



Participação Evoluir Oeiras - Associação

Exmo. Senhor Presidente da Câmara Municipal de Oeiras
Isaltino Morais

A Evoluir Oeiras Associação é uma pessoa coletiva de direito privado, de natureza associativa e sem fins lucrativos com o NIF 516458507, constituída a 19 de Maio de 2021, com sede na Rua da Quinta das Palmeiras, 3A, 2780-148 Oeiras, na União das Freguesias de Oeiras e São Julião da Barra, Paço de Arcos e Caxias, concelho de Oeiras e email evoluiroeiras@gmail.com. A Evoluir Oeiras tem por finalidade promover a participação cívica, a transparência, a boa governação e a sustentabilidade no âmbito da atuação do município de Oeiras, visando a concretização de um modelo de desenvolvimento fundado em valores de respeito e preservação do ambiente, respeito e valorização das pessoas, cidadania e transparência, razão pela qual vem apresentar a sua participação pública referente à Proposta de Plano de Pormenor Norte de Caxias.

1. Introdução

Através do Edital n.º 512/2023 da Câmara Municipal de Oeiras de 18 de outubro 2023 e pelo Aviso n.º 19716/2023 publicado em Diário da República, a Evoluir Oeiras - Associação teve conhecimento da Consulta Pública a decorrer a partir do dia 20 de outubro de 2023 e pelo prazo de 30 dias úteis, terminando a 04 de dezembro de 2023, referente à Proposta de Plano de Pormenor Norte de Caxias. A informação foi disponibilizada pelo Município na sua página online de Participação cidadã:

<https://www.oeiras.pt/-/discussao-publica-plano-pormenor-norte-caxias> com os anexos:

- Diário da República - Aviso n.º 19716/2023
- Edital Nº 512/2023
- Proposta de Deliberação Nº 782/2023
- Documentação da proposta do Plano de Pormenor Norte de Caxias
- Link de documentação: <https://drive.oeiras.pt/s/Fm5j5RSWCBM3DH4>



Conforme informação em regulamento de consulta pública: “O Plano Pormenor Norte de Caxias abrange uma área aproximada de 42 hectares na União de Freguesias de Oeiras e São Julião da Barra, Paço de Arcos e Caxias concelho de Oeiras, cuja delimitação é definida na Planta de Implantação que faz parte das peças gráficas do plano.”, “O PPNC desenvolve e concretiza em detalhe a Sub-UOPG 3 – Zona Norte de Caxias, definida no Plano Diretor Municipal de Oeiras.”

2. Sobre o processo

Ao contrário do que tem acontecido com as propostas de loteamento, a Câmara Municipal de Oeiras (CMO) colocou online a documentação que compõe o processo.

Contudo, a Associação Evoluir Oeiras entende que a CMO deveria promover um maior envolvimento da população visando o seu esclarecimento quanto ao processo urbanístico em causa.

Lamentamos que, para o que interessa à liderança da CMO, sejam efetuados panfletos de divulgação e transmissões online de cerimónias, algumas com reduzida relevância para tal aparato, servindo para propaganda política do Sr. Presidente. Por outro lado, no que concerne a informar os munícipes sobre consultas públicas como esta, nunca há grande interesse em divulgá-la. A sessão de esclarecimento e discussão pública que desde 2019 vinha sendo prometida à população a realizar na sede dos Unidos Caxienses não foi realizada e a sessão pública de divulgação realizada foi efetuada numa fase inicial da consulta pública quando os 139 documentos tinham sido colocados no site para os cidadãos na véspera. Os cidadãos não tiveram assim acesso à documentação com centenas e centenas de páginas, pelo que dúvidas não iam certamente ser relativas à documentação disponibilizada. De lamentar ainda que esta sessão tenha sido realizada numa sala fechada num local de difícil acesso e mal servido de Transportes Públicos. Não foi transmitida online de forma a ser o mais abrangente possível e foi realizada em horário que não permitia a participação de quem a essa hora ainda se encontrava em horário laboral ou a sair do emprego.

Consideramos ainda que um período de consulta pública de apenas 30 dias é manifestamente insuficiente para a dimensão do projeto e do volume de documentação (139 ficheiros). De lamentar de igual forma a disponibilização de ficheiros em formatos vetoriais “.dwfx”, de Autodesk, cuja maioria dos cidadãos não tem acesso de visualização.

Consideramos ainda que as falhas de processo e problemas detetados que apontamos não são problemas técnicos nem resultantes de falhas de serviços CMO, são sim por decisões políticas do executivo camarário.

3. Problemas detectados

Os pressupostos deste Plano Pormenor estão profundamente errados face às boas práticas em matéria territorial, contrariando os pressupostos definidos pelo Novo Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial de 2014 (adiante NRJIGT de 2014), configurando uma expansão do solo urbano com implicações complexas ao nível da coesão territorial, com o fomento de mais tráfego automóvel e o agravamento dos problemas do concelho como a compactação dos solos e alteração do escoamento pluvial com pressão nos sistemas de saneamento a jusante.

A desadequação deste modelo urbano foi, aliás, claramente levantada pela CCDR-LVT em 2022 durante o processo de adequação do Plano Diretor Municipal de Oeiras ao referido NRJIGT de 2014, tendo a CCDR-LVT alterado posteriormente a sua posição, de forma pouco compreensível é preciso dizê-lo, face às contradições urbanísticas em causa.

É preciso referir que durante muitos meses houve depósito de aterros vindos do exterior neste espaço, situação que não vem referenciada no processo. Ou seja, ao mesmo tempo que eram pedidos pareceres técnicos a entidades externas ao município a propósito da “Reavaliação das Escarpas e Áreas de Elevada Suscetibilidade Geológica” ou às “linhas de águas na área de intervenção”, e enquanto acontecia o processo de “concertação” da REN com a CCDR e a APA, tinham lugar intervenções de movimentação de terras e construção de saneamento, como mostram as 3 fotografias abaixo, propriedade da Associação Evoluir Oeiras, datadas de Abril de 2022.





Para suportar a desadequação do atual modelo urbanístico, é de realçar que a CCDR referiu em pareceres intermédios que:

"A proposta é consonante com objetivos genéricos estabelecidos a montante para a área de intervenção e mostra coerência com os Termos de Referência do plano. Verifica-se no entanto que um dos pontos chaves do plano prende-se com a intenção de a CMO pretender "Conter as áreas de expansão urbana, limitando a reclassificação de solo com a classificação de urbanizável em solo urbano ao indispensável e por via contratual, fundamentada com a sua programação e demonstração de sustentabilidade económica e financeira, não sendo demonstrada a respetiva indispensabilidade."

As propostas e o modelo de ocupação refletem as intenções e a estratégia definidas a montante pela CMO, e que encontram suporte apenas no próprio Plano Diretor Municipal de Oeiras (PDMO) em vigor, após a desconformidade evidente com o NRJIGT. Contudo, independentemente da conformidade com o PDMO, uma questão prévia que se coloca prende-se com o facto de a classificação do Solo urbano não ter suporte na lei aplicável (Lei de bases, RJIGT e DR 1/2015). Note-se que o PP teria como premissa principal responder à necessidade de reabilitação paisagística do território, pelo que antes de mais seria adequado estabelecer objetivos de valorização do solo natural e das zonas não ocupadas, sem prejuízo de uma avaliação/aferição global sobre eventuais necessidades de criação de solo urbano devidamente fundamentadas.

Um dos pressupostos deste plano, e que se subentende por várias declarações públicas sobre o tema e pelo suporte na solução rodoviária de base, entretanto chumbada, que esteve na génese da prossecução do mesmo, dependiam da assumpção do escoamento de tráfego

diretamente para a A5. Sendo assumido pelos próprios proponentes ao longo do documento ser este um gerador de tráfego, o chumbo da solução pela BRISA e pelo IMT, constituía desde logo condição suficiente para inviabilizar a solução urbanística. Por esse motivo, a CCDR remetia para uma aprovação da I.P., que não a valida, situação reforçada categoricamente no parecer do IMT que refere: *"verifica-se que a proposta apresentada, contempla a criação de um novo acesso/ligação à A5/IC15, situação proibida nos termos das disposições constantes no artigo 50º do EERRN, não se afigurando que a mesma se integre nas situações de exceção previstas no mesmo artigo, pelo que, não reúne condições para poder vir a ser autorizada"*. Desta forma, perante este facto técnico, estamos perante um claro gerador de tráfego a descarregar integralmente numa via a criar paralela à A5 (Via Longitudinal Sul, - VLS) - criando inúmeros conflitos com o contexto existente, designadamente problemas de saúde pública para as populações residentes e já amplamente contestadas pelos moradores.

O mesmo documento que identifica o aumento de tráfego, apenas compatível com um escoamento direto para a A5, conduz à necessidade do promotor se refugiar num "Estudo de Mobilidade Sustentável" que configura um ensaio teórico e sem relação com a realidade territorial, baseando propostas em sistemas de partilha de viaturas inexistentes, a utilização de bicicletas elétricas como pré-condição para a sustentabilidade na ligação da área do empreendimento às estações de Caxias ou paço de Arcos, por territórios topograficamente inadequados para a circulação em bicicleta sem estar prevista a criação da necessária infraestrutura segregada. Note-se que o discurso "pró bicicletas" esbarra imediatamente na evidência das ciclovias preconizadas serem uma "ilha" isolada por um território hostil para a mobilidade suave, sem ciclovias existentes e sem calendário para a sua execução.

Desta forma remetem-se as principais desconformidades técnicas que tornam incompatível a aprovação do projeto nas atuais condições:

Reclamação 1: Desadequação do Relatório Ambiental às exclusões de REN relativas

O Relatório Ambiental é permissivo quanto à exclusão de figuras essenciais da REN dentro da área do Plano, já depois do redesenho das figuras de acordo com os novos critérios de delimitação, permitindo exclusões nas tipologias de "Elevado Risco de Erosão do Solo" e "Áreas Estratégicas de Infiltração e Recarga de Aquíferos" tendo por base, não a funcionalidade ambiental, mas sim condições administrativas relacionadas com o próprio processo de urbanização, designadamente estarem "em conformidade com o previsto no n.º 2 do artigo 9.º do RJREN,(...) justificada quanto à sua indispensabilidade e existência de contrato de

urbanização.”. Não há, portanto, suporte ambiental para a exclusão que não seja a necessidade de prossecução e viabilização do próprio empreendimento. Esta situação é agravada pela posição da APA que não justifica a aceitação de exclusão, reforçada pela CCDR-LVT num momento posterior, baseando a sua aceitação num parecer favorável da APA.

Reclamação 2: Desadequação do modelo de acessibilidade, baseado na minimização dos impactes na geração de tráfego

Tendo a BRISA emitido parecer desfavorável, definido de forma irreversível a eliminação do acesso à A5, foi esvaziado de conteúdo a própria razão de ser da concertação em causa com estas entidades, tendo no entanto sido criado um problema ambiental grave para as populações uma vez que é assumido pelo Plano que haverá geração de tráfego, que será traduzida numa situação de progressiva deterioração do tráfego. Este problema não é abordado de forma adequada no Relatório Ambiental nem na Avaliação Ambiental Estratégica, sendo minimizado pela existência de um “anexo” ao Plano denominado “Estudo de Mobilidade Sustentável”.

O referido “Estudo de Mobilidade Sustentável” assume-se como destinado a “debruçar-se na escolha de medidas que incentivem o conjunto dos utilizadores do PPNC a deslocar-se de uma forma mais sustentável, diminuindo o uso intensivo do transporte individual favorecendo outros modos, nomeadamente, o transporte coletivo público ou privado, o sistema de carpooling (boleias), os modos ativos (de bicicleta, de trotinete ou a pé) e outros serviços sustentáveis, com comprovadas vantagens na redução de congestionamentos rodoviários nas horas de ponta, na redução de emissões poluentes e na redução do custo generalizado das deslocações.”

O estudo constitui-se como um exercício teórico de boas intenções, caracterizando o transporte coletivo rodoviário antes da entrada em operação da TML, que nesta área proporciona uma solução sofrível com tempos de espera desajustados das exigências da vida quotidiana. O referido “Estudo de Mobilidade Sustentável” não desenvolve qualquer previsão de procura das medidas de “mobilidade Sustentável” preconizadas, o que é uma lacuna grave e que põe em causa a veracidade dos estudos de mobilidade preconizados, que desta forma ficam sem suporte.

É do conhecimento geral, tendo por base empreendimentos semelhantes, que a atratividade deste empreendimento é orientada para o uso do automóvel privado e nunca um transporte público rodoviário totalmente desadequado e que, para mais, se propõe ligar a estações ferroviárias que representam uma parte cada vez menos significativa dos esquemas de

mobilidade no acesso às áreas de escritórios no interior do concelho de Oeiras. O estudo teórico em presença têm falhas técnicas graves e omissões decisivas, acabando por propor “medidas que são normalmente designadas por “soft”, em contraponto com as medidas “hard” no domínio de transportes (nova infra-estrutura, novas redes de transportes) pelo que não exigem avultados investimentos financeiros”, o que na prática mostra um gritante desconhecimento sobre as exigências técnicas e financeiras para que a mobilidade ativa seja funcional e competitiva. No fundo, enumeram-se soluções de mobilidade alternativas ao transporte automóvel individual baseadas na bibliografia técnica e em boas práticas disponíveis, transpondo-as sem os ajustes e custos necessários a um território totalmente desajustado para a sua aplicação, a começar pela inexistência de infra-estrutura ciclável segregada do automóvel, que não existe e não é proposta, assumindo partilha com o automóvel contra todas as boas práticas, acrescidas pela orografia que acentua a diferença de velocidades, e assumindo à partida que os utilizadores devem munir-se de “bicicleta elétrica”, devendo todas estas incongruências ter sido valorizadas na Avaliação Ambiental Estratégica.

Reclamação 3: Desarticulação total da “Componente Mobilidade e Transportes” com as soluções preconizadas para a VLS no “Plano de Acessibilidades de Oeiras”

A solução de escoamento de tráfego, falida a solução de mobilidade sustentável sugerida em moldes teóricos, assentará num traçado de uma nova via rápida que atentará contra a legislação em matéria de ruído, atravessando bairros residenciais pré-existente se conflitando com distâncias de segurança a áreas de tratamento e assistência a cuidados continuados e áreas habitacionais tranquilas. As soluções preconizadas assentam numa calibração de tráfego ultrapassada pelos estudos de dimensionamento preconizados no “Plano de Acessibilidades de Oeiras” de 2023, que afirma categoricamente a necessidade da VLS ter que ter um perfil 2+2 para responder aos níveis de tráfego expectáveis. Desta forma, a atual proposta de Plano tem informação que a rede viária necessária tem que assentar num perfil 2+2, apresentando um traçado que viola o interior de bairros residenciais existentes.

É grave que os estudos de tráfego tenham sido, pelo menos parcialmente, realizados durante a pandemia, e que não serão representativos da situação.

Reclamação 4: Ausência de documentação que comprove a concertação por parte da CCDR-LVT

Apesar de uma lista extensa de documentação, não é possível aceder ao relatório de



concertação elaborado pela CCDR-LVT. Trata-se de um documento de referência indispensável e com valor legal, que não se encontra disponível.

4. Conclusão

A Associação Evoluir Oeiras não pode concordar com o Plano de Pormenor Norte de Caxias apresentado que enferma de várias falhas técnicas graves no que respeita à desconformidade do modelo de acessibilidades preconizado, bem como desconformidades na permissão de exclusão de figuras de REN no interior da área do Plano sem justificação adequada que não a prossecução do próprio empreendimento. Da mesma forma, o Relatório Ambiental e a Avaliação Ambiental Estratégica descaram várias dimensões ambientais em matéria de excesso de tráfego e congestionamento, ruído e o desaparecimento de suporte biofísico capaz de garantir o equilíbrio ambiental.

De um ponto de vista territorial, este Plano atenta contra o espírito do decreto-lei nº 80/2015, de 14 de maio, que procura conter a edificação, criando novas frentes urbanas em espaços que deveriam ter sido classificados como rústicos numa perspetiva de boa gestão territorial, defendendo a sustentabilidade económica, ambiental e a coesão social a curto, médio e longo-prazo. Os terrenos foram considerados urbanos na última a adequação do PDM de Oeiras ao novo regime jurídico, contrariando a nossa posição, que não foi atendida. Reiteramos a nossa posição de desacordo com a pretensão explanada neste Plano.

Oeiras, 4 dezembro de 2023

Direção da Associação Evoluir Oeiras