

**Gestão Regional de Viseu e Coimbra**

Estrada da Chapelreira  
3040-583 Antanhol - Coimbra - Portugal  
T +351 21 287 90 00 - F +351 239 794 555  
[grcobr@infraestruturasdeportugal.pt](mailto:grcobr@infraestruturasdeportugal.pt)

Av Tenente Coronel Silva Simões  
Quinta da Cascata n.º 135 r/c dt.º  
3515-150 Abraveses - Viseu - Portugal  
T +351 21 287 90 00  
[grvis@infraestruturasdeportugal.pt](mailto:grvis@infraestruturasdeportugal.pt)

Exmo. Senhor

Presidente da Câmara Municipal de Tábua

Praça da Republica

3420-308 Tábua

SUA REFERÊNCIA	SUA COMUNICAÇÃO DE	NOSSA REFERÊNCIA	ANTECEDENTE	SAÍDA	DATA
524	17-07-2017		2128478	2135398	31-07-2017

**Assunto:** Revisão do Plano Diretor Municipal (PDM) de Tábua  
Comissão Consultiva  
Identificação dos Interesses a Salvaguardar

Relativamente ao assunto em epígrafe, e nos termos do disposto no artigo 5.º do n.º4 da Portaria 277/2015, de 10/09, cumpre à Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) identificar os interesses específicos a salvaguardar na área abrangida pelo PDM de Tábua, bem como os programas e ações previstas desenvolver para a rede rodoviária do concelho de Tábua.

### 1. CONSIDERAÇÕES GERAIS

Por um lado, importa relembrar, que no dia 29 de maio de 2015 foi publicado no Diário da República n.º 104/2015, I Série, o Decreto-Lei n.º 91/2015, que procede à fusão, por incorporação, da EP - Estradas de Portugal, SA, na REFER - Rede Ferroviária Nacional, EPE, transforma a REFER em sociedade anónima, red denominando-a para Infraestruturas de Portugal, SA, e aprova os respetivos Estatutos da empresa. De acordo com o artigo 23.º, n.º 1, a IP foi formalmente criada no dia 1 de junho de 2015.

Por outro lado, importa salientar a publicação da Lei n.º 34/2015, de 27 de abril de 2015, que aprova e publica em anexo o **novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN)**, em vigor desde 27 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.

Para além da Lei n.º 2037, de 19 de agosto de 1949, anterior Estatuto das Estradas Nacionais, o



novo EERRN revoga ainda os diplomas mencionados no artigo 5.º da Lei n.º 34/2015, de que se destacam os seguintes:

- Decreto-Lei n.º 13/71, de 23 de janeiro;
- Decreto-Lei n.º 13/94, de 15 de janeiro;

Como tal, a o PDM de Tábua deverá respeitar as novas disposições legais em matéria de proteção da rede rodoviária, sendo de salientar que o novo EERRN (artigo 43.º) atribui à **IP, no papel de Administração Rodoviária, poderes de autoridade pública na área de jurisdição rodoviária**, isto é, na 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)).

## 2. REDE RODOVIÁRIA

Como ponto prévio importa salientar no âmbito da rede viária, que as referências à Rede Rodoviária Nacional (RRN) deverão respeitar a identificação, hierarquização e nomeação exposta no Plano Rodoviário Nacional (PRN), aprovado pelo Decreto-Lei nº222/98, de 17 de julho, alterado pela Lei nº 98/99, de 26 de julho e pelo Decreto-Lei nº 182/2003, de 16 de Agosto, no âmbito do qual a RRN é constituída pela rede nacional fundamental e pela rede nacional complementar.

O PRN integra uma outra categoria de estradas, as “estradas regionais”, as quais, de acordo com o artigo 12.º do DL nº 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 referido Decreto Lei.

Para além das estradas da RRN há ainda a referir as estradas não incluídas no PRN, “estradas desclassificadas”, as quais manter-se-ão sob jurisdição da IP até integração na rede municipal, mediante celebração de protocolos entre a IP e as Câmaras Municipais. Esta distinção entre as estradas que se encontram desclassificadas pelo PRN mas que se mantêm sob jurisdição da IP e as que já se encontram entregues ao respetivo município deve ser explícita nos elementos constantes da revisão dos PDM.



### 3. PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL (PRN)

#### Rede viária na área de incidência do Plano

O concelho de Tábua é servido diretamente por:



#### Rede Nacional Complementar sob jurisdição da IP :

- **IC6**, entre o L.C. de Arganil e a EN234-6;
- **EN234-6**, entre o L.D. de Viseu e entroncamento com a ER337;
- **EN 337**; entre o entroncamento com a ER337 e o L.C. de Arganil;

As zonas de servidão aplicáveis são as definidas na Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, artigo 32º.



### **Rede Nacional Complementar sob jurisdição da Subconcessão do Pinhal Interior**

- **EN342-4**, entre a EN17 e o L.C. de Arganil;

As zonas de servidão aplicáveis são as definidas na Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, artigo 32º.

### **Estradas Desclassificadas sob jurisdição da IP:**

- **EN17**, entre o L.C. de Arganil e o L.C. de Oliveira do Hospital;
- **EN337**, entre o entroncamento com a ER337 e o L.C. de Arganil;
- **EN344**, entre o entroncamento com a EN17 e a já transferida EN344;
- **EN342-4**, entre o entroncamento com a EN17 e o L.C. de Arganil;

As zonas de servidão aplicáveis são as definidas na Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, artigo 32º.

### **Intervenções na rede viária na área de incidência do Plano**

Informa-se que existem os seguintes estudos prévios na área de incidência do PDM:

-**EN342 - Lousã/Gois/Arganil e ER342 - Arganil/Coja (Estudo Prévio)** com um corredor aprovado ao abrigo da Declaração n.º 92/2010, de 14 de Abril (2.ª Série), cujas zonas de Servidão *non Aedificandie* regem-se pelo Artº 32º do Decreto-Lei nº34/2015, de 27 de abril;

-**IC6 - Tábua / Oliveira do Hospital (IC7)/Covilhã (A23/IP2) (Estudo Prévio)** com um corredor aprovado ao abrigo da Declaração n.º 188/2010, de 23 de Setembro (2.ª Série), cujas zonas de Servidão *non Aedificandie* regem-se pelo Artº 32º do Decreto-Lei nº34/2015.

## **4. INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS**

### **Rede Ferroviária na área de incidência do Plano**

O concelho de Tábua não é servido por infraestruturas Ferroviárias.

## **5. ELEMENTOS A CONSIDERAR NA REVISÃO DO PDM**

Para as fases seguintes considera-se adequado que se proceda, em secção própria e/ou artigo único do **Regulamento**, à identificação e hierarquização da rede rodoviária, devendo ser identificada e respeitada a designação das estradas constante do PRN, bem como a sua jurisdição (integração na Concessão IP ou na rede concessionada do Estado), tal como indicado



anteriormente.

No **Regulamento**, na identificação das servidões rodoviárias, devem observar-se três categorias de estradas (rede rodoviária nacional de acordo com o disposto no PRN, estradas regionais e estradas desclassificadas) e remeter-se para a legislação em vigor os seus condicionalismos específicos, nomeadamente as zonas de servidão *non aedificandi* aplicáveis.

Considera-se que em sede de **Regulamento** deverá ficar consagrado que qualquer proposta de intervenção, direta ou indireta, na RRN, estradas regionais e lanços desclassificados sob jurisdição da IP, S.A., devem ser objeto de estudo específico e de pormenorizada justificação, devendo os respetivos projetos cumprir as disposições legais e normativas aplicáveis em vigor, e ser previamente submetidos a parecer e aprovação das entidades competentes para o efeito, designadamente da IP, enquanto concessionária geral da RRN.

No que diz respeito à **Planta de Condicionantes**, em conformidade com a legislação em vigor, a Planta de Condicionantes deverá contemplar a representação cartográfica das zonas de servidão *non aedificandi* das estradas da RRN, das estradas regionais e das estradas desclassificadas, devendo a respetiva legenda estar adequada ao articulado e ao conteúdo do Regulamento.

Na **Planta de Ordenamento**, salienta-se que a espacialização da estratégia de desenvolvimento municipal na Planta de Ordenamento não deve comprometer o nível de serviço e função inerente às estradas da RRN, nem o cumprimento dos requisitos legais em matéria de ruído ambiente, desaconselhando-se, as categorias funcionais correspondentes a “espaços residenciais” e “espaços de equipamentos coletivos” na proximidade dessas estradas. Sem prejuízo do respeito pela zona de servidão aplicável, trata-se de resguardar as estradas de futuras pressões urbanísticas e, ao mesmo tempo, de resguardar o ambiente urbano, e em particular os recetores sensíveis, do ruído proveniente da circulação rodoviária.

Ainda no âmbito das propostas de qualificação funcional do solo urbano deve assegurar-se que a articulação das futuras acessibilidades às estradas da RRN existentes seja sustentada na captação e ligação aos nós e intersecções existentes. 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 e segurança da circulação.

## 6. AMBIENTE SONORO

### Domínio Rodoviário

Em termos de ambiente sonoro, as preocupações da IP prendem-se sobretudo com a qualificação funcional dos solos que venha a ser proposta no PDM para a envolvente das estradas sob sua



jurisdição, na medida em que poderá conduzir ao aparecimento de novos recetores sensíveis em zonas onde se verificam situações de incumprimento do Regulamento Geral de Ruído (RGR).

Neste contexto, há a salientar em primeiro lugar que o PDM deverá ter como base a informação constante do Mapa de Ruído, a qual conjugada com a delimitação de zonas sensíveis e mistas do concelho, deverá ser usada como referência relativamente às propostas de ordenamento previstas para o concelho de Tábua.

De facto, a informação acústica retirada do Mapa é da maior importância, devendo ser encarada como uma condicionante necessária à compatibilização entre os níveis de ruído ambiente e os usos do solo previstos, permitindo adequar a qualificação funcional do solo na envolvente das estradas aos níveis de ruído ambiente aí registados. Neste contexto, se o Mapa mostrar situações de incumprimento, considera-se que deverá ser definida uma zona de proteção acústica, a reservar em função dos níveis de ruído ambiente, evitando-se assim a aplicação de futuras medidas corretivas.

De salientar que, nestas situações, todas as medidas de minimização de ruído que forem tidas como necessárias para que os usos sensíveis propostos para a envolvente de uma dada via sejam compatíveis com os níveis de ruído ambiente aí registados, serão da inteira responsabilidade do seu promotor, não se responsabilizando a IP por qualquer tipo de conflitos e/ou reclamações que daí resultem.

Por último há ainda a referir que, tendo em vista a articulação do RGR com os Planos Diretores Municipais, a Agência Portuguesa do Ambiente (APA) produziu em Dezembro de 2010, um documento que abrange aspetos relacionados com a Carta de Classificação de Zonas Sensíveis e Mistas, Mapas de Ruído e Planos Municipais de Redução de Ruído e a forma de inserção destas peças no PDM.

De salientar neste contexto, a recomendação relativa à integração da carta de classificação de zonas sensíveis e mistas nos PDM como um desdobramento da carta de ordenamento, bem como da inclusão dos aglomerados rurais nas zonas a classificar. A definição de regras no Regulamento do PDM para a equiparação de recetores isolados a mistos ou sensíveis é também relevante no sentido de se determinar quais os valores limite a aplicar a um dado recetor.

Considera-se que os procedimentos definidos no documento em causa são da maior importância para assegurar a conformidade das opções de planeamento com os valores limite de ruído fixados pelo RGR, devendo ser seguidas as recomendações da Agência nele expressas.



## **Avaliação Ambiental Estratégica**

No âmbito do procedimento de AAE, no que respeita à representação da IP, 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).

Mesmo na perspetiva de que as vias rodoferroviárias podem acarretar riscos e/ou danos ambientais (como é o caso do ruído enquanto fator gerador de poluição) é a Proposta de Plano, em última instância, que à IP caberá avaliar (sendo que a defesa, em geral, contra as fontes de poluição sonora – para utilizar o mesmo exemplo - competirá a outras entidades).

Não obstante, numa lógica de colaboração ativa para a melhoria do processo, consideramos ser de salvaguardar 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, que o Plano Rodoviário Nacional (PRN2000), deverá ser tido como um dos instrumentos estratégicos relevantes na análise do presente PDM, atento o fato de se estar perante um plano sectorial, e de ser possível territorializar, à escala adequada, as propostas do Plano com incidência no concelho de Tábua.

Nesta linha de ideias, considera-se que o QRE poderá igualmente contemplar o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+) 2014-2020, uma vez que este Plano Estratégico surge como uma atualização do Plano Estratégico dos Transportes – Mobilidade Sustentável (PET) 2011-2015, projetando uma segunda fase de reformas estruturais a empreender neste sector, bem como o conjunto de investimentos em infraestruturas de transportes a concretizar até ao fim da presente década, caracterizando-se, no que respeita aos objetivos estratégicos para o horizonte 2014-2020, pela proposta de “um equilíbrio entre um esforço de promoção do crescimento, um esforço reformista e de promoção da sustentabilidade do sistema de transportes e um esforço de coesão social e territorial”.



## 7. CONCLUSÃO

Em conclusão do exposto, considera-se que a proposta de alteração ao PDM de Tábua deverá acautelar a apreciação agora emitida.

Com os melhores cumprimentos,

O Gestor Regional

Assinado de forma  
digital por NUNO  
MIGUEL GRILO GAMA

Nuno Miguel Grilo Gama

(Ao abrigo da Deliberação do CAE 14/IP/2017)