



Preâmbulo

Na sequência da revisão que foi necessário efetuar para atualização do texto do Regulamento do Plano de Circulação do Município do Seixal e depois de aprovado em reunião de Câmara de 15 de abril de 1994, foi aquele projeto de regulamento submetido a apreciação pública, durante 30 dias úteis, tendo sido publicado para o efeito no *Diário da República* n.º 123, de 27 de maio de 1999, Apêndice n.º 64, II Série.

Nota Justificativa

O Plano de Circulação do Município do Seixal e o respetivo regulamento foi elaborado na sequência do Plano Diretor Municipal com o objetivo de se desenvolverem de modo mais pormenorizado os estudos relacionados com a rede rodoviária e os transportes.

A elaboração deste Plano decorreu entre 1993 e 1996. Depois de ser submetido a inquérito público (Edital n.º 55/97), foi aprovado em reunião de Câmara de 26 novembro de 1997 e em sessão da Assembleia Municipal de 6 de fevereiro de 1998.

No período de tempo que decorreu entre a elaboração deste Plano e a sua aprovação verificou-se a publicação de nova legislação sobre esta matéria e posteriormente a publicação do Plano Rodoviário 2000 (Decreto -Lei n.º 222/98, de 17 de julho). Deste facto resultou para o Regulamento do Plano de Circulação alguma incompatibilidade com a referida legislação.

O grupo de trabalho nomeado para acompanhar o processo de implementação do Plano de Circulação procedeu então à atualização do seu regulamento no aspeto legislativo tendo também sido melhorado o seu conteúdo, de modo a torná-lo mais explícito em algumas passagens. Do novo texto foram distribuídas cópias ao presidente e a todos os vereadores no início do mês de março.

Assim, estão agora reunidas as condições necessárias para que este documento, do qual se anexa uma cópia seja aprovado em reunião de Câmara e posteriormente sujeito a inquérito público. O objetivo final será a sua publicação no *Diário da República*, depois de aprovado pela Assembleia Municipal.



CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Âmbito

O Plano de Circulação do Município do Seixal, adiante designado por Plano de Circulação, abrange todo o território do concelho do Seixal, tal como se encontra delimitado na planta incluída neste regulamento.

Artigo 2.º

Objetivo

O Plano de Circulação estabelece, para o concelho do Seixal, as normas e princípios que devem ser aplicados à conceção e gestão da rede rodoviária, regulamenta a circulação e o estacionamento automóvel indicando para este os parâmetros a observar no seu dimensionamento.

Artigo 3.º

Instrumentos de planeamento

O Plano de Circulação integra-se no Plano Diretor Municipal, o qual constitui o quadro de referência da sua aplicação.

CAPÍTULO II REDE RODOVIÁRIA

Artigo 4.º

Identificação da rede rodoviária nacional

A rede rodoviária nacional, existente e prevista, dentro dos limites do concelho do Seixal, de acordo com o Plano Rodoviário Nacional 2000 – Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, tem a seguinte constituição:



1. Rede nacional fundamental - itinerário principal (IP):

IP 7 – troço constituído pela autoestrada A2 entre Corroios (limite do concelho) e Coina (limite do Concelho).

2. Rede nacional complementar - estradas nacionais (EN):

- a) EN 10 – troço entre o Fogueteiro e Coina (limite do Concelho);
- b) EN 378 – troço entre o Seixal e Marco do Grilo (limite do Concelho).

3. Rede nacional complementar a desclassificar:

- a) EN 10 – troço entre Corroios (limite do Concelho) e Fogueteiro;
- b) EN 10-1 – troço entre a EN 10 (Corroios) e Qt^a da Niza (limite do Concelho);
- c) EN 10-2 entre a EN 10 (Fogueteiro) – EN 378 –1 (Paio Pires) – EN 10 (Cucena);
- d) EN 378-1 entre a EN 378 (Seixal) e a EN 10–2 (Paio Pires).

4. Estrada regional (ER) da Região de Lisboa e Vale do Tejo:

ER 377 – troço da via prevista entre Vale Milhaços (limite de Concelho) e Coina (limite de Concelho).¹

Artigo 5.º

Identificação da rede rodoviária municipal

1. A rede rodoviária municipal de acordo com o Decreto-Lei. n.º 42 271 de 20.5.59 (Estradas Municipais) e o Decreto-Lei n.º 45 552, de 30.1.64 (Caminhos Municipais), tem a seguinte constituição:

1.1 Estradas Municipais:

- a) EM 511 – entre a EN 10 (St^a Marta de Corroios) e a EN 10 (Marco Severino);
- b) EM 511-1 – entre a EM 511 (Qt^a da Princesa) e o Talaminho;
- c) EM 562 – entre a EN 10–2 (Torre da Marinha) e o CM 1015 (Casal do Marco).

2.1 Caminhos Municipais:

- a) CM 1013 – entre a EN 10 (Corroios) e Vale Milhaços (limite do Concelho);

¹ Esta estrada passou a designar-se por Circular Regional Interna da Península de Setúbal (CRIPS) e classificada como IC32, na 1.ª alteração ao PRN2000 (Lei n.º 98/99, de 26 de julho).



- b) CM 1014 – entre a EN 10 (Cruz de Pau) e Charnequinha;
- c) CM 1015 – entre a EN 10 (Casal do Marco) e Arrentela;
- d) CM 1016 – entre o CM 1015 (Casal do Marco) e Paio Pires;
- e) CM 1017 – entre o EN 378-1 (Casal de Stº António) e Fábrica do Bryner;
- f) CM 1142 – entre a EN 10-2 (Farinheiras) e o CM 1016 (Paio Pires);

2. A rede viária municipal é também constituída por outras vias não classificadas, incluindo as vias urbanas, que asseguram o acesso local entre as diversas funções urbanas.

Artigo 6.º

Classificação funcional

Para efeitos de classificação hierárquica funcional, de acordo com as funções e características da via, são considerados os seguintes sistemas:

1. **Sistema Primário**, constituído pelas principais vias estruturantes que asseguram as ligações da sede do Concelho com os vizinhos concelhos de Almada, Barreiro e Sesimbra e com Lisboa e Setúbal.
2. **Sistema Secundário**, constituído pelas vias que asseguram as ligações entre a rede do sistema primário e centros geradores de segundo nível, assim como entre troços da rede primária, devendo estar dotada de características de continuidade.
3. **Sistema Terciário**, constituído pelas vias que estabelecem ligações entre a rede secundária e os aglomerados populacionais, desempenhando essencialmente funções de acesso.
4. **Restante Rede**, constituída pelas vias urbanas não integradas nos sistemas anteriores que asseguram predominantemente o acesso local.

Artigo 7.º

Identificação do sistema primário

O sistema primário é constituído pelas seguintes estradas:

- a) **P1 (EN 10)**: limite do Concelho – Corroios – Cruz de Pau – Fogueteiro – Casal do Marco – limite do Concelho (Coina);



- b) **P2 (EN 378)**: Seixal – Arrentela – Torre da Marinha – Fogueteiro – Fernão Ferro – limite do Concelho (Marco do Grilo)²;
- c) **P3 (Alternativa à EN 10)**: limite do Concelho (Corroios) – Nó do Rouxinol – Nó do Talaminho – Medideira – Qt^a do Serrado – Ponte da Fraternidade – P2 (Torre da Marinha);
- d) **P4 (ER 377, anteriormente designada por Via L3 ou CRIPS)**: limite do Concelho (Nó da Queimada) – Nó de Carrascos – Nó de Foros de Amora – Nó de Pinhal das Freiras – P2 (EN 378 – Nó de Pinhal de Frades) – Nó dos Redondos – limite do Concelho (Coina);
- e) **P5 (Ligação da P4 à S7)**: P4 (Nó dos Redondos) – S7 (Estrada Marco do Grilo – Coina).

Artigo 8.º

Identificação do sistema secundário

O sistema secundário é constituído pelas seguintes estradas:

- a) **S1 (EN 10-1)**: P1 (Corroios) – S. Nicolau – limite do Concelho (Qt^a da Niza);
- b) **S2 (CM 1013)**: P1 (Corroios) – Alto do Moinho – Vale de Milhaços – P4 (Nó da Queimada) – limite do Concelho;
- c) **S3 (ligação da P1 à S4)**: P1 (St^a Marta de Corroios) – P4 (Nó dos Carrascos) – S4 (Verdizela);
- d) **S4 (CM 1014)**: P1 (Cruz de Pau) – Foros de Amora – Charnequinha – Belverde – limite do Concelho (Verdizela);
- e) **S5 (ligação da S4 à P1)**: S4 (Belverde) – P4 (Nó de Foros de Amora) – S11 (Paivas) – P1 (Nó do Marco Severino);
- f) **S6 (ligação da S4 à S7)**: S9 (Qt^a do Algarve) – S10 (Farinheiras) – T3 (Qt^a da Courela) – P1 (Zona Industrial do Casal do Marco) – Laranjeiras – Fernão Ferro – S7 (Morgados);
- g) **S7 (Estrada Marco do Grilo – Coina)** : P2 (Marco do Grilo) – Casal do Sapo – P1 (Zemoto)³;
- h) **S8 (EN 378-1)**: P2 (Seixal) – Av. dos Metalúrgicos – S9 (Qt^a do Algarve) – S10 (Paio Pires);
- i) **S9 (ligação Seixal – Barreiro)**: P2 (Torre da Marinha) – T2 (Qt^a de São João) – S6 (Qt^a do Algarve) – S8 (Casal de St^o António) – limite do Concelho (Siderurgia Nacional)⁴;
- j) **S10 (EN 10-2)**: P2 (Torre da Marinha) – T2 (Cavadas) – S6 (Farinheiras) – S8 (Paio Pires) – P1 (Cucena);

² Esta estrada passou a designar-se ER10 na 1.ª alteração da PRN2000 (Lei n.º 98/99, de dia 26 de julho).

³ Esta estrada passou a designar-se ER380 na 1.ª alteração ao PRN2000 (Lei n.º 98/99, de dia 26 de julho).

⁴ Esta estrada passou a designar-se ER10 na 1.ª alteração da PRN2000 (Lei n.º 98/99, de dia 26 de julho).



- k) **S11 (ligação da S4 à S6):** S4 (Cruz de Pau) – Paivas – Fogueteiro – S11 (Torre da Marinha) – Casal do Marco – R. do Desembargador – S6 (Vale de Rolas);
- l) **S12 (ligação da S6 à P1):** S6 (Zona Industrial do Casal do Marco) – P.I.S. (Parque Industrial do Seixal) – P1 (Catrapona);
- m) **S13 (EM 511):** P3 (Tala minho) – Quinta da Princesa – Cruz de Pau – P3 (Amora) – Correr d'Água – P1 (Marco Severino);

Artigo 9.º

Identificação do sistema terciário

O sistema terciário é constituído pelas seguintes estradas:

- a) **T1 (ligação da P2 à S8):** P2 (Quinta dos Franceses) – T2 (Murtinheira) – S8 (Bairro Novo);
- b) **T2 (CM 1015):** P1 (Casal do Marco) – S10 (Cavadas) – Quinta do Cabral – Cavaquinhas – T1 (Murtinheira);
- c) **T3 (CM 1016):** T2 (Casal do Marco) – Alto dos Bonecos – S6 (Quinta da Courela) – S10 (Paio Pires);
- d) **T4 (ligação da S2 à P1):** S2 (Vale de Milhaços) – S3 (Stª Marta de Corroios) – P1 (Vale de Gatos);
- e) **T5 (ligação da S12 à S7):** S12 (PIS) – S7 (Z.I. do Zemoto);
- f) **T6 (ligação da P2 à Qtª do Conde):** P2 (Nó do Bom Sucesso) – S6 (Fernão Ferro) – S7 (Casal do Sapo) – limite do Concelho (Qtª do Conde);

Artigo 10.º

Restante rede

A restante rede é constituída pelas vias urbanas não integradas nos sistemas anteriores e pelas vias municipais ainda não classificadas.



Artigo 11.º

Classificação dos nós rodoviários

Os nós viários classificam-se em três tipos:

1. Nós de **Tipo 1** :

Os nós de tipo 1 são aqueles que pela sua importância funcional e/ou operacional devem desde o início ser projetados e construídos como nós desnivelados; identificam-se os seguintes nós desnivelados:

N 1 . 1	CORROIOS I	N 1 . 8	QUEIMADA
N 1 . 2	VALE DE GATOS	N 1 . 9	CARRASCOS
N 1 . 3	CRUZ DE PAU	N 1 . 10	FOROS DE AMORA
N 1 . 4	FOGUETEIRO I	N 1 . 11	P. DAS FREIRAS
N 1 . 5	VALE DE ROLAS I	N 1 . 12	P. DE FRADES
N 1 . 6	CATRAPONA	N 1 . 13	REDONDOS
N 1 . 7	COINA	N 1 . 14	TALAMINHO

2. Nós de **Tipo 2** :

Os nós de tipo 2 são aqueles que no seu estado final devem ser desnivelados mas que numa primeira fase se admite serem de nível, dependendo o seu desnivelamento de adequados estudos de tráfego e de traçado; identificam-se os seguintes nós de nível numa primeira fase e desnivelados na segunda fase:

N 2 . 1	STª MARTA DE CORROIOS	N 2 . 7	CASAL DO MARCO I
N 2 . 2	MARCO SEVERINO	N 2 . 8	FLOR DA MATA
N 2 . 3	PONTE DA FRATERNIDADE	N 2 . 9	LARANJEIRAS
N 2 . 4	CAVADAS	N 2 . 10	BOM SUCESSO
N 2 . 5	CASAL STº ANTÓNIO	N 2 . 11	FERNÃO FERRO
N 2 . 6	CUCENA	N 2 . 12	MARCO DO GRILO



3. Nós de **Tipo 3** :

Os nós de tipo 3 são aqueles em que não é necessário adotar soluções desniveladas, constituindo interseções; identificam-se as seguintes interseções:

N 3 . 1	CORROIOS II	N 3 . 17	BACELOS DE GAIO
N 3 . 2	R. DO MINHO	N 3 . 18	CASAL DO MARCO II
N 3 . 3	ROQUE	N 3 . 19	VALE DE ROLAS II
N 3 . 4	AMORA I	N 3 . 20	Z.I. CASAL DO MARCO
N 3 . 5	AMORA II	N 3 . 21	P.I.S.
N 3 . 6	CORRER D'ÁGUA	N 3 . 22	ZEMOTO I
N 3 . 7	FOGUETEIRO II	N 3 . 23	ZEMOTO II
N 3 . 8	TORRE DA MARINHA	N 3 . 24	FOROS DA CATRAPONA
N 3 . 9	QTª DOS FRANCESES	N 3 . 25	CASAL DO SAPO
N 3 . 10	MURTINHEIRA	N 3 . 26	MORGADOS I
N 3 . 11	BAIRRO NOVO	N 3 . 27	MORGADOS II
N 3 . 12	QTª DO ALGARVE	N 3 . 28	BELVERDE
N 3 . 13	QTª DE S. JOÃO	N 3 . 29	VERDIZELA
N 3 . 14	QTª DE S. JOÃO	N 3 . 30	FÁBRICA DE EXPLOSIVOS
N 3 . 15	PAIO PIRES	N 3 . 31	VALE DE MILHAÇOS
N 3 . 16	QTª DA COURELA		

Artigo 12.º

Elaboração de projetos rodoviários

A elaboração de projetos rodoviários obedece aos seguintes critérios:

1. Os projetos relativos a infraestruturas rodoviárias devem ser elaborados de acordo com o conteúdo da secção IV da Portaria MOPC, de 7 de fevereiro de 1972, e legislação complementar (Instruções para o Cálculo dos Honorários referentes aos Projetos de Obras Públicas).
2. Sem prejuízo do estipulado no n.º 1 deste artigo e de diretrizes complementares a estabelecer pela Câmara Municipal do Seixal e/ou outras entidades, os projetos deverão incluir um estudo



de tráfego. Este estudo deverá justificar a conceção e dimensionamento da rede rodoviária e do estacionamento, assim como o dimensionamento da estrutura do pavimento, apoiando -se em adequados estudos geológicos e geotécnicos incluindo a respetiva prospeção e conter estudos de drenagem e de sinalização horizontal e vertical.

3. Os projetos da rede rodoviária integrados em loteamentos de área superior a 2 ha, ou sempre que a localização de qualquer loteamento o justifique, nomeadamente quando se situarem na proximidade das vias incluídas nos sistemas primário e secundário, e ainda em todos os loteamentos que se destinem à indústria, devem respeitar o disposto nos n.ºs 1 e 2 deste artigo.

Artigo 13.º

Gestão do sistema primário

A gestão do sistema primário obedece aos seguintes critérios:

1. Os acessos às vias incluídas no sistema primário (independentemente das características específicas que venham a ser definidas para cada um deles e da legislação aplicável no que se refere à Rede Rodoviária Nacional) devem apresentar uma localização e um dimensionamento que permitam a circulação em segurança e garantam um nível de serviço adequado à via em questão.
2. Não são permitidos acessos diretos às vias deste sistema. A acessibilidade das construções deve processar-se através de outras vias, paralelas às deste sistema e que convergirão nas interseções e nós.
3. As paragens de transportes públicos serão necessariamente construídas fora das faixas de rodagem.
4. O estacionamento deverá efetuar-se fora da faixa de rodagem, em zonas especificamente destinadas para esse efeito e sem acesso direto àquela, devendo o mesmo processar-se através das vias referidas no n.º 2 deste artigo.
5. Os acessos a fábricas, garagens, oficinas, zonas de depósito e outras, situadas em lotes de área superior a 1000 m², poderão ser permitidos desde que:
 - a) Exista uma zona de espera de modo a que a entrada e saída de veículos se processe sem prejuízo para o tráfego da via principal;
 - b) O acesso seja objeto de um projeto de execução a aprovar pela Câmara Municipal do Seixal, devidamente fundamentado, assegurando as necessárias características no que respeita à sua geometria, pavimento, drenagem e sinalização;



- c) O lote disponha de zonas de estacionamento próprio, com dimensões devidamente justificadas, devendo ser respeitado o previsto nos artigos 17.º a 29.º;
 - d) Seja mantida uma distância mínima entre acessos consecutivos de 500 m e desejável de 1000 m.
6. A instalação de postos de abastecimento de combustíveis, nas vias sob jurisdição municipal apresenta as seguintes condicionantes:
- a) Deve ser objeto de um projeto a aprovar pela Câmara Municipal do Seixal, com o conteúdo previsto no ponto 6.1.2 do Despacho SEOP 37-XII/92, de 22.12.92, sem prejuízo da legislação em vigor;
 - b) No interior de zonas urbanas, em vias existentes, deverão localizar-se relativamente às interseções e aos nós a uma distância superior a 50 metros, medida segundo o eixo, a partir das tangentes das curvas de concordância ou de transição; em vias a construir, esta distância deverá respeitar os condicionalismos impostos no ponto 5.2 do Despacho referido na a);
 - c) Sempre que os postos de abastecimento de combustíveis ocupem zonas de passeios, deve ser prevista uma largura livre de passeio superior a dois metros, contados a partir do limite da zona de implantação do posto.
7. Sempre que as condições geológicas e topográficas se mostrem inadequadas, ou a localização e área disponível não permitam o cumprimento do disposto nos números anteriores, é obrigatória a apresentação de soluções alternativas devidamente fundamentadas com estudos específicos.

Artigo 14.º

Gestão do sistema secundário

À gestão do sistema secundário é aplicável o disposto nos números 1, 3, 5, 6 e 7 do artigo 13.º sempre que os acessos se localizem nas zonas de interferência direta da rede rodoviária integrada no sistema secundário.

Artigo 15.º

Gestão do sistema terciário

À gestão do sistema terciário é aplicável o disposto no artigo anterior sempre que os acessos se localizem nas zonas de interferência direta da rede rodoviária integrada no sistema terciário.



Artigo 16.º

Perfis transversais

Os perfis transversais a adotar em cada sistema funcional são os seguintes:

1. As características geométricas, incluindo o perfil transversal, das estradas nacionais integradas em cada um dos sistemas funcionais referidos no artigo 6.º são estabelecidas pela Junta Autónoma de Estradas.
2. Para a rede municipal incluída nos sistemas primário, secundário e terciário e independentemente da justificação a apresentar em cada caso, as características do perfil transversal devem ter por base o constante no quadro seguinte, representado graficamente no Anexo deste regulamento:

Rede	Passeio (m) 1	Berma (m) 2	Faixa de Rodagem (m)	Separador Central (m)	Estacionamento	Paragem de Transporte Público
Primária	≥ 1,50	≥ 2,00	≥ 7,00	Conforme perfil tipo	Sempre que possível fora da faixa de rodagem	Fora da faixa de rodagem
Secundária	≥ 1,50	≥ 1,50	≥ 6,50	<i>idem</i>	3	Sempre que possível fora da faixa de rodagem
Terciária	≥ 1,50	≥ 1,50	≥ 6,00	<i>idem</i>	3	<i>idem</i>

1 Em caso das vias existentes e/ou a remodelar, as dimensões apresentadas podem ser reduzidas pontualmente, decorrentes da situação e limitações existentes.

2 Na generalidade dos casos a via não deve apresentar simultaneamente passeio e berma.

3 A definir em função de condições locais, sendo a sua dimensão a adicionar à faixa de rodagem.



3. As características do perfil transversal da restante rede são as indicadas na Portaria n.º MPAT 1182/92, de 22 de dezembro.

CAPÍTULO III ESTACIONAMENTO

Artigo 17.º

Área por lugar de estacionamento

- O cálculo da área, por lugar de estacionamento, necessária a veículos ligeiros, deverá condicionar-se a:
 - Uma área bruta de 20 m² por cada lugar de estacionamento à superfície;
 - Uma área bruta de 40 m² por cada lugar de estacionamento em estrutura edificada.
- Para veículos pesados deverá ser considerada uma área bruta de 75 m², por lugar de estacionamento à superfície e de 130 m², por lugar de estacionamento em estrutura edificada.
- O estacionamento deve ter em conta os limites dimensionais que se indicam no seguinte quadro:

Ângulo de estacionamento m a	Largura do lugar m b	Comprimento da faixa por lugar m c	Largura da faixa de estacionamento m d	Largura da faixa de acesso m e	Largura da zona-base m f	Área da zona-base por lugar m ²
0º	2,15	5,60	2,15	3,35	7,65	21,42
30.º	2,15	4,25	4,10	2,75	10,95	23,30
30.º	2,30	4,50	4,25	2,75	--	--
45.º	2,30	3,20	4,90	3,35	13,15	21,00
60.º	2,30	2,65	5,10	4,25	14,45	19,20
70.º	2,30	2,45	5,05	4,55	14,65	18,00
80.º	2,30	2,30	4,80	5,70	15,30	17,60
90.º	2,30	2,30	4,60	6,10	15,30	17,60

a – ângulo de estacionamento

b – largura do lugar

c – comprimento de faixa por lugar

d – largura da faixa de estacionamento

e – largura da faixa de acesso

f – largura da zona -base



Artigo 18.º

Em edifícios para habitação

Nos edifícios para habitação serão observados os seguintes critérios na localização e dimensionamento do estacionamento automóvel:

- a) Nos edifícios para habitação coletiva, as zonas reservadas a estacionamento dos utentes deverão localizar-se em caves construídas expressamente para esse efeito, não devendo constituir frações autónomas nem serem utilizadas para outros fins;
- b) Nos edifícios para habitação coletiva deverão ficar garantidos, no mínimo, dois lugares de estacionamento por cada 120 m² de área bruta de construção;
- c) O estacionamento automóvel calculado nos termos da alínea anterior deverá garantir, no mínimo, 50 % dos lugares públicos e à superfície;
- d) Nas moradias é obrigatória a existência, no interior do lote, de um lugar de estacionamento por cada fogo e de uma área adicional de dois lugares, no exterior.

Artigo 19.º

Em edifícios e espaços destinados a comércio

Nos edifícios e áreas destinados a comércio, concentrado ou não, são obrigatórias as seguintes áreas de estacionamento, preferencialmente no interior do lote:

1. Três lugares por cada 100 m² de área bruta de construção quando esta for inferior a 1000 m².
2. Quatro lugares por cada 100 m² de área bruta de construção quando esta for superior a 1000 m² e inferior a 2500 m².
3. Quatro lugares por cada 60 m² de área bruta de construção quando esta for superior a 2500 m².

Nestes casos torna -se obrigatória a apresentação, à Câmara Municipal do Seixal, de um estudo de tráfego contendo, designadamente, elementos que permitam avaliar:

- a) A acessibilidade do local em relação ao transporte individual e coletivo;
- b) O nível de serviço das vias envolventes;
- c) A capacidade de estacionamento no próprio lote do empreendimento e nas vias que constituam a sua envolvente imediata;
- d) O funcionamento das operações de carga e descarga e a área de estacionamento existente e prevista para as mesmas.



Artigo 20.º

Em unidades comerciais de dimensão relevante

1. Nas unidades comerciais de dimensão relevante (UCDR) com área de venda igual ou superior a 2000 m² aplica -se o Decreto-Lei n.º 218/97, de 20 de agosto.
2. Os centros comerciais, os grandes armazéns e os hipermercados de *bricolage*, são comparáveis, para efeitos de cálculo do estacionamento necessário, às unidades comerciais de dimensão relevante, de área bruta inferior a 4000 m².
3. Em todas as situações previstas no presente artigo e independentemente da necessidade de dar cumprimento ao estabelecido na legislação aplicável, é obrigatória a apresentação de um estudo de tráfego nos termos do número 3, do artigo 19.º.

Artigo 21.º

Em edifícios destinados a serviços

Em edifícios destinados a serviços, são obrigatórias as seguintes áreas de estacionamento:

- a) Três lugares por cada 100 m² de área bruta de construção total, quando esta for inferior a 500 m²;
- b) Cinco lugares por cada 100 m² de área bruta de construção total, quando esta for igual ou superior a 500 m².

Artigo 22.º

Em edifícios para indústria e armazéns

Em edifícios para indústria e armazéns são obrigatórias as seguintes áreas de estacionamento:

- a) Um lugar por cada 100 m² da superfície total de pavimento, no interior do lote;
- b) Deverá ser prevista a área necessária para o estacionamento de veículos pesados, em número a determinar caso a caso, em função do tipo de indústria a instalar e mediante a apresentação de um estudo de procura de tráfego devidamente fundamentado.



Artigo 23.º

Em salas de espetáculo

Para as salas de espetáculo, as áreas de estacionamento obrigatórias são equivalentes a quatro lugares de estacionamento, por cada 25 lugares sentados.

Artigo 24.º

Em estabelecimentos hoteleiros

Em estabelecimentos hoteleiros devem ser reservadas as seguintes áreas de estacionamento:

- a) Dois lugares de estacionamento, para veículos ligeiros, por cada cinco quartos;
- b) Para além da área necessária ao estacionamento de veículos ligeiros, deverá ainda ser prevista uma área para estacionamento de veículos pesados de passageiros a determinar caso a caso, em função da dimensão e localização da unidade hoteleira, assim como área destinada a cargas e descargas;
- c) No caso do equipamento hoteleiro incluir salas de espetáculo aplicar-se-á, cumulativamente, o previsto no artigo anterior;
- d) Nos espaços urbanizáveis, de vocação turística, deverá prever-se uma área mínima de estacionamento de um lugar para o parqueamento de um veículo pesado de passageiros, por cada 50 quartos.

Artigo 25.º

Em equipamentos coletivos

Nas áreas destinadas a equipamentos coletivos, designadamente de natureza escolar (básica, secundária e universitária), desportiva, de saúde, igrejas, cemitérios e outros, proceder-se -á, caso a caso à definição das condições de acessibilidade e necessidades de estacionamento, com base em estudos devidamente fundamentados, tendo porém em conta que devem ser previstas áreas para estacionamento dos utentes e dos funcionários e quando for caso disso, para abastecimento (cargas e descargas).



Artigo 26.º

Em loteamentos urbanos

1. Nos loteamentos urbanos são obrigatórias as áreas de estacionamento estabelecidas nos artigos anteriores.
2. Admite -se a construção de estacionamento em silo, servindo mais do que um lote, desde que seja assegurado o número mínimo de lugares estacionamento.

Artigo 27.º

Casos especiais

O licenciamento de projetos de obras e de utilização de edificações, onde não se prevejam as capacitações de estacionamento estabelecidas no âmbito do presente regulamento, é admitido nos casos especiais a seguir tipificados:

1. Intervenções em edifícios classificados ou localizados em áreas históricas ou a preservar, quando a criação de acesso de viaturas ao seu interior prejudique ou seja incompatível com as suas características arquitetónicas;
2. Edifícios a levar a efeito em locais sem possibilidades de acesso a viaturas seja por razões de topografia do arruamento ou por razões de tráfego;
3. Nos Núcleos Históricos e nos Espaços Urbanos Consolidados, quando se verifique mudanças de uso residencial e não seja possível criar áreas de estacionamento e apenas nas seguintes situações:
 - a) Para comércio, indústria e serviços, no piso térreo e com entrada independente da do uso residencial;
 - b) Para comércio, indústria e serviços em cave e sobreloja, desde que esses espaços contactem diretamente com o piso térreo.
4. Em caso de impossibilidade ou inconveniência de natureza técnica, em função das características geológicas do solo, níveis freáticos ou compromisso da segurança das edificações envolventes.



Artigo 28.º

Estacionamento em empreendimentos

Nos empreendimentos que apresentem tipologia, dimensão e localização suscetíveis de provocar alterações significativas no volume e tipo de tráfego existente e previsto, deverá o pedido de licenciamento ser acompanhado de um estudo que permita avaliar os impactes na rede rodoviária envolvente, fundamentar as propostas da rede rodoviária associada ao empreendimento assim como o dimensionamento de estacionamento, incluindo os fatores ligados às cargas e descargas. Neste caso, sempre que a dimensão e tipologia do empreendimento for suscetível de gerar um tipo de tráfego específico, deverá existir uma área própria para estacionamento, reservada a cargas e descargas.

Artigo 29.º

Estacionamento para Escolas de Condução, Agências e Filiais de Aluguer de Veículos sem Condutor, Stands de Automóveis e Oficinas de Reparação Automóvel

1. A instalação de escolas de condução, agências e filiais de aluguer de veículos sem condutor, stands de automóveis e oficinas de reparação automóvel, fica condicionada à comprovação de existência de área de estacionamento privativo para o número de veículos licenciados.
2. Sem prejuízo do estabelecido no número anterior devem considerar-se como mínimo:
 - a) Escolas de condução – 5 lugares
 - b) Restantes casos – 10 lugares
3. A Câmara procederá, caso a caso, à verificação da existência de condições de acessibilidade e de capacidade de estacionamento, necessárias ao licenciamento da instalação das atividades referidas no n.º 1 do presente artigo.



CAPÍTULO IV

ESPAÇOS CANAIS DA REDE RODOVIÁRIA

Artigo 30.º

Dimensionamento

1. Os espaços canais só admitem o uso para que foram reservados, constituindo zonas *non aedificandi*.
2. Os espaços canais das estradas nacionais, constantes do Plano Rodoviário Nacional, encontram-se legalmente estabelecidos, no Decreto-Lei n.º 13/71, de 23 de janeiro, e no Decreto-Lei n.º 13/94, de 15 de janeiro.
3. Para as vias sob tutela municipal ficam reservados os seguintes espaços canais:
 - a) Vias integradas no sistema primário: 50 m para cada lado do eixo da via até à aprovação do respetivo projeto de execução;
 - b) Vias integradas no sistema secundário: 25 m para cada lado do eixo da via até à aprovação do respetivo projeto de execução;
 - c) Vias integradas no sistema terciário: 15 m para cada lado do eixo da via até à aprovação do respetivo projeto de execução.
4. Quando em fases anteriores ao projeto de execução for possível definir com rigor o traçado da via a construir poderá, desde que devidamente justificado, admitir-se a redução da largura do espaço canal.
5. Nos espaços canais da rede rodoviária, admite -se a passagem de outras infraestruturas desde que tal não impeça a concretização do traçado viário proposto, nem ponha em risco a segurança da circulação rodoviária e de peões.

Artigo 31.º

Zona de proteção a nós e cruzamentos

1. A zona de proteção a nós e cruzamentos é constituída por um círculo com 100 m de raio, medido a partir do ponto de interseção dos eixos das vias que se cruzam.
2. Até à aprovação do respetivo projeto de execução, não deve ser permitida a qualquer edificação nas zonas de proteção aos nós.
3. Junto de nós e cruzamentos é interdito o estacionamento diretamente na via.



4. O acesso às propriedades marginais será efetuado fora da área de influência do nó, a uma distância mínima de 50 m medida a partir do ponto de interseção dos eixos das vias que se cruzam.
5. Quando em fases anteriores ao projeto de execução for possível definir com rigor o traçado do nó a construir poderá, desde que devidamente justificado, admitir-se a redução da largura da zona de proteção.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS E COMPLEMENTARES

Artigo 32.º

Vigência

O prazo de vigência do Plano de Circulação coincide com o do PDM do Seixal, podendo ser revisto quando a Câmara Municipal considerar que se tornaram inadequadas as disposições nele consagradas.

Artigo 33º

Alteração da legislação

Quando se verificarem alterações à legislação em vigor referida neste regulamento, as remissões aqui expressas consideram-se automaticamente transferidas para as correspondentes disposições dos diplomas que substituírem ou complementarem os alterados ou revogados.