

## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### Declaração de Rectificação n.º 15/2003

Para os devidos efeitos se declara que a Lei n.º 99/2003, de 27 de Agosto, que aprova o Código do Trabalho, publicada no *Diário da República*, 1.ª série-A, n.º 197, de 27 de Agosto de 2003, saiu com as seguintes incorrecções, que assim se rectificam:

No n.º 3 do artigo 166.º, onde se lê:

«3 — O disposto no número anterior é ainda aplicável a actividades caracterizadas pela necessidade de assegurar a continuidade do serviço ou de produção, nomeadamente recepção, tratamento ou cuidados de saúde em hospitais ou estabelecimentos semelhantes, instituições residenciais e prisões, incluindo os médicos em formação:

- a) Portos ou aeroportos;
- b) Imprensa, rádio, televisão, produção cinematográfica, correios, telecomunicações, serviço de ambulâncias, sapadores-bombeiros ou protecção civil;
- c) Produção, transmissão e distribuição de gás, água, electricidade, recolha de lixo ou instalações de incineração;
- d) Indústrias em que o processo de trabalho não possa ser interrompido por motivos técnicos;
- e) Investigação e desenvolvimento;
- f) Agricultura;
- g) Transporte de passageiros em serviços regulares de transporte urbano;
- h) Transporte ferroviário em relação a trabalhadores que prestem trabalho intermitente, em comboios ou aqueles cuja prestação esteja ligada à continuidade e regularidade do tráfego ferroviário;
- i) Havendo acréscimo previsível de actividade no turismo e nos serviços postais entre outras;
- j) Caso fortuito ou motivo de força maior;
- l) Em caso de acidente ou de risco de acidente iminente.»

deve ler-se:

«3 — O disposto no número anterior é ainda aplicável a actividades caracterizadas pela necessidade de assegurar a continuidade do serviço ou de produção, nomeadamente:

- a) Recepção, tratamento ou cuidados de saúde em hospitais ou estabelecimentos semelhantes, instituições residenciais e prisões, incluindo os médicos em formação;
- b) Portos ou aeroportos;
- c) Imprensa, rádio, televisão, produção cinematográfica, correios, telecomunicações, serviço de ambulâncias, sapadores-bombeiros ou protecção civil;
- d) Produção, transmissão e distribuição de gás, água, electricidade, recolha de lixo ou instalações de incineração;
- e) Indústrias em que o processo de trabalho não possa ser interrompido por motivos técnicos;
- f) Investigação e desenvolvimento;
- g) Agricultura;
- h) Transporte de passageiros em serviços regulares de transporte urbano;

- i) Transporte ferroviário em relação a trabalhadores que prestem trabalho intermitente, em comboios ou aqueles cuja prestação esteja ligada à continuidade e regularidade do tráfego ferroviário;
- j) Havendo acréscimo previsível de actividade no turismo e nos serviços postais entre outras;
- l) Caso fortuito ou motivo de força maior;
- m) Em caso de acidente ou de risco de acidente iminente.»

Na alínea b) do n.º 1 do artigo 296.º, onde se lê «ndemnização» deve ler-se «indemnização».

Assembleia da República, 21 de Outubro de 2003. — A Secretária-Geral, em substituição, *Conceição Henriques*.

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E HABITAÇÃO

### Decreto-Lei n.º 268/2003

de 28 de Outubro

A mobilidade urbana cresceu de forma exponencial e alterou-se muito significativamente nas últimas décadas, especialmente nas áreas metropolitanas, em consequência do desenvolvimento económico, social e urbanístico.

Fruto da dispersão urbanística residencial e da desnuclearização das actividades, a mobilidade nos espaços metropolitanos é hoje uma realidade muito diversificada e complexa, marcada pela utilização crescente do transporte individual, por maior tempo e custo das deslocações e pelo agravamento das condições de sustentabilidade energética.

O desequilíbrio da repartição modal — tendencialmente menos favorável ao transporte público — tem vindo a reflectir-se significativamente na diminuição da atractividade das nossas cidades e na perda de qualidade de vida dos seus residentes.

Alcançar-se uma mobilidade sustentada é assim um objectivo estratégico que coloca novos desafios à organização e gestão do sistema de transportes e traz responsabilidades acrescidas às autoridades públicas.

Impõe-se, para isso, alicerçar a qualidade do sistema de transportes públicos em vectores fundamentais — política global de ordenamento do território e dos transportes, integração de redes e serviços, qualidade do serviço público de transportes e redução do peso do transporte individual nas deslocações metropolitanas.

A articulação entre os sistemas do ordenamento do território e dos transportes condiciona em larga medida o sucesso do funcionamento das cidades e, especialmente, das áreas metropolitanas, pelo que é indispensável a adopção de políticas de ordenamento do território e dos transportes concordantes e complementares.

A integração de redes e serviços implica a consagração de uma visão sistémica — intermodal — como resposta às necessidades presentes na cadeia de deslocações em diversos modos.

A integração física nas chamadas *interfaces* ou pontos de correspondência tem de merecer uma maior atenção