



rede ferroviária de alta velocidade, s.a.

À Comissão de Coordenação e
Desenvolvimento Regional de
Lisboa e Vale do Tejo
Exmo. Sr.
Eng. Carlos Pina
Rua Braamcamp, 7
1250-048 LISBOA

Sua referência:	Sua comunicação de:	Nossa referência:	Data:
NUI-2009-005197	2009-03-20	007-751796	24.03.2009

Processo : PDM-11.14.00/-96

Assunto : Revisão do Plano Director Municipal de Vila Franca de Xira.
Envio de Parecer da RAVE
Revisão do PDM de V. F. Xira - Parecer

Exmos. Senhores,

Conforme solicitado por V. Exas no V/ ofício, referido em epígrafe, junto se envia o parecer da Rede Ferroviária de Alta Velocidade – RAVE, S.A. sobre os Elementos Fundamentais do Plano, Relatório do Plano e Avaliação Ambiental Estratégica, relativo à revisão do Plano Director Municipal de Vila Franca de Xira.

Estamos ao dispor de V. Exas para qualquer esclarecimento adicional.

Com os melhores cumprimentos, *e consideração*

O Vogal do Conselho de Administração

Carlos Fernandes

Anexo: o referido

Revisão do Plano Director Municipal de Vila Franca de Xira

2009.03.24

Parecer da RAVE

Da análise dos elementos enviados pela Comissão de Coordenação de Lisboa e Vale do Tejo resultam os seguintes comentários que se estruturam de acordo com o ofício enviado pela CCDR LVT (referência NUI-2009-005197):

1. No regulamento (nº 3 do artigo 76º) está acautelada a existência das medidas preventivas publicadas no decreto nº 7/2008 de 27 de Março mas não está referido a Resolução do Conselho de Ministros, nº 12/2009 de 27 de Janeiro, embora os corredores estejam representados na Carta de Ordenamento e de Condicionantes.
2. Nos elementos fundamentais do Plano, mais especificamente nas Cartas de Ordenamento e de Condicionantes estão representados os corredores (coincidentes com os das medidas preventivas) onde estão inseridos os traçados (não representados nas referidas plantas) que foram objecto de Estudo Prévio e de Estudo de Impacte Ambiental;
Os traçados da Linha Ferroviária de Alta velocidade entre Lisboa e Porto atravessam o território do município de Vila Franca de Xira, estando subdivididos em dois Lotes, designadamente o Lote D – Lisboa/Alenquer(Ota) e Lote de Ligação entre Lote D e o Lote C1 – Alenquer (Ota)/ Pombal. O procedimento de Avaliação de Impactes Ambiental do Lote D terminou em 25 de Fevereiro de 2009 com a emissão de Declaração de Impacte Ambiental favorável condicionada, ao traçado que, no território de Vila Franca de Xira se desenvolve mais a Poente.
Relativamente ao Lote de Ligação D/C1, o procedimento de AIA, também da responsabilidade da Agência Portuguesa do Ambiente, está em fase de conclusão e prevê-se que a alternativa que irá obter DIA favorável condicionada seja a 1ª.
3. No que se refere à Rede Ferroviária de Alta Velocidade, no relatório do plano está identificada a articulação entre a LAV e a rede convencional, estando, neste versão, evidenciada a necessidade da Alta Velocidade para transporte de passageiros de médio longo curso no eixo Lisboa Porto, e a sua importância estratégica para poder abrir espaço na rede ferroviária convencional, mais especificamente, na Linha do

7

Norte para o transporte de mercadorias. Esta articulação é tão mais importante quando se prevê a implementação da Plataforma Logística Lisboa Norte, na zona do Carregado, e a necessidade de ser servida por ferrovia, conforme previsto no Plano Portugal Logístico, para além de a médio prazo, durante o período de vigência do novo PDM (10 anos), o paradigma dos transportes vir a sofrer uma alteração derivada da escalada de preços dos combustíveis e da necessidade da procura crescente de transportes movidos a energias alternativas e ambientalmente sustentáveis.

No Relatório falta actualizar a referência ao novo diploma das medidas preventivas e ainda as conclusões dos procedimentos de AIA para os Lotes que atravessam o território concelhio, referidas nos pontos anteriores.

4. Embora este comentário tenha sido enviado em Junho de 2008, no relatório da Avaliação Ambiental Estratégica esta articulação não está identificada nem analisada, salientando no Relatório Ambiental (Pág 34-99) que o transporte de mercadorias na Linha Convencional poderá ser feito à custa de uma diminuição da qualidade de serviço no transporte de passageiros.

24/03/2009

f