Infraestruturas de Portugal

PARECER

2.ª Alteração ao PDM de Vila Franca de Xira

ELABORAÇÃO

Direção de Serviços da Rede e Parcerias

2018-11-05

GH MOD 018 | v00

ASC

1. INTRODUÇÃO

No âmbito do acompanhamento do PDM de Vila Franca de Xira foi solicitado à Infraestruturas de Portugal, S.A., através da comunicação remetida pela CCDR-LVT, sob o registo S14788-201810-DSOT/DOT, 16.150.0.400.00024.02018, que, na sua esfera de competências, fornecesse a informação, tida como relevante para o processo, na sua condição de membro integrante da Comissão Consultiva.

Neste âmbito, deverão ser considerados os contributos inseridos no presente parecer, salvaguardando o parecer final, que será remetido à CCDR-LVT dentro dos prazos definidos.

2. REDE CONCESSIONADA DO ESTADO - BRISA

Feita a consulta à Concessão BRISA, e considerando que a alteração do PDM de Vila Franca de Xira se centra em três vertentes, nomeadamente, a requalificação urbana da área das antigas instalações da Escola Armada, a regularização da empresa Sociedade Central das Cervejas e Bebidas, S.A. e a regularização da Triamar Gestão de Resíduos, S.A., foi informado que não se colocam observações, uma vez que não impacta com a Concessão BRISA.

3. PATRIMÓNIO RODOFERROVIÁRIO

Relativamente à componente de Património rodoferroviário, nada existe a acrescentar no que concerne à proposta de alteração ao PDM de Vila Franca de Xira.

4. SEGURANÇA

Analisados os elementos disponibilizados, não há qualquer menção às Passagens de Nível (PN) (km 23+387 e km 29+887, da Linha do Norte) existentes no Concelho de Vila Franca de Xira.

Recorda-se que a Infraestruturas de Portugal, S.A. aguarda uma resposta da Autarquia de Vila Franca de Xira à proposta de reposicionamento da PN ao km 29+887 para montante, a fim de mitigar o

atravessamento de peões.

Assim, considera-se que a intenção de supressão das PN deve constar na proposta de alteração do PDM.

5. AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA

No âmbito do procedimento de AAE, no que respeita à representação da Infraestruturas de Portugal, S.A., importa referir que o entendimento desta empresa tem sido 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 propriamente 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).

Mesmo na perspetiva de que as vias rodoferroviárias podem acarretar riscos e/ou danos ambientais (como é o caso do ruído enquanto fator gerador de poluição) é a Proposta de Plano, em última instância, que à IP, SA caberá avaliar (sendo que a defesa, em geral, contra as fontes de poluição sonora – para utilizar o mesmo exemplo - competirá a outras entidades).

Não obstante, numa lógica de colaboração ativa para a melhoria do processo, considera-se ser de salvaguardar no que respeita ao Quadro de Referência Estratégica (QRE), no qual se identificam as macro orientações de política nacional e internacional, bem como os objetivos de longo prazo estabelecidos em matéria de ambiente e sustentabilidade, que o Plano Rodoviário Nacional (PRN2000),deverá ser tido como um dos instrumentos estratégicos relevantes na análise do presente PDM, atento o fato de se estar perante um plano sectorial, e de ser possível territorializar, à escala adequada, as propostas do Plano com incidência no concelho de Vila Franca de Xira.

Nesta linha de ideias, considera-se que o QRE poderá igualmente contemplar o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+) 2014-2020, uma vez que este Plano Estratégico surge como uma atualização do Plano Estratégico dos Transportes – Mobilidade Sustentável (PET) 2011-2015, projetando uma segunda fase de reformas estruturais a empreender neste sector, bem como o conjunto de investimentos em infraestruturas de transportes a concretizar até ao fim da presente década, caracterizando-se, no que respeita aos objetivos estratégicos para o horizonte 2014-2020, pela proposta

de "um equilíbrio entre um esforço de promoção do crescimento, um esforço reformista e de promoção da sustentabilidade do sistema de transportes e um esforço de coesão social e territorial".

Em complemento salvaguarda-se que todas as referências à rede rodoferroviária deverão estar em sintonia com os restantes elementos apresentados.

6. AMBIENTE SONORO

6.1. DOMÍNIO RODOVIÁRIO

Em termos de ambiente sonoro, as preocupações da Infraestruturas de Portugal, S.A. prendem-se sobretudo com a qualificação funcional dos solos que venha a ser proposta no PDM para a envolvente das estradas sob sua jurisdição, na medida em que poderá conduzir ao aparecimento de novos recetores sensíveis em zonas onde se verificam situações de incumprimento do Regulamento Geral de Ruído (RGR).

Neste contexto, há a salientar em primeiro lugar que, o PDM deverá ter como base a informação constante do Mapa de Ruído, a qual, conjugada com a delimitação se zonas sensíveis e mistas do concelho, deverá ser usada como referência relativamente às propostas de ordenamento previstas para o concelho de Vila Franca de Xira.

De facto, a informação acústica retirada do Mapa é da maior importância, devendo ser encarada como uma condicionante necessária à compatibilização entre os níveis de ruído ambiente e os usos do solo previstos, permitindo adequar a qualificação funcional do solo na envolvente das estradas aos níveis de ruído ambiente aí registados. Neste contexto, se o Mapa mostrar situações de incumprimento, considera-se que deverá ser definida uma zona de proteção acústica, a reservar em função dos níveis de ruído ambiente, evitando-se assim a aplicação de futuras medidas corretivas.

De salientar que, nestas situações, todas as medidas de minimização de ruído que forem tidas como necessárias para que os usos sensíveis propostos para a envolvente de uma dada via sejam compatíveis com os níveis de ruído ambiente aí registados, serão da inteira responsabilidade do seu promotor, não se responsabilizando a IP, SA. por qualquer tipo de conflitos e/ou reclamações que daí resultem.

Por último há ainda a referir que, tendo em vista a articulação do RGR com os Planos Diretores Municipais, a Agência Portuguesa do Ambiente (APA) produziu em Dezembro de 2010, um documento que abrange aspetos relacionados com a Carta de Classificação de Zonas Sensíveis e Mistas, Mapas de

Ruído e Planos Municipais de Redução de Ruído e a forma de inserção destas peças no PDM.

De salientar neste contexto, a recomendação relativa à integração da carta de classificação de zonas sensíveis e mistas nos PDM como um desdobramento da carta de ordenamento, bem como da inclusão dos aglomerados rurais nas zonas a classificar. A definição de regras no Regulamento do PDM para a equiparação de recetores isolados a mistos ou sensíveis é também relevante no sentido de se determinar quais os valores limite a aplicar a um dado recetor.

Considera-se que os procedimentos definidos no documento em causa são da maior importância para assegurar a conformidade das opções de planeamento com os valores limite de ruído fixados pelo RGR, devendo ser seguidas as recomendações da Agência nele expressas.

6.2. DOMÍNIO FERROVIÁRIO

Nesta fase do processo de revisão do PDM importa salvaguardar que a autorização de novos usos sensíveis na proximidade de infraestruturas de transporte ferroviário poderá afetar, significativamente a sua plena capacidade de exploração. Neste contexto, o Regulamento deverá assegurar o efetivo e integral cumprimento do artigo 12.º do Regulamento Geral do Ruído, designadamente nas situações abrangidas pelo seu n.º 6.

7. CONCLUSÃO

Neste sentido, no âmbito da 2.ª Alteração ao PDM de Vila Franca de Xira, deverão ser considerados os contributos constantes do presente parecer, salvaguardando o parecer final que será remetido a essa CCDR-LVT dentro dos prazos definidos.

05 De novembro de 2018

AEC