Infraestruturas de Portugal

PARECER

Revisão do PDM de Belmonte

2.ª Reunião Plenária (e FINAL) da CC

Registo de entrada: DMS_3854451-008, de 08/02/2023

Registo de saída: **DMS_ 3884091-007, de 08/03/2023**

Este documento contém informação sujeita a direitos de autor e propriedade intelectual que não deve ser utilizada para outros fins que não aqueles para os quais foi facultada, nem reproduzida ou divulgada a terceiros, sem o prévio consentimento escrito da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

RIL

1. ENQUADRAMENTO

No âmbito do processo de Revisão do Plano Diretor Municipal de Belmonte (PDMB), a Infraestruturas de Portugal, S.A., na Comissão Consultiva de acompanhamento do Plano, vem contribuir para a emissão de parecer 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.

No âmbito do presente processo de revisão, a Infraestruturas de Portugal, S.A. emitiu pareceres em 26 de maio de 2020 e 25 de março de 2022, reiterando toda a informação aí prestada,

E, por razões de comodidade, leitura e tendo-se verificado que as referências sobre alguns troços de estradas da rede rodoviária, no concelho de Belmonte, não se encontram de acordo com o exposto no parecer anterior, nem de acordo com o PRN 2000, transcreve-se em seguida os pontos 2 e 3, com pequenas retificações e ajustes.

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.).

Considerando as infraestruturas rodoferroviárias sob responsabilidade da IP, S.A., esclarece-se que a área abrangida pelo Plano é servida por rede rodoviária e ferroviária.

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.

Para além das estradas da RRN e Estradas Regionais há ainda a referir as estradas não incluídas no PRN, "**Estradas Nacionais Desclassificadas (EN)**", as quais manter-se-ão sob jurisdição da IP, S.A. até integração na rede municipal, mediante celebração de acordos de mutação dominial entre a IP, S.A. e as Câmaras Municipais.

Este documento contém informação sujeita a direitos de autor e propriedade intelectual que não deve ser utilizada para outros fins que não aqueles para os quais foi facultada, nem reproduzida ou divulgada a terceiros, sem o prévio consentimento escrito da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

RIL

Esta distinção, entre as estradas que se encontram desclassificadas pelo PRN, mas que se mantêm sob jurisdição da IP, S.A. e as desclassificadas que já se encontram entregues ao respetivo município, deve ser explícita nos elementos constantes da Revisão do 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 do EERRN.

Das novas disposições legais em matéria de proteção da rede rodoviária decorrentes do EERRN, salienta-se o papel da IP, S.A. 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 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, S.A. **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.

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;

Este documento contém informação sujeita a direitos de autor e propriedade intelectual que não deve ser utilizada para outros fins que não aqueles para os quais foi facultada, nem reproduzida ou divulgada a terceiros, sem o prévio consentimento escrito da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

NIL

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

3. Rede Rodoviária e Infraestruturas Ferroviárias

A área de plano agora indicada (figura1) é representativa do município da Belmonte e respetivas freguesias, localizado no Distrito de Castelo Branco.

Plano Rodoviário Nacional (PRN 2000) e Rede Rodoviária sob jurisdição da IP, S.A.

Identifica-se a rede na área do município:

❖ **Rede Rodoviária Nacional (RRN)**

Rede Nacional Principal (Itinerário Principal – IP)

- **IP2/A23,** desenvolve-se entre o limite poente do município, na freguesia de Caria e o limite norte municipal, na freguesia de Maçainhas, integrado na **Concessão da 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 (Estrada Nacional – EN) sob jurisdição da IP, S.A.

- **EN18**, entre o limite municipal com o município da Covilhã, decorrendo na periferia noroeste da vila de Belmonte, até ao entroncamento com a EN18 desclassificada e, com a EN345 municipalizada.

❖ **Estradas Regionais**

- **ER345,** decorre entre o nó 32 do IP2/A23 e a rotunda após passagem superior à Linha de caminho-de-ferro, onde inicia o troço municipalizado da mesma estrada (ER345), integrado na **Concessão da Beira Interior (Concessão do Estado)**, tutelada pelo Instituto de Mobilidade e Transportes, IP (IMT), entidade responsável pela gestão deste Contrato de Concessão.

❖ **Estradas Nacionais Desclassificadas sob jurisdição da IP, S.A.**

- **EN18**, segue entre o entroncamento com a EN18 e com a EN345 municipalizada e o limite norte do município, com o município da Guarda, paralelamente ao IP2/A23.

Este documento contém informação sujeita a direitos de autor e propriedade intelectual que não deve ser utilizada para outros fins que não aqueles para os quais foi facultada, nem reproduzida ou divulgada a terceiros, sem o prévio consentimento escrito da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

M/L

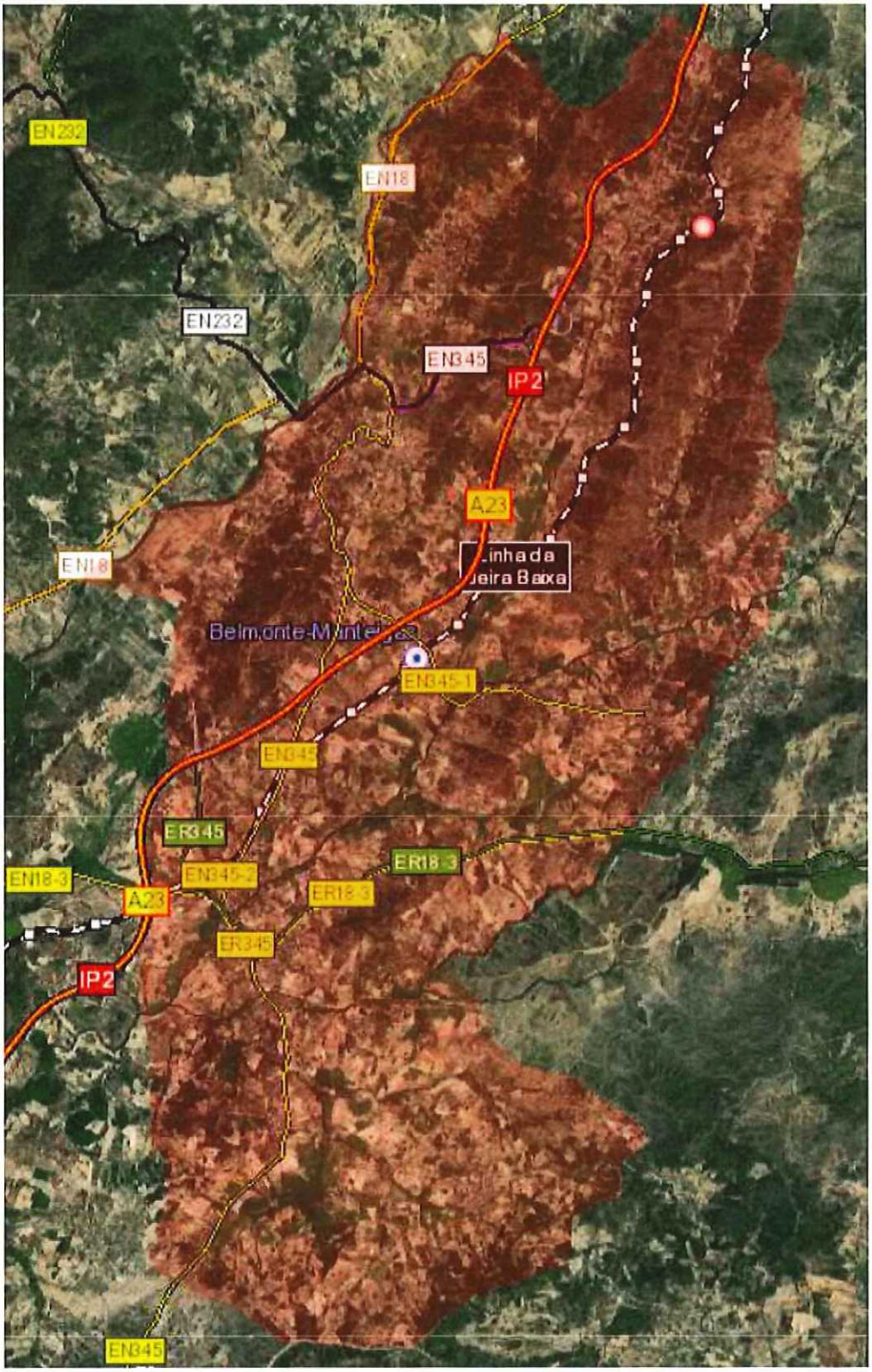

Figura 1 - Rede Rodoferroviária no Município de Belmonte (Fonte: SIG IP)

Este documento contém informação sujeita a direitos de autor e propriedade intelectual que não deve ser utilizada para outros fins que não aqueles para os quais foi facultada, nem reproduzida ou divulgada a terceiros, sem o prévio consentimento escrito da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

R/L

As zonas de servidão *non aedificandi* e de visibilidade, aplicáveis aos troços / lanços de estradas atrás referidos, quer da Concessão IP, S.A., quer da Concessão do Estado, 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 n.º 2 do artigo 42.º do novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN), as obras e atividades que decorram na zona de respeito à estrada, nos termos em que se encontra definida no artigo 43.º, estando sujeitas a parecer prévio vinculativo da administração rodoviária, nas condições requeridas pelo mesmo.

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

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

Do ponto de vista da salvaguarda da rede rodoviária da responsabilidade desta empresa, o EERRN, aprovado pela Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, regula a proteção das estradas nacionais e regionais constantes do Plano Rodoviário Nacional (2000) e respetivas faixas envolventes, fixando, também, as condições de segurança e circulação dos seus utilizadores e as de exercício das atividades relacionadas com a sua gestão, exploração e conservação, bem como das estradas nacionais desclassificadas, isto é, não classificadas no PRN, mas ainda sob jurisdição da IP, S.A., e das ligações à rede rodoviária nacional, em exploração à data da entrada em vigor do novo Estatuto. O plano deverá respeitar este normativo.

Refere se ainda, no que diz respeito a rede concessionada, o concelho de Belmonte é atravessado pela A23/IP2, nesta fase da revisão do plano, importa referir a alteração da zona *non aedificandi* que se verificou com a entrada em vigor do novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN), Lei n.º 34/2015, de 27 de abril, informando-se ainda que o contrato de concessão desta via é gerido pelo Instituto de Mobilidade e Transportes, IP (IMT) que integra a Comissão Consultiva.

Rede Ferroviária

Identifica-se (figura 1), na área do plano, uma linha da Rede Ferroviária Nacional (RFN), com exploração – Linha da Beira Baixa.

As linhas ferroviárias existentes, com ou sem exploração, continuam a ser Domínio Publico 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.

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

Este documento contém informação sujeita a direitos de autor e propriedade intelectual que não deve ser utilizada para outros fins que não aqueles para os quais foi facultada, nem reproduzida ou divulgada a terceiros, sem o prévio consentimento escrito da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

AIL

4. Ambiente Sonoro

Tendo em consideração os elementos agora apresentados, reitera-se o pedido realizado no parecer anterior, visto que os Mapas de Ruído que acompanham o PDM não foram atualizados. Estes Mapas apresentam dados de 2005 e que foram utilizados para extrapolações em 2009, dados estes que não correspondem à realidade atual (ex: tráfego rodoviário e tráfego ferroviário).

Sugere-se novamente que, após atualização dos Mapas de Ruído, as zonas de conflito que forem determinadas nos novos Mapas estejam devidamente identificadas em planta constituinte do PDM.

5. Avaliação Ambiental Estratégica

No âmbito do procedimento de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), da análise ao Relatório Ambiental (RA), elaborado em outubro de 2022, considera-se nada haver a obstar ao mesmo, atendendo a que, na elaboração do mesmo, se encontram acauteladas todas as preocupações da IP, S.A. no que respeita às competências do EA-AS, à exceção da retificação da referência ao PRN2000, uma vez que no QRE aparece como PRN2020.

6. Análise de Elementos Disponibilizados

Como ponto prévio da análise, importa referir que se entende profício que se proceda corretamente, desde logo, à identificação das infraestruturas rodoviárias na proposta de Revisão do PDM de Belmonte, de acordo com a sua nomenclatura, classificação e jurisdição, conforme mencionado nos pontos 2 e 3 desta e da anterior apreciação e de acordo com o PRN.

Em alguns documentos apresentados, verifica-se que as referências sobre alguns troços de estradas da rede rodoviária, no concelho de Belmonte, não se encontram corretas de acordo com o PRN 2000, nem com o referido no presente e no anterior parecer, pelo que o conteúdo de alguns capítulos ou subcapítulos, bem como representações gráficas, dos elementos disponibilizados deverão ser revistos/corrigidos e ajustados de acordo exposto anteriormente.

No **Regulamento e na Planta de Condicionantes**, na identificação das servidões rodoviárias, devem observar-se os condicionalismos definidos no EERRN, 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.

Este documento contém informação sujeita a direitos de autor e propriedade intelectual que não deve ser utilizada para outros fins que não aqueles para os quais foi facultada, nem reproduzida ou divulgada a terceiros, sem o prévio consentimento escrito da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

n/c

Na subalínea "vi) Rede rodoviária" da alínea, "d) Infraestruturas" do número 1 do artigo 9.º do **Regulamento**, a menção *"c. Rede Nacional de estradas desclassificadas sob jurisdição da IP, S.A:"* deverá ser substituída por "c. Estradas Nacionais desclassificadas sob jurisdição da IP, S.A.", de acordo com o exposto no ponto 3 do presente e do anterior parecer.

A proposta de hierarquização viária do concelho a constar do **Regulamento** e também da **Planta de Ordenamento** não deverá suscitar dúvidas quanto aos níveis hierárquicos em que se integram os troços das estradas sob jurisdição da IP, S.A. e os troços das estradas sob jurisdição do Município.

O ponto "*c. Estradas desclassificadas: EN345, EN 18-3 e EN345-1*", da subalínea "i) Rede rodoviária coletora:" da alínea "b) Rede rodoviária complementar" do número 1 do artigo 72.º, deverá ser substituído por "*c.* Estradas municipalizadas: EN345, EN18-3 e EN345-1", de forma a distinguir das estradas desclassificadas sob jurisdição da IP e uma vez que alguns troços das antigas EN18-3 e EN345 foram reclassificadas pelo PRN 2000 como Estradas Regionais ER18-3 e ER345, respetivamente, mantendo-se sob jurisdição do Município de Belmonte.

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

De salientar, ainda, 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 e às estradas desclassificadas sob jurisdição da IP, S.A., nem o cumprimento dos requisitos legais em matéria de ruído ambiente, desaconselhando-se, grosso modo, a qualificação de "espaços residenciais" e "espaços destinados a equipamentos" 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.

Analisada a **Planta de Ordenamento - Classificação e qualificação do solo**, verifica-se que na representação gráfica dos traçados de vias, a indicação/identificação nos troços de algumas estradas não está de acordo com o PRN, uma vez que continua a ser assinalado/representado erradamente um troço da Estrada Regional ER345 (municipalizada) como EN18-3, entre a rotunda da ER345 (onde termina a ER345 integrada na Concessão da Beira Interior) e Caria (entroncamento da ER18-3 municipalizada); também constata-se que um troço da Estrada Regional ER18-3 municipalizada está representada erradamente como EN18-3, entre Caria

Este documento contém informação sujeita a direitos de autor e propriedade intelectual que não deve ser utilizada para outros fins que não aqueles para os quais foi facultada, nem reproduzida ou divulgada a terceiros, sem o prévio consentimento escrito da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

11/L

(entroncamento da ER345 municipalizada) e o limite de concelho do Sabugal (distrito da Guarda); igualmente verifica-se que um troço da Estrada Nacional EN345, entre Belmonte (entroncamento da EN18) e o entroncamento com a EM571 (acesso ao IP2/A23), sob jurisdição do Município, está representado erradamente como EM345 em vez de EN345; sugere-se ainda na legenda a indicação das vias associadas a cada nível hierárquico, de forma a distinguir os troços de estradas da rede da IP, da Concessão do Estado e da rede Municipal.

Mais se esclarece que, de acordo com o PRN 2000, a Estrada Regional ER345 (incluindo troço municipalizado), no concelho de Belmonte, tem como pontos extremos e intermédios: IP2 – Caria (entroncamento com a ER18-3 municipalizada), e a Estrada Regional ER18-3 (municipalizada) tem como pontos extremos e intermédios: Caria (entroncamento com a ER345 municipalizada) e o limite de concelho do Sabugal (distrito da Guarda).

Esta Planta, incluindo a legenda, deverá ser revista/corrigida e melhorada, de acordo com o referido atrás e de forma a distinguir os troços de estradas da rede da IP, da Concessão do Estado e da rede Municipal.

As considerações atrás mencionadas deverão ser refletidas nas peças gráficas (**incluindo os desenhos n.º 1.2, 1.3 e 1.4 da Planta de Ordenamento**) e na parte escrita dos documentos que lhe fizer referência.

No que se refere à **Planta de Condicionantes,** em conformidade com a legislação em vigor, deverá a mesma contemplar a representação cartográfica 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 concelho de Belmonte, devendo a respetiva legenda estar adequada ao articulado e conteúdo do Regulamento.

Da análise da **Planta de Condicionantes - Outras Condicionantes**, constata-se que na representação gráfica dos traçados de vias, a indicação/identificação nos troços de algumas estradas não está de acordo com o PRN, uma vez que continua a ser assinalado/representado erradamente um troço da Estrada Regional ER345 (municipalizada) como EN18-3, entre a rotunda da ER345 (onde termina a ER345 integrada na Concessão da Beira Interior) e Caria (entroncamento da ER18-3 municipalizada); identicamente verifica-se que um troço da Estrada Regional ER18-3 municipalizada está representada erradamente como EN18-3, entre Caria (entroncamento da ER345 municipalizada) e o limite de concelho do Sabugal (distrito da Guarda); também verifica-se que um troço da Estrada Nacional EN345, entre Belmonte (entroncamento da EN18) e o entroncamento com a EM571 (acesso ao IP2/A23), sob jurisdição do Município, está representado erradamente como EM345 em vez de EN345.

Este documento contém informação sujeita a direitos de autor e propriedade intelectual que não deve ser utilizada para outros fins que não aqueles para os quais foi facultada, nem reproduzida ou divulgada a terceiros, sem o prévio consentimento escrito da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

M/L

Na legenda, a menção *"Rede Nacional de estradas desclassificadas sob jurisdição da IP, S.A (EN18)"* deverá ser substituída por "Estradas Nacionais desclassificadas sob jurisdição da IP, S.A (EN18)", de acordo com referido antes e com o exposto no ponto 3 deste e do anterior parecer.

De referir ainda que, de acordo com o PRN 2000, a Estrada Regional ER345 (incluindo troço municipalizado), no concelho de Belmonte, tem como pontos extremos e intermédios: IP2 – Caria (entroncamento com a ER18-3 municipalizada), e a Estrada Regional ER18-3 (municipalizada) tem como pontos extremos e intermédios: Caria (entroncamento com a ER345 municipalizada) e o limite de concelho do Sabugal (distrito da Guarda).

Esta Planta, incluindo a legenda, deverá ser revista/corrigida e melhorada, de acordo com o aludido anteriormente e de forma a distinguir os troços de estradas da rede da IP, da Concessão do Estado e da rede Municipal.

As alterações anteriormente mencionadas deverão ser refletidas nas peças gráficas (**incluindo os desenhos n.º 2.2, 2.3 e 2.4 da Planta de Condicionantes**) e na parte escrita dos elementos que lhe fizer referência.

Analisada a **Planta da Situação Existente**, verifica-se que na representação gráfica dos traçados de vias, a indicação/identificação nos troços de algumas estradas não está de acordo com o PRN, uma vez que continua a ser assinalado/representado erradamente um troço da Estrada Regional ER345 (municipalizada) como EN18-3, entre a rotunda da ER345 (onde termina a ER345 integrada na Concessão da Beira Interior) e Caria (entroncamento da ER18-3 municipalizada); também constata-se que um troço da Estrada Regional ER18-3 municipalizada está representada erradamente como EN18-3, entre Caria (entroncamento da ER345 municipalizada) e o limite de concelho do Sabugal (distrito da Guarda); igualmente verifica-se que um troço da Estrada Nacional EN345, entre Belmonte (entroncamento da EN18) e o entroncamento com a EM571 (acesso ao IP2/A23), sob jurisdição do Município, é representado erradamente como EM345 em vez de EN345; sugere-se ainda na legenda a indicação das vias associadas a cada nível hierárquico, de forma a distinguir os troços de estradas da rede da IP, da Concessão do Estado e da rede Municipal.

Mais se esclarece que, de acordo com o PRN 2000, a Estrada Regional ER345 (incluindo troço municipalizado), no concelho de Belmonte, tem como pontos extremos e intermédios: IP2 – Caria (entroncamento com a ER18-3 municipalizada), e a Estrada Regional ER18-3 (municipalizada) tem como pontos extremos e intermédios: Caria (entroncamento com a ER345 municipalizada) e o limite de concelho do Sabugal (distrito da Guarda).

Esta Planta, incluindo a legenda, deverá ser revista/corrigida e melhorada, de acordo com o referido atrás e de forma a distinguir os troços de estradas da rede da IP, da Concessão do Estado e da rede Municipal.

Este documento contém informação sujeita a direitos de autor e propriedade intelectual que não deve ser utilizada para outros fins que não aqueles para os quais foi facultada, nem reproduzida ou divulgada a terceiros, sem o prévio consentimento escrito da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

AIL

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

Relativamente à rede rodoviária mencionada nas páginas 90/91, do capítulo "19. Espaços-Canal" do **Relatório de Fundamentação**, deverá atender o seguinte:

A menção "*b) Rede nacional de estradas desclassificadas sob jurisdição da IP, S.A:*" deverá ser substituída por "b) Estradas Nacionais desclassificadas sob jurisdição da IP, S.A.", de acordo com apresentado no ponto 3 da anterior e da presente apreciação.

Quanto às Estradas municipais referidas na alínea "c) Municipal", falta referência do troço de Estrada Nacional EN345, entre Belmonte (entroncamento da EN18) e o entroncamento com a EM571 (acesso ao IP2/A23), sob jurisdição do Município, bem como os troços de estradas municipalizadas: EN18-3, EN345, EN345-1 e EN345-2.

O ponto "c. *Rede Nacional de estradas desclassificadas sob jurisdição da IP, S.A:*" (página 116), da subalínea "vi) Rede rodoviária" da alínea "d) Infraestruturas:" do subcapítulo" 27.1. Identificação", deverá ser substituído por "c. Estradas Nacionais desclassificadas sob jurisdição da IP, S.A:", como supracitado atrás.

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

A alínea "*b) Rede nacional de estradas desclassificadas sob jurisdição da IP, S.A:*" (página302), do subcapítulo "18.1.2. Hierarquia Viária" do **Relatório de Estudos de Caracterização**, deverá ser trocada por "b) Estradas Nacionais desclassificadas sob jurisdição da IP, S.A.", de acordo com o descrito no ponto 3 desta e da anterior avaliação.

No que se refere as Estradas municipais aludidas na alínea "c) Municipal" (página 303), falta referência do troço de Estrada Nacional EN345, entre Belmonte (entroncamento da EN18) e o entroncamento com a EM571 (acesso ao IP2/A23), sob jurisdição do Município, bem como os troços de estradas municipalizadas: EN18-3, EN345, EN345-1 e EN345-2, que deverão ser acrescentadas.

As alterações anteriormente mencionadas deverão ser refletidas nas peças gráficas e na parte escrita dos elementos que lhe fizer referência.

7. SALVAGUARDA DA REDE VIÁRIA

Salvaguarda-se desde já, relativamente às intervenções previstas na Proposta de Revisão do PDM (alheias a esta empresa) e que impliquem alterações na rede rodoviária existente (ou prevista) da jurisdição da IP, S.A., que todos e quaisquer projetos elaborados devem ser compatibilizados com os estudos/projetos que estejam a decorrer nesta empresa.

Este documento contém informação sujeita a direitos de autor e propriedade intelectual que não deve ser utilizada para outros fins que não aqueles para os quais foi facultada, nem reproduzida ou divulgada a terceiros, sem o prévio consentimento escrito da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

A/L

Salvaguarda-se, ainda, a eventual necessidade de elaboração de um Estudo de Tráfego, que cumpra as normas em vigor na IP, S.A. e que permita avaliar o impacte das novas acessibilidades urbanas municipais previstas no PDM na rede rodoviária da jurisdição da IP, S.A..

Este Estudo deverá, ainda, ser dirigido para que, sempre que possível, não sejam criados mais acessos à rede rodoviária nacional, promovendo, simultaneamente, o encerramento dos redundantes.

Refere-se ainda que, eventuais alterações na rede rodoviária da jurisdição da IP, S.A. carecem, igualmente, da aprovação desta empresa e a introdução de novos polos geradores de tráfego deverá obedecer, na íntegra, ao exposto anteriormente.

8. INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS / SERVIDÕES ADMINISTRATIVAS E RESTRIÇÕES DE UTILIDADE PÚBLICA

Condicionantes:

- No que respeita a Servidões e Restrições de Utilidade Pública a rede rodoviária atualmente está sujeita ao regime de proteção definido no Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN), aprovado e anexo à Lei n.º 34/2015, de 27 de abril;
- Segundo o art.º 2º do EERRN, as disposições do Estatuto aplicam-se às estradas:
  - ✓ Que integram a rede rodoviária nacional;
  - ✓ Às estradas regionais (ER);
  - ✓ Às estradas nacionais (EN) desclassificadas, ainda não entregues aos municípios;
  - ✓ Às ligações à rede rodoviária nacional, em exploração à data da entrada em vigor do presente Estatuto;

  Para efeitos do presente Estatuto, considera-se que os caminhos paralelos e os restabelecimentos não integram a rede rodoviária nacional.
- O art.º 41.º do EERRN, define a área de jurisdição rodoviária, que corresponde à área de jurisdição da IP- Infraestruturas de Portugal, S.A., à qual compreende:
  1. A área abrangida pelos bens do domínio público rodoviário do Estado (art.º 28.º do EERRN);
  2. As zonas de servidão rodoviária (n.º 2 do art.º 31.º do EERRN)

     Constituem servidões rodoviárias a zona de servidão *non aedificandi* (art.º 32.º, conjugado com a alínea xx) do art.º 3.º do EERRN e a servidão de visibilidade (art.º 33.º conjugado com a alínea ww) do art.º 3.º do EERRN);
  3. A zona de respeito, definida na alínea vv) do art.º 3.º do novo EERRN).

Este documento contém informação sujeita a direitos de autor e propriedade intelectual que não deve ser utilizada para outros fins que não aqueles para os quais foi facultada, nem reproduzida ou divulgada a terceiros, sem o prévio consentimento escrito da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

11/L

Para o efeito, a realização de obras ou atividades na área abrangida pelos bens do domínio público rodoviário do Estado (ponto 1) que interfiram com o solo, subsolo ou espaço aéreo da zona da estrada encontram-se sujeitas a licenciamento pela Infraestruturas de Portugal, S.A..

E, a realização de obras ou atividades dentro da área de jurisdição, mas fora do domínio público rodoviário, encontram-se sujeitas a:

a) Autorização da Infraestruturas de Portugal, S.A., quando essas obras ou atividades decorram fora da zona da estrada, mas dentro das zonas de servidão rodoviária, previstas no ponto 2 "As zonas de servidão rodoviária".

b) Parecer prévio vinculativo da Infraestruturas de Portugal, S.A., o qual deve incidir sobre as obras e atividades de caráter industrial, comercial, habitacional, lúdicas e outras que possam influenciar direta ou indiretamente a fluidez do tráfego e a segurança da circulação, sempre que as mesmas conduzam a uma ocupação da zona de respeito prevista no ponto 3 "A zona de respeito".

Assim, a área de jurisdição da Infraestruturas de Portugal, S.A., poderá ir até 200 metros para cada lado do eixo da estrada, consoante a sua classificação.

Portanto, a execução de trabalhos dentro desta área de jurisdição rodoviária, encontram-se sujeitas a licença, autorização ou parecer da Infraestruturas de Portugal, S.A., inerentes aos processos de atuação de terceiros nesta área, tal como previstos no Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (vide art.º 63.º do referido EERRN).

Relativamente às acessibilidades às estradas nacionais no que se refere à realização de quaisquer obras de construção, de ampliação, de alteração ou conservação de acessos, mesmo que existentes, estão sujeitos a licenciamento da Infraestruturas de Portugal, S.A., nos termos das disposições conjugadas da alínea a) do art.º 41.º, art.º 28.º, n.º 1 do art.º 42.º e art.º 51.º do novo Estatuto das Estradas da Rede Nacional (doravante EERRN), aprovado pela Lei n.º 34/2015, de 27 de abril.

Assim, reforça-se que prévia e atempadamente ao início de quaisquer obras, (acessibilidade, operação urbanística a construir / remodelar / ampliar / conservar), estas têm de ser submetidas à apreciação da Infraestruturas de Portugal, S.A., e para tal deve ser instruído processo de licenciamento, autorização ou parecer, nos termos do art.º 41.º e 42.º do novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN), aprovado e anexo à Lei n.º 34/2015, de 27 de abril.

9. Infraestruturas Ferroviárias / Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública

No que respeita Linha da Beira Baixa, no concelho de Belmonte, nomeadamente entre os km 178,000 a 194,000, as condicionantes a impor são:

A. No que respeita a Servidões e Restrições de Utilidade Pública a rede ferroviária atualmente está sujeita ao regime de proteção definido pelo Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro;

Este documento contém informação sujeita a direitos de autor e propriedade intelectual que não deve ser utilizada para outros fins que não aqueles para os quais foi facultada, nem reproduzida ou divulgada a terceiros, sem o prévio consentimento escrito da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.

111

B. 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

Mais se reforça que prévia e atempadamente ao início de quaisquer obras (operação urbanística a construir / remodelar / ampliar / conservar), estas têm de ser submetidas à apreciação da Infraestruturas de Portugal, S.A., e para tal deve ser instruído processo de licenciamento ou parecer, nos termos do Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro.

10. CONCLUSÃO

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

Recorda-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.

Em complemento salvaguarda-se que, **quaisquer intervenções/alterações**, por **entidade pública ou privada**, que se localizem em **área de jurisdição ou que interfira com a rede rodoferroviária na jurisdição da IP, S.A.**, 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 / aprovação / autorização e/ou licenciamento das entidades competentes para o efeito, designadamente da IP, S.A. enquanto concessionária geral da rede rodoviária e administração rodoviária**.

A Gestora Regional

Rosa de Jesus Tomé Saraiva

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

Este documento contém informação sujeita a direitos de autor e propriedade intelectual que não deve ser utilizada para outros fins que não aqueles para os quais foi facultada, nem reproduzida ou divulgada a terceiros, sem o prévio consentimento escrito da IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.