



## Relatório de Ponderação da Participação Pública

---

*PLANO DE PORMENOR  
DA MARGEM DIREITA DA FOZ DO RIO JAMOR*

## Índice

1. Discussão Pública do Plano de Urbanização .....	2
2. Consulta do Plano .....	2
3. Participação Pública .....	2
Lista das participações .....	2
Lista das participações (fora do período de participação) .....	3
4. Análise das Participações .....	3
5. Alterações ao Plano .....	28

## 1. Discussão Pública do Plano de Urbanização

A discussão pública do Plano Pormenor da Margem Direita da Foz do Rio Jamor iniciou-se após a publicação do Aviso n.º 9592/2013 no Diário da República, 2ª série, nº142, de 25 de Julho de 2013 e teve duração de 22 +5 dias contados a partir do 1º dia útil após a publicação do aviso (regista-se que este aviso foi objeto da declaração de retificação n.º 869/2013, de 9 de Agosto de 2013, que corrige o dia a partir do qual se inicia a contagem do referido período de discussão pública, ou seja, a partir do 5º dia útil de publicação em DR em vez do 1º dia útil, conforme erradamente mencionado)

Foi publicitada através de Edital afixado nas Juntas de Freguesia da área abrangida pelo plano, por dois Avisos publicados nos Jornais Público e Diário de Notícias e através do sítio da internet da C.M. Oeiras.

## 2. Consulta do Plano

A proposta do Plano Pormenor da Margem Direita da Foz do Rio Jamor esteve disponível para consulta pública nos seguintes locais:

- Divisão de Atendimento e Apoio Administrativo, edifício dos Paços do Concelho, em Oeiras;
- Sítio da internet da Câmara Municipal de Oeiras.

O Plano pôde, ainda, ser consultado através do sítio da internet da C.M. Oeiras.

## 3. Participação Pública

Registaram-se 20 (vinte) participações, das quais 17 (dezassete) durante o período de discussão pública do Plano e 3 (três) fora do período de participação determinado.

### Lista das participações

1. Quercus
2. Miguel da Câmara e Almeida Pinto
3. Vítor Pinheiro
4. Raquel Alvares Pereira (co-signatários)
  - a. Diogo Guerreiro
  - b. Manuel Guerreiro
  - c. Sofia Guerreiro
  - d. Gonçalo Sousa
  - e. Pedro Nunes
  - f. Mariana Garcia
  - g. Manuela Gonçalves
  - h. José Leal (Assembleia Popular de Algés)
  - i. Joana Costa
  - j. Maria Frاسquilho
  - k. Diana Frاسquilho Guerreiro
5. Benjamin Nande
6. Ana Simões

7. Andrea Santos
8. Carlos Sousa
9. Francisco Scoha
10. Jorge Maia
11. Jorge Mariano
12. José Henriques
13. José Valente
14. António A.
15. Margarida Novo (Liga Amigos do Jamor)
16. Valeriano Leite
17. Carlos Homem e Sousa

#### **Lista das participações (fora do período de participação)**

18. Tomaz Bairros
19. João A.M. da Costa Pinto
20. Jorge Mariano

#### **4. Análise das Participações**

Foram analisadas todas as participações, tendo sido preparada resposta por cada uma das temáticas abordadas, independentemente da reclamação, sugestão, observação, sugestão ou pedido de esclarecimento se encontrar nas situações previstas no disposto no ponto 5 do Artº 77.º do Decreto-Lei nº 380/99, de 22 de Setembro na sua redação atual (diploma que titula o Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial - RJIGT).

##### **4.1 Ambiente**

#### **“ Consideração e estudo de soluções alternativas mais sustentáveis do ponto de vista ambiental”**

*“O desenvolvimento que procura satisfazer as necessidades da geração atual, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de satisfazerem as suas próprias necessidades, significa possibilitar que as pessoas, agora e no futuro, atinjam um nível satisfatório de desenvolvimento social e económico e de realização humana e cultural, fazendo, ao mesmo tempo, um uso razoável dos recursos da terra e preservando as espécies e os habitats naturais.”*

*Definição de Desenvolvimento Sustentável - Relatório Brundtland*

*“A sustentabilidade ambiental consiste na manutenção das funções e componentes do ecossistema, de modo sustentável, podendo igualmente designar-se como a capacidade que o ambiente natural tem de manter as condições de vida para as pessoas e para outras espécies e a qualidade de vida para as pessoas, tendo em conta a habitabilidade, a beleza do ambiente e a sua função como fonte de energias renováveis.”*

*Definição de Sustentabilidade Ambiental – in Wikipédia*

Não obstante a observação feita, se apresentar de carácter amplo ou pouco conciso, importa recordar que só o objetivo principal do P.P. encerra uma indubitável ação de sustentabilidade do ponto de vista ambiental - a conversão de uma área urbana expectante ocupada por indústrias desativadas – de uma

área territorial que goza de localização privilegiada, posicionada entre o rio Tejo, o Vale e o rio Jamor e um tecido habitacional, que urge ser devolvida à população, para usufruto e compatibilização com a qualificação que vem sendo feita no território ribeirinho do Concelho de Oeiras, de que é exemplo a construção do passeio ribeirinho.

Mais se julga de destacar as ações preconizadas pelo P.P. no âmbito da sustentabilidade ambiental:

- prevê a demolição das construções industriais existentes e a recuperação dos solos (descontaminação);
- prevê o aumento das áreas permeáveis bem como um maior compute de espaços verdes para usufruto da população;
- estabelece uma solução paisagística de continuidade com o vale do Jamor e o restabelecimento de uma franca ligação física à frente ribeirinha;
- a componente de acessibilidade e mobilidade do P.P. assenta na multimodalidade, com a criação de um interface (comboio, elétrico, bus, marina e cais fluvial) e infraestruturas que fomentam uma maior utilização de modos de mobilidade suave estabelecendo ligações entre a frente ribeirinha, o território interior, o vale do Jamor e o aglomerado da C. Quebrada;
- valoriza o uso do transporte coletivo, no âmbito do que se encontra previsto o restabelecimento da ligação por elétrico até ao Jamor;
- promove a resolução de conflitos de natureza viária com repercussões supramunicipais, afastando o tráfego de passagem do peão;
- a oferta de um modelo de ocupação que pauta pela multifuncionalidade e concentração (oferta de habitação, comércio, serviços, equipamentos, interface multimodal) permite usufruir de um grau de proximidade que minimiza deslocações, potencia a adoção de hábitos de mobilidade suave e contribui para a redução do tráfego automóvel (redução de movimentos pendulares);
- impõe regras para uma qualidade arquitetónica de exceção, promotora de uma elevada eficiência energética e hídrica nos futuros edifícios, que produzirá os necessários efeitos na redução das emissões de GEE (Gases com Efeito de Estufa);
- prevê medidas de mitigação de ruído;
- prevê a requalificação da estação da C. Quebrada;
- prevê a continuidade do passeio ribeirinho e a sua articulação com infraestruturas e equipamentos de relevo, como a marina, a piscina municipal e a estação ferroviária da C. Quebrada;

***“Plano não explicita quantitativamente área impermeabilizadas;”***

***“ Percentagem de impermeabilização na área do Plano;”***

***“ Cerca de 60% dos terrenos do plano serão impermeabilizados;”***

**“Garantia de que não ocorre ocupação dos espaços e terrenos propostos como livres adjacentes à linha de água;”**

A planta de implantação evidencia os dados quantitativos que, demonstram a redução da área total impermeabilizada, em resultado do modelo urbano compacto adotado, comparativamente com a situação que se verifica atualmente no local (registre-se que o P.P.: prevê uma libertação do solo de 32%, para além de áreas de estadia e lazer integradas em coberturas ajardinadas e uma alameda verde central potenciando a ligação do território interior com a frente ribeirinha, a existência de plataformas de vivência e lazer em vários níveis, usufruindo de níveis de conforto e exposição visual diversificadas).

Por outro lado a adoção de soluções de coberturas verdes nos lotes previstos a edificar, contribuem para uma melhor regulação da humidade e aproveitamento das águas das chuvas, sendo que o desenho dos lotes e pendentes propostas virá a permitir que a escorrência se desenvolva de modo lento e em direção a uma área de infiltração localizada no topo norte do lote 5.

No que reporta às “zonas adjacentes”, importa informar que, no quadro da legislação aplicável, foi em fase de elaboração do plano em 27 de novembro de 2012), realizada reunião com a Agência Portuguesa do Ambiente (APA), na qual foi confirmado por essa entidade o “*pleno cumprimento das condicionantes*”, situação essa renovada em sede de concertação com a APA e Comissão de Coordenação Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CDRLVT) em reunião de 3 de abril de 2013 através da demarcação da “zona adjacente ao Rio Jamor”. Essa solução foi transposta para a carta da proposta de Reserva Ecológica Nacional (REN), face às indicações expressas pela Comissão de Coordenação Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDRLVT) e que resultaram no ajustar dos limites aos considerados na proposta de Plano e reorganizadas as propostas de exclusão. Deste enquadramento resultou uma faixa livre muito maior à hoje existente na margem direita do rio Jamor e que delimita a intervenção do Plano, situação que, reiterando o acima descrito, leva a que a proposta do Plano apresente no total, uma área de solo permeável superior à atualmente existente.

**“Plano interferir numa zona de nidificação de aves;”**

**“Plano deve garantir habitats das aves com estatuto legal de proteção;”**

Refira-se que, as áreas onde podem ocorrer situações de nidificação (zona poente do Plano) não são objeto de qualquer intervenção ao nível do Plano, mantendo o seu estado atual.

**“o Plano prevê a implantação de vários usos urbanos (comércio, habitação e serviços) numa zona de elevadíssimos riscos naturais e a escassos metros do rio Tejo;”**

**“Plano proposto está localizado numa zona suscetível a riscos naturais, tal como cheias, tsunamis, terremotos, inundações, erosão costeira e liquefação;”**

**“(…) os vários riscos existentes naquele local, virtude da geologia, sísmicos ou erosão costeira impedem a realização deste PP até que se desenvolvam estudos pormenorizados (refere ainda o parecer da ANPC);”**

**“Plano irá ser construído sobre uma falha sísmica;”**

*“(...) a implantação do projeto irá diminuir a capacidade de vazão do rio Jamor o que causará cheias mais rápidas e mais gravosas na margem oposta, prejudicando os seus habitantes;*

*“Verifica-se um agravamento do risco de cheia para as zonas baixas da margem esquerda do Jamor. A construção do plano na margem direita irá reduzir a capacidade de vazão e absorção dos terrenos, potenciando os volumes e os caudais... que os estacionamento previstos se encontram em zona de risco de cheia, uma vez que se situarão abaixo do nível de segurança, o que representa um perigo de evacuação em caso de cheia;”*

*“Medidas concretas para minimização dos riscos de cheias na área do Plano;”*

*“ Não é garantida a gestão de águas pluviais para a ribeira do Jamor;”*

*“Estabilidade do muro do Rio Jamor;”*

*“Plano proposto está localizado em zona de risco de cheia;”*

Sobre a questão levantada referente ao risco sísmico, refira-se a título de exemplo que, toda a área de Lisboa apresenta elevado risco sísmico, pelo que todas as construções futuras devem cumprir de forma escrupulosa a regulamentação aplicável de modo a garantir a proteção da vida humana em caso de acidente. No referente aos restantes riscos enumerados, os mesmos foram abordados no plano e foram objeto de respostas técnicas objetivas.

A opção de planeamento adotada no Plano foi suportada nos diferentes estudos sectoriais que no quadro dos riscos pode englobar a simulação da eventual/provável subida das águas como das consequências dos fenómenos das alterações climáticas, cheias rápidas, sismos ou liquefação do solo, resultados esses que após ponderação e enquadramento legal foram transpostos para o regulamento do plano e para um conjunto de medidas reproduzido no relatório do plano (medidas orientadoras de ação a adotar na fase de elaboração de projetos e da construção do edificado). De resto, refira-se que, a adoção de medidas desta natureza configura uma situação em parte análoga à adotada para a Fundação Champalimaud, edificada muito próximo da área de intervenção do P.P. e em igual situação de frente de Rio.

O plano adotou ainda a opção de garantir que a ocupação em permanência de população ficasse restrita a cotas superiores a 10 m dado que, pelos estudos e simulações a cota mais extrema dos eventuais efeitos de fenómenos de inundação e galgamento ribeirinho poderão atingir a cota 3,80m no rio Tejo, onde se assume um aumento médio de 0,70m. Desta opção e, em articulação com a área afeta a passeio ribeirinho, fica também desenvolvida uma proteção adicional à via-férrea que hoje é recorrentemente afetada pela agitação das águas do rio Tejo.

Ainda neste contexto, e no quadro da legislação aplicável às zonas adjacentes foi, conforme já anteriormente referido, em fase de elaboração do plano, realizada reunião com a APA em 27 de novembro de 2012, no qual foi confirmado por essa entidade o “*pleno cumprimento das condicionantes*”, situação essa renovada em sede de concertação com a Agência Portuguesa do Ambiente (APA) e a Comissão de Coordenação Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDRLVT) em reunião de 3 de abril de 2013 através da demarcação da zona adjacente ao Rio Jamor. Essa solução foi transposta para a carta da proposta de Reserva Ecológica Nacional (REN) face às indicações expressas pela Comissão de Coordenação Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDRLVT) e que resultaram no ajustar dos limites aos considerados na proposta de Plano e reorganizadas as propostas de exclusão. Deste enquadramento

resultou uma faixa livre muito maior à hoje existente na margem direita do rio Jamor e que delimita a intervenção do Plano, situação que leva a que a proposta do Plano apresente no total, uma área de solo permeável superior à atualmente existente.

Ainda no quadro das áreas do domínio público hídrico abrangidas pelo Plano, a sua identificação foi feita de acordo com a legislação em vigor, nomeadamente, a Lei nº 54/2005, de 15 de novembro, a Lei nº 58/2005, de 29 de dezembro, o Decreto-Lei nº 353/2007, de 26 de outubro e a Portaria nº 931/2010 de 20 de setembro, tendo o Relatório de Plano sido alterado em conformidade bem como a representação gráfica da faixa de acordo com o artigo 11º da Lei nº 54/2005, de 15 de setembro.

Neste quadro de solução urbanística e após ponderação do acompanhamento desenvolvido pela Associação Nacional de Proteção Civil (ANPC) ao Plano, foi concertada em reunião de 4 de janeiro de 2013 a solução final do Plano que, em consonância com a posição também expressa pela Comissão de Coordenação Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDRLVT), resultou na redução de um piso em cada um dos blocos dos edifícios de uso habitacional e na garantia aos acessos de socorro à zona de intervenção do Plano, solução essa conseguida pelo desenho urbano e áreas de circulação dimensionadas para o efeito que ficou refletida na última versão da planta de implantação do Plano.

Esta redução do número de pisos, não foi relacionada com eventual impacto visual, pois ao nível do peão nos espaços públicos pedonais a área de intervenção ou envolvente a proposta do Plano assegura desafogo e conforto ambiental dado o estudo sectorial de avaliação de ventos, temperaturas e reflexão, desenvolvidos para a área, e simulação de obstrução para a área envolvente.

O assegurar da pontuação da “entrada” em Oeiras com a implementação do Plano assegura o estabelecimento de uma continuidade hoje inexistente entre o Vale do Jamor e o Rio Tejo, conseguida pela alameda pedonal e verde do centro do plano que consegue assegurar a mobilidade inclusiva sem qualquer barreira desde o interior do vale até à grande área de lazer e recreio no passeio ribeirinho. Em igual sentido foi ponderada a existência de um corredor verde ao longo do rio Jamor que é reforçada pelo alargamento do atual passeio em deficientes condições, para o qual é proposto um alargamento e uma reabilitação de modo a garantir a mobilidade suave e segurança da população no mesmo. Neste quadro e no âmbito do acompanhamento da elaboração do plano pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA), pela Saneamento da Costa do Estoril (Sanest) e pela Administração do Porto de Lisboa (APL), é prevista a reabilitação dos molhes do Rio Jamor e o seu prolongamento de modo a garantir a estabilidade do emissário da Sanest e a redução do assoreamento do canal do Rio Jamor por efeitos da dinâmica fluvial do Rio Tejo.

No que se reporta ao rio Jamor, refira-se que o estudo setorial levado a efeito no início dos trabalhos do Plano procedeu a uma caracterização muito precisa do comportamento do mesmo após as obras hidráulicas levadas a efeito pelo Instituto Nacional da Água (INAG) e teve ainda em consideração os prováveis efeitos das alterações climáticas, da subida do nível médio das águas do rio e da probabilidade de ocorrência de uma chuvada de elevada intensidade em momento de maré alta. Neste contexto foram identificadas as áreas de provável inundação e propostas medidas para a resposta a adotar, tanto ao nível do desenho, como da localizações de atividades. O Plano prevê essas ações e adotou as medidas com vista a que não ocorram situações de inundação em ambas as margens da foz do Rio Jamor.

No referente à gestão das águas pluviais, importa referir que, a garantia do plano no contributo para a qualidade da água foi assegurada pelo regulamento e pela articulação desenvolvida com as diferentes entidades públicas responsáveis por garantir essa mesma qualidade. Dai que os sistemas de recolha e tratamento de águas asseguram a sua condução para os sistemas das redes públicas, garantindo deste modo um adequado tratamento e minimizando riscos de contaminação, não obstante que todas as áreas verdes e arborizadas possibilitem condições para a infiltração das águas pluviais que em sede de projetos de infraestruturas deverão ser concretizados.

Ainda no que respeita ao funcionamento do sistema hidráulico atual mantém-se pois a construção da marina mantém o nível de água na quase totalidade do ponto onde hoje esta existe e a área de intervenção na zona norte da linha ferroviária não prevê a construção de qualquer cave que possa obstaculizar ou forçar a mudança de direção em linhas de água subterrâneas.

***“Risco associado à qualidade ambiental e paisagística do local, nomeadamente na alteração do uso da praia para uma marina e no impacto visual do viaduto;”***

O Plano de Ordenamento do Estuário do Tejo (POET) determina e localiza a Marina do Jamor para o local adotado pelo plano em estruturação e articulação com o passeio ribeirinho Oeiras-Algés. Esta localização permite vir a assegurar uma área de praia, a poente da marina, que ao contrário do que se verifica hoje, assegurará condições de fruição francas pela população, sendo ainda que ficará valorizada pela proximidade à futura piscina municipal.

O desnivelamento da Estrada Nacional n.º 6 (EN6) previsto no P.P. faz parte de um programa mais alargado de reforço da mobilidade na zona, que permite deste modo garantir mais segurança na circulação local e na circulação de atravessamento. Apesar da sua pequena extensão (menos de 300 metros), o viaduto será objeto de enquadramento paisagístico.

Mais se refira que, a construção da marina em articulação com a construção do passeio marítimo, assegurará não só o funcionamento do sistema hidráulico daquela área territorial como permite vir a servir de proteção à linha ferroviária e passeio marítimo.

***“Equipamentos incompatíveis com gestão e integridade do ecossistema estuarino;”***

***“Plano irá provocar desaparecimento da faixa ribeirinha do Tejo;”***

No referente ao tema da biodiversidade e conservação da natureza, as participações apresentadas colocam preocupações objetivas para a temática do ambiente, que se consideraram em sede de ponderação. A articulação necessária entre o processo de ordenamento do território municipal acometido à Câmara Municipal do regime jurídico aplicável impõe que esta considere as orientações dos instrumentos sectoriais e em particular nesta zona ribeirinha ao rio Tejo, como é o caso do Plano de Ordenamento do Estuário do Tejo (POET). Mais se refere que, o modelo de construção que no projeto e

construção do mencionado passeio tem vindo a ver implementado, é a utilização do enrocamento feito para consolidação da linha de terra como proteção à infraestrutura ferroviária e ao galgamento das águas do rio em situações climáticas adversas. No mesmo sentido a ponderação tem de considerar as atividades humanas, os seus requisitos e necessidades de modo a prolongar a função urbanas dos espaços e cidades para a vida do Homem. O efeito de acomodação e de adaptação que a biosfera e, em particular, o seu meio marinho tem evidenciado, pode no caso concreto do enrocamento previsto para construção do passeio ribeirinho ser deslocado para a futura configuração da marina aumentando as condições de preservação do seu estado dado que não serão recobertas a betão como previsto no projeto do passeio ribeirinho.

Mais se saliente que, em sintonia com os fatores críticos de decisão da Avaliação Ambiental Estratégica foram desenvolvidos e esclarecidos diferentes áreas sectoriais de conhecimento, contudo a temática da caracterização das espécies aquáticas e fluviais presentes (vertebrados, invertebrados e macro-algas) não foram considerados pela equipa de AAE, eventualmente por ser uma área sujeita a ações periódicas de desassoreamento para instalações de infraestruturas pela Saneamento da Costa do Estoril (Sanest) e deposição de areias por parte da Administração do Porto de Lisboa (APL) e ainda obras de manutenção e reconstrução dos molhes do rio Jamor.

O desenvolvimento da solução proposta pelo plano e no que refere à faixa ribeirinha do Tejo consideraram a criação de situações de maior estabilidade no que toca à deposição de areias e à sua manutenção face a situações climáticas mais adversas. Prevê deste modo, o Plano, a criação de uma zona de assoreamento a poente que, pela natureza da sua localização possibilitará o desenvolvimento de um areal significativo que se tornará suficiente para utilização pública como praia.

***“PP prejudica o Vale do Jamor e o funcionamento do próprio rio;”***

A menção a que o Plano prejudica o Vale do Jamor e o funcionamento do próprio rio mesmo afigura-se gratuita, e é desprovida de rigor. Não obstante julga-se que as questões relevantes com incidência no rio Jamor encontram-se esclarecidas e fundamentadas nos pontos anteriores.

***Os estacionamentos, ao encontrarem-se abaixo da cota de “segurança” representam um perigo gravoso para os seus utilizadores***

Na área terrestre de intervenção, o Plano não prevê ocupações em permanência a cotas inferiores a 10m sendo que, pelos estudos e simulações, se prevê que o nível médio das águas não ultrapasse a cota 3.80m onde se assume um aumento médio de 0,70m, pelo que se encontram salvaguardadas as cotas para as atividades com ocupação humana.

Mais se refira que, após ponderação do acompanhamento desenvolvido pela ANPC ao Plano foi concertada em reunião de 4 de janeiro de 2013 a solução final do Plano que, em consonância com a posição também expressa pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDRLVT), resultou na redução de um piso em cada um dos blocos dos edifícios de uso habitacional e na garantia aos acessos de socorro à zona de intervenção do Plano, transposta no desenho urbano e áreas de circulação dimensionadas para o efeito conforme consta da última versão da

planta de implantação. Observe-se que esta redução do número de pisos, não foi relacionada com eventual impacto visual, pois ao nível do peão nos espaços públicos pedonais a área de intervenção ou envolvente a proposta do Plano assegura desafogo e conforto ambiental dado o estudo sectorial de avaliação de ventos, temperaturas e reflexão, desenvolvidos para a área, e simulação de obstrução para a área envolvente.

## 4.2 Poluição, Ruído, Consumo Energético e Saúde Pública

*“Plano irá aumentar emissão Gases de Efeito Estufa;”*

*“Usos do Plano preconizam aumento do consumo de Energia;”*

*“Plano de medidas para redução do consumo energético;”*

*“ Plano aumenta produção de resíduos;”*

*“Construção prevista irá contaminar e poluir os solos da zona do Jamor;*

*“Contaminação dos solos resultantes da atividade... plano deve considerar uma estratégia de descontaminação dos solos do pólo industrial... importante um plano relativo à demolição dos edifícios da Lusalite de modo a prevenir a contaminação do ar pelo amianto;”*

*“(...) devido à utilização passada dos terrenos necessita um estudo cuidado de contaminação do solo. Aponta-se ainda o alto teor de amianto nos elementos construídos da antiga Lusalite;”*

*“Plano não refere presença de amianto;”*

*“(...)importante considerar o impacto da proposta no ambiente e na saúde das populações;”*

A adoção de um programa multifuncional contribui para uma economia de escala, na medida em que a oferta de espaços de serviços, comércio e equipamentos aproveitam da proximidade da oferta da habitação num contexto de sustentabilidade e redução de movimentos pendulares entre casa-trabalho. A acrescer a este fato, a diversidade das tipologias de habitação prevista, num quadro de contributo para a melhoria da qualidade de vida da população de Oeiras, associada a uma elevada **eficiência energética** e hídrica nos futuros edifícios, suportado na expectativa de uma construção de qualidade acessível a todos, contribuirá para produzir os necessários efeitos na redução das emissões de GEE (Gases com Efeito de Estufa).

Daí que o contributo do plano para a redução de **consumos de energia** se verifique como real, bem como o correspondente efeito nas emissões dos GEE (Gases com Efeito de Estufa), que se previram também serem diminuídos pela introdução de diferentes soluções de aproveitamento e produção de energias renováveis. A utilização de modelos de simulação em fase de desenvolvimento do Plano para o aproveitamento do potencial solar e de vento, conformou as localizações dos volumes e usos e do futuro estudo de implementação de uma “smart grid” que possa auxiliar à utilização eficiente da energia em toda a área do Plano, acomodando assim a posição da entidade Energias de Portugal (EDP) de poder ou não vir a ser necessário um reforço de infraestruturas como uma subestação, situação essa que em sede de projetos de infraestruturas será equacionada.

Com este modelo de ocupação é previsível o aumento da **produção localizada de resíduos** que apesar das medidas previstas no relatório do Plano é possível concertar com a entidade pública concessionária no sentido da sua valorização em termos de reciclagem ou produção energética.

No referente ao **atual estado de contaminação**, conforme caracterizado e diagnosticado no estudo setorial que integra o processo do Plano, o qual poderia configurar um problema para a saúde pública, levou a que o Plano incluisse a descontaminação como a primeira ação a ser desenvolvida por entidade licenciada com competências nessa área, tão cedo quanto a implementação do projeto tenha início, seguindo-lhe a demolição dos atuais edifícios.

Regista-se ainda que, na sequência de determinação por Despacho do Sr. Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e Energia (Despacho n.º 2/2013), foi realizada uma ação inspetiva pela IGAMAOT às instalações da antiga fábrica da Lusalite, sita na C. Quebrada, que *“concluiu não existirem níveis perigosos de amianto no ar ou no solo que coloquem em risco o ambiente e a saúde pública;” e “constatou existirem situações de potencial desgaste dos materiais contendo amianto existentes no local,(...)”* (Relatório de Inspeção n.º 313/2013). Mais se transcreve do corpo da conclusão do respetivo relatório que *“(...) consideraram-se os resultados obtidos suficientemente conclusivos para se considerar que não se justifica o alarme das populações, nem a classificação desta situação como sendo de emergência ou catástrofe eminente.”*.

Em igual sentido tal como em qualquer outra parte das cidades, as **regras de construção e de funcionamento dos sistemas urbanos** assegurarão que, num quadro cada vez mais informado da problemática do ambiente e da necessidade de preservar a terra enquanto suporte à vida, as construções decorrentes do plano obedecerão a esse objetivo de sustentabilidade.

No referente à ponderação dos contributos da participação relativa ao **ruído**, o documento do estudo setorial referenciado como 391R2-P10-CM de 11 de junho de 2013 assegura a quase totalidade do esclarecimento às questões colocadas. Em termos de enquadramento, importa referir que a norma de cálculo de ruído rodoviário recomendada pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA) e utilizada na modelação (NMPB-1996) tem um carácter conservativo, assim é de prever que aponte para valores de ruído mais elevados face aos que provavelmente se irão verificar. Por outro lado, os dados mais recentes de tráfego apontam para a sua redução, contudo, o estudo desenvolvido teve em consideração o cenário mais gravoso referido no estudo de tráfego desenvolvido pela TIS, S.A (Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas, S.A). Estes dois aspetos, aliados a uma conjuntura económica de alguma incerteza como a que se vive no presente, sugerem que a implementação de medidas de minimização seja feita, no futuro, tendo em conta valores medidos que confirmem a sua necessidade, permitindo assim a sua implementação de forma faseada. Esta abordagem, que visa minimizar o nível de intrusão das medidas de minimização a implementar, não irá descurar o cumprimento do Regulamento Geral do Ruído (RGR), na perspetiva do relatório apresentado. Deste modo, e em face das preocupações transmitidas e reconhecidas, considera-se que deverão ser efetuadas campanhas de monitorização periódicas de forma a aferir a ultrapassagem ou não, dos valores legais nos locais identificados como críticos, no sentido de as previsões apontarem para valores próximos dos máximos legais. A periodicidade das campanhas estará associada ao aparecimento de novas fontes de ruído e à taxa de crescimento/desenvolvimento das existentes. Considera-se ainda que cada uma das medidas de mitigação deverá ser convenientemente enquadrada no projeto de arquitetura e de paisagismo de modo a que não seja

entendível como elemento intrusivo ao conceito urbanístico do plano, com exceção da implementação de piso poroso no viaduto que constitui uma medida não intrusiva e de cariz estrutural na obra.

**“Plano apresenta graves riscos associados com o ruído;”**

**“(...)os edifícios de habitação e escritórios serão implantados numa zona com níveis de ruído acima do permitido;”**

**“Barreira acústica pode reforçar efeito barreira física;”**

Apesar do previsível aumento de tráfego, a zona do plano terá **níveis de ruído** mais baixos dos que os atuais, em virtude de terem sido projetadas medidas de minimização que visam a redução do ruído atualmente já gerado e do que se prevê vir a gerar.

Os materiais a usar na construção de **barreiras acústicas**, ainda não definidos, podem ser leves e vir a ser alvo de um estudo paisagístico/arquitetónico integrado, a ser elaborado em fase de projeto.

O relatório técnico do ruído, com base nas discussões da fase concertação, reformulou os estudos anteriores, identificando de forma detalhada, todas as previsões e medidas de redução de ruído propostas para este empreendimento (documento 391R2-P10-CM). Como reforço de proteção do recetor, o estudo setorial do Ruído preconiza medidas de minimização a serem implementadas nas vias rodó e ferroviária, adequando os espaços de permanência da população aos níveis exigidos pelo Regulamento Geral do Ruído (RGR).

A existência já hoje da Estrada Nacional n.º 6 (EN6) com todo o tráfego associado, produz uma barreira física evidente ao fácil e seguro acesso da população ao Rio e à própria estação ferroviária da Cruz Quebrada. Decorrente desta pré-existência o nível de ruído atual pode vir a ser desviado do elemento recetor através da elevação da Estrada Nacional n.º 6 (EN6) em viaduto, afastando o tráfego de passagem do peão que mantém o nível de cota atual para circulação. Contudo foram previstas mais três ações para proteção do recetor, e que foi a criação de um caminho dedicado para acesso ao Rio, vindo da Cruz- Quebrada e Vale do Jamor e outra, através do alargamento da faixa pedonal junto à margem direita do rio Jamor. Como reforço de proteção do recetor, o estudo setorial do Ruído preconiza **medidas de minimização** a serem implementadas nas vias rodó e ferroviária, adequando os espaços de permanência da população aos níveis exigidos pelo Regulamento Geral do Ruído (RGR). Deste modo, a zona do Plano terá níveis de ruído mais baixos do que os que atualmente se verificam, salientando-se ainda neste campo a opção do Plano em potenciar o uso do transporte coletivo e de modos de mobilidade suave em detrimento do transporte individual, o que promoverá a redução do tráfego e do ruído a ele associado.

Os mapas de conflitos refletem as situações pontuais de ultrapassagem dos limites legais e possibilitam entender que essa ultrapassagem ocorre para o parâmetro Ln e o Lden em situações diferenciadas. De modo a incluir ambos os parâmetros num único mapa de conflito que refletisse todas as situações de inconformidade e a sua gravidade foi opção considerar o desvio máximo de cada parâmetro, o que possibilita concluir que todas as situações “Não Conformes” associadas ao parâmetro Lden foram identificadas no parâmetro Ln e com agravantes. Relativamente ao **edificado**, os valores máximos previstos para as fachadas a considerar são os constantes dos quadros 11 e 12 do citado relatório. A

escala de cores das fachadas é uma escala contínua, em oposição a valores discretos como aparecem nos mapas de ruído e como tal representa apenas a proximidade aos valores definidos na escala. Por outro lado, os pares de valores apresentados nos topos dos edifícios não são relevantes para este estudo e constituem uma gralha. Nos mapas de ruído apresentados ao nível do solo, os locais com valores de ruído previstos superiores aos valores limite para zonas mistas correspondem a locais sem recetores sensíveis no edificado, como é o caso das garagens. A avaliação acústica deste plano é realizada a 1,5 m do nível das zonas de estar e de lazer exteriores e nas fachadas dos edifícios habitacionais e quartos do hotel, considerando as alturas previstas na alínea a) do ponto 4, do artigo 11º do DL 9/2007 de 17 de Janeiro. Este diploma determina que, para efeitos de verificação de conformidade dos valores fixados, a avaliação deve ser efetuada junto do ou no recetor sensível, possibilitando que uma das formas seja pela realização de medições acústicas. Acresce ainda que, os pontos de medição devem (...) situar se a uma altura de 3,8 m a 4,2 m acima do solo, quando aplicável, ou de 1,2 m a 1,5 m de altura acima do solo ou do nível de cada piso de interesse, nos restantes casos (...). O estudo inclui mapas com os níveis de propagação de ruído na área de implantação dos edifícios a Este, ao nível do terraço. Contudo não foi feita a análise a 1,5 m do terraço dos edifícios a Oeste, uma vez que não ocorrerá circulação de recetores sensíveis na área de implantação. Foi, no entanto, efetuada a verificação de todas as fachadas de todos os edifícios habitacionais e quartos de hotel, onde se encontram efetivamente os recetores sensíveis. Com base no estudo elaborado fica claro que é garantida a **qualidade do ambiente sonoro**, bem como a conformidade com os valores limite definidos pelo Regulamento Geral do Ruído (RGR) para zonas mistas, junto dos recetores sensíveis previstos em toda a área do plano (zonas de recreio/lazer e fachadas dos edifícios habitacionais / quartos do hotel). A fase de desenvolvimento do plano exige as soluções menos impactantes em termos arquitetónicos e em simultâneo mais eficazes para o controlo do ruído de/e para a área do plano levando em consideração todas as medidas apresentadas de modo detalhado no relatório técnico.

### 4.3 Paisagismo/Relação morfológica com a envolvente

*“Não identificação da arborização proposta e espécies vegetais;”*

*“ Plano não prevê manutenção de alinhamentos arbóreos;”*

*“(...)o plano não contempla o aumento da área arborizada;”*

*“A zona deve ser expandida, assim como a rede de caminhos pedonais e as ciclovias.”*

A expansão da **zona arborizada** bem como a **rede de caminhos pedonais e ciclovias** encontra-se claramente assegurada no Plano, constituindo o enquadramento e suporte das soluções de mobilidade.

No referente ao esclarecimento sobre **espécies arbóreas não exemplares de porte ou espécie**, considera-se ter um contributo mais relevante para sustentabilidade da freguesia da Cruz-Quebrada, do município de Oeiras e da Área Metropolitana de Lisboa, que se desenvolva o modo de transporte do elétrico, de Algés ao Complexo do Jamor, e que essas espécies arbóreas possam em sede de projeto de execução, em face dos diferentes níveis e escalas do planeamento e de projeto, vir a ser substituídas por espécies autóctones no seguimento de todo o parque verde que decorre do Vale do Jamor. Esta opção

não compromete o objetivo de aumento das áreas permeáveis na área de intervenção que foi assegurada pelo Plano.

*“Plano é fraco em opções paisagísticas a implementar;”*

*“importante considerar que o plano deve acentuar e facilitar a abertura da zona do rio Jamor ao rio Tejo para uma fruição harmónica.”*

*“a implantação do PP com 5 torres irá desfigurar todo o vale do Jamor e a relação de vistas com a envolvente, nomeadamente com o Estádio de Honra, implantado naquele local precisamente pela paisagem circundante;”*

*“Plano criará uma barreira física e visual que, por sua vez, irá comprometer a imagética do local... os edifícios propostos não estão enquadrados na imagem do local que é caracterizada pelo rio, por uma zona verde e por edificações de altura reduzida;”*

O Plano prevê a implementação de uma **alameda pedonal, ajardinada e arborizada**, no centro da sua área de intervenção, que assegurará a ligação física e visual do interior do vale do Jamor até à grande área de lazer e recreio no passeio ribeirinho, ligação esta atualmente inexistente por via da ocupação edificada e infraestruturas rodoferroviárias que figuram no local. A ligação proposta pelo Plano proporcionará ainda condições à mobilidade inclusiva, sem qualquer barreira. De igual modo, foi ponderada a criação de um **corredor verde ao longo do rio Jamor** que é reforçado pelo alargamento e reabilitação do passeio existente, atualmente em deficientes condições, vindo a garantir condições para a mobilidade suave e a segurança da população utilizadora do mesmo.

Com o Plano, pretendeu-se que a **leitura dos volumes propostos** assumissem na visão que se tem do rio uma imagem correspondente ao período temporal presente, referenciadora de modernidade e vanguarda, assumindo a “entrada nascente” no município e, pontuando o conjunto formado pelo vale do Jamor, o Alto da Boa Viagem, a Cruz-Quebrada/Dafundo e o rio Tejo.

A necessidade de criação de condições que mantenham o fator de atratividade do concelho na captação de empresas para o concelho recomenda que se desenvolva um modelo urbano que suporte essa estratégia. Neste contexto, a aposta numa **imagem de eficiência tecnológica** e de **qualidade do espaço público em articulação com o ambiente natural e construído envolvente** torna a área numa referência que vai ao encontro da pretensão da Câmara Municipal de localizar neste espaço de oportunidade a “**porta de entrada nascente**” do município de Oeiras.

Mais se refira que, a adoção de um modelo volumétrico caracterizado por uma concentração em altura, como é o caso do P.P., que permite uma maior libertação de solo para afetar a espaços livres de recreio e lazer, beneficiar de economias de escala e servir a população com uma oferta diversificada de atividades num menor espaço territorial, é claramente vantajoso e mais sustentável relativamente à adoção de uma ocupação de baixa densidade associada a um consumo de território em extensão.

#### 4.4 Potencial construtivo

***“Índice de construção do plano é superior ao permitido pelo PDM;”***

***“Excesso de construção dada a natureza do local;”***

***“O índice de construção do plano é excessivo;***

***“(…)a densidade de ocupação do plano é excessiva”***

***“Plano apresenta um índice de construção excessivo que irá causar um decréscimo na qualidade de vida local.”***

***“Plano deve reduzir a área de edificação, a cêrcea dos edifícios e a densidade populacional prevista.”***

A área de intervenção do P.P. encontra-se identificada graficamente na Carta de Ordenamento do Plano Diretor Municipal de Oeiras (PDMO), como **“Área de Intervenção de Programa Estratégico”** (cf. Carta de Ordenamento), no entanto, verifica-se nos restantes elementos constituintes do P.D.M., uma omissão na definição do programa urbanístico que lhe é aplicável. Por exceção consta do relatório do P.D.M., uma referência sumária ao referido programa, apontando para o desenvolvimento do *“complexo formado pelos projectos da Marina, Estádio Nacional e Alto da Boa Viagem, em articulação com o World Trade Center, como um pólo de desenvolvimento turístico, desportivo e comercial.”*, mencionando ainda aquela área como potencial para a *“forte integração de funções de negócios, turísticas e desportivas”*. Neste enquadramento, o P.P. visa clarificar o referido programa estratégico, constituindo uma alteração ao P.D.M. em vigor, desenvolvendo e concretizando o programa territorial e proposta de ocupação afeto ao mesmo.

Mais se refere que, os termos de referência do P.P., foram aprovados pela Câmara Municipal em reunião pública em 13 de janeiro de 2010, e tornado públicos em período de participação preventiva entre 21 de abril de 2010 e 11 de maio de 2010, e ainda em momento prévio ao início dos trabalhos do plano mediante a realização de uma reunião pública aberta a toda a população a 18 de maio de 2010, na Cruz Quebrada. Toda a documentação do processo esteve patente para consulta nos locais habituais e indicados no Edital da Câmara Municipal de Oeiras (CMO) e pode ainda ser consultado a pedido do interessado.

Assim, o volume de construção definido no Plano está de acordo com o estabelecido nos termos de referência do Plano e, decorre das estratégias delineadas e dos benefícios pretendidos concretizar para os espaços, nomeadamente infraestruturas e equipamentos de acesso público.

#### 4.5 Volumetria

***“Volumetria desadequada face à proximidade da faixa ribeirinha e não assegurar sistema de vistas;”***

***“Cêrcea das torres previstas no plano irão colidir com a imagética do local, nomeadamente no que respeita à colina do Alto da Boa Viagem;”***

***“(…)a volumetria dos edifícios propostos não se encontra enquadrada na imagética da orla costeira norte do estuário do rio Tejo “;***

***“(…)a volumetria do conjunto edificado irá comprometer a identidade da estrada marginal como “estrada panorâmica” ao longo do estuário do rio Tejo;” “os edifícios irão causar um impacto nefasto no que refere ao eixo visual do Alto da Boa Viagem;”***

***“(…)de modo a manter a harmonização da área, as cérceas dos novos edifícios não devem ultrapassar a cota máxima atingida na ex-fábrica Lusalite;”***

***“Cérceas dos edifícios são, por vezes, superiores à cota da colina adjacente;”***

***“(…) cércea das torres previstas no plano irão colidir com a imagética do local;”***

A leitura dos volumes propostos pelo plano e o conjunto edificado no geral, enquadra a imagem de referência que se requer para um empreendimento desta natureza, que ao enquadrar a “porta de entrada nascente” no Concelho de Oeiras, se pretende vir a constituir um marco visual/“ex-libris” na área metropolitana, com uma arquitetura visualmente interessante, pautada por individualidade plástica, com uma imagem de eficiência tecnológica e com parâmetros de qualidade urbanística de elevado standard.

Por fim, refira-se que, naturalmente que se aspira que o programa de intervenção previsto pelo P.P., reúna características potencialmente valorizadoras do conjunto, cujo impacto estratégico-territorial está muito para além do âmbito municipal – a criação de um empreendimento associando o desporto náutico a um complexo desportivo de âmbito nacional, a sustentação de um interface de transportes associado e, uma intervenção de carácter imobiliário privado (suporte económico de mais-valias para o interesse coletivo público), albergando hotelaria e equipamentos em suporte às necessidades da área em que se insere e do Concelho em geral, apresenta-se como uma situação única no espaço metropolitano e como tal deverá enquadrar um conjunto arquitetónico emblemático e de referência do Concelho de Oeiras e da Área Metropolitana de Lisboa. Acresce ainda referir que, a contínua aposta no fator de atratividade empresarial que sustenta o Concelho de Oeiras, impõe que se desenvolva um modelo urbano que suporte tal estratégia.

Por fim, importa referir que, a solução inerente à volumetria adotada foi objeto de estudos de modelação dinâmica antevendo comportamentos relativamente aos ventos e à exposição solar que são refletores de preocupações de carácter ambiental e de sustentabilidade, sendo que ao nível regulamentar, o P.P. prevê normas de qualidade ambiental, arquitetónica e paisagística que asseguram a sustentabilidade do empreendimento e o standard de excelência pretendidos.

#### 4.6 Usos

***“(…) plano deve considerar a reabilitação espaço do complexo industrial desativado, de modo a majorar a identidade do local, nomeadamente do complexo do desportivo do Jamor;”***

***“Plano deveria proceder a uma permuta destes terrenos sem aptidão construtiva, promovendo a sua requalificação para fins de lazer e desportivos, assegurando a continuidade do Complexo Desportivo do Jamor;”***

***“(…) os terrenos da devoluta fábrica da Lusalite deveriam ser integrados no Complexo Desportivo do Jamor, nomeadamente para receber o Estoril Open; x) o projeto deve encontrar o equilíbrio ambiental e estético para a zona, evidenciado a atividade desportiva.”***

Sobre o pronunciado, temos a referir que, a reabilitação do complexo industrial desativado não se coaduna com o previsto nos instrumentos de gestão territorial em vigor para o local. O Plano estabelece a preservação da afetação funcional daquele território a atividades económicas, num modelo de ocupação em resposta às necessidades atuais e considerando que os setores produtivos ocupam hoje espaços com requisitos diferentes e mais vocacionados à sua sustentação económica. Daí que a proposta de plano tenha de dar resposta ao que no presente tempo se considera como necessário para a instalação de empresas e serviços complementares.

Por fim, refira-se que o conjunto de equipamentos proposto no P.P. (como é o caso da marina), só encontra viabilidade económica quando enquadrado num programa desta natureza.

***“Não proposta de habitação para grupos sociais mais desfavorecidos;”***

***“(…) opção de construção de mais fogos de habitação na Cruz-Quebrada;”***

***“Construção de novas habitações quando se verifica um excedente habitacional em Oeiras;”***

***“Questiona-se a construção de novas habitações quando se verifica um excedente habitacional de 10 000 fogos em Oeiras;”***

***“A área em questão, de cariz natural, se encontra em consonância com o complexo desportivo do Jamor no que refere a atividades de lazer e desporto. A alteração do seu uso para habitação, negócios e comércio pode comprometer a sua identidade e corromper a memória coletiva do local;”***

A procura de uma área multifuncional em Oeiras, que tenha empresas e comércio, bem como espaços de recreio e lazer torna obrigatória a existência de oferta de habitação. A oferta prevista assegurará diferentes tipologias para promover a atratividade de diferentes camadas sociais da população, tanto mais que será um polo gerador de emprego, dada a diversidade de áreas e funções, bem como garante a humanização do território.

***Considera-se excessiva a construção de uma nova piscina oceânica na proximidade da piscina oceânica de Oeiras e da piscina olímpica do complexo do Jamor;”***

***“(…) excessiva a construção de uma nova marina a cerca de 1000 metros de distância do projeto da marina da antiga doca de pesca;”***

O Plano adequa a proposta de localização da **marina do Jamor** conforme se encontra prevista no Plano de Ordenamento do Estuário do Tejo (POET) e no Plano estratégico da APL (PIRANET).

A proposta de Plano e a definição da configuração do futuro espaço de marina possibilita ainda a integração das condições para uma maior ligação da população ao ambiente aquático, para o qual é previsto o desenvolvimento de uma escola de iniciação à vela, um clube náutico, um ponto para socorros a naufragos, possível de utilização conjunta entre Proteção Civil, Administração do Porto de Lisboa (APL) entre outras entidades, a prevista piscina oceânica municipal bem como a concretização em condições de funcionamento do espaço de praia ligado ao passeio ribeirinho e piscina.

Por fim, importa relevar os novos desígnios traçados pela **“Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020”** que, apresenta um novo modelo de desenvolvimento do oceano e das zonas costeiras que permitirá a Portugal responder aos desafios colocados para a promoção, crescimento e competitividade da economia do mar, nomeadamente, as importantes alterações verificadas no âmbito político e estratégico a nível europeu e mundial, no âmbito da qual a “náutica de recreio” é um dos setores que no curto prazo têm um significativo potencial de crescimento em Portugal. O Concelho de Oeiras é **um dos 14 municípios ribeirinhos da Área Metropolitana de Lisboa, com fortes potencialidades na exploração deste recurso imenso que é o rio Tejo**, neste âmbito (urge-nos destacar no imediato, o desenvolvimento de atividades náuticas que reforcem a competitividade territorial de Oeiras e fomentam um leque mais diversificado de mais-valias ao dispor da população).

**- “Consideração de outras propostas de estudos e planos das entidades que acompanharam a elaboração do Plano;”**

Regista-se que em sede do processo de elaboração, foram convidadas a pronunciar-se 28 entidades, entre as quais a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT), sendo que todos os pareceres recebidos foram devidamente ponderados.

**“Marina fora da CAOP.”**

A marina encontra-se, na proposta de Plano, representada de forma indicativa, dado se localizar fora do limite da Carta Administrativa Oficial de Portugal (CAOP) e sob a jurisdição da Administração do Porto de Lisboa (APL), sendo que no futuro e aquando do seu desenvolvimento a mesma assegurará a articulação entre o passeio ribeirinho e as áreas de lazer e recreio confinantes. No mesmo sentido o Plano ao estabelecer a articulação entre Estrada Nacional n.º 6 (EN6) com a Circular Regional Exterior de Lisboa (CREL) permitirá integrar-se no plano estratégico sectorial (PIRANET) da Administração do Porto de Lisboa (APL).

**“Considera que os interesses da população foram depreciados em prol dos interesses económicos, nomeadamente no que refere à transformação da praia em marina.”**

**“O plano irá desfigurar a praia da Cruz Quebrada;”**

No que se reporta aos interesses da população, é indubitável constatar que o Plano virá a originar um conjunto relevante de mais-valias para o aglomerado em que se insere, conforme amplamente descritas no presente relatório.

#### 4.7 Património Cultural e Património Edificado

***“Plano não trata tema do património cultural;”***

***“Plano deve garantir proteção da Ponte do século XVII sobre o rio Jamor;”***

***“Plano não considera os imóveis classificados, tal como a ponte sobre o Jamor e o palacete de Santa Sofia;”***

***“(…)o plano poderá comprometer o património natural e arquitetónico da zona;***

***“Plano irá desvalorizar o património atual na medida em que vai ocupar a paisagem natural inerente a estas edificações;”***

No quadro do Património e no desenvolvimento do Plano foi esclarecido e concertado que apenas se situa na área do plano e com influência de proteção sobre o mesmo, a Ponte do Século XVII, posicionada sobre o rio Jamor.

A mesma foi objeto de uma preocupação particular, tendo-se após análise conjunta com as diferentes entidades públicas que pela mesma operam, optado pela redução gradual da utilização intensiva do transporte individual na mesma, proporcionando-lhe assim melhores condições de proteção, preservação. A utilização em corredor exclusivo para o elétrico, deverá somente ocorrer na fase final em que estará garantida a ligação CRIL/CREL e uma solução alternativa de acesso rodoviário ao aglomerado da Cruz Quebrada, conforme concertado em reunião de 24 de outubro de 2012 com o Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, IP (INIR) e a Estradas de Portugal (EP,SA). Tal decorrerá também para as legítimas preocupações da Estradas de Portugal (EP,SA), relativamente aos níveis de serviço da Estrada Nacional n.º 6 (EN6) na fase de construção, que serão no momento certo defendidas com a apresentação do Estudo de Faseamento das Obras e Estudo de Condicionamentos de Tráfego, o qual terá de garantir proposta que minimizem os impactos na circulação viária e pedonal na área de intervenção. A construção de uma nova estrutura independente da atual ponte sobre o rio Jamor permitirá duplicar o espaço canal, o que aliviará a pressão que hoje se faz sentir sobre a ponte do século VXII, sendo a pormenorização da solução, desenvolvida juntamente com o Projeto do Nó.

Resta referir no tocante ao “património cultural, arquitetónico e natural” que, o P.P. encerra em si também a construção de um património – o património do futuro – com a riqueza que é inerente ao programa funcional e edificado no seu global, às qualidades arquitetónicas, urbanas e paisagísticas a si inerentes, ao conjunto de equipamentos públicos que propõe e às vivências que vai sustentar de futuro.

***A transformação da estação de comboios irá comprometer o seu valor patrimonial, visto ser uma das poucas estações originais da linha de Cascais;”***

O Plano adota a proposta de renovação e modernização da Estação Ferroviária cujo desenvolvimento é a cargo da Rede Ferroviária Nacional, EP (REFER) no âmbito do estudo “Projetos de Valorização Patrimonial do Concelho de Oeiras”.

#### 4.8 Turismo

***“Oferta de mais camas”***

O equipamento hoteleiro previsto tem o dimensionamento decorrente do determinado em sede dos Termos de Referência do P.P, atenta a leitura das dinâmicas de mercado, da rede de oferta hoteleira do Concelho, e da necessidade de suprir as carências do complexo desportivo do Jamor e de assegurar um apoio à nova Marina do Jamor.

Mais se refira que o “Turismo de Portugal”, emitiu parecer favorável condicionado à proposta de P.P., sublinhando o “interesse para o turismo na requalificação urbanística daquela frente ribeirinha”, “bem como a previsão de vários equipamentos de interesse para o setor, numa localização de excelência e de ótima acessibilidade(...)”.

#### 4.9 Mobilidade e Acessibilidade

*“Plano fomenta uso do transporte individual;”*

*“Aumento do número de viaturas a circular na marginal irá agravar o tráfego automóvel;”*

*“Considera-se que a alteração do sistema rodoviário vai causar um agravamento do tráfego automóvel no acesso a Linda-a-Velha, nomeadamente com o encerramento do nó do Estádio da A5...e a alteração dos sistemas rodoviário vai causar um agravamento nos acessos da Cruz Quebrada, Linda-a-Velha e Dafundo para a marginal ou para o Estádio Nacional, visto que a ponte sobre o Jamor está reservada ao elétrico;”*

*“Plano deve explicitar meios de circulação e transportes alternativos durante a implementação;”*

*“Plano prevê reforço na estação ferroviária;”*

*“Plano deve minimizar barreiras a modos suaves de locomoção e adequar complementaridade com espaços envolventes;”*

*“ (...) acessibilidade rodoviária atual poderá ser comprometida com a construção do plano.”*

*“A construção das torres, com habitação e comércio, vão causar um agravamento do tráfego automóvel e um aumento do ruído;”*

*“(...) opção de introduzir mais população numa zona já congestionada em termos de tráfego automóvel”*

*“Considera que os vários Planos (aponta o PE do Alto da Boa viagem) para a zona da marginal devem deixar de ser prioridade enquanto não se reduza drasticamente o trânsito na marginal que deverá servir para fruição das praias e atividade turística.”*

*“Verifica-se uma ausência de acessibilidades entre as seguintes localidades: Cruz Quebrada, Caxias, Queijas, Linda-a-Velha;”*

*A duplicação da avenida marginal irá agravar o tráfego automóvel e afastar a população da frente ribeirinha.*

Com o desenvolvimento e implementação do Plano é espetável uma nova dinâmica na área de intervenção com maior procura e número de movimentos pendulares a suportar: quer pelo transporte coletivo como pelo transporte individual.

O Relatório da Componente de Mobilidade e Transportes, que sustenta o Plano neste âmbito, teve como objetivos principais: a caracterização da situação atual ao nível das condições de circulação do tráfego rodoviário; a previsão dos impactes futuros resultantes da implantação do Plano, estimados para o ano base (2015) e para o ano horizonte de projeto (2025), e a definição de propostas para a correção dos principais impactes negativos que eventualmente sejam detetados.

O referido relatório trabalhou sobre a proposta de Plano, sendo que algumas das propostas apresentadas, pretendem não mais do que a reserva de espaço canal acautelando a possibilidade de no futuro garantir-se a dinâmica funcional apoiada na intermodalidade e diversidade de modos de transporte associadas ao conceito deste Plano de Pormenor.

Assim, o modelo de geração das viagens associadas à implementação do Plano resulta essencialmente dos usos previstos para esta área de intervenção, da geração de tráfego associada às operações de loteamento da envolvente, suscetíveis de provocar alterações ao nível dos volumes de tráfego associados (como é o caso da Operação de Loteamento do Alto da Boa Viagem) e da evolução “natural” do tráfego para os anos futuros.

Posteriormente, este modelo resultante cruza com todas as soluções propostas ao nível da gestão da circulação, decorrentes do próprio Plano e de outras que surgem quase como uma solução intrínseca a uma qualquer intervenção nesta envolvente, uma vez que decorrem de uma proposta já apresentada, em 1997, no âmbito da “*Comissão para o desenvolvimento das acessibilidades rodo-ferroviárias às frentes portuárias de Alcântara e Santa Apolónia*” onde consta também, sendo elas: o desnivelamento do Nó do Jamor, a ligação CRIL / CREL e o reperfilamento da Estrada Nacional n.º 6 (EN6). Neste âmbito, o modelo de geração resultante do Plano de Pormenor da Margem Direita da Foz do Rio Jamor valida algumas das propostas, de carácter estratégico, já pensadas para a zona.

Os resultados do relatório deixam a CMO numa posição favorável relativamente às estimativas de impacto de tráfego futuras. Os níveis de serviço resultantes das estimativas apontam para valores perfeitamente aceitáveis (mesmo num cenário que mantenha a oferta de transporte coletivo igual à atual, Av. Marginal mantendo-se como via de atravessamento e com o incremento do Nó do Alto da Boa Viagem). O cenário representado na fase final de implementação do Plano reflete a solução global proposta para o Nó do Jamor, que prevê um corredor em sítio próprio para os transportes coletivos sobre a ponte romana tendo a alternativa de acesso rodoviário à zona da Cruz Quebrada através da Av. Marginal / Av. Ivens, aquando da desclassificação da EN6, transformando-a em via urbana onde se materializarão vários acessos entre o aglomerado da Cruz Quebrada e a Av. Marginal / Av. Ivens.

Para a concretização deste cenário será necessária a materialização da ligação CRIL / CREL, no sentido da alternativa de existência de uma via com funções hierárquicas semelhantes à atual EN6 (via de atravessamento). Enquanto esta ligação não se concretizar, o acesso à Cruz Quebrada deverá ser garantido através da ponte Romana, correspondente à fase intermédia do PP. É importante referir que o acesso aos aglomerados da Cruz-Quebrada e Linda-a-Velha é sempre garantido, seja qual for a fase de implementação do Plano.

Dentro da área do Plano, a configuração viária, a delimitação das áreas e números de estacionamento foi também ele estimado tendo em consideração o reforço da oferta modal de transportes coletivos e na redução objetiva do incentivo à mobilidade suportada no transporte individual. Face aos usos propostos e ao conceito de intermodalidade inerente ao Plano, é garantida (com folga) a oferta legal necessária mesmo

A reformulação da ligação entre a estação Ferroviária da Cruz Quebrada e o Complexo Desportivo do Jamor irá fazer com que a situação disfuncional que hoje se verifica entre oferta e procura de transportes e passageiros seja invertida dado criar oferta de novos percursos pedonais e cicláveis a par do

restabelecimento e ligação do elétrico até ao Complexo do Jamor aumentando a atratividade da ferrovia e, da criação de uma ligação intermodal (comboio-autocarro-elétrico-modos de mobilidade suave).

Importa ainda esclarecer que no sentido de reforçar as condições de acessibilidade ao Complexo Desportivo do Jamor com vista ao apoio ao seu plano estratégico, as ligações em modos de mobilidade suave e de transporte coletivo são previstas em canal próprio, sem qualquer fratura ou barreira física como atualmente ocorre.

Em igual sentido a opção pelo transporte coletivo tende a garantir o não aumento do tráfego do transporte individual, tanto mais que a multifuncionalidade prevista convida às deslocações pedonais dada a complementaridade entre trabalho, lazer e habitação na mesma área. O cenário no horizonte Plano está retratado no âmbito do Relatório da Mobilidade e Acessibilidades, referido anteriormente, garantindo que as condições de circulação face à geração de tráfego e soluções de infraestruturação previstas para o ano horizonte conseguem absorver toda a procura estimada.

Em igual sentido de resolução de problemas a constituição de uma zona compacta multifuncional permite o estabelecimento de condições para geração de economia local, emprego e condições para o recreio e lazer, num ambiente de elevada qualidade e com promoção de condições para mobilidade suportada no transporte coletivo.

Relativamente à frente ribeirinha/ praia hoje quase impossível de aceder dada a barreira da EN6 e da linha ferroviária, refira-se que o Plano torna essa mesma área totalmente acessível e de fruição pública com ligação direta ao passeio ribeirinho Oeiras-Algés. O Plano cria três ligações completamente pedonais para acesso da Cruz Quebrada e Complexo do Jamor à estação da Cruz Quebrada e Passeio Ribeirinho, resultando ainda do mesmo a manutenção e adequação da Estação ferroviária à legislação das acessibilidades.

***“Questiona a fundamentação, técnica e política para a implantação de um viaduto sobre a marginal para permitir a circulação de tráfego pesado (nomeadamente a nova ligação à CREL – Alcântara, sendo que a CRIL em Algés já desempenha esse papel);”***

***“Considera-se que o viaduto previsto, que passará rente às torres previstas com habitação, serviços e comércio e próximo de vários edifícios de habitação existentes, criando uma barreira visual e um eixo de tráfego e ruído entre os habitantes e o rio e agravar o tráfego automóvel;”***

O PP pretende, através da abordagem feita no “Relatório da Componente de Mobilidade e Transportes”, validar as propostas de carácter mais estratégico que compõem a envolvente à área de intervenção do Plano, como sejam: o desnivelamento do nó do Jamor; a ligação entre a CRIL e a CREL e consequente reperfilamento da EN6. Todas estas propostas decorrem já de uma “Comissão para o desenvolvimento das acessibilidades Rodo-Ferroviárias às frentes portuárias de Alcântara e Santa Apolónia” e datam de 1997, sendo agora submetidas a uma apreciação mais fina uma vez que surgem na envolvente à área de intervenção do Plano em elaboração.

Em igual sentido de resolução de problemas a constituição de uma zona compacta multifuncional permite o estabelecimento de condições para geração de economia local, emprego e condições para o recreio e lazer, num ambiente de elevada qualidade e com promoção de condições para mobilidade suportada no transporte coletivo.

A decisão de manter a circulação de tráfego pesado na Estrada Nacional 6 decorre da concertação desenvolvida com a entidade responsável pela sua exploração e relaciona-se com as opções estratégicas a nível metropolitano no respeitante ao tráfego portuário e as suas acessibilidades.

A existência já hoje da EN6 com todo o tráfego associado, produz uma barreira física evidente ao fácil e seguro acesso da população ao Rio e à própria estação ferroviária da Cruz Quebrada. Decorrente desta pré-existência o nível de ruído atual pode vir a ser desviado do elemento recetor através da elevação da EN6 em viaduto, afastando o tráfego de passagem do peão que mantém o nível de cota atual para circulação. Contudo foram previstas mais três ações para proteção do recetor, e que foi a criação de um caminho dedicado para acesso ao Rio vindo da Cruz- Quebrada e Vale do Jamor e outra através do alargamento da faixa pedonal junto à margem direita do rio Jamor. Como reforço de proteção do recetor o estudo setorial do Ruído preconiza medidas de minimização a serem implementadas na via rodoviária, adequando os espaços de permanência da população aos níveis exigidos pelo RGR.

***O limite de estacionamento estipulado pelo plano, de modo a promover o uso do transporte público e a mobilidade suave, agravará a problemática de estacionamento, pois estima-se que os residentes/utilizadores irão ocupar o estacionamento dedicado ao Complexo Desportivo do Jamor,***

A oferta reduzida e regrada de estacionamento é decorrente de um dos conceitos mais marcantes do Plano: o da aposta na criação de condições para usufruto de um sistema de mobilidade apoiado na diversificação de modos de transporte. A estratégia do reforço no transporte coletivo é decorrente deste conceito que, por seu turno, induziu à menor oferta da capacidade de estacionamento na área de intervenção garantindo-se, no entanto, a oferta funcional.

O plano apresenta capacidade de acordo com as orientações previstas pela CMO e em consonância com a área de intervenção não é previsto a norte da linha ferroviária qualquer cave de estacionamento sendo todos os espaços acima do solo e toda a captação de estacionamento é solucionada no interior da área de intervenção do plano.

A opção estudada ponderou as duas situações: transporte coletivo versus oferta mais reduzida de estacionamento e a decisão foi de colocar maior ênfase na promoção do transporte coletivo. A aplicação das orientações estratégicas da CMO não pode prever a utilização por parte, dos moradores/residentes, do estacionamento afetos ao público. Para alcançar os dois objetivos poderão, em fases posteriores, ser desenvolvidas estratégias com vista à utilização correta dos estacionamentos embora se projete grandes dificuldades na implementação de políticas dessa tipologia.

#### **4.10 Benefícios para a população, Economia e Concretização da obra prevista no Plano**

***“(...) motivação da Câmara de Oeiras para utilizar desta forma os bens públicos em causa (60% terrenos públicos no PP), bem como os benefícios que daí advirão para a população residente na Cruz Quebrada-Dafundo e no concelho de Oeiras.”***

***“(...)plano abrange 60% de terrenos públicos, uma apropriação e instrumentalização de terrenos públicos para fins privados... qual a motivação da Câmara Municipal de Oeiras para utilizar estes terrenos públicos na melhoria das condições da população residente;”***

***“Importante considerar uma análise custo-benefício deste plano para a população residente;”***

***“Quais as vantagens e benefícios que o projeto irá originar para a população de Oeiras.”***

***“Plano não contempla as populações locais”***

A afirmação referente à posse dos terrenos não configura uma situação de aplicação de qualquer sistema de perequação, contudo os Termos de referência aprovados determinam de modo muito claro quais os benefícios pretendidos alcançar para a população que se reflete na lista de equipamentos públicos listado.

As áreas e volumes definidos pelo Plano estão de acordo com o estabelecido nos termos de referência e abrangem áreas de proprietários privados e áreas tuteladas por diferentes entidades públicas. As áreas públicas abrangidas pelo plano mantem-se como tal, contribuindo, através da sua articulação no plano, para a constituição de um conjunto de infraestruturas e equipamentos de uso público, a saber: Viaduto e nó da Cruz Quebrada da estrada marginal, alargamento e melhoria dos acessos à estação ferroviária da Cruz Quebrada, localização de praça sobre o rio Tejo e uma área de recreio e lazer em articulação com passeio ribeirinho Oeiras-Algés, Acesso pedestre/elétrico ao Complexo do Jamor desde a estação Ferroviária, piscina municipal, escola de Vela, Clube Náutico, entre outros. Daí que se torna mais fácil o entendimento das vantagens para a população em termos de melhoria das suas condições de vida e de geração de oportunidades para o residentes e futuras gerações.

No que se reporta aos benefícios para as populações locais e do município de Oeiras em geral, julga-se que os mesmos foram já amplamente explanados nos pontos anteriores.

***“Considera que o orçamento de 20 milhões de euros foi “otimista” para a escala do projeto... Questiona ainda a capacidade de financiamento do plano, cuja taxa média de financiamento é de 3,45% e de colocação no mercado, dentro de 5 anos, 325 fogos de habitação, 32 000m<sup>2</sup> de área comercial e 6 736m<sup>2</sup> de área hoteleira, para além dos espaços de amarração de barcos.”***

***“Ausência de garantia de construção de Marina e efeitos decorrentes da sua construção”***

Ao nível da estimativa previsional para as infraestruturas do plano os seus valores são os adequados às quantidades e períodos temporais de execução.

A concentração da realização integrada dos trabalhos, numa só entidade, permite obter financiamento apenas para os montantes que não estejam cobertos por capitais próprios, o que tem influência no valor das taxas e origem das fontes de financiamento. Deste contexto, decorre a colocação no mercado do investimento e da opção de gestão a ser adotada - arrendamento ou venda.

O plano adequa na íntegra a proposta em elaboração do Plano de Ordenamento do Estuário do Tejo, o qual preconiza e localiza no estuário a marina do Jamor. A marina encontra-se, na proposta de Plano, apenas como indicativa, dado se localizar fora do limite da CAOP, sendo que no futuro e aquando do seu desenvolvimento assegurará a articulação entre o passeio ribeirinho e as áreas de lazer e recreio confinantes. No mesmo sentido o Plano ao estabelecer a articulação entre EN6 com a CREM permitirá integrar-se no plano estratégico sectorial da APL. Mais se refira que, encontrando-se a marina em área sob jurisdição da Administração do Porto de Lisboa (APL), a opção que essa entidade vier a tomar, determinará o modelo de gestão após construção.

#### 4.11 Articulação com outros PMOT's

***“Consideração do Plano de Ordenamento do Estuário do Tejo (POET) em elaboração”***

***“Consideração de outras propostas de estudos e planos das entidades que acompanharam a elaboração do Plano;”***

O plano adequa na íntegra a proposta em elaboração do Plano de Ordenamento do Estuário do Tejo, o qual preconiza e localiza no estuário a marina do Jamor e os restantes equipamentos e infraestruturas previstos, como é o caso da piscina oceânica e do passeio marítimo.

Mais se refere que o processo de elaboração do mesmo foi objeto de reuniões de trabalho de articulação com algumas das entidades que emitiram pareceres condicionados à proposta de Plano, tendo-se assegurado a concertação devida de soluções.

***“(…)se Plano se articula com PROT-AML no uso preferencial de área de recreio e lazer, salvaguarda das áreas vitais, funcionamento dos sistemas ecológicos e urbanos; não estrangular sistemas hídricos, gestão integrada da zona costeira;”***

***“terrenos em causa têm pouca ou nenhuma aptidão construtiva ora, isto obriga a alterações do PDM e “isenções” diversas (nomeadamente ao abrigo dum “PIN”), ou seja, um projeto construído ao arropio da legislação em vigor em matéria ambiental e de ordenamento do território;”***

***“ Plano de Pormenor não respeita os instrumentos de ordenamento do território, nomeadamente o PDM Oeiras e o PROT-AML, tal como descrito no relatório da CCDR-LVT (classificando a zona como área vital). Questiona ainda porque não espera o executivo pela aprovação do novo PDM de Oeiras (já em processo de revisão);***

***“Plano não respeita o PROT AML, que classifica a zona do plano como área vital, necessária para garantir o funcionamento do sistema hídrico da zona;”***

***Este PP é totalmente incompatível com o PROT-AML não podendo as entidades responsáveis aprovar este projeto;”***

O presente plano não configura a situação de projeto PIN (projeto de potencial interesse nacional) nem acomoda qualquer situação de isenções, porquanto o mesmo é um processo de planeamento e não de gestão urbanística no quadro legal em vigor. A realidade do processo de planeamento em Portugal traduz-se em procedimentos demorados e que faz com que mesmo tendo início anterior, a sua tramitação possa ocorrer em paralelo como é este caso.

O P.P. em apreço constitui uma alteração ao PDM em vigor, visando a definição do programa estratégico para aquela área que, por omissão, não se encontra detalhado em sede de regulamento do PDM. Para o efeito, o P.P. consagra uma solução que tem por estratégia as referências constantes no relatório do PDM, que aponta para o desenvolvimento naquela área do “(...)complexo formado pelos projectos da Marina, Estádio Nacional e Alto da Boa Viagem, em articulação com o World Trade Center, como um pólo de desenvolvimento turístico, desportivo e comercial.” Mais se refere que, no espírito do previsto no ponto 3, art.º 74º do RJIGT, o P.P. foi elaborado em estreita articulação com as opções tomadas no processo de revisão do PDM, pelo que estes dois instrumentos se encontram compatibilizados.

No que reporta ao Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML), o plano adequa de modo claro as normas em vigor, que estipulam orientações e normativos de aplicação a nível regional. A observância das preocupações referentes à classificação de áreas vitais, são observadas, tendo sido alargado o canal de proteção ao rio Jamor e assegurada a abertura na parte poente do plano que não foi objeto de intervenção dada a instabilidade de vertentes e a presença da Estrada Nacional 6. Em igual sentido foi observado o Plano Estratégico do Complexo Desportivo do Jamor garantindo as condições de acesso e que permitirá o aumento das condições requeridas para o desporto de alta competição pretendidos.

O enquadramento da classificação deste território como “área vital” no quadro do PROTAML de 2002 em vigor é assegurado no Plano através do modelo urbano proposto ao promover a requalificação de uma área industrial degradada e poluída do litoral ribeirinho com equipamento preferencialmente para uso público e com um estabelecimento de uma faixa de terreno livre e mais alargada dentro da solução possível para a intervenção em torno da margem direita da foz do Rio Jamor.

Sendo a área de intervenção ocupada com infraestruturas e edificações industriais já existentes, não pode a mesma ser entendida como uma área livre destinada ao recreio e lazer devendo ser mantida no seu estado natural, pois apresenta uma utilização pelo homem há mais de um século e ao mesmo tempo com cariz industrial e licenciada para o efeito. Decorre ainda que o próprio POET articula e localiza uma área marina que integrada na zona do passeio ribeirinho Oeiras-Algés possibilita a constituição de uma grande área de recreio e lazer, situação essa, desenvolvida dentro dos limites da CAOP pelo Plano. De igual modo o Plano não constitui uma barreira artificial nova na zona costeira, uma vez que ocupa áreas edificadas preexistentes. Por outro lado o PROTAML dispõe orientações à escala regional que não têm aplicação direta nem adequada à escala do Plano face à sua reduzida área de intervenção à escala metropolitana pelo que o decréscimo da densidade de ocupação do interior para o litoral não consegue relação de aplicabilidade no presente caso. Tanto mais que o Plano segue as orientações da Estratégia Nacional para a Gestão Integrada da Zona Costeira (ENGIZC) com as adaptações necessárias às características específicas e particulares da área de intervenção que se constitui, no essencial, como uma área industrial localizada no litoral, desajustada e não desejável, nem integrável no modelo urbano preconizado para o futuro do concelho de Oeiras pela CMO.

Neste contexto a classificação deste território como área vital é promovido pelo modelo urbano proposto pelo Plano ao promover a requalificação de uma área industrial degradada e poluída do litoral ribeirinho com equipamento preferencialmente para uso público e com um estabelecimento de uma faixa de terreno livre e mais alargada dentro da solução possível para a intervenção em torno da margem direita da foz do Rio Jamor.

Em igual sentido não se consegue entender a sobreposição em termos regulamentares ao PDM, tanto mais que a temática foi objeto de concertação em reunião de 3 de abril de 2013 com a CCDRLVT, não tendo aí sido invocada qualquer desconformidade legal do Plano face aos regimes, instrumentos urbanísticos eficazes ou servidões administrativas válidas existentes. Por outro lado cabe à CMO a responsabilidade de administração e ordenamento do seu território de acordo com as suas potencialidades, situação que o Plano dá cumprimento.

#### 4.12 Participação

***“Participação de ONGA no processo;”***

***“Relatório de Definição de Âmbito para consulta;”***

***“ ausência de discussão pública de um projecto de grande impacto no concelho, discussão essa que deveria ser promovida de forma activa pela CMO e juntas de freguesia;”***

A participação da população neste processo de planeamento suportou-se em metodologia que assegurou a prévia participação pública antes mesmo do início dos trabalhos de elaboração, designadamente, dada a realização em instalações localizadas na freguesia da Cruz Quebrada de uma sessão participada, na qual a população foi ouvida e colocada a intervir no sentido de determinar as suas aspirações e vontades para o local. O período de participação prévia não teve contudo nenhum registo. Na fase presente de participação foram entregues 20 participações, das quais apenas 17 dentro do período legalmente fixado.

Mais se refere que, no âmbito do processo de consulta e acompanhamento das entidades relativamente ao Relatório de Definição do Âmbito da Avaliação Ambiental Estratégica (RDAAA) previsto no ponto 3, art.º 5º do DL 232/2007, foram convidadas 19 entidades a pronunciarem-se. Mais se refere que a análise e consideração de algumas questões dos pareceres apresentados foram objeto de reuniões de trabalho com as respetivas entidades.

O RDAAA constitui um dos documentos que integra o Plano e que se encontra a consulta nos termos previstos na legislação, porquanto constitui um dos elementos do P.P. (integra o relatório da “Avaliação Ambiental Estratégica”).

#### 4.13 Conformidade com legislação

***“ Legalidade do Plano face à Portaria 105/89, DL 468/71 e DL 89/87;”***

***“(…) a CMO pretende aprovar um PP à revelia das entidades e dos seus pareceres.”***

Refira-se relativamente às observações feitas que, em 3 de abril de 2013 decorreu reunião de concertação com a CCDRLVT, não tendo aí sido invocada qualquer desconformidade legal do Plano face aos regimes, instrumentos urbanísticos eficazes ou servidões administrativas válidas existentes.

Acrescente-se que, no quadro legal aplicável é aos órgãos municipais que está acometida a aprovação do instrumento de planeamento em apreço. Por outro lado, cabe à CMO a responsabilidade de administração e ordenamento do seu território de acordo com as suas potencialidades, situação a que o Plano dá cumprimento.

**“(…)lacunas e contradições no texto do regulamento do Plano;”**

No contexto dos pontos referentes ao regulamento consideram-se bastante válidas as observações efetuadas, e irão ser produzidas as alterações nos artigos 4º; 15º; 26º nº 3; 26 nº4 e, 26º nº 6.

## 5. Alterações ao Plano

### Listagem das Peças do Plano de Pormenor

#### Volume I

**Nº PEÇAS ESCRITAS Ref. Ficheiro Inf.**

01 Regulamento do Plano de Pormenor da Margem Direita da Foz do Rio Jamor 01-I-REG  
**Introduzidas alterações aos artigos artº 4º; 15º; 26º nº 3; 26 nº4; 26º nº 6.**

**Nº PEÇAS DESENHADAS Ref. Ficheiro Inf.**

01 Planta de Implantação\_V6 01\_PL  
02 Planta de Condicionantes\_V5 02\_PC  
03 Planta de Ordenamento Proposto\_V3 03\_POP  
04 Mapa de Ruído – Situação Futura (2025) com implantação do PPMDFRJ, com medidas de redução sonora - Indicador Lden 04\_MR\_Lden  
05 Mapa de Ruído – Situação Futura (2025) com implantação do PPMDFRJ, com medidas de redução sonora - Indicador Ln 05\_MR\_Ln

#### Volume II

**Nº PEÇAS ESCRITAS Ref. Ficheiro Inf.**

01 Relatório da Proposta de Plano 01-II-REL  
**Atualizado texto descritivo das orientações sobre projeto de paisagismo**  
02 Programa de Execução e Plano de Financiamento 02-II-PRO  
03 Termos de Referência do Plano de Pormenor da Margem Direita da Foz do Rio Jamor 03-II-TER\_REF  
04 Relatório de Caracterização e Diagnóstico do Plano 04-II-REL\_CAR  
05 Fichas de Caracterização dos Equipamentos Colectivos Propostos 05-II-FIC\_CAR\_EQU  
05.a Ficha de Caracterização - Equipamentos Colectivos – Lote 6 05.a-II-FIC\_CAR\_EQU  
06 Relatório - Componente Mobilidade e Transportes 06-II-REL\_MOB\_TRA  
07 Relatório Complementar – Componente Mobilidade e Transportes 07-II-REL\_Comp\_Tra  
08 Cálculo de mais valias do plano pormenor da margem direita da foz do rio Jamor - Oeiras 08-II-CALC\_MaisValias

**Nº PEÇAS DESENHADAS Ref. Ficheiro Inf.**

06 Planta de Localização\_V2 06\_PL  
07 Planta de Enquadramento\_V3 07\_PE  
08 Planta da Situação Existente – Levantamento Topográfico\_V2 08\_PSELT  
09 Planta de Ordenamento do PDM – Extracto\_V2 09\_POPDM  
10 Planta de Condicionantes do PDM – Extracto\_V4 10\_PCPDME

11	REN publicada no PDM em vigor - Extracto_V3	11_PRENE	
12	Planta de Condicionantes do PDM – Servidões e Restrições – Área de Intervenção_V5	12_PCPDM	
13	Planta de Cadastro – Situação Existente_V4	13_PCSE	
14	Planta de Cadastro – Usos Existentes_V2	14_PCUE	
15	Planta de Gestão Fundiária_V7	15_PGF	
16	Planta de Cadastro Proposto_V5	16_PCP	
17	Planta de Usos Propostos_V4	17_PUP	
18	Planta de Localização de Espaços Verdes, Equipamentos e Infraestruturas de utilização pública_V4	18_PLEVEI	
19	Planta de Modelo de Ocupação_V4	19_PMO	
20	Planta de Mobilidade e Circulação_V3	20_PMC	
21	Planta de Espaços Públicos Exteriores_V4	21_PEP	
22	Planta da Rede Viária e Estacionamento Automóvel_V2	22_PRVEA	
22.1	Planta de Faseamento da Rede Viária_V2	22.1_PFRV	
23	Perfis Transversais e Longitudinais dos arruamentos_V2	23_PTL	
24	Planta de Rede de Abastecimento de Água_V2	24_PRAA	
25	Planta de Drenagem de Águas Residuais e Pluviais_V2	25_PDARP	
26	Planta da Rede Elétrica e Telecomunicações_V2	26_PRET	
27	Planta da Iluminação Pública_V2	27_PIP	
28	Planta de Higiene Urbana_V2	28_PHU	
29	Planta de Demolições_V2	29_PD	
30	Planta de Modelação de Terreno_V2	30_PMT	
31.1	Mapa de Ruído – Situação de Referência (2010) - Indicador Lden 4m		31_MR-Lden
31.2	Mapa de Ruído – Situação de Referência (2010) - Indicador Lden 1,5m		31_MR-Lden
	<b>Alterado de acordo com reuniões de concertação (31.1 e 31.2)</b>		
32.1	Mapa de Ruído – Situação de Referência (2010) - Indicador Ln 4m		32_MR-Ln
32.2	Mapa de Ruído – Situação de Referência (2010) - Indicador Ln 1,5m		32_MR-Ln
	<b>Alterado de acordo com reuniões de concertação (32.1 e 32.2)</b>		
33	Carta Estrutura Ecológica Proposta_V3	33_CEEP	
34	Volumetrias: Perfis 1,2,3 e 4_V3	34_VP	
35	Planta de trabalho Cota 4.60 m_V2	35_PTC4_60	
36	Planta de trabalho Cota 8.40m_V2	36_PTC8_40	
37	Planta de Áreas de Cedência_V6	37_PAC	
38	Simulação e Visualização 3D_V2	38_SV3D	

### Volume III

Nº	PEÇAS ESCRITAS	Ref. Ficheiro Inf.
01	Anexos do Relatório de Caracterização e Diagnóstico do PPMDFRJ01-III-Anexos_REL_CAR	
Anexos A	Perfis transversais das secções de cálculo do trecho final do Rio Jamor	01-III-Anexos-A
A_01	Perfis transversais das secções de cálculo do trecho final do Rio Jamor	01-III-Anexo-A_01
Anexos B	Desenhos da Bacia hidrográfica do Rio Jamor	01-III-Anexos-B
B_01	Bacia hidrográfica do Rio Jamor	01-III-Anexos-B_01
B_02	Área de Intervenção e Secções consideradas	01-III-Anexos-B_02
B_03	Área de Intervenção e Secções consideradas	01-III-Anexos-B_03
B_04	Mapa de Inundação	01-III-Anexos-B_04
B_05	Mapa de Inundação	01-III-Anexos-B_05
Anexos C	Relatórios de Especialidade	01-III-Anexos-C
C-01	Caracterização de Mobilidade	01-III-Anexo-C_01
C-02	Condicionantes Hidrológicos e Hidráulicos	01-III-Anexo-C_02
C-03	Caracterização de Infra-estruturas de Água e Água Residual	01-III-Anexo-C_03
C-04	Caracterização de Vegetação	01-III-Anexo-C_04
C-05	Sócio-Economia e Demografia	01-III-Anexo-C_05
C-06	Relatório Enquadramento PROTAML	01-III-Anexo-C_06
C-07	Caracterização biogeográfica	01-III-Anexo-C_07
C-08	Caracterização de Património	01-III-Anexo-C_08
C-09	Caracterização Geológica e Hidrogeológica	01-III-Anexo-C_09

C-10	Aspectos Geológico-geotécnicos potencialmente envolvidos	01-III-Anexo-C_10
C-11	Análise Biofísica e Caracterização Ambiental	01-III-Anexo-C_11
02	Paisagem e enquadramento nos instrumentos de gestão territorial	02-III-PAIS_ENQ
03	Memória Descritiva do Porto de Recreio	03-III-MEM_POR_REC
04	Estudo de Caracterização dos Passivos Ambientais	04-III-EST_CAR_PAS_AMB
04.a	Relatório _ Estudo de Caracterização dos Passivos Ambientais	04.a-III-EST_CAR_PAS_AMB
04.b	Anexo I _ Estudo de Caracterização dos Passivos Ambientais	04.b-III-EST_CAR_PAS_AMB
04.c	Anexo II _ Estudo de Caracterização dos Passivos Ambientais	04.c-III-EST_CAR_PAS_AMB
04.d	Adenda ao Relatório _ Estudo de Caracterização dos Passivos Ambientais	04.d-III-EST_CAR_PAS_AMB
04.e	Avaliação da contaminação de Solos _ Praia Cruz Quebrada	04.e-III-EST_CAR_PAS_AMB
04.f	Reconhecimento Geológico e Geotécnico	04.f-III-EST_CAR_PAS_AMB
05	Mapa de Ruído	05-III-MAPA_RUÍDO
<b>Alterado de acordo com reuniões de concertação</b>		
05.a	Mapa de ruído - Relatório	05.a-III-REL
<b>Alterado de acordo com reuniões de concertação</b>		
<b>ANEXOS I</b>	Certificados de calibração e verificação dos equipamentos de medição	05-III-Anexos I
I_01	AnemKESTREL_A11-20365	05-III-Anexos I_01
I_02	Barómetro Silva CPRE233-11-1C[1]	05-III-Anexos I_02
I_03	Boletim de verificação - NÚMERO 245.70 / 10.1072	05-III-Anexos I_03
I_04	Boletim de verificação - NÚMERO 245.70 / 11.067	05-III-Anexos I_04
I_05	Certificado de calibração - CHUM 447/11 Adit.01	05-III-Anexos I_05
<b>ANEXOS II</b>	Mapas de ruído	05-III-Anexos II
<b>Alterado de acordo com reuniões de concertação</b>		
II_D1.1	Mapa de Ruído – Situação de Referência (2010), sem indústrias - Indicador Lden 4m	05-III-Anexo II_D1.1
II_D1.2	Mapa de Ruído – Situação de Referência (2010), sem indústrias - Indicador Lden 1,5m	05-III-Anexo II_D1.2
II_D2.1	Mapa de Ruído – Situação de Referência (2010), sem indústrias - Indicador Ln 4m	05-III-Anexo II_D2.1
II_D2.2	Mapa de Ruído – Situação de Referência (2010), sem indústrias - Indicador Ln 1,5m	05-III-Anexo II_D2.2
II_D3	Mapa de Ruído – Situação Futura (2015) com implantação do PPMDFRJ, sem medidas de redução sonora - Indicador Lden	05-III-Anexos II_D3
II_D4	Mapa de Ruído – Situação Futura (2015) com implantação do PPMDFRJ, sem medidas de redução sonora - Indicador Ln	05-III-Anexos II_D4
II_D5.1	Mapa de Ruído – Situação Futura (2015) com implantação do PPMDFRJ, com medidas de redução sonora - Indicador Lden	05-III-Anexos II_D5.1
II_D5.2	Mapa de Ruído – Situação Futura (2015) com implantação do PPMDFRJ, com medidas de redução sonora - Indicador Lden terraços dos edifícios a ESTE	05-III-Anexos II_D5.2
II_D6.1	Mapa de Ruído – Situação Futura (2015) com implantação do PPMDFRJ, com medidas de redução sonora - Indicador Ln	05-III-Anexos II_D6.1
II_D6.2	Mapa de Ruído – Situação Futura (2015) com implantação do PPMDFRJ, com medidas de redução sonora - Indicador Ln terraços dos edifícios a ESTE	05-III-Anexos II_D6.2
II_D7	Mapa de Ruído – Situação Futura (2015) sem implantação do PPMDFRJ - Indicador Lden	05-III-Anexos II_D7
II_D8	Mapa de Ruído – Situação Futura (2015) sem implantação do PPMDFRJ - Indicador Ln	05-III-Anexos II_D8
II_D9	Mapa de Ruído – Situação Futura (2025) com implantação do PPMDFRJ, sem medidas de redução sonora - Indicador Lden	05-III-Anexos II_D9
II_D10	Mapa de Ruído – Situação Futura (2025) com implantação do PPMDFRJ, sem medidas de redução sonora - Indicador Ln	05-III-Anexos II_D10
II_D11.1	Mapa de Ruído – Situação Futura (2025) com implantação do PPMDFRJ, com medidas de redução sonora - Indicador Lden	05-III-Anexos II_11.1

- II\_D11.2 Mapa de Ruído – Situação Futura (2025) com implantação do PPMDFRJ, com medidas de redução sonora  
- Indicador Lden terraço dos edifícios a ESTE 05-III-Anexos II\_D11.2
- II\_D12.1 Mapa de Ruído – Situação Futura (2025) com implantação do PPMDFRJ, com medidas de redução sonora  
- Indicador Ln 05-III-Anexos II\_D12.1
- II\_D12.2 Mapa de Ruído – Situação Futura (2025) com implantação do PPMDFRJ, com medidas de redução sonora  
- Indicador Ln terraço dos edifícios a ESTE 05-III-Anexos II\_D12.2

- II\_D13 Mapa de Ruído – Situação Futura (2025) sem implantação do PPMDFRJ - Indicador Lden 05-III-Anexos II\_D13
- II\_D14 Mapa de Ruído – Situação Futura (2025) sem implantação do PPMDFRJ - Indicador Ln 05-III-Anexos II\_14
- II\_D15 Mapa de Conflitos Ln (2015) com implantação do PPMDFRJ, com medidas de redução sonora 05-III-Anexos II\_D15
- II\_D16 Mapa de Conflitos Ln (2025) com implantação do PPMDFRJ, com medidas de redução sonora 05-III-Anexos II\_D16
- II\_D17 Nomenclatura das estradas sem implantação do PPMDFRJ 05-III-Anexos II\_D17
- II\_D18 Nomenclatura das estradas com implantação do PPMDFRJ 05-III-Anexos II\_D18
- II\_D19a Medidas de redução sonora com implantação do PPMDFRJ 05-III-Anexos II\_D19a
- II\_D19b Medidas de redução sonora com implantação do PPMDFRJ 05-III-Anexos II\_D19b
- ANEXOS III** Dados de base – Situação de Referência 05-III-Anexos III
- III\_01 Dados de base para a Situação de Referência (2011) 05-III-Anexo III\_01
- ANEXOS IV** Dados de base – Situação de Referência 05-III-Anexos IV
- IV\_01 Dados de base para a Situação Futura (2015) 05-III-Anexos IV\_01
- 06 Estudo de Tráfego 06-III-EST\_TRAF
- 07 Memória Descritiva da Rede de Energia Eléctrica 07-III-MEM\_EN\_ELECTR
- 08 Fichas de Caracterização do Edificado Existente 08-III-FIC\_CAR\_EXIST
- 08.a Ficha de caracterização do Edificado Existente \_ Cantinho do Morais 08.a-III-FIC\_CAR\_EXIST
- 08.b Ficha de caracterização do Edificado Existente \_ Gist-Brocades 08.b-III-FIC\_CAR\_EXIST
- 08.c Ficha de caracterização do Edificado Existente \_ Lusalite 08.c-III-FIC\_CAR\_EXIST
- 08.d Ficha de caracterização do Edificado Existente \_ REFER 08.d-III-FIC\_CAR\_EXIST
- 09 Proposta de delimitação de REN 09-III-REL\_REN

**Nº PEÇAS DESENHADAS**

- 01 Planta de Classes de Hipsometria
- 02 Planta de Classes de Declive
- 03 Planta de Exposição de Vertentes
- 04 Planta da Litologia
- 05 Planta da Susceptibilidade à Erosão Hídrica
- 06 Planta de Uso e Ocupação do Solo
- 07 Mapa de Estratos de Vegetação
- 08 Mapa de Manchas de Vegetação
- 09 Planta de Níveis de Permeabilidade
- 10 Planta de Áreas Susceptíveis à Inundação de Origem Marinha
- 11 Planta de Áreas Susceptíveis à Inundação de Origem Fluvial
- 12 Planta de Áreas Susceptíveis à Inundação de Origem Marinha e Fluvial
- 13 Planta de Rede de Abastecimento de Água
- 14 Planta de Rede de Drenagem de Águas Residuais e Domésticas

**Volume IV**

- | Nº   | PEÇAS ESCRITAS                           | Ref. Ficheiro Inf. |
|--|--|--------------------|
| 01   | Conferência de Serviços                  | 01-IV-Conf_Serv    |
| <b>ANEXO A</b> Ata 01-IV-Anexo-A                                   |  |                    |
| A_01   | Ata da Conferência de Serviços           | 01-IV-Anexo-A_01   |
| A_02   | Parecer e Análise do Relatório Ambiental | 01-IV-Anexo-A_02   |
| <b>ANEXOS B</b> Pareceres individuais das Entidades 01-IV-Anexos-B |  |                    |
| B_01   | Parecer CCDR                             | 01-IV-Anexo-B01    |
| B_02   | Parecer LNEG                             | 01-IV-Anexo-B02    |

B_03	Parecer APL	01-IV-Anexo-B03	
B_04	Parecer IPTM	01-IV-Anexo-B04	
B_05	Parecer SANEST	01-IV-Anexo-B05	
B_06	Parecer DGAID	01-IV-Anexo-B06	
B_07	Parecer TURISMO PORTUGAL	01-IV-Anexo-B07	
B_08	Parecer ICP-ANACOM	01-IV-Anexo-B08	
B_09	Parecer ANPC	01-IV-Anexo-B09	
B_10	Parecer DGPC	01-IV-Anexo-B10	
B_11	Parecer IPDJ	01-IV-Anexo-B11	
B_12	Parecer EP	01-IV-Anexo-B12	
B_13	Parecer DRELVT_MEI	01-IV-Anexo-B13	
B_14	Parecer IMTT	01-IV-Anexo-B14	
B_15	Parecer REFER	01-IV-Anexo-B15	
B_16	Parecer EPAL	01-IV-Anexo-B16	
B_17	Parecer I.G.P.	01-IV-Anexo-B17	
B_18	Parecer EDP	01-IV-Anexo-B18	
B_19	Parecer APA	01-IV-Anexo-B19	
B_20	Parecer APA - Trecho Final Rio Jamor	01-IV-Anexo-B20	
B_21	Parecer GALP ENERGIA	01-IV-Anexos-B21	
B_22	Parecer DRAP_LVT	01-IV-Anexos-B22	
B_23	Parecer ARS_LVT	01-IV-Anexos-B23	
B_24	Parecer DRC_LVT	01-IV-Anexos-B24	
B_25	Parecer INAC	01-IV-Anexos-B25	
B_26	Parecer DGF	01-IV-Anexos-B26	
B_27	Informação CMO nº 21959/2012 – DMPUH/DPGU/DP	01-IV-Anexo-B27	
B_28	Informação CMO nº 24252/2012 – DMPUH/DPGU/DP	01-IV-Anexo-B28	
B_29	Informação CMO nº 27751/2012 – DMPUH/DPGU/DP	01-IV-Anexo-B29	
B_30	Informação CMO nº 24293/2012 – DMPUH/DPGU/DP	01-IV-Anexo-B30	
02	Concertação	02-IV-Conc	
<b>ANEXOS C</b>	Atas	02-IV-Anexos-C	
C_01	1ª Reunião Concertação ANPC	02-IV-Anexo-C01	
C_02	2ª Reunião Concertação ANPC e folha de presenças	02-IV-Anexo-C02	
C_03	1ª Reunião Concertação APA e folha de presenças	02-IV-Anexo-C03	
C_04	2ª Reunião Concertação APA	02-IV-Anexo-C04	
C_05	Reunião Concertação INIR – EP e folha de presenças	02-IV-Anexo-C05	
C_06	Parecer favorável condicionado do INIR	02-IV-Anexo-C06	
C_07	Reunião Concertação REFER e folha de presenças reunião	02-IV-Anexo-C07	
C_08	Reunião Concertação CCDD-LVT e folha de presenças	02-IV-Anexo-C08	
<b>ANEXO D</b>	Ponderação da Concertação	02-IV-Anexo-D	
D_01	Relatório de Ponderação da Concertação	02-IV-Anexo-D01	
03	Documentos Aditados	03-IV-Doc_Adit	
<b>ANEXO E</b>	APL	03-IV-Anexo- E	
E_01	Limite cadastral da área tutelada pela APL_19/09/2012	03-IV-Anexo- E01	
<b>ANEXOS F</b>	EPAL	03-IV-Anexos- F	
F_01	Cadastro disponibilizado pela EPAL (condutas)_25/09/2012	03-IV-Anexo- F01	
F_02	Planta da Situação Existente – Levantamento Topográfico, com a indicação da conduta da EPAL_25/09/2012	03-IV-Anexo- F02	
F_03	Carta de condicionantes_Traçado da conduta da EPAL_22/01/2013	03-IV-Anexo- F03	
<b>ANEXOS G</b>	INIR + EP	03-IV-Anexos- G	
G_01	Adenda ao Projeto Rodoviário _Resposta ao parecer inicial do INIR	03-IV-Anexo- G01	
G_02	Planta pertencente à adenda ao Proj. Rodoviário	03-IV-Anexo- G02	
G_03	Perfis Transversais pertencentes à adenda ao Proj. Rodoviário	03-IV-Anexo- G03	
<b>ANEXOS H</b>	ANPC	03-IV-Anexos- H	
H_01	Lista estudos PPMDFRJ	03-IV-Anexo- H01	

H\_02 Análise do parecer da Autoridade Nacional de Proteção Civil 03-IV-Anexo- H02

H\_03 Estudos anexados 03-IV-Anexo- H03

H\_04 Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil 03-IV-Anexo- H04

**ANEXO I REFER** 03-IV-Anexo- I

I\_01 Limite do domínio público ferroviário disponibilizado pela REFER\_27/09/2012 03-IV-Anexo- I01

**ANEXOS L** APA/ARH-T 03-IV-Anexo- L

L\_01 Elementos para preparação da reunião da APA\_26/11/2012 03-IV-Anexo- L01

L\_02 A sobreposição da LMPMAVE de Maio e de Setembro disponibilizado pela ARH 28/11/2012 03-IV-Anexo- L02

L\_03 Linha limite do leito do rio Tejo disponibilizada pela APA\_ POET\_LLL\_ETRS89\_28/12/2012 03-IV-Anexo- L03

L\_04 Linha limite da margem do rio Tejo disponibilizada pela APA\_ POET\_LLM\_Atual\_ETRS89\_28/12/2012 03-IV-Anexo- L04

**ANEXOS M** LNEG 03-IV-Anexo- M

M\_01 Lista estudos PPMDFRJ 03-IV-Anexo- M01

M\_02 Análise do parecer da Autoridade Nacional de Proteção Civil 03-IV-Anexo- M02

M\_03 Estudos anexados 03-IV-Anexo- M03

M\_04 Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil 03-IV-Anexo- M04

**ANEXOS N** RUÍDO 03-IV-Anexo- N

N\_01 Relatório do MAPA DE RUÍDO do Plano de Pormenor da margem direita da foz do rio Jamor 03-IV-Anexo- N01

**Alterado Relatório de acordo com reuniões de concertação**

N\_02 Mapas de Ruído – Escala 1:5000 03-IV-Anexo- N02

N\_03 Mapas de Ruído – Escala 1:10000 03-IV-Anexo- N03