

# PARECER

## Revisão do PDM de Castelo Branco

## 1. ENQUADRAMENTO

No âmbito do processo de Revisão do Plano Diretor Municipal (PDM) de Castelo Branco e na sequência do pedido da CCDR Centro, via Plataforma PCGT, a GR (RP – GCB – Guarda e Castelo Branco), na qualidade de representante da IP na Comissão Consultiva de acompanhamento do Plano, remetem-se as considerações aos elementos iniciais apresentados.

Assim, no âmbito do solicitado, a presente apreciação, pretende contribuir para a emissão de parecer único da IP, tendo em conta os elementos disponibilizados e tem como objetivo central fornecer informação relevante para a revisão do PDM, designadamente Rede Rodoviária do PRN e Rede Ferroviária na área abrangida pelo plano, bem como apresentar desde já, indicações para a formulação da Proposta de Revisão do Plano.

## 2. CONSIDERAÇÕES GERAIS

Como ponto prévio, refere-se que todas as referências legais, regulamentares e contratuais, feitas à REFER, E.P.E. e ou à EP, S.A., consideram-se feitas à Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP, S.A.).

### 2.1. REDE RODOVIÁRIA

As referências à **Rede Rodoviária Nacional (RRN)** 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 (ER)**”, 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 citado Decreto-Lei.

Para além das estradas da RRN e das Estradas Regionais, há ainda a referir as estradas não incluídas no PRN, "**Estradas Nacionais Desclassificadas**", as quais manter-se-ão 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 IP, SA e as desclassificadas que já se encontram entregues ao respetivo município, deve ser explícita nos elementos constantes da revisão do presente PDM.

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.

Refira-se que as zonas de servidão *non aedificandi* aplicáveis à Rede Rodoviária Nacional, Estradas Regionais e Estradas Nacionais Desclassificadas, estão definidas no artigo 32.º do EERRN.

Das novas disposições legais em matéria de proteção da rede rodoviária decorrentes do EERRN, salienta-se o papel da IP enquanto Administração Rodoviária e consequentes poderes de autoridade pública na área de jurisdição rodoviária (artigo 41.º, 42.º e 43.º), 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.

Esta zona de respeito, definida no artigo 3.º, alínea vv) do EERRN, compreende "*... a faixa de terreno com a largura de 150 m para cada lado e para além do limite externo da zona de servidão non aedificandi, na qual é avaliada a influência que as atividades marginais à estrada podem ter na segurança da circulação, na garantia da fluidez de tráfego que nela circula e nas condições ambientais e sanitárias da sua envolvente.*"

Assim, as operações urbanísticas em prédios confinantes e vizinhos das infraestruturas rodoviárias sob jurisdição da IP estão sujeitas às limitações impostas pela zona de servidão *non aedificandi* e, se inseridas em zona de respeito, a parecer prévio vinculativo desta empresa, nos termos do disposto no artigo 42.º n.º 2 alínea b) do EERRN.

## **2.2. REDE FERROVIÁRIA**

Para a rede ferroviária, salienta-se já que, nos processos de formação e dinâmica do plano, deverão ser tidos em conta os seguintes aspetos:

- O regime de proteção a que a rede ferroviária está sujeita, definido pela legislação em vigor, nomeadamente o Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro, relativo ao domínio público ferroviário;
- O Decreto-Lei n.º 568/99, de 23 de dezembro, que aprova o Regulamento de passagens de nível.

## **3. IDENTIFICAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS E CONDICIONANTES**

### **3.1. REDE RODOVIÁRIA E PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL (PRN)**

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

**De acordo com o PRN em vigor (PRN 2000), a Rede Rodoviária existente no concelho de Castelo Branco** é constituída por troços de Estradas da Rede Rodoviária Nacional (RRN), designadamente da Rede Nacional Fundamental (Itinerários Principais: IP2), por troços de Estradas Regionais (ER112, ER233 e ER240) e por troços de Estradas Nacionais Desclassificadas (EN3 e EN112), conforme identificados na Figura 1, nomeadamente:

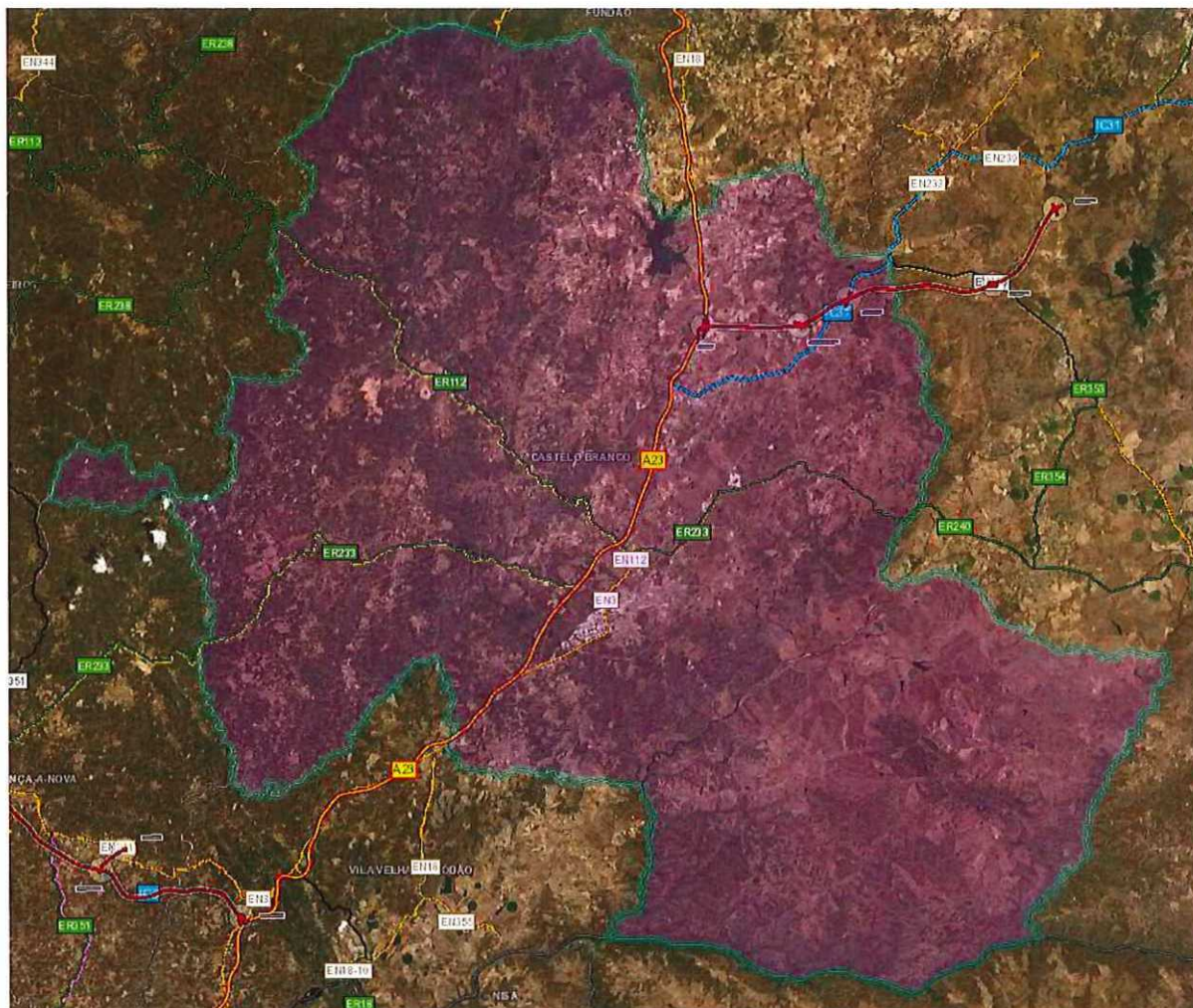


Figura 1 - Rede Rodoviária no concelho de Castelo Branco (Fonte: SIG)

#### ❖ Rede Rodoviária Nacional (RRN)

##### Rede Nacional Fundamental (Itinerários Principais - IP)

- **IP2A23**, incluindo acessos e ramos e ligação, **integrado na Concessão Beira Interior** (Concessão do Estado), tutelada pelo Instituto de Mobilidade e Transportes, IP (IMT), entidade responsável pela gestão deste Contrato de Concessão.

#### ❖ Estradas Regionais (ER) sob a responsabilidade da IP

- **ER233**, entre o entroncamento com a ER112 e o troço municipalizado da mesma via, a Nascente (km 106,910);

- **ER240**, entre Castelo Branco (entroncamento da ER233) e o LC Idanha-a-Nova.

❖ **Estradas Nacionais Desclassificadas (EN) sob a jurisdição IP**

- **EN3 (ex-IP2)**, entre o km 202,000 (EM3 X LIG. PARA A23 NÓ DE CASTELO BRANCO SUL) e o km 212,647 (ER233 X EM3 X LIG. PARA A23 NÓ DE CASTELO BRANCO NORTE);
- **EN112**, entre o km 93,500 (Castelo Branco) e o km 94,160 (Castelo Branco).

O regime *non aedificandi* aplicável aos troços de estradas atrás referidos, quer da Concessão IP, quer da Concessão do Estado, é o previsto no artigo 32.º do novo EERRN (Lei n.º 34/2015, de 27 de abril).

**No concelho de Castelo Branco, o PRN 2000 prevê ainda o Itinerário Complementar IC31, entre Castelo Branco (IP2) e o Limite do Concelho de Idanha-a-Nova, cujo corredor está a ser assegurado por vias municipais (estradas municipalizadas) EN233 e EN352.**

**Considera-se que, a nomenclatura e a hierarquia atrás descritas devem estar refletidas nos documentos da Revisão do PDM, nomeadamente no Regulamento, nas Plantas de Ordenamento, de Condicionantes e da Rede Viária, bem como nas partes escritas que lhes fizer referência.**

**As restantes vias no concelho, classificadas ou não classificadas pelo PRN e transferidas para a autarquia, pertencem ao património viário municipal.**

### **Estudos e Projetos na rede rodoviária na área abrangida pelo Plano**

Informa-se que existe um Estudo Prévio para o IC31 - Castelo Branco / Monfortinho, com DIA emitida em 03-03-2011 e com corredor reservado (Figura 1). Atualmente o corredor está a ser assegurado por vias municipalizadas EN233 e EN352, como já referido.

## **3.2. INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS/SERVIDÕES ADMINISTRATIVAS E RESTRIÇÕES DE UTILIDADE PÚBLICA**

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



O concelho de Castelo Branco é abrangido pela **Linha da Beira Baixa**, com exploração, conforme identificada na Figura 2.

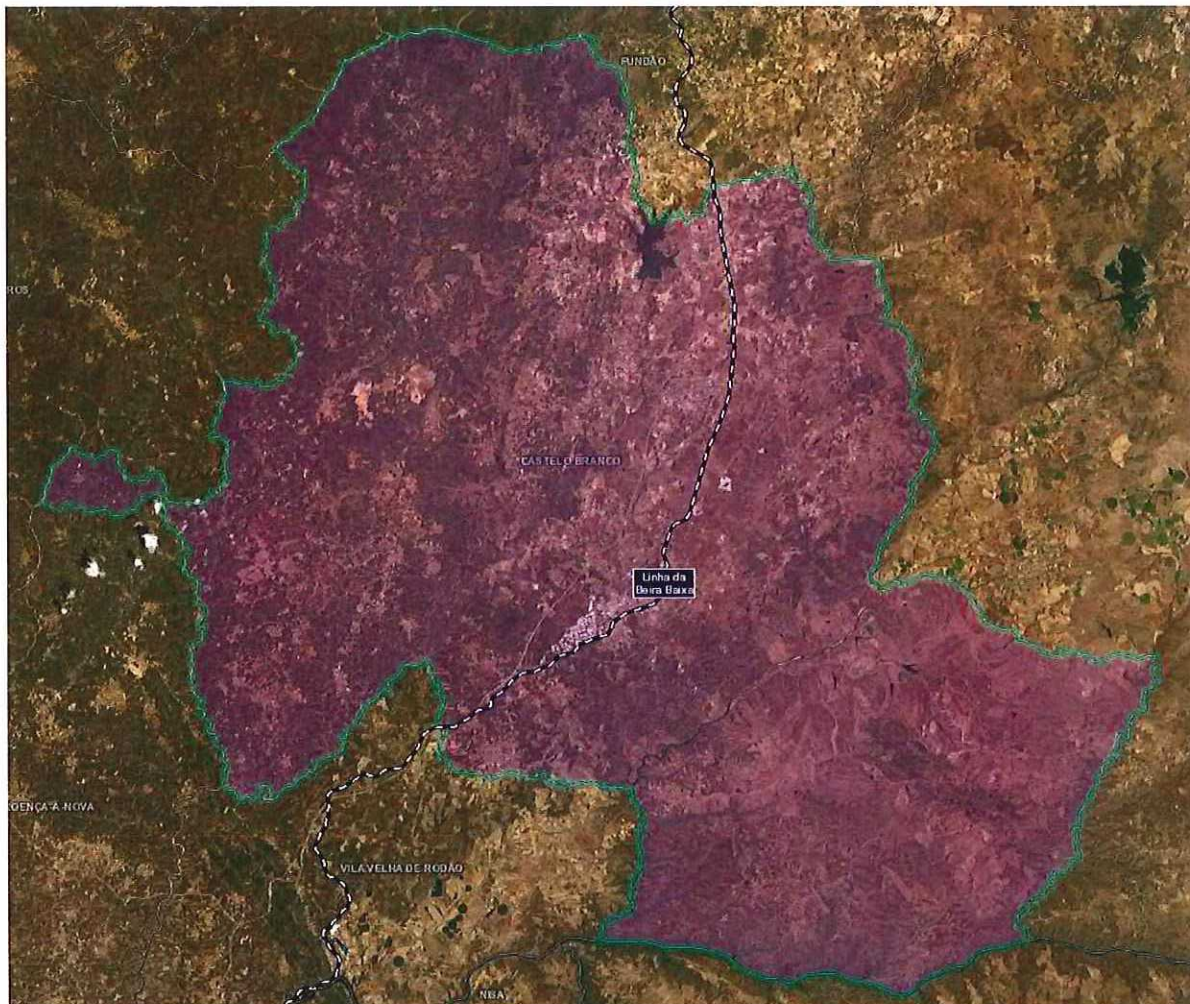


Figura 2-Identificação da Rede Ferroviária no concelho de Castelo Branco (Fonte: SIG)

As linhas ferroviárias existentes, com ou sem exploração, continuam a ser Domínio Público Ferroviário (DPF), pelo que se mantêm sujeitas ao regime de proteção definido pelo Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro, com zonas *non aedificandi* associadas, tal como previstas nos artigos 15.º e 16.º do supracitado Decreto-Lei.

### Condicionantes

- 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 à escala da Planta de Condicionantes. Assim, sugere-se que na Planta de Condicionantes apenas seja representado o eixo da linha férrea que atravessa o concelho, remetendo para a legenda a seguinte referência: “para identificação das Zonas de Proteção consultar a legislação vigente”.
- No Regulamento do PDM sugere-se a existência de um artigo onde seja 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.

Neste contexto, a revisão ao PDM deverá acautelar este regime, nomeadamente, no Regulamento e na Planta de Condicionantes.

#### 4. ANÁLISE DE ELEMENTOS DISPONIBILIZADOS

Como ponto prévio da análise, importa referir que se entende profício que se proceda à identificação das infraestruturas rodoviárias na Proposta de Plano, de acordo com a sua nomenclatura, classificação e jurisdição, conforme mencionado no ponto 3.1 do presente parecer e de acordo com o PRN.

#### ESTUDOS DE CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO:

##### **VOLUME I - Âmbito do PDM, Enquadramento Territorial e Quadro de Referência Estratégico**

Na página 15, do subcapítulo “*II.1 Enquadramento Territorial*” é citado “O concelho é servido ao **nível externo** por vias da rede rodoviária nacional, nomeadamente, da rede nacional fundamental (IP2/A23), estradas regionais (ER233 e ER240) e estradas nacionais desclassificadas, ainda sob jurisdição da I.P. (EN3 e EN112) e várias vias da rede municipal, com destaque para as estradas municipais<sup>18</sup>.” Neste parágrafo, faltou mencionar a ER112 que está sob jurisdição do município, pelo que deverá ser revisto e ajustado.



As apreciações anteriormente aludidas deverão ser refletidas nas peças gráficas e na parte escrita dos documentos que lhe fizer referência.

#### **VOLUME IV - Sistema Urbano e Linhas Estruturantes**

Na página 62, do subcapítulo “V.3.1.1 *Classificação*” é dito “Sem considerar os arruamentos, a rede viária que atualmente serve o concelho é composta por um Itinerário Principal (IP) que integra a rede de autoestradas (IP2/A23), três Estradas Nacionais Desclassificadas (END) atualmente sob jurisdição da IP (EN3, EN112 e EN239), três Estradas Regionais (ER112, ER233, ER240), Estradas Municipais (EM), Caminhos Municipais (CM) e Arruamentos (estas últimas três classes sob tutela da Câmara Municipal).”

Sobre o supramencionado esclarece-se que, no concelho de Castelo Branco, apenas existem duas Estradas Nacionais Desclassificadas sob jurisdição da IP (EN3, EN112) e não três como referido. A EN239 não passa no concelho de Castelo Branco, mas sim no concelho do Fundão, onde é uma estrada municipalizada, e no concelho de Idanha-a-Nova, onde é uma estrada nacional desclassificada sob jurisdição da IP.

O Quadro V.3.2 e a Figura V.3.2 - Hierarquia da rede viária de Castelo Branco, do subcapítulo “V.3.1.2 *Hierarquia*” (página 64), deverão ser revistos/corrigidos/ajustado, uma vez que a EN239 não passa no concelho de Castelo Branco. Igualmente, a Estrada Desclassificada EN112 está mencionada no Quadro V.3.2 como pertencendo as vias de acesso local, mas está representada na Figura V.3.2 com o traçado das vias distribuidoras e que não faz sentido.

Considera-se de referir, ainda, que os conteúdos da página 66, relativamente as Vias distribuidoras e as Vias de acesso local, deverão ser rectificadas e ajustados de acordo com o referido anteriormente.

A “*Figura V.4.6 Acessibilidades no concelho de Castelo Branco*” (página 100) deverá ser revista/corrigida/substituída, uma vez que o troço da Estrada Municipalizada EN233 (entregue ao Município em 1995) está representada como Estrada Nacional Desclassificada, o que não parece correto, dado tratar-se já de uma Estrada Municipal.

As considerações atrás mencionadas deverão ser refletidas nas peças gráficas e na parte escrita dos documentos que lhe fizer referência.



## 5. OUTRAS INDICAÇÕES PARA A PROPOSTA DE REVISÃO DO PLANO

Como orientação geral, considera-se que a espacialização da estratégia de desenvolvimento municipal proposta na **Planta de Ordenamento** do PDM não deverá comprometer o nível de serviço e função inerente às estradas da rede viária sob jurisdição da IP, nem o cumprimento dos requisitos legais em matéria de ruído ambiente, desaconselhando-se, grosso modo, 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 rede rodoviária nacional 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.

No **Regulamento e na Planta de Condicionantes**, na identificação das servidões rodoviárias e da rede ferroviária, devem observar-se os condicionalismos definidos no EERRN, bem como o regime de proteção aplicável ao Domínio Público Ferroviário, devendo remeter-se para a legislação em vigor os seus condicionalismos específicos.

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 e das estradas nacionais desclassificadas, bem como a sua jurisdição, tal como atrás indicado. Esta identificação, quer em termos de representação cartográfica quer em termos de legenda, deve ser assegurada uma legibilidade que as permita distinguir com clareza da rede municipal.

A proposta de hierarquização da rede viária do concelho a constar na Proposta de Revisão do PDM não deverá suscitar dúvidas quanto aos níveis hierárquicos em que se integram as estradas sob jurisdição da IP.

Em sede de **Regulamento** deverá ficar consagrado que *“qualquer proposta de intervenção, direta ou indireta, na rede rodoviária e ferroviária sob jurisdição da IP, deve 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 Infraestruturas de Portugal, IP, SA, na qualidade de gestora das infraestruturas sob sua administração”*.

Ainda, no que se refere à **Planta de Condicionantes**, em conformidade com a legislação em vigor, deverá a mesma contemplar a representação cartográfica das áreas incluídas no Domínio Público Ferroviário e das zonas de servidão *non aedificandi* aplicáveis aos troços da Rede Rodoviária Nacional (RRN) com desenvolvimento na área do concelho de Castelo Branco, devendo a respetiva legenda estar adequada ao articulado e conteúdo do **Regulamento**.

## 6. AMBIENTE SONORO

Em termos de ambiente sonoro, as preocupações da Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP) prendem-se sobretudo com a qualificação funcional dos solos que venha a ser proposta na revisão do PDM na envolvência das estradas e ferrovias sob sua jurisdição, na medida em que poderá conduzir ao aparecimento de novos recetores sensíveis (edifício habitacional, escolar, hospitalar ou similar ou espaço de lazer, como utilização humana) em zonas onde se verificam situações de incumprimento do Regulamento Geral de Ruído (RGR).

A Autarquia deverá, tal como determinado no Artigo 6.º do RGR, classificar as zonas sensíveis e zonas mistas do seu território concelhio. De ressaltar que a eventual classificação de zonas sensíveis na proximidade de importantes infraestruturas de transporte compromete seriamente a plena capacidade de exploração das mesmas.

Tendo em consideração o zonamento acústico que ainda deverá ser devidamente delimitado, bem como o mapa de ruído recentemente elaborado, a Autarquia deverá salvaguardar os locais onde ocorre conflitos acústicos da possibilidade de novas construções com uso sensível, tal como estabelecido nos pontos 6 e 7 do Artigo 12.º do RGR. Anotamos, desde já, que 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.

## **6.1 AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA**

### **RELATÓRIO DOS FATORES CRÍTICOS PARA A DECISÃO (ABR021)**

No âmbito do procedimento de AAE, no que respeita à representação da IP, SA, salvaguarda-se 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, SA caberá avaliar (sendo que a defesa, em geral, contra as fontes de poluição sonora – para utilizar o mesmo exemplo - competirá a outras entidades).

Assim, numa lógica de colaboração ativa para a melhoria do processo, após análise do relatório agora apresentado, considera-se que globalmente, nada há a opor ao encadeamento metodológico desenvolvido.

No âmbito do 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 com incidência no concelho de Castelo Branco.



Apreciação fundamentada na relevância que a temática da mobilidade e acessibilidades apresenta ao nível dos FCD e das Questões Estratégicas definidas no âmbito da revisão do presente PDM.

Em complemento salvaguarda-se que todas as referências à rede rodoferroviária deverão estar em sintonia com os restantes elementos apresentados.

## 7. CONCLUSÃO

Face ao exposto e no que respeita às infraestruturas sob jurisdição da IP, S.A. na área territorial abrangida pelo PDM de Castelo Branco, considera-se que os elementos da Proposta de Revisão do Plano deverão atender à informação constante no presente parecer.



