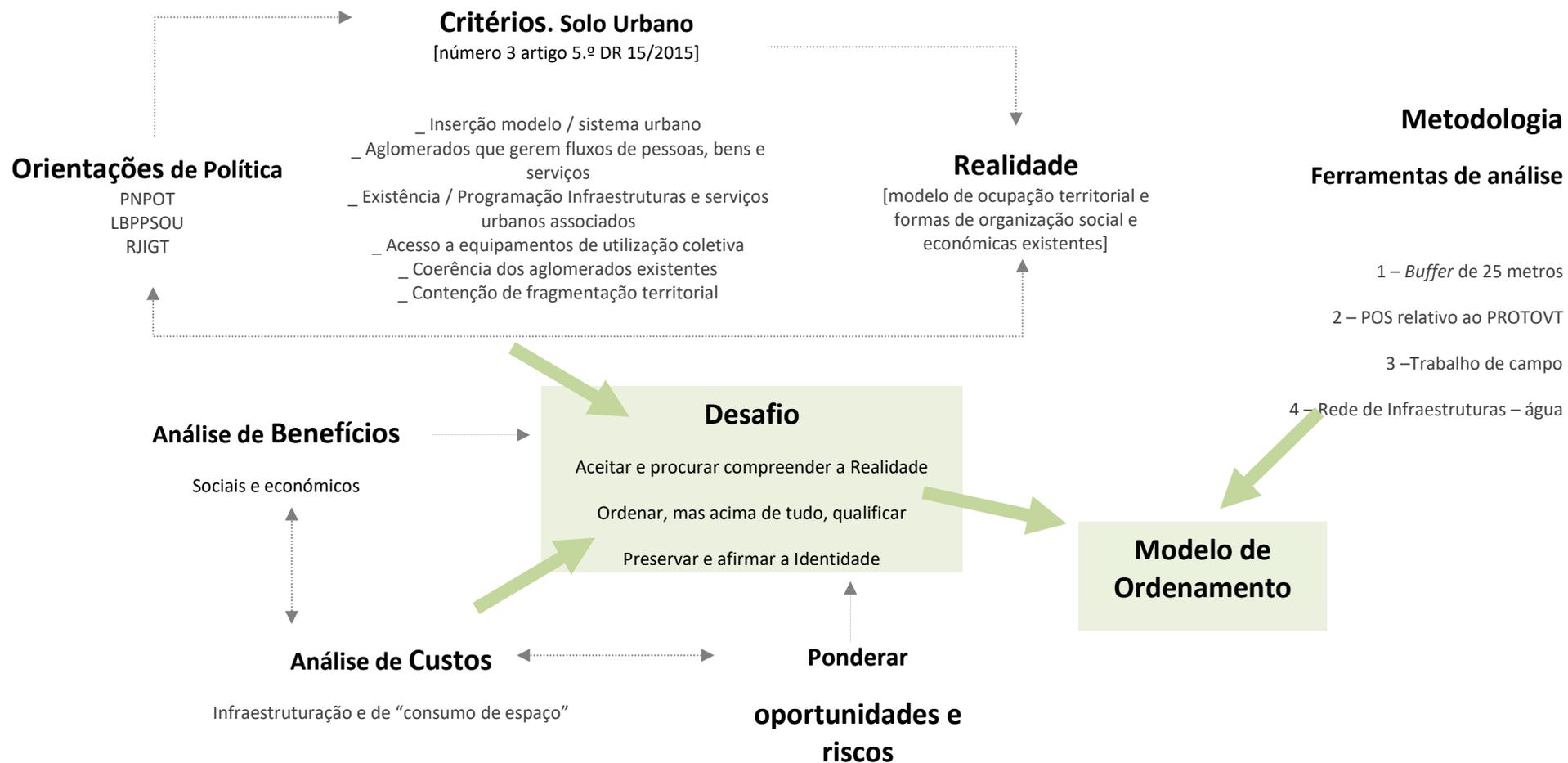


Figura 09 – Metodologia - Síntese

02 - Classificação e a qualificação do solo - Enquadramento Legal e Critérios

01 - Antes de se proceder à classificação e qualificação do solo é adequado e oportuno percorrer e analisar os diplomas legais que determinam e enquadram esse processo de classificação e qualificação do solo. A lei de bases gerais da política pública de solos, de ordenamento do território e de urbanismo [LBGPPSOTU] e o regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial [RJGT] constituem os principais instrumentos legais a considerar. O Decreto-Lei n.º 15/2015, de 19 de agosto, mais não faz que clarificar e operacionalizar os principais conceitos daqueles diplomas acima referidos.

02 - Efetivamente, a aprovação da lei de bases da política pública de solos, de ordenamento do território e de urbanismo, através da Lei n.º 31/2014, de 30 de maio e, na sua sequência, a revisão do regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial (RJGT), aprovada pelo Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, recentemente alterado pelo DL n.º 25/2021, de 29 de março e pelo DL n.º 45/2022, de 8 de junho, operou uma profunda reforma no modelo de classificação do solo, eliminando a categoria operativa de solo urbanizável.

03 - Agora o solo urbano corresponde ao que está total ou parcialmente urbanizado ou edificado e, como tal, afeto em plano territorial à urbanização ou edificação. Por sua vez, o solo rústico corresponde àquele que, pela sua reconhecida aptidão, se destine, nomeadamente ao aproveitamento agrícola, pecuário, florestal, à conservação e valorização de recursos naturais, à exploração de recursos geológicos ou de recursos energéticos, assim como o que se destina a espaços naturais, culturais, de turismo e recreio, ou à proteção de riscos, ainda que seja ocupado por infraestruturas, e aquele que não seja classificado como urbano.

02.1 - Lei de bases gerais da política pública de solos, de ordenamento do território e de urbanismo [Lei n.º 31/2014, de 30 de maio]

O artigo 10.º da LBGPPSOTU define e distingue, claramente, entre **solo urbano e solo rústico**.

Artigo 10.º

Classificação e qualificação do solo

1 — A classificação do solo determina o destino básico do solo, com respeito pela sua natureza, e assenta na distinção entre solo rústico e solo urbano.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, entende -se por:

a) «Solo rústico», aquele que, pela sua reconhecida aptidão, se destine, nomeadamente, ao aproveitamento agrícola, pecuário, florestal, à conservação, valorização e exploração de recursos naturais, de recursos geológicos ou de recursos energéticos, assim como o que se destina a espaços naturais, culturais, de turismo, recreio e lazer ou à proteção de riscos, ainda que seja ocupado por infraestruturas, e aquele que não seja classificado como urbano;

b) «Solo urbano», o que está total ou parcialmente urbanizado ou edificado e, como tal, afeto em plano territorial à urbanização ou à edificação;

3 — A classificação e reclassificação do solo como urbano traduzem uma opção de planeamento, nos termos e condições previstos na lei.

4 — A qualificação do solo define, com respeito pela sua classificação, o conteúdo do seu aproveitamento por referência às potencialidades de desenvolvimento do território.

02.2 - Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial – RJIGT [Decreto-Lei n.º 80/2015 de 14 de maio]

O RJIGT interliga-se e enquadra-se na LBPPSOTU e remete para posterior decreto regulamentar a definição dos critérios que devem sustentar a classificação e qualificação do solo.

Artigo 71.º

Classificação do solo

1 — A classificação do solo determina o destino básico dos terrenos, assentando na distinção fundamental entre solo urbano e solo rústico.

2 — Os planos intermunicipais ou municipais classificam o solo como urbano ou rústico, considerando como:

a) Solo urbano, o que está total ou parcialmente urbanizado ou edificado e, como tal, afeto em plano territorial à urbanização ou edificação;

b) Solo rústico, aquele que, pela sua reconhecida aptidão, se destine, nomeadamente, ao aproveitamento agrícola, pecuário, florestal, à conservação, à valorização e à exploração de recursos naturais, de recursos geológicos ou de recursos energéticos, assim como o que se destina a espaços naturais, culturais, de turismo, recreio e lazer ou à proteção de riscos, ainda que seja ocupado por infraestruturas, e aquele que não seja classificado como urbano.

Artigo 74.º

Qualificação do solo

1 — A qualificação do solo define, com respeito pela sua classificação, o conteúdo do seu aproveitamento, por referência às potencialidades de desenvolvimento do território, fixando os respetivos usos dominantes e, quando admissível, a edificabilidade.

2 — A qualificação do solo urbano processa -se através da integração em categorias que conferem a suscetibilidade de urbanização ou de edificação.

3 — A qualificação do solo rústico processa -se através da integração em categorias, designadamente as seguintes:

a) Espaços agrícolas ou florestais;

b) Espaços de exploração de recursos energéticos e geológicos;

c) Espaços afetos a atividades industriais diretamente ligadas às utilizações referidas nas alíneas anteriores;

d) Espaços naturais e de valor cultural e paisagístico;

e) Espaços destinados a infraestruturas ou a outros tipos de ocupação humana, como o turismo, que não impliquem a classificação como solo urbano, designadamente permitindo usos múltiplos em atividades compatíveis com espaços agrícolas, florestais ou naturais.

4 — A definição dos usos dominantes referida no n.º 1, bem como das categorias relativas ao solo urbano e rústico, obedece a **critérios uniformes, aplicáveis a todo o território nacional, a estabelecer por decreto regulamentar.**

02.3 - Decreto-Regulamentar n.º 15/2015 de 19 de agosto

Artigo 5.º

Conceito

1 — A classificação do solo traduz uma opção de planeamento territorial que determina o destino básico do solo, assentando na distinção fundamental entre a classe de solo rústico e a classe de solo urbano.

2 — A classificação e a reclassificação do solo são estabelecidas em plano territorial de âmbito intermunicipal ou municipal, nos termos do disposto no presente decreto regulamentar e no regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial.

Artigo 6.º

Classificação do solo como rústico

1 — A classificação do solo como rústico visa proteger o solo como recurso natural escasso e não renovável, salvaguardar as áreas com reconhecida aptidão para usos agrícolas, pecuários e florestais, afetas à exploração de recursos geológicos e energéticos ou à conservação da natureza e da biodiversidade e enquadrar adequadamente outras ocupações e usos incompatíveis com a integração em espaço urbano ou que não confirmam o estatuto de solo urbano.

2 — A **classificação do solo como rústico** obedece à verificação de um dos seguintes **critérios**:

- a) Reconhecida aptidão para aproveitamento agrícola, pecuário ou florestal;
- b) Reconhecida potencialidade para a exploração de recursos geológicos e energéticos;
- c) Conservação, valorização ou exploração de recursos e valores naturais, culturais ou paisagísticos, que justifiquem ou beneficiem de um estatuto de proteção, conservação ou valorização incompatível com o processo de urbanização e edificação;
- d) Prevenção e minimização de riscos naturais ou antrópicos ou de outros fatores de perturbação ambiental, de segurança ou de saúde públicas, incompatíveis com a integração em solo urbano;
- e) Afetação a espaços culturais, de turismo, de recreio ou de lazer que não seja classificado como solo urbano, ainda que ocupado por infraestruturas;
- f) Localização de equipamentos, infraestruturas e sistemas indispensáveis à defesa nacional, segurança e proteção civil, incompatíveis com a integração em solo urbano;
- g) Afetação a infraestruturas, equipamentos ou outros tipos de ocupação humana que não confirmem o estatuto de solo urbano;
- h) Afetação a atividades industriais ligadas ao aproveitamento de produtos agrícolas, pecuários e florestais, ou à exploração de recursos geológicos e energéticos;
- i) Os solos que não sejam classificados como solo urbano, ainda que não preencham nenhum dos critérios anteriores.

Artigo 7.º

Classificação do solo como urbano

1 — A classificação do solo como urbano visa a sustentabilidade e a valorização das áreas urbanas, no respeito pelos imperativos de economia do solo e dos demais recursos territoriais.

2 — O solo urbano compreende:

- a) O solo total ou parcialmente urbanizado ou edificado e, como tal, afeto em plano intermunicipal ou municipal à urbanização e à edificação;
- b) Os solos urbanos afetos à estrutura ecológica necessários ao equilíbrio do sistema urbano.

3 — A **classificação do solo como urbano** observa, cumulativamente, os seguintes **critérios**:

- a) Inserção no modelo de organização do sistema urbano municipal ou intermunicipal;
- b) Existência de aglomerados de edifícios, população e atividades geradoras de fluxos significativos de população, bens e informação;

c) Existência de infraestruturas urbanas e de prestação dos serviços associados, compreendendo, no mínimo, os sistemas de transportes públicos, de abastecimento de água e saneamento, de distribuição de energia e de telecomunicações, ou garantia da sua provisão, no horizonte do plano territorial, mediante inscrição no respetivo programa de execução e as consequentes inscrições nos planos de atividades e nos orçamentos municipais;

d) Garantia de acesso da população residente aos equipamentos de utilização coletiva que satisfaçam as suas necessidades coletivas fundamentais;

e) Necessidade de garantir a coerência dos aglomerados urbanos existentes e a contenção da fragmentação territorial.

4 — Na aplicação dos critérios referidos nas alíneas c) e d) do número anterior devem ser adotadas soluções apropriadas às características e funções específicas de cada espaço urbano.

5 — Com base nos critérios fixados no presente artigo devem ser delimitadas as áreas de solo urbano, que correspondem aos perímetros urbanos.

03 - Análise e fundamentação para a classificação e qualificação do solo

01 - A definição dos limites do perímetro urbano e das áreas de edificação dispersa, constitui um dos principais desafios e uma das principais dificuldades no processo de revisão do PDM do ENTRONCAMENTO. Existe um conjunto de razões que justificam esta circunstância:

a) Estas áreas admitem o processo de edificabilidade mais facilitado, logo interferem mais com os anseios e as preocupações da população quando projetam o futuro e a fixação dos seus filhos e / ou familiares mais diretos. A ligação e associação aos sítios e aos lugares, o fortalecimento das relações de vizinhança e a identificação e autoestima relacionados com *“a nossa terra e a nossa vivência quotidiana”*, assumem-se como fatores determinantes que ajudam a explicar o principal conflito entre “plano urbanístico” e os cidadãos.

b) No entanto o controle da dimensão das áreas urbanizadas ou edificadas justifica-se pela necessidade de se evitar e contrariar custos excessivos e desajustados ao nível da execução e da manutenção das redes de infraestruturas, de transportes e de equipamentos de utilização coletiva. E evitar também, excessivo “consumo de espaço” com claro prejuízo na imagem e na estrutura urbana, na preservação dos valores naturais e na qualidade de vida das populações. Redes extensas implicam custos mais elevados e maior dispersão implica menor rentabilização das redes instaladas. O mesmo se passa no acesso aos equipamentos de utilização coletiva e à programação e ao uso de espaços públicos e das redes de transporte.

c) A salvaguarda e valorização dos valores naturais presentes no território exigem especial cuidado na relação e equilíbrio da proposta com as principais condicionantes. Em especial as que procuram salvaguardar os valores naturais presentes como a REN ou a RAN e/ou prevenir eventuais riscos naturais e/ou tecnológicos.

d) Finalmente, a responsabilidade pública no ordenamento do território e na “produção de solo urbano”. Essa responsabilidade e operacionalidade está pouco mais que reduzida a nada. Não é possível, nem ao poder local nem à administração local, fazer valer uma forte política de solos sem que tal implica um esforço violento sobre as pessoas de menores recursos e sem disponibilizar recursos financeiros que, efetivamente, não existem.

02 - Por isso, no desenho da proposta de ordenamento o **equilíbrio** é o valor desejado e assumido enquanto principal elemento orientador no processo de decisão sobre as opções do plano. O processo de delimitação do perímetro urbano e dos perímetros das áreas de edificação dispersa e dos aglomerados rurais, constitui um dos principais desafios e uma das principais dificuldades no processo de revisão do PDM do ENTRONCAMENTO. O esquema seguinte ilustra as dimensões que devem ser consideradas e ponderadas quando se pondera a fixação de um limite classificador de um determinado perímetro.

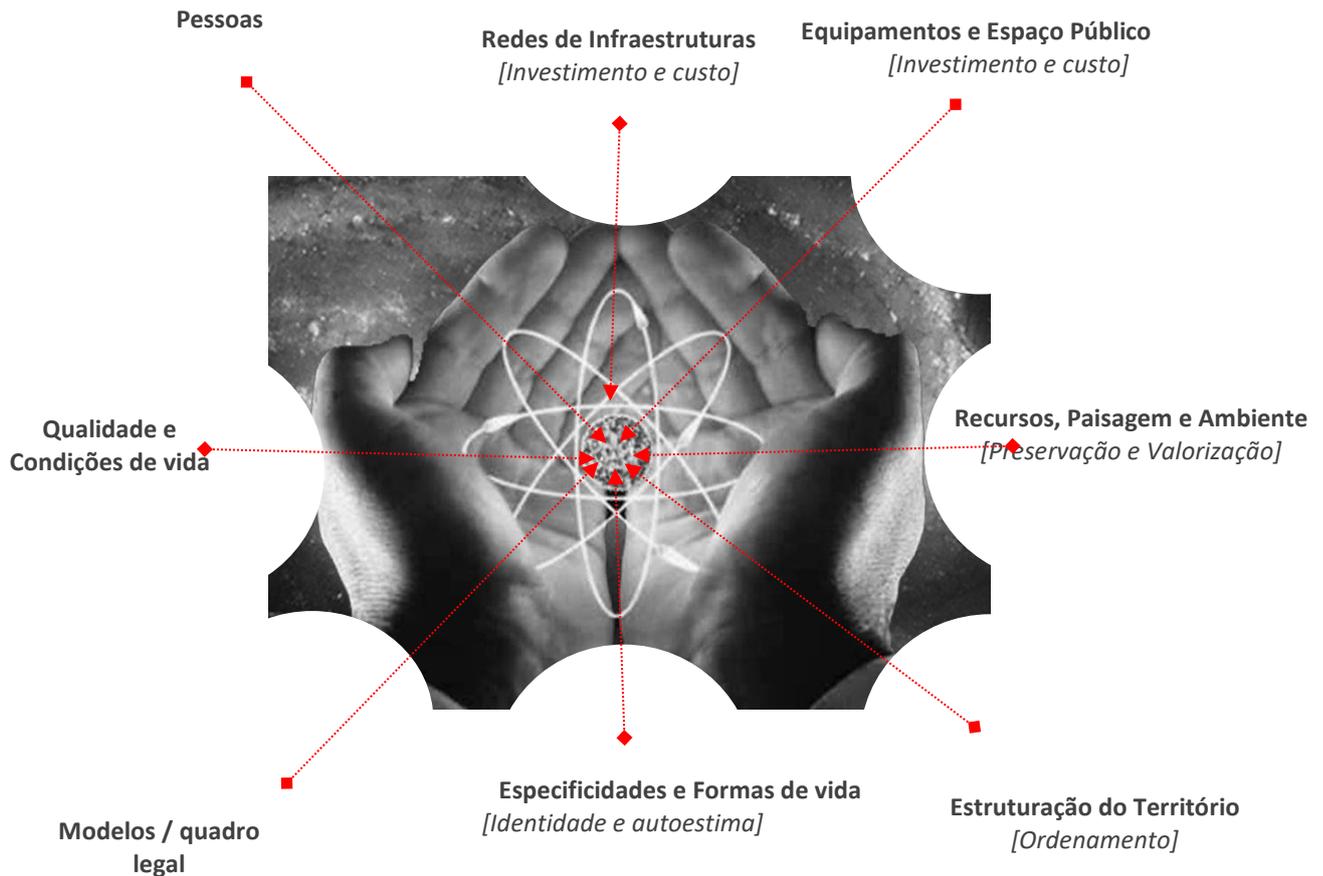


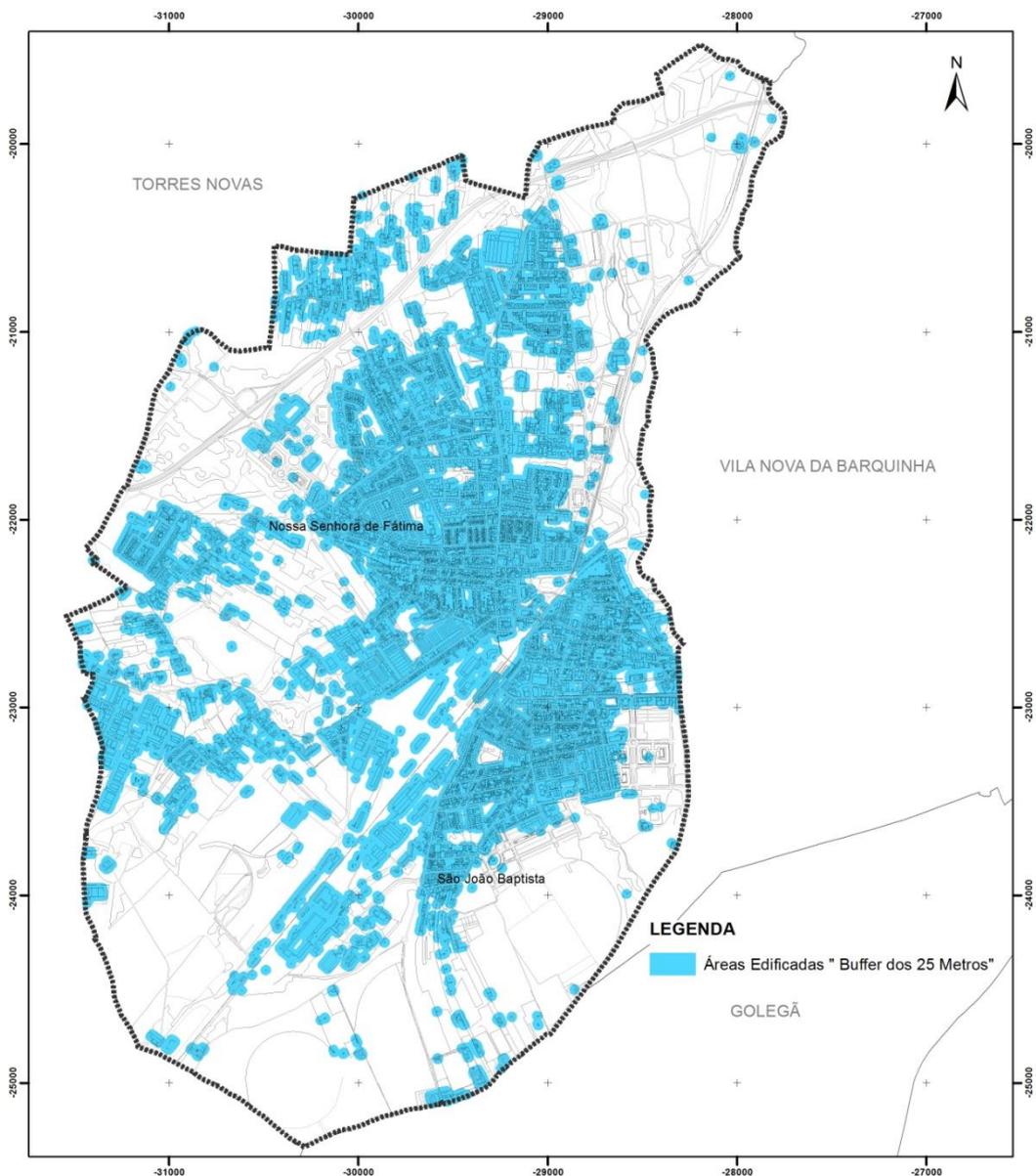
Figura 10 – Ordenamento do território, desenvolvimento e qualidade de vida – equilíbrio desejado

03 - Nos pontos seguintes apresentam-se os **9 passos da análise territorial** que permitiu observar a realidade instalada no território e ponderar o sentido de uma classificação e qualificação do solo. As imagens que a seguir ilustram o texto **encontram-se, em anexo, com as respetivas legendas.**

Passo 01 – “Áreas edificadas - buffer dos 25 metros”

Mesmo considerando que as questões do ordenamento nunca poderão ser reduzidas a simples métricas quantitativas, pois representam realidades e fenómenos muito mais complexos, entendemos que, numa primeira fase, seria interessante representar cartograficamente as áreas que resultam do simples facto de, em torno das edificações existentes, se considerar um “**buffer de 25 metros**”. Mostra esta análise o grau de consolidação edificativa presente no território. A figura seguinte reflete a expressão territorial das áreas edificadas e **evidencia um significativo nível de edificabilidade e de concentração no território.**

Imagem 01 – “áreas edificadas -buffer 25 metros”



Passo 02 - *Padrões de ocupação do solo do PROTOVT*

01 - Num segundo momento consideraram-se os padrões de ocupação do solo [POS] cartografados no PROTOVT e, sobre eles, representaram-se as áreas resultantes da análise dos “buffer dos 25 metros”. Os POS foram subdivididos e tipificados em 2 grupos de acordo com a caracterização que o PROTOVT apresenta: um primeiro grupo associado ao que poderá vir a ser classificado como “solo urbano” e, um outro, correspondente, ao que poderá vir a ser classificado como “solo rústico”.

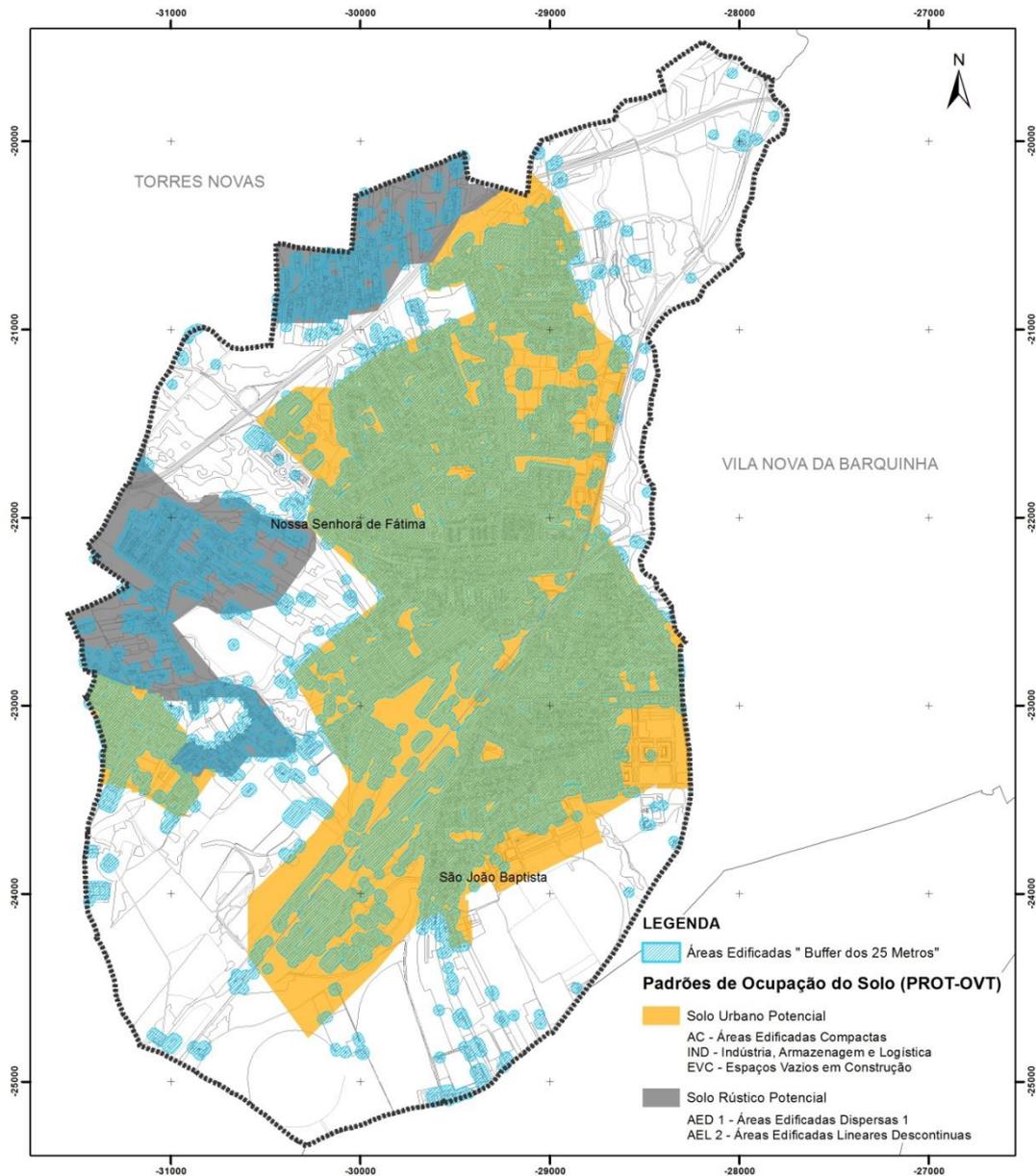
02 - Do primeiro grupo do POS proposto pelo PROTOVT, que poderemos designar por “solo urbano potencial”, fazem parte os padrões de ocupação do solo tipificados pelo PROTOVT como:

- a) Áreas edificadas compactas [AEC]
- b) Indústria, armazenagem, comércio e logística [IND]
- b) Espaços vazios em construção [EVC]

03 - Do segundo grupo do POS proposto pelo PROTOVT, que designaremos por “solo rústico potencial” fazem parte os padrões de ocupação do solo tipificados pelo PROTOVT como:

- a) Áreas edificadas dispersa 1 [AED1]
- b) Áreas edificadas lineares descontínuas [AEL1]

Imagem 02 – Áreas “buffer 25 metros” sobrepostas ao POS do PROTOVT subdividido em dois grupos [potencialmente urbano e potencialmente rústico]



04 - Da análise resulta a evidência de que os padrões de ocupação do solo cartografados pelo PROTOVT integram na totalidade as áreas resultantes da análise do “buffer dos 25 metros” e ainda ampliam a representação gráfica das áreas edificadas. Embora se reconheça que a análise territorial no âmbito do PROTOVT seja uma análise menos precisa e menos ajustada à transposição para uma escala de trabalho 1 / 10 000, também não poderemos esquecer nem negligenciar que o **PROTOVT reconhece e acentua que o território do município do Entroncamento tem um nível de edificabilidade concentrado bastante significativo.**

Passo 03 - *Análise e trabalho de campo*

01 - Já na posse de informação cartográfica tratada e trabalhada promoveu-se um trabalho de reconhecimento de campo com um único objetivo – procurar definir um perímetro de áreas a integrar ou nos perímetros urbanos ou nas áreas de edificação dispersa. O desenho desse perímetro constitui o principal elemento para uma avaliação prévia do que poderá ser o processo de classificação e qualificação do solo.

02 - A definição de um limite integrador das áreas edificadas, que no seu conjunto revelam coerência, continuidade e contiguidade, teve por base os seguintes procedimento e critérios analíticos:

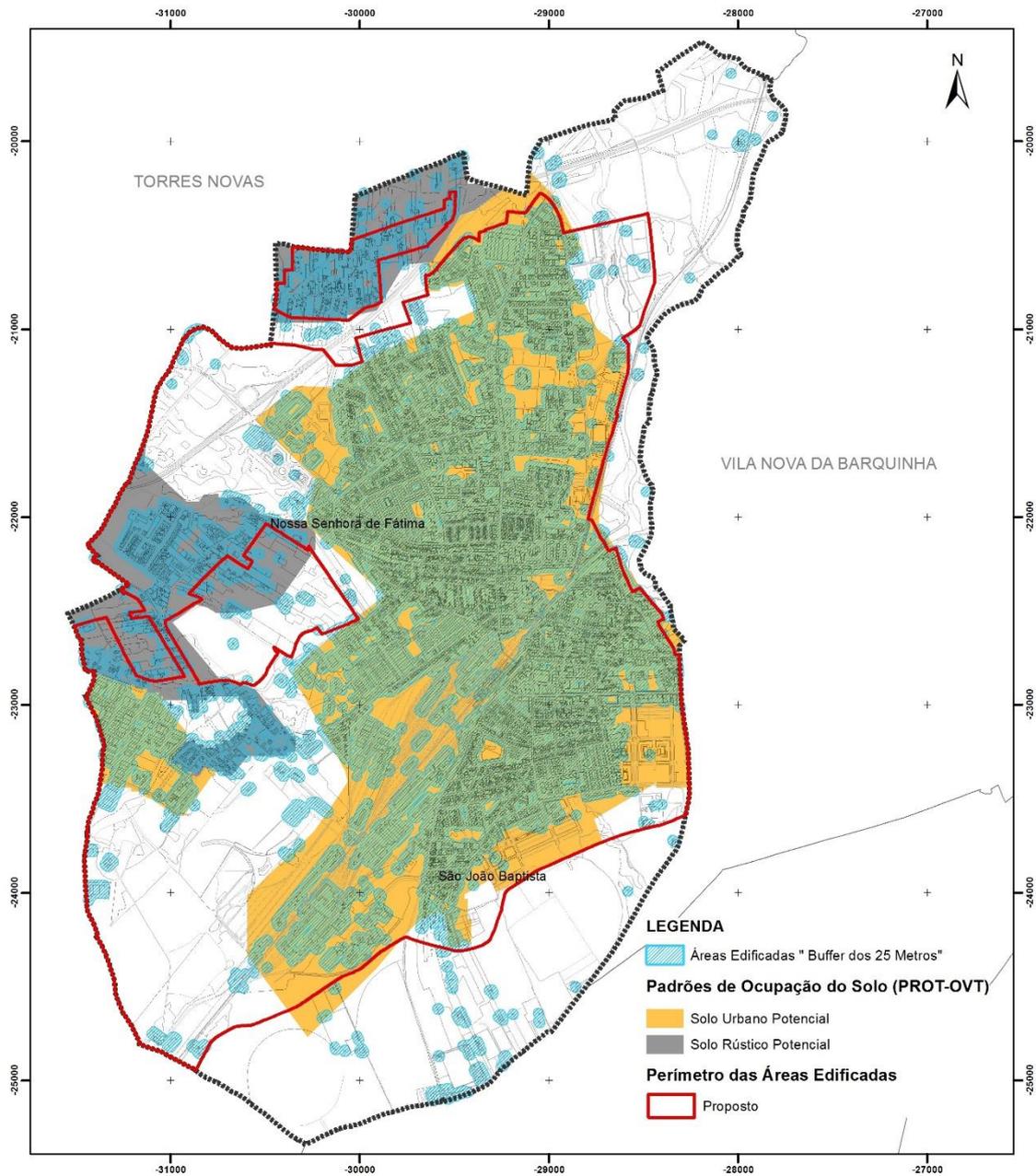
- a) O limite das áreas edificadas resulta da reunião das “áreas do *buffer* dos 25 metros” que se encontram contíguas resultando daí unidades territoriais com área superior a 5 hectares, com 10 ou mais fogos.
- b) O limite resultante foi, entretanto, ajustado em função do trabalho de campo. A cartografia disponível é de 2015 e os ortofotomapas de 2012, evidenciando um considerável grau de atualização.

03 - Obviamente que fruto desta análise e tendo constatado “*in loco*” a forma como o território se encontra ocupado resultou a definição de um perímetro de áreas edificadas muito aproximado ao que o PROTOVT já apontava. Tal circunstância justifica-se pelo grau de análise e pelo nível de [concentração] da malha edificada do município.

04 - O resultado apresentado revela já a realidade de um território edificado, concentrado e ocupado que importa considerar no processo de revisão do PDM, numa lógica e numa estratégia de ordenamento, estruturação e qualificação urbanística. Neste passo a análise integra já um conhecimento do estado do território quanto:

- a) Estruturação urbanística e hierarquia na rede urbana municipal e regional;
- b) Perceção e identidade enquanto lugar ou aglomerado;
- c) Nível de acesso a infraestruturas urbanas e equipamentos de utilização coletiva;
- d) Modelo de ocupação e vivência urbano, rural ou urbano / rural;
- e) Orientações e critérios de ordenamento definidos no PROTOVT;
- f) Quadro de condicionantes legais em vigor [em especial a REN e a RAN].

Imagem 03 – Proposta de áreas edificadas a integrar em perímetro [urbano ou rústico]

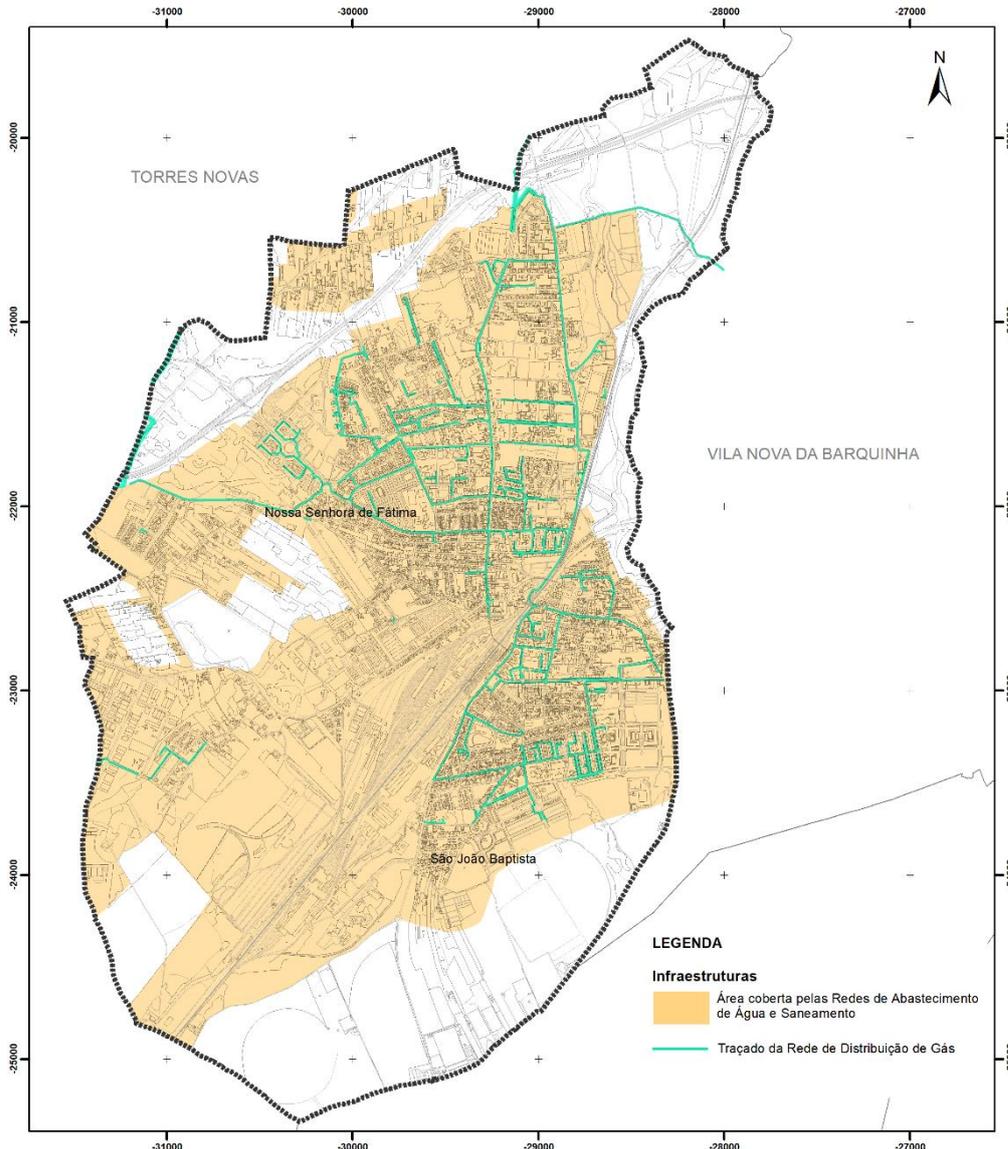


05 - O limite proposto para integrar as áreas edificadas traduz, assim, um ajuste e uma grande aproximação, quer das áreas que integravam o "buffer dos 25 metros" quer das áreas identificadas e cartografadas numa das tipologias dos padrões de ocupação do solo apresentado pelo PROTOVT. Tal opção justifica-se pelo elevado nível de concentração territorial, existência de redes de infraestruturas, tipologias e funções do edificado e enquadramento de lugares ou aglomerados passíveis de integrarem a rede municipal.

Passo 04 - *Rede de Infraestruturas*

Num quarto momento da análise sobrepõe-se ao perímetro das áreas edificadas a cobertura das principais redes de abastecimento. Verifica-se que praticamente todas áreas edificadas que integram o perímetro considerado dispõem de acesso à rede de água, saneamento e gás. A Câmara Municipal do Entroncamento tem atualmente em elaboração o levantamento da rede de água e saneamento, razão pela qual, a imagem seguinte apresenta apenas os traçados da rede de gás.

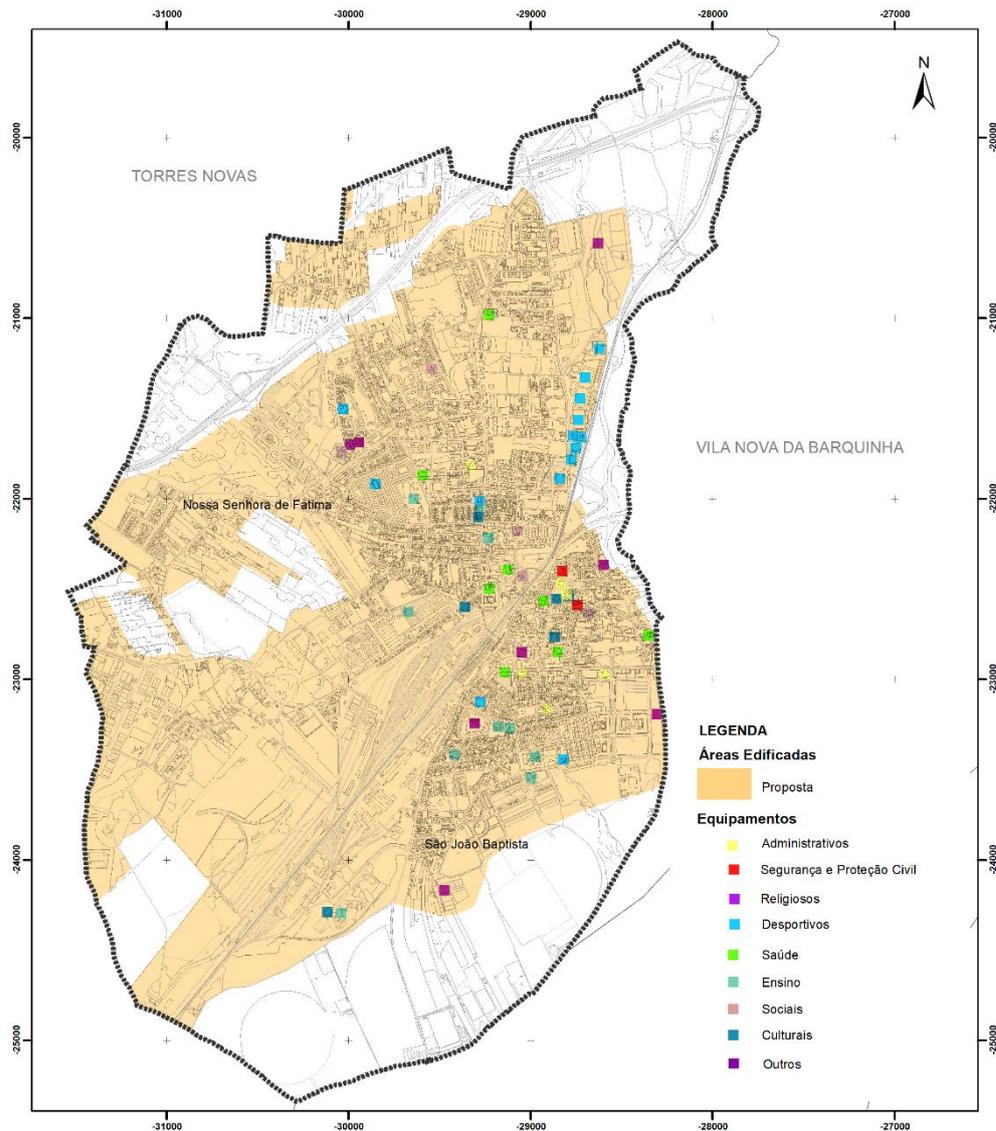
Imagem 4 – Áreas edificadas a integrar em perímetro [urbano ou rústico] e infraestruturas – Rede de abastecimento público de gás.



Passo 05 - *Rede de equipamentos públicos*

Considerando as condições de acessibilidade não existem problemas no acesso aos principais equipamentos de utilização coletiva. A dinâmica territorial, a reduzida dimensão e a facilidade de deslocação intraconcelhia favorecem e facilita o acesso aos principais equipamentos de utilização coletiva. Praticamente todas as áreas cartografadas apresentam condições favoráveis de acesso e de conforto na utilização da rede de equipamentos públicos. Esta realidade foi expressa e evidenciada nas reuniões com a população onde não se registaram quaisquer queixas relativamente a deficiências na rede e no serviço dos equipamentos de utilização coletiva.

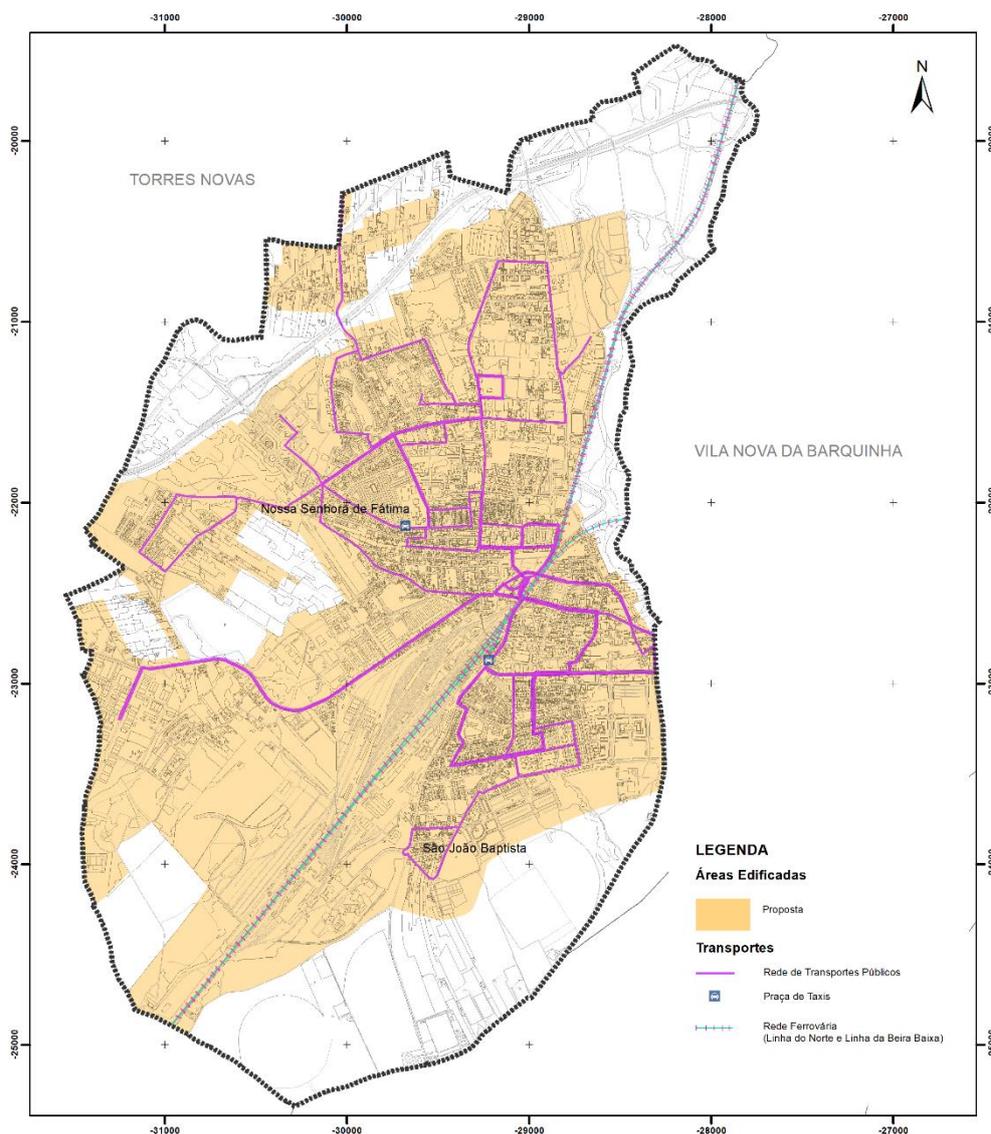
Imagem 5 – Áreas edificadas a integrar em perímetro [urbano ou rústico] e infraestruturas – Rede de equipamentos de utilização coletiva



Passo 06 - Rede de transportes públicos

01 - Considerando as condições de acessibilidade, mas também a reduzida dimensão da rede viária, os níveis de cobertura da rede de transportes públicos respondem às necessidades da população. Em termos de transportes coletivos interurbanos, a ligação aos concelhos limítrofes por transporte coletivo rodoviário é assegurada por um conjunto de seis carreiras, concessionadas à *Rodoviária do Tejo*. Estas permitem a ligação aos principais centros urbanos dos concelhos limítrofes (Torres Novas, Tomar, Vila Nova da Barquinha, Constância) bem como a Abrantes e Santarém, efetuando igualmente paragens intermédias noutras localidades dos concelhos vizinhos.

Imagem 7 – Áreas edificadas a integrar em perímetro [urbano ou rústico] e rede de transportes públicos



02 - Em termos de transportes coletivos urbanos, o concelho do Entroncamento dispõe de um sistema de transportes urbanos coletivos – Transportes Urbanos do Entroncamento (TURE) – cuja criação teve como

objetivo a melhoria da mobilidade dentro do Concelho. Em funcionamento desde 2005, a rede dos TURE integra atualmente três linhas que, no seu conjunto, cobrem grande parte do território concelhio

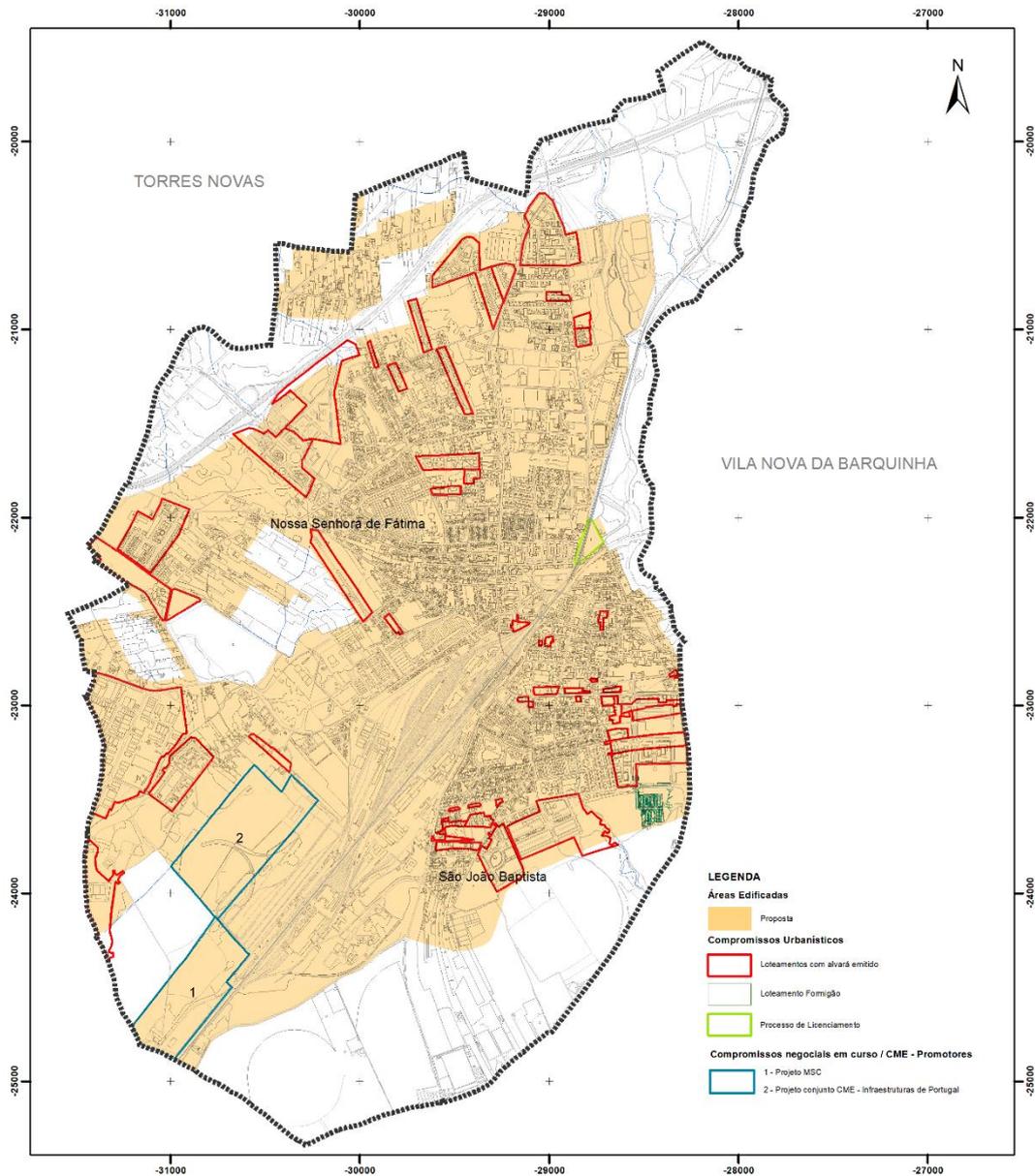
03 - O Concelho não é servido por qualquer linha da Rede Nacional de Expressos, facto que certamente decorre da excelência de serviço do transporte ferroviário para os principais centros urbanos do país, nomeadamente Lisboa e Porto.

04 - O concelho do Entroncamento, encontra-se dotado de fortes acessibilidades ferroviárias, facto que resulta da centralidade da estação ferroviária do Entroncamento no contexto da rede ferroviária nacional, dado que se encontra localizada na confluência de duas linhas, a Linha do Norte e a Linha da Beira Baixa. Esta estação efetua, portanto, a ligação entre a Rede Principal, através da Linha do Norte (Lisboa - Porto) e a Rede Complementar, através da Linha da Beira Baixa (Entroncamento – Guarda).

Passo 07 – *Compromissos urbanísticos*

Os compromissos urbanísticos integram-se e dispersam-se, na sua esmagadora maioria, pelas áreas edificadas cartografadas e constituem, assim, um elemento que sustenta e justifica o limite desenhado.

Imagem 7 – Áreas edificadas a integrar em perímetro [urbano ou rústico] e compromissos urbanísticos



Passo 08 - ***Classificação do solo - o urbano e o rústico***

01 - Considerando toda a análise realizada e tendo ainda em consideração as orientações ao nível do ordenamento do território constantes do PROTOVT e, ainda, um conjunto de preocupações gerais, foi possível promover uma primeira classificação do solo que reflete a estratégia de desenvolvimento municipal e o modelo de ocupação presente no território.

02 - Assim, procedeu-se a uma avaliação do limite desenhado que integra as áreas edificadas subdividindo-o em dois grupos:

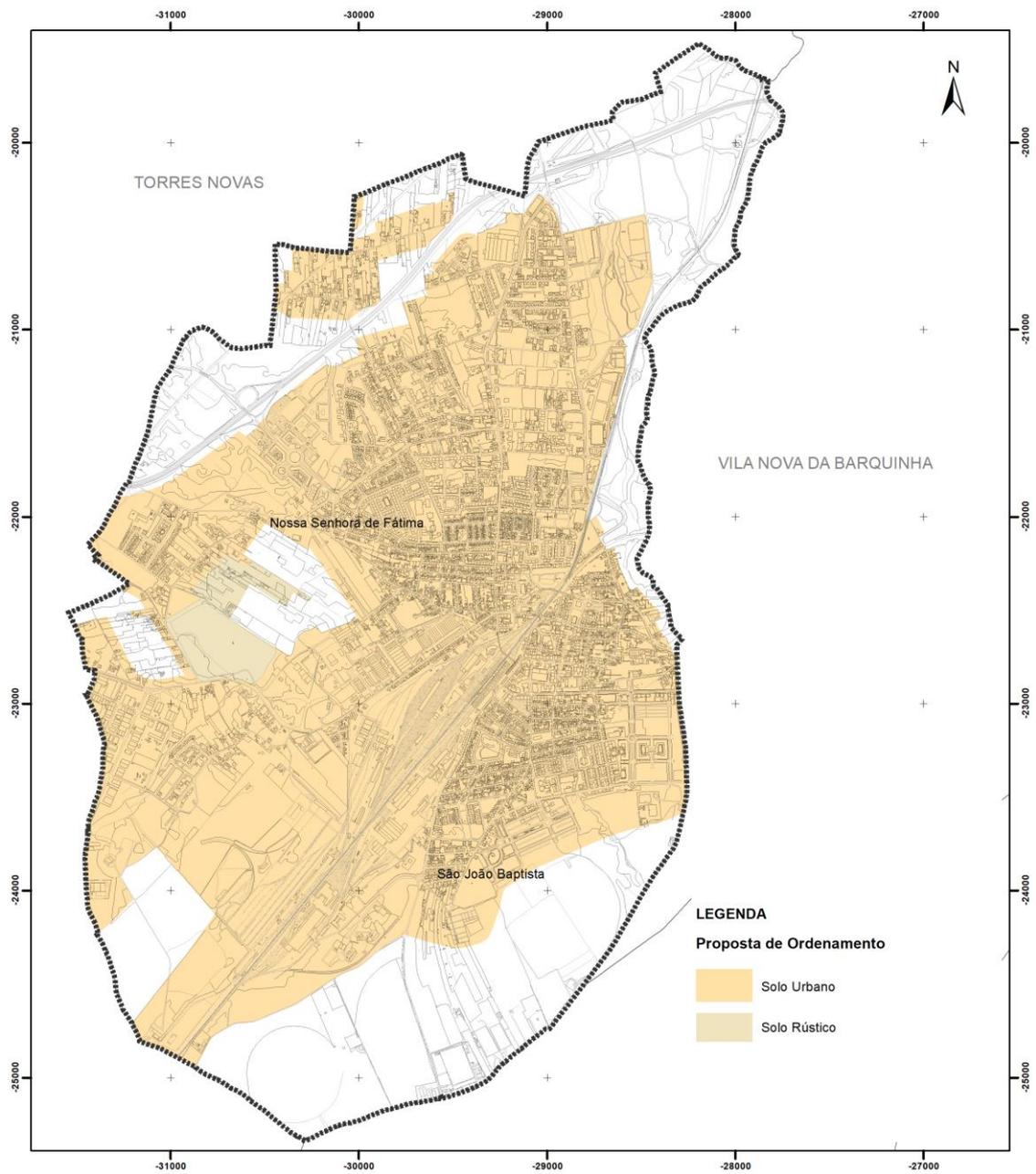
- a) Um primeiro grupo correspondente às áreas edificadas que pelas suas características de ocupação, estruturação e infraestruturização urbanística, acesso a equipamentos e a espaço público e, ainda, pela sua importância no sistema urbano do concelho, se assumem como áreas passíveis de integrar **o solo urbano**. Correspondem, estas áreas, as áreas onde se regista maior concentração de edificabilidade e que constituem os centros e centralidades com identidade, perceção coletiva e história.
- b) Um segundo grupo é definido pelas suas características de maior dispersão territorial evidenciando a presença de edificações dispersas e “desgarradas” entre si e que não conferem a imagem e a estrutura de um lugar ou de um aglomerado.

03 - Das preocupações referidas constam, entre outras, as seguintes:

- a) A compreensão e inserção no modelo de organização do sistema urbano municipal;
- b) Os principais fluxos de gente e de pessoas bem como as principais atividades e polos geradores desses mesmos fluxos;
- c) A existência e acesso às principais redes de infraestruturas, existentes ou programadas, e ainda o acesso a uma rede de transportes públicos;
- d) O acesso aos principais equipamentos de utilização coletiva, em especial nos domínios da educação, saúde, assistência social e desporto;
- e) A garantia de uma coerência ao nível do ordenamento do território na relação entre os diversos centros e centralidades e na preservação e valorização das formas de vida instaladas;
- f) A salvaguarda dos valores ambientais, paisagísticos, culturais, mas também da identidade e da autoestima dos centros, das centralidades e dos lugares e aglomerados que caracterizam o ambiente humano do concelho.

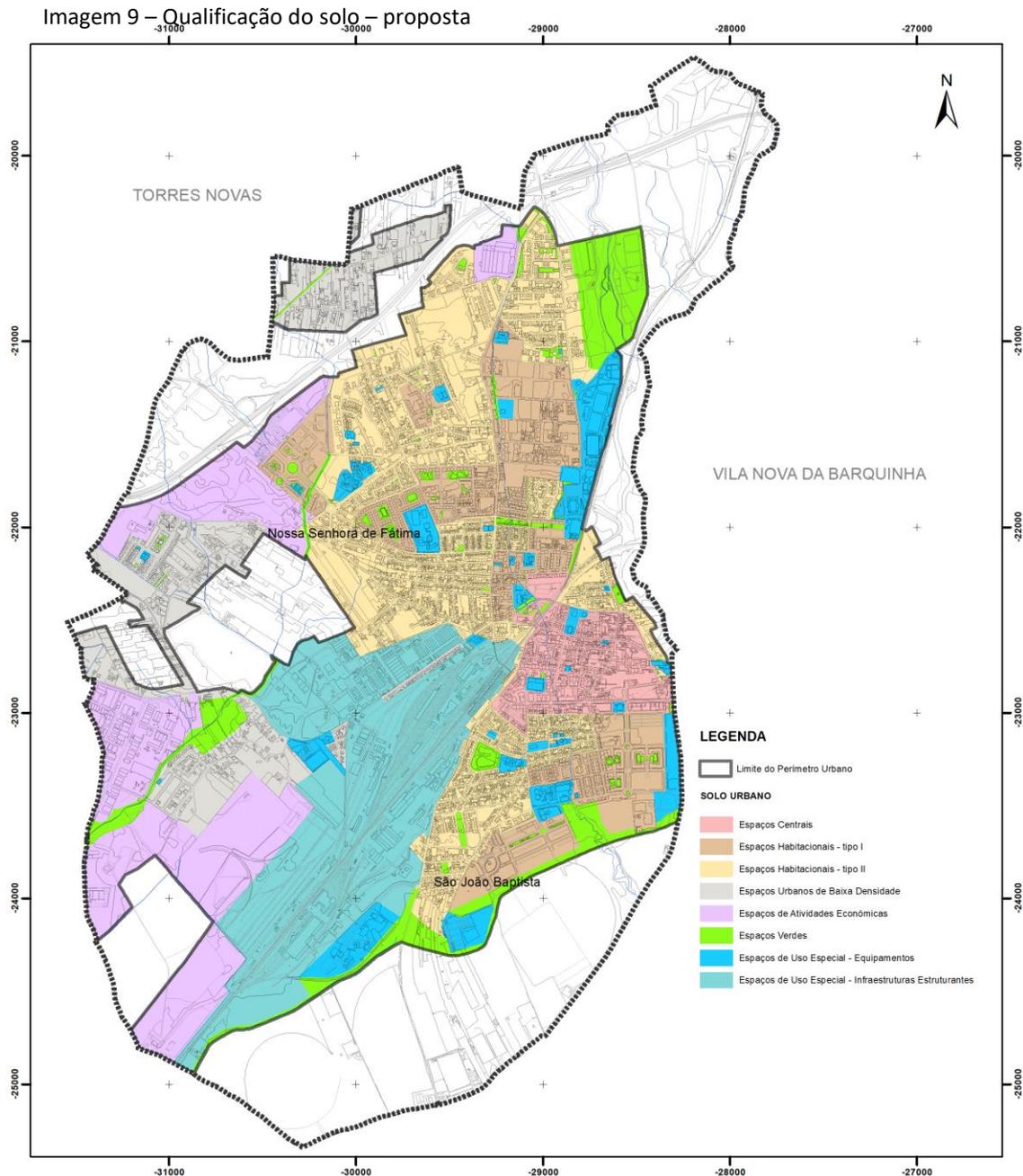
A presente proposta de classificação do solo (versão abril 2019) reflete a capacidade de investimento municipal para a próxima década em matéria de qualificação das redes de infraestruturas e na promoção de uma política de incentivos à requalificação e regeneração urbana.

Imagem 8 – Classificação do solo – proposta



Passo 09 – Qualificação do solo

01 - O processo de qualificação do solo procurou traduzir o modelo que existe e estrutura o território. Não existe espaço para expansões nem para ampliações da rede urbana já edificada. A ideia central do processo de revisão do PDM do Entroncamento é a de estruturar e qualificar um território que, na verdade, apresenta níveis de concentração e de estruturação urbanística significativos.



02 - O processo de qualificação do solo procura consolidar um modelo policêntrico sustentado num único centro, onde as diferentes centralidades se relacionam e se articulam entre si. A requalificação urbanística destas unidades territoriais é objetivo central do plano e do processo de gestão e ordenamento urbanístico municipal.

04 - Síntese

01 - A proposta de classificação e de qualificação do solo relativa ao perímetro urbano e a algumas áreas de edificação dispersa, traduz o modelo de ocupação do solo presente e instalado no território.

02 - A aposta e a ambição é a de procurar melhorar a imagem do território e das condições de vida dos seus habitantes nomeadamente nos domínios:

- a) Estruturação urbanística [conferindo coerência e desenho urbano do espaço e das redes públicas] dos centros, centralidades e lugares do concelho;
- b) Manutenção e reforço das redes de infraestruturas e das taxas de cobertura e níveis de serviço dessas redes, em especial, da rede de saneamento básico;
- c) Promoção de uma atitude dos particulares e privados para a reabilitação do edificado existente;
- d) Envolvimento da população na definição de políticas de ordenamento do território.

03 - Nesse sentido a presente proposta de classificação e qualificação do solo será intensamente debatida e discutida com a população do concelho, promovendo a participação da população, através da realização de sessões públicas de apresentação e discussão das propostas do PDM.

Capítulo 07 | Modelo de Ordenamento

- 1 - Introdução
- 2 - Sistema Urbano
- 3 - Rede de Infraestruturas
- 4 - Rede de Equipamentos
- 5 - Princípios genéricos de Ordenamento e Classificação do Solo
- 6 - Solo Rústico
- 7 - Solo Urbano
- 8 - Áreas de Reabilitação Urbana (ARU)

01 - Introdução

01 - A definição do sistema urbano no âmbito de um Plano Diretor Municipal, tem subjacente a necessidade de definição de um correto zonamento e de uma adequada utilização e gestão do território abrangido, fomentando a melhoria das condições de vida dos habitantes. Com efeito, a definição do sistema urbano de um concelho é fundamental enquanto instrumento que deverá servir de orientação à implantação espacial de equipamentos e de atividades económicas promotores de desenvolvimento e atenuadores das desigualdades espaciais, favorecendo o desenvolvimento de relações intercentros e atenuando a atual dependência polarizadora das sedes concelhias.

02 - Assim, a definição do sistema urbano de um concelho deverá funcionar como a base para o seu desenvolvimento na medida em que deverá permitir a definição, para cada nível hierárquico proposto, da sua função de apoio às atividades económicas e de ponto de concentração de equipamentos coletivos, tendo em vista harmonizar níveis de conforto desejáveis e favorecer a equidade territorial.

02 - Sistema Urbano

01 - Considera-se que o sistema urbano do município se encontra presentemente estruturado em torno de 4 níveis: o primeiro nível é constituído pela centralidade urbana e administrativa da cidade do entroncamento e que corresponde à delimitação do Espaço Central, o segundo nível é constituído pela malha urbana envolvente, que corresponde ao Espaço Habitacional e o terceiro nível, que corresponde ao Espaço Urbana de Baixa Densidade é constituído pela restante área integrada no perímetro urbano e por fim o quarto nível é constituído pela malha urbana de suporte às áreas afetas aos espaços de atividades económicas, com expressão e dimensão territorial à escala do concelho. Em teoria, o sistema urbano proposto radica no pressuposto de que deverá funcionar como estrutura orientadora da implantação espacial de equipamentos coletivos e de atividades económicas promotoras de desenvolvimento e, tanto quanto possível, atenuadoras das desigualdades espaciais, numa perspetiva do reforço da coesão territorial.

02 - A ponderação dos indicadores utilizados (dimensão demográfica e funcional), enquadrados pelas acessibilidades internas e externas e pelas dinâmicas territoriais do município, bem como as expectativas de desenvolvimento futuro do município, ditou a hierarquização das centralidades urbanas do concelho do Entroncamento nos três níveis hierárquicos, conforme quadro abaixo. A figura apresentada representa o concelho do Entroncamento sob o ponto de vista do Sistema Urbano Existente.

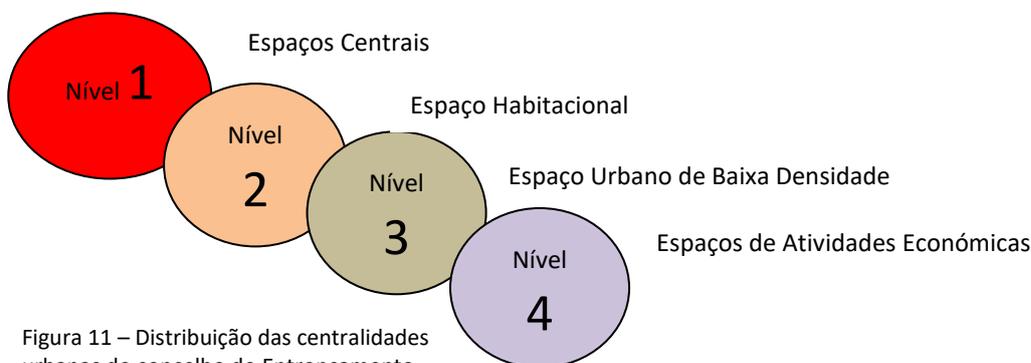


Figura 11 – Distribuição das centralidades urbanas do concelho do Entroncamento pelos níveis hierárquicos

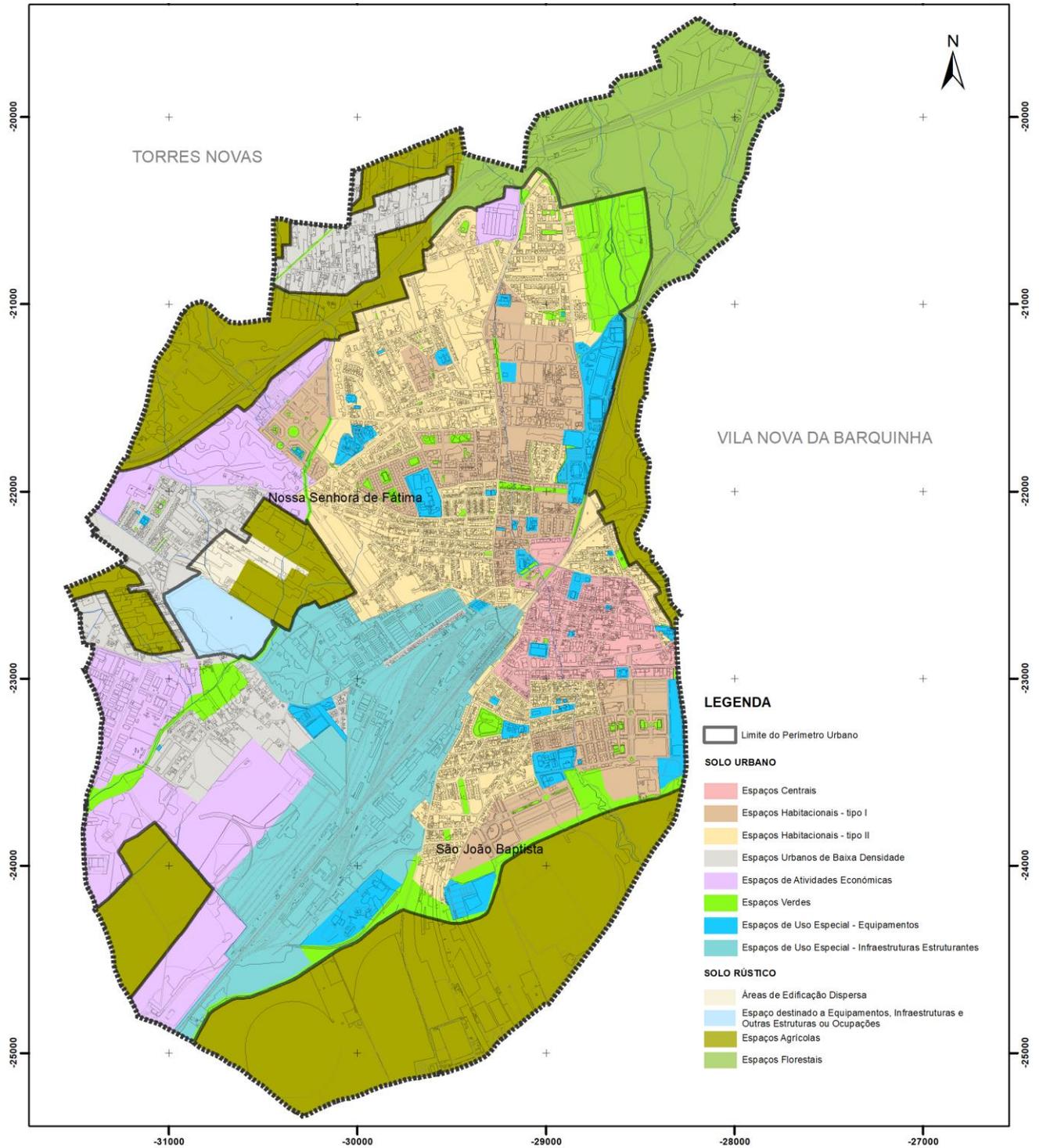
O **Nível 1** é constituído pela centralidade urbana da cidade do Entroncamento "Espaço Central", imposto, desde logo, pela sua importância administrativa e pelas funções associadas, afirmando-se como a grande polarizadora de todo o funcionamento municipal, pois é na cidade que se concentram o comércio e serviços privados e os equipamentos coletivos e serviços públicos de nível superior, e é a cidade que tem capacidade para servir uma procura especializada e esporádica.

O **Nível 2** é constituído pelo Espaço Habitacional, envolvente do Espaço Central que, à exceção das funções centrais do setor público (equipamentos sociais) e funções administrativas (serviços públicos), funciona, para muitas funções privadas e públicas, como alternativa à sede de concelho. Esta malha urbana possui uma dimensão populacional assinalável no contexto concelhio, bem como um desenvolvimento substancial ao nível das funções comerciais, de serviços e de equipamentos coletivos.

O **Nível 3** é constituído pela **restante malha urbana** de reduzida dimensão, com fraca ou nula dinâmica funcional, mas com alguma expressão demográfica e dimensão territorial à escala do Plano.

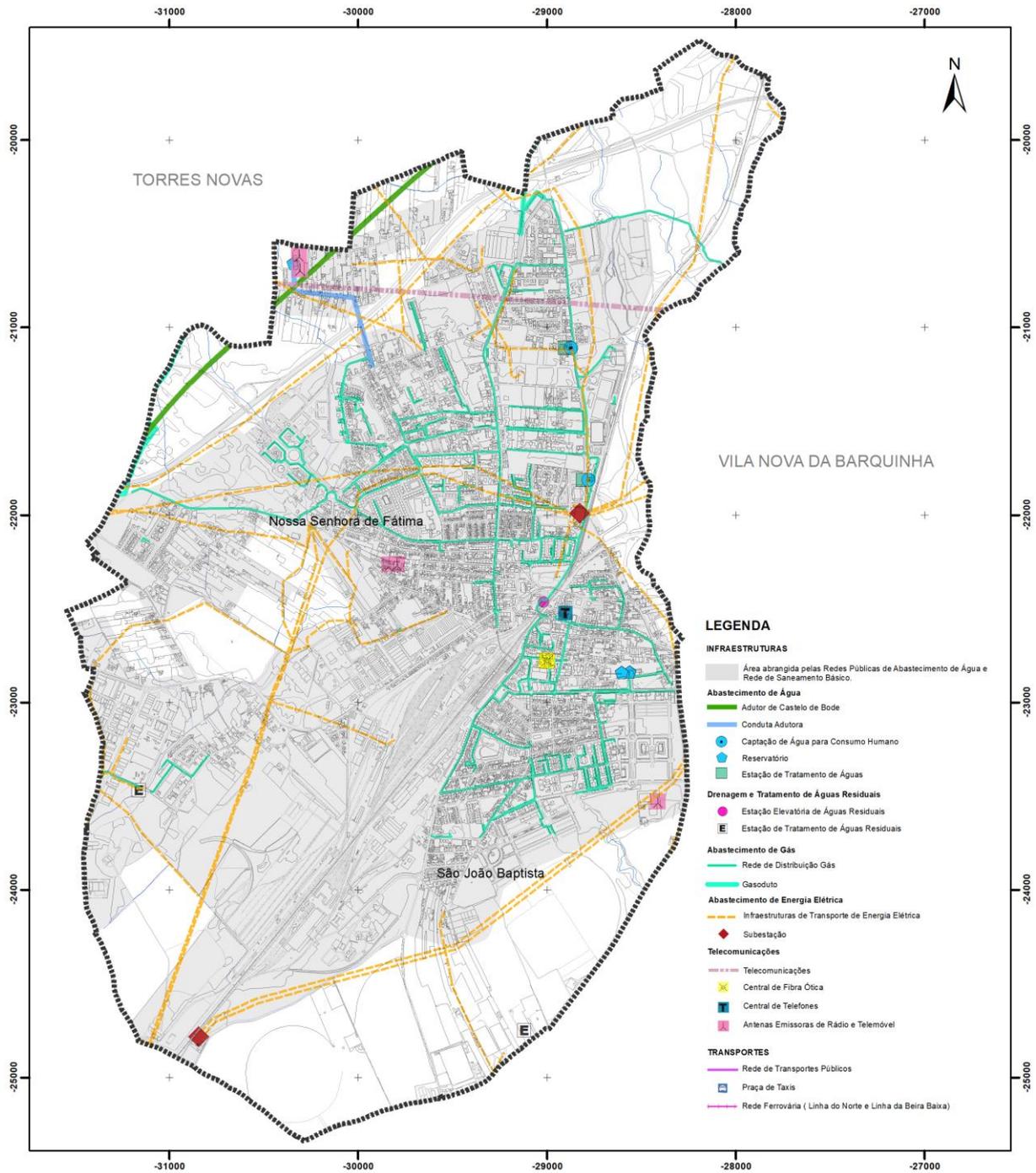
O **Nível 4** é constituído pela **malha urbana** de suporte às áreas afetas aos espaços de atividades económicas, com expressão e dimensão territorial à escala do concelho.

Figura 12 – Sistema urbano proposto para concelho do Entroncamento e modelo de ordenamento



03 - Redes de Infraestruturas

Figura 13 – Redes de Infraestruturação



01 - O **perímetro urbano** do território do município do Entroncamento é assumidamente um território cidade, praticamente consolidado ou comprometido e totalmente coberto por infraestruturas básicas, nomeadamente redes de água, redes de saneamento, rede de recolha de resíduos e rede de gás. Trata-se, portanto, de um concelho onde a infraestruturização do espaço urbano, dada a seu nível de concentração, se encontra totalmente servido, tendo por base sistemas suficientemente concentrados para otimizar custos. Algumas áreas ainda descomprometidas, constituem hiatos urbanos, onde os sistemas de infraestruturização já existem na sua envolvente não implicando custos significativos associados ao seu processo de urbanização.

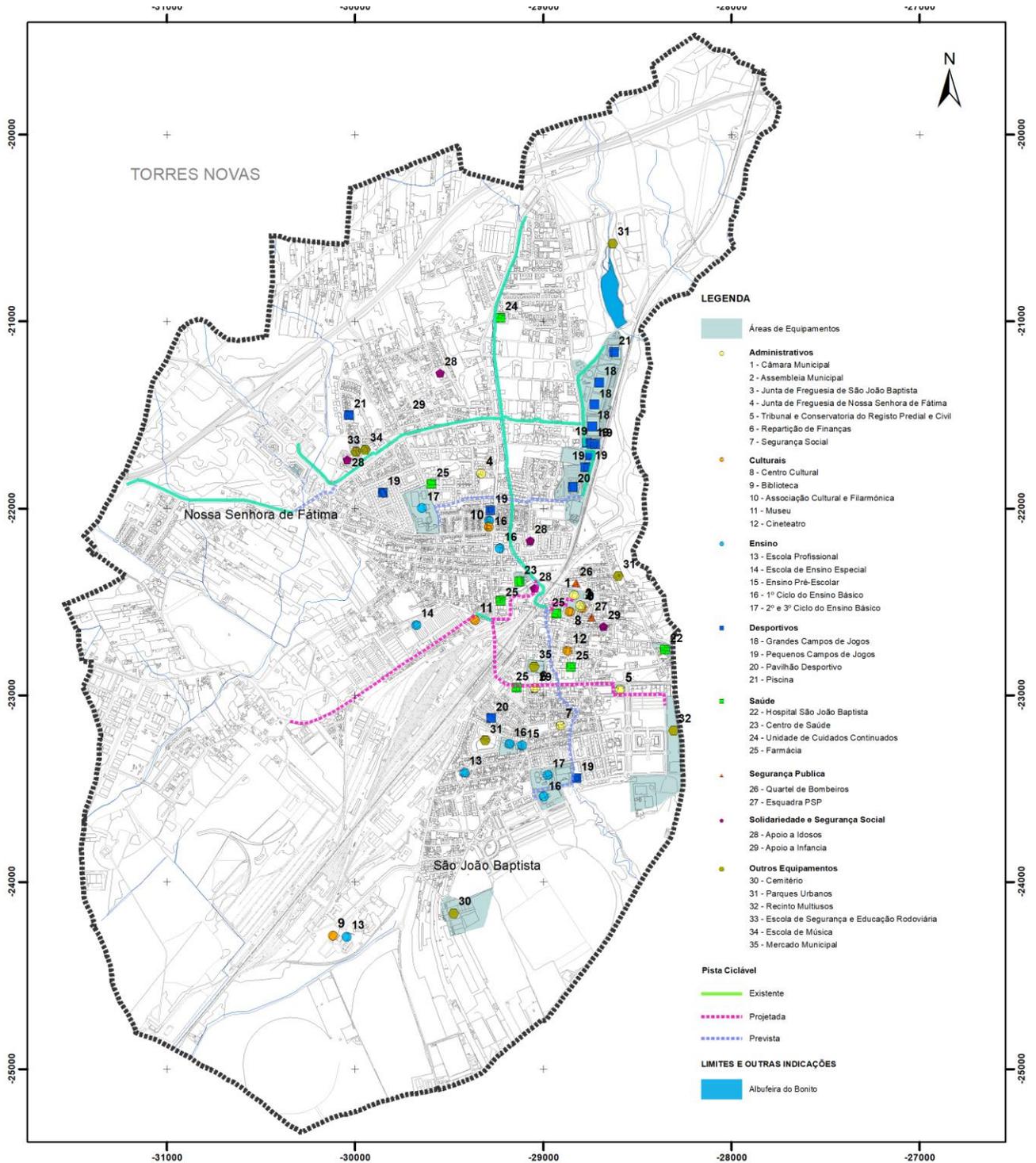
02 - Os perímetros urbanos envolvem a estrutura urbana dos aglomerados, pretendendo-se que a composição definida para cada aglomerado promova o equilíbrio urbano respeitando a sua continuidade espacial e estabelecendo uma correta ligação com a envolvente. O perímetro urbano funciona igualmente como um elemento de contenção, evitando uma excessiva disseminação da ocupação humana, tantas vezes prejudicial aos valores naturais. Naturalmente, é expectável que o facto de não se permitir a urbanização fora do perímetro urbano deverá estimular a procura em Solo Urbano.

03 - As características de serviço e infraestruturização deste território associam-se e são marcadas pela respetiva urbanidade, e desse fenómeno decorre uma cobertura quase integral do território por serviços e infraestruturas de apoio à população e às atividades económicas.

04 - Trata-se da maior cidade do Médio Tejo quanto ao efetivo populacional, está-se em presença de tipologias de habitação marcadamente urbana, com peso relativo significativo de habitação em edifícios plurifamiliares, e com elevada ou plena cobertura por redes de abastecimento ou saneamento básico.

04 - Rede de Equipamentos de Uso Público

Figura 14 – Rede de Equipamentos de utilização pública



05 - Princípios genéricos de ordenamento e classificação do solo

01 - De acordo com a Carta Europeia de Ordenamento do Território o ordenamento do território é *“simultaneamente uma disciplina científica, uma técnica administrativa e uma política que se desenvolve numa perspetiva interdisciplinar e integrada, tendente ao desenvolvimento equilibrado das regiões e à organização física do espaço segundo uma estratégia de conjunto.”*

02 - O RJGT determina que a Planta de Ordenamento do Plano Diretor Municipal representa o *“modelo de organização espacial do território municipal, de acordo com os sistemas estruturantes e a classificação e a qualificação dos solos, as unidades operativas de planeamento e gestão definidas e, ainda, a delimitação das zonas de proteção e de salvaguarda dos recursos e valores naturais.”*

03 - Por sua vez, o PROT-OVT define um conjunto de objetivos estratégicos à escala regional destacando-se, neste âmbito, o seguinte: *“ Definir orientações e propor medidas para o uso, ocupação e transformação do solo adequadas às especificidades dos modelos e padrões de povoamento, às características das estruturas urbanas e às exigências dos novos fatores de localização de atividades, em particular para contrariar os fenómenos de urbanização e edificação difusa para fins habitacionais ou instalação de atividades não rurais”.*

04 - Dentro desta lógica, e tendo presente a demais legislação vigente sobre a matéria - com destaque para o Decreto Regulamentar n.º 15/2015, de 19 de agosto, que define os critérios de classificação e de reclassificação do solo, bem como os critérios e as categorias de qualificação do solo rústico e do solo urbano -, procedeu-se à adequação do Solo rústico e Solo Urbano, definindo categorias e subcategorias de espaço, bem como uma regulamentação específica, que visa ir ao encontro das orientações nacionais e regionais de ordenamento do território.

05 - A revisão do Plano Diretor Municipal do Entroncamento prende-se, como, aliás, já se teve oportunidade de referir, com a necessidade de corrigir algumas lacunas do PDM em vigor, dando resposta às carências sentidas e adequando o ordenamento à realidade atual do concelho e às expectativas de desenvolvimento, entretanto geradas. Com efeito, estes aspetos associados, ainda, ao facto de se estar a trabalhar com instrumentos que permitem maior detalhe e precisão como a cartografia digital, conduzem à necessidade de redefinição da maior parte solo urbano, não só porque é necessário enquadrar áreas urbanas que não estavam definidas no anterior PDM, mas também para assegurar que em nenhum caso existem colisões com Condicionantes.

05 - Assim, há necessidade de delimitar novos perímetros urbanos e de enquadrar a existência de aglomerados e de outras áreas de ocupação edificada e efetuar compatibilizações e ajustes entre os condicionamentos legais e o uso do solo, tendo presentes as necessidades futuras e as perspetivas de desenvolvimento.

06 - De uma forma geral, apresentam-se de seguida as linhas mestras definidas para o ordenamento do concelho do Entroncamento:

- Ajustar as áreas urbanizadas, delimitando-as com rigor, em função da ocupação efetiva ou do seu comprometimento legal de ocupação;
- Contrariar, sempre que possível, as expansões urbanas ao longo das vias através da interrupção dos perímetros urbanos;
- Definir corretamente os solos urbanos, em função das expectativas de desenvolvimento e de crescimento, tendo em conta as características do território em causa e a estratégia de desenvolvimento;
- Dotar o concelho de áreas vocacionadas para a implementação de equipamentos e espaços verdes urbanos que contribuam, não só para a população residente, mas também como atrativo para fixar

- nova população e aumentar o fluxo de visitantes;
- Definir a Estrutura Ecológica Municipal através da implementação de faixas associadas ao domínio hídrico e às linhas de drenagem superficial e a outras áreas com interesse ecológico ou biofísico;
 - Definir espaços verdes em solo urbano por forma a enquadrar as áreas verdes, de recreio e lazer existentes e áreas com interesse ecológico ou cultural;
 - Definir e consolidar áreas de atividades económicas, estrategicamente localizadas, como base impulsionadora para fixação deste tipo de atividades e outras complementares, fomentando, inclusivamente, iniciativas de caráter local;
 - Promover o potencial natural do concelho propondo espaços de fruição e lazer;
 - Melhorar a mobilidade através da promoção dos diferentes modos de transporte existentes;
 - Desenvolver uma proposta de rede viária estruturante e hierarquizada, articulada com as acessibilidades externas, e que sustente as propostas de ordenamento;
 - Definir as características do ordenamento em solo rústico ajustadas à realidade concelhia, articulando a salvaguarda das áreas mais sensíveis com a necessidade da sua utilização equilibrada para diversos fins;
 - Identificar os valores patrimoniais a salvaguardar e definir medidas de proteção e incentivo à conservação;
 - Identificar as áreas a sujeitar a Unidades Operativas de Planeamento e Gestão, em função da especificidade da ocupação existente e da existência de valores a salvaguardar e promover, tendo em vista a sua requalificação ou, por outro lado, uma ocupação urbana planeada;
 - Debelar as incompatibilidades com RAN e REN e outras condicionantes.

07 - A **Classificação do Solo** para o concelho do Entroncamento considera as duas classes tipificadas na lei: **Solo Urbano e Solo Rústico**. Tendo em consideração o disposto no Decreto-Lei 80/2015 de 14 de maio e no Decreto Regulamentar 15/2015 de 19 de agosto, para efeitos da regulação das condições de uso, ocupação e transformação do solo, considera-se:

- a) **Solo Rústico** entende-se “aquele que, pela sua reconhecida aptidão, se destine, nomeadamente, ao aproveitamento agrícola, pecuário, florestal, à conservação e valorização de recursos naturais, à exploração de recursos geológicos ou de recursos energéticos, assim como o que se destina a espaços naturais, culturais, de turismo, e aquele que não seja classificado como urbano.
- b) **Solo Urbano** entende-se “aquele para o qual é reconhecida vocação para o processo de urbanização e de edificação, e corresponde ao que está total ou parcialmente urbanizado ou edificado e, como tal, afeto em plano territorial à urbanização ou edificação, constituindo o seu todo o perímetro urbano”.

08 - No âmbito do **ordenamento do Solo Rústico** tomou-se como ponto de partida o trabalho metodológico explicitado e desenvolvido ao nível dos diversos descritores [nomeadamente a RAN, a REN, a ocupação do solo, entre outros), tendo sido efetuado um cruzamento ponderado dos diversos níveis de informação, sintetizando realidades de condicionantes e aptidões biofísicas à ocupação do território, bem como a ocupação atual. Foi também no âmbito do ordenamento do solo rústico que foram enquadradas ocupações construídas do solo que não se considerou serem suficientemente intensas para constituírem solo urbano.

09 - O modelo territorial expresso na estrutura de ordenamento revela o modelo de ocupação presente e instalado no território. Considera, no seu desenho, as orientações expressas pelo PROTOVT e enquadra-se nos diplomas estruturantes do ordenamento jurídico que regula o ordenamento do território e urbanismo:

- a) PNPOT [Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território]
- b) Lei de Bases gerais da política pública de solos, de ordenamento do território e de urbanismo
- b) PROT-OVT [Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo]
- c) RJIGT [Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial]

10 - No desenvolvimento desta proposta de ordenamento, especificamente no que diz respeito ao tratamento das **áreas edificadas**, estiveram presentes as orientações do RJIGT e do Decreto Regulamentar n.º 15/2015, de 19 de agosto, em particular no que concerne ao caráter excecional da reclassificação do solo rústico em solo urbano, só admissível quando criteriosa e tecnicamente justificada, e o estabelecimento de modelos de uso e ocupação do solo e de disciplina de edificabilidade que promovam a concentração da edificação em aglomerados urbanos ou áreas de edificação dispersa, devidamente identificados e delimitados para o efeito, de forma a contrariar padrões de povoamento disperso ou linear.

11 - Deste modo, e por forma a consubstanciar e fundamentar as opções da proposta de ordenamento, tornou-se necessária a definição de uma estratégia em termos de enquadramento das áreas edificadas no solo urbano e no solo rústico (por exemplo, em perímetros urbanos e aglomerados rurais, e excluindo-se as edificações isoladas), com base na situação urbanística do território. Para tal, como base de trabalho foi tida em consideração a seguinte informação: perímetros urbanos em vigor, áreas edificadas consolidadas/ocupadas (delimitadas no âmbito do “Relatório de Execução do PDM em vigor”), redes de abastecimento de água e de saneamento existentes e previstas, rede rodoviária, equipamentos coletivos, efetivo populacional, assim como visitas de campo. Todos estes “inputs” são referenciados no PROTOVT como ferramentas para a aferição da classificação e qualificação do solo urbano e do solo rústico, mas este Plano define ainda outros critérios e parâmetros de edificabilidade.

06 - Solo Rústico

06.1 - Enquadramento

01 - De acordo com o RJIGT, o Solo Rústico é “aquele que pela sua reconhecida aptidão, se destine, nomeadamente, ao aproveitamento agrícola, pecuário, florestal, à conservação, à valorização e à exploração de recursos naturais, de recursos geológicos ou de recursos energéticos, assim como o que se destina a espaços naturais, culturais de turismo, recreio e lazer ou à proteção de riscos, ainda que seja ocupado por infraestruturas, e aquele que não seja classificado como urbano”.

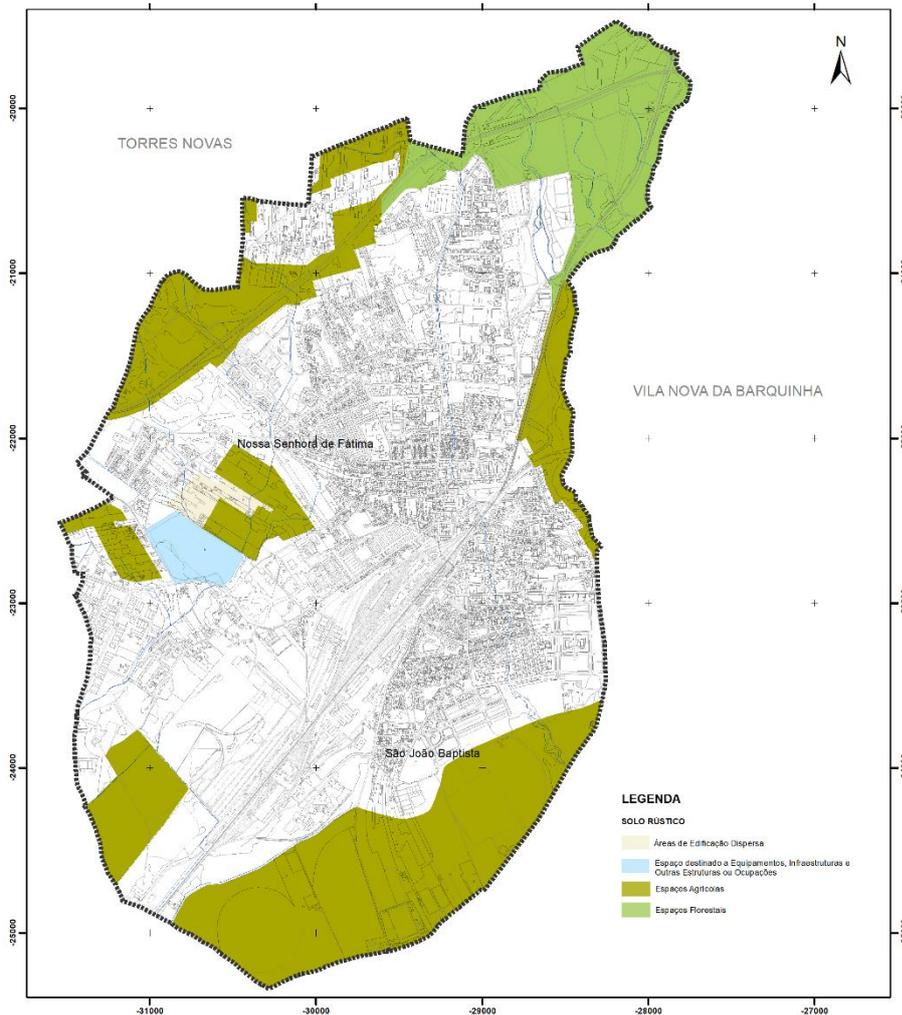
02 - Segundo o mesmo diploma (artigo 74º), genericamente, a **qualificação do solo rústico** do Entroncamento processa-se através da integração nas seguintes categorias:

- _ Espaços Agrícolas**
- _ Espaços Florestais**
- _ Áreas de Edificação Dispersa**

06.2 - Metodologia de delimitação

01 - De modo a permitir um melhor entendimento das categorias de espaço definidas na Planta de Ordenamento, apresenta-se seguidamente a respetiva metodologia da delimitação. Na apreciação destas propostas deverá ter-se presente a legislação em vigor, nomeadamente em relação a áreas condicionadas biofisicamente, e as ocupações agrícolas, florestais e conservação da natureza que o ordenamento concelhio terá necessidade de respeitar. Por sua vez, importa ter em consideração o conjunto de orientações fundamentais para a organização territorial e funcional definidas pelo PROT OVT, que estabelece nas Normas Específicas por Domínio de Intervenção de Ordenamento do Território um conjunto de orientações fundamentais para a organização territorial e funcional.

[Solo Rústico]



02 - Deste modo, na definição da proposta de ordenamento de solo rústico, consideram-se as atividades produtivas do concelho (agricultura, silvo-pastorícia, produção florestal, recursos geológicos), as atividades conservacionistas e, no que diz respeito aos núcleos edificados, os aglomerados rurais. A regulamentação é feita de modo a cumprir o conceito de utilização dominante, evitando-se incompatibilidades de usos, tal como estipula o Decreto Regulamentar n.º 15/2015, de 19 de agosto.

03 - O mesmo Decreto Regulamentar estabelece os critérios para a qualificação do solo rústico onde se baseia a sua delimitação, que foram utilizados no presente Plano:

- a) Compatibilidade com as opções dos programas regionais e intermunicipais, designadamente no respeitante: (i) à estrutura regional de proteção e valorização ambiental; (ii) ao ordenamento agrícola; (iii) ao ordenamento florestal; (iv) ao ordenamento dos recursos geológicos; (v) aos padrões de povoamento e edificabilidade e (vi) ao desenvolvimento de atividades económicas admitidas em espaço rústico;
- b) Compatibilidade com as opções dos programas sectoriais com incidência no território municipal;
- c) Compatibilidade com os programas especiais e com os regimes jurídicos de proteção, conservação e valorização dos recursos naturais;
- d) Salvaguarda e aproveitamento das áreas afetadas aos usos agrícolas e florestais, à conservação e exploração de recursos geológicos, à produção e exploração de recursos energéticos, e à conservação de recursos e valores naturais, ambientais, culturais e paisagísticos, bem como à prevenção e minimização de riscos naturais ou antrópicos;
- e) Aproveitamento multifuncional do solo rústico com acolhimento de atividades que contribuam para a sua diversificação e dinamização económica e social, promovendo a integração de utilizações compatíveis e salvaguardando a sustentabilidade ambiental e paisagística, bem como a biodiversidade desses espaços;
- f) Enquadramento de equipamentos, estruturas, infraestruturas e sistemas que não impliquem a classificação do solo como urbano.

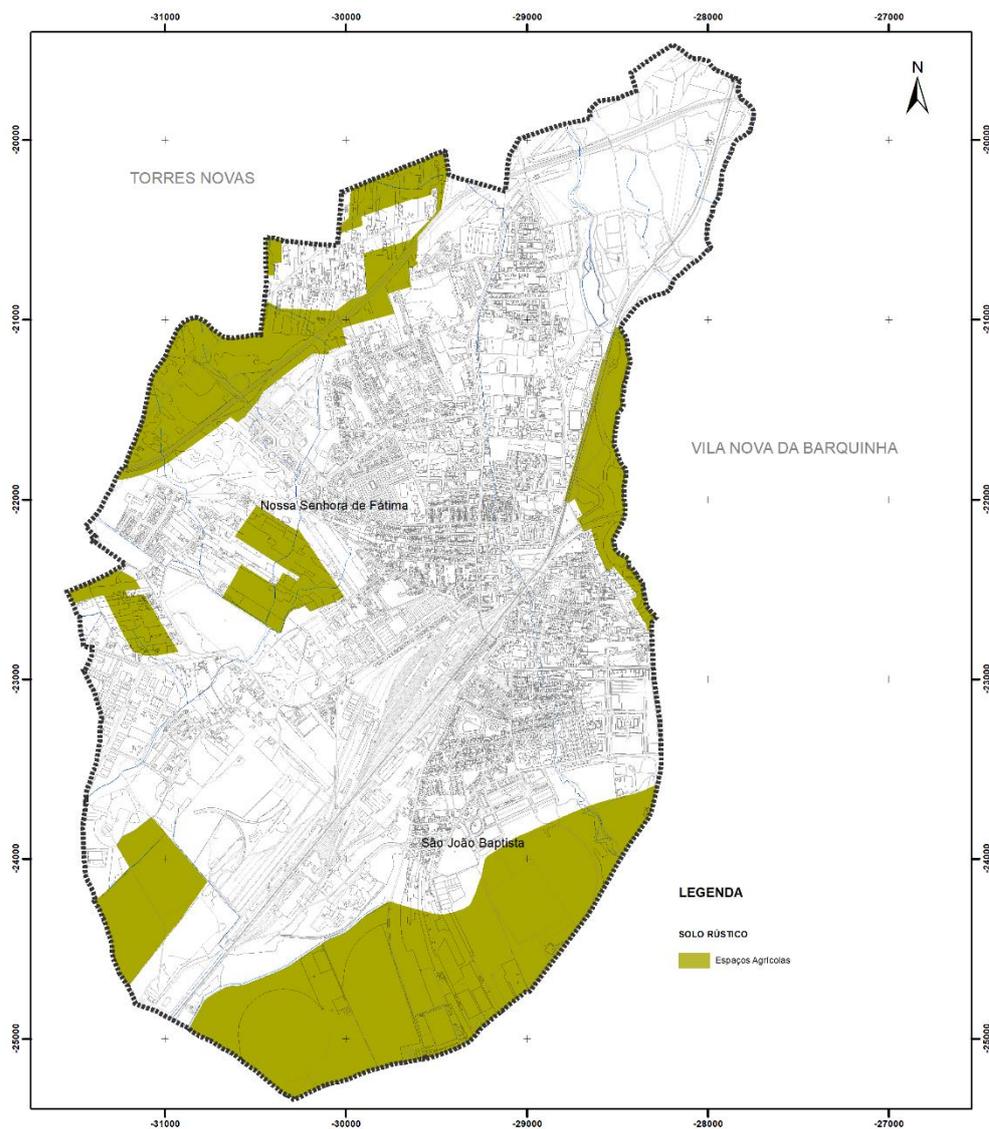
04 - No quadro seguinte, estabelecem-se os critérios de ordenamento que permitiram a qualificação do solo rústico.

Quadro 09 - Critérios de ordenamento para a delimitação das categorias e subcategorias do solo rústico	
Categorias e Subcategorias	Critérios de Ordenamento
Espaços Agrícolas	Espaços com maior aptidão agrícola que, na essência, correspondem aos espaços integrados no regime da RAN. Integram a área de aluvião associada ao rio Tejo e outras pequenas áreas onde se identificam práticas agrícolas associada à parcela urbana.
Espaços Florestais	Manchas de pinheiro com dimensão significativa, na zona norte do concelho, na envolvente do Parque do Bonito.
Áreas de Edificação Dispersa	Orientações do PROT-OVT apoiadas na análise da delimitação das áreas edificadas e em visitas ao terreno. As áreas de edificação dispersa apresentam a necessidade de estruturação urbanística procurando garantir uma coerência e um sentido consistente à rede de arruamentos existente. A sua delimitação teve por base a possibilidade e potencialidade de garantir e promover, no futuro próximo, capacidade de nucleação e de contenção do fenómeno da edificação nas restantes áreas. As áreas de edificação dispersa apresentam densidades superiores a 1 fogo por hectare e uma dimensão de referência inferior de 25 hectares.
Espaços destinados a equipamentos, infraestruturas e outras estruturas ou ocupações compatíveis	Espaços ainda descomprometido e que faz parte integrante da área afeta ao Regimento de Manutenção Militar o Entroncamento.

06.3 - Qualificação do Solo Rústico

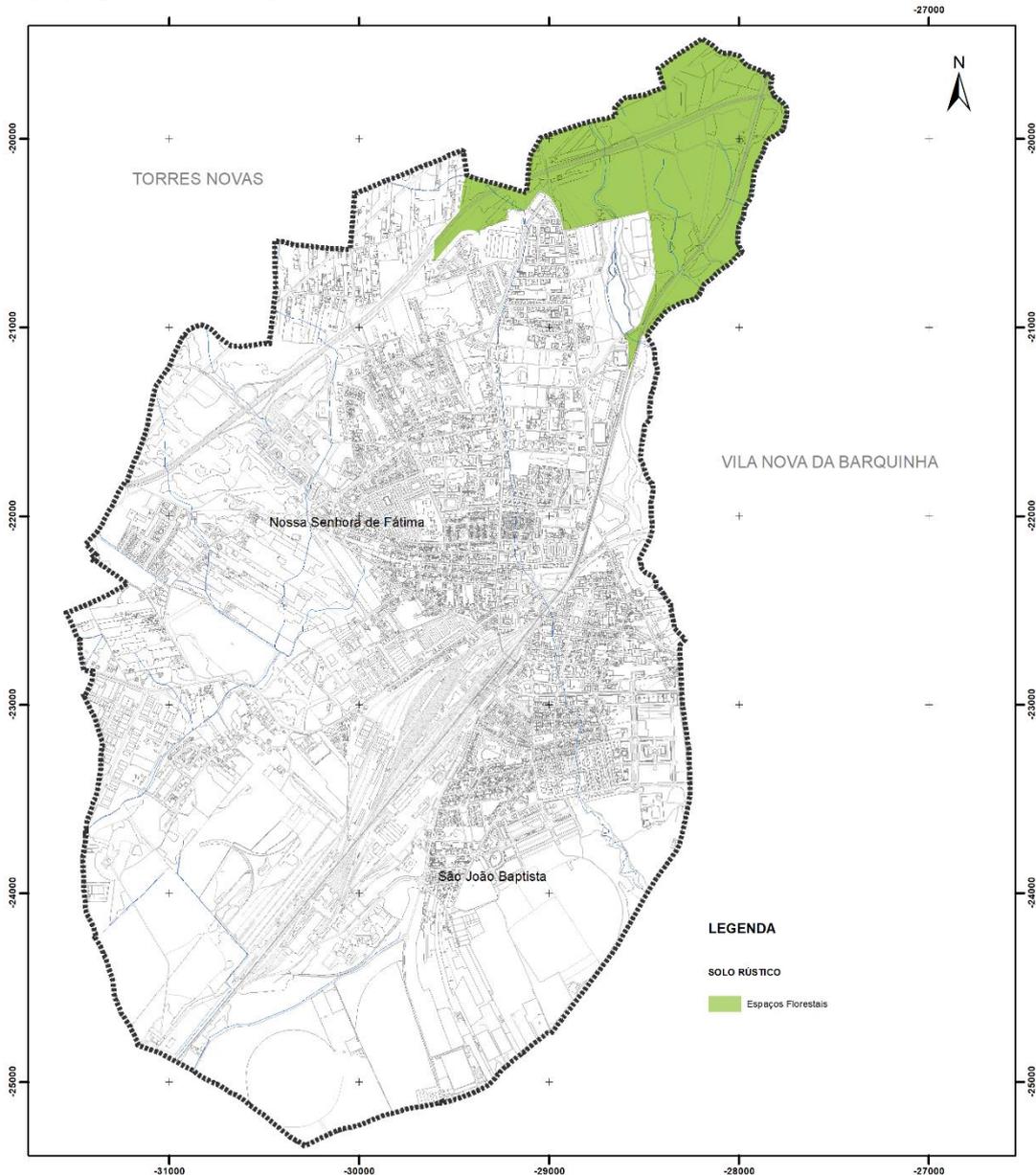
→ Os **Espaços Agrícolas** integram, em função das características e da vocação do solo, os espaços agrícolas de baixa aluvionar [localizados a nascente da linha do norte] e outros complementares [localizados a poente da linha do norte] e integram os solos com capacidade de uso agrícola, classificados ou não como integrantes da Reserva Agrícola Nacional, e corresponde, genericamente, a áreas ocupadas por atividade agrícola, agropecuária e pecuária, englobando áreas que apresentam ou revelam elevada capacidade de uso agrícola, incluídas na RAN, ou outras que pelo seu uso dominante, revelam aptidão para a atividade agrícola, que revela uma importância acrescida do ponto de vista da preservação e valorização dos valores ecológicos e da paisagem, integrando por isso, a estrutura ecológica municipal.

[Espaços Agrícolas]



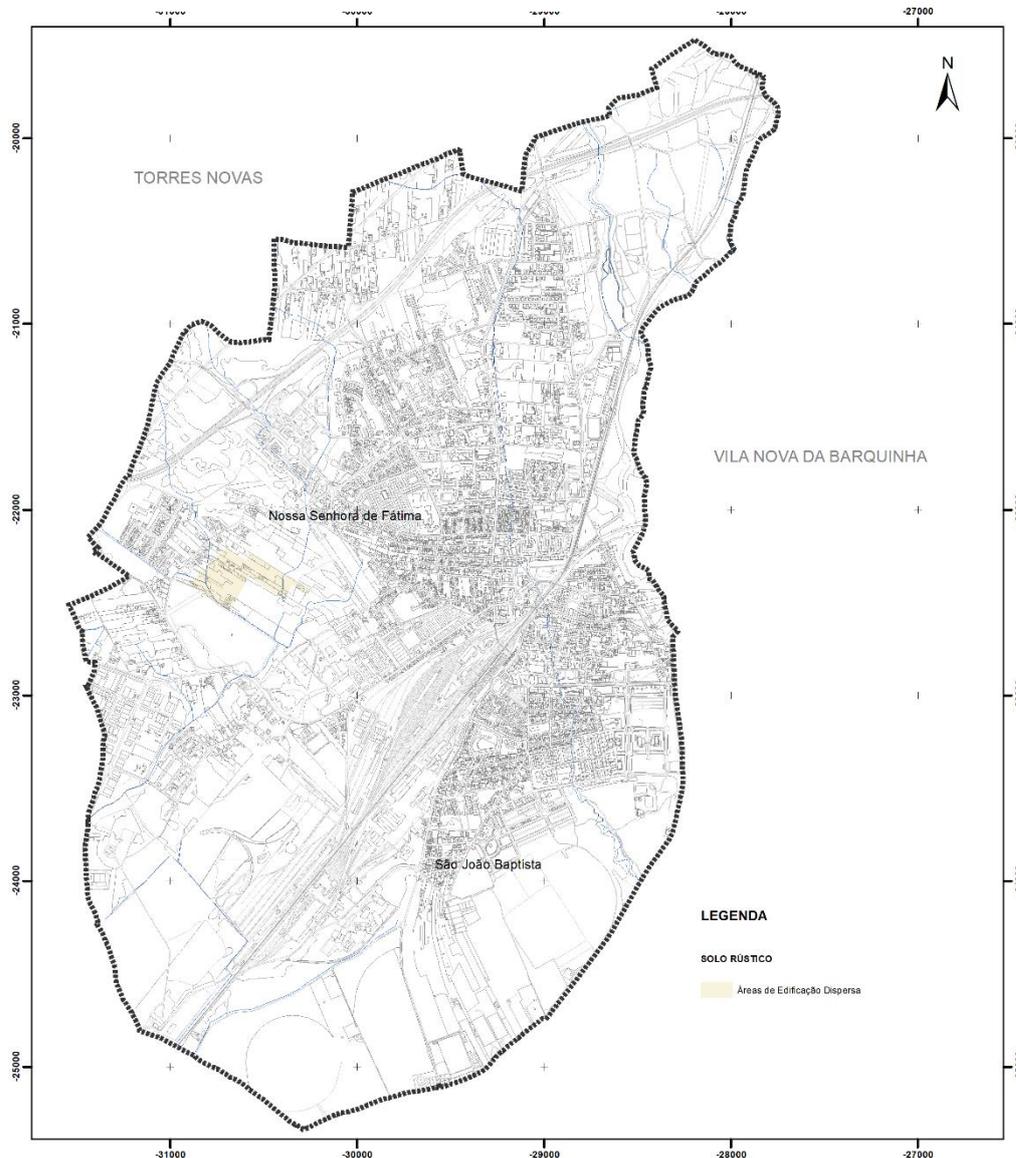
→ O **Espaço Florestal** revela o uso dominante vocacionado para a exploração florestal e ao uso múltiplo da floresta, integrando as áreas envolventes ao Parque Verde do Bonito, ocupadas por povoamentos florestais, matos, áreas ardidas de povoamentos florestais, áreas de corte raso e os terrenos improdutivo ou estéreis do ponto de vista da existência de comunidades vegetais, tendo como objetivo fundamental assegurar a sua função ecológica, de proteção e de produção, podendo eventualmente aí ocorrer outras atividades.

[Espaços Florestais]



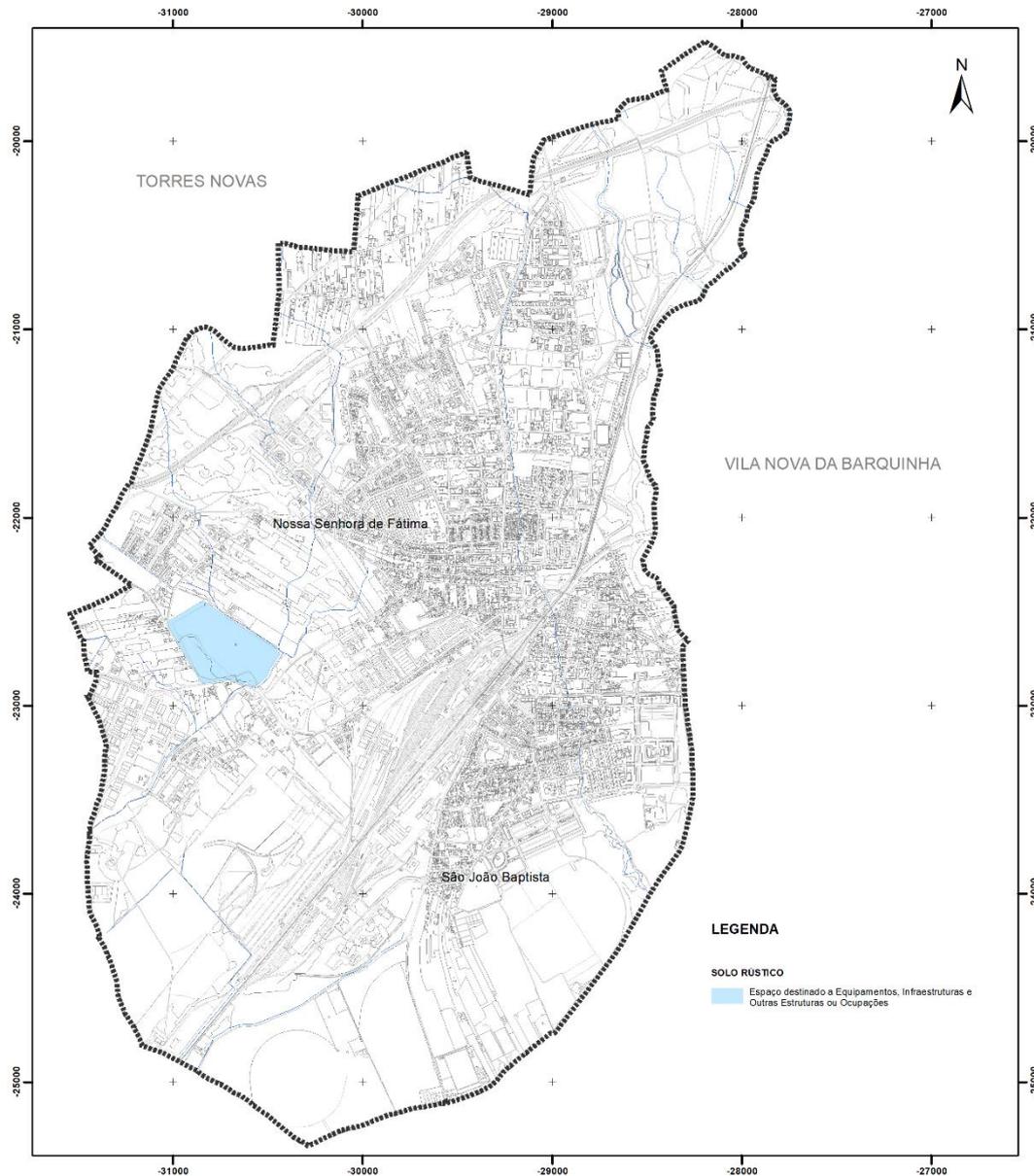
→ As **Áreas de Edificação Dispersa** correspondem a espaços de edificação pouco concentrada, estruturada ao longo da rede viária existente, que correspondem a áreas de uso misto, sem funções urbanas prevaletentes, delimitadas em função das características de ocupação existente, da estrutura viária e da tipologia do edificado. Nestas áreas devem ser assegurados os serviços básicos de infraestruturas através do recurso a soluções apropriadas às suas caraterísticas, se necessário recorrendo-se a sistemas autónomos eficazes nomeadamente fossas ecológicas e microgeração.

[Áreas de Edificação Dispersa]



→ Os **Espaços destinados a equipamentos, infraestruturas e outras estruturas ou ocupações compatíveis** correspondem ao espaço ainda descomprometido e que faz parte integrante da área afeta ao Regimento de Manutenção Militar o Entroncamento.

[Espaços destinados a equipamentos, infraestruturas e outras estruturas ou ocupações compatíveis]



01 - Considerando a metodologia apresentada para a revisão do PDM do Entroncamento, a presente proposta de solo rústico difere bastante do anterior PDM, tanto ao nível de qualificação do solo rústico como ao nível do regime de edificabilidade. No quadro seguinte procurou-se identificar as diferenças quanto à qualificação do solo rústico apresentada pelos dois documentos.

Quadro 11 - Comparação da qualificação do solo rústico do PDM em vigor e da revisão do PDM	
Revisão do PDM [Solo rústico]	PDM em vigor [Solo rural]
Espaços Agrícolas	Espaço Agroflorestal Espaço Agrícola RAN
Espaços Florestais	Espaço Verde Industrial Proposto Espaço Turístico
Áreas de Edificação Dispersa	Não consagrada qualquer categoria
Espaços destinados a equipamentos, infraestruturas e outras estruturas ou ocupações compatíveis	Não consagrada qualquer categoria

02 - Com a presente proposta os Espaços Agrícolas, assumem um papel preponderante no solo rústico. Este facto reflete um concelho com potencialidades agrícolas, na continuidade do município de Vila Nova da Barquinha, associada à presença do rio Tejo. Os Espaços Florestais correspondem apenas à zona norte do concelho, na envolvente do Parque Verde do Bonito.

Quadro 12- Quantificação da proposta do solo rústico		
Categoria de Espaço	Área	
	Total (ha)	%
Espaços agrícolas	337,37	71,1
Espaços florestais	111,89	23,6
Áreas de edificação dispersa	9,21	1,9
Espaços destinados a equipamentos, infraestruturas e outras estruturas ou ocupações compatíveis	16,03	3,4
Total de Solo Rústico	474,50	100,0

07 - Solo Urbano

7.1 – Enquadramento

01 - O **Solo Urbano**, de acordo com o RJGT, é “*o que está total ou parcialmente urbanizado ou edificado e, como tal, afeto em plano territorial à urbanização ou edificação, constituindo no seu todo o perímetro urbano*”.

02 - O **perímetro urbano** é entendido como “*uma porção contínua de território classificado como solo urbano*” pressupõe a existência de espaços onde se concentra a ocupação urbana, contrastando com áreas vizinhas onde a percentagem de solo edificado, é muito menor, correspondendo assim a uma diferenciada qualidade de utilização. O conceito está relacionado com a necessidade de infraestruturação do espaço urbano, em sistemas suficientemente concentrados para otimizar custos. Os perímetros urbanos envolvem a estrutura urbana dos aglomerados, pretendendo-se que a composição definida para cada aglomerado promova o equilíbrio urbano respeitando a sua continuidade espacial e estabelecendo uma correta ligação com a envolvente. O perímetro urbano funciona igualmente como um elemento de contenção, evitando uma excessiva disseminação da ocupação humana, tantas vezes prejudicial aos valores naturais. Naturalmente, é expectável que o facto de não se permitir a urbanização fora do perímetro urbano deverá estimular a procura em Solo Urbano.

07.2 - Metodologia de delimitação

01 - Tal como referido anteriormente, o Decreto Regulamentar n.º 15/2015, de 19 de agosto, reforça a necessidade dos PMOT contrariarem padrões de povoamento disperso ou linear, estabelecendo, para tal, modelos de uso e ocupação do solo que promovam a concentração da edificação em aglomerados urbanos ou rurais, tendo como princípio o carácter excecional da reclassificação do solo rústico em solo urbano. Efetivamente, a contenção da expansão do solo urbano torna-se premente numa lógica de sustentabilidade do território, assente em critérios de economia de recursos territoriais e de infraestruturas, equipamentos e serviços. A estratégia de desenvolvimento do solo urbano, tal como refere o PROT-OVT, deve pautar-se por princípios de contenção, dimensionamento correto das áreas a urbanizar tendente a gerar economias de solo infraestruturado, contiguidade, reforçando a continuidade urbana e a consolidação de padrões de urbanidade e coesão tipo-morfológica, tendo em conta a parcela tradicional, e, sustentabilidade, por forma a garantir que as áreas naturais e/ou de valia ambiental são protegidas.

02 - Assim, numa primeira etapa do processo da definição de áreas a incluir em solo urbano e de delimitação de perímetros, procedeu-se à determinação de alguns **fatores de análise**, válidos para qualquer aglomerado, que permitem manter uma uniformidade de critérios e que, embora independentes da hierarquia urbana, são capazes de a complementar e de ajudar à sua definição, dos quais se destacam:

- A extensão e área do tecido urbano consolidado;
- A densidade habitacional e de ocupação global;
- A existência de áreas disponíveis para a expansão do aglomerado;
- O grau de infraestruturação;
- A dinâmica na ocupação do solo;
- A avaliação dos compromissos de ocupação do solo existentes;
- A presença de áreas potencialmente condicionadas ou de risco ao uso do solo;
- A necessidade de inclusão de áreas em perímetro que se pretendem salvaguardar, seja para assegurar a sua preservação, ou para garantir o enquadramento de edificações existentes;

03 - Neste contexto foi efetuado o reconhecimento do território para aferição de algumas das características urbanísticas mencionadas. Posteriormente, foi definido um conjunto de **princípios e critérios de delimitação dos perímetros urbanos** que pretende garantir coerência e equidade nesta proposta de delimitação de solo urbano e que deve ser tido em consideração, quer na redelimitação de perímetros urbanos em vigor, quer na criação de novos perímetros. Para além de se procurar seguir os objetivos apresentados como justificação da revisão do Plano Diretor Municipal, muitos destes princípios e critérios resultam das disposições do **RJIGT** (e legislação complementar) e das orientações plasmadas na **Política Nacional de Ordenamento do Território** e no **PROTOVT**. Destacam-se os seguintes:

- Contrariar o desenvolvimento dos aglomerados ao longo das vias;
- Promover a colmatção de vazios e a compactação das áreas já infraestruturadas nos espaços urbanizados;
- Procurar justificar as alterações aos perímetros urbanos com base no crescimento populacional;
- Evitar sobreposições com condicionantes e justificar todos os casos onde tal não seja possível;
- Contrariar a dispersão do povoamento e a conseqüente expansão não controlada da ocupação edificada do solo;
- Proteger os locais que, no interior dos aglomerados, apresentam características biofísicas ou paisagísticas relevantes, ou que não se adequam a nova edificação;
- Não afetação de áreas de valores e recursos naturais fundamentais e de áreas de risco a usos incompatíveis, salvo situações excecionais, quando demonstrada a necessidade e inexistência de alternativas de localização e comprovada a salvaguarda de pessoas e bens;
- Salvaguardar as áreas estratégicas agrícolas e florestais;
- Atender, quando possível, às pretensões e intenções apresentadas pelas Juntas de Freguesia, Câmara Municipal e particulares (resultantes do período de prévia consulta pública).
- Ajustar as subcategorias de espaço, de modo a promover a sua adequação à realidade atual;
- Afetar alguns espaços à categoria de atividades económicas como forma de promoção do setor industrial/empresarial em face da estratégia e procurando enquadrar pretensões concretas;
- Uniformizar critérios, estabelecendo que sempre que possível as frentes urbanas têm uma profundidade de 50m relativamente a caminhos existentes, ou seguem limites físicos, como taludes, caminhos e linhas de água;
- Delimitar espaços de usos especiais e de atividades económicas apenas em áreas onde tal uso seja dominante e ocupe áreas significativas do perímetro, ou quando se pretenda afetar áreas especificamente aos usos em causa;
- Considerar os limites cadastrais sempre que tal se revele coerente para a delimitação do espaço;
- Ajustar espaços em função da cartografia mais recente, corrigindo incorreções de limites.

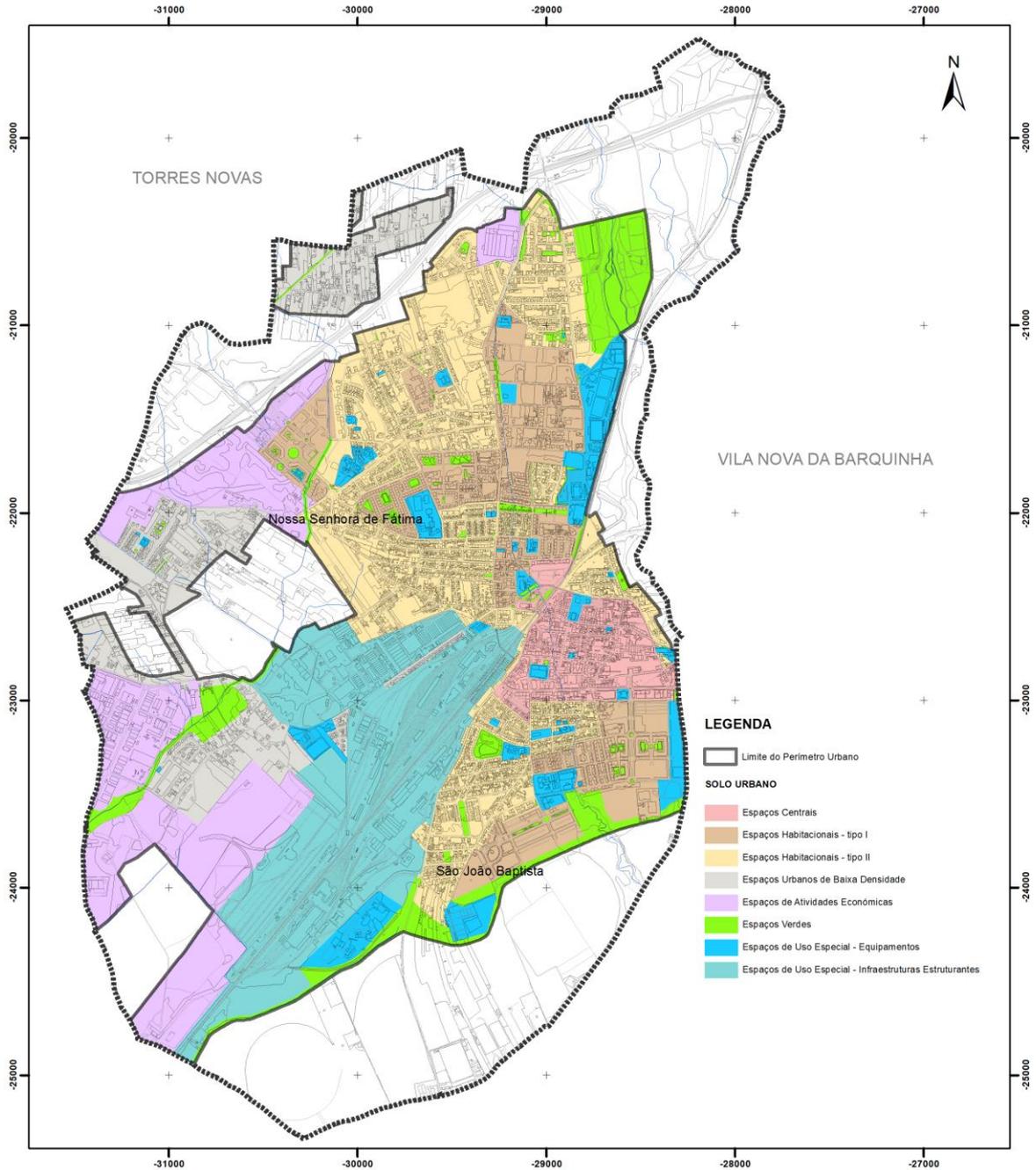
04 - Da aplicação dos princípios e critérios apresentados resultou a definição dos perímetros urbanos, sendo que, a grande maioria corresponde à integração em solo urbano de áreas total ou parcialmente edificadas ou urbanizada, em grande parte já inseridas no perímetro do PDM em vigor.

07.3 - Qualificação do Solo Urbano

01 - No seguimento da metodologia apresentada no ponto anterior e no âmbito do RJIGT, a **qualificação do solo urbano** processa-se de acordo com as categorias previstas no Decreto Regulamentar n.º 15/2015, de 19 de agosto, que confere ainda aos PMOT a possibilidade de proceder à sua desagregação por subcategorias, desde que estas se revelem adequadas à estratégia de desenvolvimento local e ao modelo de organização espacial do território municipal. O **Solo Urbano é qualificado**, em função da ocupação e vocação atual, nas seguintes categorias de espaço:

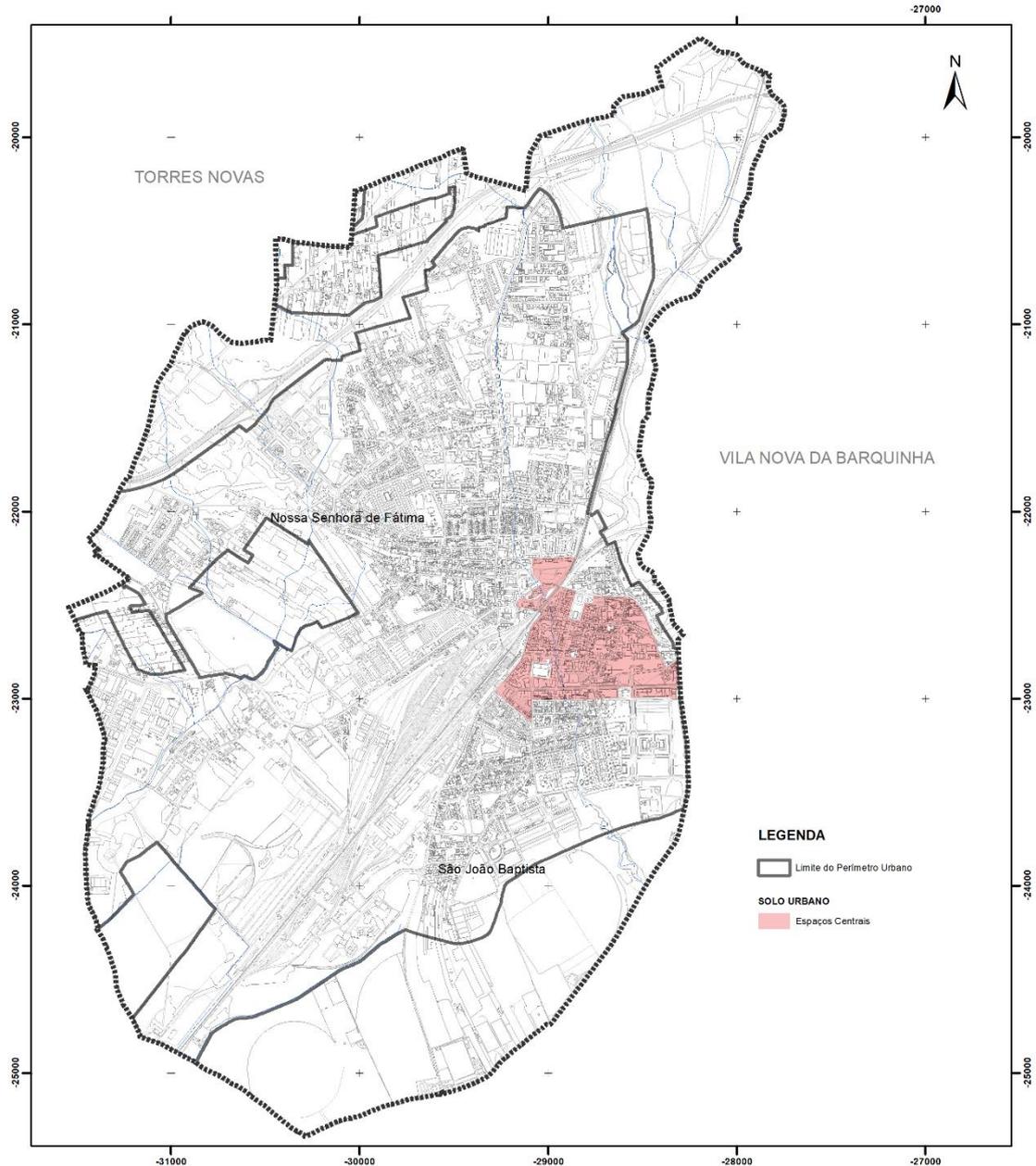
- _ Espaços Centrais
- _ Espaços Habitacionais Tipo I e Tipo II
- _ Espaços Urbanos de Baixa Densidade
- _ Espaços de Uso Especial - Equipamentos
- _ Espaços de Uso Especial - Infraestruturas Estruturantes
- _ Espaços de Atividades Económicas
- _ Espaços Verdes

[Solo Urbano]



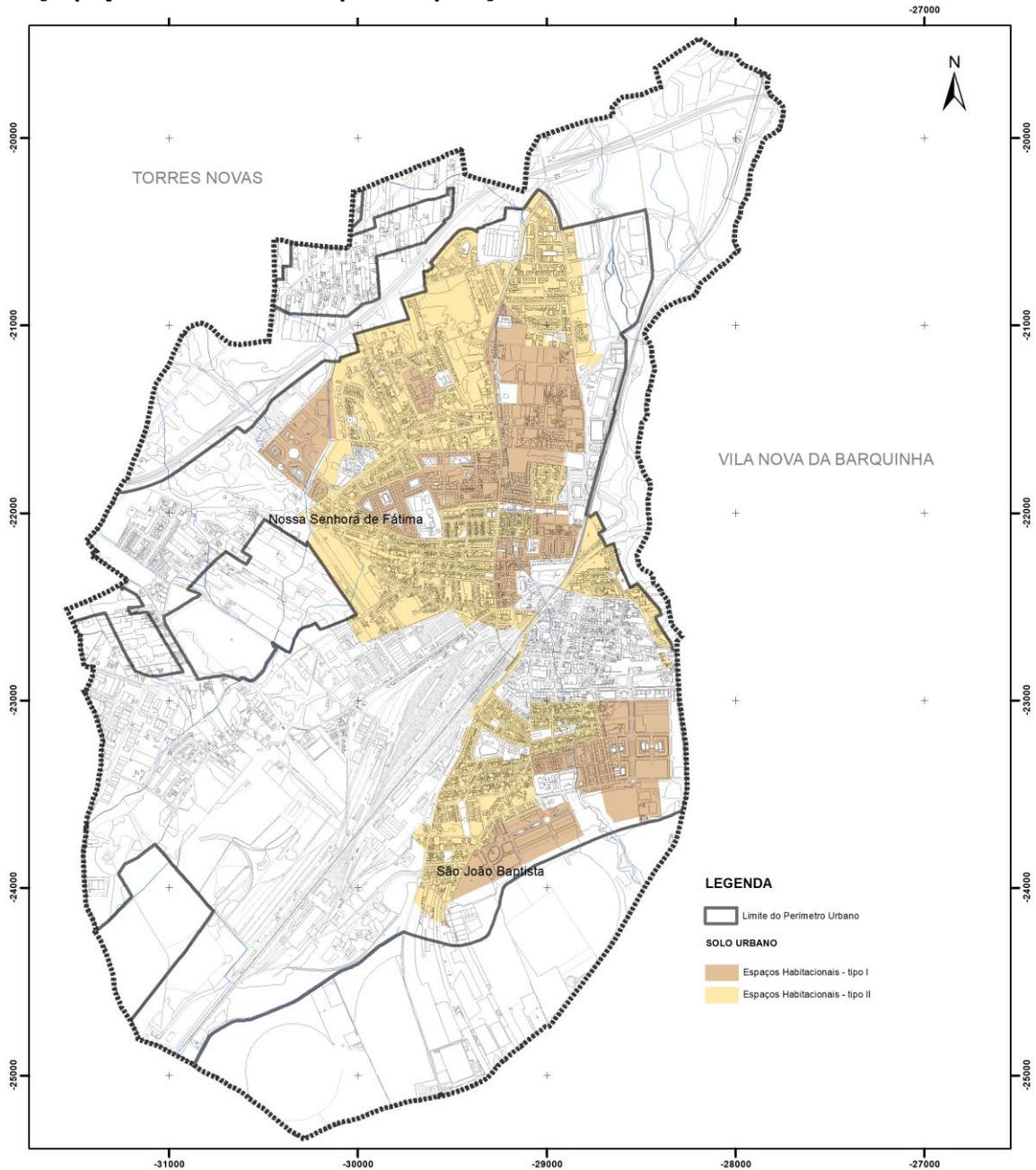
→ Os **Espaços Centrais** corresponde a áreas do território com tecido urbano consolidado e em consolidação, com funções de centralidade e polarização decorrentes da concentração de atividades comerciais e de serviços, em que a definição da malha urbana e do espaço público se encontram estabilizadas. O espaço central corresponde ao centro urbano do aglomerado do Entroncamento que assume o papel e a importância de principal centro urbano e centro administrativo do Concelho, que desempenha um papel importante na dinâmica socioeconómica do Concelho.

[Espaços Centrais]



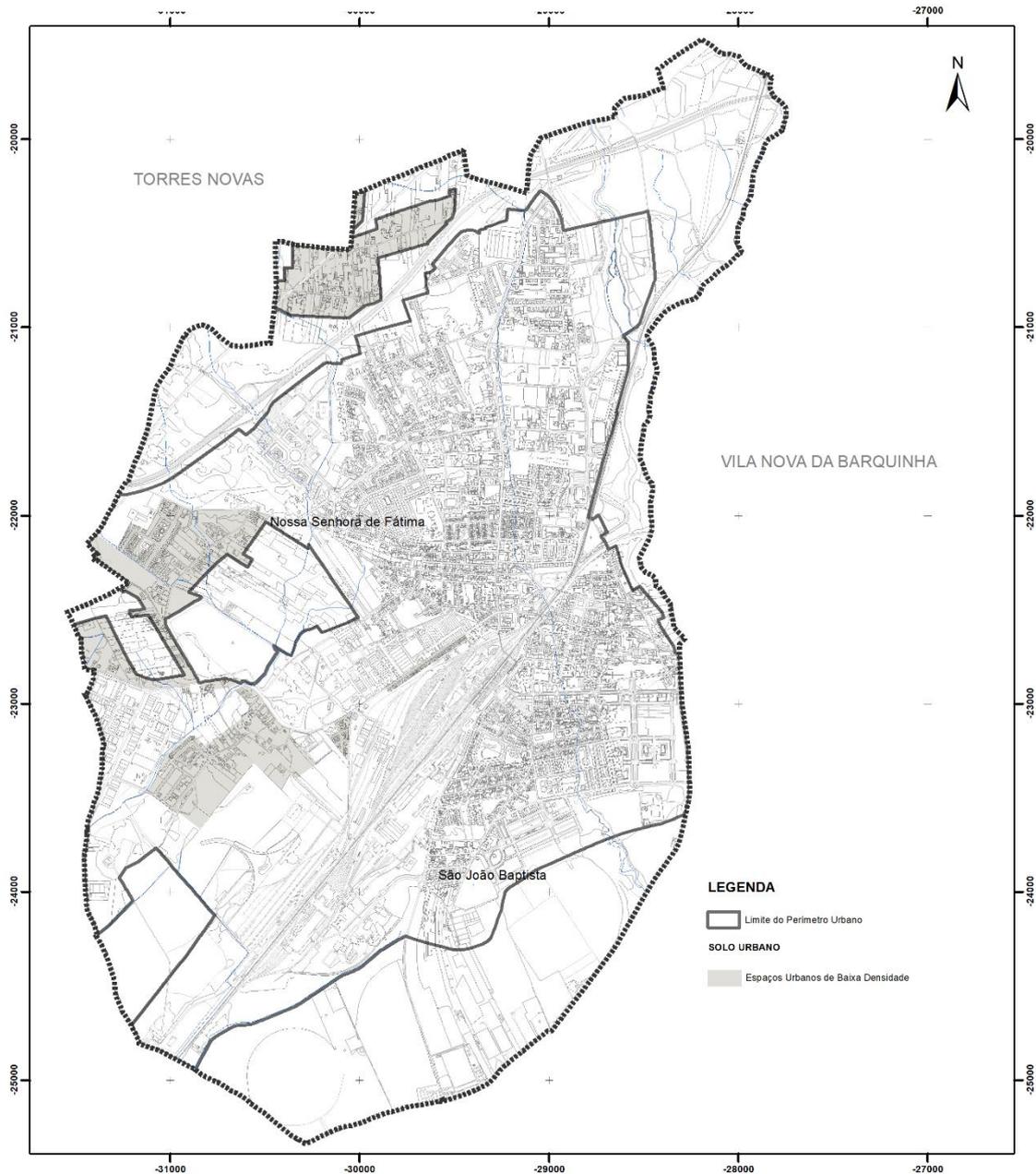
→ Os **Espaços Habitacionais tipo I e tipo II**, compreende os espaços complementares aos espaços centrais, quer a norte, quer a sul dos Espaços Centrais do aglomerado do Entroncamento e corresponde a áreas do território com tecido urbano consolidado e em consolidação, destinado preferencialmente a funções residenciais, pretendendo-se promover a sua colmatação de acordo com a ocupação urbana envolvente e a qualificação do espaço público, que desempenha um papel importante na dinâmica urbanística e socioeconómica do Concelho.

[Espaços Habitacionais Tipo I e Tipo II]



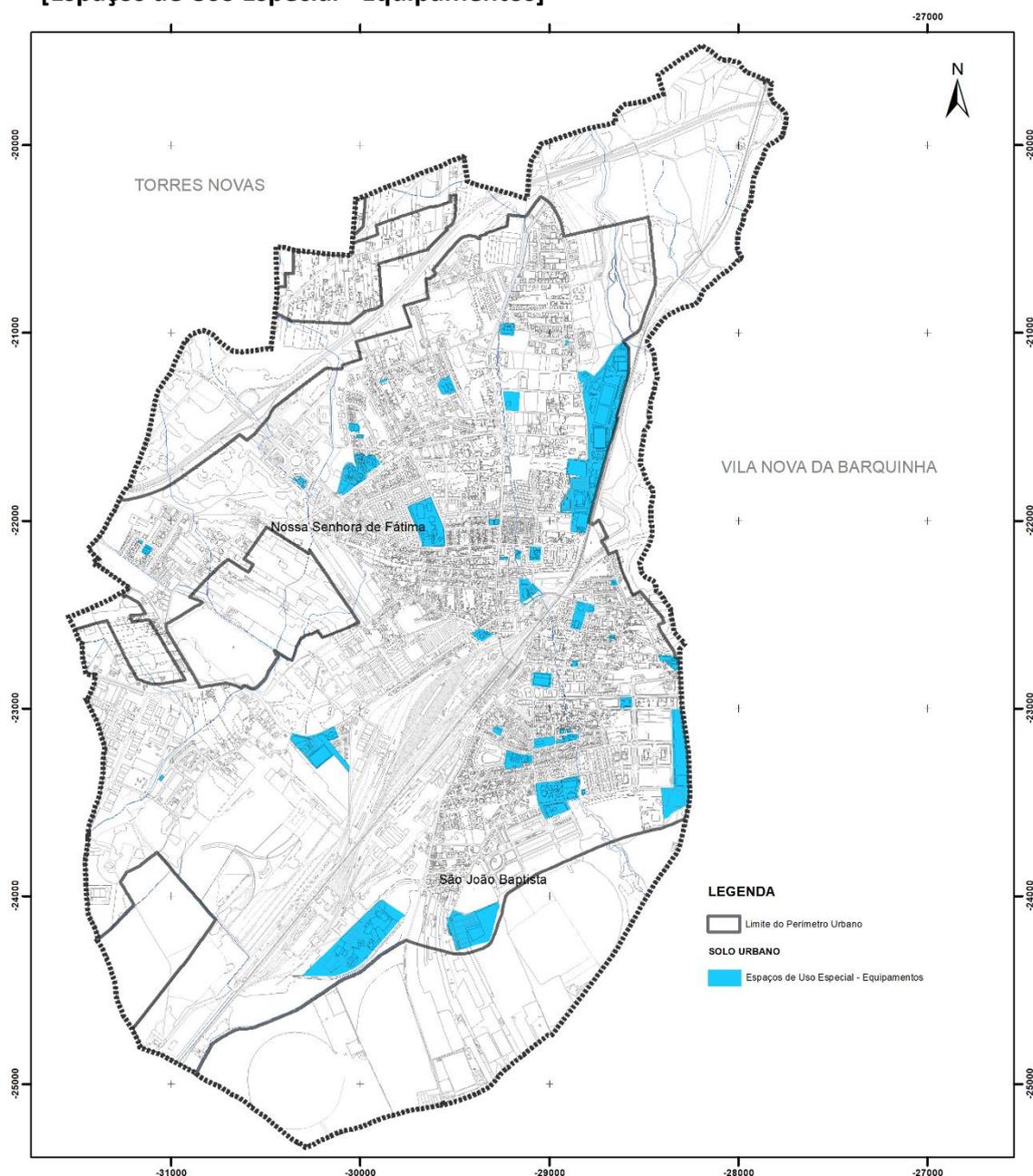
→ Os **Espaços Urbanos de Baixa Densidade** compreendem as áreas edificadas de franja, periféricas relativamente ao centro administrativo, de características marcadamente rurais, caracterizados por um nível mais baixo de infraestruturção, baixa densidade populacional e reduzido nível de funções urbanas, que se destinam predominantemente a funções residenciais, podendo acolher outros usos desde que compatíveis com a utilização dominante.

[Espaços Urbanos de Baixa Densidade]



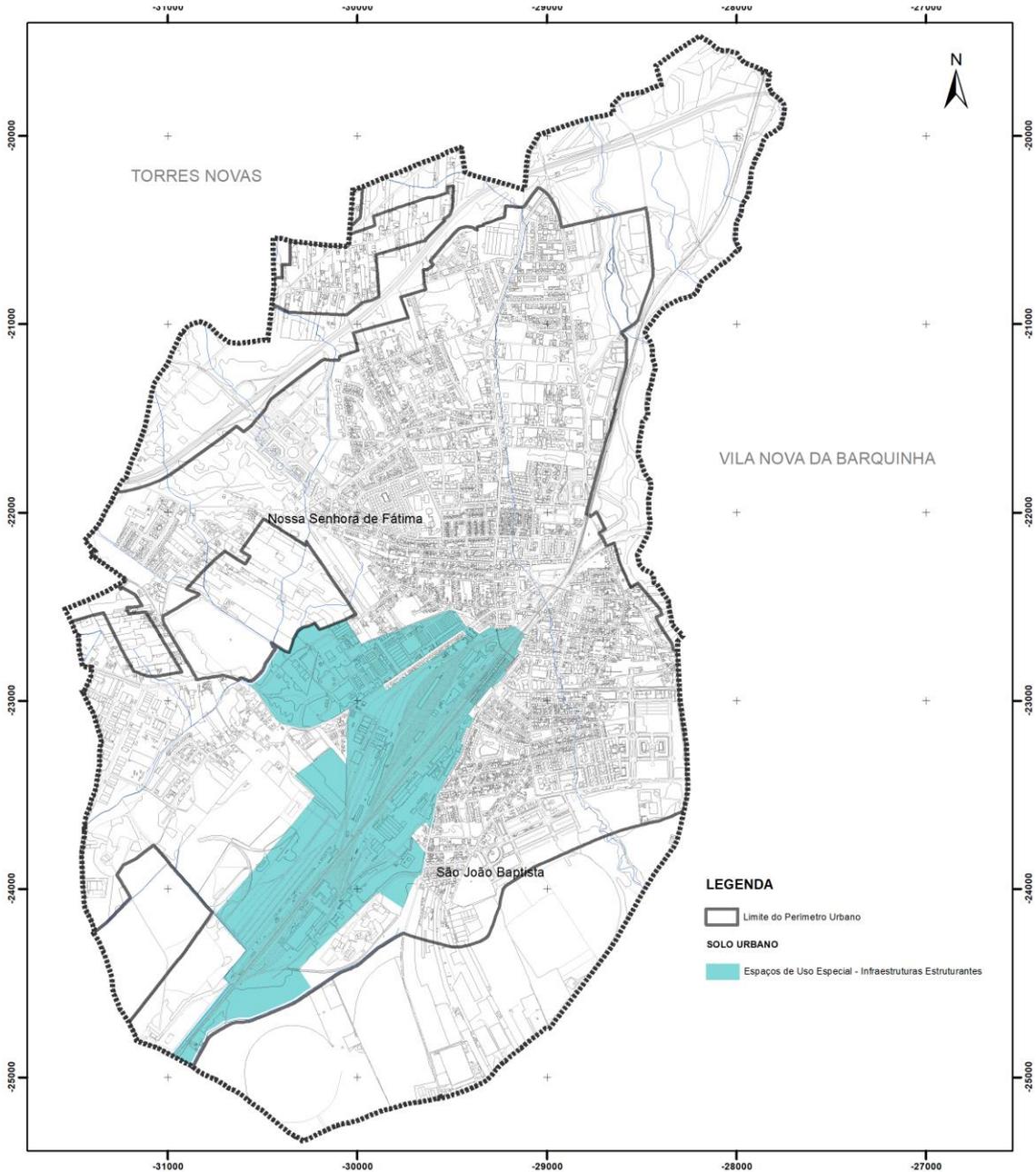
→ Os **Espaços de Uso Especial - Equipamentos** correspondem aos solos urbanos que apresentam e revelam aptidão para uma concentração de estruturas de utilização coletiva nomeadamente equipamentos de ensino ou desportivos e espaços de recreio e lazer e que se encontram devidamente assinalados na planta de ordenamento - Classificação e Qualificação do Solo, dos quais se destacam o Museu Nacional Ferroviário e o complexo de formação (Escola Gustavo Eiffel).

[Espaços de Uso Especial - Equipamentos]



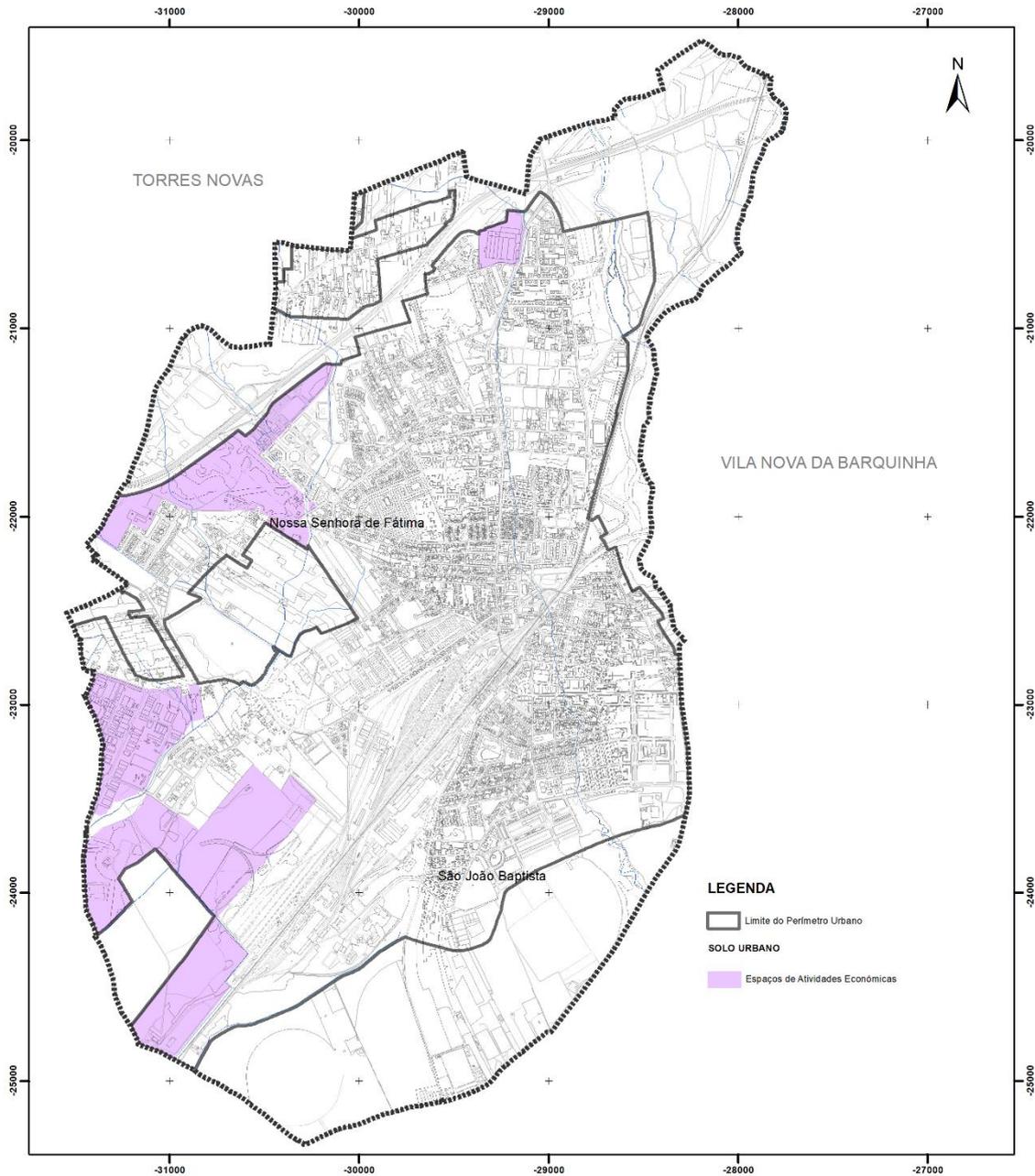
Os **Espaços de Uso Especial - Infraestruturas Estruturantes** correspondem aos solos urbanos, ocupados ou vocacionados para a instalação de infraestruturas estruturantes, nomeadamente a área afeta ao Complexo Ferroviário (Infraestruturas de Portugal IP) e a área consolidada afeta ao Regimento de Manutenção Militar do Entroncamento.

[Espaços de Uso Especial – Infraestruturas Estruturantes]



→ Os **Espaços de Atividades Económicas** correspondem a áreas ocupadas e vocacionadas para a instalação de atividades económicas nomeadamente, indústria, agroindústria, armazenagem, oficinas, comércio e serviços. Correspondem a espaços demarcados territorialmente dos solos urbanos, ou quando tal não ocorre, a espaços cuja existência tem de assegurar padrões de qualidade ambiental e regras de compatibilidade com a envolvente, dos quais se destacam a Zona Industrial do Entroncamento e o Terminal Ferroviário da Mediterranean Shipping Company (MSC).

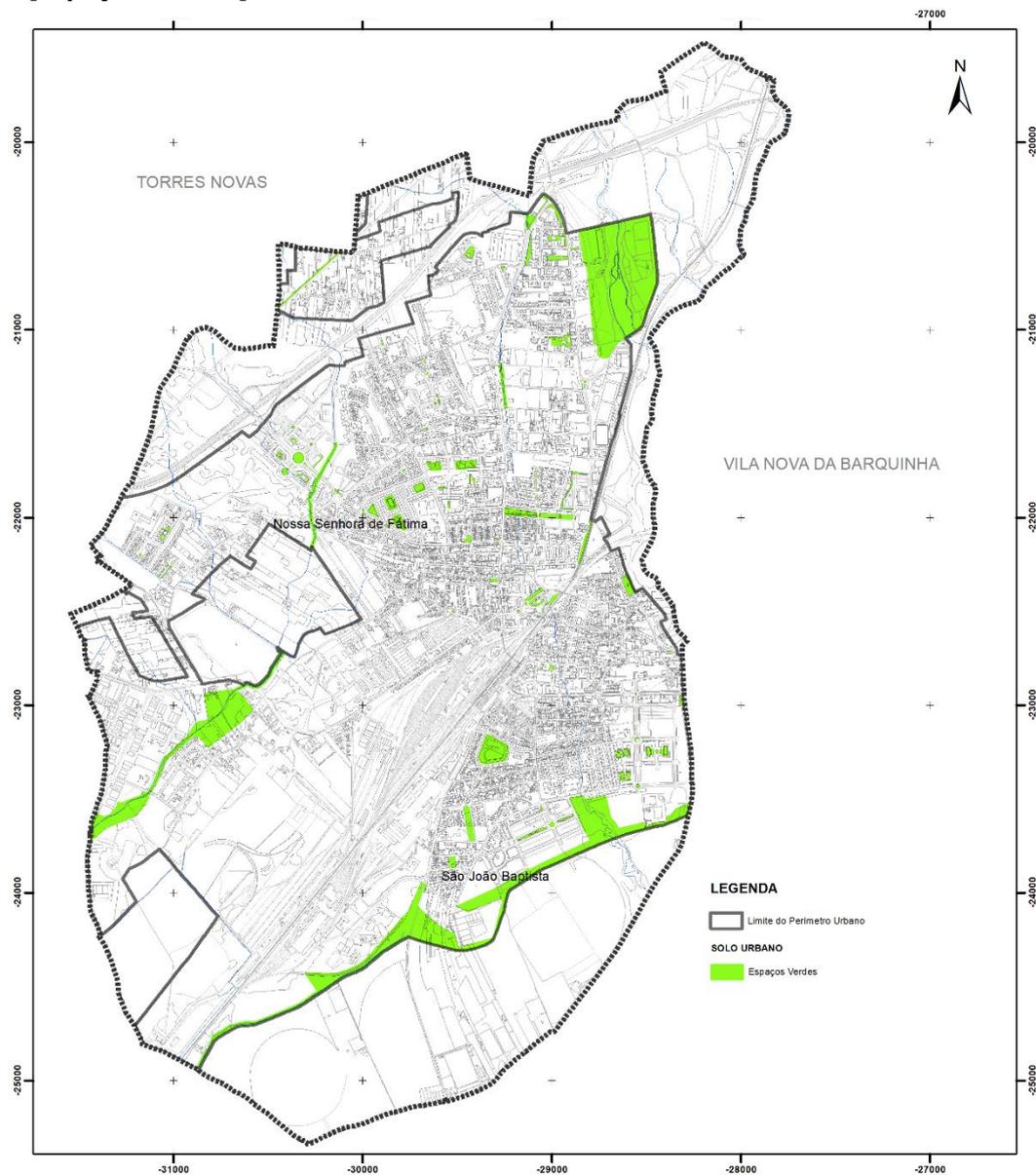
[Espaços de Atividade Económica]



→ Os **Espaços Verdes** corresponde a áreas em que ocorrem maioritariamente sistemas com valor ambiental, paisagístico e patrimonial e destina-se a promover o recreio e lazer da população, bem como complementar a qualificação ambiental e paisagística do território urbano e integra:

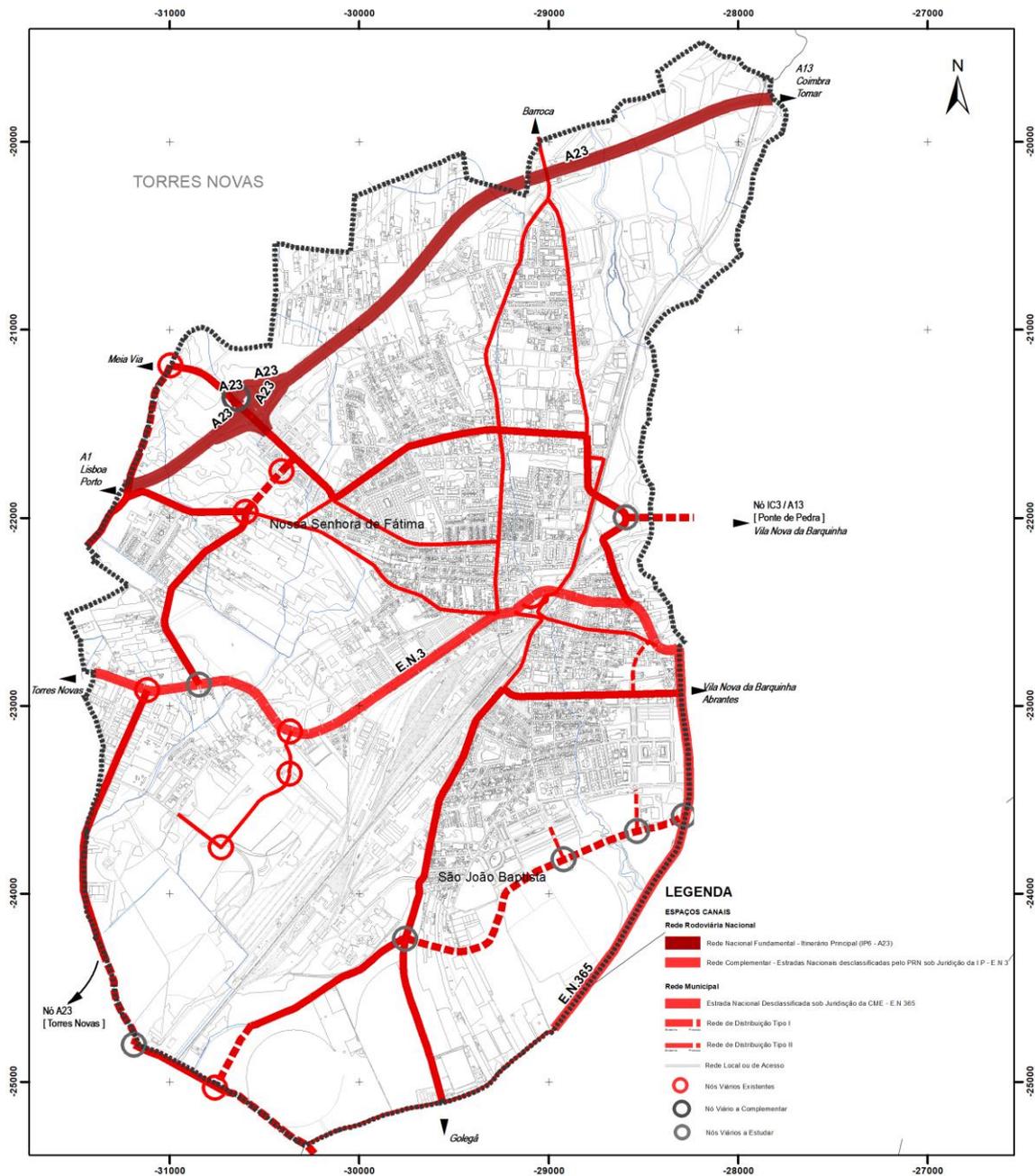
- a) O Parque Verde integrado no perímetro urbano do Entroncamento e que desempenha funções de equilíbrio ecológico do sistema urbano e acolhe atividades ao ar livre de recreio, lazer, desporto e cultura.
- b) Outros espaços verdes integrados em perímetro urbano e que correspondem a áreas de reserva para análise, ponderação e eventual execução de pequenos espaços verdes públicos no interior dos perímetros urbanos.

[Espaços Verdes]



→ Os **Espaços Canais** correspondem aos corredores de passagem de infraestruturas e às zonas de servidão “non aedificandi”, nomeadamente, da rede rodoviária [rede rodoviária nacional, e estradas desclassificadas sob jurisdição da IP e rede municipal], da rede ferroviária, da rede de abastecimento de água e da rede de águas residuais.

[Espaços Canais]



07.4 - Quantificação do Solo Urbano

01 - O RJIGT refere que *“a reclassificação do solo como solo urbano tem caráter excepcional, sendo limitada aos casos de inexistência de áreas urbanas disponíveis e comprovadamente necessárias ao desenvolvimento económico e social e à indispensabilidade de qualificação urbanística, traduzindo uma opção de planeamento sustentável em termos ambientais, patrimoniais, económicos e sociais”*, questão reforçada no Decreto Regulamentar n.º 15/ 2015, de 19 de agosto.

02 - Em sede de revisão dos Planos Diretores Municipais tem sido solicitada a justificação para a transformação do solo rústico em solo urbano, principalmente quando se verificam aumentos significativos de área a afetar a solo urbano. No caso vertente, e à luz das orientações estabelecidas pela legislação em vigor, torna-se necessário avaliar o grau de concretização do PDM em vigor.

03 - É de assinalar que a delimitação do solo urbano constante no PDM anterior, nem sempre está adequada às características físicas e da ocupação do solo, sendo que nesta 1ª revisão do PDM se procuraram delimitar os espaços de forma mais rigorosa, suportada por cartografia atualizada e em diversos reconhecimentos de campo. Foram considerados como solo urbano, não só os que efetivamente já foram concretizados, mas também os que legalmente estão comprometidos, uma vez que correspondem a loteamentos ou a projetos já aprovados, ou seja, foram considerados todos os espaços que atualmente se encontram total ou parcialmente edificados ou urbanizados.

04 - Uma referência especial para as áreas de construção condicionada definidas nas cartas de ordenamento em vigor que foram reavaliadas e classificadas como solo urbano ou parcialmente excluídas dos perímetros, consoante o seu comprometimento com a edificação e as características dos terrenos.

Quadro 13: Quantificação da proposta do solo urbano

Categoria de Espaço	Área	
	Total (ha)	%
Espaços Centrais	43,34	4,8
Espaços Habitacionais Tipo I	118,12	13,1
Espaços Habitacionais Tipo II	216,27	24,1
Espaços Urbanos de Baixa Densidade	99,93	11,1
Espaços de Atividade Económica	135,21	15,1
Espaços de Uso Especial - Equipamento	56,31	6,3
Espaços de Uso Especial - Infraestruturas Estruturantes	162,47	18,1
Espaços Verdes	66,68	7,4
Total de Solo Urbano	898,32	100,0

Tendo em conta a área ocupada pelos "Espaços de Uso Especial - Infraestruturas Estruturantes", que representam cerca de 18,1% da área integrada no perímetro urbano, em termos de espaço afeto a funções urbanas, com a presente proposta os Espaços Centrais e Habitacionais, assumem um papel preponderante no solo urbano, representam cerca de 42,0% da área integrada no perímetro urbano, fato este, que reflete um concelho com características marcadamente urbanas.

07.5 - Quantificação e análise Comparativa do Solo Urbano

01 - Procede-se agora à análise comparativa do solo urbano do PDM em vigor com a Proposta de Revisão. Considera-se importante alertar previamente para a extrema cautela com que devem ser interpretadas estas análises, por duas razões fundamentais:

- Para começar, a contabilização das áreas do PDM anterior foi efetuada a partir da digitalização que se efetuou dos perímetros publicados o que pode originar erros na medição de áreas;
- As discrepâncias entre as categorias de espaço do PDM em vigor com as categorias propostas, nem sempre diretamente relacionáveis, o que dificulta quaisquer comparações.

02 - Assim, a análise comparativa foi efetuada por aglomerado e por categoria de espaço, sempre por referência às categorias e subcategorias do PDM anterior.

03 - Os Espaços de Equipamentos existentes e previstos no PDM anterior foram diretamente relacionados com os Espaços de Uso Especial - Equipamento em solo urbano. O mesmo se passou com as antigas categorias de Espaços Industriais que foram diretamente relacionadas com os atuais Espaços de Atividades Económicas.

04 - Já na categoria dos Espaços Verdes, as anteriores categorias de Espaço Livre Público existente e proposto foram diretamente relacionadas com os Espaços Verdes em solo urbano.

05 - Reforça-se que face à não existência de uma relação direta entre as diferentes categorias nas duas versões do PDM se considera que esta foi a melhor aproximação possível.

06 - Salvaguardadas estas considerações, é então efetuada nos quadros seguintes uma análise comparativa baseada na quantificação do solo urbano do PDM anterior e da proposta de Revisão. No Quadro 13 são comparadas as áreas dos perímetros urbanos contemplados no PDM anterior, e apresentados os totais de áreas de Solo Urbano relativas a todos os perímetros da proposta de revisão, e do PDM anterior.

Quadro 14: Análise comparativa entre as áreas afetas às categorias do Solo Urbano do PDM em vigor e da Proposta de Revisão do PDM

Perímetros em Vigor			Perímetros Urbanos Propostos			Variação
Espaço Urbano	Espaços Verdes	Totais	Espaço Urbano	Espaços Verdes	Totais	
(ha)	(ha)	(ha)	(ha)	(ha)	(ha)	%
794,45	159,99	954,44	831,64	66,68	898,32	- 5,9

07 - Em termos globais, verifica-se que a área de **Solo Urbano** proposta pela presente revisão do PDM assume uma ligeira diminuição relativamente à da Carta de Ordenamento do anterior PDM, correspondendo a um decréscimo de cerca de 56,1 hectares (- 5,9%). No entanto, se à área do solo urbano acrescentarmos a área classificada como Áreas de edificação Dispersa e a área classificada como Espaços destinados a Equipamentos, Infraestruturas e Outras Estruturas ou Ocupações, ou seja, o somatório das áreas onde é possível edificar, o decréscimo passa a ser de apenas 3,2%. Esta diferença resulta, essencialmente da redefinição do perímetro urbano em vigor de acordo com os critérios definidos no n.º 3 do artigo 7.º do DR n.º 15/2015, de 19 de agosto. Procurou-se um maior rigor na delimitação dos espaços, promovendo a integração de novas construções e de áreas total ou parcialmente edificadas ou urbanizadas que não tinham sido integradas em perímetro urbano, bem como a redelimitação dos Espaços de Atividade Económica, mas também na delimitação dos espaços verdes que na Carta do PDM em vigor integravam áreas de servidão e áreas florestais, mas que efetivamente integram o perímetro urbano.

08 - Para o Solo Urbano, a revisão do Plano define um total de 898,32 hectares, distribuídos da seguinte forma: 477,66 hectares como Espaços Centrais, Habitacionais e Urbanos de Baixa Densidade (anteriormente Áreas Urbanas e Urbanizáveis), 135,21 hectares como Espaços de Atividades Económicas (anteriormente Indústria Existente e Proposta), 56,31 hectares como Espaços de Uso Especial - Equipamentos (anteriormente Equipamentos Existentes e Propostos) e 162,47 hectares de Espaços de Uso Especial - Infraestruturas Estruturantes (anteriormente distribuídos por Instalações da CP, Instalações Militares, Indústria e Armazenagem Existente e Proposta). Relativamente a estes solos a proposta de revisão prevê uma ligeira diminuição de cerca de 56,1 hectares (- 5,9%), mas que em termos de áreas onde é possível edificar, esta diminuição passa a ser efetivamente de 30,88 hectares (- 3,2%) em relação ao Ordenamento anterior.

09 - Os **Espaços Centrais, Espaços Habitacionais e Espaços Urbanos de Baixa Densidade** (477,66 hectares), representam cerca de 53,1% do total do perímetro urbano proposto, com um claro destaque para os Espaços Habitacionais, que são as categorias de espaço dominantes no ordenamento proposto.

10 - Os **Espaços de Atividade Económica** registam na proposta de revisão do PDM, um aumento de 51,6 hectares, cerca de 61,8% face à situação anterior. Este facto justifica-se essencialmente com a redefinição das anteriores áreas industriais propostas e que atualmente já se encontram parcialmente ocupados e edificados, da integração do espaço envolventes ao nó do IP6 ou ainda da área envolvente ao nó de ligação à A23 em Torres Novas, onde se perspetiva a instalação de projetos de caráter estratégico, estruturantes e de reconhecido o interesse estratégico pelo seu especial impacto no município, pela sua importância para o desenvolvimento económico e social do concelho, pelo volume de investimentos associado e criação de postos de trabalho. Acresce ainda o espaço urbano afetas ao Terminal Ferroviário da Mediterranean Shipping Company (MSC).

11 - Importa neste âmbito, realçar que, recentemente, foi celebrado um acordo de gestão envolvendo as Infraestruturas de Portugal SA e as Câmaras Municipais do Entroncamento e de Torres Novas. Nesse acordo, ao abrigo do Programa de Valorização das Áreas Empresariais, lançado pelo Governo, é estabelecido a forma de executar a requalificação da ER243, entre Riachos e Bairro dos Nichos, numa extensão de 6,8 Km e, ainda, a concretização de um troço de 0,5 km de ligação à zona industrial do Entroncamento. Este investimento garante o escoamento e a fluidez do tráfego gerado pelas áreas de localização empresarial de Riachos e do Entroncamento e, também, da zona de influência, imediata e direta, do complexo ferroviário, da MSC e do Parque Logístico, numa lógica de ordenamento do território e de desenvolvimento económico regional e metropolitano.

12 - Os **Espaços de Uso Especial - Infraestruturas Estruturantes** registam na proposta de revisão do PDM, registam uma ligeira diminuição que ronda os 38,6 hectares, cerca de 19,2% face à situação anterior. Estes correspondem aos solos urbanos ocupados ou vocacionados para a instalação de infraestruturas estruturantes afetas à Infraestruturas de Portugal IP e Regimento de Manutenção Militar do Entroncamento. As diferenças justificam-se no essencial pelo fato da área não edificada, afeta ao Regimento de Manutenção Militar do Entroncamento, ter integrado a categoria de "Espaço destinado a Equipamento, Infraestruturas e Outras Estruturas ou Ocupações Compatíveis" em Solo Rústico e ainda com o ajustamento aos limites cadastrais das parcelas afetas e necessárias à manutenção destas infraestruturas estruturantes já existentes no território do município do Entroncamento.

13 - Os **Espaços de Uso Especial - Equipamentos** registam na proposta de revisão do PDM, registam um ligeiro aumento de 3,8 hectares, cerca de 7,2% face à situação anterior. Este facto resulta e justifica-se essencialmente com a integração em espaço de equipamento - uso especial das áreas já anteriormente ocupadas por equipamentos de uso público, retirando a área ocupada pela ETAR e integrando o Museu Nacional Ferroviário e o complexo de formação (Escola Gustavo Eiffel).

14 - A proposta de solo urbano afeto aos **Espaços Verdes** assume, neste contexto, uma importância significativa, apesar de resultar numa significativa diminuição de aproximadamente 159,0 ha, cerca de 70,5%, o que corresponde na atual proposta de revisão a cerca de 7,4% do total de Solo Urbano. Esta diminuição justifica-se essencialmente com a integração da anterior categoria de espaço "Espaço Verde/RAN" nas atuais categorias de espaço "Espaço Agrícola" e "Espaço Florestal".

15 - Em termos de **Conclusão** podemos constatar que estamos de fato na presença de um município de caráter predominantemente urbano, registrando cerca de 65,5% da sua área integrada em Solo Urbano e 34,5% em Solo Rústico.

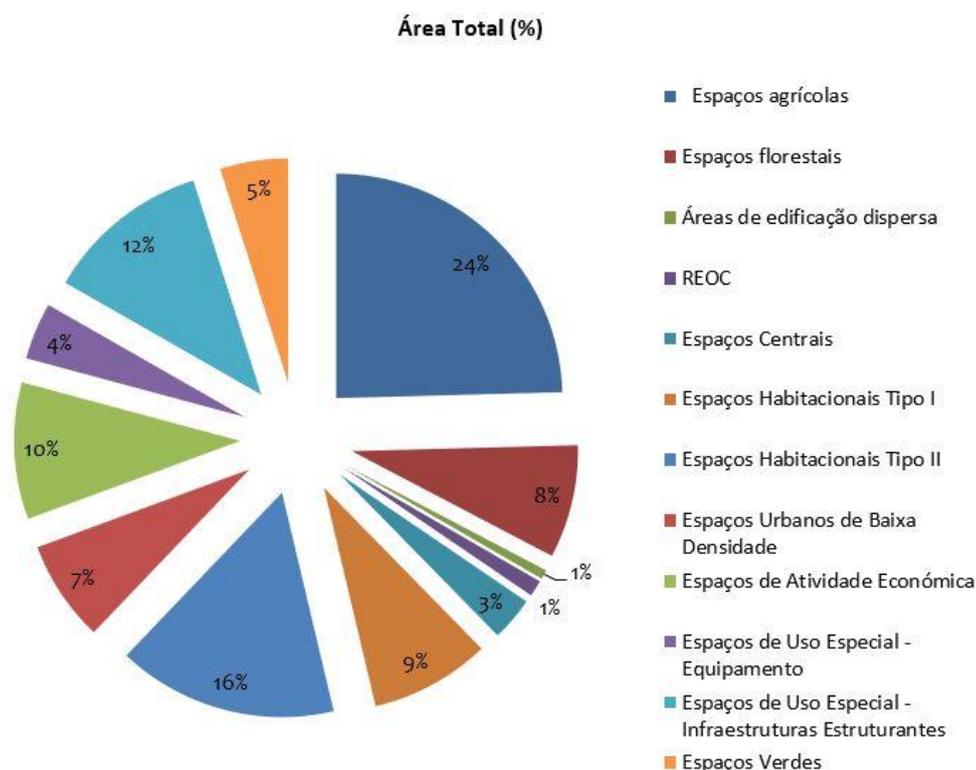


Figura 15 - Quantificação do solo rústico e do solo urbano (por categoria de espaço)

07.6 - Outra informação relativa ao ordenamento

01 - Ao estabelecer-se o ordenamento de um determinado território surgem diversas matérias ou situações a contemplar que são fundamentais no seu futuro desenvolvimento, mas que não se enquadram na classificação de categoria de espaço, constituindo antes potencialidades ou restrições ao uso ainda que não correspondam a condicionantes legais, ou mesmo infraestruturas de naturezas diversas, e que podem coexistir com as classes de Solo Urbano e Solo Rústico. Assim, além das categorias do Solo Rústico e Solo Urbano, há ainda a considerar no ordenamento um conjunto de referências que, cumulativamente com a classificação e qualificação do solo, regulamentam o uso do solo, impondo restrições adicionais ao seu regime de utilização e ocupação.

- Estrutura Ecológica Municipal;
- Rede Viária;
- Infraestruturas Urbanas;
- Valores Culturais e Naturais;
- Áreas de Risco;
- Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (Quinta de Santo António) e Unidades de Execução.

02 - A **Rede Viária** é composta pela Rede Rodoviária, constituída por três níveis hierárquicos: sistema primário, sistema secundário e sistema terciário, e pela Rede Ferroviária.

03 - As **Infraestruturas Urbanas** identificadas englobam as Infraestruturas de Abastecimento de Água e de Drenagem e Tratamento de Águas Residuais, no que diz respeito as captações subterrâneas de água para abastecimento público, as condutas adutoras, os emissários e as ETARs do Entroncamento e da Zona Industrial do Entroncamento. Optou-se por representar estas infraestruturas na Planta de Condicionantes - Outras, pelas implicações que apresentam ao nível da ocupação do solo, e pelo facto de em alguns casos estar prevista a delimitação de perímetros ou faixas de proteção que constituam servidões administrativas.

04 - Os **Valores Culturais e Naturais** integram o Património Arqueológico, Conjuntos e Sítios com Interesse, encontrando-se representados na Planta de Ordenamento.

Relativamente aos Valores Culturais encontram-se estabelecidas as regras para a sua proteção e valorização no Regulamento do PDME. A listagem dos elementos que constituem o património arquitetónico e arqueológico encontram-se identificados no Anexo 1 do presente documento.

05 - A **Estrutura Ecológica Municipal** [EEM] foi delimitada em coerência com a Estrutura Regional de Proteção e Valorização Ambiental [ERPVA] definida no Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo [PROT-OVT].

Em articulação com a ERPVA, delimitam-se à escala do plano:

- Os Corredores Ecológicos Secundários, representando a Rede Secundária;
- Os Corredores Ecológicos Complementares, representando a Rede Complementar;
- Os Espaços Verdes Urbanos, que representam a Estrutura Ecológica Municipal e Urbana;
- As Áreas de Risco, integradas na carta municipal da REN;
- A faixa "*non aedificandi*" à rede viária supramunicipal;
- A RAN e a REN, como áreas abrangidas por regimes especiais.

06 – A delimitação **Estrutura Regional de Proteção e Valorização Ambiental [ERPVA]** considerou:

→ A transposição e representação gráfica do corredor ecológico da Estrutura Regional de Proteção e Valorização Ambiental [ERPVA] representada no PROT-OVT, para o município do Entroncamento, coincide com o Complexo Ferroviário, com a Zona Industrial do Entroncamento e com o Centro da Cidade perfeitamente consolidado.

→ Esta circunstância associada ao elevado nível de urbanização do Entroncamento torna quase impossível, fisicamente, a representação da transposição desse corredor.

→ No entanto, a filosofia demarcada pelo PROT-OVT na identificação e salvaguarda desses corredores é garantida à escala do plano pela zona de baixa aluvionar e corredor que se estende e prolonga para o concelho de Vila Nova da Barquinha.

→ Significa isto que a transposição das orientações da ERPVA vertida no PROT-OVT devem ser encaradas como "orientações" e não fisicamente rigorosas e concretas quando se procede à transposição de escalas tão diferenciadas.

→ O mesmo se passa relativamente à garantia de conectividade. Esta é perfeitamente garantida tendo em conta os elementos naturais presentes no território e os elementos de rutura existentes (Complexo Ferroviário, Zona Industrial e A23), Acresce, que em territórios com este nível de infraestruturação e ocupação, esta conectividade em meio urbano é garantida por elementos urbanos como passeios, pequenos largos, jardins e outros espaços verdes urbanos, tal como representados na Planta de Ordenamento - Classificação e Qualificação do Solo.

→ Obviamente, a maioria destas ligações de garantia de conectividade não tem expressão à escala do plano.

07 - As **Áreas de Risco** aqui consideradas dizem respeito às zonas inundáveis, às áreas passíveis de serem inundadas em caso de cheia e às zonas de conflito acústico e encontram-se representadas na Planta de Ordenamento - Áreas de Risco ao Uso do Solo.

08 - A Planta de Ordenamento - Áreas de Risco ao Uso do Solo, para o território do município do Entroncamento, identifica as seguintes áreas:

- a) No âmbito dos riscos naturais, inclui solos com maior vulnerabilidade à propagação das ondas sísmicas e áreas com elevada suscetibilidade à rutura de barragem e áreas inundáveis ou ameaçadas pelas cheias.
- b) No âmbito dos riscos ambientais, inclui locais de depósito de entulho e sucata, linhas de água em risco, estação de tratamento de águas residuais e locais de descarga dos afluentes da ETAR.
- c) No âmbito dos riscos tecnológicos, inclui manuseamento de produtos perigoso, a área de desobstrução da zona de servidão militar aeronáutica, rede elétrica de alta tensão e o traçado do Gasoduto.

09 - A gestão dos riscos naturais, ambientais e tecnológicos, referidos e identificados na Planta de Ordenamento - Áreas de Risco ao Uso do Solo, deve integrar um processo contínuo e dinâmico e o município do entroncamento deve identificar e avaliar os riscos associados às atividades desenvolvidas, tomando as medidas adequadas para prevenir ou reduzir o impacto de potenciais acidentes ou situações de emergência devendo assumir elevada importância em qualquer processo de gestão, dando cumprimento à legislação aplicável e em vigor.

08 - Áreas de Reabilitação Urbana (ARUs)

01 - O município do Entroncamento, tem promovido um significativo esforço financeiro, no domínio da reabilitação urbana, através da delimitação de Áreas de Reabilitação Urbana e da qualificação da rede de espaços públicos, revelando desta forma, uma opção e uma forte aposta na qualificação urbana e ambiental das principais centralidades do município. Os espaços públicos são fatores de atração e de valorização do território porque enquadram o tecido urbano envolvente e porque proporcionam condições e lugares de encontro e de sociabilidade.

02 - O cenário no domínio da reabilitação urbana é, também ele, bastante favorável. Nesse âmbito o município candidatou, recentemente, a reabilitação e regeneração urbana da sede de concelho, composta por 5 unidades, designadas por Centro histórico, Bairros Ferroviários e Museu Ferroviário, que apesar de terem génese temporal e usos funcionais bem distintas, por razões de coesão territorial são indissociáveis, num esforço financeiro considerável. No entanto a comparticipação esperada do FEDER contribui para tornar esse esforço financeiro próprio perfeitamente enquadrado e em linha com os investimentos realizados nos últimos anos, que a concretizar-se a comparticipação prevista do FEDER, excede em muito os apoios recebidos nos últimos 3 anos.

Capítulo **08** | **Enquadramento no PROTOVT**

- 01 - O Sistema Urbano
- 02 - A estrutura regional de proteção ambiental (ERPVA)
- 03 - O Sistema de Mobilidade
- 04 - O Enquadramento nos Critérios do PROT-OVT

01 - Sistema Urbano [Integração de Entroncamento no sistema urbano proposto para a Região Oeste e Vale do Tejo pelo PROTOVT]

01 - O Oeste e Vale do Tejo situa-se entre as Regiões Centro e Alentejo e a Área Metropolitana de Lisboa e caracteriza-se pelo vasto património natural, pelas amenidades climáticas e pela riqueza de recursos, tendo na água e nas energias renováveis um enorme potencial de reservas naturais e de recursos estratégicos (com grande margem de crescimento no aproveitamento), a base do sistema natural regional, do tecido económico e social e da rede policêntrica de centros urbanos. O território beneficia de uma rede de infraestruturas densa, acolhendo atividades produtivas, logísticas e de serviços assente numa rede solidária e competitiva de centros urbanos e polos de atividade económica, e afirmando as especializações regionais no quadro de contextos mais alargados.

02 - A Região do Oeste e Vale do Tejo constitui um espaço de diversidade, favorecido pela articulação económica nacional e ibérica, dotado de polos de atividade económica e de uma rede equilibrada de cidades médias adequada a estabelecer relações fortes com as áreas rurais.

03 - No que concerne à organização territorial o Oeste e Vale do Tejo evidencia duas subregiões: o Vale do Tejo, constituído pelas NUTS III - Médio Tejo e Lezíria do Tejo - onde se situam as extensas áreas de solos férteis assistindo-se, no entanto, ao alargamento das manchas de ocupação florestal, em resultado do despovoamento e abandono das áreas agrícolas; e o Oeste, onde a influência de duas polarizações externas (Lisboa e Leiria) acentuam processos difusos de urbanização e industrialização, e está sujeito à pressão das atividades turísticas sobretudo na faixa litoral.

04 - De acordo com o Programa Nacional para a Política de Ordenamento do Território (PNPOT) a Região Oeste e Vale do Tejo está plenamente integrada na grande região funcional de Lisboa e a relação com a Área Metropolitana de Lisboa constitui um elemento basilar do seu desenvolvimento. Se por um lado, "*o Oeste e a Lezíria se apresentam como as áreas de expansão natural da Área Metropolitana de Lisboa e oferecem alternativa de localização metropolitana (por exemplo, de equipamentos e de pessoas), por outro lado, o Médio Tejo, pela sua posição geográfica e património natural (reforçado pela presença de recursos hídricos estratégicos para a Área Metropolitana de Lisboa), possui importantes oportunidades de desenvolvimento.*"

05 - Relativamente às **Redes de articulação urbana** o PROTOVT apresenta a Região Oeste e Vale do Tejo **caracterizada por um esquema de sistema urbano alicerçado em subsistemas e eixos urbanos que define uma malha de centralidades e constrói uma estrutura urbana alternativa e complementar à Área Metropolitana de Lisboa.**

Assim, identificam-se no Oeste e Vale do Tejo cinco eixos e dois subsistemas:

- Eixo Urbano do Oeste,
 - Subsistema Urbano do Médio Tejo,
- Eixo Urbano de conectividade a Norte,
- Eixo Urbano Central,
- Eixo Urbano da Lezíria,
- Eixo Urbano de conectividade com a Área Metropolitana de Lisboa
 - Subsistema urbano Sorraia-Tejo.

06 - O **concelho de Entroncamento** insere-se no **Subsistema Urbano do Médio Tejo**. Este subsistema caracteriza-se quer pela estrutura polinucleada, ancorada em cinco polos estruturantes: Fátima/ Ourém - Tomar - Torres Novas - Entroncamento - Abrantes, quer pelo papel de charneira inter-regional que desempenha e de potencial de localização de atividades logísticas, articulando-se com Leiria-Marinha Grande, Beira Interior e Alto Alentejo. No Médio Tejo destaca-se a forte dinâmica e dispersão do povoamento. No âmbito das dinâmicas empresariais e das funções de articulação logística de âmbito inter-regional e nacional evidencia-se o facto do território estar inserido na Porta Norte da Região de Polarização Metropolitana de Lisboa, estruturada no eixo Alcanena-Torres Novas-Entroncamento, onde proliferam atividades industriais e a logística de abastecimento à metrópole de Lisboa. Por outro lado, a confluência de duas autoestradas [A1 e A23], e de duas linhas férreas [Linha do Norte e Linha da Beira Baixa], ambas com serviço internacional, vem reforçar o carácter de “centralidade” mesmo a nível suprarregional.

07 - Já relativamente ao que se refere às **tipologias urbanas**, a estratégia urbana que suporta o PROT OVT exige que se fomente a **consolidação de um sistema urbano regional policêntrico** segundo um modelo de estrutura urbana a três níveis: Centros urbanos regionais; Centros urbanos estruturantes; Centros urbanos complementares.

08 - O PROTOVT define os **Centros Urbanos Regionais** [CUR] pela concentração de população residente, pela importância da base económica e por um leque diversificado de equipamento e serviços. No seu contributo para o policentrismo pretende-se que os CUR se afirmem, globalmente, como âncoras do desenvolvimento da Região. São fundamentais nos processos de inovação e reforço da coesão e competitividade regional, dinamizando os processos de concertação com as centralidades urbanas das regiões adjacentes. Os Centros Urbanos Regionais de Caldas da Rainha, Santarém e Torres Vedras devem assumir esta função de ancoragem regional. Já os **Centros Urbanos Estruturantes** [CUE], como é **considerado o Entroncamento**, desenvolvem um leque de funções razoavelmente diversificado ou um conjunto de funções especializadas. Os Centros Urbanos de Abrantes, Alcobaça, Alenquer, Almeirim, Benavente, Coruche, Entroncamento, Nazaré, Ourém, Peniche, Rio Maior, Tomar, Torres Vedras devem assumir esta função de estruturação do território regional. No seu contributo para o policentrismo deve-se:

- 1) O reforço das capacidades para assumir as funções de nós estruturantes na rede urbana regional.
- 2) A cooperação interurbana a qualquer âmbito, desde que existam oportunidades para melhorar a oferta e a gestão de bens e serviços.
- 3) Redes temáticas (cidades patrimoniais, cidades turísticas, cidades desportivas, entre outras), em que a proximidade ou a contiguidade não são requisitos necessários.
- 4) A cooperação dirigida à promoção conjunta de um espaço económico, territorialmente coerente e que ofereça potencialidades produtivas.

09 - Os **Centros Urbanos Complementares** [CUC] apresentam um leque mínimo de funções urbanas, ainda que pouco diversificadas, mas fundamentais na sustentação da coesão territorial e na consolidação de redes de proximidade. Têm uma função predominantemente municipal, garantindo uma oferta urbana essencial para a coesão territorial.

10 - Os centros urbanos, que não são centros urbanos regionais nem centros urbanos estruturantes, mas são sedes de concelho, devem desempenhar um papel complementar na estruturação regional. Estes centros urbanos podem fazer parte de um ou mais subsistemas urbanos.

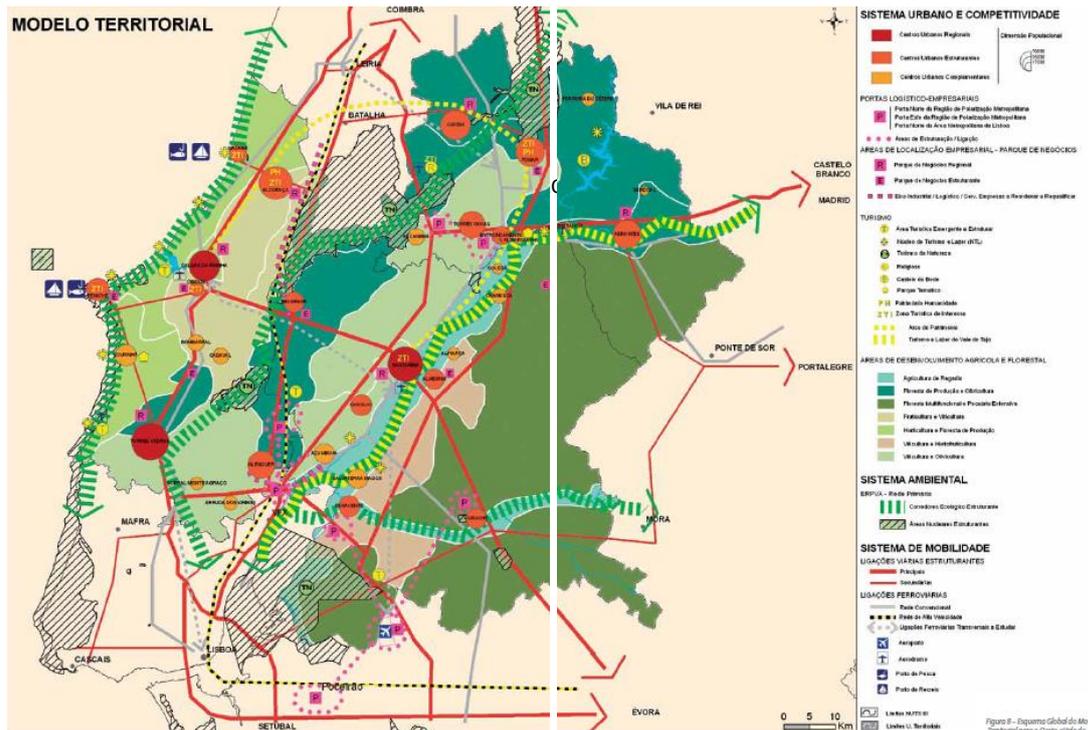


Figura 16 – Sistema urbano da região Oeste e Vale do Tejo / PROTOVT, 2009

11 - Com implicações à escala do PDM, o PROT preconiza que, em especial para os centros urbanos regionais e estruturantes, devem reposicionar-se no quadro metropolitano, construindo uma **estrutura polinucleada, com uma relativa autonomia funcional face a Lisboa**, mas que simultaneamente fortaleça a Região de Polarização Metropolitana. Sendo que para tal, se deve passar:

- De um sistema urbano polinucleado, suportado em centros urbanos com estratégias urbanas municipais, pouco especializados e articuladas, para um sistema urbano policêntrico, suportado em centros urbanos com estratégias diferenciadoras e em redes interurbanas que potenciam a coesão e a competitividade regional;
- De um sistema urbano estruturado em três subsistemas urbanos - Oeste, Médio Tejo e Lezíria do Tejo - para um sistema urbano que promove relacionamentos de geometria variável, nomeadamente o Eixo urbano de conectividade a Norte, o Eixo Urbano do Oeste, o Subsistema Urbano do Médio Tejo, o Eixo Urbano de conectividade Central, o Eixo Urbano da Lezíria, o Subsistema Urbano Sorraia - Tejo; o Eixo de conectividade com a Área Metropolitana de Lisboa;
- De um sistema urbano que não atenua a diferenciação litoral-interior para um sistema urbano que promove uma forte articulação e complementaridade intrarregional;
- De um sistema urbano funcionalmente dependente da Metrópole de Lisboa para um sistema urbano que potencia a atratividade e a estrutura urbana da Região Metropolitana de Lisboa;
- De um sistema urbano pouco articulado com as regiões envolventes para um sistema urbano que promove a articulação inter-regional, com a Área Metropolitana de Lisboa, o Alentejo e o Centro litoral e a Beira Interior.

12 - No que se refere às designadas **Unidades Territoriais**, o concelho de **Entroncamento** insere-se na **Unidade Territorial - Colinas do Tejo**, que se estende entre os concelhos de Rio Maior, Santarém, Torres Novas, Alcanena, Entroncamento e Tomar. Esta área distingue-se por um relevo ondulado suave coberto por pomares, vinhas e grande extensão de olivais, registando-se também forte ocorrência de explorações intensivas de bovinos. A paisagem assume um carácter essencialmente rural, não obstante as áreas afetadas a indústrias, comércio, armazenagem ou logística associadas aos principais centros urbanos. As atividades empresariais e de logística têm sofrido um incremento nesta Unidade Territorial, em resultado do aproveitamento da ligação da A23 com a A1.

13 - Trata-se de um povoamento concentrado associado aos núcleos urbanos principais, no entanto, na generalidade, "ocorre com edificado que se estende ao longo das vias de comunicação, de forma dispersa, ou concentrada em áreas de grandes dimensões (Torres Novas, Entroncamento e Tomar). O sistema urbano é polarizado por Alcanena, Torres Novas, Entroncamento, e Tomar, sendo que a parte Sul da unidade mantém relações funcionais intensas com Santarém."

14 - No que diz respeito ao património salienta-se, por um lado o Convento de Cristo, Património da Humanidade, e assinala-se a existência de um notório espólio, associado à ferrovia e material circulante centralizado no Museu Nacional Ferroviário. Por outro, para além "dos inúmeros cursos de água superficiais (Rios Almonda, Alviela e Maior, Ribeiro de Cabanas, Ribeiras de Almoester, de Alcanede, etc.), importa destacar nos recursos hídricos subterrâneos, o aquífero da margem direita do Tejo com grande **dimensão** e elevado valor estratégico".

15 - O **Sistema Urbano Proposto do concelho do Entroncamento** considera as Linhas Estratégicas de Desenvolvimento definidas para o município. Apesar de serem diversas e significativas, consubstanciam sobretudo o reforço do principal **centro urbano**, nomeadamente na ligação ao IP6/A23 e ao IC3, atravessando a Linha do Norte, a ampliação da Zona Industrial e de Armazenagem do Entroncamento, a reestruturação urbana do Entroncamento, entre várias outras ações.

16 - Estas ações inserem-se numa postura que considera desejável, tanto no plano regional como interno, o reforço da importância da sede de concelho no contexto sub-regional, no sentido da sustentação da coesão territorial e na consolidação de redes de proximidade, bem como na consolidação da malha urbana consolidada "Espaços Centrais" e de consolidação dos "Espaços Habitacionais", para que estes possam ver reforçada a sua função de verdadeira alternativa aos espaços centrais, na obtenção de determinados bens e serviços, proporcionando um maior equilíbrio ao sistema urbano concelhio.

17 - Neste contexto, o sistema urbano do Concelho do Entroncamento reflete a forma como o território se encontra organizado de acordo com o papel que cada aglomerado desempenha na rede urbana, em função da respetiva população, da dinâmica de crescimento, das acessibilidades e das funções instaladas, e, ainda, da capacidade de estabelecer relações de complementaridade entre eles e do território municipal com a região.

18 - De acordo com as funções instaladas o sistema urbano do Concelho do Entroncamento integra quatro níveis:

- a) Um primeiro nível correspondente à cidade e ao território urbano consolidado e que traduz a principal centralidade onde se concentram os equipamentos, os serviços e as funções urbanas essenciais às condições de vida e de sociabilidade.
- b) Um segundo nível corresponde ao espaço habitacional, envolvente do espaço central que, à exceção das funções centrais do setor público (equipamentos sociais) e funções administrativas (serviços públicos), funciona, para muitas funções privadas e públicas, como alternativa à sede de concelho. Esta malha urbana possui uma dimensão populacional assinalável no contexto concelhio, bem como um desenvolvimento substancial ao nível das funções comerciais, de serviços e de

equipamentos coletivos.

- c) Um terceiro nível correspondente ao território urbano consolidado mais periférico e que se traduz em áreas de baixas densidades, que traduzem menores níveis de serviço e reduzidas dinâmicas funcionais.
- d) Um quarto nível correspondente a parcelas do território afetas a usos e processos de gestão específicos e que integram as áreas vocacionadas para a instalação de atividades económicas, as áreas afetas a funções e usos militares e as áreas afetas a usos e funções diretamente associadas à ferrovia, que no seu global, geram dinâmicas de desenvolvimento, de crescimento e de emprego com efeitos diretos na organização territorial municipal.

19 - Os terrenos agrícolas a sul e a ocupação florestal a norte contribuem para a articulação entre estes dois níveis e para a descompressão da imagem e da ocupação urbana.

02 - A estrutura regional de proteção ambiental (ERPVA)

01 - No **Sistema Ambiental** o Entroncamento contribui de uma forma evidente para a “Estrutura Regional de Proteção e Valorização Ambiental [ERPVA]”, integrando as Áreas Nucleares Secundárias (ANS), as quais integram a Rede Secundária da Estrutura Ecológica Municipal, Corredores Ecológicos Secundários [CES]. As **Áreas Nucleares Secundárias** compreendem, no essencial, um conjunto de paisagens notáveis com elevado interesse nacional e regional para a conservação da natureza e biodiversidade e com particular sensibilidade às atividades humanas, neste caso as áreas inseridas na Baixa Aluvionar, associada ao Rio Tejo. A Rede Secundária da Estrutura Ecológica Municipal é constituída pelos **Corredores Ecológicos Secundários [CES]** a sul do Concelho do Entroncamento, identificado na Planta de Ordenamento - Estrutura Ecológica Municipal.

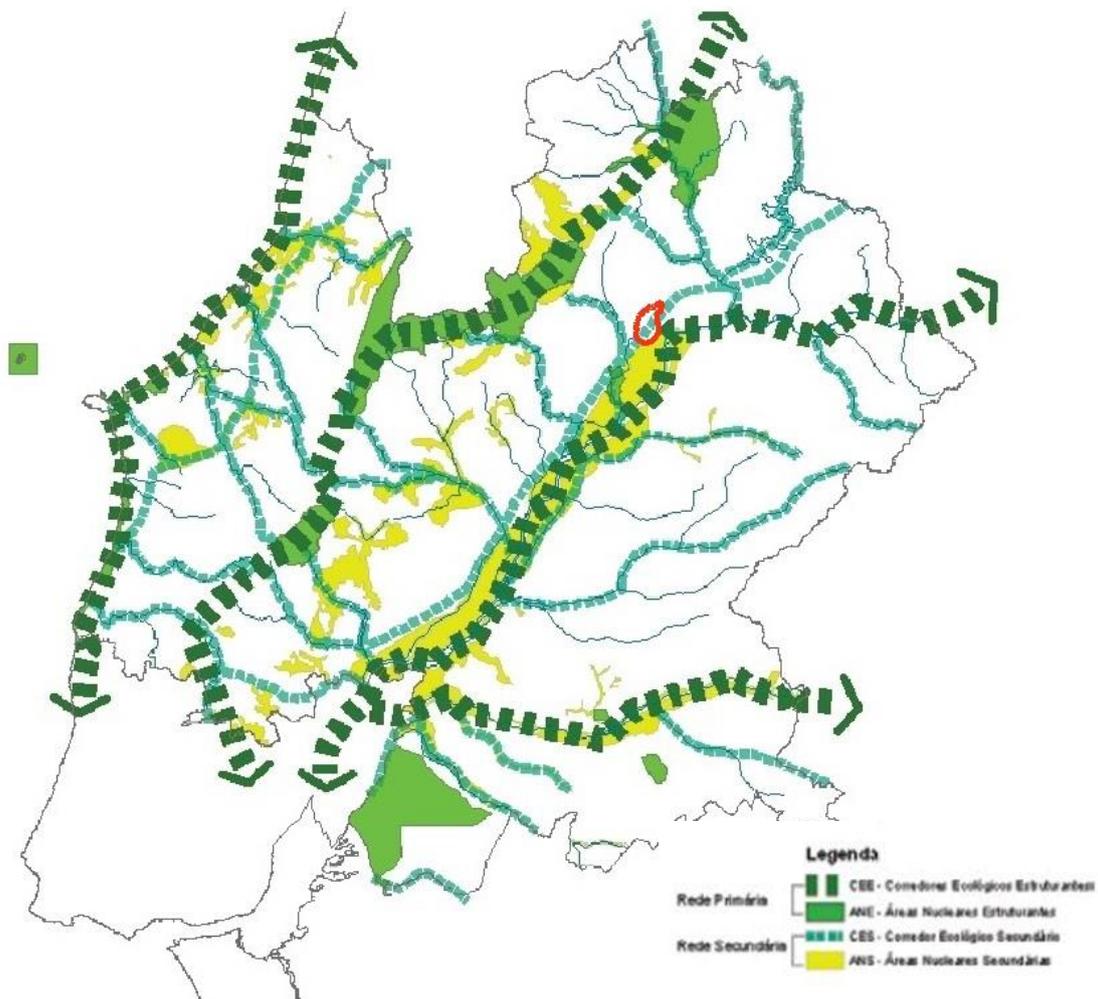


Figura 17 – Estrutura Regional de Proteção e valorização Ambiental (ERPVA) / PROTOVT

02 - A Estrutura Ecológica Municipal [EEM] foi delimitada em coerência com a Estrutura Regional de Proteção e Valorização Ambiental [ERPVA] definida no Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo [PROT-OVT] e com o Plano de Ordenamento Florestal do Ribatejo [PROF]. Integra as componentes ecológicas mais relevantes á escala municipal como, o Estuário do Tejo, a Rede Hidrográfica, os espaços verdes do solo urbano, as áreas de risco (zonas ameaçadas pelas cheias e áreas com riscos de erosão), a faixa "*non aedificandi*" da rede viária supramunicipal [A23 e IC3], as áreas de RAN e as áreas de REN.

03 - Em articulação com a ERPVA, delimitam-se à escala do plano:

- Os Corredores Ecológicos Secundários, representando a Rede Secundária;
- Os Corredores Ecológicos Complementares, representando a Rede Complementar;
- Os Espaços Verdes do Solo Urbano, que representam a Estrutura Ecológica Municipal e Urbana;
- As Áreas de Risco, integradas na carta municipal da REN;
- A faixa "*non aedificandi*" à rede viária supra municipal;
- A RAN e a REN, como áreas abrangidas por regimes especiais.

04 - São integrados na EEM os principais leitos dos cursos de água classificados como REN e que drenam as bacias hidrográficas mais importantes no território municipal, constituindo os corredores ecológicos que contribuem para o equilíbrio do ciclo da água. O rio Tejo é delimitado com um corredor de 1 Km para cada lado das suas margens, constituindo os Corredores Ecológicos Estruturantes. Os restantes leitos dos cursos de água classificados como REN constituem os Corredores Ecológicos Complementares, fundamentais na continuidade da estrutura ecológica.

05 - Como Paisagens Notáveis delimitou-se o Estuário do Tejo, integrando também a Rede Complementar da ERPVA. O espaço natural do estuário do Tejo constitui uma zona húmida - baixa aluvionar, que salvaguarda a função produtiva agrícola de regadio, mantendo e recuperando a vegetação ripícola enquanto elemento importante para as funções de proteção do solo e da água, e de conservação da flora e da fauna.

06 - Na EEM e Urbana integram-se os Espaços Verdes do Solo Urbano incluídos na proposta de perímetros urbanos, que pretendem promover a melhoria das condições ambientais e a qualidade do espaço urbano, constituindo locais privilegiados para criação dos espaços verdes públicos e para atividades de recreio e lazer da população.

07 - Integram-se, também, as **Áreas de Risco** delimitadas na carta municipal da REN:

- As Zonas Ameaçadas pelas Cheias que ocupam cerca de 18,4 hectares, representando cerca de 1,3% da área total do concelho;
- As Áreas com Riscos de Erosão que ocupam cerca de 2,4 hectares, representando cerca de 0,17% da área total do concelho.

08 - Delimita-se uma faixa "*non aedificandi*" à rede viária supramunicipal [A23 e IC3], com 70m do limite da faixa asfaltada.

09 - A ERPVA integra ainda no seu grau de proteção máximo, ou seja, na Estrutura Ecológica Fundamental as áreas abrangidas por regimes especiais, delimitam-se então as áreas de RAN e de REN propostas no âmbito do Processo de Revisão do PDM.

10 - As áreas de RAN representam 16,1% da área total do concelho e são importantes para a manutenção dos solos férteis no concelho determinando a estratégia para a conservação deste recurso. As áreas de REN representam 23,0% da área total do concelho, permitem a criação de contínuos naturais, e otimizam a preservação dos ecossistemas e valores naturais existentes.

03 - Sistema de mobilidade

01 - Relativamente ao **Sistema de Mobilidade** o Entroncamento integra eixos estruturantes com a A23 que faz a ligação entre Peniche e Castelo Branco e o IC3 que faz a ligação entre Setúbal e Coimbra. Ambos estabelecem a ligação a importantes eixos nacionais regionais como a A1 e a A8.

O Entroncamento encontra-se ainda na *Região de Polarização Metropolitana*, o que se traduz num “incremento da industrialização e da pressão da urbanização bem como a acentuação de movimentos pendulares. Este fenómeno de *metropolização* do OVT, por coroas de “descompressão” da AML, afeta uma terceira faixa (terceiro anel) e compreende os centros urbanos de Marinha Grande - Leiria, o **subsistema urbano do Médio Tejo**, Évora, Santiago do Cacém/ Sines.

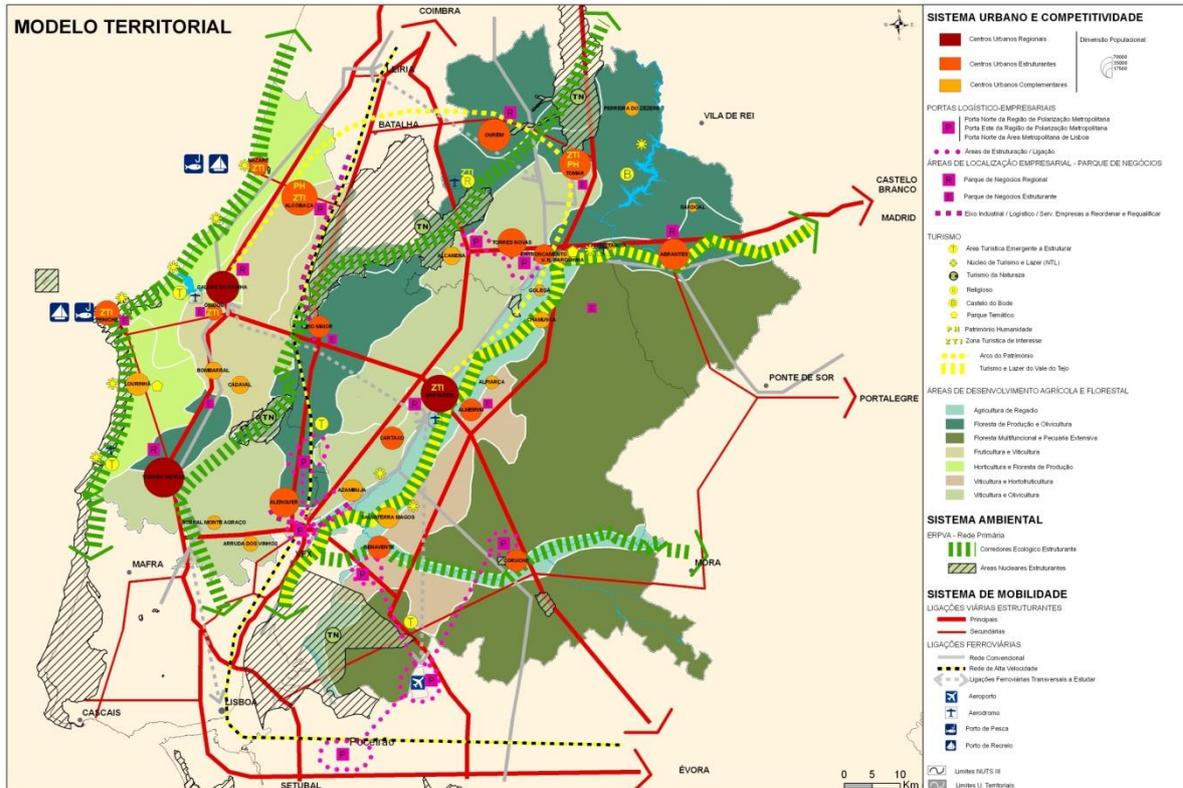
02 - Esta posição geoestratégica do Entroncamento é um dos seus principais trunfos na afirmação da sua capacidade diferenciadora e na sua capacidade competitiva no contexto regional e nacional. São evidentes três ideias centrais que os atuais estudos do PROT – OVT revelam:

- Entroncamento assume-se como um Pólo de Desenvolvimento Económico de forte relação com a ferrovia (Linha do Norte e Linha da Beira Baixa).
- O sistema Ecológico do PROT-OVT revela uma realidade que o Entroncamento no seu PDM assume, identificando as Áreas Nucleares Secundárias (ANS), que integram a Rede Secundária da Estrutura Ecológica Municipal, Corredores Ecológicos Secundários (CES) e que constituem a “Estrutura Regional de Proteção e Valorização Ambiental (ERPVA)” e delimitando os Corredores Ecológicos Secundários, representando a Rede Secundária, associado ao Tejo.
- O Posicionamento do Entroncamento na relação com a AML quer do ponto de vista das acessibilidades rodoviárias e ferroviárias quer na organização e especialização das áreas vocacionadas para receber atividades económicas, em articulação com os novos e emergentes fatores e localização procuram reforçar um papel que ao longo das últimas décadas se tem vindo a acentuar. Também aqui, a nova proposta de PDM se enquadra na globalidade com a filosofia e modelo territorial defendido pelo PROT-OVT.

03 - **Concluindo**, a proposta de Plano de revisão do PDM do Entroncamento enquadra-se no posicionamento estratégico definido e assumido pelo PROTOVT e concorre para a implementação e execução da estratégia de desenvolvimento da regional nele contida.

04 - O enquadramento nos critérios do PROT-OVT

01 - A proposta de Plano Diretor Municipal do Entroncamento enquadra-se totalmente nos objetivos, nos princípios e nas estratégias defendidas a nível do PROT-OVT.



02 - O Modelo territorial proposto para o OVT pelo PROT assenta em três Sistemas estruturantes (Relatório Proposta de PROT-OVT, junho de 2008, pág. 61 e ss):

- Sistema Urbano e Competitividade
- Sistema Ambiental
- Sistema de Mobilidade

03 - O Concelho do Entroncamento desempenha um papel importante em qualquer destes Sistemas e na definição do Modelo Estratégico para a Região Oeste e Vale do Tejo, em especial na sua relação com a Área Metropolitana de Lisboa. Foi nesse sentido que foi estruturado e pensado a proposta do Plano Diretor Municipal do Entroncamento:

04 - No **Sistema Urbano e Competitivo** a aposta do Entroncamento vem de encontro às preocupações assinaladas pelo PROT-OVT. O Entroncamento procurará afirmar a sua capacidade de diferenciação e de competitividade apostando na qualificação urbana, no desenvolvimento das suas áreas empresariais, tirando partido da “localização” de importantes de infraestruturas estruturantes afetas nomeadamente às Infraestruturas de Portugal IP, Terminal Ferroviário da Mediterranean Shipping Company (MSC) e Regimento de Manutenção Militar do Entroncamento e dos novos contextos regionais.

05 - O Entroncamento apresenta uma localização geoestratégica interessante face à AML, ligação essa, hoje bastante reforçada em resultado do novo contexto viário regional onde a A23/IP6 e o IC3 assumem papel estruturante. Trata-se de um território marcadamente urbano, que integra o designado “Subsistema Urbano do Médio Tejo” que constitui uma estrutura polinucleada ancorada em cinco polos estruturantes - Fátima/ Ourém - Tomar - Torres Novas - Entroncamento - Abrantes, com um papel de charneira inter-regional e de potencial de localização de atividades logísticas, articulando-se com Leiria, Marinha Grande, Beira Interior e Alto Alentejo.

06 - A potencialidade deste Subsistema, em termos logísticos, reflete-se no facto de acolher a Porta Norte da Região de Polarização Metropolitana de Lisboa, estruturada no eixo Alcanena-Torres Novas-Entroncamento. A confluência de duas autoestradas [A1 e A23], e de duas linhas férreas [Linha do Norte e Linha da Beira Baixa], ambas com serviço internacional, reforçam a sua “centralidade” mesmo a nível supra-regional. O património surge como o fator de ligação com o Oeste, sendo ainda notória a forte ligação a Norte, promovida particularmente pelos fluxos de emprego e nos inter-relacionamentos na área do comércio e serviços.

Capítulo **09** | **Implementação, monitorização e sistema de indicadores**

01 - Avaliação / monitorização do estado do ordenamento do território

02 - Indicadores gerais para monitorização e avaliação

Neste capítulo, apontam-se ainda um conjunto de indicadores que servem de referência à monitorização e avaliação do Plano. (artigo 93º do DL 80/2015 de 14 de maio).

01 - A avaliação / monitorização do estado do ordenamento do território

01 - A avaliação/monitorização do estado do ordenamento do território e, em especial da execução dos planos, é fundamental para a aplicação de políticas territoriais sustentadas, como forma de fortalecimento do planeamento como processo, cíclico e ponderado.

02 - A seleção de indicadores considera alguns aspetos essenciais que a seguir se destacam: a relevância no âmbito da política municipal, a disponibilidade de informação e a capacidade de permitir uma interpretação clara e inequívoca, a sensibilidade ao contexto e às alterações resultantes do processo de implementação do plano, a capacidade de permitir comparar no tempo e no espaço e, finalmente, a fiabilidade científica. Efetivamente, procurou-se selecionar um conjunto de indicadores relevantes para a explicação do processo de implementação do plano e passíveis de serem medidos. Os indicadores selecionados permitem aferir e averiguar até que ponto o processo de implementação do plano está a contribuir para o processo de desenvolvimento municipal e, assim, alertar para a eventual necessidade de revisão. A análise destes indicadores pode e deve ser complementada com o conjunto de indicadores definidos no âmbito do Relatório Ambiental. Uns e outros permitem uma excelente base de análise e de ponderação na elaboração do Relatório do Estado do Ordenamento do Território que o município deve elaborar nos termos da lei.

03 - O processo de gestão do território, tendo como objetivo a concretização das orientações estratégicas do plano diretor municipal, necessita de poder ser avaliado de modo a aferir o seu nível de desempenho na implementação física e das dinâmicas territoriais.

04 - Esta avaliação deverá ser transmitida com base num conjunto de índices que agregam indicadores que, por sua vez, reúnem os diferentes parâmetros selecionados para o processo de monitorização, o que permite não só a comparabilidade dos resultados, como torna possível evidenciar a eficiência entre o nível de investimento público e privado desenvolvido e a sua relação com o nível de desenvolvimento do município.

05 - Assim, tendo em consideração as características e as dinâmicas do território do município do Entroncamento, com a implementação da proposta de revisão do PDM, os indicadores de monitorização, que se consideram coerentes e adequados, para avaliação dos níveis de implementação ou execução do plano, são os constantes do quadro do ponto seguinte.

02 - Indicadores gerais para monitoração / avaliação

Quadro 14: Indicadores para efeito de avaliação		
Indicadores para efeitos de avaliação	Valor de referência	Meta
População residente	[2011] 20.206 hab.	Crescimento \geq 11,0%
População		
População ativa	[2011] 9.780 hab.	Crescimento \geq 0,5%
Taxa de desemprego	[2011] 10,5 %	Decréscimo \geq 2,0%
Taxa de atividade	[2011] 48,4 %	Crescimento \geq 2,0%
Dinâmica urbanística		
Número de licenciamentos ou alvarás emitidos	44	Crescimento \geq 5,0%
Percentagem do perímetro urbano consolidado	85,0 %	Crescimento \geq 10,0%
Número de alojamentos vagos	[2011] 1.530 aloj.	Decréscimo \geq 5,0%
Número de edifícios	[2011] 4.150 edifícios	Crescimento \geq 5,0%
Reabilitação urbana		
Projetos de reabilitação urbana	[2017] 15	\geq 80%
Área de espaços públicos a reabilitar e/ou a executar	[2017] 70 hectares	\geq 80%
Espaços Verdes	[2017] 72,18 hectares	\geq 90%
Espaços de atividade económica		
Área proposta no plano diretor municipal	[2016] 144,13 hectares	\geq 100%
Áreas infraestruturadas	[2016] 101,2 hectares	\geq 90%
Percentagem de ocupação	[2016] 70 %	\geq 85%
Numero de Empresas sediadas no município	637	\geq 10%
Turismo e Ambiente		
Unidades de alojamento local	1	Crescimento \geq 2
Qualidade das águas superficiais	[2011] Bom	Muito bom
Qualidade das águas subterrâneas	[2011] A3	A1
Qualidade da água para consumo	[2015] Bom	100%
Áreas de Conflito / Ruído	[2017]	Bom
Infraestruturas		
Níveis de cobertura da rede de abastecimento de água	[2011] 99%	\geq 100%
Níveis de cobertura da rede de saneamento	[2011] 99%	\geq 100%
Níveis de cobertura da rede de recolha de resíduos sólidos	[2011] 100%	\geq 100%
Níveis de cobertura da rede elétrica	[2011] 100%	\geq 100%
Acessibilidade e transportes		
Investimento na conservação da rede viária	[2017] 150.000€	Crescimento \geq 10%/ano
Cobertura e acesso à rede de transportes	90%	\geq 95%
Estacionamento	0,98	\geq 15% / ano
Equipamentos		
Dotação de equipamentos de Ensino - 1º ciclo [m2/hab]	[2017] / 6,2/m ² /hab	8,0/m ² /hab
Dotação de equipamentos de Ensino - 2/3 ciclo [m2/hab]	[2017] / 8,2/m ² /hab	10,0/m ² /hab
Dotação de equipamentos de Ensino - Secund. [m2/hab]	[2017] / 8,5/m ² /hab	10,0/m ² /hab
Dotação de equipamentos de Saúde [m2/hab]	[2017] / 8,0/m ² /hab	13,2 m ² /hab
Dotação de equipamentos de Apoio Social [m2/hab]	[2017] / 8,0/m ² /hab	15,0 m ² /hab
Dotação de equipamentos Desportivos [m2/hab]	[2017] / 2,1/m ² /hab	8,7 m ² /hab

Anexo I - Listagem Património Arquitetónico e Arqueológico

Inventário dos Elementos de património arquitetónico no Concelho do Entroncamento		
Nº de Inventário	Identificação do Elemento	Tipo de Elemento
	Bairro Camões	Arquitetura Civil
	Bairro da Estação	Arquitetura Civil
	Bairro da Liberdade	Arquitetura Civil
	Bairro Vila Verde	Arquitetura Civil
	Bairro Frederic Ulrich	Arquitetura Civil
1	Capela de S. João Batista	Arquitetura Religiosa
2	Chafariz do Largo das Vaginhas	Arquitetura Civil
3	Igreja Sagrada Família / Igreja Matriz	Arquitetura Religiosa
4	Câmara Municipal - Paços do Concelho	Arquitetura Civil
5	Edifício do Centro Cultural (antigo Mercado Diário)	Arquitetura Civil
6	Jardim José Pereira Caldas	
7	Edifício da Escola Camões	Arquitetura Civil
8	Museu Nacional Ferroviário	Arquitetura Civil
9	Barragem do Parque do Bonito	
10	Edifício dos CTT	Arquitetura Civil
11	Central Elétrica da CP	Arquitetura Industrial
12	Biblioteca do Entroncamento	Arquitetura Civil

Fonte: Dados próprios / CME

Inventário do património arqueológico do Concelho do Entroncamento (Fonte DGPC)	
Designação	FONTE DO BONITO 1
CNS	8052
Freguesia	Nossa Sra. de Fátima
Tipo de Sítio	Povoado
Período	Calcolítico
Descrição	Terraço da margem esquerda da Ribeira do Bonito onde se conserva um povoado do Calcolítico com boas condições de preservação, localizado no topo da referida plataforma, e no qual foi detetada uma estrutura pétrea circular que teria funcionado possivelmente como lareira (recolheram-se carvões e «ídolos de cornos» calcinados). Foi descoberto após a abertura de valas para implantação de condutas de água para abastecimento de um futuro parque de campismo (segundo informação pessoal obtida junto da CME).
Meio	Terrestre
Classificação	-
Conservação	-
Medidas de proteção	
Designação	FORMIGÃO
CNS	10666
Freguesia	S. João Batista
Tipo de Sítio	Estação de Ar Livre
Período	Idade do Bronze ((?))
Descrição	Habitat sem estruturas detetadas. Foram recolhidos materiais, maioritariamente líticos, e um pequeno conjunto cerâmico pré-histórico. O estudo dos materiais, bem como a sua distribuição espacial, sugerem que o sítio pode ter conhecido mais de uma ocupação pré-histórica, correspondendo as peças patinadas a uma ocupação anterior à Idade do Bronze.
Meio	Terrestre
Classificação	-
Conservação	-
Medidas de proteção	
Designação	ENTRONCAMENTO
CNS	13129
Freguesia	S. João Batista
Tipo de Sítio	Povoado
Período	Idade do Bronze - Final ((?))
Descrição	Local descoberto aquando da realização de trabalhos de extração de areias para a construção da IP6 / IC3 em 1993, por elementos do núcleo de Arqueologia da Barquinha. Realizaram-se duas pequenas sondagens por A.R.Cruz e L. Oosterbeek, tendo-se exumado apenas material lítico.
Meio	Terrestre
Classificação	-
Conservação	-
Medidas de proteção	

Designação	COLMEIAS
CNS	27481
Freguesia	S. João Batista
Tipo de Sítio	Estação de Ar Livre
Período	Paleolítico
Descrição	O sítio localiza-se numa pequena plataforma sobranceira à Ribeira da Atalaia, correspondendo provavelmente a um terraço, no qual apareceram materiais líticos.
Meio	Terrestre
Classificação	-
Conservação	Regular
Medidas de proteção	

Designação	CASAL DO CONDE
CNS	27482
Freguesia	S. João Batista
Tipo de Sítio	Estação de Ar Livre
Período	Paleolítico
Descrição	O sítio localiza-se numa zona aplanada e corresponderá a uma grande mancha de dispersão de materiais, onde aparecem peças litilicas.
Meio	Terrestre
Classificação	-
Conservação	Regular
Medidas de proteção	

Designação	ENTRONCAMENTO 1
CNS	29328
Freguesia	S. João Batista
Tipo de Sítio	Mancha de Ocupação
Período	Paleolítico e Neo-Calcolítico
Descrição	O sítio do está localizado no terraço inferior do vale, na margem Oeste da Ribeira da Ponte da Pedra, tendo sido encontrados à superfície alguns materiais líticos que podem ser do Paleolítico e alguns fragmentos de recipientes cerâmicos de produção manual que podem indicar uma ocupação de cronologia mais recente no local.
Meio	Terrestre
Classificação	-
Conservação	-
Medidas de proteção	

Designação	FONTE DO BONITO 2
CNS	34166
Tipo de Sítio	Vestígios de superfície
Período	Indeterminado
Descrição	No local foi identificada uma mancha de materiais líticos cronologicamente enquadráveis na pré-história antiga.
Meio	Terrestre
Classificação	-
Conservação	-
Medidas de proteção	

Designação	CASAL DO CONDE 2
CNS	34167
Tipo de Sítio	Mancha de Ocupação
Período	Indeterminado
Descrição	No local foram identificados vestígios líticos de superfície.
Meio	Terrestre
Classificação	-
Conservação	-
Medidas de proteção	

Anexo II- Fichas de caracterização por aglomerado ou área do plano

Nota

As fichas de caracterização constituem uma base de suporte ao processo de elaboração do plano, nomeadamente à fundamentação da delimitação dos perímetros urbanos. Estão, por isso, datados no tempo (abril 2024). É por isso natural apresentarem algumas desatualizações motivadas pela introdução de algumas alterações decorrentes dos pareceres das entidades, emitidos em reuniões de concertação com a CCDRLVT e APAARHTO.

Fundamentação do perímetro urbano

[à luz do disposto no Decreto Regulamentar 15/2015 de 19 de agosto]

1. A globalidade do território do município do **Entroncamento** encontra-se, praticamente, urbanizado e infraestruturado. De facto, o município confunde-se coma cidade.

A sua dimensão territorial [13,73 km²] e o seu enquadramento na região, associadas à presença de uma cidade compacta e consolidada e à presença de infraestruturas de interesse nacional relevantes [Complexo Ferroviário e Militares] tornam este território um território de carácter marcadamente urbano. Os níveis de acesso e de **coberturas de todas as redes de infraestruturas, o acesso à rede de equipamentos públicos e o serviço da rede de transportes públicos** consolidam e reforçam essa condição.

2. Apesar dessa evidente condição de território marcadamente urbano apresentam-se fichas de análise e de fundamentação da Classificação e Qualificação do Solo, à luz dos critérios expressos no Decreto Regulamentar 15/2015 de 19 de agosto.

3. O Decreto Regulamentar n.º 15/2015 de 19 de agosto [Diário da República, 1.ª série — N.º 161 — 19 de agosto de 2015] determina no n.º 2 do **artigo 7.º** que o solo urbano compreende:

- a) O solo total ou parcialmente urbanizado ou edificado e, como tal, afeto em plano intermunicipal ou municipal à urbanização e à edificação;
- b) Os solos urbanos afetos à estrutura ecológica necessários ao equilíbrio do sistema urbano.

4. O n.º 3 do mesmo artigo define que a classificação do solo como urbano observa, cumulativamente, os seguintes critérios:

Critérios de Classificação do solo / n.º 3 artigo 7.º Decreto Lei 15/2015 de 19 de Agosto		
a)	Critério 1	Inserção no modelo de organização do sistema urbano municipal
b)	Critério 2	Existência de aglomerados de edifícios, população e atividades geradoras de fluxos significativos de população, bens e informação
c)	Critério 3	Existência de infraestruturas urbanas e de prestação dos serviços associados, compreendendo, no mínimo, os sistemas de transportes públicos, de abastecimento de água e saneamento, de distribuição de energia e de telecomunicações, ou garantia da sua provisão, no horizonte do plano territorial, mediante inscrição no respetivo programa de execução e as consequentes inscrições nos planos de atividades e nos orçamentos municipais;
d)	Critério 4	Garantia de acesso da população residente aos equipamentos de utilização coletiva que satisfaçam as suas necessidades coletivas fundamentais
e)	Critério 5	Necessidade de garantir a coerência dos aglomerados urbanos existentes e a contenção da fragmentação territorial.

Para aplicação dos Critérios 3 e 4 refere o n.º 4 do artigo 7.º que “Na aplicação dos critérios referidos devem ser adotadas soluções apropriadas às características e funções específicas de cada espaço urbano.”

5. Para se tornar mais fácil as análises consideram-se 4 áreas distintas do território do município do Entroncamento, correspondendo a cada uma delas uma **Ficha de análise e fundamentação**:

Ficha A – Cidade Norte

Se considerarmos o território da cidade do Entroncamento situado a Norte da EN3 encontramos uma cidade perfeitamente consolidada e cujo processo de classificação e qualificação do solo não suscita grandes dúvidas. Trata-se da **cidade consolidada e compacta**, servida por todas as redes de infraestruturas, pelos equipamentos de utilização colectiva e pela rede de transportes. Ainda assim, analisam-se e fundamentam-se, com maior detalhe, os casos de classificação e qualificação do solo relativos:

- a) o espaço afeto ao Complexo Ferroviário e ao Regimento de Manutenção Militar do Entroncamento, estruturados e infraestruturados, cujo uso, ocupação e transformação do solo não dependem do município do Entroncamento. Tratam-se de espaços integrados no centro da cidade e que dispõem de acesso a todas as infraestruturas, equipamentos da cidade e à rede de transportes públicos
- b) zona conhecida por “Foros da Lameira”

Ficha B – Cidade Sul

O território da cidade do Entroncamento situado a Sul da EN3, tal como o território situado a Norte, também corresponde à cidade perfeitamente consolidada e cujo processo de classificação e qualificação do solo, também não suscita dúvidas. Ainda estamos na presença da **cidade consolidada e compacta**, servida por todas as redes de infraestruturas, pelos equipamentos de utilização colectiva e pela rede de transportes

No entanto ocorrem duas características de ocupação territorial que merecem uma análise e explicação mais detalhada. Assim analisa-se e fundamenta-se, com maior detalhe, os casos de classificação e qualificação do solo relativos:

- a) Área afeta às Instalações do Regimento de Manutenção Militar do Entroncamento
- b) Área afeta ao Domínio Público Ferroviário

Ficha C – Fontainhas de Cima e Covões

Fontainhas de Cima e Covões são dois aglomerados localizados no lado Norte da A23 e que, por essa circunstância, apresentam-se mais desligados da cidade compacta do Entroncamento. Apresentam, no entanto, uma vivência claramente urbana e dispõem de todas as infraestruturas urbanísticas, são **servidos e acedem, fácil e funcionalmente, a toda a rede de equipamentos públicos da cidade e dispõem de transportes públicos**.

Ficha D – Área de Atividades Económicas / Casal Marques Ferreira

Trata-se de uma área estratégica para o processo de desenvolvimento do concelho uma vez que se trata da envolvente de um conjunto de acontecimentos de relevância regional e nacional, designadamente. Trata-se de uma área específica enquadrada num ambiente programado para o desenvolvimento económico municipal e regional e que faz parte da estratégica regional e nacional de desenvolvimento em torno do complexo ferroviário do Entroncamento.

- a) Do complexo ferroviário do Entroncamento;
- b) Da Zona Industrial do Entroncamento;
- c) Do Terminal Multimodal do Vale do Tejo [plataforma logística, com características de porto seco, assumindo-se como polo concentrador e distribuidor de carga e mercadorias para o mercado ibérico e mundial.

Nesta área o município do Entroncamento tem vindo a negociar com eventuais investidores a instalação de investimentos estruturantes, que atualmente constituem **compromissos**, e que irão contribuir para a dinamização de todo este potencial de desenvolvimento em torno do complexo Ferroviário. Para continuar a garantir a instalação de investimentos de atividades económicas, nomeadamente o desenvolvimento do projeto da MSC, do Parque Logístico / Complexo Logístico do Entroncamento (CLE), que envolve compromissos e negociações com as Infraestruturas de Portugal, é necessário garantir a exclusão do regime da REN, das manchas E16, E17, E18, E19, E20 e E21 [ver fundamentação – Ficha D].

Ficha [A] - Cidade Norte

1. A ficha de caracterização do aglomerado [Cidade Norte] ilustra o nível de urbanização existente. Trata-se do tecido urbano da cidade do Entroncamento que dispõe de todas as redes de infraestruturas, do acesso a equipamentos públicos e rede de transportes públicos.

Critérios de Classificação do solo / artigo 7.º Decreto Lei 15/2015 de 19 de agosto

Critério 1 – Inserção no modelo de organização do sistema urbano municipal	A reduzida dimensão territorial do concelho [13,73m ²] fazem coincidir o concelho coma cidade do Entroncamento. Estamos perante o PDM de uma cidade compacta, consolidada e marcadamente urbana. Por isso os fluxos gerados são próprios de uma cidade acrescido, ainda, pelos fluxos gerados pelas especificidades das suas funções urbanas onde sobressaem o complexo ferroviário do Entroncamento e o Regimento Militar do Entroncamento. Trata-se de uma cidade compacta .
Critério 2 – Existência de aglomerados de edifícios, população e atividades geradoras de fluxos significativos de população, bens e informação	
Critério 3 - Existência de infraestruturas urbanas e de prestação dos serviços associados, compreendendo, no mínimo, os sistemas de transportes públicos, de abastecimento de água e saneamento, de distribuição de energia e de telecomunicações, ou garantia da sua provisão, no horizonte do plano territorial, mediante inscrição no respetivo programa de execução e as consequentes inscrições nos planos de atividades e nos orçamentos municipais;	Toda a cidade Norte é servida por todas as redes gerais de infraestruturas [água, saneamento básico, gás, recolha de lixo, redes tecnológicas, comunicações, electricidades e outras....] e pela Rede de transportes Públicos. O mesmo se passa relativamente aos equipamentos coletivos. Tratam-se de equipamentos da Cidade e estão acessíveis a toda a população, não havendo, atualmente, deficit na oferta de equipamentos públicos.
Critério 4 - Garantia de acesso da população residente aos equipamentos de utilização coletiva que satisfaçam as suas necessidades coletivas fundamentais	Trata-se de uma cidade compacta e com os seus limites perfeitamente definidos.
Critério 5 - Necessidade de garantir a coerência dos aglomerados urbanos existentes e a contenção da fragmentação territorial.	

A leitura e a interpretação do disposto no n.º 4 do artigo 7.º [Na aplicação dos Critérios 3 e 4 devem ser adotadas soluções apropriadas às características e funções específicas de cada espaço urbano.] enquadra, perfeitamente, a leitura da cidade compacta do Entroncamento. As redes de infraestruturação gerais, os equipamentos públicos e a rede de transportes da Cidade serve todo o seu território. Tratando-se de uma cidade compacta o grande objetivo será sempre o da requalificação e reabilitação da cidade, dos seus edifícios e dos seus espaços.

2. Apesar desta leitura da **cidade compacta** existem três áreas no seu interior que justificam que se faça uma análise mais detalhada. Uma primeira respeita aos terrenos afetos ao Complexo Ferroviário e ao Regimento de Manutenção Militar. Uma segunda respeita à envolvente sul do nó da A23 do Entroncamento para a qual se propõe a classificação de solo urbano e a qualificação de espaço de atividades económicas. E uma terceira respeita ao lugar de Foros da Lameira que dada a especificidade do local se entendeu classificar como solo rústico e qualificar como “área de edificação dispersa”.

3. O caso específico dos terrenos afetos ao **Complexo Ferroviário e ao Regimento de Manutenção Militar**

Por se tratarem de espaços, estruturados e infraestruturados, cujo uso, ocupação e transformação do solo não dependem do município do Entroncamento, entendeu-se adequado classificar a qualificação o solo como “Solo Urbano – Espaço de Uso Especial – Infraestruturas Estruturantes”. Trata-se de espaço integrados no centro da cidade e que dispõem de acesso a todas as infraestruturas, equipamentos da cidade e à rede de transportes públicos,

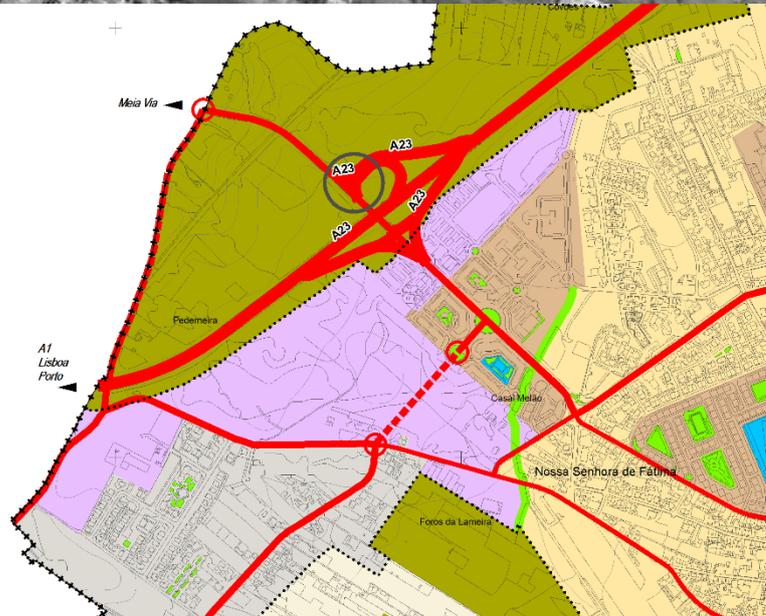
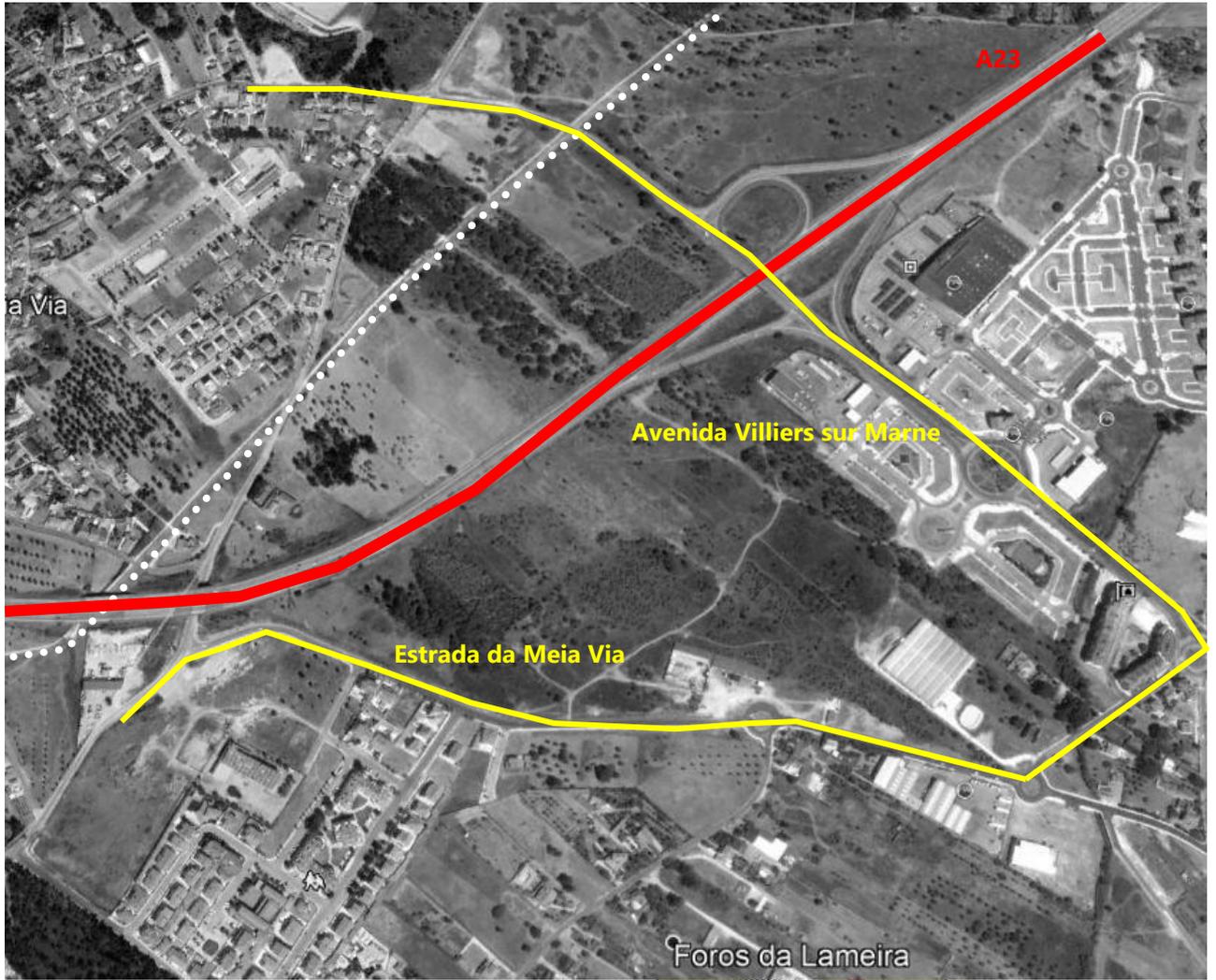
4. O caso específico da **envolvente sul ao nó do Entroncamento da A23**

4.1 - A zona envolvente ao nó da A23 [Nó da meia via ou nó do Entroncamento] está sustentada em arruamentos infraestruturados já existentes que a servem e constitui uma zona com condições de acessibilidade à A23 de excelência.

- a] A **estrada da Meia Via** também apresenta todas as infraestruturas e serve um conjunto de urbanizações na cidade do Entroncamento
- b] A **Avenida Villiers sur Marne** faz a ligação entre a cidade do Entroncamento e o concelho de Torres Novas. Também dispõe de todas as infraestruturas.

4.2 - A área em causa é limitada por estes **eixos urbanos e infraestruturados e pela A23** e respetivo nó do Entroncamento. Ora, com este nível de infraestruturção e salvaguardando a necessária servidão à A23, esta área assume, quase que por natureza, um valor estratégico para a instalação de atividades económicas pois dispõe das redes gerais de infraestruturas e dispões de condições de acessibilidade e, também, de visibilidade, de excelência.

4.3 - Tem sido nesse sentido que o município tem vindo a **negociar / articular** com potenciais interessados a instalação de investimentos de atividades económicas, nomeadamente a instalação de usos e atividades afetos a armazenagem, a logística, a comércio e/ou a serviços e a estabelecimentos hoteleiros. A instalação e realização desses investimentos não carece de obras de urbanização significativas dada a presença das infraestruturas gerais.



4.4 - Se considerarmos os critérios referidos no **n.º3 do artigo 7.º do DL 25/2015** de 19 de Agosto verificamos que:

- a] a área integra o modelo de organização do sistema urbano municipal ao assumir um papel de entrada na cidade e de um pólo de localização de atividades económicas que fortalece a base económica local;
- b] Existem atividades na envolvente que geram fluxos de gente e de investimento. Trata-se de uma zona entre as duas cidades – Torres Novas e Entroncamento e constitui uma das principais portas de entrada no Entroncamento. E no essencial trata-se de uma área de atividade económicas integrada na Cidade e junto a uma das áreas urbanas de construção mais recente.
- c] A zona dispõe de todas as infraestruturas, incluindo as tecnológicas e da rede de transportes não sendo necessário expandir ou sequer reforçar as redes gerais de infraestruturização existentes.
- d] A relação e proximidade com o centro da cidade do Entroncamento, mas também com a cidade de Torres Novas permite fácil e cómodo acesso a toda a rede de equipamentos públicos. Trata-se de uma área central da cidade.
- e] A sua localização e, acima de tudo, a sua classificação e qualificação urbanística garantem a coerência do modelo urbano, consolidando a cidade existente e dotando-a de funções económicas essenciais ao crescimento e solidez da base económica local e à criação de emprego.

4.5 - Se considerarmos as orientações estratégicas do PROTOVT e as orientações de política nacional para o Território do Entroncamento [muito favoráveis ao desenvolvimento da logística associada ao complexo ferroviário e à relação deste com as principais áreas portuárias] verificamos, também, que a classificação e qualificação do solo mais do que ajustada é a que as especificidades territoriais, por si mesmo, impõem.

4.6 – Neste contexto, considerando o nível de infraestruturização existente na zona envolvente sul ao nó do Entroncamento da A23 e considerando, também, a rede de transportes públicos [toda a zona é servida por transportes públicos] e a localização [trata-se de uma das principais “portas de entrada na cidade do Entroncamento e, portanto, trata-se de uma localização central com facilidade de acesso a toda a rede de equipamentos e serviços próprios de uma cidade], o município do Entroncamento classificou e qualificou esta zona como “solo urbano – espaço de atividade económica”. O município do Entroncamento entende que esta classificação e qualificação do solo enquadra-se, perfeitamente, no disposto no artigo 7.º do Decreto Lei 15/2015 de 19 de agosto. O município encontra-se a negociar com promotores privados a instalação de um programa de atividades económicas para o local. No entanto, este quadro negocial ainda não se encontra concluído e, portanto, consolidado. Mas do programa que se encontra em negociação evidencia-se que a sua eventual execução não necessita de expansão ou mesmo reforço das redes de infraestruturas gerais existentes.

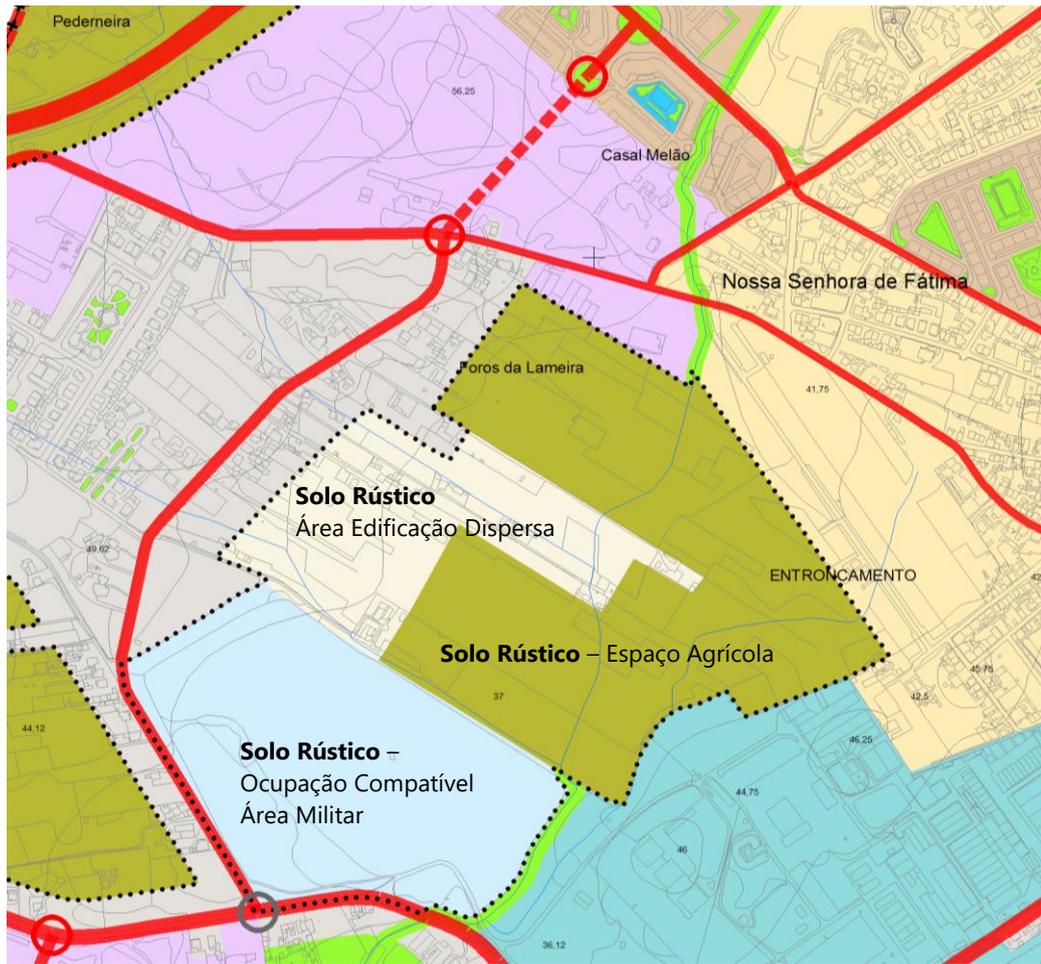
Nesse sentido e mesmo considerando que tal classificação e qualificação do solo respeita e se enquadra no disposto do artigo 7.º do Decreto Lei 15/2015 de 19 de agosto, o município do Entroncamento, **supletivamente**, garante, no horizonte do plano, e caso se venha a revelar necessário, a provisão e o acesso a todas as redes de infraestruturas. Para tal, procederá à inscrição no presente Programa de Execução e nos planos de atividades e orçamentos municipais, a previsão de verbas que possam ser eventualmente necessárias para o reforço e/ou extensão das redes de infraestruturas existentes.

5. O caso específico de Foros da Lameira

5.1 - A zona conhecida por **Foros da Lameira** corresponde a um conjunto de solos ainda não muito ocupados e que, por essa circunstância e pela sua localização, podem constituir a oportunidade de constituir uma “bolsa de descompressão” edificativa na cidade. Nesse sentido e apesar de ser relativamente simples promover a ligação desta área às redes públicas de infraestruturas entende-se que a mesma deve ser classificada como “Área de Edificação Dispersa”. Salvaguardam-se, no entanto, um conjunto de edificações existente [algumas anteriores a 1951 ou em processo de regularização de licenciamento].

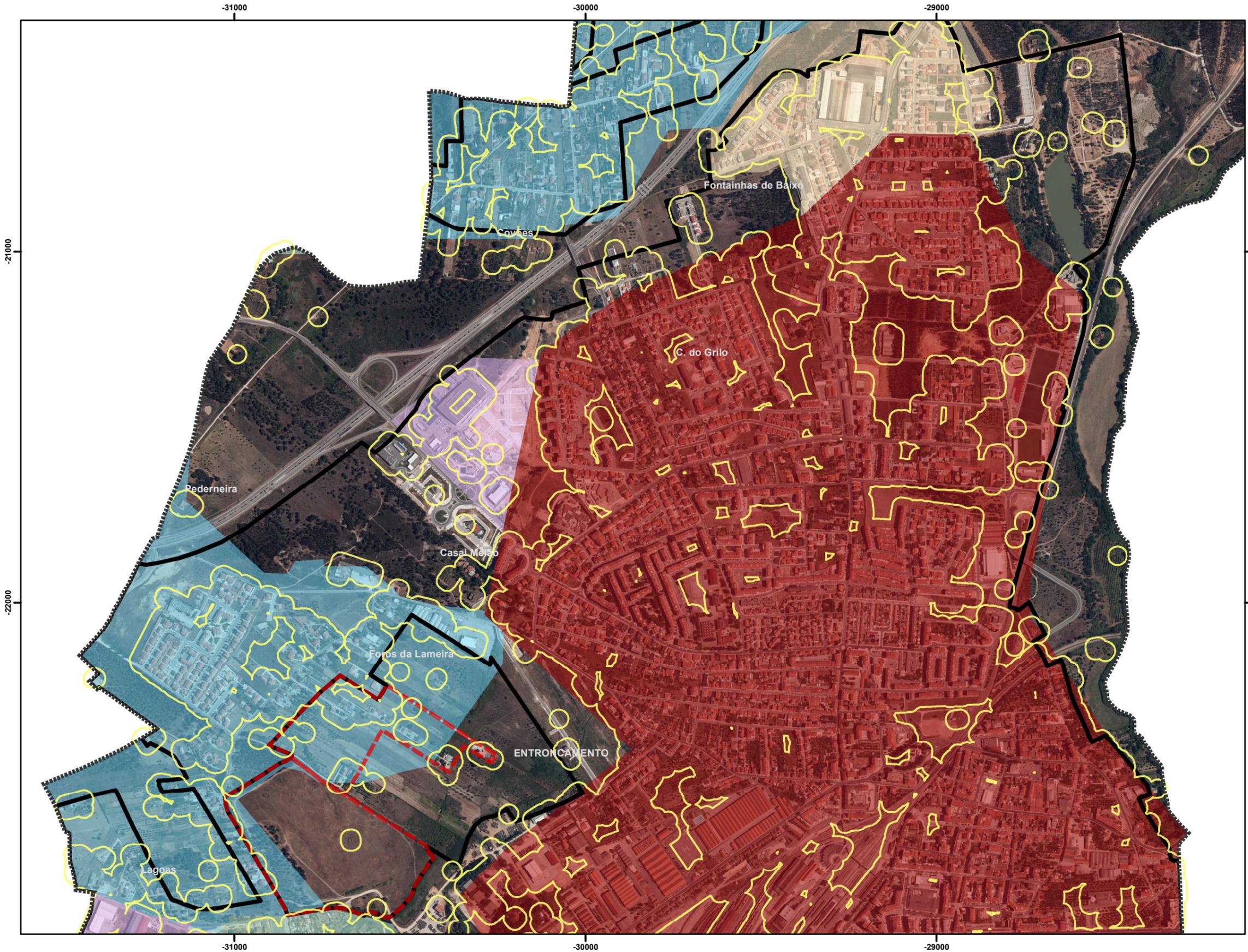
5.2 - A proximidade ao centro da cidade e a existência de algumas edificações poderiam sugerir a classificação do solo como “solo urbano” até porque as infraestruturas gerais estão no arruamento principal. No entanto considerando que as edificações se encontram numa zona relativamente mais baixa, ecologicamente sensível e na continuidade de uma bolsa não edificada, entende-se que a classificação de “solo rústico – áreas de edificação dispersa” para integrar as edificações e “solo rústico – espaço agrícola” para a restante área garantem uma área de descompressão edificativa na cidade e permitem perspetivar, no futuro, a existência de um corredor verde a manter e a valorizar.

5.3 - A área não ocupada com edificações e pertencente ao Regimento de Manutenção Militar foi classificada como “Solo Rústico – Espaços destinados a equipamentos, infraestruturas ou ocupações compatíveis”



Ficha A [Cidade Norte]

[Padrões de Ocupação do PROT_OVT / Áreas Edificadas - Buffer dos 50 metros]

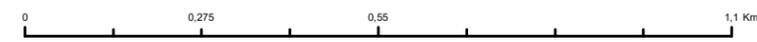


LEGENDA

-  Áreas Edificadas "Buffer de 25 metros"
-  Perímetro Urbano
-  Perímetro Rústico

Padrões de Ocupação do Solo [PROT-OVT]

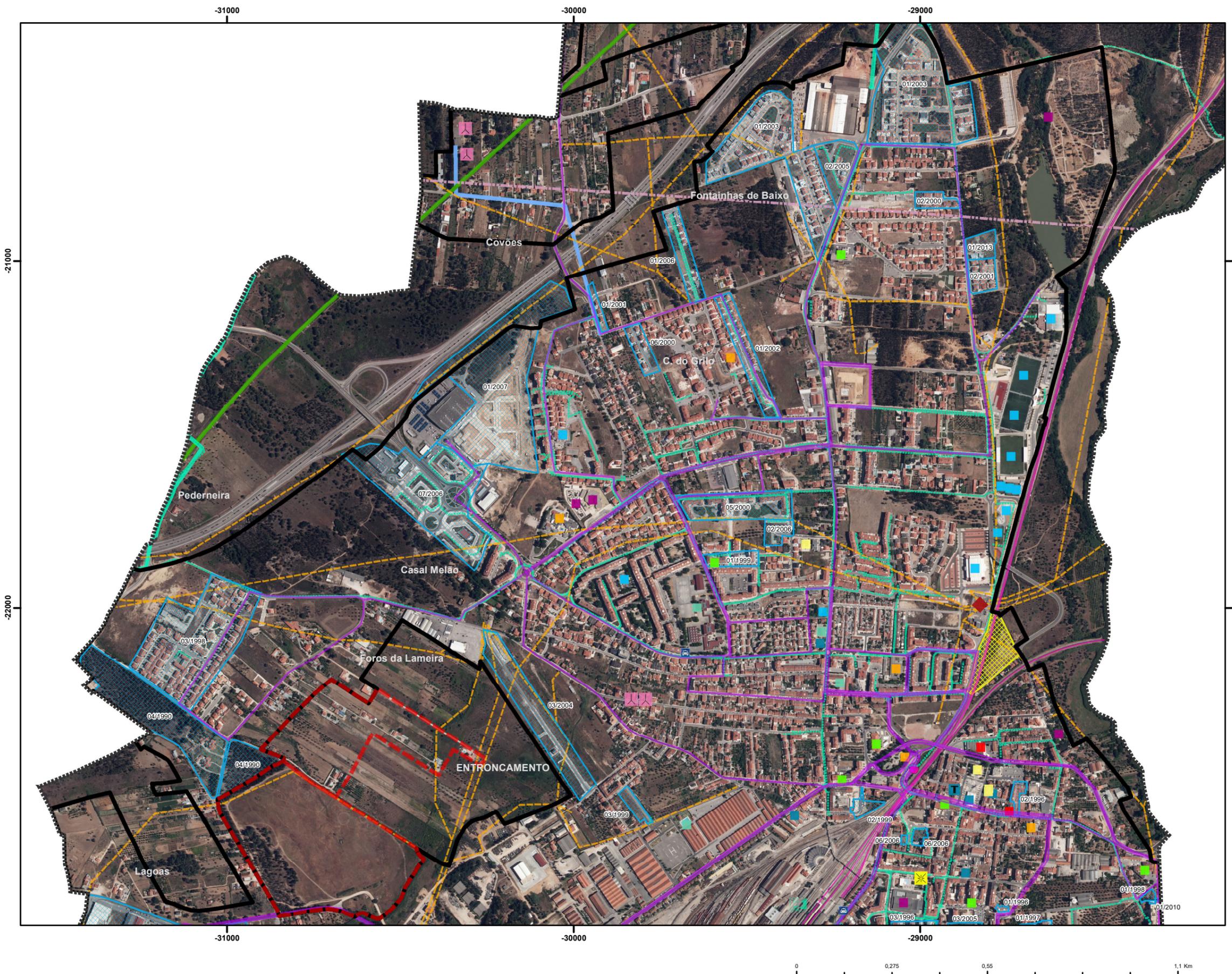
-  AED1-Áreas Edificadas Dispersas1
-  AEL2-Áreas Edificadas Lineares Descontínuas
-  AEC-Áreas Edificadas Compactas
-  IND- Indústria, Armazenagem, Comércio e Logística
-  Espaços Vazios em Construção



	MUNICÍPIO DO ENTRONCAMENTO	
	Classificação e Qualificação do Solo - Cidade (norte) -	
	Padrões de Ocupação do Solo PROT-OVT	Ficha A 1:11000 abril 2024

Ficha A [Cidade Norte]

**[Áreas servidas por equipamentos, redes de infraestruturas,
rede de transportes e compromissos urbanísticos]**



Equipamentos, Infraestruturas, Transportes e Compromissos Urbanísticos

LEGENDA

- Perímetro Urbano
 - Perímetro Rústico
- EQUIPAMENTOS**
- Administrativos
 - Segurança e Proteção Civil
 - Religiosos
 - Desportivos
 - Saúde
 - Ensino
 - Sociais
 - Culturais
 - Outros

INFRAESTRUTURAS
A Área definida como Perímetro Urbano dispõe de acesso às Redes Públicas de Abastecimento de Água e Rede de Saneamento Básico.

- Abastecimento de Água**
- Adutor de Castelo de Bode
 - Conduta Adutora
 - Captação de Água para Consumo Humano
 - Reservatório
 - Estação de Tratamento de Águas
- Drenagem e Tratamento de Águas Residuais**
- Estação Elevatória de Águas Residuais
 - Estação de Tratamento de Águas Residuais

- Abastecimento de Gás**
- Rede de Distribuição Gás
 - Gasoduto
- Abastecimento de Energia Elétrica**
- Infraestruturas de Transporte de Energia Elétrica
 - Subestação

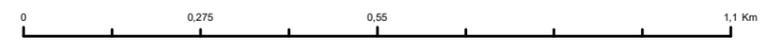
- Telecomunicações**
- Telecomunicações
 - Central de Fibra Ótica
 - Central de Telefones
 - Antenas Emisoras de Rádio e Telemóvel

- TRANSPORTES**
- Rede de Transportes Públicos
 - Praça de Taxis
 - Rede Ferroviária (Linha do Norte e Linha da Beira Baixa)

- COMPROMISSOS URBANÍSTICOS**
- Loteamentos com alvará emitido
 - Licenciamento construção de ginásio (proc. de obras n.º 98/19) com licença de utilização para ginásio n.º 24/2023

- COMPROMISSOS NEGOCIAIS EM CURSO / CME - PROMOTORES**
- 1 - Projeto MSC
 - 2 - Projeto conjunto CME - IP

	MUNICÍPIO DO ENTRONCAMENTO	
	Classificação e Qualificação do Solo - Cidade (norte) -	
	Equipamentos, Infraestruturas, Transportes e Compromissos Urbanísticos	Ficha A
		1:11000 abril 2024



Ficha [B] - Cidade Sul

1. A ficha de caracterização do aglomerado [Cidade Sul] ilustra o nível de urbanização existente. Trata-se do tecido urbano da cidade do Entroncamento que dispõe de todas as redes de infraestruturas, do acesso a equipamentos públicos e rede de transportes públicos.

Critérios de Classificação do solo / n.º 3 do artigo 7.º Decreto Lei 15/2015 de 19 de Agosto

Critério 1 – Inserção no modelo de organização do sistema urbano municipal	A reduzida dimensão territorial do concelho [13,73m ²] fazem coincidir o concelho coma cidade do Entroncamento. Estamos perante o PDM de uma cidade compacta, consolidada e marcadamente urbana. Por isso os fluxos gerados são próprios de uma cidade acrescido, ainda, pelos fluxos gerados pelas especificidades das suas funções urbanas onde sobressaem o complexo ferroviário do Entroncamento e o Regimento Militar do Entroncamento. Trata-se de uma cidade compacta .
Critério 2 – Existência de aglomerados de edifícios, população e atividades geradoras de fluxos significativos de população, bens e informação	Toda a cidade Norte é servida por todas as redes gerais de infraestruturas [água, saneamento básico, gás, recolha de lixo, redes tecnológicas, comunicações, eletrificadas e outras....] e pela Rede de transportes Públicos. O mesmo se passa relativamente aos equipamentos colectivos. Tratam-se de equipamentos da Cidade e estão acessíveis a toda a população, não havendo, atualmente, deficit na oferta de equipamentos públicos.
Critério 3 - Existência de infraestruturas urbanas e de prestação dos serviços associados, compreendendo, no mínimo, os sistemas de transportes públicos, de abastecimento de água e saneamento, de distribuição de energia e de telecomunicações, ou garantia da sua provisão, no horizonte do plano territorial, mediante inscrição no respetivo programa de execução e as consequentes inscrições nos planos de atividades e nos orçamentos municipais;	
Critério 4 - Garantia de acesso da população residente aos equipamentos de utilização coletiva que satisfaçam as suas necessidades coletivas fundamentais	Trata-se de uma cidade compacta e com os seus limites perfeitamente definidos.
Critério 5 - Necessidade de garantir a coerência dos aglomerados urbanos existentes e a contenção da fragmentação territorial.	

A leitura e a interpretação do disposto no n.º 4 do artigo 7.º [Na aplicação dos Critérios 3 e 4 devem ser adotadas soluções apropriadas às características e funções específicas de cada espaço urbano.] enquadra, perfeitamente, a leitura da cidade compacta do Entroncamento. As redes de infraestruturação gerais, os equipamentos públicos e a rede de transportes da Cidade serve todo o seu território. Tratando-se de uma cidade compacta o grande objetivo será sempre o da requalificação e reabilitação da cidade, dos seus edifícios e dos seus espaços.

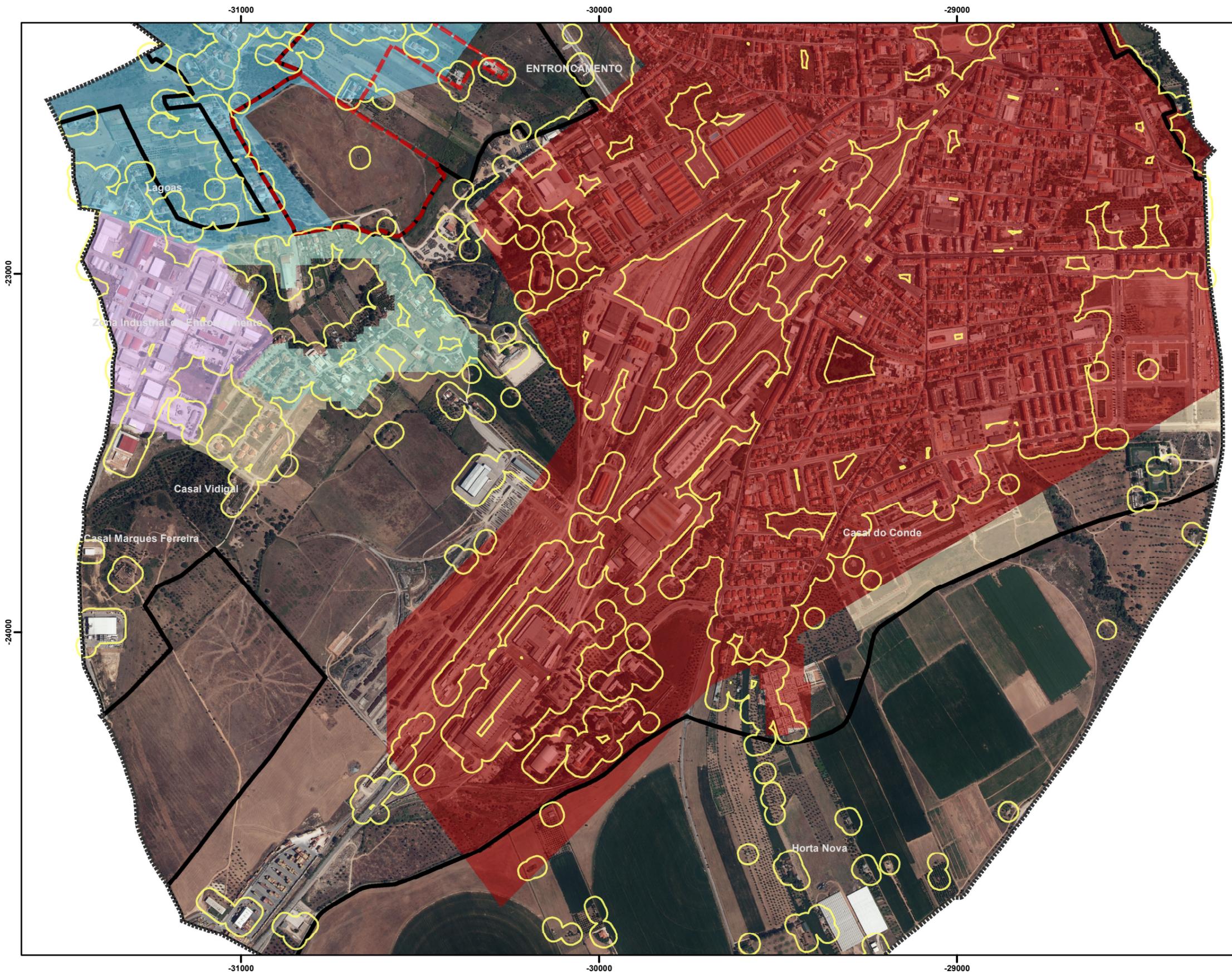
2. Apesar desta leitura da **cidade compacta** existem duas áreas no seu interior que justifica que se faça uma análise mais detalhada por, aparentemente, apresentar, espaços ainda hoje descomprometido ou desocupados. Trata-se do caso específico dos terrenos afetos ao **Complexo Ferroviário e ao Regimento de Manutenção Militar**. Por se tratarem de espaços, estruturados e infraestruturados, cujo uso, ocupação e transformação do solo não dependem do município do Entroncamento, entendeu-se adequado classificar a qualificação o solo como **“Solo Urbano – Espaço de Uso Especial – Infraestruturas Estruturantes”**. Trata-se de espaço integrados no centro da cidade e que dispõem de acesso a todas as infraestruturas, equipamentos da cidade e à rede de transportes públicos. Esta classificação e qualificação do solo permite e enquadra eventuais investimentos relativos a manutenção, modernização ou mesmo reconversão das instalações atuais destas infraestruturas nacionais estruturantes.

3. Mesmo assim e apesar de se perspetivar a continuidades das instalações já existentes e a necessidade de atrair novos investimentos, relacionados com a manutenção ou ampliação das instalações do Regimento de Manutenção Militar, entendeu-se adequado classificar os solos sem qualquer tipo de ocupação e que integram o referido Regimento de Manutenção Militar, como "Solo Rústico - Espaço destinado a equipamentos, infraestruturas e outras estruturas ou ocupações compatíveis".

4. Conclui-se, portanto, que a classificação e qualificação do solo proposta respeita o disposto no RJIGT [DL 80/2015 de 14 de maio, artigo n.º 18, 19, 20 e 21 3 e ainda os artigos n.º 96 e 97] e DR 15/2015 de 19 de agosto [artigo n.º 7, n.º 24 e n.º 25], bem como se enquadra e nas diretrizes estabelecidos pelo PROTOVT e pela opção de política, regional e nacional, em matéria de ordenamento do território e do desenvolvimento económico.

Ficha B [Cidade Sul]

[Padrões de Ocupação do PROT_OVT / Áreas Edificadas - Buffer dos 50 metros]



LEGENDA

-  Áreas Edificadas "Buffer de 25 metros"
 -  Perímetro Urbano
 -  Perímetro Rústico
- Padrões de Ocupação do Solo [PROT-OVT]**
-  AED1-Áreas Edificadas Dispersas1
 -  AEL2-Áreas Edificadas Lineares Descontínuas
 -  AEC-Áreas Edificadas Compactas
 -  IND- Indústria, Armazenagem, Comércio e Logística
 -  Espaços Vazios em Construção



	MUNICÍPIO DO ENTRANCAMENTO Classificação e Qualificação do Solo - Cidade (sul) -	 Ficha B
	Padrões de Ocupação do Solo PROT-OVT	1:11000 abril 2024

Ficha B [Cidade Sul]

**[Áreas servidas por equipamentos, redes de infraestruturas,
rede de transportes e compromissos urbanísticos]**



Equipamentos, Infraestruturas, Transportes e Compromissos Urbanísticos

LEGENDA

- Perímetro Urbano
 - Perímetro Rústico
- EQUIPAMENTOS**
- Administrativos
 - Segurança e Proteção Civil
 - Religiosos
 - Desportivos
 - Saúde
 - Ensino
 - Sociais
 - Culturais
 - Outros
- INFRAESTRUTURAS**
A Área definida como Perímetro Urbano dispõe de acesso às Redes Públicas de Abastecimento de Água e Rede de Saneamento Básico.
- Abastecimento de Água**
- Adutor de Castelo de Bode
 - Conduta Adutora
 - Captação de Água para Consumo Humano
 - Reservatório
 - Estação de Tratamento de Águas
- Drenagem e Tratamento de Águas Residuais**
- Estação Elevatória de Águas Residuais
 - Estação de Tratamento de Águas Residuais
- Abastecimento de Gás**
- Rede de Distribuição Gás
 - Gasoduto
- Abastecimento de Energia Elétrica**
- Infraestruturas de Transporte de Energia Elétrica
 - Subestação
- Telecomunicações**
- Telecomunicações
 - Central de Fibra Ótica
 - Central de Telefones
 - Antenas Emissoras de Rádio e Telemóvel
- TRANSPORTES**
- Rede de Transportes Públicos
 - Praça de Taxis
 - Rede Ferroviária (Linha do Norte e Linha da Beira Baixa)
- COMPROMISSOS URBANÍSTICOS**
- Loteamentos com alvará emitido
 - Licenciamento construção de ginásio (proc. de obras n.º 98/19) com licença de utilização para ginásio n.º 24/2023
- COMPROMISSOS NEGOCIAIS EM CURSO / CME - PROMOTORES**
- 1 - Projeto MSC
 - 2 - Projeto conjunto CME - IP

	MUNICÍPIO DO ENTRONCAMENTO	
	Classificação e Qualificação do Solo - Cidade (sul) -	Ficha B
	Equipamentos, Infraestruturas, Transportes e Compromissos Urbanísticos	1:11000 abril 2024

Ficha [C] – Fontainhas de Cima e Covões

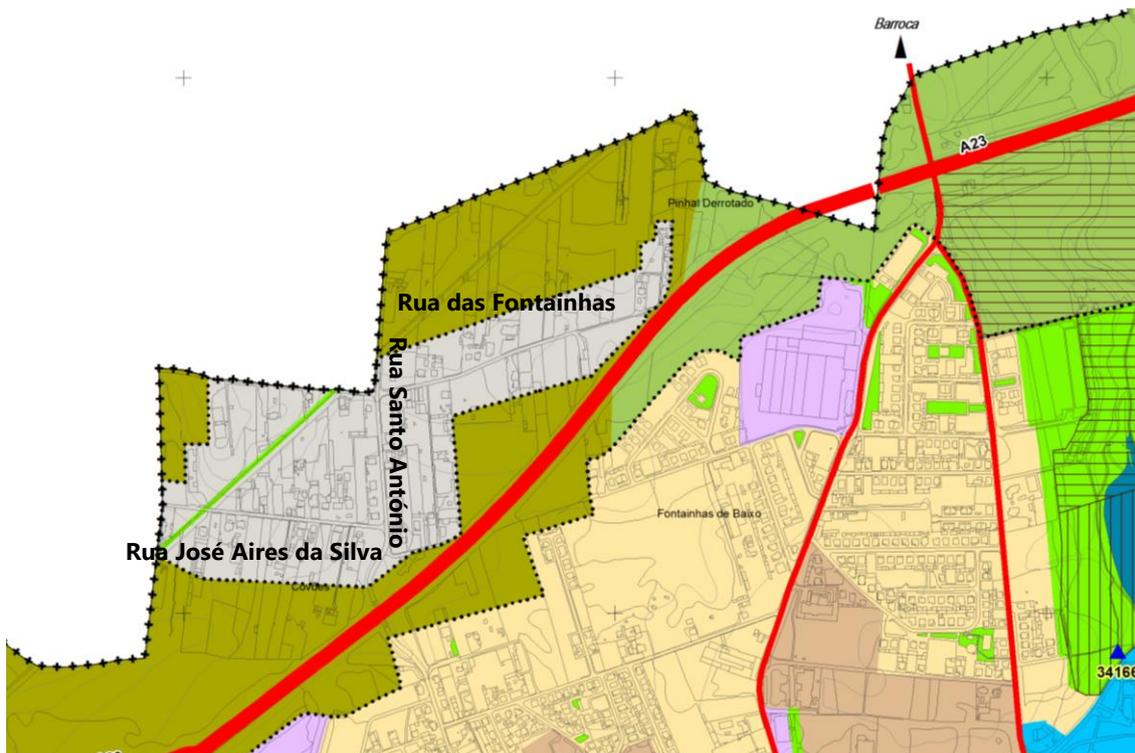
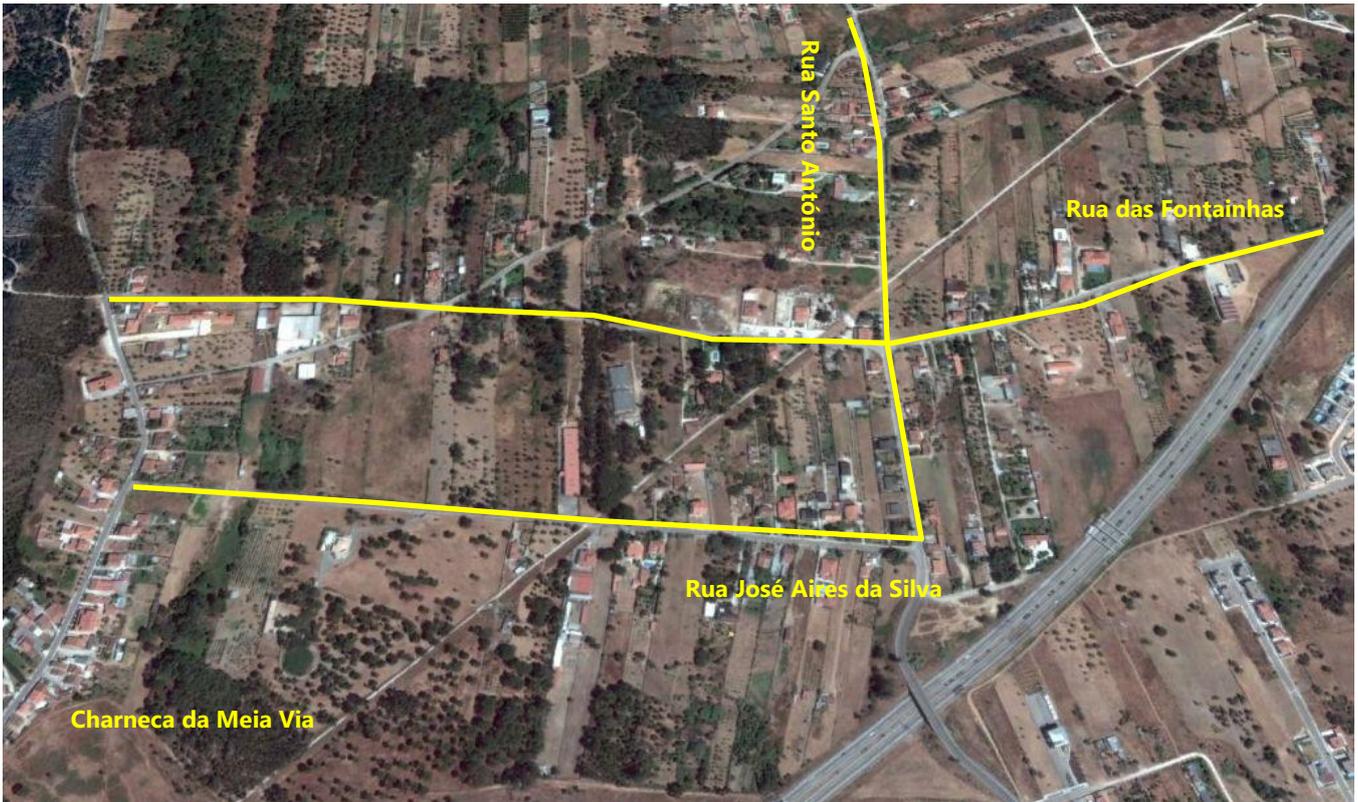
1. A ficha de caracterização do aglomerado [Fontainhas de Cima e Covões] ilustra o nível de urbanização existente. Trata-se do tecido urbano envolvente à cidade do Entroncamento, com características de "Espaço Urbano de Baixa Densidade", que dispõe de todas as redes de infraestruturas, do acesso a equipamentos públicos e rede de transportes públicos.

Critérios de Classificação do solo / n.3 do artigo 7.º Decreto Lei 15/2015 de 19 de Agosto

Critério 1 – Inserção no modelo de organização do sistema urbano municipal	Fontainhas de Cima e Covões correspondem a aglomerados urbanos perfeitamente estruturados que se relacionam com o centro da cidade do Entroncamento apesar de manterem uma certa individualidade.
Critério 2 – Existência de aglomerados de edifícios, população e actividades geradoras de fluxos significativos de população, bens e informação.	O tecido urbano, estruturado e infraestruturado estende-se para o Concelho de Torres Novas.
Critério 3 - Existência de infraestruturas urbanas e de prestação dos serviços associados, compreendendo, no mínimo, os sistemas de transportes públicos, de abastecimento de água e saneamento, de distribuição de energia e de telecomunicações, ou garantia da sua provisão, no horizonte do plano territorial, mediante inscrição no respetivo programa de execução e as consequentes inscrições nos planos de atividades e nos orçamentos municipais;	Estes aglomerados são servidos por todas as redes gerais de infraestruturas [água, saneamento básico, gás, recolha de lixo, redes tecnológicas, comunicações, electricidades e outras....] e pela Rede de Transportes. O mesmo se passa relativamente aos equipamentos colectivos. A População tem o acesso fácil e funcional a toda a rede de equipamentos públicos da cidade e, até mesmo, a equipamentos públicos da cidade de Torres Novas.
Critério 4 - Garantia de acesso da população residente aos equipamentos de utilização coletiva que satisfaçam as suas necessidades coletivas fundamentais	
Critério 5 - Necessidade de garantir a coerência dos aglomerados urbanos existentes e a contenção da fragmentação territorial.	Trata-se de uma cidade compacta e com os seus limites perfeitamente definidos.

A leitura e a interpretação do disposto no n.º 4 do artigo 7.º [Na aplicação dos Critérios 3 e 4 devem ser adotadas soluções apropriadas às características e funções específicas de cada espaço urbano.] enquadra, perfeitamente, a leitura da cidade compacta do Entroncamento. As redes de infraestruturas gerais, os equipamentos públicos e a rede de transportes da Cidade serve todo o seu território. Tratando-se de uma cidade compacta o grande objectivo será sempre o da requalificação e reabilitação da cidade, dos seus edifícios e dos seus espaços.

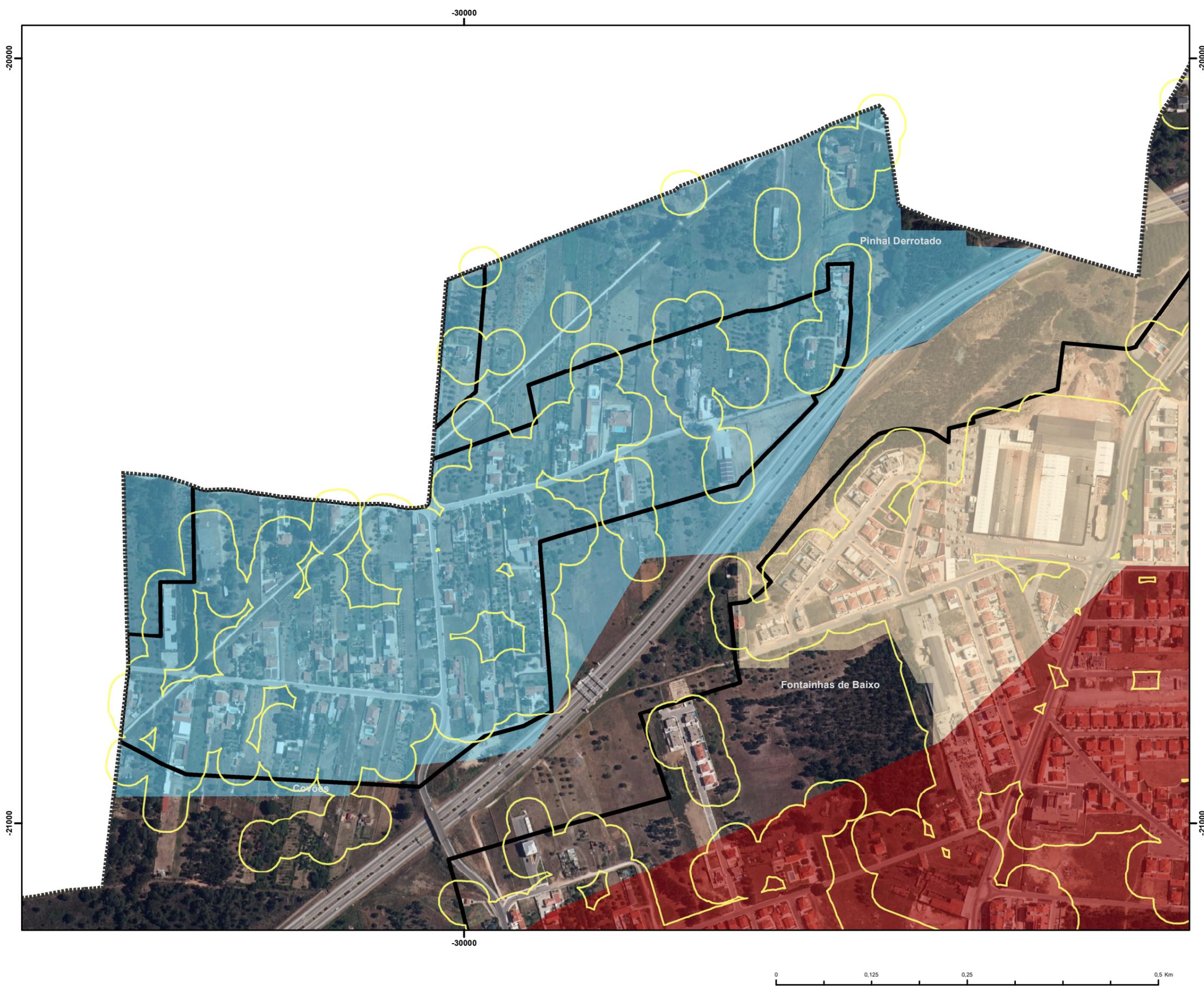
2. Esta área apresenta características de "Espaço Urbano de Baixa Densidade" de tipologias de r/c +1 com baixos índices de edificabilidade, registando pontualmente algumas situações que carecem de intervenções ao nível da estruturação urbana. Este aglomerado estende-se por um uma área mais alargada [com a mesma tipologia e densidade de ocupação] pelo território de Torres Novas até à Charneca da Meia Via. Trata-se de tecido urbano de baixa densidade perfeitamente estruturado e infraestruturado e com acesso fácil e funcional às redes de equipamentos e de transportes públicos.



3. Conclui-se que a classificação e qualificação do solo proposta na revisão do PDM do Entroncamento respeita o disposto no RJIGT [DL 80/2015 de 14 de maio, artigo n.º 18, 19, 20 e 21 3 e ainda os artigos n.º 96 e 97] e no DR 15/2015 de 19 de agosto [artigo n.º 7, n.º 24 e n.º 25], bem como se enquadra e nas diretrizes estabelecidas pelo PROTOVT e pela opção de política, regional e nacional, em matéria de ordenamento do território e do desenvolvimento económico.

Ficha C [Fontainhas de Cima e Covões]

[Padrões de Ocupação do PROT_OVT / Áreas Edificadas - Buffer dos 50 metros]



LEGENDA

-  Áreas Edificadas "Buffer de 25 metros"
-  Perímetro Urbano
-  Perímetro Rústico
- Padrões de Ocupação do Solo [PROT-OVT]**
-  AED1-Áreas Edificadas Dispersas1
-  AEL2-Áreas Edificadas Lineares Descontínuas
-  AEC-Áreas Edificadas Compactas
-  IND- Indústria, Armazenagem, Comércio e Logística
-  Espaços Vazios em Construção



	MUNICÍPIO DO ENTRONCAMENTO	
	Classificação e Qualificação do Solo - Casal Sentista -	
	Padrões de Ocupação do Solo PROT-OVT	1:5000 abril 2024

Ficha C [Fontainhas de Cima e Covões]

**[Áreas servidas por equipamentos, redes de infraestruturas,
rede de transportes e compromissos urbanísticos]**

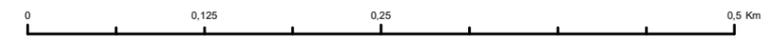


Equipamentos, Infraestruturas, Transportes e Compromissos Urbanísticos

LEGENDA

- Perímetro Urbano
 - Perímetro Rústico
- EQUIPAMENTOS**
- Administrativos
 - Saúde
 - Segurança e Proteção Civil
 - Ensino
 - Religiosos
 - Sociais
 - Desportivos
 - Culturais
 - Outros
- INFRAESTRUTURAS**
- A Área definida como Perímetro Urbano dispõe de acesso às Redes Públicas de Abastecimento de Água e Rede de Saneamento Básico.
- Abastecimento de Água**
- Adutor de Castelo de Bode
 - Conduta Adutora
 - Captação de Água para Consumo Humano
 - Reservatório
 - Estação de Tratamento de Águas
- Drenagem e Tratamento de Águas Residuais**
- Estação Elevatória de Águas Residuais
 - Estação de Tratamento de Águas Residuais
- Abastecimento de Gás**
- Rede de Distribuição Gás
 - Gasoduto
- Abastecimento de Energia Elétrica**
- Infraestruturas de Transporte de Energia Elétrica
 - Subestação
- Telecomunicações**
- Telecomunicações
 - Central de Fibra Ótica
 - Central de Telefones
 - Antenas Emisoras de Rádio e Telemóvel
- TRANSPORTES**
- Rede de Transportes Públicos
 - Praça de Taxis
 - Rede Ferroviária (Linha do Norte e Linha da Beira Baixa)
- COMPROMISSOS URBANÍSTICOS**
- Loteamentos com alvará emitido
 - Licenciamento construção de ginásio (proc. de obras n.º 98/19) com licença de utilização para ginásio n.º 24/2023
- COMPROMISSOS NEGOCIAIS EM CURSO / CME - PROMOTORES**
- 1 - Projeto MSC
 - 2 - Projeto conjunto CME - IP

	<p>MUNICÍPIO DO ENTRONCAMENTO</p> <p>Classificação e Qualificação do Solo</p> <p>- Casal Sentista -</p>	<p>N</p> <p>Ficha</p> <p>C</p>
	<p>Equipamentos, Infraestruturas e</p> <p>Compromissos Urbanísticos</p>	<p>1:5000</p> <p>abril 2024</p>



Ficha [D] – Casal Marques Ferreira / Espaço de Atividades Económicas

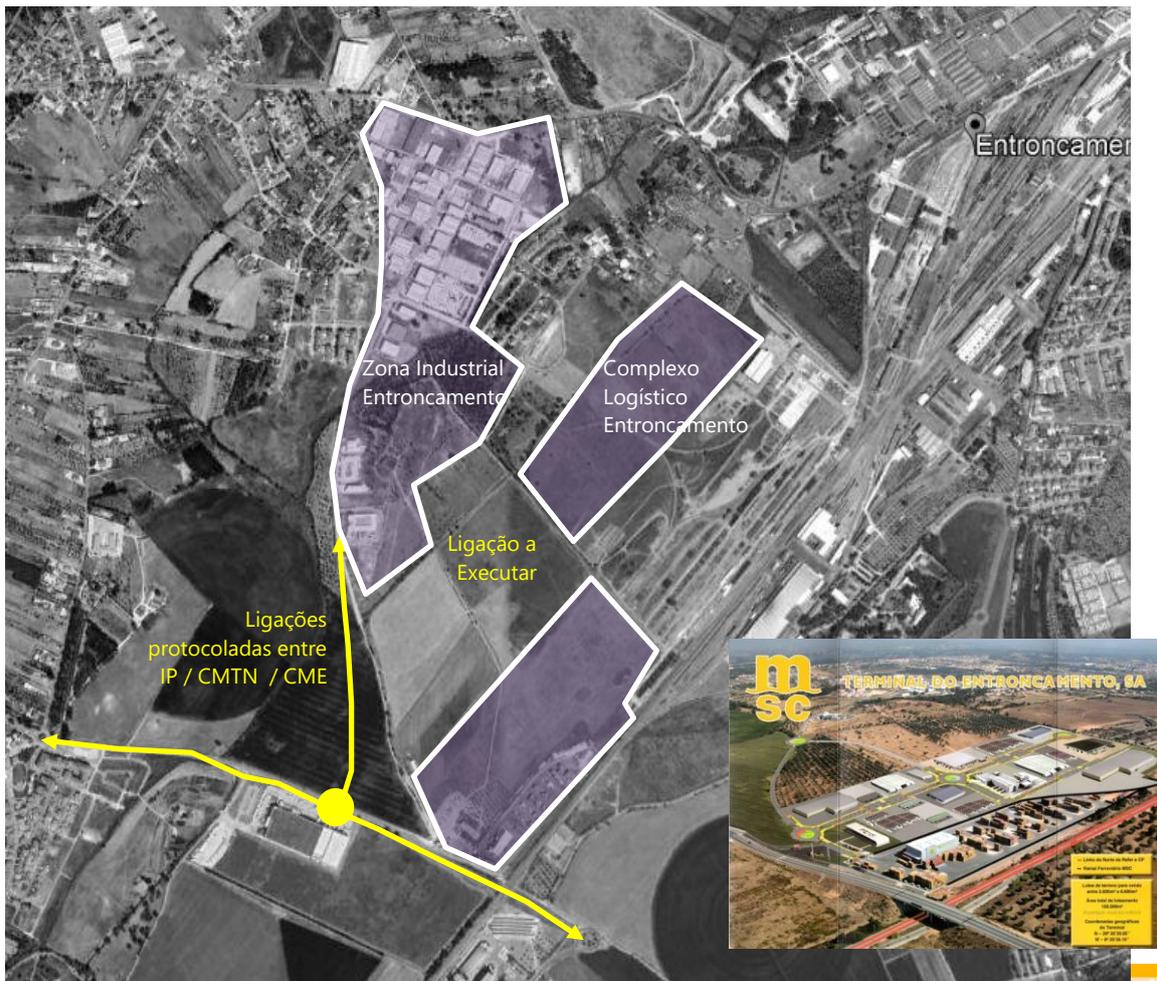
1. Trata-se de uma zona vocacionada essencialmente para a instalação de atividades económicas potenciando as infraestruturas existentes [complexo ferroviário e Terminal Intermodal do Vale do Tejo - TVT] e consolidando a estratégia regional e nacional de desenvolvimento apoiado na logística e na importância do referido complexo ferroviário do Entroncamento.

2. Esta área apresenta uma localização estratégica do concelho do Entroncamento, na encruzilhada de importantes vias rodoviárias e ferroviárias nacionais, constitui uma importante diferenciação no que respeito à sua capacidade de atrair investimentos, quer os associados à ferrovia quer os ligados às áreas da logística e distribuição. Trata-se do maior complexo ferroviário em Portugal, em termos industriais e de operação e assume um conjunto de características e de funcionalidades que o tornam elemento chave no processo de desenvolvimento da economia regional e mesmo nacional:

- a] Representa a principal placa da rede ferroviária nacional em termos de concentração e distribuição de fluxos ferroviários de cargas;
- b] Integra e está no alinhamento dos principais eixos ferroviários nacionais e internacionais;
- c] Perspetiva-se o reforço da sua importância, nacional e internacionalmente, com a concretização dos investimentos nacionais em curso que apontam para o reforço da presença da ferrovia e da atividade portuária;
- d] Tem aptidão para crescer exponencialmente como terminal ferro-rodoviário de fluxos continentais e transcontinentais.

3. Na sua zona de influência e vocação logística tem já instalado um porto seco de contentores, MSC – Terminal do Entroncamento SA, com alfândega própria, da principal linha marítima a operar em Portugal (MSC), com crescente afirmação e que liga a zona centro do país aos fluxos marítimos transcontinentais operados no porto de Sines e Leixões. Em 2016 só para o porto de Sines foram movimentados cerca de 51.000 Teus a que corresponderam 789 comboios de importação e 748 comboios de exportação, com uma média de 72 Teus cada e cujo mercado abrange as zonas de Leiria/Fátima e Cáceres (Espanha). O Terminal Multimodal do Vale do Tejo [plataforma logística, com características de porto seco, assume-se como pólo concentrador e distribuidor de carga e mercadorias para o mercado ibérico e mundial. A sua localização permite articular-se com o triângulo formado pelos portos de Lisboa / Sines, Leixões (Porto) / Vigo e Madrid. O TVT está integrado na Rede Transeuropeia de Transportes, o que lhe confere centralidade na faixa atlântica da Península Ibérica. Devido à sua proximidade com os principais portos portugueses, está no caminho das rotas mundiais de navegação. A sua excelente localização permite-lhe desempenhar um papel fundamental na ligação entre os principais terminais multimodais da Península Ibérica.

4. A zona logística do Entroncamento está a 15km do nó rodoviário da A1/A23 e a cerca de 4km do nó da A23 que serve o concelho. O recente acordo [ver anexo], envolvendo a empresa IP-Infraestruturas de Portugal, a CM do Entroncamento e a CM de Torres Novas para construção e beneficiação da ligação rodoviária entre esta zona ferroviária e de logística e o nó da A-23 em Torres Novas, vai facilitar a ligação dos principais canais ferroviários existentes no país e a A23/A1 e reforça ainda mais toda esta zona [Zonas Industriais do Entroncamento e de Torres Novas] como um dos principais polos de desenvolvimento da logística a nível regional e nacional e internacional.



CLE – COMPLEXO LOGÍSTICO DO ENTRONCAMENTO





Câmara Municipal do Entroncamento
ATA N.º 05/2019
Reunião de 28 de fevereiro de 2019

PONTO 2
2495/19 - PARQUE EMPRESARIAL DO ENTRONCAMENTO - PROJETO DE EXECUÇÃO

- Do Chefe de Divisão de Gestão Urbanística e Obras, Arquiteto Francisco Varanda, foi presente a seguinte informação:
«Na sequência da aquisição de serviços para a elaboração do Projeto de execução do "PARQUE EMPRESARIAL DO ENTRONCAMENTO", com vista à submissão de candidatura de infraestruturas de acolhimento empresarial, referente ao concurso aberto pelo Aviso N.º Centro-53-2018-19, de 10/12/2018, para Operações de Acolhimento Empresarial, enquadrada na Prioridade de Investimento 3.3 – "Concessão de apoios à criação e ao alargamento de capacidades avançadas de desenvolvimento de produtos e serviços", foi realizado o projeto de execução que se anexa.

Em termos gerais, é proposta uma solução para a implementação de um espaço estruturado que possibilite a fixação de atividades económicas cuja atividade possa alavancar toda uma estratégia de desenvolvimento local e regional, promovendo a atratividade económica do concelho.

A solução prevê a implantação de 17 lotes ao longo de um arruamento principal, garantindo o acesso viário por dois pontos.

Os lotes para a construção são de diferentes dimensões, para que possam albergar tanto pequenas como grandes empresas. As áreas dos lotes variam aproximadamente entre os 6.000 m² e 13.500 m². Um dos lotes destina-se a um edifício de serviços de apoio ao Parque e localiza-se junto de uma das suas entradas.

Ao longo dos arruamentos foram criados lugares de estacionamento, paralelos à via de forma a garantir o definido no PDM, mas também para garantir o perfeito e normal funcionamento das atividades a desenvolver.

Está também prevista a execução de uma via ciclopedonal, de modo a promover a mobilidade suave para os utentes e trabalhadores do local.

A estrutura verde implementada tem por objetivo não só o enquadramento paisagístico como também a função de filtragem da poluição sonora e atmosférica. Com base nas referidas soluções de projeto, foi efetuado o orçamento no valor total de **1.663.000,00€ (um milhão e seiscentos e sessenta e três mil euros)**, acrescido do IVA à taxa legal em vigor, e o **prazo de execução é de 300 (trezentos) dias**.

O projeto de execução, constituído pelas peças escritas e desenhadas, é composto pelas seguintes componentes:

- Processo de Loteamento
- Processo de obras de urbanização
 - o Viárias
 - o Arranjos exteriores
 - o Abastecimento de água
 - o Drenagem residual doméstica
 - o Drenagem pluvial
 - o Infraestruturas elétricas
 - o Telecomunicações
 - o Rede de distribuição de gás
 - o PSS+CT
 - o PGR

Câmara Municipal do Entroncamento
ATA N.º 05/2019
Reunião de 28 de fevereiro de 2019

o Mapa de trabalhos
o Orçamento

Em face do exposto, submete-se à consideração superior para aprovação, o presente projeto de execução, composto pelas peças escritas e desenhadas que se anexam.

Estima-se que no ano de 2019 serão executados trabalhos no valor 78.000,00€, relativos a trabalhos preparatórios, sendo o restante realizado no ano de 2020. Deverá ser verificada a cabimentação e tudo demais à luz da Lei dos Compromissos relativo a este Procedimento.»

- A Câmara deliberou, por unanimidade, aprovar e rubricar este projeto, de acordo com a informação dos serviços.
- Esta deliberação foi aprovada em minuta, para produzir efeitos imediatos.

5. Nesta área o município do Entroncamento tem vindo a negociar com eventuais investidores a instalação de investimentos estruturantes. Estas negociações, convertidas em **compromissos**, irão contribuir para a dinamização de todo este potencial de desenvolvimento em torno do complexo Ferroviário.

5.1 - Ao abrigo do **Programa de Valorização de Área Empresariais lançado pelo Governo as Infraestruturas de Portugal e os municípios de Torres Novas e do Entroncamento** celebraram um acordo [ver anexo] para:

- a) Requalificação da ER243, entre Riachos e o Bairro dos Nichos numa extensão de 6,8 Km. Esta ligação permitirá o escoamento de tráfego proveniente das Zonas Industriais de Riachos, do Entroncamento e da Golegã através da A23.
- b) Construção de um troço de via, com cerca de 500 metros, de forma a garantir a ligação à Zona Industrial do Entroncamento.

5.2 – Desenvolvimento do **Projeto da MSC**

Encontra-se em fase avançada de desenvolvimento alguns investimentos a instalar nesta zona, procurando tirar partido da existência destas importantes infraestruturas rodoviárias e ferroviárias. Estão em fase de análise e desenvolvimento, os seguintes investimentos:

- Um centro de engenharia automóvel;
- Projeto de uma unidade industrial no sector das tecnologias de informação;
- Projeto de uma unidade industrial de empresa multinacional de capital norte-americana;
- Projeto empresarial virado para a exportação dos contentores de dessalinização;
- Projeto para zona industrial e logística.

5.3 – Parque Logístico / **Complexo Logístico do Entroncamento** [CLE]

Perspetiva-se a continuidades das unidades já existentes e a necessidade de atrair novas unidades de dimensão, relacionados com a ferrovia, que tornem o município do Entroncamento uma localização preferencial para a atração e instalação de novos investimentos, representativos do enquadramento e interesse estratégico, pelo seu especial impacto e importância para o desenvolvimento económico e social do concelho, conforme **compromissos e negociações em curso com as Infraestruturas de Portugal** [Parque Empresarial do Entroncamento - Projeto de Execução / Ata n.º 05/2019 - Reunião de Câmara de 28 de fevereiro de 2019] a submeter a candidatura de infraestruturas de acolhimento empresarial, enquadrada na prioridade de investimento 3.3 - "Concessão de apoios à criação e ao alargamento de capacidades avançadas de desenvolvimento de produtos e serviços" e outras entidades.

5.4 – Existem, ainda, intenções de localização de unidade de logística e de armazenagem de menor dimensão.

6. A nível de **infraestruturação** refere-se que toda a área dispõe das redes gerais de infraestruturas [água, saneamento, eletricidade, comunicações, gás, tecnológicas] que já servem atualmente a Zona Industrial do Entroncamento, o Complexo Ferroviário e o TVT. **Os transportes públicos** servem a zona com regularidade. A proximidade/contiguidade ao centro da cidade garantem o **fácil e funcional acesso à rede de equipamentos públicos**.

7. Considerando o nível de infraestruturação existente na zona designada por Casal Marques Ferreira e em especial os diversos compromissos e projetos em curso para o desenvolvimento, na envolvente que integra esta zona, de um polo empresarial associado ao complexo Ferroviário do Entroncamento, nomeadamente:

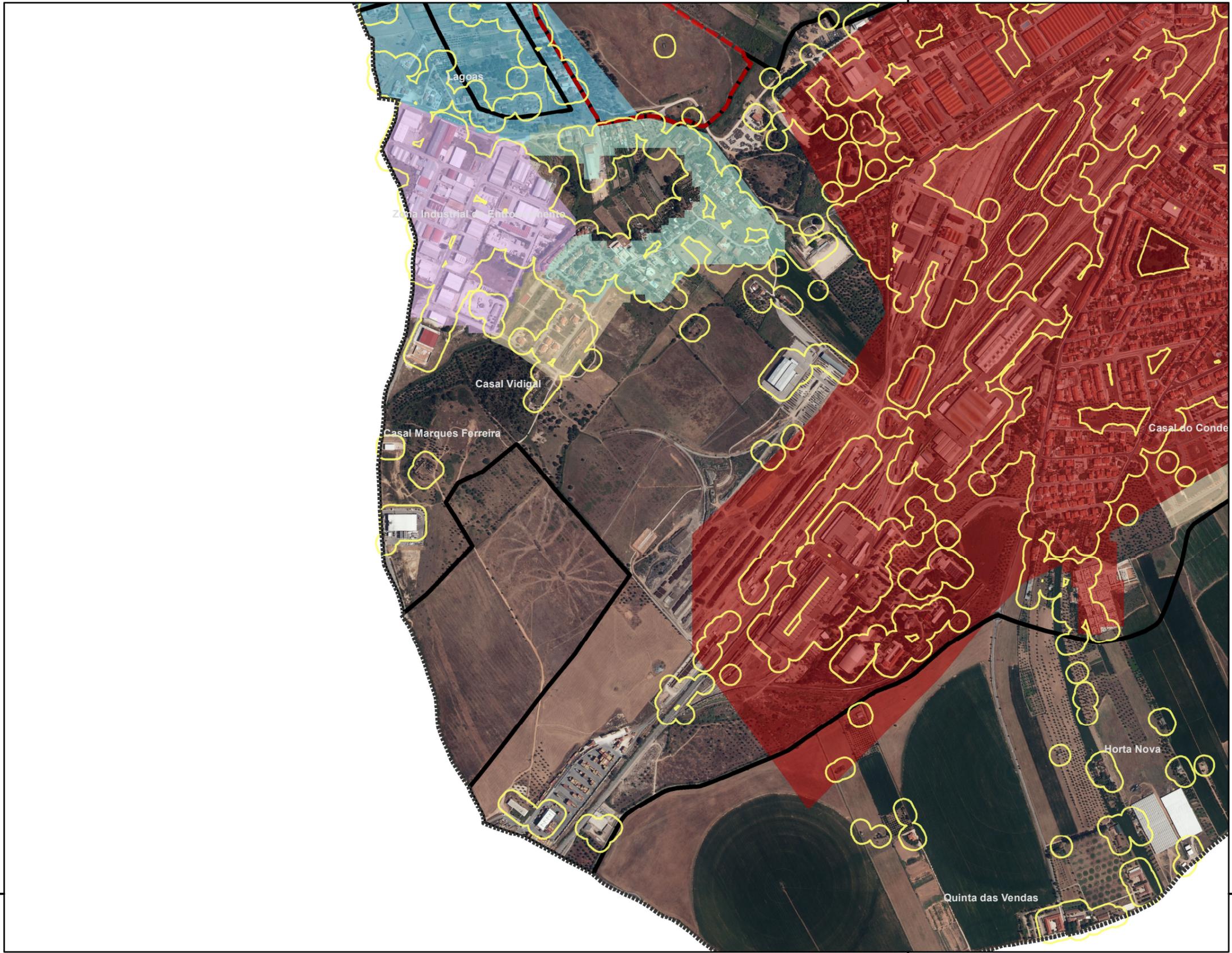
- a) A zona industrial do Entroncamento existente e quase totalmente ocupada;
- b) O Parque Empresarial do Entroncamento [candidatura em curso em resultado de um protocolo entre o município do Entroncamento e as Infraestruturas de Portugal];
- c) Protocolo [acordo de gestão] entre o município do Entroncamento e as Infraestruturas de Portugal para a requalificação da ER243 [entre Riachos e o Bairro do Nicho] e a execução do acesso à Zona Industrial do Entroncamento. Pretende-se promover e reforçar o desenvolvimento de um Parque Empresarial no domínio do Programa de Valorização de Áreas Empresariais lançado pelo Governo;
- d) Projetos da MSC – Terminal do Entroncamento com os seguintes projetos em perspetiva: centro de engenharia automóvel, unidade industrial no setor das tecnologias de informação, projeto empresarial na área de exportação de contentores de dessalinização e projeto de zona logística.

Apesar de todo este enquadramento de compromissos e negociações em curso, da existência de todas as redes gerais de infraestruturas e da presença de importantes infraestruturas nacionais como é o caso do Complexo Ferroviário do Entroncamento, a CCDRLVT não se mostrou favorável à classificação e qualificação do solo proposta pelo município.

Nesse sentido e mesmo considerando que tal classificação e qualificação do solo respeita e enquadra-se no disposto do artigo 7.º do Decreto Lei 15/2015 de 19 de agosto, o município do Entroncamento, **supletivamente**, garante, no horizonte do plano, e caso se venha a revelar necessário, a provisão e o acesso a todas as redes de infraestruturas. Para tal, procederá à inscrição no presente Programa de Execução e nos planos de atividades e orçamentos municipais, a previsão de verbas que possam ser eventualmente necessárias para o reforço e/ou extensão das redes de infraestruturas existentes.

8. Conclui-se assim que, face ao anteriormente apresentado, a classificação e qualificação do solo proposta na revisão do PDM do Entroncamento respeita o disposto no RJIGT [DL 80/2015 de 14 de maio, artigo n.º 18, 19, 20 e 21 3 e ainda os artigos n.º 96 e 97] e no DR 15/2015 de 19 de agosto [artigo n.º 7, n.º 24 e n.º 25], bem como se enquadra e nas diretrizes estabelecidos pelo PROTOVT e pela opção de política, regional e nacional, em matéria de ordenamento do território e do desenvolvimento económico.

**Ficha D [Área de Atividades Económicas / Casal Marques Ferreira]
[Padrões de Ocupação do PROT_OVT / Áreas Edificadas - Buffer
dos 50 metros]**



LEGENDA

-  Áreas Edificadas "Buffer de 25 metros"
-  Perímetro Urbano
-  Perímetro Rústico
- Padrões de Ocupação do Solo [PROT-OVT]**
-  AED1-Áreas Edificadas Dispersas1
-  AEL2-Áreas Edificadas Lineares Descontínuas
-  AEC-Áreas Edificadas Compactas
-  IND- Indústria, Armazenagem, Comércio e Logística
-  Espaços Vazios em Construção

-25 000

-30000

-25 000



	MUNICÍPIO DO ENTRONCAMENTO Classificação e Qualificação do Solo - Casal Marques Ferreira -	 Ficha D
	Padrões de Ocupação do Solo PROT-OVT	1:11000 abril 2024

Ficha D [Área de Atividades Económicas / Casal Marques Ferreira]
[Áreas servidas por equipamentos, redes de infraestruturas,
rede de transportes e compromissos urbanísticos]



Equipamentos, Infraestruturas, Transportes e Compromissos Urbanísticos

- LEGENDA**
- Perímetro Urbano
 - Perímetro Rústico
- EQUIPAMENTOS**
- Administrativos
 - Segurança e Proteção Civil
 - Religiosos
 - Desportivos
 - Saúde
 - Ensino
 - Sociais
 - Culturais
 - Outros
- INFRAESTRUTURAS**
- A Área definida como Perímetro Urbano dispõe de acesso às Redes Públicas de Abastecimento de Água e Rede de Saneamento Básico.
- Abastecimento de Água**
- Adutor de Castelo de Bode
 - Conduta Adutora
 - Captação de Água para Consumo Humano
 - Reservatório
 - Estação de Tratamento de Águas
- Drenagem e Tratamento de Águas Residuais**
- Estação Elevatória de Águas Residuais
 - Estação de Tratamento de Águas Residuais
- Abastecimento de Gás**
- Rede de Distribuição Gás
 - Gasoduto
- Abastecimento de Energia Elétrica**
- Infraestruturas de Transporte de Energia Elétrica
 - Subestação
- Telecomunicações**
- Telecomunicações
 - Central de Fibra Ótica
 - Central de Telefones
 - Antenas Emisoras de Rádio e Telemóvel
- TRANSPORTES**
- Rede de Transportes Públicos
 - Praça de Taxis
 - Rede Ferroviária (Linha do Norte e Linha da Beira Baixa)
- COMPROMISSOS URBANÍSTICOS**
- Loteamentos com alvará emitido
 - Licenciamento construção de ginásio (proc. de obras n.º 98/19) com licença de utilização para ginásio n.º 24/2023
- COMPROMISSOS NEGOCIAIS EM CURSO / CME - PROMOTORES**
- 1 - Projeto MSC
 - 2 - Projeto conjunto CME - IP



	MUNICÍPIO DO ENTRONCAMENTO	
	Classificação e Qualificação do Solo - Casal Marques Ferreira -	
	Equipamentos, Infraestruturas, Transportes e Compromissos Urbanísticos	Ficha D
		1:11000
		abril 2024

ANEXO

ACORDO DE GESTÃO

Infraestruturas de Portugal / CM de Torres Novas / CM Entroncamento



ACORDO DE GESTÃO

O Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, aprovado pela Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, estabelece a possibilidade da administração rodoviária se relacionar com municípios e outras entidades públicas, em matéria de construção.

As partes outorgantes consideram que:

1. O Programa de Valorização de Áreas Empresariais lançado pelo Governo determina a melhoria da rede rodoviária que serve áreas empresariais, enquanto polos de desenvolvimento económico relevantes;
2. O desenvolvimento destas Áreas Empresariais constitui um importante estímulo à produção de bens e serviços transacionáveis, ao incremento das exportações e ao desenvolvimento da economia nacional;
3. A melhoria das acessibilidades rodoviárias contribui para o reforço da coesão territorial e para a consolidação do tecido empresarial local e regional;
4. O desenvolvimento económico promove a empregabilidade, a fixação de recursos humanos e a valorização de competências técnicas e profissionais;

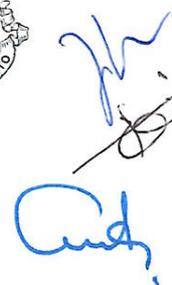
Assim,

Nos termos das disposições conjugadas do n.º 2 e do n.º 3 do artigo 44.º do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, aprovado pela Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, ao abrigo do qual foi obtido parecer prévio favorável do Instituto da Mobilidade e dos Transportes em 2 de Abril de 2018;

Acrescendo ainda as disposições do artigo 2.º, do artigo 23.º, n.º 2, alínea c), do artigo 33.º, n.º 1, alínea ee) e do artigo 35.º, n.º 1, alínea b) e n.º 2, alínea f) do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro;

E, bem assim, dos artigos 1.º, n.º 3 e 13.º, n.º 1, alínea b) do Decreto-Lei n.º 91/2015, de 29 de maio e dos artigos 7.º, n.º 1, alínea b), 12.º e 13.º dos Estatutos da Infraestruturas de Portugal, S.A., anexos ao diploma legal referido por último;

Tendo a minuta do presente acordo sido aprovada pelo Conselho de Administração da Infraestruturas de Portugal, em reunião de 22 de março de 2018, pela Câmara Municipal de Torres Novas, em sessão de 20 de março de 2018, e pela Câmara Municipal do Entroncamento, em sessão de 11 de abril de 2018;



É celebrado entre:

A **Infraestruturas de Portugal, S.A.**, com sede na Praça da Portagem, 2809-013 Almada, pessoa coletiva n.º 503 933 813, representada neste ato pelo Presidente do Conselho de Administração Executivo, António Carlos Laranjo da Silva, nos termos da deliberação do Conselho de Administração Executivo de 22 de Março de 2018, daqui em diante designada por **IP**;

O **Município de Torres Novas**, com sede na Rua General António César de Vasconcelos Correia 2350-421 Torres Novas, pessoa coletiva n.º 506608972, representado neste ato pelo Presidente da Câmara Municipal, Pedro Paulo Ramos Ferreira, nos termos da deliberação da Câmara Municipal de Torres Novas de 20 de março de 2018, doravante designado por **MTN**;

e

O **Município do Entroncamento**, com sede Largo José Duarte Coelho 2330-078 Entroncamento, pessoa coletiva n.º 501120149, representado neste ato pelo Presidente da Câmara Municipal, Jorge Manuel Alves de Faria, nos termos da deliberação da Câmara Municipal do Entroncamento de 11 de abril de 2018, doravante designado por **ME**.

O acordo de gestão que se rege pelas cláusulas seguintes:

Cláusula 1.ª

Objeto

1. O presente acordo tem por objeto:
 - a) A requalificação da ER243, entre Riachos e o Bairro do Nicho de Riachos numa extensão de 6.8 km, a qual permite o escoamento do tráfego proveniente das Zonas Industriais de Riachos, do Entroncamento e da Golegã através da A23 e;
 - b) A construção de um pequeno troço de via, com cerca de 0,5 km, por forma a garantir uma acessibilidade consentânea com o tráfego previsto para a Zona Industrial do Entroncamento,



de acordo com o esboço corográfico que constitui o anexo I ao presente acordo e que dele faz parte integrante.

2. As intervenções enquadram-se na implementação do “Programa de Valorização das Áreas Empresariais”, definido e apresentado pelo Governo em 7 de fevereiro de 2017.

Cláusula 2.^a

Projeto

A **IP** desenvolve o projeto de execução relativo aos trabalhos, objeto do presente acordo, que dele faz parte integrante.

Cláusula 3.^a

Expropriações

1. O **MTN** e o **ME** responsabilizam-se, a expensas próprias pela aquisição das parcelas de terreno necessárias à execução da intervenção mencionada na Clausula 1.^a, cada um no seu concelho, quer por via do direito privado, quer por via do processo expropriativo, promovendo todos os atos necessários para o efeito e suportando todos os encargos que lhe estejam associados.
2. Efetuada a aquisição das parcelas, **MTN** e o **ME** promovem os atos necessários, e a expensas suas, à transmissão das referidas parcelas para o domínio público rodoviário do Estado, sob administração da **IP**, nos termos e para os efeitos do estabelecido nos artigos 27.º, n.º 2, e 29.º do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional.

Cláusula 4.^a

Dono da obra

1. A **IP** assume-se como dono da obra relativamente às intervenções mencionadas na Cláusula 1.^a, competindo-lhe lançá-la, geri-la, executá-la e fiscalizá-la, desde o procedimento pré-contratual até ao seu encerramento administrativo, cabendo-lhe ainda, a responsabilidade pela execução material e financeira da obra.



2. A **IP** promove a inclusão da obra referida na Cláusula 1ª no seu Plano de Atividades e Orçamento, de acordo com as prioridades definidas e tendo em conta as suas disponibilidades financeiras, estimando-se, nesta data, que o investimento a esta associado seja de € 7.000.000,00 (sete milhões de euros), a que acrescerá o IVA, à taxa legal em vigor.
3. O **MTN** e o **ME** iniciam as expropriações após comunicação da **IP** para o efeito.
4. A **IP** só pode adjudicar a obra referida na Cláusula 1ª, após a libertação de todas as parcelas necessárias.

Cláusula 5.ª

Transferência dominial

1. Os bens, móveis e imóveis, objeto da obra, designadamente as parcelas expropriadas, que se destinem a fazer parte da rede rodoviária nacional são integrados no domínio público rodoviário nacional 15 dias antes de se verificar a consignação da obra.
2. O **MTN** e o **ME** obrigam-se a entregar à **IP** a documentação e bem assim, a fornecer todas as informações necessárias ao cumprimento dos deveres que sobre esta recaem, relativamente ao registo predial do bem que passa a integrar o domínio público do Estado, bem como, ao fornecimento ao IMT, até 31 de março de cada ano, de todos os elementos necessários à atualização do cadastro do património rodoviário a que se referem os preceitos dos artigos 27.º n.º 2 e 29.º do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional.
3. O **MTN** e o **ME** prestam ainda à **IP** todo o apoio que se mostre necessário, para a concretização do referido no número anterior.

Cláusula 6.ª

Bens que integram o domínio público

O **MTN** e o **ME** não têm direito a qualquer quantia, a que título seja, em qualquer fase de execução do acordo ou depois dele terminar, por qualquer material, equipamento, infraestrutura, direito e/ou bem, sua aquisição, montagem, incorporação no solo, estudos, projetos ou obras relacionadas direta ou indiretamente, conservação ou

manutenção, alteração ou melhoria, etc. que incorpore na estrada e que integre ou deva integrar o domínio público rodoviário do Estado.

Cláusula 7.^a

Comparticipação financeira do MTN e do ME

1. Nos termos do presente acordo, o **MTN** e o **ME** participam financeiramente, na execução da obra referida na Cláusula 1.^a, em 15% do valor da obra, na proporção que lhes for devida, até ao montante máximo de € 7.000.000,00 (sete milhões de euros), com IVA autoliquidação, nos termos das disposições conjugadas do artigo 2.º n.º 1 alínea j) e artigo 36.º n.º 13 do Código do IVA.”, estimando-se, nesta data, que o investimento total para a referida obra seja o referido na Cláusula 4.^a.
2. As Partes acordam que a participação referida no ponto anterior tem por base a ocupação do território em cada município.
3. Após a conclusão do Projeto de Execução, a **IP** informa o **ME** e o **MTN** dos montantes estimados para a participação de cada município.
4. Para efeitos do cumprimento da lei número 8/2012, de 21 de fevereiro, alterada e republicada pela lei nº22/2015, e do disposto no Decreto-lei n.º 127/2012, de 21 de junho, alterado e republicado pelo Decreto-lei n.º 99/2015, de 2 de junho, os compromissos associados aos encargos financeiros assumidos pelo **MTN** e pelo **ME** serão promovidos pelos mesmos após a assinatura do presente acordo.

Cláusula 8.^a

Condições de Pagamento

1. Para efeitos de posterior emissão da(s) correspondente(s) fatura(s), o **MTN** e o **ME** obrigam-se a comunicar à **IP** os números de compromisso que está associado à despesa, no prazo de 10 (dez) dias, contados da receção da notificação enviada pela **IP** em que é indicada a data de adjudicação e o preço contratual dos trabalhos.
2. Os pagamentos a cargo do **MTN** e do **ME**, definidos nos termos da cláusula anterior, serão efetuados, no prazo de 60 (sessenta) dias após a receção pelo **MTN** e pelo **ME**, das faturas emitidas pela **IP**, acompanhadas dos correspondentes autos de medição dos trabalhos executados, e das correspondentes faturas emitidas pelo(s)

empreiteiro(s), em condições de pagamento, visadas por quem, na **IP**, para isso tiver poderes.

3. O não cumprimento do n.º 2, confere à **IP** o direito de cobrar juros de mora à taxa legal em vigor, sobre o valor referido na fatura em causa, até ao seu integral pagamento por parte dos **MTN** e do **ME**.

Cláusula 9.^a

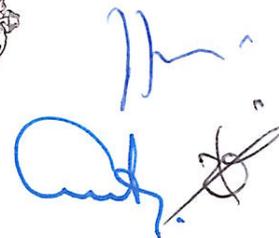
Valor Final da Participação Financeira do MTN e do ME

O valor final relativo à contribuição do **MTN** e do **ME** será apurado com a apresentação pela **IP**, da conta final da empreitada aceite, prevista no artigo 399.º e seguintes do Código dos Contratos Públicos, data na qual se procederá a todo e qualquer acerto.

Cláusula 10.^a

Tribunal de Contas

1. Após os esclarecimentos definidos no ponto 3., da Clausula 7^a, o **MTN** e/ou **ME** submeterá(ão) o mesmo a visto prévio do Tribunal de Contas, de acordo com o estipulado no artigo 48.º da Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas, Lei n.º 98/97, de 26 de agosto (com a redação que lhe foi conferida, por último, pela Lei n.º 42/2016, de 28 de dezembro) e do artigo 130.º da Lei do Orçamento de Estado para 2017.
2. Para efeitos do número anterior, o **MTN** e/ou **ME** obriga-se a comunicar à **IP** o teor do acórdão do Tribunal de Contas, no prazo de 10 (dez) dias após a receção do mesmo.
3. A declaração de suficiência orçamental e de cativação das respetivas verbas a que se refere o n.º 4 do artigo 5.º da Lei n.º 98/97, de 26 de agosto, deve identificar o seu autor nominal e funcionalmente, nos termos do artigo 164.º, n.º 2 do Orçamento de Estado para 2018.



Cláusula 11.^a

Incumprimento

1. O incumprimento das obrigações de qualquer das partes confere, à parte não faltosa, o direito de exigir o cumprimento ou reparação dos danos sofridos, em prazo razoável e adequado às circunstâncias e, se aquela o não fizer no prazo fixado, esta poderá rescindir o presente acordo, sem prejuízo do direito às indemnizações a que houver lugar, nos termos gerais do direito.
2. No caso de transmissão de qualquer facto que possa configurar cumprimento defeituoso ou incumprimento de obrigação, deverá o mesmo, ser comunicado por carta registada com aviso de receção, para os endereços postais presente acordo.
3. Em caso de resolução, a respetiva intenção deverá ser comunicada por carta registada com aviso de receção, para os endereços postais indicados no presente acordo.

Cláusula 12.^a

Ressarcimento

1. O **MTN** e o **ME** indemnizam a **IP** por perdas, danos e lucros cessantes, resultantes da falta de execução ou execução defeituosa do presente acordo.
2. A indemnização referida no número anterior deverá ser paga no prazo de 30 (trinta) dias, a contar da data da respetiva interpelação para o efeito.

Cláusula 13.^a

Correspondência

A correspondência a dirigir entre as partes, no âmbito da execução do presente acordo, são efetuadas por carta registada com aviso de receção para os respetivos endereços:

- a. A correspondência que o **MTN** e o **ME** remeterem à **IP** deve ser efetuada para:

Infraestruturas de Portugal, S.A.
Direção de Gestão da Rede Rodoviária
Praça da Portagem
2809 -013 Almada

- b. A correspondência que a **IP** ou seus representantes dirigirem ao **MTN** deve ser efetuada para:

Câmara Municipal de Torres Novas
Rua General António César de Vasconcelos Correia
2350-421 Torres Novas

- c. A correspondência que a **IP** ou seus representantes dirigirem ao **ME** deve ser efetuada para:

Câmara Municipal de Entroncamento
Largo José Duarte Coelho
2330-078 Entroncamento

Cláusula 14.^a

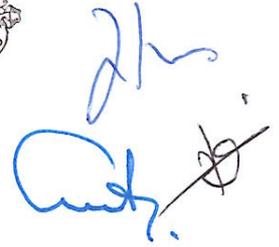
Dever de colaboração

1. O **MTN**, o **ME** e a **IP** obrigam-se reciprocamente a colaborar, no âmbito do presente acordo, em especial no que se refere ao seguinte:
 - a) Cumprimento de obrigações legais;
 - b) Formalização de situações constituídas;
 - c) Prestação de informação;
 - d) Fornecimento de documentos;
 - e) Defesa dos interesses das partes perante terceiros.
2. O dever de colaboração mantém-se para além do prazo de vigência do acordo.

Cláusula 15.^a

Responsabilidade civil

O **MTN** e o **ME** assumem perante a **IP** e perante terceiros a responsabilidade por quaisquer danos emergentes de atos de gestão pública ou de gestão privada, direta ou indiretamente relacionados com a execução do presente acordo, bem como da atuação dos seus órgãos, funcionários, agentes, representantes, empreiteiros, e outros prestadores de serviços, ainda que com mera negligência.



Cláusula 16.^a

Vigência

1. O presente acordo vigora desde a data da sua assinatura, sem prejuízo dos efeitos condicionados à obtenção do visto pelo Tribunal de Contas, tendo como limite máximo de vigência o cumprimento integral das obrigações de comparticipação financeira por parte do **MTN** e do **ME**.
2. As partes só iniciarão a execução do presente acordo, após a obtenção do visto do Tribunal de Contas.
3. A **IP** apenas poderá desenvolver o processo de concurso para adjudicação da obra identificada na Cláusula 1.^a, após a disponibilização completa dos terrenos necessários, nos termos da Cláusula 3.^a.

Cláusula 17.^a

Contagem dos prazos

Para efeitos de contagem dos prazos estabelecidos no presente acordo, são aplicáveis as seguintes regras:

- a. Não se inclui na contagem do prazo, o dia em que ocorrer o evento a partir do qual o mesmo começa a correr.
- b. Os prazos são contínuos, não se suspendendo nos sábados, domingos e feriados.
- c. O prazo fixado em semanas, meses ou anos, a contar de certa data, termina às 24 horas do dia que corresponda, dentro da última semana, mês ou ano, a essa data, mas se no último mês não existir dia correspondente o prazo finda no último dia desse mês.
- d. O prazo que termine em sábado, domingo, feriado ou em dia em que o serviço perante o qual deva ser praticado o ato que não esteja aberto ao público, ou não funcione durante o período normal, transfere-se para o 1.^o dia útil seguinte.



Cláusula 18.^a

Foro

Os litígios que possam surgir em matéria de aplicação, interpretação ou integração das regras estabelecidas no presente Acordo de Gestão e que não possam ser resolvidos por acordo entre as partes, serão dirimidos com recurso ao Tribunal Administrativo e Fiscal de Almada, com expressa renúncia a qualquer outro.

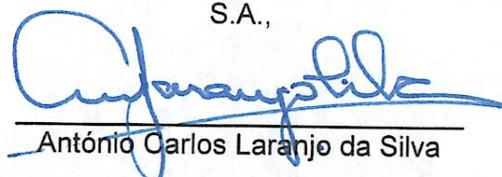
Cláusula 19.^a

Iluminação Pública e Arranjos Paisagísticos

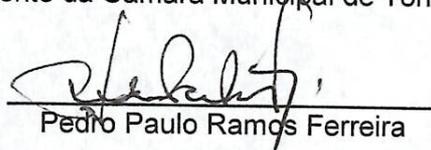
1. As partes celebram acordos autónomos, subordinados ao presente acordo, se acordarem na necessidade do seguinte:
 - a) Instalação ou reforço do sistema de iluminação pública;
 - b) Instalação ou reforço de sinalização semafórica;
 - c) Realização de um arranjo paisagístico.
2. O **MTN** e o **ME** suportam integralmente, cada um no seu concelho, os custos relativos ao projeto, instalação, licenciamento, aprovação, e demais atos permissivos, a obter de quaisquer entidades, relativos à iluminação pública, sinalização semafórica e arranjo paisagístico referidos no número anterior.
3. O **MTN** e o **ME** comprometem-se, caso venham a existir, a suportar cada um no seu concelho, todos os custos associados à implantação ou reforço de iluminação pública ou instalação de semáforos no local referido na Cláusula 1^a, bem assim, dos projetos respetivos.
4. Após a conclusão dos trabalhos relativos à iluminação pública, e a consequente vistoria pela EDP, **MTN** e o **ME**, cada um no seu concelho, suportará, integralmente, os encargos decorrentes dos consumos de eletricidade inerentes ao funcionamento das infraestruturas e dos equipamentos de iluminação pública instalados ao abrigo do presente acordo.
5. O **MTV** e o **ME** assumem-se, cada um no seu concelho, como dono de obra relativamente à execução, construção, conservação, manutenção e requalificação dos trabalhos de integração paisagística, a realizar.

Torres Novas, 25 de maio de 2018

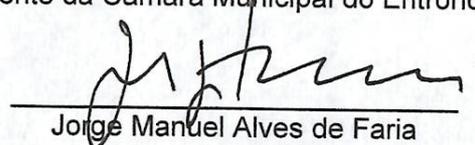
O Presidente do Conselho de Administração Executivo da Infraestruturas de Portugal,
S.A.,

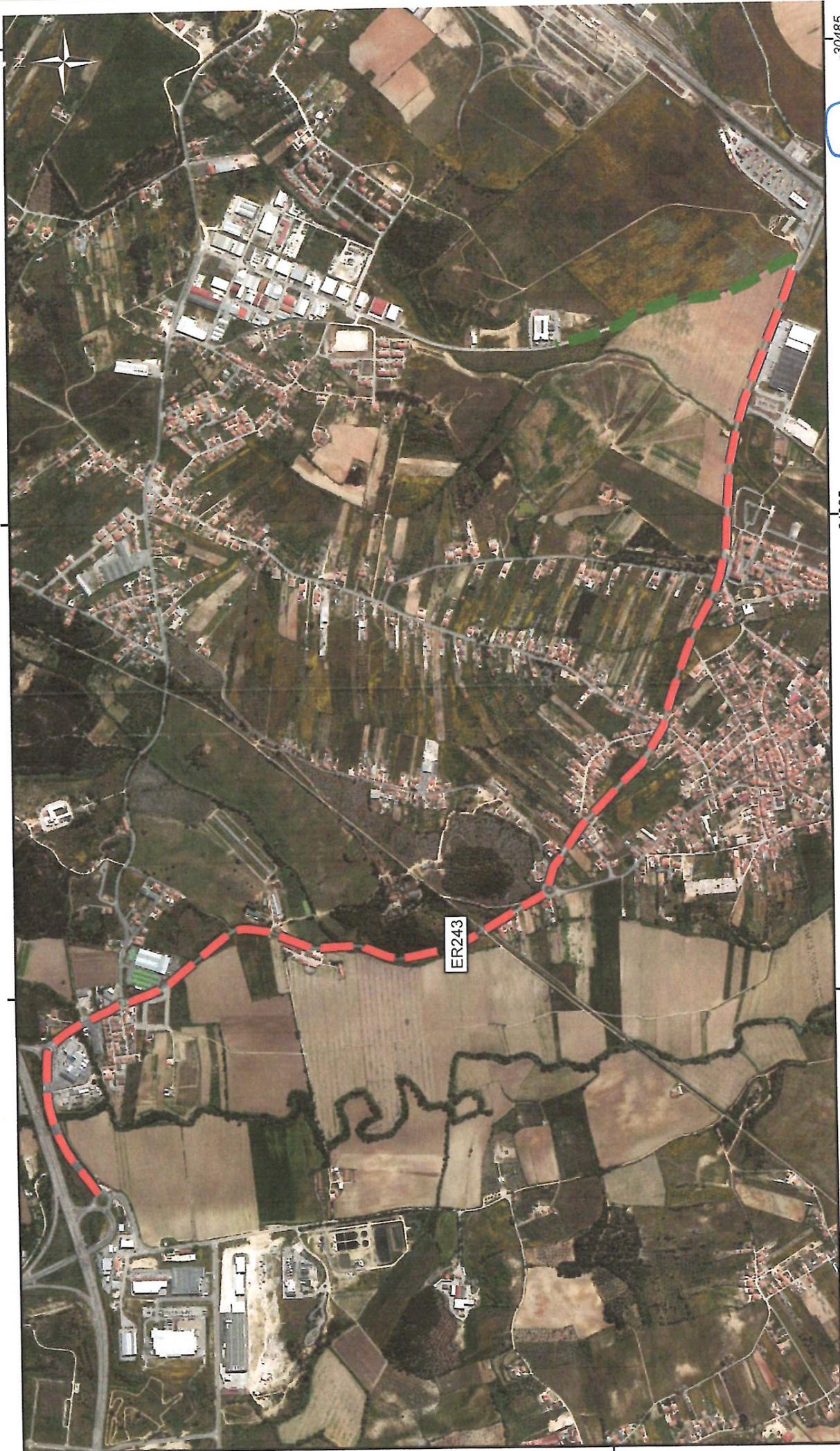

António Carlos Laranjo da Silva

O Presidente da Câmara Municipal de Torres Novas,


Pedro Paulo Ramos Ferreira

O Presidente da Câmara Municipal do Entroncamento,


Jorge Manuel Alves de Faria



-30485

-31985

-33485

LEGENDA

-  Troço a requalificar
-  Troço a construir

[Handwritten signature]

DATA: 22/05/2018

DESIGNAÇÃO : Acordo de Gestão com os Municípios de Torres Novas e Entroncamento, (PVAE).

DISTRITO : Santarém

CONCELHO : Torres Novas

SISTEMA DE COORDENADAS: Elipsóide GRS80 - Projeção Transversa de Mercator - Datum ETRS89



DIREÇÃO DE PLANEAMENTO

Esboço Corográfico 1:16.000

ENTRONCAMENTO



Primeira revisão do PDM do ENTRONCAMENTO

Relatório do Plano

Versão de março de 2025 para aprovação em Assembleia Municipal