

4.2.1.13.202

u

2015,DURB,E,D0,35829, 14-12-2015



CÂMARA MUNICIPAL DE SETÚBAL
Departamento de Urbanismo
D.U.T.A.

Reg.º N.º 1136C Data 16/12/2015

FAX

CORRESPONDÊNCIA

DE from	Gestão Regional de Lisboa e Setúbal Praça da Portagem, Ed. 2 – 2809-013 ALMADA						
REFERÊNCIA reference	GRLXS/187/2015	PROCESSO process ref.	210.10.002.01	DATA date	2015-12-11	SAÍDA output	1789726
PARA to	Câmara Municipal de Setúbal Departamento de Urbanismo Praça do Bocage 2901-866 Setúbal						
CC co							
FAX Nº	265 535 321	N.º DE PÁGINAS number of pages INCLUINDO ESTA including this cover CONTACTE SE NÃO RECEBER TODAS AS PÁGINAS Contact if not receiving all pages				1+B	
SUA REF* your reference					DATA date		
ASSUNTO subject	Plano de Pormenor da Salmoura - Local: Salmoura - Setúbal - Requerimento registado sob o n.º 69C/15						

MENSAGEM message

No seguimento da solicitação efetuada por essa Autarquia, e após análise dos elementos disponibilizados na comunicação com a referência de of.º 3080/15 e de proc.º 4.2.1.13.202, deverão ser tidos em consideração os contributos que se apresentam no documento que se anexa.

Mais se informa que esta Gestão Regional encontra-se disponível para o agendamento das reuniões que se considerarem necessárias para o desenvolvimento deste Plano.

Com os melhores cumprimentos,

Ricardo do Espírito Santo de Laceda

Gestor Regional
(Ao abrigo da subdelegação de competências conferida pela Decisão DNC 01/2015)

(SG/MF/GRLXS)

PARECER

**Relatório dos Fatores Críticos para a Decisão do
"Plano de Pormenor da Salmoura" – Fase de
Definição do Âmbito da AAE**

[2015/12/11]

1. PONTO PRÉVIO

De acordo com a deliberação da Câmara Municipal de Setúbal (CMS) publicada no Aviso n.º 3904/2015, de 13 de abril, a elaboração do Plano de Pormenor da Salmoura deverá seguir os termos de referência, aprovados pela Deliberação n.º 20/15, de 28 de janeiro, e cumprir os seguintes objetivos programáticos: (i) reestruturação do tecido urbano existente surge no topo da lista de objetivos, de maneira a que seja assegurada uma “compatibilização funcional, dado tratar-se de um território ocupado por usos distintos, nomeadamente habitacional, industrial, terciário e equipamentos de utilização coletiva”; (ii) garantia da possibilidade de ampliação das instalações industriais existentes, a promoção da infraestruturização básica e a preservação da matriz de ocupação mista, através da qual seja valorizada a agricultura periurbana e a pluriatividade; (iii) assegurar a criação de oferta de estacionamento ajustados às necessidades identificadas, assim como de circuitos pedonais de ligação entre os elementos urbanos estruturantes, e fomentar a instalação de espaços públicos e de recreio e lazer articulados com as atividades existentes.

O pedido de parecer sobre Relatório dos Fatores Críticos para a Decisão (RFCD) do Plano de Pormenor (PP) da Salmoura integra-se na primeira fase da Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), isto é, na fase de Definição do Âmbito deste Plano e é solicitado pela Câmara Municipal de Setúbal, responsável pelo PP, ao abrigo do disposto no Artigo 5.º, do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio.

De acordo com esta legislação, *“A entidade responsável pela elaboração do plano ou programa solicita parecer sobre o âmbito da avaliação ambiental e sobre o alcance da informação a incluir no relatório ambiental às entidades às quais, em virtude das suas responsabilidades ambientais específicas, possam interessar os efeitos ambientais resultantes da aplicação do plano ou programa”*.

Sendo a consulta efetuada à IP neste âmbito, importa esclarecer que o entendimento desta empresa é 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 rododiferroviário.

Efetivamente, embora o objeto da atividade da IP, a rede rodoviária e infraestruturas rodoviárias, constitua um elemento estruturante do ordenamento do território, não se enquadra 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), e sobre os quais deverão pronunciar-se as entidades que efetivamente desempenham o papel de “entidade com responsabilidade ambiental específica” (ERAE).

Assim, a avaliação formal dos documentos que encorpam o Procedimento de AAE (Relatório dos Fatores Críticos para a Decisão e Relatório Ambiental) deve ser avocada às entidades que efetivamente desempenham o papel de ERAE.

Não obstante, numa lógica de colaboração ativa para a melhoria do processo e de forma a avaliar em que medida “as acessibilidades” deverão assumir-se ou não como um “Fator Crítico para a Decisão” ou como um Critério de Avaliação, a informação apresentada, nesta fase, centra-se na identificação/caracterização da rede rodoviária e infraestruturas ferroviárias sob jurisdição da IP na área de incidência do plano, apresentando-se também indicações para a Proposta de Plano.

Deste modo, tem a referir-se que desde já, que não se verificam inconvenientes na prossecução da AAE para Relatório Ambiental, uma vez que as preocupações da IP, embora não descurando o papel da avaliação ambiental da elaboração do PP da Salmoura e do princípio da transversalidade, deverão, naturalmente, ser consideradas nos estudos complementares que acompanharão a Proposta de Plano, e, por conseguinte, ser refletidas nos seus Elementos Constituintes (Planta de Implantação, Planta de Condicionantes e Regulamento).

É dentro desta linha de orientação que se elabora a seguinte apreciação.

2. REDE RODOVIÁRIA E INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS

A área de intervenção do PP da Salmoura, com cerca de 147,5 ha (delimitação aproximada na figura abaixo), situa-se na União das Freguesias de Azeitão, no Concelho de Setúbal.

Considerando-se a rede rodoviária e Infraestruturas ferroviárias sob jurisdição da IP, apenas há a referir na área de incidência do Plano, a EN379, que coincide com um dos limites desta área. Também na rede rodoviária nacional, na área envolvente do Plano, identifica-se a EN10, embora sem interferência com o mesmo.

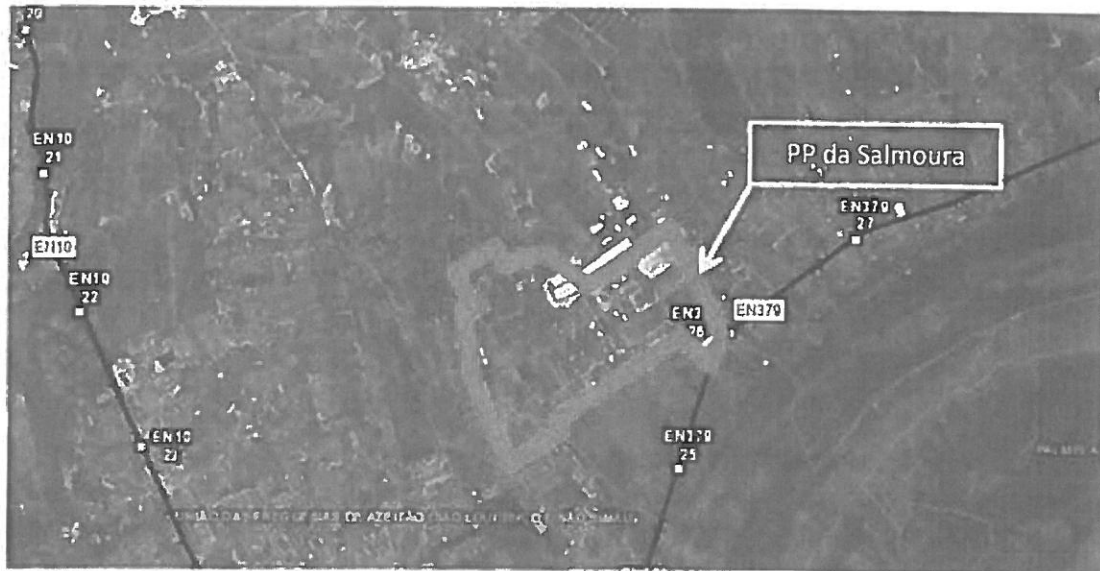


Figura 1 – Rede rodoviária na envolvente do PP da Salmoura.

De acordo com o 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), as estradas nacionais EN10 e a EN379 integram-se na Rede Complementar.

Analisando a procura de tráfego nestas estradas¹, salienta-se que ambas apresentam Nível de Serviço B, compatível com as estradas da Rede Complementar, embora a EN379, que serve diretamente a área de incidência do PP, apresente um volume de tráfego (TMDA 8428; 3,3%P) bastante inferior ao verificado na EN10 (TMDA 15188; 5,1%P).

¹ Dados de 2013.

Do ponto de vista da salvaguarda da rede rodoviária da responsabilidade desta empresa, o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (Lei n.º 34/2015 de 27 de abril), em vigor desde 27 de julho, regula a proteção e 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 desclassificadas, isto é, não classificadas no PRN, mas ainda sob jurisdição da IP, bem como das estradas regionais.

A Proposta de Plano a apresentar pela Câmara Municipal na fase seguinte deverá respeitar este normativo.

Esclarece-se que não estão programadas intervenções, nem existem protocolos em preparação com impacte da rede rodoviária sob jurisdição da IP nas áreas de incidência e envolvente do PP da Salmoura.

3. RELATÓRIO DOS FATORES CRÍTICOS PARA A DECISÃO (RFCD)

Do ponto de vista metodológico, verifica-se que o RFCD segue uma metodologia de base estratégica apoiada quer na legislação em vigor, quer nos diversos Guias publicados sobre esta matéria.

Ainda do ponto de vista metodológico, no que respeita ao Quadro de Referência Estratégico (QRE), questiona-se a opção tomada de exclusão do PRN e do PETI3+ (Plano Estratégico dos transportes e Infraestruturas) – Horizonte 2014-2020, solicitando-se a apresentação e reapreciação dos argumentos que a sustentam em sede de Relatório Ambiental, atento o facto de se estar perante Planos Sectoriais.

Apesar do RFCD apresentar nesta fase um diagnóstico preliminar assente numa metodologia SWOT, com o objetivo de sustentar as questões estratégicas inerentes ao Plano, verifica-se, do ponto de vista das acessibilidades, que algumas das afirmações apresentadas carecem de fundamentação/aprofundamento, esperando-se que venham a ser desenvolvidas no Relatório Ambiental e Proposta de Plano, nomeadamente:

- nas "fraquezas", "*Estrutura viária deficiente e sem hierarquia, dificultando a conexão com o sistema de acessibilidades existente e previsto no contexto do território circundante*" e "*No ambiente sonoro atual, identificam-se fontes ruidosas, nomeadamente, as vias de tráfego rodoviário (como (...) a EN 379) (...)*";
- nas "forças", "*Excelente quadro de acessibilidades regionais em que o município de Setúbal se insere*";

- nas "oportunidades", "*Garantir a sustentabilidade económica das unidades empresariais instaladas, assegurando possibilidades de expansão e, assim, as condições indispensáveis à manutenção da sua laboração e ao aumento da sua capacidade produtiva*";
- nas "ameaças", "*Problemas de circulação em condições de segurança rodoviária*";
- nas "oportunidades", "*Criar uma estrutura viária hierarquizada, melhorando a mobilidade e a conexão com a envolvente*" e "*Melhorar a oferta de estacionamento*".

Ainda como orientação, reforça-se a que a política de gestão da acessibilidade e da mobilidade na sua relação com as principais entradas "urbanas", estacionamento e transportes públicos em ordem a uma maior sustentabilidade ambiental e energética, deverá constituir, decerto, uma das questões estratégicas a abordar, fazendo sobressair uma lógica que, alinhada com os objetivos programáticos do PP, deverá valorizar a complementaridade intermodal e, na conjuntura atual, a requalificação e beneficiação da rede rodoviária existente.

No pressuposto de que já terá sido desenvolvido algum trabalho prévio de maturação da visão, dos objetivos e das propostas do Plano, teria toda a utilidade que o RFCD já apresentasse a definição preliminar do esquema geral das acessibilidades e das intersecções preconizadas, bem como identificasse as estradas sob jurisdição da EP e demonstrasse o respeito pelas suas zonas de servidão *non aedificandi*, como um dos pressupostos de base de viabilização do Plano.

Estes são aspetos importantes, designadamente, para determinar em que medida "as acessibilidades" deverão assumir-se ou não como um "Fator Crítico para a Decisão" ou como um Critério de Avaliação e, por conseguinte, para identificar os indicadores adequados (nível de serviço, capacidade e segurança associados à estrada, por exemplo) à produção de informação prospetiva sobre as estradas da RRN e a forma como estas se articulam com as restantes vias, outros modos de transporte e componentes do Plano.

Atendendo ao referido considera-se que a descrição do indicador associado ao Critério de Avaliação "Consolidação do sistema de acessibilidade" carece de maior detalhe, uma vez que é definida no RFCD apenas "Avaliar a concretização das redes de acessibilidades e mobilidade e a conservação das infraestruturas", não especificando como se fará esta avaliação.

Por último, questiona-se a não identificação da IP na lista de entidades a consultar para efeitos de caracterização, na fase de Proposta de Plano/Relatório Ambiental.

4. INDICAÇÕES PARA A PROPOSTA DE PLANO

A espacialização proposta na Planta de Implantação do PP não deve comprometer o nível de serviço e função inerente à EN379, 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 faixa adjacente a esta estrada. Sem prejuízo do respeito pela zona de servidão aplicável, trata-se de resguardar a estrada 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.

No Regulamento e na Planta de Condicionantes, na identificação das servidões rodoviárias, devem observar-se os condicionalismos definidos no EERRN, nomeadamente a zonas de servidão *non aedificandi* aplicável à categoria Estrada Nacional da Rede Complementar definida no PRN, e 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, bem como a sua jurisdição.

A proposta de hierarquização viária na área do PP a constar na Proposta de Plano não deverá suscitar dúvidas quanto aos níveis hierárquicos em que se integra o lança da EN379 sob jurisdição da IP.

Em sede de Regulamento deverá ficar consagrado que qualquer proposta de intervenção, direta ou indireta, na rede rodoviária 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, enquanto concessionária geral da rede rodoviária nacional.

5. CONCLUSÕES

Salienta-se uma vez mais que o entendimento da IP é 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 como ERAE.

Como tal, em termos práticos, não se verificam objeções na prossecução da AAE para Relatório Ambiental, uma vez que as preocupações da IP, deverão, naturalmente, ser consideradas nos estudos complementares que acompanharão a Proposta de Plano, e, por conseguinte, ser refletidas nos seus Elementos Constituintes (Planta de Implantação, Planta de Condicionantes e Regulamento).

