

FICHA E

Parecer Final

Identificação			
Designação do EIA/projecto	PINHAL NOVO RETAIL PARK		
Tipologia de projecto	Conjunto Comercial	Fase em que se encontra o projecto	Estudo Prévio
Localização	Freguesia de Pinhal Novo, concelho de Palmela		
Proponente	Iberian Retail Development Company, SGPS, S.A.		
Equipa responsável pela elaboração do EIA	Matos, Fonseca & Associados, Estudos e Projectos, Lda		
Entidade Licenciadora	Direcção Regional de Lisboa e Vale do Tejo do Ministério da Economia e da Inovação		
Autoridade de AIA	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo		
Comissão de Avaliação	<p>Artº 9º, nº 1, do DL nº 69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo DL nº 197/2005, de 8 de Novembro:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>CCDR-LVT (DSA/DAMA)- alínea a)- Patrícia Cabrita e Helena Silva;</li> <li>IGESPAR- alínea d)- José Correia.</li> </ul>	Data:	2007-10-10
Enquadramento Legal	<p>Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Outubro - Anexo II, n.º 10, alínea b), conjugado com o parecer nº 1 do Conselho Consultivo de AIA</p> <p>Considera-se relevante a referência à legislação enquadradora do licenciamento de conjuntos comerciais, a Lei nº 12/2004, de 30 de Março, cuja fase de emissão de parecer de localização irá ser condicionada pela presente DIA. Em fase de parecer de localização aquele diploma define que "O parecer a emitir pela CCDR deve ponderar os efeitos da implantação do estabelecimento de comércio ou do conjunto comercial sob o ponto de vista ambiental e de ordenamento do território, atendendo aos seguintes aspectos: a) Integração paisagística na área envolvente; b) Gestão dos efluentes líquidos e dos resíduos sólidos gerados; c) Valores de ruído resultantes da respectiva entrada em funcionamento, tendo em conta o aumento do tráfego rodoviário previsto, as características dos acessos e os equipamentos a instalar; d) Articulação com um correcto ordenamento do território, designadamente em termos de enquadramento urbanístico e dos aspectos relacionados com o domínio do tráfego", pelo que se considera que a AIA em fase de estudo prévio deverá salvaguardar aqueles requisitos de avaliação.</p>		
Descrição do Projecto	<p>Pretende-se a construção de um Retail Park num terreno com cerca de 73.065 m2, integrado na área urbana de Pinhal Novo.</p> <p>O projecto localiza-se na área ocupada pelas instalações da antiga fábrica de cerâmica "CERAPA", ao km 8+700 da Estrada Nacional 252 (EN252), que liga Setúbal ao Montijo, junto à entrada Sul da povoação de Pinhal Novo. Prevê-se que o acesso se efectue directamente pela EN252.</p>		

	<p>O terreno é delimitado a poente pela EN252 e a nascente pela Rua Bartolomeu Dias, sendo a ocupação da envolvente marcada por espaços comerciais, zonas de armazéns, área urbana, áreas agrícolas e pequenas áreas florestais.</p> <p>O projecto integra unidades comerciais de média escala, uma unidade de grande dimensão (loja âncora), uma área de estacionamento exterior para ligeiros (com 1064 lugares), um posto de abastecimento de combustíveis e espaços verdes de enquadramento. Preconiza-se também 37 lugares de estacionamento para pesados.</p> <p>Segundo o EIA, não existem projectos associados ao empreendimento.</p> <p>O EIA prevê a criação de 410 postos de trabalho permanentes.</p> <p>O EIA não apresenta alternativas de localização, sendo esta decisão justificada pelas exigências de localização associadas a esta tipologia de projectos, nomeadamente: bolsa de terreno existente; boas acessibilidades; integração numa vasta zona de influência; existência de público-alvo. É também assumido não existir alternativas de concepção de arquitectura e de utilização do espaço.</p> <p>Segundo o EIA, a concepção, as técnicas e os procedimentos de construção, operação, manuseamento e desactivação serão desenvolvidos em fase de Projecto de Execução.</p>
--	---

## II – Fase de Avaliação do EIA/Projecto – preparação do Parecer Final

Resultados da consulta pública e institucional		
	Resumo sobre os aspectos fundamentais	Análise e resposta da CA
<b>Participação Pública (PP)</b>	<p><b>Associação para a Elevação de Pinhal Novo</b></p> <p>Não está de acordo com a presente preferência, tendo em conta que, de acordo com o Plano Director Municipal (PDM) de Palmela, a área proposta para o Retail Park não está prevista para esse fim, mas sim para Habitação de Média Densidade</p> <p>Refere ainda que, de acordo com o PDM, só existem no Pinhal Novo duas manchas compatíveis com este tipo de investimentos: uma no extremo Sul e outra junto à estação.</p> <p>Realça que, embora não seja contra este tipo de equipamentos, é da opinião que a dimensão deste empreendimento não se coaduna com as necessidades nem com as características da localidade.</p> <p>Informa que não é viável o acesso directo pela Estrada Nacional 252, uma vez a Junta Autónoma das Estradas não autorizou a ligação à EN 252 aquando da construção de outras empresas na envolvente.</p> <p>Informa que o edifício está implantado em plena zona de cheia da Vala Real, onde se verificam-se graves cheias que impedem o acesso aos armazéns do outro lado da Vala Real e inundam a EN 252, provocando o corte da circulação. Refere ainda, que, as cheias da EN 252 tornar-se-ão muito mais graves e frequentes com a impermeabilização dos 61.563 m<sup>2</sup> que estão previstos. É da opinião que o retail conjugado com os armazéns já existentes na</p>	<p>Resposta neste parecer no âmbito do factor ambiental Uso do Solo e Ordenamento do Território.</p> <p>Resposta no parecer da Estradas de Portugal, S.A., transposto no presente parecer e constante no Anexo I.</p> <p>Resposta no parecer do Instituto da Água., transposto no presente parecer e constante no Anexo I, e no presente parecer no âmbito do factor ambiental Recursos Hídricos.</p>

	<p>margem Sul da Vala Real, originarão uma barreira à passagem da cheia ficando a EN 252 e a Zona Industrial transformadas numa bacia de retenção</p> <p>Menciona que o número de lugares de estacionamento automóvel previsto é muito inferior ao exigido pelo PDM e muito inferior ao necessário para o volume de tráfego previsto.</p> <p>Refere que se propõe o derrube de sobreiros e realça o facto destas árvores serem protegidas por lei.</p>	<p>Resposta no presente parecer no âmbito do factor ambiental Uso do Solo e Ordenamento do Território.</p> <p>Resposta no parecer da Direcção Geral dos Recursos Florestais., transposto no presente parecer e constante no Anexo I, e no presente parecer no âmbito do factor ambiental Ecologia.</p>
	<p><b>Direcção Geral de Saúde</b></p> <p>Propõe que no desenvolvimento do projecto sejam desenvolvidas soluções que favoreçam e maximizem o conforto humano e minimizem as perturbações que surjam aquando da ocorrência de situações adversas, devendo ser tidos em conta alguns factores meteorológicos.</p> <p>Considera importante o incentivo à utilização de transportes públicos, com vista à diminuição de poluição atmosférica e de congestionamento de trânsito.</p> <p>Refere que os passeios e espaços públicos devem permitir a circulação de pessoas com mobilidade condicionada, bem como formas de acesso e utilização para pessoas com outro tipo de deficiências, nomeadamente invisuais. Refere ainda que no parque de estacionamento à superfície, devem ser previstas formas de proteger os veículos do sol, de forma a evitar grandes diferenças de temperatura entre o exterior e interior dos mesmos.</p>	
	<p><b>INETI – Instituto Nacional de Engenharia, Tecnologia e Inovação, I.P.</b></p> <p>Relativamente ao factor ambiental Geologia-Geomorfologia, informa que não há aspectos impeditivos à implementação do projecto, sendo a identificação, avaliação e minimização dos impactes devidamente considerada. Recomenda, no entanto, a obtenção de um estudo geotécnico adequado na fase de projecto, atendendo ao trajecto local da falha Pinhal Novo-Alcochete, considerada como falha activa.</p> <p>No que se refere ao descritor Hidrogeologia indica que não são expectáveis grandes impactes negativos. No entanto, eventuais derrames de combustíveis e lubrificantes do equipamentos e maquinaria a utilizar poderão constituir impactes negativos sobre a qualidade da água superficial e</p>	

	<p>subterrânea.</p> <p>Informa que relativamente ao descritor Recursos Minerais, não tem conhecimento da existência de condicionantes à concretização do referido projecto pelo que considera o estudo adequado e nada tem a opor.</p>	
	<p><b>Junta de Freguesia de Pinhal Novo</b></p> <p>Considera que a transformação das instalações da antiga fábrica de cerâmica "Cerapa" se afigura como um projecto com eventuais mais-valias para a freguesia, considerando a actual inoperância de um espaço industrial devoluto e a alternativa de construção de habitação naquele local.</p> <p>Relativamente aos acessos na ligação à EN 252, considera imprescindível a construção de uma ou mais rotundas, devido ao intenso trânsito naquela via. A inexistência de soluções viárias desse tipo irá provocar conflitos nos acessos e saídas do empreendimento, contribuindo para o aumento da sinistralidade na EN. Refere a importância da melhoria dos acessos a nascente e norte, nomeadamente através da repavimentação do troço sul da Rua Bartolomeu Dias e da construção da ligação à Rua 1º de Janeiro.</p> <p>Relativamente ao domínio hídrico, considera grave a impermeabilização de 61.563 m<sup>2</sup>, numa zona de bacia hidrográfica plana e com tendência para cheias, dada a proximidade com a Vala da Salgueirinha, pelo que considera indispensável que seja feita a regularização da referida linha de água existente a nascente, nos termos do projecto do INAG, designadamente através do reforço dos taludes com gabiões de pedra.</p> <p>Relativamente aos espaços a desmatar e aos espaços verdes a construir, refere a importância de manter as espécies existentes e reflorestar, optando pela plantação de espécies autóctones.</p> <p>Considera importante que, na fase de obra, sejam tomadas as medidas necessárias para minimizar impactes negativos como ruído e poeiras, bem como manter os caminhos em bom estado de conservação.</p> <p>Considera muito importante que seja mantida a antiga chaminé da cerâmica, como forma de evocar a memória do local, e que importa o acompanhamento das obras por arqueólogo e a realização de sondagens/escavações nas zonas com vestígios.</p>	<p>Resposta no parecer da Estradas de Portugal, S.A., transposto no presente parecer e constante no Anexo I.</p> <p>Resposta no parecer do Instituto da Água., transposto no presente parecer e constante no Anexo I, e no presente parecer no âmbito do factor ambiental Recursos Hídricos.</p> <p>Resposta no parecer da Direcção Geral dos Recursos Florestais., transposto no presente parecer e constante no Anexo I, e no presente parecer no âmbito do factor ambiental Ecologia.</p> <p>A manutenção da chaminé está prevista no EIA.</p> <p>Relativamente ao património arqueológico, a resposta consta do presente parecer relativamente ao factor ambiental Património.</p>

<b>Pareceres Técnicos das Entidades Públicas (Anexo I)</b>	<b>AMARSUL- Valorização e Tratamento de Resíduos Sólidos, S.A.</b> Aceita os resíduos sólidos urbanos e equiparados, não se responsabilizando pela respectiva recolha.	
	<b>Câmara Municipal de Palmela (CM Palmela)</b> Informa que o pedido de informação prévia teve parecer favorável condicionado. Constata que, de acordo com os elementos fornecidos, trata-se da mesma proposta de intervenção sem as alterações solicitadas nos pareceres emitidos. Refere que o mapa de ruído está em elaboração no âmbito da Revisão do PDM e corrobora a análise realizada pelo EIA de que existem receptores sensíveis na envolvente (habitações) actualmente sujeitos a níveis sonoros superiores aos valores-limite. Refere que os estudos de tráfego retratam uma solução viária que não defende.	A CA teve conhecimento deste parecer pelo proponente, em 23-01-2008 (ver Anexo II), e solicitou elementos adicionais ao proponente, de forma que o projecto e o EIA contemplassem todas as condicionantes impostas no mesmo. O parecer não é claro relativamente ao acréscimo dos níveis sonoros previsto devido ao aumento de tráfego na EN 252 associado ao Retail Park, atendendo às competências da autarquia no âmbito do RGR, designadamente no que se refere à eventual necessidade de Planos Municipais de Redução de Ruído (art.8º).
	<b>Direcção-Geral dos Recursos Florestais (DGRF)</b> Refere que, na maior parte da área, a vegetação é apenas herbácea e as plantas denotam alguma degradação dos solos. Refere que junto ao limite da propriedade existem alguns sobreiros em regular estado vegetativo, pinheiros bravos e mansos e alguns eucaliptos. Refere o enquadramento legal do abate de sobreiros, de resinosas naquele local (o concelho de Palmela situa-se na Zona de Restrição do Nemátodo da Madeira do Pinheiro) e de eucaliptos. Considera que as medidas de minimização preconizadas são pouco esclarecedoras, sugerindo a utilização de espécies arbóreas, como o sobreiro e o pinheiro, nas áreas verdes previstas.	
	<b>Direcção Regional de Lisboa e Vale do Tejo do Ministério da Economia e Inovação (DRLVT/MEI)</b> Refere que, do ponto de vista da área de energia, parece não haver inconveniente à implementação do projecto.	
	<b>EDP-Distribuição</b> Refere nada ter a opor quanto à implementação do projecto e coloca algumas condições para a fase de Projecto de Execução.	
<b>Estradas de Portugal, S.A. (E.P., S.A.)</b> Começa por referir "não estarem reunidas as		

	<p>condições adequadas para a emissão de um parecer favorável à execução do projecto”, solicitando o aprofundamento de alguns aspectos.</p> <p>Refere que a Adenda ao estudo de Tráfego, Circulação e Estacionamento não integra questões essenciais à avaliação dos impactes na rede viária decorrentes da entrada em funcionamento do empreendimento (já comunicadas à CM Palmela), nomeadamente: a capacidade da rotunda existente na EN252, o projecto de beneficiação da EN252, a alteração do traçado da EN252 preconizada pela CMPalmela e os efeitos de um outro empreendimento do mesmo tipo a localizar nas proximidades.</p> <p>A E.P., S.A. entende não poder aceitar a degradação do nível de serviço da EN252 considerada na mencionada Adenda, onde se explicita que no trecho em causa o nível de serviço passará de D para E, porquanto esse nível de serviço não é compatível com o estabelecido nas bases de concessão da Rede Rodoviária Nacional, publicadas no D.L. Nº 380/2007, de 13 de Novembro.</p> <p>No que respeita especificamente ao ambiente sonoro, a E.P., S.A. considera que o estudo acústico possui lacunas (que decorrem do já mencionado relativamente ao estudo de tráfego) e refere também que o estudo remete para eventuais medidas de redução de ruído que a empresa venha a implementar sem que esta tenha sido contactada para verificação da adequação das medidas ao aumento de ruído gerado pelo empreendimento.</p> <p>A E.P., S.A. considera que o acréscimo de tráfego de veículos ligeiros é significativo, ocorrendo sobretudo nos períodos nos quais o ambiente acústico é mais perturbado.</p> <p>Conclui:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- que não poderá responsabilizar-se pelo acréscimo de ruído gerado pelo funcionamento do empreendimento;</li> <li>- que o projecto deverá ser reformulado no respeitante aos acessos rodoviários e pedonais, à compatibilização com o nível de serviço actualmente verificado na EN252, à compatibilização com os impactes cumulativos e à adopção de medidas de minimização do ruído gerado pelo acréscimo de tráfego.</li> </ul>	<p>A E.P, S.A. é a entidade responsável pelo cumprimento dos níveis máximos de ruído ambiente exterior na área de influência da EN252, de acordo com o artigo 19º do Regulamento Geral do Ruído.</p>
	<p><b>Instituto da Água, I.P. (INAG)</b></p> <p>Refere que os impactes induzidos pelo projecto ao nível do Recursos Hídricos Superficiais estão relacionados com o incremento da área impermeabilizada e consequentemente aumento do escoamento superficial afluente à vala da Salgueirinha.</p> <p>Refere que, de acordo com o Plano Director de Drenagem Pluvial das Bacias do</p>	

	<p>Concelho de Palmela, mandado elaborar pela Câmara Municipal de Palmela, a vala da Salgueirinha na zona em estudo possui capacidade de escoamento muito insuficiente, o caudal de ponta de cheia centenária (cerca de 3% de <math>Q_{100}</math>) e as passagens hidráulicas na proximidade do projecto enfermam de igual comportamento (PH na EN 252 – 1% de <math>Q_{100}</math> e a PH na rua Bartolomeu Dias 5% de <math>Q_{100}</math>). Ainda segundo o mesmo estudo cerca de 40% da área a ocupar por este empreendimento localiza-se em zona ameaçada por cheia.</p> <p>Considera que as soluções apresentadas, segundo o EIA que “<i>permitam retirar a área objecto de intervenção da zona de inundação da vala da Salgueirinha</i>” não se enquadram na estratégia que se pretende para a reabilitação e melhoramento da rede hidrográfica, enquadrada na Lei da Água.</p> <p>Conclui que o projecto deverá ser revisto de forma a que a área sujeita a risco de cheia, constitua uma área <i>non aedificandi.</i>, devendo o projecto prever a ocupação apenas da área não inundável.</p>	
	<p><b>Setgás- Sociedade de Produção e Distribuição de Gás, S.A.</b></p> <p>Nada tem a opor ao projecto, podendo o promotor abastecer facilmente as novas edificações com gás natural, desde que o projecto seja dotado de rede interior de abastecimento de gás.</p>	
	<p><b>SIMARSUL- Sistema Integrado Multimunicipal de Águas Residuais da Península de Setúbal, S.A.</b></p> <p>Informa que o caudal de águas residuais domésticas produzidas no empreendimento poderá ser conduzido para tratamento na ETAR de Pinhal Novo.</p> <p>No caso de não ser possível a entrega em baixa (a validar junto da CM Palmela), é indicado o ponto de entrega no Emissário do Pinhal Novo, o qual passa junto à área de intervenção.</p> <p>Informa que a Estação Elevatória da ZI Cascalheira não tem capacidade para receber o acréscimo de caudal do empreendimento sem alterações significativas da mesma.</p>	

<b>Sistematização da Avaliação Técnica dos Impactes Ambientais do Projecto</b>	
<b>Aspectos relevantes</b>	<p><b>Geologia e Geomorfologia</b></p> <p>De acordo com o parecer do INETI - Instituto Nacional de Engenharia, Tecnologia e Inovação, IP, não há aspectos impeditivos à implementação do projecto no âmbito do descritor Geologia-Geomorfologia.</p> <p>É também recomendado, para a fase de Projecto de Execução, a obtenção de estudo geotécnico adequado, inclusive atendendo ao trajecto local da falha Pinhal Novo – Alcochete, considerada como falha activa.</p>

No que respeita aos recursos minerais, o INETI refere não ter conhecimento da existência de condicionantes à concretização do projecto.

## **Recursos Hídricos**

### Recursos Hídricos Superficiais

A área de intervenção localiza-se na bacia hidrográfica da Vala da Salgueirinha, em área sujeita a risco de inundação.

Atendendo a que se verificou que esta linha de água possuía um projecto de regularização desenvolvido sob responsabilidade do INAG e ainda não concretizado e que, contrariamente ao que era mencionado no EIA, no local também não existia rede de águas pluviais, foi solicitado um Aditamento ao proponente que deveria caracterizar a situação real existente no terreno relativamente a linhas de água, existência de rede pública de águas pluviais, drenagem pluvial e inundabilidade da área.

O Aditamento refere que nesta fase ainda não existe projecto de infra-estruturas pelo que *“se desconhece a configuração da rede de drenagem e o local onde será efectuada a descarga das águas pluviais do Empreendimento. No entanto, de forma a não incrementar os impactes actualmente existentes, decorrentes da não execução do Projecto de Regularização da Vala da Salgueirinha, na elaboração do Projecto de Execução das Infra-estruturas do empreendimento, deverá ser tido em conta o referido projecto, nomeadamente no que diz respeito às condições de drenagem da linha de água e área de inundação. Será também aferida a área de inundação em função de levantamentos topográficos de pomenor e de eventuais novos estudos hidrológicos.”*

Segundo o parecer do INAG, 40% da área a ocupar pelo projecto localiza-se em zona ameaçada por cheia e as soluções apresentadas pelo EIA que *“permitam retirar a área objecto de intervenção da zona de inundação da vala da Salgueirinha”* [citação do EIA] não se enquadram na estratégia que se pretende para a reabilitação e melhoramento da rede hidrográfica, enquadrada na Lei da Água.

Atendendo a que o INAG conclui que o projecto deverá ser revisto de forma a que a área sujeita a risco de cheia constitua uma área *non aedificandi*, devendo o projecto prever a ocupação apenas da área não inundável, considera-se que a questão da inundabilidade da área constitui uma restrição relevante à concretização do projecto.

Para além do parecer do INAG importa referir que a questão da inundabilidade da área foi mencionada na Consulta Pública pela Associação para a Elevação de Pinhal Novo e pela Junta de Freguesia de Pinhal Novo. No pedido de informação prévia (Anexo II), a Câmara Municipal de Palmela também alertou para a necessidade de acautelar esta questão.

Relativamente às águas residuais, face aos pareceres da CM Palmela (relativo ao pedido de informação prévia- Anexo II) e da Simarsul, o encaminhamento para os sistemas públicos de saneamento das águas residuais produzidas durante a fase de exploração do Projecto não se encontra definido.

O Aditamento ao EIA (Fevereiro de 2008), na Secção 2.2.8 relativa ao tratamento a dar às águas pluviais contaminadas com óleos e combustíveis, não se encontra completo, pois, mesmo em fase de Estudo Prévio, deveriam ter sido previstas as áreas de recolha que ficarão adstritas ao posto de combustíveis (valor do parâmetro A na fórmula da pág. 13) e apresentado o cálculo dos valores de precipitação considerados para efeitos do dimensionamento que justificassem o coeficiente 0,018 da mesma fórmula.

Na mesma secção é feita referência à eventual criação de uma área verde para armazenamento de águas pluviais provenientes do posto de combustível – 3º parágrafo da página 14 – o que parece à partida uma solução a evitar liminarmente, pelos óbvios inconvenientes que iria criar – impactes visuais negativos, cheiros, entre outros.

Também não está definido qual o destino a dar a estas águas – colector público ou linha de água.

### Recursos Hídricos Subterrâneos

Os aspectos ambientais mais relevantes dizem respeito à potencial contaminação do solo e água subterrânea, devido a eventuais derrames de hidrocarbonetos (de óleos e massas lubrificantes, combustíveis, etc.) provenientes da maquinaria e veículos afectos à obra, durante a fase de construção, e à impermeabilização de mais de metade da área de estudo (56%) e conseqüente diminuição da área de recarga do aquífero freático.

Considera-se que o projecto não é susceptível de gerar impactes ambientais relevantes e/ou significativos nos recursos hídricos subterrâneos, desde que adoptadas as medidas

de minimização preconizadas no EIA relativamente à Geomorfologia, Geologia e Hidrogeologia.

#### **Uso do Solo e Ordenamento do Território**

A área em apreço encontra-se abrangida pelo Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML), ratificado pela RCM n.º 68/2002, publicada no Diário da República n.º 82, I Série-B, de 8 de Abril.

Trata-se de uma área inserida na Unidade Territorial 9 – Espaço de Transição Nascente, recaindo em “Área de Dispersão Urbana a Controlar”, como demonstra o Esquema do Modelo Territorial.

Ainda segundo o esquema do modelo territorial, não se identifica qualquer interferência com a Rede Ecológica Metropolitana.

O PROTAML constitui um instrumento de natureza estratégica que integra um conjunto de orientações territoriais essencialmente dirigidas para os planos municipais de ordenamento do território e planos de natureza sectorial.

Trata-se de um instrumento orientador que não vincula directamente os interesses particulares, mas que vincula a administração e todos os actos autorizativos por si praticados a acolher as orientações dele emanadas, tanto na adaptação dos instrumentos de gestão territorial que lhe estão sujeitos, como na apreciação das diversas pretensões que com ele possam conflitar, tal como expresso no Despacho MAOTDR n.º 12722/2006, de 20 de Junho.

No caso em apreço, e em sintonia com a posição já defendida pela CCDRLVT no âmbito da apreciação desta pretensão para efeitos do disposto no D.L. n.º 12/2004, de 30 de Março (aprovação de localização do conjunto comercial), pode-se afirmar, com relativa segurança, que a pretensão não colide com as orientações territoriais estabelecidas no PROTAML para este território, que apontam para um incremento do desenvolvimento do Pinhal Novo em complemento com a área de Coima.

Por conseguinte, não se vislumbra inconveniente na localização da pretensão, no quadro da estratégia e modelo territorial estabelecido no PROTAML para este local.

A área de intervenção encontra-se igualmente abrangida pelo Plano Director Municipal de Palmela (PDMP), ratificado pela RCM n.º 115/97, publicada no Diário da República n.º 156, I Série-B, de 9 de Julho.

De acordo com a Planta de Ordenamento do PDMP, a área de intervenção recai em solos qualificados como “Espaços Urbanos”, categoria de “Tecido Urbano Habitacional Consolidado – H2C”, sendo o seu limite nascente marginal a um troço da Vala da Salgueirinha, classificada como “Espaço Natural”.

Relativamente ao “Espaço Natural” associado à Vala da Salgueirinha (classificada como REN), os elementos apresentados demonstram que esta linha de água se situa no lado oposto da Rua Bartolomeu Dias, que margina a área de intervenção a Nascente, pelo que se pode concluir que esta recai na sua totalidade em “Espaços Urbanos - Tecido Urbano Habitacional Consolidado – H2C”, não interferindo portanto com o aludido “Espaço Natural”.

Considerando o esclarecimento prestado pela proponente, de que a pretensão não configura uma operação de loteamento, antes sim uma obra de edificação, encontra-se a mesma sujeita ao regime de uso do solo estabelecido do artigo 11.º do Regulamento do PDMP, para os “Espaços Urbanos”, os quais são constituídos por áreas com elevado nível de infra-estruturação e concentração de edificações, onde o solo se destina predominantemente à construção e onde é admitida a instalação de diversos usos, entre os quais o comércio e serviços.

Nestes termos, retira-se do n.º 2 deste artigo que a viabilidade das novas construções, no quadro de ausência de planos plenamente eficazes (Plano de Urbanização e Plano de Pormenor) e desde que daí não advenha quaisquer inconvenientes em termos do correcto ordenamento urbano do aglomerado, está dependente do respeito pelas características dominantes da zona em que se inserem, nomeadamente, alinhamentos, escalas, alturas da fachada, empenas, caves e estacionamento.

Em complemento, são estabelecidas regras supletivas no n.º 3 deste mesmo artigo, sendo aplicável a esta situação em concreto o número máximo de dois pisos.

Também em sintonia com o parecer emitido pela CCDRLVT no âmbito da apreciação ao conjunto comercial, conclui-se que se trata de uma pretensão compatível com o PDM em termos de uso do solo e que respeita o número máximo de dois pisos, sendo que,

relativamente à sua adequabilidade face às características urbanas do local, será sempre a autarquia a entidade mais habilitada para efectuar esta análise.

Sobre este último aspecto, não se pode deixar de salientar que a autarquia, no seu parecer favorável emitido no âmbito do pedido de informação prévia (PIP) – constante do Anexo I – para além de reconhecer a admissibilidade deste uso à luz do PDM, não suscitou qualquer objecção quanto à integração urbanística da pretensão, ressalvando apenas a necessidade de adequação do projecto às novas acessibilidades (reformulação da EN252 e da Rua Bartolomeu Dias).

Relativamente ao estacionamento, foi considerada a apreciação já efectuada no âmbito da localização do conjunto comercial.

Assim, aplicando a capitação mínima estabelecida no quadro constante do artigo 32.º do Regulamento do PDM, isto é, de 6 lugares de estacionamento para ligeiros por cada 100 m<sup>2</sup> de Abct e de 1 lugar de estacionamento para pesados por cada 500 m<sup>2</sup> de Abct, obtemos um total de 1.388 lugares para ligeiros (23.122,00 m<sup>2</sup> Act/100 m<sup>2</sup> abc x 6 lug.) e um total de 46 lugares para pesados (23.122,00 m<sup>2</sup> Act/500 m<sup>2</sup> x 1 lug.).

Neste caso, foi considerada a orientação que tem vindo a ser adoptada nos conjuntos comerciais, a qual considera que o retail park funciona como um conjunto, pelo que, no dimensionamento do estacionamento, se deve adoptar o rácio em função da área total de construção do retail park e não de forma individual, em função da área de construção de cada fracção/loja.

Considerando que o projecto contempla um total de 1.064 lugares de estacionamento para ligeiros e 37 lugares de estacionamento para pesados, conclui-se que não são respeitados os critérios mínimos de dimensionamento estabelecidos no artigo 32.º do Regulamento do PDM para os hipermercados e comércio com Abct > 4.000 m<sup>2</sup>.

Importa sublinhar que o proponente foi alertado para a necessidade de fundamentar o dimensionamento do estacionamento proposto face aos critérios estabelecidos no PDM que, contrariamente ao alegado por este, são distintos dos estabelecidos na Portaria n.º 216-B/2008, de 3 de Março, a qual se aplica supletivamente apenas nas situações em que o PMOT seja omissivo em termos de critérios de dimensionamento, o que não é o caso.

Esta pretensão insere-se na área de intervenção do Plano de Urbanização do Pinhal Novo, em elaboração pela autarquia, logo, ainda não eficaz.

Muito embora esta pretensão não se enquadre na proposta de Plano de Urbanização apresentada pela autarquia a este organismo, o parecer desta emitido no âmbito do PIP não questiona a sua viabilidade. Sendo assim, depreende-se que a autarquia entende que se trata de um uso e ocupação admissíveis naquele local, caso em que deverá actualizar a proposta de Plano de Urbanização no decurso da sua elaboração.

Por último, relativamente à servidão rodoviária associada à EN252, a Estradas de Portugal, S.A., nos dois pareceres emitidos no âmbito da localização do conjunto comercial e no parecer emitido no âmbito do presente procedimento de AIA, inviabiliza a localização do posto de abastecimento de combustíveis, exige a reformulação do acesso ao empreendimento e a construção de uma passagem pedonal desnivelada no atravessamento da EN252, e, por último, alerta para a necessidade de reformulação do Estudo de Tráfego, com realce para o facto de o mesmo dever enquadrar o conjunto comercial em apreciação e localizado na proximidade deste.

Face ao exposto, conclui-se que a pretensão se conforma com os instrumentos de gestão territorial em vigor, em termos de uso do solo, sendo que, ao nível dos parâmetros de ocupação, se detecta uma incompatibilidade do projecto face ao dimensionamento do estacionamento para ligeiros e pesados estabelecido no quadro constante do artigo 32.º do Regulamento do PDM (hipermercados e comércio com Abct > 4.000 m<sup>2</sup>), aplicável a este caso.

### **Ecologia**

A área em estudo, constituída por uma nave industrial principal, armazéns circundantes e terreno envolvente, é uma área bastante intervencionada.

De acordo com o parecer da DGRF, "(...) em termos de ocupação do solo, na maior parte da área a vegetação é apenas herbácea", sendo que, as "(...) plantas existentes denotam alguma degradação dos solos.". O terreno envolvente à antiga área industrial é constituído, maioritariamente, por matos, contudo, verifica-se ainda a existência de áreas compostas por exemplares de porte arbóreo, com menor representatividade.

No que concerne a diversidade florística da área em estudo, verifica-se que a área não ocupada pela antiga infra-estrutura fabril se caracteriza pela abundância de plantas invasoras de carácter ruderal. Para além do referido, verifica-se ainda a presença de exemplares de sobreiros (*Quercus suber*), de pinheiros bravos (*Pinus pinaster*), de pinheiros mansos (*Pinus pinea*) e de eucaliptos (*Eucalyptus globulus*)

Assim, dado o elevado grau de intervenção da área de implantação do projecto, não se verifica a presença de espécies com estatuto de conservação, com excepção da presença de exemplares de sobreiros.

A DGRF condiciona o abate de sobreiros, pinheiros e eucaliptos ao cumprimento da legislação aplicável, não se tendo manifestado desde já contrariamente ao mesmo.

Relativamente à fauna presente na área em estudo, é segundo o EIA, não é expectável a presença de espécies de importância ecológica ou conservacionista, verificando-se apenas a presença de espécies de carácter ubíqua, facto com o qual se concorda.

Face ao exposto, e no que diz respeito aos impactes previstos, considera-se que estes são negativos, estando associados, fundamentalmente, à eliminação de exemplares de porte arbóreo existentes, na fase de construção.

### Qualidade do Ar

O tráfego rodoviário em circulação na EN252 constitui a principal fonte de poluição atmosférica na envolvente da área em estudo, devido à sua intensidade e proximidade aos receptores sensíveis. Segundo o EIA, nesta via, a partir da qual se fará o acesso ao empreendimento, observam-se actualmente algumas situações de congestionamento.

Como receptores sensíveis em termos de qualidade do ar, o EIA considera dois conjuntos de habitações imediatamente adjacentes ao limite Norte e ao limite Sul do local do projecto, e a mancha urbana que se desenvolve a Oeste do mesmo.

Tendo em conta que na proximidade da área do projecto não existem estações de monitorização que permitam a caracterização da qualidade do ar na sua envolvente, no aditamento ao EIA foi apresentada uma estimativa das concentrações dos poluentes monóxido de carbono (CO), óxidos de azoto (NOx) e partículas (PM10) solicitada pela CA, obtida através da aplicação de um modelo de simulação da dispersão de poluentes na atmosfera (ISCST3).

O domínio de simulação considerado abrangeu um grupo de cinco receptores discretos, localizados a uma distância que varia entre os 40 e os 685 metros da área do projecto. A modelação foi efectuada considerando os valores mais conservativos do estudo de tráfego (TMD de 856 veículos/hora, correspondendo à situação de dia útil) e um ano de dados meteorológicos da estação de Setúbal. Da análise dos resultados obtidos verifica-se que, actualmente, as concentrações dos poluentes referidos são muito baixas e bastante inferiores aos valores limite legislados, observando-se os valores mais elevados na zona do Bairro da Cascalheira, receptor mais próximo da EN252.

Durante a fase de construção do retail park ocorrerão impactes negativos na qualidade do ar nas zonas envolventes à obra e nas zonas envolventes aos percursos dos veículos de transporte de materiais. As emissões de poluentes atmosféricos, sobretudo partículas em suspensão, estarão essencialmente associadas à demolição das infra-estruturas existentes, à movimentação de terras, à circulação de maquinaria e veículos pesados de transporte de materiais e ao funcionamento de centrais de betão e de asfalto.

Segundo o EIA, estes impactes, de âmbito local e minimizáveis se forem adoptadas as medidas propostas que visam a emissão e dispersão de poluentes atmosféricos, serão pouco significativos e de magnitude moderada, atendendo ao seu carácter temporário e ao facto de os receptores sensíveis estarem relativamente afastados do local da obra.

Na fase de exploração do empreendimento, as emissões de poluentes atmosféricos para a atmosfera estarão associadas ao tráfego automóvel gerado pelo seu funcionamento.

Para avaliação dos impactes na qualidade do ar na fase de exploração do retail park foi utilizado o mesmo modelo de simulação já referido na caracterização da situação de referência. A avaliação apresentada no EIA permitiu constatar que, apesar de se verificar um aumento das concentrações dos poluentes atmosféricos NOx, CO e PM10, os valores obtidos são bastante inferiores aos valores limite legislados. Assim, tal como referido no EIA, consideram-se pouco significativos os impactes associados à exploração do empreendimento.

Tendo em atenção a natureza do projecto e a informação disponível no EIA, sobretudo a relativa à avaliação de impactes com a qual genericamente se concorda, considera-se

que a implementação do Pinhal Novo Retail Park não provocará impactes negativos muito significativos na qualidade do ar da sua envolvente.

#### **Ambiente Sonoro**

Os impactes no ambiente sonoro de um projecto deste tipo decorrem do acréscimo de tráfego induzido nas vias da envolvente e do funcionamento de equipamentos ruidosos a instalar.

Atendendo a que o projecto se encontra em Estudo Prévio, não é possível determinar o número, localização e características dos equipamentos, pelo que apenas se avaliam os impactes decorrentes do acréscimo de tráfego na EN252, fonte sonora predominante na área de estudo e a partir da qual se acederá ao Retail Park.

Os ensaios acústicos realizados no âmbito da elaboração do EIA demonstram que, actualmente, os receptores sensíveis localizados junto à EN252 estão sujeitos a níveis sonoros com referência aos indicadores  $L_{den}$  e  $L_n$  da ordem dos 66/67 dB(A) e 57/58 dB(A), respectivamente. Estes níveis são superiores aos valores-limite aplicáveis na ausência de classificação de zonas ( $L_{den} \leq 63$  dB(A) e  $L_n \leq 53$  dB(A)) e também superiores aos valores-limite mais permissivos, referentes à classificação de Zona Mista ( $L_{den} \leq 65$  dB(A) e  $L_n \leq 55$  dB(A)) - Regulamento Geral do Ruído (RGR), aprovado pelo Decreto-Lei nº 9/2007, de 17 de Janeiro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 278/2007, de 1 de Agosto, e rectificado pela Declaração de Rectificação nº 18/2007, de 16 de Março.

O EIA, com base no estudo de tráfego elaborado para os cenários "com" e "sem" projecto, estima, para o ano 2010, um incremento entre 6% e 37% de veículos ligeiros e até 3% de veículos pesados, o que representa um incremento teórico de níveis sonoros da ordem de 1 dB(A) nas proximidades da EN252. Para o período compreendido entre 2010 e 2020, o EIA estima um incremento de veículos ligeiros da ordem dos 5% e nulo relativamente a pesados, prevendo assim que não existam incrementos sensíveis dos níveis sonoros neste período temporal.

Assim, o EIA refere que o acréscimo de 1 dB(A) nos níveis sonoros é "pouco significativo ou mesmo sem significado", justificando assim não ser necessária a adopção de medidas de minimização do ruído gerado pelo tráfego afecto ao empreendimento. Contudo, constata que, nos termos da regulamentação em vigor, a situação actual carece de medidas de redução do ruído de tráfego na EN252, a implementar pela entidade responsável pela via.

De facto, actualmente, e de acordo com o art. 19º do RGR, no troço avaliado já se afigura necessária a adopção de medidas de redução de ruído, cuja entidade competente é a entidade responsável pela exploração da via, ou seja, a Estradas de Portugal, S.A. (E.P., S.A.). Este facto é mencionado no EIA.

Atendendo à necessidade de a entidade responsável dever pronunciar-se relativamente à "incorporação" dos acréscimos de níveis sonoros em eventuais planos de redução de ruído projectados para o local, foi solicitado parecer à E.P., S.A. relativamente aos impactes do projecto no ambiente sonoro.

A E.P., S.A. referiu que não se responsabiliza pelo acréscimo de ruído gerado pelo funcionamento do empreendimento em causa e que o projecto deverá ser reformulado no sentido (entre outros) da adopção de medidas de minimização do ruído gerado pelo acréscimo de tráfego.

Assim, face ao parecer da entidade responsável pela concretização das medidas de redução de ruído, e face aos pressupostos de avaliação, considera-se que não deverão ser permitidos acréscimos aos níveis sonoros já existentes.

#### **Património**

A metodologia utilizada na elaboração do factor ambiental "Património Arqueológico, Arquitectónico e Etnográfico" apresenta-se adequada ao tipo de projecto e à fase em que este foi apresentado em sede de AIA. A caracterização da situação de referência do descritor baseou-se, assim, na pesquisa bibliográfica, na análise cartográfica e na prospecção arqueológica sistemática de toda a área de implantação do projecto.

O espaço a afectar pelo projecto, inserido num perímetro vedado, apresenta-se nivelado e estruturado em função duma antiga unidade fabril, hoje arruinada. As áreas edificadas, as zonas pavimentadas ou compactadas para estacionamento e circulação de viaturas, e os terrenos baldios artificialmente regularizados e cobertos por densa vegetação herbácea, condicionaram fortemente a eficácia da prospecção realizada.

Considera-se, no entanto, não ser inteiramente correcta a afirmação de que o fraco potencial arqueológico da envolvente "... não sugere a necessidade de medidas preventivas, para mitigação de potenciais impactes" (pág.169), quando é sabido que, em matéria de Arqueologia, há sempre uma possibilidade mesmo que remota do subsolo vir a revelar vestígios. O que a ausência de resultados da prospecção mostrou foi não ser necessário preconizar medidas de minimização específicas.

Considera-se, assim, não se prever impactes significativos, desde que, na fase de construção, seja implementado o Acompanhamento Arqueológico permanente de todas as acções que impliquem a mobilização do solo, incluindo a instalação do estaleiro, a remoção dos escombros resultantes da demolição dos edifícios, desmatagens e decapações superficiais de preparação do terreno, escavações, terraplanagens. As áreas de empréstimo e depósito ou outras áreas funcionais da obra, cuja localização seja fora da área de incidência do projecto, deverão ser alvo de prospecção arqueológica prévia.

A eventual identificação de vestígios arqueológico durante o acompanhamento da obra determinará a adopção de medidas de minimização específicas, designadamente a realização de sondagens de caracterização, em número e dimensão a determinar pelo arqueólogo responsável por esse trabalho.

### **Paisagem**

De acordo com a análise apresentada no EIA, a área do projecto localiza-se numa área de paisagem de reduzida qualidade visual, onde predomina um carácter suburbano de reduzido valor paisagístico, devido à sua desorganização visual, decorrente da pressão urbanística.

Os principais impactes negativos decorrentes da implantação do projecto, na fase de construção, passam essencialmente pela alteração morfológica do terreno, introdução de elementos estranhos transformando assim o carácter visual da paisagem. Estes impactes, apesar de negativos, são localizados.

Para a fase de exploração, segundo o EIA, os impactes serão positivos, tendo em conta que o projecto irá valorizar a paisagem, uma vez que será substituído um equipamento degradado por um equipamento comercial que se prevê que seja devidamente integrado na paisagem.

Não obstante, deverá ser dado cumprimento integral às medidas previstas no EIA e ainda a adequada manutenção dos espaços verdes.

### **Sócio-economia**

De acordo com o EIA, e segundo dados dos Censos 2001, a freguesia do Pinhal Novo caracteriza-se como predominantemente urbana, tendo a sua população apresentado um crescimento positivo na última década.

O Sector Terciário apresenta-se como o grande empregador da área de estudo.

Na freguesia de Pinhal Novo, em 2001, a taxa de desemprego era de 9,1%.

O concelho de Palmela e a freguesia de Pinhal Novo são servidos por uma vasta rede viária, destacando-se ao nível da rede fundamental a A12, a A2 e o IC13. Directamente a área de estudo é servida, pela EN252, que liga Setúbal ao Montijo, que também estabelece acesso à A2 e ao IC13, com as respectivas ligações à Ponte 25 de Abril e à Ponte Vasco da Gama.

A área de intervenção corresponde às antigas instalações de uma fábrica de cerâmica desactivada em 1984. Segundo o EIA, a área pretendida pelo projecto encontra-se actualmente ocupada por uma serralharia e um stand de venda de automóveis usados. No entanto, quando da visita ao local verificou-se que a área se encontra desocupada, não existindo qualquer uso ou actividade associada.

Na fase de construção os impactes na componente social estão associados às actividades construtivas que acarretam incómodos para as populações da área envolvente. Os impactes associam-se, assim, com o aumento de pessoas, máquinas e veículos pesados ao local, com o aumento dos níveis de ruído e com a alteração da qualidade do ar e que tenderão a diminuir a qualidade de vida e do quotidiano das populações na área envolvente

O acesso à zona de intervenção e estaleiros, durante a fase de construção, far-se-á pela EN252 através do acesso existente. Segundo o EIA, os percursos internos serão convenientemente traçados e sinalizados de forma a permitir a circulação em condições

de segurança.

Importa referir que o EIA não apresenta estimativas de tráfego para a fase de construção, considerando-se adequado que os mesmos sejam apresentados e avaliados em fase de Projecto de Execução, atendendo à distribuição diária dos veículos, percursos previstos, horas de maior fluxo, pontos de conflito e/ou outros.

A exploração do projecto induzirá a criação de 410 postos de trabalho. Neste contexto, sendo referido no EIA que a taxa de desemprego em 2001 era de 9,1% na freguesia do Pinhal Novo, é expectável que o Projecto possa contribuir para a diminuição desta taxa.

Aquando da sua entrada em funcionamento o projecto tenderá a constituir-se como um factor positivo para o sector comercial e como um catalizador para a economia local e regional, uma vez que diversifica a oferta existente no concelho de Palmela.

Segundo o EIA, a freguesia de Pinhal Novo não apresenta um grande dinamismo ao nível de comércio de rua/local, não sendo identificáveis, de forma clara, as afectações expectáveis sobre essas unidades. No entanto, espera-se que o impacte a este nível seja nulo ou pouco significativo uma vez que a oferta proposta pelo retail park apresenta características distintas / oferta diferenciada do comércio tradicional / local.

Atendendo à natureza e significância dos impactes identificados, consideram-se que são adequadas as medidas de minimização propostas no EIA e que se transcrevem no ponto "Medidas". Todavia, não obstante se corroborar as medidas indicadas propõem-se medidas adicionais.

Face ao exposto, considera-se que a implantação do Pinhal Novo Retail Park contribuirá para o desenvolvimento económico do concelho de Palmela, agregando de forma integrada retalhistas e grossistas de grande dimensão, diversificando a oferta existente.

A concretização do projecto resultará na criação de cerca de 410 postos de trabalho directos factor que tenderá a contribuir positivamente quer para a economia local quer para as famílias/população local.

O EIA não prevê que o Pinhal Novo Retail Park e os impactes induzidos nas várias fases do projecto provoquem o agravamento das condições sociais locais, sendo que os impactes, relativos ao descritor sócio-economia, que considera negativos se relacionam com o aumento de tráfego em ambas as fases (construção e exploração), são classificados como pouco significativos.

Importa referir que a Junta de Freguesia de Pinhal Novo considera a transformação das instalações da antiga fábrica de cerâmica "Cerapa" como um projecto com eventuais mais-valias para a freguesia, considerando a actual inoperância de um espaço industrial devoluto e a alternativa de construção de habitação naquele local.

Assim, relativamente ao factor ambiental sócio-economia, considera-se o presente projecto viável, desde que cumpra as medidas previstas no EIA e no presente parecer, com vista a evitar ou minimizar os impactes negativos e a potenciar os impactes positivos.

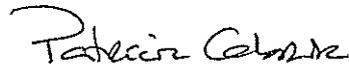
Medidas		
Medidas Minimização e/ ou Compensatórias	Avançadas no EIA e aceites pelo técnico	
	Propostas pelo técnico	Justificação
Medidas de Monitorização	Avançadas no EIA e aceites pelo técnico	
	Propostas pelo técnico	Justificação

Informação Adicional (para fases subsequentes)	
Informação	Justificação

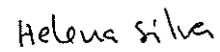
<p><b>Comentários Gerais ao EIA/Projecto – Razões de facto e de direito que justificam a decisão</b></p>	<p>Da avaliação efectuada resulta que a concretização do Pinhal Novo Retail Park contribuirá para o desenvolvimento económico do concelho de Palmela, agregando de forma integrada retalhistas e grossistas de grande dimensão, diversificando a oferta existente.</p> <p>Conduzirá também à criação de cerca de 410 postos de trabalho directos, factor que tenderá a contribuir positivamente quer para a economia local quer para as famílias/população local.</p> <p>A Junta de Freguesia de Pinhal Novo considera que a transformação das instalações da antiga fábrica de cerâmica “Cerapa” como um projecto com eventuais mais-valias para a freguesia, considerando a actual inoperância de um espaço industrial devoluto e a alternativa de construção de habitação naquele local.</p> <p>No entanto, da avaliação resultou que a inundabilidade da área de intervenção compromete a concretização do projecto, uma vez que 40% dessa área é inundável e que se preconiza a sua ocupação com edificações. Por outro lado, as soluções apresentadas no EIA não se enquadram na estratégia que se pretende para a reabilitação e melhoramento da rede hidrográfica, enquadrada na Lei da Água. Importa referir que esta questão adveio de parecer do INAG e foi mencionada na Consulta Pública pela Associação para a Elevação de Pinhal Novo e pela Junta de Freguesia de Pinhal Novo.</p> <p>Acresce o facto de a Estradas de Portugal, S.A., entidade responsável pela gestão da EN252, onde se inclui a salvaguarda dos níveis máximos de ruído ambiente exterior na área de influência daquela via, referir que não se responsabiliza pelo acréscimo de ruído gerado pelo funcionamento do empreendimento e que o projecto deverá ser reformulado no respeitante aos acessos rodoviários e pedonais, à compatibilização com o nível de serviço actualmente verificado na EN252, à compatibilização com os impactes cumulativos e à adopção de medidas de minimização do ruído gerado pelo acréscimo de tráfego.</p> <p>Relativamente aos acessos, a Câmara Municipal de Palmela também refere que os estudos de tráfego retratam uma solução viária que não defendem, conforme consta de pareceres anteriores (Pedido de Informação Prévia - Anexo II).</p> <p>A Estradas de Portugal, S.A. menciona também não poder aceitar a degradação do nível de serviço da EN252 considerada na Adenda ao EIA, onde se explicita que no trecho em causa o nível de serviço passará de D para E, porquanto esse nível de serviço não é compatível com o estabelecido nas bases de concessão da Rede Rodoviária Nacional, publicadas no D.L. Nº 380/2007, de 13 de Novembro.</p> <p>Verificou-se também que o projecto apresenta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- incompatibilidade com o Regulamento do PDM no que respeita ao dimensionamento do estacionamento para ligeiros e pesados estabelecido no quadro constante do artigo 32.º (hipermercados e comércio com Abct &gt; 4.000 m<sup>2</sup>), aplicável a este caso, o que se traduz numa lacuna de 324 lugares para ligeiros e de 9 lugares para pesados; saliente-se que, relativamente aos veículos ligeiros, este défice corresponde a cerca de 30% do número de lugares previsto pelo projecto;</li> <li>- indefinição da possibilidade de encaminhamento das águas residuais para os sistemas públicos de saneamento.</li> </ul>
--	--

<b>Parecer Final</b>	<input type="checkbox"/>	<b>Favorável</b>	<b>Data:</b>
	<input type="checkbox"/>	<b>Favorável Condicionado</b>	<b>Data:</b>
	<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Desfavorável</b>	<b>Data: 09-06-2008</b>

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo



Patrícia Cabrita



Helena Silva

Responsável pela CA  
(Assinatura)

Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico



José Correia