

Á

Gestora do Procedimento da Revisão do
Plano Geral de Urbanização de Castelo Branco

Dr.ª Maria Edite Oliveira Diogo Candeias

Câmara Municipal de Castelo Branco
Praça do Município
6000-458 Castelo Branco

S/ Referência	S/ Comunicação	N/ Referência	Data
PCGT - ID 231	27/03/2019	Of.: 212/2019/DSEAP 046200141629467 Proc. N.º: 09.03.64.DSEAP	23/04/2019
Assunto:	Revisão do Plano Geral de Urbanização de Castelo Branco Emissão de parecer nos termos do artigo 86.º do RJIGT		

Na sequência da correspondência electrónica acima identificada, tendo-se procedido à análise os documentos disponibilizados na PCGT sobre o processo de revisão do plano em epígrafe, informa-se nos termos e para efeitos do disposto no artigo 86.º do RJIGT, o seguinte:

1. Os pareceres a emitir pelo IMT no âmbito do acompanhamento dos PMOT, incidem sobre matérias de natureza distinta, designadamente sobre:
 - Questões estratégicas e estruturantes relativas à 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 a articulação com o Plano Rodoviário Nacional.
2. Sobre a natureza das questões estratégicas e estruturantes para a definição da política de mobilidade e transportes:
 - 2.1. Considera-se que em territórios com uma dimensão populacional superior a 50 000 habitantes, como no caso presente do município de Castelo Branco cuja população conta com **56.109** habitantes (Censos 2011), os fatores determinantes que normalmente influenciam e justificam a necessidade de adoção de estratégias e de políticas de sensibilização para as questões de transportes e mobilidade são já significativos.

Os municípios apresentam especificidades que são determinantes na abordagem e na definição do modelo de acessibilidades, transportes e mobilidade e, perante uma diversidade de estruturas urbanas que justifica a adoção de medidas adaptadas a cada realidade, há que considerar a caracterização das estruturas rurais de pequena dimensão, das áreas suburbanas e dos espaços periurbanos, das estruturas urbanas

densificadas ou dos corredores urbanos com concentração de atividades, na definição de estratégias e soluções diversificadas e ajustadas aos diferentes contextos demográficos e territoriais.

No que importa à ação por parte do IMT, a avaliação da proposta do plano em apreço não pode deixar de se mostrar alinhada com as directrizes inseridas no “Pacote da Mobilidade” (IMT, 2011)¹ e europeias (CE, 2013)².

De acordo com o “Pacote da Mobilidade” a estratégia definida para a mobilidade sustentável tem em consideração um quadro de referência para a abordagem das questões relacionadas com o território, as acessibilidades, os transportes e a mobilidade, consubstanciado no seguinte conjunto de documentos enquadradores:

- “Diretrizes nacionais para a mobilidade”;
- “Guião orientador— acessibilidades, mobilidade e transportes nos planos municipais de ordenamento do território”;
- “Guia para elaboração de planos de mobilidade e transportes”;
- “Coleção de brochuras técnicas/ temáticas de apoio à elaboração de planos de mobilidade e transportes”;
- “Guia para elaboração de planos de empresas e pólos geradores e atractores de deslocações”.

O “**Guião Orientador**” para a abordagem de *acessibilidades, mobilidade e transportes nos Planos Municipais de Ordenamento do Território* é um documento que tem como objetivo apoiar a elaboração, alteração ou revisão daqueles Planos, focando-se na temática da relação dos transportes e uso do solo, isto é, das acessibilidades e funções urbanas que determinam e proporcionam a deslocação no espaço, de pessoas e bens. Orientado por um conjunto de questões prioritárias a abordar nos PMOT, visa sensibilizar políticos, decisores e técnicos para a promoção de uma mobilidade sustentável ao nível do planeamento e gestão territorial.

Para o IMT, este Guião inscreve-se na perspectiva do seu contributo para a concretização das orientações estratégicas nacionais em matéria de políticas de ordenamento do território e respectiva integração com os transportes, expressas no Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT).

Atento o disposto no artigo 86º do DL n.º 80/2015³, de 14 de maio, que aprovou a revisão do RJIGT, o parecer das entidades convocadas para o acompanhamento da

¹ Pacote da Mobilidade (IMT, 2011):

<http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portuques/Planeamento/DocumentosdeReferencia/PacotedaMobilidade/Paginas/QuadrodeReferenciaparaPlanosdeMobilidadeAcessibilidadeeTransportes.aspx>

² Urban Mobility Package (CE, 2013):

https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/ump_en

³ O Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio, desenvolve as bases da política pública de solos, de ordenamento do território e de urbanismo, previstas na Lei n.º 31/2014, de 30 de maio, definindo o regime de coordenação dos âmbitos nacional, regional, intermunicipal e municipal do sistema de gestão territorial, o regime geral de uso do solo e o regime de elaboração, aprovação, execução e avaliação dos instrumentos de gestão territorial.

elaboração dos planos (PU ou PP) deve incidir no âmbito estrito dos interesses a ponderar, designadamente sobre os aspetos referentes ao cumprimento das normas legais e regulamentares aplicáveis, e à conformidade ou compatibilidade da proposta de plano com os programas territoriais existentes.

Não se encontrando a temática da mobilidade e dos transportes vertida na ordem jurídica nacional sobre ordenamento do território, mas considerando que este tema deve ser assumido como recurso de interesse público com expressão territorial, cabe à estrutura organizativa constituída pelo município para efeito do acompanhamento da revisão do PGU em apreço, ponderar sobre a oportunidade de proposição das estratégias e dos instrumentos que entender adequados para efeito do planeamento e programação de ações e medidas sobre mobilidade a integrar no plano e que se sirvam futuramente para enquadrar a elaboração de um PMT, seja do âmbito municipal ou intermunicipal.

De acordo com os termos de referência da decisão sobre a revisão do PGU de Castelo Branco, depreende-se que este procedimento de revisão não resultou da necessidade de adequação à revisão do PDM que tenha sido operado em procedimento imediatamente anterior, e em função do qual poderia ter sido agora incluída na proposta de revisão em análise a temática sobre mobilidade e transportes.

O IMT também não tem conhecimento de que esteja em curso a elaboração de qualquer plano de mobilidade em que esteja incluído o território o município de Castelo Branco, nem consta qualquer referência a esse respeito na documentação que acompanha a proposta de revisão do PGU de Castelo Branco.

2.2. Avaliação ambiental

De acordo com o estipulado no n.º 1 do artigo 78º do RJIGT, já antes citado no ponto (2.1.), *“os planos de urbanização e os planos de pormenor só são objeto de avaliação ambiental no caso de se determinar que são suscetíveis de ter efeitos significativos no ambiente ou nos casos em que constituam o enquadramento para a aprovação de projetos sujeitos a avaliação de impacto ambiental ou a avaliação de incidências ambientais.”*

O n.º 2 do artigo supra referido, estipula que *“a qualificação dos planos de urbanização e dos planos de pormenor, para efeitos do disposto no número anterior, compete à câmara municipal, de acordo com os critérios estabelecidos no anexo ao Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio, podendo ser precedida de consulta das entidades às quais, em virtude das suas responsabilidades ambientais específicas, possam interessar os efeitos ambientais resultantes da aplicação do plano.”*

O IMT não integra o conjunto das entidades com responsabilidades ambientais específicas (ERAE) consultadas no âmbito do procedimento da Avaliação Ambiental

Estratégica (AAE), prevista no regime jurídico da avaliação ambiental de planos e programas aprovado pelo citado Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, alterado.

No Relatório Ambiental (2010), que acompanha o procedimento de revisão do plano em análise, não se encontram definidos Objectivos Estratégicos (OE) que se relacionem com opções estratégicas do âmbito da “Mobilidade e Transportes”, nem consta qualquer referência a estudos de mobilidade e de transportes, pelo que se presume que não está prevista a participação do IMT enquanto ERIP nas fases subsequentes da AAE.

3. Sobre os aspetos relacionados com o Plano Rodoviário Nacional e as infraestruturas rodoviárias e ferroviárias:

3.1. Infraestruturas rodoviárias integradas na Rede Rodoviária Nacional (RRN), estradas regionais e estradas desclassificadas sob jurisdição da IP, SA

3.1.1. A proposta de revisão do PGU de Castelo Branco deve garantir a observância do disposto no Plano Rodoviário Nacional (PRN), aprovado pelo Decreto-Lei nº222/98, de 17 de julho, rectificado e alterado pela Declaração de Rectificação 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).

O **PRN** define a constituição da Rede Rodoviária Nacional (**RRN**) formada pela rede nacional fundamental e pela rede nacional complementar e integra ainda outra categoria de estradas denominadas “estradas regionais”, que se encontram identificadas na Lista V anexa àquele diploma e que nos termos estipulados no artigo 12.º, asseguram as comunicações públicas rodoviárias do continente com interesse supramunicipal e complementar à **RRN**.

De acordo com o estipulado no artigo 13º do PRN, **as estradas nacionais não incluídas no PRN**, designadas por “estradas desclassificadas”, manter-se-ão sob jurisdição da IP, SA até à respectiva integração na rede municipal, mediante celebração de acordos de mutação dominial entre a IP, SA e a Câmara Municipal.

As disposições constantes no Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN), aprovado pela Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, aplicam-se, conforme previsto no artigo 2º, para além das estradas que integram a RRN, às estradas regionais (ER) e às estradas nacionais (EN) desclassificadas, ainda não entregues aos municípios.

3.1.2. Os elementos que integram a proposta de revisão do PGU de Castelo Branco deverão traduzir com rigor o estabelecido no **PRN** para o território abrangido no perímetro urbano de Castelo Branco.

A cidade de Castelo Branco é atravessada pela **EN3**, que já não se encontra incluída na **RRN** (Estradas Nacionais desclassificadas), mas não tendo sido integrada na rede municipal nos termos previstos no artigo 13º do **PRN**, ainda se encontra sob a jurisdição da IP, S.A..

De notar que a atual **EN3**, constitui uma via estruturante, variante à antiga estrada, com Nós desnivelados, vedada e com acessos condicionados, sendo alternativa à **A23**, onde foram introduzidas portagens.

3.1.3. Na proposta de plano (no Regulamento, na Planta de Condicionantes e nos demais elementos desenhadas com a identificação da Rede Viária), a identificação e representação da hierarquização da rede viária, devem cumprir as seguintes condições:

- a) A identificação das estradas do **PRN** deve ser de forma desagregada em função do tipo de rede e incluir a designação das vias do PRN que lhe são associadas, bem como a sua jurisdição (integração na Concessão IP ou na rede concessionada do Estado), e ainda as “estradas desclassificadas”, as quais devem ser diferenciadas, de forma explícita, das que já se encontram entregues ao respetivo município;
- b) Deve ser incluída a referência ao dimensionamento das zonas de servidão non aedificandi constituídas em benefício das infraestruturas rodoviárias da **RRN** nos termos estipulados no n.º 8 do artigo 32.º do EERRN.

A identificação e representação das zonas de servidão dos Nós de ligação, devem ter em consideração o estipulado na alínea e) do referido n.º 8: “*um círculo de 150 m de raio centrado na interseção dos eixos das vias, qualquer que seja a classificação destas*”.

- c) Tendo em conta que a escala da representação cartográfica das zonas de servidão *non aedificandi* nas peças desenhadas, em particular na Planta de Condicionantes, não permite uma leitura adequada, deve ser associada na legenda, relativamente a cada estrada, nó ou ramo de ligação à **RRN**, a remissão para as regras estabelecidas nas normas supra referidas e para o regulamento do PGU.

3.1.4. O Plano deve também conter as referências sobre eventuais estudos ou projetos em curso referentes a infraestruturas rodoviárias sob jurisdição da **IP, S.A.** com incidência no território concelhio, segundo informação a prestar por aquela administração rodoviária.

3.2. Infraestruturas ferroviárias:

Sendo a cidade de Castelo Branco servida pela **Linha da Beira Baixa**, com exploração ferroviária, os elementos constituintes do PGU têm de ter em consideração o seguinte:

3.2.1. O regime de proteção da rede ferroviária em vigor, definido pelos seguintes diplomas:

- a) **DL n.º 276/2003, de 4 de Novembro**, relativo ao domínio público ferroviário, devendo ter-se particular atenção ao estipulado nos artigos 15º e 16º relativos às zonas *non aedificandi* associadas às linhas ferroviárias

existentes, com ou sem exploração, e que integram o domínio público ferroviário (DPF);

- b) **DL n.º 568/99, de 23 de Dezembro** que aprovou o Regulamento de passagens de nível.

3.2.2. A referência sobre eventuais estudos ou projetos em curso de infraestruturas ferroviárias sob jurisdição da **IP, S.A.** com incidência no território concelhio, segundo informação a prestar por aquela gestora da infraestrutura ferroviária nacional.

3.3. Ambiente sonoro

O quadro legal relativo a ruído ambiente consiste no Decreto-lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro, que aprova o Regulamento Geral de Ruído (RGR) e no Decreto-lei n.º 146/2006, de 31 de Julho, que transpõe a Diretiva n.º 2002/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Junho, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente (designado por DRA), nas suas redações atuais.

Nos termos do artigo 6.º do RGR, compete aos municípios, entre outras obrigações, estabelecer nos planos municipais de ordenamento do território a classificação, a delimitação e a disciplina das zonas sensíveis e das zonas mistas e acautelar, no âmbito das suas atribuições de ordenamento do território, a ocupação dos solos com usos suscetíveis de vir a determinar a classificação da área como zona sensível, verificada a proximidade de infraestruturas de transporte existentes ou programadas.

Compete, ainda, aos municípios, nomeadamente nos termos da alínea a), do n.º1, do artigo 4.º, da DRA, elaborar, aprovar e alterar os mapas estratégicos de ruído e os planos de ação para as aglomerações, entendendo-se, para estes efeitos, como “Aglomeração”, um município com uma população residente superior a 100 000 habitantes e uma densidade populacional igual ou superior a 2500 habitantes por quilómetro quadrado, definição em que a cidade de Castelo Branco se enquadra.

4. De acordo com o supra exposto, o IMT, IP emite parecer favorável sobre a proposta de revisão do Plano Geral de Urbanização de Castelo Branco, sob condição de serem introduzidas as rectificações adequadas, tendo em consideração as referências mencionadas no ponto 3, anterior.

Com os melhores cumprimentos,



Isabel da Silveira Botelho
Diretora de Serviços de
Estudos, Avaliação e Prospetiva