

PARECER
Plano Geral de Urbanização de
Castelo Branco

ELABORAÇÃO

DRP - Direção de Serviços da Rede e
Parcerias - GRGCB

2019-04-26

P/L



ÍNDICE

	Pág.
<u>1</u> <u>INTRODUÇÃO</u>	3.
<u>2</u> <u>ENQUADRAMENTO</u>	3
<u>3</u> <u>ANÁLISE DA PROPOSTA</u>	8.
<u>3.1</u> <u>ELEMENTOS CONSTITUINTES DO PLANO</u>	8.
<u>3.2</u> <u>ELEMENTOS QUE ACOMPANHAM O PLANO</u>	11.
<u>4</u> <u>AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA (RELATÓRIO AMBIENTAL)</u>	11
<u>5</u> <u>AMBIENTE SONORO</u>	12
<u>6</u> <u>Conclusão</u>	13.



1 Introdução

A Câmara Municipal de Castelo Branco, encontra-se em processo de elaboração do Plano Geral de Urbanização de Castelo Branco, referente à sede urbana municipal, pelo que e de acordo com previsto no artigo 86º do RJIGT, vem o Município solicitar emissão de parecer sobre a proposta de PGU de Castelo Branco.

2 Enquadramento

Considerando as infraestruturas rodoferroviárias sob responsabilidade da I.P., esclarece-se que a área abrangida pelo Plano Geral de Urbanização de Castelo Branco, é servida por rede rodoviária e ferroviária.

2.1 Considerações Gerais

Neste contexto, importa salientar que as referências à Rede Rodoviária Nacional (RRN), na Proposta de Plano, deverão respeitar a identificação, hierarquização e nomeação exposta no Plano Rodoviário Nacional (PRN), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, retificado pela Declaração de Retificação n.º 19-D/98, de 31 de Outubro, e alterado pela Lei n.º 98/99, de 26 de julho e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto, no âmbito do qual a RRN é constituída pela Rede Nacional Fundamental (Itinerários Principais-IP) e pela Rede Nacional Complementar (Itinerários Complementares-IC e Estradas Nacionais-EN).

O PRN integra uma outra categoria de estradas, as “Estradas Regionais”, as quais, de acordo com o artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, asseguram as comunicações públicas rodoviárias do continente com interesse supramunicipal e complementar à RRN, de acordo com a Lista V anexa ao Decreto-Lei.

Para além das estradas acima referidas, há ainda a referir as estradas não incluídas no PRN, “Estradas Nacionais Desclassificadas”, as quais se manterão sob jurisdição da IP até integração na rede municipal, mediante celebração de acordos de mutação dominial entre a IP e a Câmara Municipal.



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

De salientar ainda, a publicação da Lei n.º 34/2015, de 27 de Abril de 2015, que aprova o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN), em vigor desde 26 de julho de 2015, cujo âmbito de aplicação se estende também às estradas regionais (ER) e às estradas nacionais (EN) desclassificadas, ainda não entregues aos municípios.

O novo Estatuto revoga, para além da Lei n.º 2037, de 19 de Agosto de 1949 (anterior Estatuto), os diplomas mencionados no artigo 5.º da Lei n.º 34/2015.

Assim, a elaboração deste Plano de Urbanização deverá respeitar as novas disposições legais em matéria de proteção da rede rodoviária, sendo de salientar que o novo EERRN (artigo 43º) atribui à IP, enquanto Administração Rodoviária, poderes de autoridade pública na área de jurisdição rodoviária, isto é, a área abrangida pelos bens do domínio público rodoviário do Estado, cuja composição abrange as estradas a que se aplica o EERRN, bem como as zonas de servidão rodoviária e a designada zona de respeito (cf. definição no artigo 3º, vv)).

Relativamente à rede ferroviária, salienta-se que devem ser tidos em conta os seguintes diplomas legais que regulam esta rede, nomeadamente o regime de proteção da rede ferroviária, definido pelo Decreto-Lei n.º 276/2003 de 4 de Novembro, que aprova o domínio público ferroviário e o Decreto-Lei n.º 568/1999, de 23 de Dezembro, que aprova o regulamento de passagens de nível.

2.1.1 Rede Rodoviária e Infraestruturas Ferroviárias

A área de plano agora indicada (figura1) é representativa do Plano de Urbanização de Castelo Branco e o núcleo urbano no qual se inclui, sendo o mesmo localizado no concelho e distrito de Castelo Branco.

O município é servido, como referido em ponto anterior, tanto por Rede Rodoviária,



conforme discriminada no ponto seguinte e na figura 1, como por Rede Ferroviária, constante na mesma figura.

Plano Rodoviário Nacional (PRN 2000) e Rede Rodoviária sob jurisdição da I.P.

Identifica-se a rede na área do plano:

❖ Estradas desclassificadas sob jurisdição da IP

- **EN3**, Estrada Nacional desclassificada (km 205+218 a km 211+644), entre o limite poente do núcleo urbano de Castelo Branco, na adjacência da área de localização empresarial de Castelo Branco e o limite norte do mesmo núcleo, na passagem inferior à EN112;
- **EN112**, Estrada Nacional desclassificada (km 91+998), no limite norte da cidade de Castelo Branco, sendo que a estrada em questão, ainda sob jurisdição da IP, termina no início da área de plano.

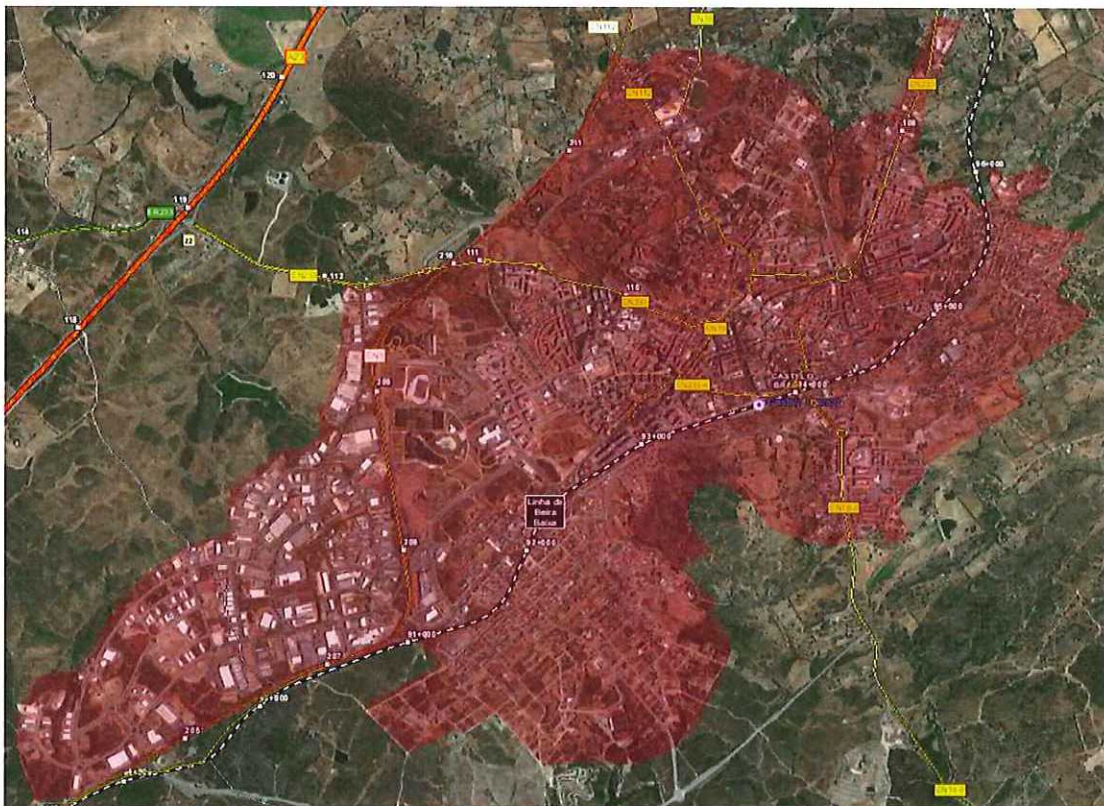


Figura 1 - Rede Rodoviária no núcleo na área sujeita ao Plano Geral de Urbanização de Castelo Branco



As zonas de servidão *non aedificandi* e de visibilidade, aplicáveis às tipologias rodoviárias atrás mencionadas, estão definidas nos artigos 32.º e 33.º, respetivamente, da Lei n.º 34/2015 de 27 de abril.

Para além destas servidões legais, nos termos do disposto na alínea b) do nº 2 do artigo 42º do novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN), as obras e atividades que decorram na zona de respeito à estrada, nos termos em que se encontra definida no artigo 43º, estando sujeitas a parecer prévio vinculativo da administração rodoviária, nas condições requeridas pelo mesmo.

Considera-se que a hierarquia atrás descrita deverá estar refletida nos documentos do plano, nomeadamente na Planta de Condicionante, da Rede Viária, de Zonamento, bem como em toda a parte escrita que lhe fizer referência, seja regulamento, AAE ou RFC.

Ainda se reforça que todas as restantes vias presentes na área sujeita a plano e não classificadas em sede de PRN2000, pertencem ao património viário municipal e não fazem parte das classificações deste mesmo normativo.

Do ponto de vista da salvaguarda da rede rodoviária da responsabilidade desta empresa, o EERRN, aprovado pela Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, regula a proteção das estradas nacionais e regionais constantes do Plano Rodoviário Nacional (2000) e respetivas faixas envolventes, fixando, também, as condições de segurança e circulação dos seus utilizadores e as de exercício das atividades relacionadas com a sua gestão, exploração e conservação, bem como das estradas nacionais desclassificadas, isto é, não classificadas no PRN, mas ainda sob jurisdição da IP, e das ligações à rede rodoviária nacional, em exploração à data da entrada em vigor do novo Estatuto. O plano deverá respeitar este normativo.

Intervenções e projetos Rede Rodoviária

Não se identificam, na área do plano e de acordo com o Plano de Proximidade/Médio Prazo 2019-2023 (PP19/23), quaisquer intervenções programadas/em curso na rede



rodoviária sob jurisdição desta empresa. Do mesmo modo, não se verificam projetos de futura construção rodoviária na área do plano.

Rede Ferroviária

Identifica-se, na área do plano, uma linha da Rede Ferroviária Nacional (RFN), referente à Linha da Beira Baixa.

Intervenções e projetos na Rede Ferroviária

Está programada, na área do plano de urbanização de Castelo Branco, uma intervenção na linha da Beira Baixa (figura 2), com o objetivo de redução da sinistralidade, levando a cabo intervenções de mudança de pavimentação de borracha, em casos de atravessamento de linha por peões ou veículos e a correta vedação do domínio público ferroviário, **de forma a evitar o *trespassing*.**

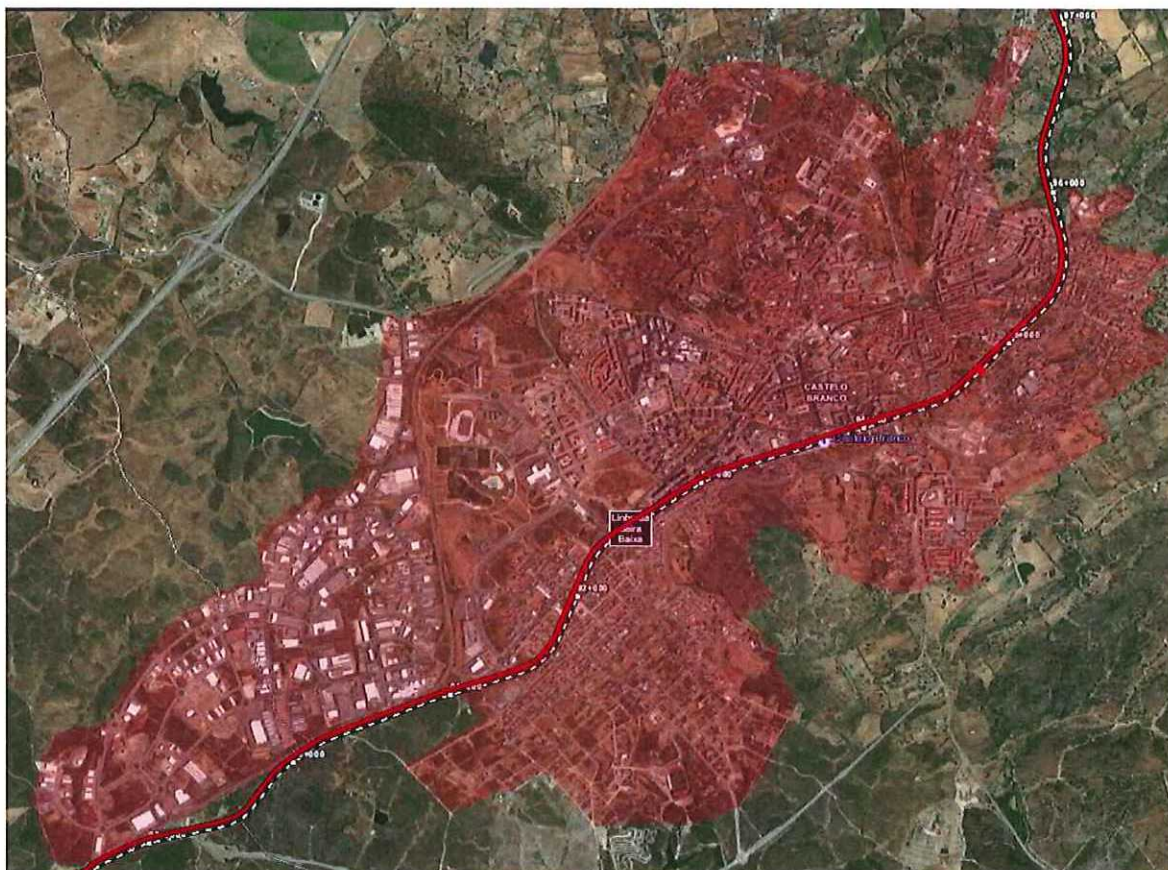


Figura 2 – Intervenções e projetos programados na área do Plano de Urbanização



3 Análise da Proposta

3.1 Elementos Constituintes do Plano

Análise dos Elementos Apresentados

Como nota prévia, refere-se que a espacialização das propostas do plano, não devem comprometer o nível de serviço e função inerente às estradas da rede viária sob jurisdição da I.P., nem o cumprimento dos requisitos legais em matéria de ruído, desaconselhando-se veemente a proposição de áreas residenciais ou equipamentos de utilização coletiva em faixas adjacentes às estradas da RRN.

Deve igualmente ter-se em consideração, de que as propostas de qualificação funcional do solo urbano devem assegurar-se que a articulação das futuras acessibilidades às estradas da rede rodoviária nacional seja sustentada na captação e ligação aos nós e intersecções previamente existentes, atendendo que as propostas de acessibilidades diretas constituem, regra geral, pontos de conflito que comprometem o nível de serviço das vias e condicionam a fluidez do tráfego, bem como a segurança da circulação.

Relatório de Fatores Críticos e Avaliação Ambiental Estratégica

Não obstante à elaboração e representação correta dos **fatores** relativos às acessibilidades, considera-se de suma importância a referência de todas as estradas e linhas ferroviárias, sob a jurisdição da I.P., sob a forma da sua nomenclatura e hierarquia, assim como o é apresentado no ponto 3 deste parecer. Fazer, do mesmo modo, uma referência ao PRN 2000 na **bibliografia**, tendo em conta que o mesmo é mencionado ao longo do documento.

Na **página 63** é feita uma referência à possibilidade de expansão e dinamização da ALECB (Área de Localização Empresarial de Castelo Branco). Verificando-se que o tráfego gerado flui, de forma natural para a via sob jurisdição da I.P., a EN3, ressalva-se novamente que as propostas de qualificação funcional do solo urbano devem assegurar-se de que a articulação das futuras acessibilidades às estradas da rede rodoviária nacional, ou estradas regionais ou desclassificadas, seja sustentada na



captação e ligação aos nós e intersecções previamente estabelecidos de forma a não condicionar o tráfego já existente.

No caso de expansão do ALECB e tendo em conta o já relevante TMDA (tráfego médio diário anual) de 7716 veículos, ressalva-se desde já, que deve ser efetuado um estudo de tráfego anexo à proposta de expansão, tendo novamente em conta que o tráfego flui quase que exclusivamente para a já mencionada EN3.

Regulamento

No **artigo 11º** são consideradas todas as estradas denominadas como EN, como fazendo parte da Rede Rodoviária Nacional (RRN). Não obstante se verifica que apenas a EN3 e a EN112 (ainda que não mencionada no documento, mas devendo ser) fazem parte do diploma que define esta mesma rede, tendo em conta que são EN desclassificadas mas sob a jurisdição e gestão da I.P., não fazendo, portanto, parte da RRN.

As restantes vias são municipalizadas e, por conseguinte, parte do património viário municipal.

No **artigo 56º** é feita, novamente, uma incorreta referência às vias constituintes da RRN, que deverá ser corrigida.

O **artigo 58º** faz referência aos componentes do Domínio Público Ferroviário. No entanto, o edifício da estação não é mencionado, ainda que os espaços de apoio à atividade o sejam.

A **alínea 3 do artigo 59º**, relativo à Rede rodoviária Nacional inclui, neste lote, as vias municipais e respetivos nós, ainda que não exclusivamente viários e o estacionamento público.

Considera-se que a informação deveria estar separada e em artigos distintos, tendo em conta que as vias mencionadas, contrariamente às Estradas Nacionais (classificadas no PRN), Regionais (constantes do anexo V do mesmo) e Desclassificadas (ainda que não incluídas no PRN, continuam na jurisdição da IP e a cumprir os normativos do diploma mencionado) ainda não entregues aos municípios, não pertencem ao



mencionado lote.

Por sua vez, o **artigo 60º** subdivide a RRN (constante no PRN 2000) em rede principal e regional, não existindo tais denominações no mesmo diploma. Desta forma permaneceria, no entender da I.P. a **alínea a)**, esclarecendo-se que a rede principal deveria constar como estrada nacional desclassificada. Do mesmo modo se constata a inexistência de uma rede regional, tendo em conta que a nomenclatura é inexistente e sabendo que as estradas consideradas são, *de facto*, estradas municipalizadas.

Planta de Condicionantes

Rede viária

A rede viária deverá estar representada de acordo com a hierarquia do PRN2000, sendo portanto representadas as Estradas Nacionais desclassificadas e as Estradas Municipalizadas.

Rede Ferroviária

- A rede ferroviária existente na área de intervenção do Plano de Urbanização está identificada na Planta de Condicionantes e na Planta de Zonamento.
- No que respeita a Servidões e Restrições de Utilidade Pública a rede ferroviária atualmente está sujeita ao regime de proteção definido pelo Decreto-Lei nº 276/2003, de 4 de Novembro.
- As áreas de proteção da ferrovia dependem do limite do Domínio Público Ferroviário e das zonas non aedificandi previstas nos artigos 15º e 16º do supracitado DL que variam em função do tipo de construções e da atividade, sendo por isso de complexa representação. Assim, sugere-se que a legenda relativa à rede ferroviária contemple a seguinte referência: "para identificação das Zonas de Proteção consultar a legislação vigente" remetendo para as peças escritas uma menção em como se trata de uma zona *non aedificandi* variável conforme descrito no DL 276/2003.
- No Regulamento do PU sugere-se a existência de um artigo onde seja

11C



referido, que qualquer intervenção em zonas confinantes ou vizinhas da infraestrutura ferroviária, está condicionada ao cumprimento da legislação em vigor e ao parecer favorável da respetiva entidade competente.

3.2 Elementos que acompanham o Plano

Capítulo 08 - Relatório proposta prévia - Infraestruturas e Sistemas

Analisados os elementos disponibilizados, verifica-se que PUCB desenvolve-se ao longo da Linha da Beira Baixa, entre aproximadamente os km 88+600 e o 95+780. No capítulo 8.9 dedicado à Rede Ferroviária, **não são mencionadas as 2 PN existentes**, localizadas ao km 93+504 (automatizada) e ao km 94+778 (Pedonal) da Linha da Beira Baixa. Ainda no mesmo capítulo, são mencionadas várias obras de desnivelamento, das quais a PS ao km 93+599 e Plp ao km 94+979, que servirão para a supressão das referidas PN. **Consideramos que o PUCB, deve mencionar as PN e os respectivos desnivelamentos como soluções de supressão.**

4 Avaliação Ambiental Estratégica (Relatório Ambiental)

No âmbito do procedimento de AAE, no que respeita à representação da IP, SA, importa referir que o entendimento desta empresa tem sido o de que a pertinência do seu contributo decorre da sua qualidade como “entidade representativa de interesse a ponderar” (ERIP), ou seja, como entidade com competências específicas no sector rodoferroviário, e não propriamente nas componentes ambientais (como ar, água, clima, biodiversidade, solo e subsolo), as quais correspondem, de uma forma geral, aos critérios que permitem qualificar um plano como suscetível de ter efeitos significativos no ambiente e, portanto, como sujeito a um procedimento de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE).

No entanto, numa lógica de colaboração ativa para a melhoria do processo, a IP, SA, após análise dos elementos apresentados, considera que globalmente, nada há a opor ao encadeamento metodológico desenvolvido.

Handwritten signature or initials.



No que respeita ao Quadro de Referência Estratégica (QRE), no qual se identificam as macro orientações de política nacional e internacional, bem como os objetivos de longo prazo estabelecidos em matéria de ambiente e sustentabilidade, verifica-se que foi contemplado o Plano Rodoviário Nacional (PRN2000) como um dos instrumentos estratégicos relevantes na análise do presente PDM, opção que merece a nossa concordância, atento o fato de se estar perante um plano sectorial, possível territorializar, à escala adequada, as propostas do Plano.

Considerando o PRN2000 como um instrumento indispensável para a análise de uma gestão mais sustentável e eficaz do território e das infraestruturas de mobilidade regional, evidenciando-se o papel da rede viária no planeamento e organização do território bem como o seu contributo na promoção do desenvolvimento e coesão social.

Apreciação fundamentada na relevância que a temática da mobilidade e acessibilidades apresenta, quer ao nível das Questões Estratégicas, quer ao nível dos Fatores Críticos para a Decisão (FCD).

5. Ambiente sonoro

Domínio Rodoviário

Em termos de ambiente sonoro rodoviário, há a referir que, embora a delimitação de zonas sensíveis e mistas dentro do município seja da responsabilidade exclusiva da respetiva Câmara Municipal, deve ser tido em conta que a classificação de zona sensível a partir de uma distância de 40m das estradas da rede rodoviária nacional, tal como indicado no artigo 11º - Delimitação de Zonas Mistas e Sensíveis do Regulamento, poderá conduzir a situações em que não é possível cumprir a legislação usando as medidas de minimização de ruído atualmente disponíveis.

Domínio Ferroviário

No que respeita ao domínio ferroviário, considerando o teor da alínea b) do número 2 do artigo 11.º - Delimitação de zonas mistas e sensíveis, da proposta de Regulamento, que classifica como zona mista uma faixa com 50 m para cada lado do eixo da Linha da



Beira Baixa e também o número 3 dispõe no sentido de prevenir o potencial incómodo em locais mais ruidosos.

Contudo, importa que fique assegurado em sede da **proposta de Regulamento, que vier a ser elaborado, o cumprimento do número 6 do artigo 12.º do Regulamento Geral do Ruído, publicado através do Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro.**

6. Conclusão

Face ao exposto no presente parecer, quanto à proposta do plano Plano de Urbanização em análise, emite-se **parecer favorável CONDICIONADO**, à **correção dos documentos** apresentados, os quais deverão contemplar, as observações e recomendações elencadas no presente parecer.

