

Enviado exclusivamente em
formato eletrónico para:
Plataforma PCGT

À Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional do Centro

N/ Referência	S/ Referência	S/ Comunicação	N/ Referência	Data
Ofício n.º 070200170166125	Email: pctg.apoio@dgtterritorio.pt PCGT - ID 98 – PDM – Castelo Branco – Revisão – Convocatória para a 1ª Reunião Plenária da Revisão do PDM de Castelo Branco	25/02/2022	S/22/14469	31-03-2022

/

Assunto: 1.ª Revisão do Plano Diretor Municipal (PDM) de Castelo Branco

1ª Reunião Plenária (artigo 13.º da Portaria 277/2015, de 10/09)

1. Na sequência da V. notificação acima referenciada, este Instituto, na qualidade de entidade integrante da Comissão Consultiva (CC), vem emitir o parecer sobre os elementos da proposta preliminar da revisão do PDM de Castelo Branco, para que seja tido em consideração na 1ª Reunião Plenária da CC, a realizar nos termos do disposto no artigo 13.º da Portaria n.º 277/2015, de 10 de setembro.
2. Tal como consta no documento de identificação dos interesses específicos a salvaguardar já introduzido na PCGT, os pareceres a emitir pelo IMT, I. P. no âmbito do acompanhamento do PDM, incidem sobre matérias de natureza distinta, designadamente sobre:
 - Questões estratégicas e estruturantes para a definição da política de mobilidade e transportes, nomeadamente a racionalização da utilização do automóvel individual, a otimização da utilização do transporte coletivo e o incremento do uso quotidiano dos modos suaves no sistema de transportes;
 - Questões concretas sobre as infraestruturas rodoviárias e ferroviárias e a articulação com o Plano Rodoviário Nacional.
3. Neste contexto e no seguimento da análise dos documentos agora disponibilizados na PCGT referentes à 1.ª revisão do Plano em apreço, conclui-se que:
 - 3.1.1. No que respeita às infraestruturas rodoviárias e à garantia da sua articulação com os respetivos Programas Nacionais e à observância do disposto no Plano Rodoviário Nacional (PRN2000)¹, verifica-se que:
 - i) A rede viária do concelho é formada por:
 - **Rede Nacional Fundamental (Itinerário principal – IP)**
IP2/A23 (km 108+309 a km 139+729), seguindo no sentido sudoeste-norte no centro do município —Concessão Beira Interior
 - **Rede Nacional Complementar (Itinerário Complementar – IC e Estrada nacional – EN)**

¹ Decreto-Lei nº 222/98, de 17 de julho, retificado e alterado pela Declaração de Retificação n.º 19-D/98, de 31 de outubro e pelas Lei nº 98/99, de 26 de julho (1ª alteração) e Decreto-Lei nº 182/2003, de 16 de agosto (2ª alteração)

IC31 - Castelo Branco (IP2) - Termas de Monfortinho, atravessando o concelho no sentido este-oeste, até ao entroncamento com o IP2, a Norte do núcleo Urbano de Castelo Branco (não está definido o traçado definitivo).

- **Estradas Regionais sob jurisdição da I.P.**
 - ER233 (do km 106,910 ao km 109,367), entre o entroncamento com a EN112 e a EN3 e o troço municipalizado da mesma via, a nascente;
 - ER240 (do km 0+000 ao km 11+804), entre o cruzamento com a ER233 municipalizada, a poente e o limite nascente do município;
 - **Estradas Nacionais desclassificadas sob responsabilidade da I.P.**
 - EN3 (do km 202,528 ao km 212,647), entre o nó com o IP2, na freguesia de Benquerenças, a sul do Parque industrial e o nó com a mesma via, EN112 (do km 93,595 ao km 94,090).
- ii) No número 2 do artigo 81º “Hierarquização da rede rodoviária”, da proposta de Regulamento do plano, deve ser retificada a seriação das alíneas dado que as ER discriminadas nas alíneas d), e) e f) dizem respeito à tipologia da estrada identificada na alínea c).
- iii) As infraestruturas rodoviárias representadas nas referidas plantas não se encontram identificadas, com a respetiva hierarquia da rede viária em observância com o PRN2000, incluindo a designação das vias do PRN que lhe são associadas, e a sua jurisdição, devendo ser corrigida esta situação.
- iv) Deve ser feita referência ao dimensionamento das zonas de servidão constituídas em benefício das infraestruturas rodoviárias da Rede Rodoviária Nacional (RRN), nos termos estipulados no artigo 32.º do EERRN².
- v) Ainda e relativamente às menções que deverão constar nas referidas Plantas, tendo em conta a sua escala, refere-se que a indicação das zonas de servidão *non aedificandi* deverão ser acompanhadas pela remissão para a norma legal aplicável, devendo a respetiva legenda estar adequada ao articulado e ao conteúdo do respetivo Regulamento.
- Uma vez que a autarquia optou também pela representação da ZNA na Planta de Condicionantes, refere-se que não está representada a ZNA dos Nós de ligação estipulada na alínea e) do n.º 8 do artigo 32.º do EERRN, isto é, um círculo de 150 m de raio centrado na interseção dos eixos das vias, qualquer que seja a classificação destas.
- Contudo, a delimitação gráfica da mesma deve ser apenas indicativa, prevalecendo sempre a legislação em vigor e os seus condicionalismos específicos, devendo ficar expressa na legenda do desenho e no Regulamento a seguinte referência: “*A presente representação gráfica das zonas de servidão non aedificandi aplicável à rede rodoviária nacional existente tem carácter indicativo, não dispensando o cumprimento da legislação vigente*”.
- vi) Quanto às estradas nacionais desclassificadas, deverão as mesmas ser devidamente identificadas, bem como, se for o caso, ser indicado quais manter-se-ão sob jurisdição da Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP, S.A.), até

² Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN), aprovado, em anexo à Lei n.º 34/2015, de 27 de abril.

integração na rede municipal, mediante celebração de protocolos a celebrar com a IP, S.A. (artigo 40.º do EERRN).

A distinção entre as estradas que se encontram desclassificadas pelo PRN2000, mas que se mantêm sob jurisdição da I.P., S.A. e as que já se encontram entregues ao respetivo município deve ser explícita nos elementos constantes da revisão do PDM.

- vii) Por último, deverá salvaguardar-se o nível de serviço das infraestruturas rodoviárias, assim como os efeitos decorrentes do ruído nas suas proximidades, devendo a classificação e a qualificação dos solos, nomeadamente na proximidade das estradas da RRN, acautelar a possibilidade da eventual expansão da rede e os níveis de ruído admissíveis.
- viii) Importa reiterar que a instrução das peças desenhadas e escritas da proposta do plano deve adequar-se às disposições constantes no Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN), aprovado pela Lei n.º 34/2015, de 27 de abril.
- ix) No que diz respeito à rede rodoviária programada, prevista/referida no Regulamento e representada na Planta de Ordenamento e na Planta de Condicionantes releva-se que qualquer proposta de intervenção, direta ou indireta, nas vias da Rede Rodoviária Nacional (RRN), estradas regionais e estradas desclassificadas sob a jurisdição da IP, S.A. e respetivas zonas adjacentes, deve ser equacionada em processo próprio (e não no âmbito de revisão/alteração do PDM) e que qualquer proposta de intervenção nas vias da Rede Rodoviária Nacional, estradas regionais e estradas desclassificadas sob a jurisdição da IP, S.A. deve ser objeto de estudo específico e de pormenorizada justificação, encontrando-se o projeto respetivo sujeito à observância das normas legais e regulamentares em vigor e a parecer das entidades competentes no cumprimento do EERRN.

- 3.1.2. No que diz respeito às infraestruturas ferroviárias, sendo o território do município seja servido pela Linha da Beira Baixa, salienta-se que as linhas ferroviárias existentes (com ou sem exploração) integram o Domínio Público Ferroviário (DPF).

Deste modo, torna-se necessário ter em consideração o regime de proteção da rede ferroviária em vigor, definido pelo DL n.º 276/2003, de 04 de novembro, relativo ao domínio público ferroviário e em particular o estipulado nos artigos 15.º e 16.º relativo a zonas *non aedificandi* associadas às linhas ferroviárias existentes, com ou sem exploração, e que integram o DPF e pelo Decreto-Lei n.º 568/99, de 23 de dezembro que aprovou o Regulamento de passagens de nível, pelo que deverá constar nas peças desenhadas, em particular na Planta de Condicionantes, a indicação e remissão para a norma legal aplicável, em articulação com o conteúdo do regulamento do PDM de Castelo Branco.

- 3.1.3. No que respeita às questões estratégicas e estruturantes para a definição da política de mobilidade e transportes, verifica-se que a temática das acessibilidades e dos sistemas de transportes, é abordada nos elementos disponibilizados, recomendando-se, contudo, a adoção de uniformização de procedimentos, tendo em consideração estratégias e guiões aprovados a nível nacional e a promoção das seguintes medidas/ações:

- i) Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável “2020-2030” (ENMAC 2020-2030), através da qual se pretende dar um contributo para a descarbonização da mobilidade, favorecendo opções de deslocação mais sustentáveis como a utilização da bicicleta. Simultaneamente, pretende maximizar os benefícios para a saúde dos cidadãos, proporcionando-lhes hábitos de vida mais saudáveis.
- ii) O Guia impulsor da dinâmica dos PDM e do reforço da sua dimensão estratégica, “**PDM GO – Boas Práticas para os Planos Diretores Municipais**”³ que inclui um conjunto de cadernos temáticos sobre temas relevantes para o ordenamento e gestão municipais do território, designadamente o caderno temático que versa sobre questões de mobilidade «Mobilidade em Territórios de baixa densidade», com enfoque no tema transportes flexíveis.

Este documento apresenta fontes de informação, referências e metodologias que auxiliam a análise, a ponderação de alternativas e a conceção de soluções de resposta aos desafios territoriais emergentes, tendo em vista apoiar o trabalho dos municípios, das equipas técnicas e das entidades de acompanhamento, envolvidas no processo de revisão dos PDM.

- iii) Com a entrada em vigor do Regulamento Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), Lei nº 52/2015, de 9 de junho, os Municípios passaram a ser autoridades de transportes passando assim a ter as competências relativas às matérias do transporte público coletivo de passageiros, o IMT considera ser desejável que na proposta do PP em apreço seja feita referência às questões relacionadas com a política de mobilidade e transportes no território concelhio, nomeadamente a racionalização da utilização do automóvel individual, a otimização da utilização do transporte coletivo e o incremento do uso quotidiano dos modos suaves no sistema de transportes.

Neste âmbito, destaca-se também o enquadramento dado pelo Decreto-Lei n.º 60/2016, de 8 de setembro, que fixa as regras para a implementação de serviços públicos de transporte de passageiros flexível (TPF), na medida em que, para territórios com baixa densidade, pode contribuir para colmatar limitações no transporte público convencional, sobretudo em áreas mais isoladas e de menor procura, constituindo assim uma oportunidade de melhorar a operacionalização do sistema de transportes.

- iv) A consulta do Documento Normativo para Redes Viárias Municipais em Ambiente Urbano (dezembro 2019), disponível no site institucional do IMT, I.P., destinado a orientar projetistas e gestores municipais no sentido da adoção de regras e parâmetros comuns de planeamento, projeto de vias municipais, incluindo a hierarquização da rede viária, com o objetivo da uniformização dos critérios aplicados, bem como de minimizar a sinistralidade rodoviária.

Este documento apresenta fontes de informação, referências e metodologias que auxiliam a análise, a ponderação de alternativas e a conceção de soluções de resposta aos desafios territoriais emergentes, tendo em vista apoiar o trabalho

³ No seguimento da aprovação pela Comissão Nacional do Território (CNT) do documento “**PDM GO – Boas Práticas para os Planos Diretores Municipais**”, em 17/12/2021, o mesmo encontra-se publicado e disponibilizado no site da Direção Geral do Território (DGT), que poderá aceder-se através do seguinte link: <https://www.dgterritorio.gov.pt/PDM-GO-Boas-Praticas-para-os-Planos-Diretores-Municipais>.

dos municípios, das equipas técnicas e das entidades de acompanhamento, envolvidas no processo de revisão dos PDM.

3.1.4. No que se refere a instrumentos de Política Sectorial e outros documentos estratégicos com particular incidência nas matérias sobre mobilidade e transportes e infraestruturas rodoviárias, recomenda-se ainda:

- *Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020 (PETI3+)*;
- *Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC 2050)*⁴;
- *Lei de Bases do Clima, [Lei n.º 98/2021, de 31 de dezembro (artigos 47.º a 50.º)]*.

4. Considerando o exposto, o IMT, I.P., emite parecer favorável sobre os elementos da proposta preliminar da 1.ª Revisão do PDM de Castelo Branco disponibilizados na PCGT, condicionado à observância das recomendações e correções, especificadas nos números anteriores, nos termos das normas legais e regulamentares aplicáveis, bem como das diretrizes e orientações nacionais sobre questões setoriais no âmbito da estrita competência deste Instituto.

Com os melhores cumprimentos,

Pedro Silva Costa
Diretor de Serviços
Gestão de Contratos e Concessões

(no uso das competências subdelegadas pela Vogal do Conselho Diretivo do IMT, I.P., nos termos dos n.º1 e n.º 8 do Despacho nº 933/2022, de 12 de janeiro, publicado no Diário da República, 2ª série, de 24-01-2022)

DSGSS/ACS/JLP

⁴ O Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC2050) identifica os principais vetores de descarbonização em todos os setores da economia, as opções de políticas e medidas e a trajetória de redução de emissões para atingir este fim, em diferentes cenários de desenvolvimento socioeconómico. O RNC2050 foi desenvolvido em alinhamento com a dimensão territorial espelhada no Programa Nacional de Políticas de Ordenamento do Território e incorporando as orientações do Plano de Ação para a Economia Circular.