

PARECER

PDM de Castelo Branco

1ª Reunião plenária da Comissão Consultiva

31/03/2022

Registo de Entrada: D.2022.176751, de 03-03-2022

Registo de Saída: DMS:3332987-007, de 31-03-2022

D/C

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.

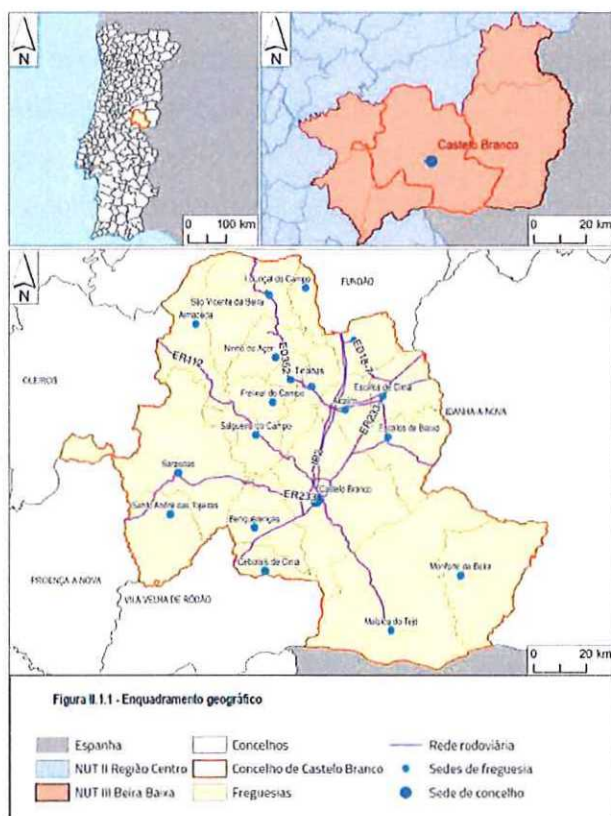
O PDM de Castelo Branco atualmente em vigor, foi publicado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 66/94, de 16 de junho, tendo sido sujeito a dez procedimentos de alteração, dos quais se destaca a 8.ª alteração publicada através da Declaração (extrato) n.º 22/2017, de 7 de abril, que procedeu à 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

O principal objetivo da presente proposta centra-se na análise do conteúdo documental disponibilizado no âmbito do procedimento administrativo da Revisão do Plano Diretor Municipal de Castelo Branco e dos interesses setoriais a salvaguardar no âmbito das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias sob jurisdição da Infraestruturas de Portugal, S.A.

O concelho de Castelo Branco situa-se no interior de Portugal, integrado na NUT II Centro e na NUT III Beira Baixa e, ainda, no distrito de Castelo Branco. O concelho possui uma superfície de 1.438 km². Localizado no extremo oriental de Portugal, faz fronteira com os concelhos de Fundão a norte, Idanha-a-Nova a este, Oleiros e Proença-a-Nova a oeste e Vila Vela de Ródão e Espanha, a sul. Atualmente é constituído por 19 freguesias: Alcains, Alameda, Benquerenças, Castelo Branco, Cebolais de Cima e Retaxo, Escalos de Baixo e Mata, Escalos de Cima e Lousa, Freixial e Juncal do Campo, Lardosa, Louriçal do Campo, Malpica do Tejo, Monforte da Beira, Ninho do Açor e Sobral do Campo, Póvoa de Rio de Moinhos e Cafede, Salgueiro do Campo, Santo André das Tojeiras, São Vicente da Beira, Sarzedas e Tinalhas.



Enquadramento geográfico do concelho de Castelo Branco

Fonte: Avaliação Ambiental Estratégica – Revisão do Plano Diretor Municipal de Castelo Branco

O concelho é servido pela seguinte rede viária:

- **Rede Nacional Fundamental (Itinerário Principal – IP)** - IP2/A23, seguindo no sentido sudoeste-norte no centro do município - Concessão Beira Interior.

ALC

Esta via é estruturante para o concelho e liga a Guarda (IP5) a Gardete (IP6) em Alcanena e atravessa o concelho de Castelo Branco na sua área central (a escassos quilómetros a oeste da cidade de Castelo Branco), com sentido aproximado N-S. O IP2/A23, pelas suas características, constitui uma importante via de promoção das relações entre o concelho de Castelo Branco e Fundão, Covilhã e Guarda (a norte) e Lisboa e Coimbra (a oeste).

- **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; **ER112**, entre o limite de concelho a poente e Castelo Branco.
- **Estradas Nacionais desclassificadas sob jurisdição da I.P.** - 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.
- **Rede Nacional Complementar (Itinerário Complementar – IC e Estrada Nacional – EN)** –

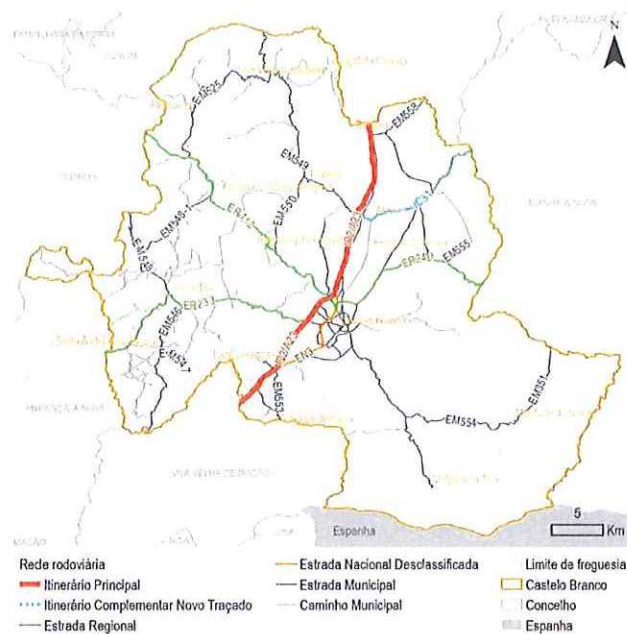
No concelho de Castelo Branco, o PRN prevê ainda o Itinerário Complementar IC31, entre Castelo Branco (IP2) e o limite do concelho de Idanha-a-Nova, cujo corredor está a ser assegurado por vias municipais (estradas municipalizadas) EN233 e EN352.

(IC31 - Castelo Branco (IP2) - Termas de Monfortinho, atravessando o concelho no sentido este-oeste, até ao entroncamento com o IP2, a Norte do núcleo urbano de Castelo Branco. Importa referir, que a implementação desta nova via, foi ratificada pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 46-A/2021 publicada em 3 de maio de 2021.)

As Estradas Regionais (ER112, ER233 e ER240), as Estradas Nacionais Desclassificadas sob jurisdição da IP (EN3 e EN239), possuem uma função distribuidora já que “irradiam” em direção ao limite de concelho aproximadamente no sentido norte (EN239), este (ER240), sudoeste (EN3), oeste (ER233) e noroeste (ER112), reforçando as relações com os territórios vizinhos, destacando-se nomeadamente Idanha-a-Nova, Vila Velha de Ródão, Proença-a-Nova, Pampilhosa da Serra e, indiretamente Oleiros.

O concelho de Castelo Branco não possui nenhum troço classificado como Itinerário Complementar (IC) mas beneficia da proximidade do IC8, que liga Figueira da Foz (nó do IC1) a Vila Velha de Ródão (nó do IP2).

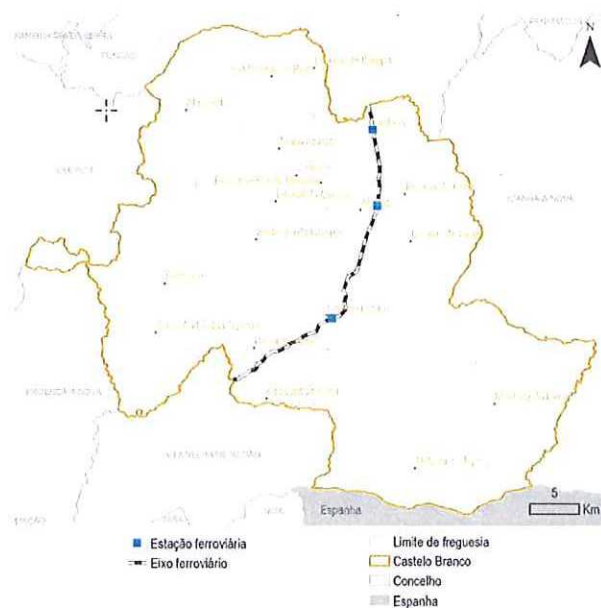
ML



Classificação da Rede viária no concelho de Castelo Branco

Fonte: Revisão do Plano Diretor Municipal de Castelo Branco - Sistema Urbano e Linhas estruturantes

O concelho de Castelo Branco é atravessado pela Linha da Beira Baixa, numa extensão de aproximadamente 46 km, cujo traçado é sensivelmente paralelo ao IP2/A23 e atravessa a cidade de Castelo Branco. Integra o Corredor Internacional Norte e estabelece a ligação entre o Entroncamento e a Guarda. Inclui três estações ferroviárias - Lardosa, Alcains e Castelo Branco.

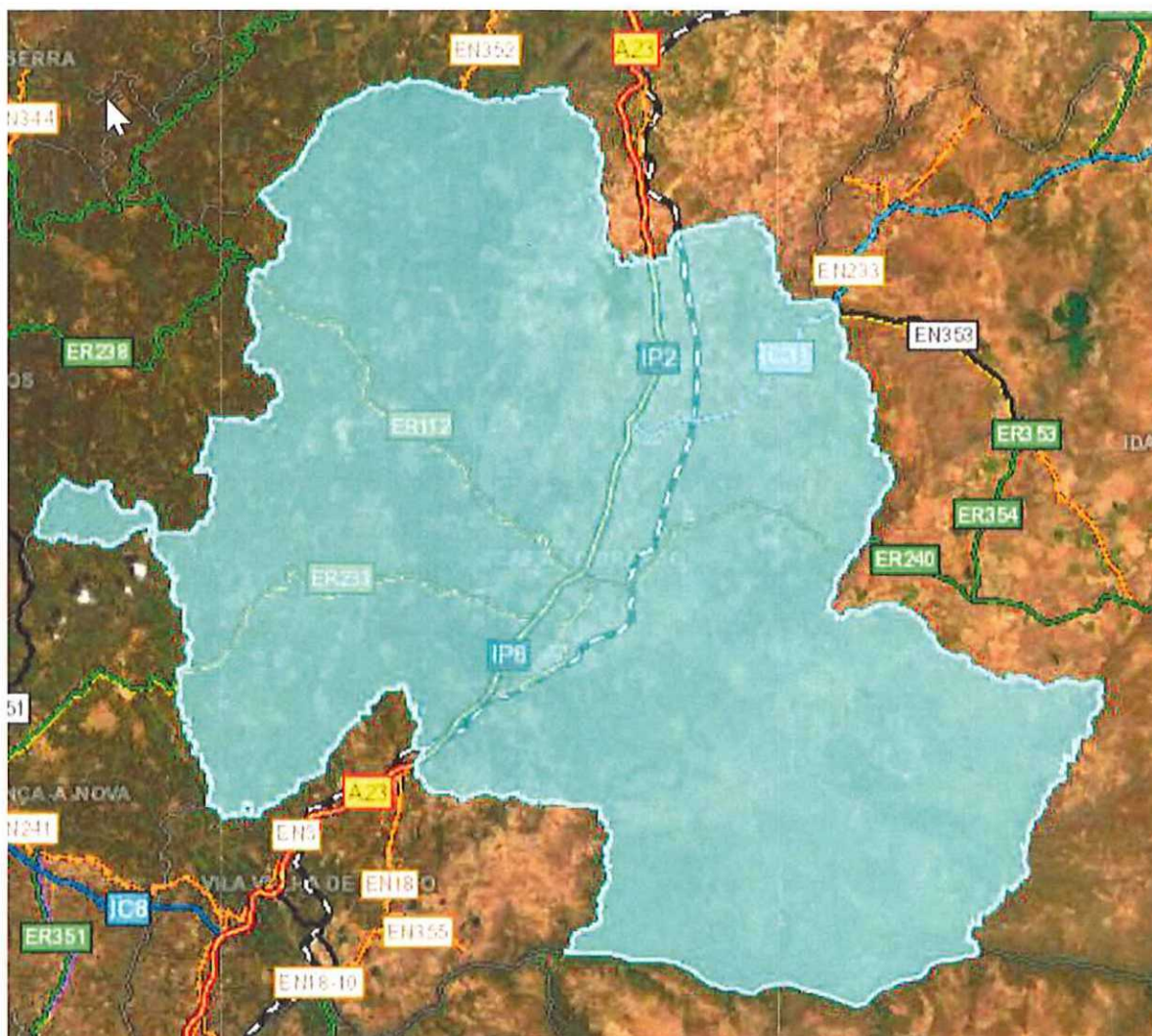


Linha ferroviária no concelho de Castelo Branco

Fonte: Revisão do Plano Diretor Municipal de Castelo Branco - Sistema Urbano e Linhas estruturantes

D/L

No âmbito do PETI3+, o Programa Ferrovia 2020 estabeleceu um conjunto de intervenções de modernização da rede ferroviária nacional, que permitiu a reabertura do troço Covilhã-Guarda e a construção de uma nova linha eletrificada entre a Linha da Beira Baixa e a Linha da Beira Alta – Concordância das Beiras – para estabelecimento da ligação direta entre a Linha da Beira Baixa e a fronteira de Vilar Formoso na Linha da Beira Alta e vice-versa, com o consequente aumento da capacidade de ligação fronteiriça.



Rede viária e ferroviária no concelho de Castelo Branco
Fonte: SIG IP

Neste sentido, após análise das propostas de alteração apresentam-se as seguintes considerações relativas às redes rodoviária e ferroviária:

2.1. REDE RODOVIÁRIA

No âmbito da Rede Viária, 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.

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 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 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

MLC

na segurança da circulação, na garantida 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

Relativamente à rede ferroviária, salienta-se que, deverão ser tidos em conta os seguintes aspetos:

- No que respeita as Servidões e Restrições de utilidade Pública a rede ferroviária está sujeita ao regime de proteção definido pelo Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro e legislação em vigor.
- O Decreto-Lei n.º 568/99, de 23 de dezembro, que aprova o Regulamento de passagens de nível.
- 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.

3. ANÁLISE DOS ELEMENTOS APRESENTADOS/REDE RODOVIÁRIA E INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS

Da análise da documentação disponibilizada e da rede sob jurisdição da IP, SA, no âmbito do presente procedimento de alteração, consideramos ser de referir o seguinte:

As zonas de servidão *non aedificandi* e de visibilidade, aplicáveis nos lanços de estradas sob jurisdição da IP, SA, 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 EERRN, as obras e atividades que decorram na zona de respeito à estrada, nos termos em que se encontra definida na alínea vv) do artigo 3º, estando sujeitas a parecer prévio vinculativo da administração rodoviária, nas condições do citado artigo.

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

Do ponto de vista da salvaguarda das Infraestruturas Ferroviárias, 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.

As alterações atrás referidas deverão ser refletidas nas peças escritas e nas peças gráficas dos documentos que lhe fizer referência.

4. CONCLUSÃO

O procedimento administrativo da Revisão do PDM de Vila 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:

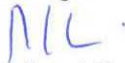
- **Das infraestruturas rodoviárias** sob jurisdição da IP estão sujeitas às limitações impostas pela zona de servidão *non aedificandi* e, se inseridas em zona de respeito, a parecer prévio vinculativo da IP- Infraestruturas de Portugal, S.A., nos termos do disposto no artigo 42.º n.º 2 alínea b) do EERRN e 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, acrescentando

ao facto de que a **sua materialização carece igualmente de autorização/licenciamento**, desta empresa

- **Das infraestruturas ferroviárias** sob jurisdição da IP estão sujeitas, ao regime de proteção definido pelo Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro e legislação em vigor, ao Decreto-Lei n.º 568/99, de 23 de dezembro, que aprova o Regulamento de passagens de nível, bem como ao cumprimento da legislação em vigor e ao parecer favorável da respetiva entidade competente.

Relembra-se que no que se refere aos lanços integrados na Concessão do Estado, deverá ser consultado o IMT, a quem compete a emissão de parecer e imposição de eventuais condicionalismos.

A Gestora Regional



Rosa de Jesus Tomé Saraiva

(Ao abrigo da subdelegação de competências, conferida pela Decisão DRP 1/2019)