

**ADITAMENTO AO MEMORANDO DE AVALIAÇÃO DA ATA DA COMISSÃO
DE ACOMPANHAMENTO DA REVISÃO DO PDM E DOS PARECERES
EMITIDOS PELAS ENTIDADES CONSULTADAS**

O presente aditamento visa proceder à verificação das questões colocadas pelas entidades consultadas, cujo parecer foi enviado em momento posterior ao da ata da reunião de conferência de serviços e que não constam do memorando inicial.

O presente aditamento está organizado por entidade consultada.

ENTIDADE	OBSERVAÇÃO	PROPOSTA ATUAL
<p>Agência Portuguesa do Ambiente (APA)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Não é efetuada a identificação dos recursos hídricos ao nível da planta de condicionantes; • Remete lista identificativa da forma de identificar os recursos hídricos na planta de condicionantes; • Refere que irá enviar via <i>e-mail</i> a linha limite do leito do estuário do Tejo, que deverá servir para delimitar os ecossistemas da REN e também a servidão sobre as margens das águas de transição; • A estrutura fornecida deverá também ser utilizada para o Regulamento; • Cumprimento do Decreto-Lei n.º 364/98: <ul style="list-style-type: none"> ○ A planta de riscos deve constituir um desdobramento da Planta de ordenamento; ○ Necessidade de retificar a referida Planta devido ao PP da margem direita da foz do rio do Jamor; ○ Não se preveem medidas de minimização dos efeitos das inundações • Na planta de condicionantes devem ser identificados os cursos de água a céu aberto existentes, bem como os principais troços dos cursos de água integrados na rede de drenagem de águas pluviais e respetivas margens, tal como foi efetuado no âmbito da elaboração da REN bruta; • Elencam-se um conjunto de recomendações para o Regulamento, relativas à matéria dos recursos hídricos; • Quanto às estruturas de captação, condução, armazenamento e distribuição de água para rega, que foram inventariadas no Município de Oeiras, a entidade refere que se a mesma água for utilizada para abastecimento público, devem ser cumpridas as disposições legais relativas às águas captadas para esse consumo e solicita o envio da respetiva inventariação 	<ul style="list-style-type: none"> • A identificação consta da atual proposta de Planta de condicionantes; • Foi utilizada a lista fornecida pela APA (com exceção das ocorrências que não se verificam no terreno, como os perímetros de proteção e zonas adjacentes às captações de águas subterrâneas para abastecimento público); • Foi utilizada a demarcação enviada pela APA; • No Regulamento optou-se pela simplificação das designações no que respeita a todas as servidões e restrições de utilidade pública, tendo-se optado pela referência apenas à designação genérica de domínio público hídrico. • A planta de riscos foi considerada um desdobramento da Planta de ordenamento (art. 4.º, inciso ii, alínea i)); • Foi retificado, articulando-se os dois IGT; • O art. 20.º do Regulamento contém medidas destinadas a minimizar os efeitos das inundações. A regulamentação para as áreas integradas na Estrutura ecológica, em especial na EE Complementar, também contém regras cuja aplicação permite a redução e minimização daqueles efeitos. • Foi efetuado; • A maioria das recomendações constantes do parecer da entidade já se encontram previstas no Regulamento do Plano; outras recomendações, constam, como normas, do Regulamento de permissões administrativas, taxas e outras receitas do Município de Oeiras. • Caso se venha a verificar essa utilização a CMO dará cumprimento às disposições legais sobre a matéria.

<p>ICP- Autoridade Nacional de Comunicações</p>	<ul style="list-style-type: none"> • A Planta de condicionantes deve apresentar a marcação correta da zona afeta à servidão de proteção ao Centro de fiscalização radioelétrico do sul /CFRS); • A existência da VLN e de uma via de TCSP, com o traçado proposto no PDM, caso se trate de uma via aérea ou em superfície, ou mesmo de um túnel, interseta a zona primária definida na servidão afeta ao CFRS, o que viola o disposto no artigo 4.º, n.º 1 do Decreto-Lei n.º 326/79, de 6 de maio, que consagra a obrigatoriedade de realização daquele tipo de ações, na zona de servidão, sem o parecer do ICP-ANACOM. 	<p>A Planta de condicionantes foi reformulada no sentido marcar corretamente a servidão em causa;</p> <p>O traçado da VLN e de TCSP constituem propostas de ocupação, que nunca se poderão concretizar, sem que previamente se obtenha o parecer das entidades que, nos termos da Lei, têm que se pronunciar.</p> <p>Refira-se que, quanto à via TCSP, a mesma é uma proposta da CMO, mas deve ser concretizada pela Administração Central se e quando esta entender conveniente.</p>
<p>Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • No Regulamento, na norma sobre servidões e restrições, devem ser indicadas as áreas de perigosidade de incêndio alta e muito alta; • Na planta de condicionantes, para os recursos agrícolas e florestais, deve ser indicado, como se faz para os demais recursos, o diploma legal respetivo; • Detetou-se uma incongruência entre os artigos 25.º e 26.º e a planta de ordenamento; • Inclusão, como Anexo ao regulamento, de uma listagem de árvores e/ou maciços classificados de interesse público; • Nos Anexos das UOPG devem constar também as restrições decorrentes de povoamentos de sobreiros, do grau de perigosidade da área no que respeita a incêndios, do regime florestal; • Sugere-se que os habitats e outras áreas com valor ecológico, bem como as áreas com povoamentos de sobreiros e azinheiras sejam enquadradas na Estrutura Ecológica Fundamental; • No Relatório final, o PROF da AML é abordado de uma forma muito generalista, pelo que deverão ser vertidas as condicionantes decorrentes na sua aplicação ao território concelhio; • No Relatório ambiental, no respetivo QRE, devem aditar-se como documentos de referência o PROF-AML e o PNDFCI • Para o FCD- Riscos naturais e tecnológicos, deveria ser observado o risco/perigosidade de incêndio; • A classificação como urbano para toda a área do concelho não é aceitável para áreas com povoamentos de sobreiros, outras áreas florestais existentes, e áreas classificadas como alta e muito alta perigosidade de incêndio; • Sugere-se que os habitats ou outras áreas com valores ecológicos sejam enquadradas na Estrutura Ecológica Fundamental 	<p>Optou-se por não indicar expressamente as áreas em causa na norma referida, dado que as mesmas se encontram identificadas na Planta de ordenamento, riscos com intervenção direta no ordenamento do território e dispõe de uma norma específica (art. 23.º do regulamento);</p> <p>Optou-se por retirar a referência a todos os diplomas legais, pelo que a questão se encontra ultrapassada;</p> <p>Foi corrigida;</p> <p>Não se entendeu que a extensão daqueles espécimes justificasse um Anexo específico;</p> <p>Vai ser corrigido;</p> <p>Foram enquadradas;</p> <p>O PROF da AML é um plano sectorial, que contém orientações para os outros IGT. Não estabelece condicionantes que devam ser vertidas no PDM.</p> <p>O regulamento faz referência ao PROFAML, não nos parecendo necessário referência autónoma no ERA</p> <p>Os FCD foram submetidos oportunamente a parecer e desse parecer não resultou essa necessidade. Não obstante esses riscos encontram-se tratados em sede de relatório e carta de riscos e fazem parte integrante dos documentos do Plano</p> <p>Foi reformulada a proposta no sentido de acomodar a classificação como solo rural; Salienta-se que o Município de Oeiras não dispõe do PMDFCI</p> <p>Os habitats de interesse comunitário e as áreas de povoamentos de sobreiros e azinheiras foram integrados na Estrutura Ecológica Fundamental e as demais áreas com interesse para a conservação da Natureza na Estrutura Ecológica Complementar, tendo sido alteradas as correspondentes normas do Regulamento.</p>

<p>Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Coloca questões quanto à adequação da proposta de ordenamento ao PROT-AML, no que respeita à previsão de novos polos de emprego a norte e à classificação de toda a área do concelho como solo urbano; • O Plano trata insuficientemente as propostas no domínio da acessibilidade, transportes e mobilidade, designadamente porque não há estratégia de ação para o transporte ferroviário, foram considerados TCSP (2.ª fase do SATUO e outros corredores TCSP), quando essa matéria deve ser tratada pelo PDU da AMTL; • Verifica-se a ausência de concretização de medidas de otimização dos funcionamento das interfaces, de promoção da intermodalidade e da integração dos modos suaves na cadeia de deslocações; • Não são apresentadas medidas de para a resolução dos problemas de congestionamento; • Denota-se uma ausência de definição de uma política de estacionamento, a qual é remetida para um futuro Plano Estratégico de Estacionamento • Ausência de estratégia em relação às cargas e descargas e à logística e micrologística urbana; • As opções de carácter estratégico relacionadas com a circulação rodoviária em zonas sensíveis encontram-se pouco desenvolvidas (medidas de gestão da circulação) • No que respeita aos modos suaves, entende que a mobilidade pedonal se encontra insuficientemente regulada e que a regulamentação para a rede de ciclovias, no regulamento, é insuficiente; • O PDM deve eleger determinadas áreas/bairros onde implementar medidas de acalmia de tráfego, representando-as na planta de ordenamento e prevendo a sua execução no programa respetivo; • Não estão identificados e assinalados na planta de ordenamento os principais polos geradores e atratores de deslocações; • O Regulamento do Plano é omissivo quanto à temática das cargas e descargas e infraestruturas dedicadas aos modos suaves; • No que respeita ao estacionamento, o Regulamento não indica parâmetros máximos de dimensionamento do estacionamento; • O Plano não considera índices urbanísticos diferenciados, promotores da intensificação do uso do solo na envolvente das interfaces de transportes; • O Programa de execução, ao contrário do Relatório, prevê apenas um 	<p>A proposta de Plano foi objeto de reformulação extensa no que respeita ao uso do solo, pelo que as questões colocadas quanto ao PROT-AML e à classificação de toda a área do Município como solo urbano se encontram ultrapassadas. Não obstante, não é claro que um benefício que advenha da estabilização dos limites do edificado seja a contenção da utilização do TI, porque no modelo atual o TP não é sustentável (conforme se pode ver pelas características e frequência das circulações existentes no local) e no pressuposto da estabilização referida nunca será, antes pelo contrário tenderá a perder ainda mais viagens para o TI.</p> <p>Neste ponto não se percebe o que afirmam ser tratado insuficientemente (em termos de acessibilidade e mobilidade), que caiba no âmbito de um Plano Diretor Municipal. Relativamente ao transporte ferroviário, não é de estranhar a falta de estratégia na medida em que se trata de uma competência da Administração Central. Embora a este nível a intervenção municipal também exista, não se coloca em sede da proposta do PDM, estando prevista em processos de loteamento e / ou em outros Planos de Ordenamento do Território (PP em curso) a remodelação por exemplo das estações de Oeiras e ou da Cruz-Quebrada (completamente desadequadas há muito face às necessidades). É de facto incompreensível a falta de aposta da tutela ou de quem tem a exploração e gestão das duas linhas com mais procura do País (Sintra e Cascais), que permite que a desatualização seja tão visível e há tanto tempo.</p> <p>Por outro lado, não pode deixar de se referir que não basta trazer os transportes à urbanização é preciso também levar a urbanização até aos transportes. Para um qualquer técnico da área, que não esteja a par dos desenvolvimentos e constrangimentos dos processos em curso, será incompreensível que áreas significativas nas imediações das estações da CP da Cruz-Quebrada, de Caxias, de Santo Amaro e de Oeiras ou tenham uma densidade de ocupação média a baixa ou estejam desertas e aparentemente abandonadas.</p> <p>Já disponibilizámos, por duas vezes, o EMA de Oeiras para a elaboração do citado PDU e continuamos sem ver resultados, não se percebe o que se pretende. Nesta matéria (articulação e funcionamento dos Transportes na Área Metropolitana de Lisboa), da competência da Administração Central, continuam sem ser conhecidos <i>timing's</i> nem medidas capazes de pôr o sistema a funcionar adequadamente. Terá a revisão do PDM de Oeiras que esperar por esse dia desconhecido para ver a luz do dia?</p> <p>Relativamente aos modos suaves será de referir que a consolidação da hierarquia da rede viária municipal, através da previsão dos troços em falta e da sua expansão, integra não só a rede rodoviária como também a rede pedonal adjacente (dando cumprimento ao normativo legal aplicável).</p> <p>Por outro lado são adiantadas uma séria de outras medidas tendentes à valorização do</p>
---	---	---

	<p>corredor para TP;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Recomenda-se a inclusão da elaboração do Plano de Mobilidade e Transportes concelhio como objetivo do PDM, na medida em que a obrigatoriedade da sua elaboração já foi proposta ao Governo pelo IMTT. 	<p>espaço público, por exemplo a efetiva proibição da intromissão dos veículos automóveis no espaço exclusivamente dedicado ao peão. Medida já consagrada no Plano Estratégico do Estacionamento de Oeiras (entretanto aprovado pela CMO), efetivada através da concessão de poderes de polícia (relativamente à fiscalização do estacionamento, dentro e fora das zonas de estacionamento tarifado em áreas pré-definidas) à empresa municipal que gere o estacionamento em Oeiras.</p> <p>A construção gradual de uma rede ciclável é outra medida anunciada, que no entanto referem ser insuficientemente mencionada no regulamento sem contudo explicitarem porquê.</p> <p>A adoção de medidas de acalmia de tráfego que permitam a coexistência, com segurança, da bicicleta com outros modos de transporte parece-nos importante (como contributo para o aumento da segurança rodoviária municipal), mas uma medida de gestão a ser incluída em instrumentos de escala inferior.</p> <p>Também nos pareceria importante que a tutela das estadas nacionais avançasse com a proibição total e / ou em determinados períodos do uso da bicicleta em certas estradas, que pelas suas funções ou pelos fluxos de tráfego automóvel que as percorrem o justificassem (nomeadamente na N6 e / ou na 249_3Variante), sem que isso obrigatoriamente devesse ficar consagrado no Plano Rodoviário Nacional.</p> <p>Da mesma forma, não se concorda que o PDM deva eleger áreas e bairros específicos para implementar medidas de acalmia de tráfego, trata-se de uma medida de gestão da circulação e segurança rodoviária que caberá melhor num instrumento de escala inferior.</p> <p>A consolidação da hierarquia da rede rodoviária e a construção de uma rede de transportes coletivos em sítio próprio (TCSP) permitirão a melhoria do transporte público rodoviário. Assim, por um lado o TP rodoviário poderá desde logo circular nos corredores estruturantes reservados ao TCSP (excetuo nos casos do SATUO e comboio) e por outro a consolidação da rede possibilitará a existência de alternativas que viabilizam a introdução de restrições favoráveis ao transporte coletivo.</p> <p>O Plano Estratégico do Estacionamento está feito e aprovado pela CMO e poderá ser disponibilizado.</p> <p>Os índices urbanísticos nas zonas consideradas de maior acessibilidade/mobilidade de Transporte Coletivo deverão de facto ter critérios próprios, por forma a assegurar o desincentivo à utilização de Transporte Individual, a programação do estacionamento deverá ser aferida através de Estudo de Tráfego a elaborar no âmbito da operação urbanística respetiva, esta proposta é apresentada no n.º 6 do art.º 100º do Regulamento do PDM.</p> <p>A caracterização das condições de acessibilidade e mobilidade foi feita de forma exaustiva no Estudo de Acessibilidades e</p>
--	--	--

	<p>Mobilidade de Oeiras (levantamento, caracterização, diagnóstico e orientações), elaborado para apoiar a proposta de revisão do PDM, e já disponibilizado à AMTL (visando a harmonização do sistema de mobilidade em toda a Área Metropolitana de Lisboa).</p> <p>A estratégia em relação às cargas e descargas e à logística e micrológica urbana não foi consagrada, por se considerar (por uma questão de escala) não ser este o instrumento mais adequado para o efeito, preferindo-se a sua integração ao nível do Regulamento de Permissões Administrativas, Taxas e Outras Receitas do Município de Oeiras.</p> <p>A previsão da construção de uma rede estruturante de transportes coletivos em sítio próprio e a consolidação da rede pedonal serão as propostas capazes de promoverem verdadeiramente a almejada redução ao nível do ruído, na medida em que em nosso entender só estas medidas poderão inverter a predominância (que tem sido crescente) do TI, reduzindo ruído, congestionamentos e emissões.</p> <p>As intervenções na rede rodoviária previstas não deverão ser imediatamente associadas ao crescimento do TI, porque está prevista uma rede estruturante dedicada ao Transporte Coletivo. Por outro lado uma das recomendações consagradas no Estudo de Mobilidade e Acessibilidades de Oeiras é a consolidação da hierarquia da rede rodoviária, de modo a adequar as vias às suas funções. Neste domínio será relevante acrescentar, por exemplo, a falta de ligações importantíssimas na rede regional (249-3/A5 ou A5/CRIL) que penalizam de forma gritante a rede municipal, que estão na esfera da administração central e que não têm prazo à vista.</p> <p>Assim não se considera aceitável a afirmação de que a 2ª fase do Satuo é “a única ação prevista em matéria de acessibilidades no programa de execução que não implica uma beneficiação ou aumento de capacidade da rede rodoviária”, na medida em que a capacidade referida será imediatamente associada ao TI e não é isso que se pretende.</p> <p>Relembra-se que sendo os transportes público uma matéria da competência da Administração Central a C.M.O. está no caso do SATUO a substituir a tutela, e a tentar que este meio de transporte chegue ao seu destino de modo a servir passageiros em larga escala, nomeadamente nos parques empresariais e no aglomerados urbanos existentes com alta densidade habitacional.</p> <p>No que respeita ao Regulamento, o mesmo foi reformulado, encontrando-se agora a matéria relativa ao estacionamento prevista no art. 66.º. O Regulamento dispõe, ainda, de um Capítulo IV, dedicado à matéria da acessibilidade, mobilidade e transportes (art. 72.º a 80.º).</p> <p>O Programa de execução será alterado de forma a contemplar a construção/adaptação da infraestrutura rodoviária, não implicando isso o aumento direto das viagens em TI antes pelo contrário</p>
--	---