

PARECER

PDM de Castelo Branco

2ª Reunião plenária Final da Comissão Consultiva

Registo de Entrada: DMS 4292684-008

Registo de Saída: DMS 4319676-007



1. INTRODUÇÃO

No âmbito do processo de Revisão do Plano Diretor Municipal de Castelo Branco, e nos termos, do n.º 1 do artigo 115º do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT) de acordo com o qual os programas e planos territoriais podem ser objeto de alteração, de correção material, de revisão, de suspensão e de revogação.

Ainda de acordo com o n.º 2 do mesmo artigo, a alteração dos planos territoriais, entre os quais o Plano Diretor Municipal (PDM), decorre, entre outras situações, da evolução das condições ambientais, económicas, sociais e culturais subjacentes e fundamentam as opções definidas no plano. Neste sentido, a presente revisão visa, sobretudo, responder à necessidade de adaptação do plano à legislação em vigor, designadamente a nova Lei de Bases da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo (LBSOTU), Lei n.º 31/2014, de 30 de maio, o Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT), Decreto-lei n.º 80/2015, de 14 de maio, bem como o Decreto regulamentar n.º 15/2015, de 19 de agosto, que estabelece critérios de classificação e reclassificação do solo, bem como de critérios de qualificação e das categorias do solo rústico e do solo urbano.

O PDM de Castelo Branco atualmente em vigor, foi publicado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 66/94, de 16 de junho, tendo sido sujeito a dez procedimentos de alteração, dos quais se destaca a 8.ª alteração publicada através da Declaração (extrato) n.º 22/2017, de 7 de abril, que procedeu à republicação integral do Regulamento. Ainda assim e de acordo com a informação analisada foi entendido que o mesmo se encontra desatualizado face ao atual quadro jurídico nas áreas relevantes e face à realidade ambiental, social e económica do concelho, razão pela qual se consideraram reunidas todas as condições para ser sujeito a um processo de revisão.

Neste sentido, são objetivos gerais desta revisão a definição do modelo de organização espacial do território municipal, de acordo com os sistemas estruturantes, a classificação e qualificação dos solos, bem como a delimitação das zonas de proteção e de salvaguarda dos recursos e valores naturais.

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.). **Reiteram-se todas as informações prestadas nos pareceres anteriores.**

3 REDE RODOVIÁRIA

As referências à **Rede Rodoviária Nacional (RRN)** na proposta de revisão do PDM deverão respeitar a identificação, hierarquização e nomeação exposta no Plano Rodoviário Nacional (PRN), publicado 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 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 nos artigos 32.º da citada Lei.

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 41º, 42º 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 3º, 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.

3.1 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; 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.
- O Decreto-Lei n.º 568/99, de 23 de dezembro, que aprova o Regulamento de passagens de nível.

4 PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL (PRN) E REDE RODOVIÁRIA SOB JURISDIÇÃO DA IP

Rede viária na área de incidência do Plano

De acordo com o PRN em vigor (PRN 2000), a Rede Rodoviária existente no município de Castelo Branco é constituída por e conforme figura 1:

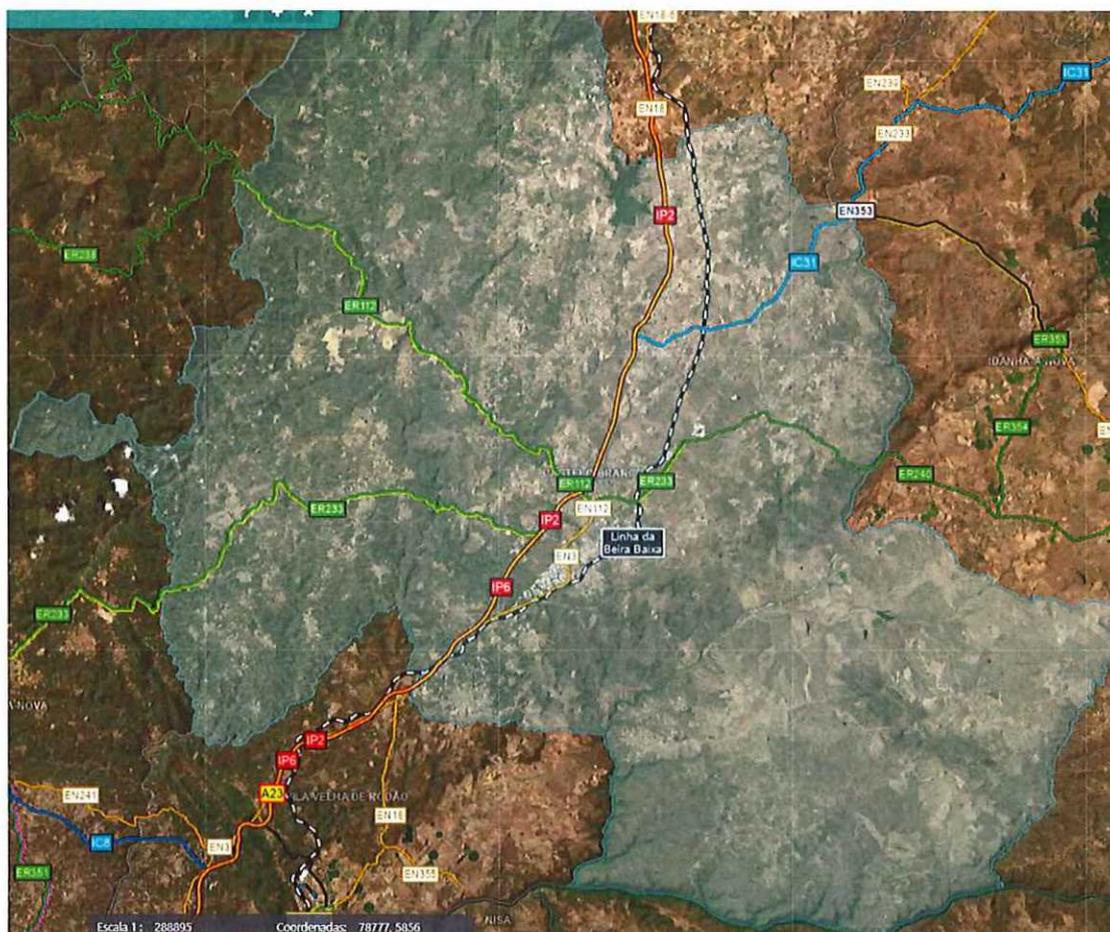


Figura 1 - Redes Rodoviária e Ferroviária no município de Castelo Branco (fonte SIG)

❖ **Rede Rodoviária Nacional (RRN)**

Rede Nacional Fundamental (Itinerários Principal – IP)

- **IP2/A23**, seguindo no sentido Sudoeste-Norte no centro do município **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.

Rede Nacional Complementar (Itinerário Complementar - IC) sob jurisdição da IP

- **IC31**, atravessando o município no sentido Este-Oeste, até ao entroncamento com o IP2, a Norte do núcleo Urbano de Castelo Branco – corredor assegurado pelas EN desclassificadas 233 e 352;

❖ **Estradas Regionais sob jurisdição da I.P.**

- **ER233**, entre o entroncamento com a EN112 e a EN3 e o troço municipalizado da mesma via, a Nascente;
- **ER240**, entre o cruzamento com a ER233 municipalizada, a Poente e o limite Nascente do município;

❖ **Estradas Nacionais Desclassificada sob a jurisdição IP**

- **EN3**, entre o nó com o IP2, na freguesia de Benquerenças, a Sul do Parque industrial e o nó com a mesma via, a Norte da cidade, circundando o núcleo urbano por Poente;
- **EN112**, seguindo entre o entroncamento com a ER112 e a passagem superior à EN3, a Sul;
- **EN233**, entre a rotunda a sudoeste de Escalos de Cima e o limite municipal com o município de Idanha-a-Nova – assegura o corredor do IC31, previsto;
- **EN352**, entre o acesso 24 ao IP2 e a rotunda a sudoeste de Escalos de Cima – assegura o corredor do IC31, previsto.

O regime non aedificandi aplicável aos referidos troços de estrada sob jurisdição da IP é o previsto no artigo 32º do novo EERRN (Lei n.º 34/2015, de 27 de abril).

Considera-se que a hierarquia atrás descrita deverá estar refletida nos documentos da Revisão do PDM, nomeadamente, nas Plantas de Ordenamento, de Condicionantes, da Rede Viária, bem como na parte escrita que lhe fizer referência.

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

4.1 - Intervenções na Rede Rodoviária

De acordo com o planeamento em vigor, disponibiliza-se informação sobre a futura intervenção e estudos programados/curso na rede rodoviária sob jurisdição desta empresa, na área do município de Castelo Branco:

- IC31 - CASTELO BRANCO-MONFORTINHO – EXECUÇÃO – no âmbito do PNI2030

5 INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS / SERVIDÕES ADMINISTRATIVAS E RESTRIÇÕES DE UTILIDADE PÚBLICA

Rede Ferroviária na área de incidência do Plano

O município de Castelo Branco é servido pela infraestrutura da Rede Ferroviária Nacional: **Linha da Beira Baixa, com exploração**, conforme figura 1.

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 nº 276/2003, de 4 de novembro, com zonas *non aedificandi* associadas, tal como previstas nos artigos 15º e 16º do supracitado Decreto-Lei.

Neste contexto, a revisão ao PDM deverá acautelar este regime, nomeadamente, o Regulamento e a Planta de Condicionantes.

Intervenções e projetos na Rede Ferroviária

De acordo com o planeamento em vigor, disponibiliza-se informação sobre as intervenções e estudos programados lançar na rede ferroviária sob jurisdição desta empresa, na área do município de Castelo Branco:

- L. BEIRA BAIXA - PK94,778 - SUPRESSÃO DA PASSAGEM DE NÍVEL DE PEÕES
- L BEIRA BAIXA – PH AO 26+388 – SUBSTITUIÇÃO
- L. BEIRA BAIXA - BENQUERENÇAS - ALTEAMENTO DE PLATAFORMAS (EXECUÇÃO)
- L. BEIRA BAIXA – PK 147,050 –SUBSTITUIÇÃO PASSAGEM HIDRÁULICA
- LINHA DA BEIRA BAIXA. ESTAÇÃO DE CASTELO BRANCO. BENEFICIAÇÃO DO EP

Constata-se que e apesar de várias vezes ser mencionada a Linha da Beira Baixa (rede ferroviária) **nada é referido sobre as PN -passagens de Nível**, existentes no Concelho de Castelo Branco, num total de 7 PN Públicas, das quais 5 são passivas, 1 automática e 1 pedonal.

Assim, reforça-se a necessidade de ser considerado no item “**Ações a desenvolver no Município**”, referindo no capítulo acessibilidades a **eliminação progressiva das passagens de nível**, substituindo-as por passagens desniveladas, ou outra solução alternativa de supressão.

Efetivamente trata-se de Ações a implementar conforme o disposto no nº1 do Artº 2 do DL 568/99 de 23 de dezembro, “**Programas de supressão de PN**”, as Autarquias devem elaborar programas plurianuais de supressão de PN.



Assim, considera-se que o PDM deve incluir as PN, na rede viária existente, e apresentar a **calendarização das soluções de supressão a implementar**, algumas já acordadas com a IP

6 Ambiente Sonoro,

A revisão do PDM salvaguarda o ambiente sonoro, contudo deverá ser retificado o Diploma Legal e respetivo índice de isolamento referidos na alínea b) do Ponto 2 do Artigo 13.º do Regulamento do PDM, uma vez que o Regulamento dos Requisitos Acústicos de Edifícios, foi alterado pelo Decreto-Lei n.º 96/2008 de 09 de junho e que originou a alteração do índice de isolamento sonoro em apreço (índice de isolamento sonoro a sons de condução aérea, padronizado, D2m,nT,w).

7 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, **pelo que a sua implementação tem de ser analisada, para cada situação em concreto**.

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 respeitada 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 município 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 e as tuteladas pelo IMT.



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 IP, 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), das estradas Regionais e das Estradas Nacionais Desclassificadas sob jurisdição da IP com desenvolvimento na área do município de Castelo Branco, devendo a respetiva legenda estar adequada ao articulado e conteúdo do regulamento.

Planta de condicionantes

Deverá ser efetuado o mesmo aditamento que mencionado acima. Deverá ainda ser corrigida a legenda de "Zonas de servidão *non aedificandi* da RRN" para "Zonas de servidão *non aedificandi* da Rede Rodoviária", excluindo o Nacional da designação, tendo em consideração que são inseridas mais categorias de estradas neste label.

Volume VII

O constante na página 42, referente à Rede do PRN 2000 deverá ser aditado conforme o constante no ponto 3 do presente documento. Por outro lado, o título deverá ser alterado de "Rede do PRN 2000" para "Rede Rodoviária Nacional, Estradas Regionais e Estradas Nacionais desclassificadas sob jurisdição da IP", de forma a ficar conforme a legislação aplicável.

Regulamento

O Regulamento deverá também, no seu art.º 89.º proceder ao mesmo procedimento que o Volume VII e a Planta de Condicionantes.

8 CONCLUSÃO

Face ao exposto, considera-se que os elementos da Proposta de Revisão do PDM de Castelo Branco deverão atender à informação constante no presente parecer e efetuar as alterações nele elencadas

Pelo que se emite parecer favorável condicionado às retificações referidas no presente parecer.

Reforça-se ainda que o procedimento administrativo da Revisão do PDM de Castelo Branco, deverá atender às condicionantes decorrentes do definido no Plano Rodoviário Nacional - Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, ao estipulado no novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional, Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, bem como às considerações do presente documento.



Reforçando-se que, 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 da IP-Infraestruturas de Portugal, S.A., nos termos do disposto no artigo 42.º n.º 2 alínea b) do EERRN.

Ainda, e por forma a salvaguardar as infraestruturas rodoviárias, e no caso das intervenções/alterações que interfiram com a rede viária na jurisdição desta empresa, as mesmas deverão 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, S.A.** enquanto concessionária geral desta rede, acrescendo ao facto de que **a sua materialização carece igualmente de autorização/licenciamento**, desta empresa.

A Gestora Regional



Rosa de Jesus Tomé Saraiva

(Ao abrigo da subdelegação de competências, conferida pela Decisão DRP 1/2024)

