

Enviado exclusivamente em
formato eletrónico para:
Plataforma PCGT

À
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento
Regional do Centro
Rua Bernardim Ribeiro, 80
3000-069 Coimbra

S/ Referência	S/ Comunicação	Antecedente	N/ Referência	Data
Email: pcgt.apoio@dgterritorio.pt	25/02/2022		S/22/13429	22-03-2022
PCGT - ID 145 - PDM -			Processo	
BELMONTE - Revisão -			150.10.400/2022/55	
Convocatória para 1.ª Reunião				
Plenária da Comissão Consultiva				

Assunto: 1.ª Revisão do Plano Diretor Municipal de Belmonte

Parecer sobre os Elementos do Plano e Convocatória para a Reunião Plenária da Revisão do PDM de Belmonte

1. Na sequência da V. notificação acima referenciada, enviada a este Instituto, na qualidade de entidade integrante da Comissão Consultiva (CC), para a emissão de parecer sobre os elementos do Plano, conforme o solicitado, vem emitir o seguinte parecer relativo aos documentos da proposta do Plano e demais elementos disponibilizados na PCGT.
2. Neste contexto e da análise efetuada aos documentos disponibilizados referentes à proposta do Plano, verifica-se que relativamente ao cumprimento das normas legais e regulamentares aplicáveis, sobre as questões setoriais da estrita competência do IMT, I.P., que:

2.1. No âmbito das infraestruturas rodoviárias e a garantia da sua articulação com os respetivos Programas Nacionais e a observância do disposto no Plano Rodoviário Nacional (PRN), aprovado pelo Decreto-Lei nº 222/98, de 17 de julho¹ (PRN 2000), que:

- a)** Os elementos do Plano e os que acompanham o Plano, nomeadamente, Regulamento, Planta de Ordenamento, Planta de Condicionantes e Relatório do Plano, devem identificar toda a rede viária existente no território, o que não se verifica.

Nos documentos escritos e desenhados do Plano deve ser corretamente identificada toda a rede viária estabelecida no PRN2000, designadamente as seguintes infraestruturas da Rede Rodoviária Nacional (RRN) e Estradas nacionais e regionais não incluídas na RRN (Estradas nacionais desclassificadas, estradas regionais, ligações à RRN):

- i) **RRN/Rede Nacional Fundamental** [Itinerários Principais (IP)]:
 - **IP2/A23** – gestão tutelada pelo estado (IMT, I.P.) e integrada na Concessão da Beira Interior;
- ii) **RRN/Rede Nacional Complementar** [Itinerários Complementares (IC) e Estradas Nacionais (EN)]:

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

- **EN232** – entre o LC Covilhã e o entroncamento com a EN18 desclassificada (ainda sob jurisdição da IP, S.A.) e a EN345 municipalizada, desenvolvendo-se a EN232, neste troço, sobre o traçado da EN18 desclassificada.

iii) **Estradas ou troços de Estradas nacionais desclassificadas** (não incluídas na RRN), **estradas regionais e ligações à RRN**:

- **EN18** – que se desenvolve a norte, na periferia do concelho

- **ER345** – entre o IP2/A23 e a ligação ao troço da EN345 municipalizada.

- b) Nas peças do Plano, designadamente, no Regulamento [nomeadamente, artigo 9.º, n.º 1, alínea iv) e artigo 76.º], Planta de Ordenamento (Classificação e qualificação do solo) (jan 2022) e Planta de Condicionantes (Outras Condicionantes) (jan 2022) a rede viária não se encontra corretamente identificada, com a respetiva hierarquia da rede viária, incluindo a designação das vias do PRN2000 que lhe são associadas, e a sua jurisdição.

Nesta sequência, deverão os demais documentos que constituem o conteúdo documental do Plano Diretor Municipal de Belmonte, contemplar a devida identificação e representação da hierarquia da rede viária, incluindo a designação das vias do PRN2000 que lhe são associadas, e a sua jurisdição, bem como deverá ser feita referência ao dimensionamento das zonas de servidão constituídas em benefício das infraestruturas rodoviárias da RRN, nos termos estipulados no artigo 32.º do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN), aprovado pela Lei n.º 34/2015, de 27 de abril.

- c) Quanto às referências dos Espaços Canais, designadamente no Regulamento (art.º 66.º e art.º 76.º) e do Relatório do Plano, deve mencionar-se as zonas de servidão constituídas em benefício das infraestruturas rodoviárias da Rede Rodoviária constante do PRN2000, definidas no EERRN.
- d) Não é feita referência ao dimensionamento das zonas de servidão constituídas em benefício das infraestruturas rodoviárias da RRN, nos termos estipulados no artigo 32.º do EERRN, situação que deve ser sanada.

A indicação das zonas de servidão *non aedificandi* a constar na Planta de Condicionantes, tendo em conta a sua escala, deve ser associada na legenda, relativamente a cada estrada, nó ou ramo de ligação à RRN, a remissão para as regras estabelecidas nas normas suprarreferidas, assim como no regulamento do PDM.

- e) O articulado do n.º 2 do artigo 12.º Condicionamentos nas infraestruturas ferroviárias e rodoviárias do regulamento, deve ser abrangente, uma vez que o EERRN estabelece outras regras que visam a proteção da estrada e sua zona envolvente, para além do estipulado no artigo 43.º do Estatuto.

Qualquer intervenção em área de jurisdição rodoviária das estradas a que se aplica o EERRN está sujeita às regras de proteção da estrada e sua envolvente estabelecidas no EERRN. A formulação da norma deve ser ajustada neste sentido.

A situação descrita aplica-se também ao mencionado nas servidões e restrições de utilidade pública constantes do Relatório do Plano.

- f) De acordo com o estabelecido no artigo 13º do PRN2000, as estradas nacionais não incluídas no PRN2000, designadas por “estradas desclassificadas”, manter-se-ão sob jurisdição da Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP, S.A.) até à respetiva integração na rede municipal, mediante celebração de acordos de mutação dominial entre a IP, S.A. e a Câmara Municipal.

Assim, os elementos do Plano devem fazer a distinção entre as estradas que se encontram desclassificadas, mas que se mantêm sob jurisdição da I.P., S.A. e as que já se encontram entregues ao respetivo município.

Neste contexto a estrada EN18 deverá ser devidamente identificada, encontrando-se a mesma desclassificada, mas ainda sob jurisdição da I.P., S.A., aplicando-se à mesma as disposições constantes no EERRN, estando as zonas de servidão *non aedificandi* fixadas no artigo 32.º do mesmo Estatuto.

- g) Salienta-se ainda que qualquer proposta de intervenção, direta ou indireta, nas estradas integradas na RRN e respetivas zonas adjacentes, deve ser objeto de estudo específico devidamente fundamentado, encontrando-se o projeto respetivo sujeito à observância das normas legais e regulamentares em vigor e a parecer das Infraestruturas de Portugal, IP, S.A., no cumprimento do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional.
- h) No âmbito da definição do modelo de organização espacial do território municipal, de Belmonte, 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 como “Solo Urbanizado” na proximidade das estradas da RRN, nas categorias correspondentes a “espaços residenciais” e “espaços de equipamentos coletivos” acautelar a possibilidade da eventual expansão da rede e os níveis de ruído admissíveis.

2.2. No que diz respeito às infraestruturas ferroviárias sendo o território do município servido pela Linha da Beira Baixa, torna-se necessário que os elementos do Plano identifiquem o regime de proteção da rede ferroviária em vigor, o qual se encontra definido pelo DL n.º 276/2003, de 4 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 domínio público ferroviário (DPF) e o 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 Belmonte.

2.3. Sobre a temática da Mobilidades Urbana Sustentável e dos Transportes, recomenda-se cumulativamente ao previsto nos elementos do Plano, a adoção de uniformização de procedimentos, tendo em consideração estratégias e guiões aprovados a nível nacional e promoção das seguintes medidas/ações:

- A Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 2 de agosto, como 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.
- O Guia impulsor da dinâmica dos PDM e do reforço da sua dimensão estratégica, **“PDM GO – Boas Práticas para os Planos Diretores Municipais”²** que inclui um conjunto de cadernos temáticos sobre temas relevantes para o ordenamento e gestão

² 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>.

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.

- Quanto a eventuais propostas de intervenção na rede viária municipal em ambiente urbano, recomenda-se a consulta do Documento Normativo para Redes Viárias Municipais em Ambiente Urbano, 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 dos municípios, das equipas técnicas e das entidades de acompanhamento, envolvidas no processo de revisão dos PDM.

3. Considerando o exposto, o IMT, I.P., **emite parecer favorável à Proposta da 1ª Revisão do PDM de Belmonte, condicionado à observância das recomendações e correções, especificadas no número anterior (2.1., 2.2 e 2.3.)**, 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.
4. Mais se informa que, por razões de agenda dos nossos serviços, o IMT, I.P. não se fará representar na Reunião Plenária a realizar no próximo dia 25 de março de 2022.

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)

DSGCC / APA / AM