

*registar a escritura*  
*14.01.2011*  
*A*



*A DSOT, para os devidos efeitos*

*14.1.2011*

*Paula Santana*  
Paula Santana  
Vice-Presidente

Exma. Senhora  
Prof. Dra. Paula Santana  
Vice-Presidente da CCDRLVT  
Rua Braamcamp, 7  
1250-048 Lisboa

C/c  
Arqt.º Paulo Pais  
Director do Dep. de Planeamento  
Urbano da CM de Lisboa  
Campo Grande, 25, 3º E  
1749-099 Lisboa

S/ Referência	S/ Comunicação	N/ Referência	Data
		<b>S/2011/161</b>	11-01-2011
Assunto	Revisão do PDM de Lisboa Parecer à Proposta de Plano		

No âmbito do acompanhamento da revisão do PDM de Lisboa, foi solicitado aos elementos da Comissão que se pronunciasssem sobre a Proposta de Plano aprovada em reunião de Câmara de 10 de Novembro de 2010, tendo sido acordada na 6.ª reunião plenária, realizada a 02 de Dezembro de 2010, a data de 11 Janeiro de 2011 para emissão de parecer.

Considera-se que a actual proposta de Regulamento ainda carece de duas rectificações pontuais:

- Na alínea s) do artigo 7.º do Título II - Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública, deve ser retirada a referência a "rede rodoviária regional", quer por inadequação conceptual, quer por inaplicabilidade ao território concelhio. Esta mesma referência deve ser retirada da Planta de Condicionantes - Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública I.
- A alínea a) do n.º 2 do artigo 70.º deve ser reescrita no sentido da sua simplificação, limitando-se a reportar à classificação das estradas no PRN (IP ou IC) e não à sua nomenclatura em termos de Auto-Estrada. Em alternativa, terá de haver um maior rigor na apresentação da informação, tendo em conta o Anexo ao nosso Ofício S/2010/2636 de 19.05.2010.

Na Planta de Ordenamento - Qualificação do Espaço Urbano (n.º 1) encontra-se identificada a Rede Viária existente e prevista segundo o seu nível hierárquico. Todavia, não se encontra reflectido no desenho o critério de se considerar como 1.º nível toda a rede rodoviária nacional, incluindo os seus nós; o que causa algum enviesamento na leitura da informação. Esta situação deve ser acautelada e optimizado o conteúdo do desenho e sua legenda.

Acresce que o traçado da CRIL e suas intersecções devem ser rectificadas, porque apresentam algumas diferenças relativamente ao projecto que está a ser desenvolvido em obra; o mesmo acontecendo com o Nó IP7/IC15/Av. de Ceuta, cujos alguns dos ramos não deverão corresponder a uma proposta mas à situação existente.

Coincidente apreciação se faz, globalmente, para a Planta de Ordenamento - Acessibilidades e Transportes (n.º 6.). Neste desenho também se recomenda que o símbolo "Intersecções a estudar prioritariamente" abranja a zona do Nó de Alcântara e seja colocado na zona do Nó IP7/IC15/Av. de Ceuta, no sentido do mesmo mostrar adequação, no tempo, às expectativas da CM de Lisboa em propor alterações no layout e no modo de funcionamento destas ligações, ainda não consensualizados na sequência da apreciação pelo InIR do Plano de Urbanização de Alcântara e do



PP da Pedreira do Alvito e perante um estudo em curso promovido por este Instituto de introdução de uma Via de Alta Capacidade (VAO) no corredor de acesso à cidade de Lisboa. Esta recomendação não se encontra reflectida, na Figura 1 da p. 150 do Relatório da Proposta de Plano e na p. 17 do Relatório "Indicadores de Monitorização".

Relativamente à Planta de Condicionantes - Infra-Estruturas (n.º 9), mais uma vez surge legendada e representada a "Zona de Protecção da Terceira Travessia do Tejo", a qual não se encontra eficaz. Esta incorrecção deve ser colmatada.

Quanto à Planta de Condicionantes - Servidões Administrativas e Restrições de Utilidade Pública I, verifica-se que as zonas de protecção non aedificandi às estradas da rede rodoviária nacional são praticamente ilegíveis e aparentemente não se encontram de acordo com as disposições de cada um dos contratos de concessão (ver nosso Ofício S/2010/2636 de 19.05.2010). Por conseguinte, sem pôr em causa o disposto na alínea c) do n.º 1 do artigo 86.º do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro, com a redacção conferida pelo Decreto-Lei n.º 46/2009, de 20 de Fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 181/2009, de 7 de Agosto, questiona-se se haverá ao nível da legenda a possibilidade de introduzir uma melhoria significativa da qualidade da informação, que possa vir a dispensar a sua tradução gráfica, sob pena de haver necessidade de um desenho específico para esta temática e, ainda assim, com risco de desactualização face à eventual dinâmica dos regimes contratuais.

Relativamente à proposta de transformação do troço da 2.ª circular em Alameda Urbana entre a CRIL e a futura TTT, claramente assumida como uma Medida/Ação (veja-se, a propósito, p. 41 da Proposta de Plano e p. 35 do Programa de Execução e Plano de Financiamento) da Linha Estratégica 2.1. Reabilitar e revitalizar o edificado e o património arquitectónico e paisagístico" da Prioridade 2: Regenerar a cidade construída" da Estratégia de Desenvolvimento Territorial, o InIR continua a manifestar a sua preocupação de que não poderá deixar de se contar com o facto desta estrada se articular com eixos da Rede Rodoviária Nacional (RRN), pelo que a fluidez do tráfego, bem como a comodidade e segurança dos utentes da RRN não poderão, em algum caso, ser penalizadas pela operacionalização deste conceito no território.

No que concerne à Proposta de Plano, chama-se a atenção de que o índice deverá ser revisto (repetição da designação do documento no cabeçalho e no capítulo 11. falta o ponto 11.1. Breve Enquadramento que tem expressão material no texto).

No que respeita à TTT, e embora sem implicações directas na actual formulação dos Elementos Constituintes do PDM, deverão ser tomadas em linha de conta as seguintes preocupações:

- Ambiente Sonoro

De acordo com o referido no Relatório Ambiental o uso do transporte individual é uma das principais fontes de emissão de ruído na cidade de Lisboa e uma importante ameaça para a saúde da população. Ainda no mesmo documento é indicado que o projecto da TTT e respectivos acessos poderão contribuir para o aumento do acréscimo de TI com as respectivas consequências em termos de ruído ambiente.

Assim sendo, e prevendo-se à partida situações de incumprimento da legislação em vigor, mesmo considerando os valores limite de zona mista, considera-se que nas zonas localizadas na envolvente dos acessos norte da TTT, para as quais se prevê na Planta de Ordenamento - Qualificação do Espaço Urbano (n.º 1) o uso Espaços Centrais e Residenciais, deverá privilegiar-se o uso terciário junto à via, em detrimento do uso habitação; evitando-se assim situações correctivas, a efectuar no âmbito de Planos Municipais de Redução de Ruído, que em zona urbana



se revelam de uma forma geral pouco eficazes. Teria toda a pertinência que esta preocupação tivesse tradução material no Regulamento do Plano e/ou nos Programas e Projectos com impacto na UOPG02 – Oriental (Anexo XIII).

- **Componente Rodoviária**

Relativamente ao projecto de execução, há a referir que apesar dos esforços desenvolvidos pela EP – Estradas de Portugal, SA conjuntamente com o Município, no sentido de uma convergência de opiniões, ainda não foi possível estabilizar a solução rodoviária. Neste momento, aguarda-se o parecer da Câmara Municipal de Lisboa a uma nova proposta de traçado datada de Outubro de 2010.

No que respeita às medidas preventivas (actualmente caducadas), a EP – Estradas de Portugal, SA e a CM de Lisboa também ainda não chegaram a acordo sobre os limites da área que deverá ficar publicada em Diário da Republica para efeitos de protecção ao corredor em estudo.

Quanto aos limites da jurisdição EP, SA/Câmara Municipal de Lisboa, constata-se que na Planta de Ordenamento (n.ºs 1 e 6) o troço da TTT entre o Nó dos Olivais e a 2ª Circular é um troço municipal a construir, quando ele faz parte do objecto Estudo Prévio dos Acessos Rodoviários à TTT, em desenvolvimento naquela empresa, pelo que poderá esse lanço vir a classificado como rede rodoviária nacional. Em todo o caso, a questão dos limites de jurisdição de cada uma das entidades será abordada com o devido pormenor numa fase mais adiantada do processo e perante um contexto determinado.

Assim, emite-se parecer favorável à proposta de Plano, condicionada às alterações solicitadas nos Elementos Constituintes do PDM e à incorporação no parecer final da CA das restantes observações/comentários.

Com os melhores cumprimentos,

Rosário Rocio  
Vogal do Conselho Directivo

N.º 508 269 776

