

Exmª Senhora  
Engª Gabriela Freitas  
Chefe do Gabinete do Secretário de Estado do  
Ordenamento do Território e das Cidades  
Rua de "O Século", nº 51, 2º  
1200-433 LISBOA

15 05 08 025751

(Adiantado por Fax.)

Assunto **PROJECTO DE RCM QUE DETERMINA A ALTERAÇÃO DO PROT-AML**

Em resposta à solicitação de V.Exª para emissão de parecer relativo ao Projecto de Resolução de Conselho de Ministros (RCM) que determina a alteração do PROT-AML (V/ ofício Nº 1106, de 15-04-2008, referência Proc. 33.07.01 Reg), informa-se o seguinte:

Consideram-se suficientes as razões que estiveram na base da tomada de decisão da alteração do PROT-AML e aceitáveis os principais objectivos e princípios que deverão orientar as intervenções espaciais com repercussão no modelo de organização do território regional.

#### **1. MOBILIDADE**

A melhoria da mobilidade torna-se uma questão premente face ao padrão das deslocações que evidenciam uma maioritária e crescente preferência pelo transporte individual em detrimento do transporte colectivo, quer por insuficiência ou inadequação do serviço por este oferecido, quer por razões de ordem eminentemente comportamental.

Na ausência de uma resposta eficaz de planeamento urbano e de uma oferta adequada de soluções de transporte capazes de inverter este tipo de comportamento, esta tendência conduzirá, inevitavelmente, a um panorama insustentável no que respeita ao tráfego e às suas consequências: emissões poluentes, níveis de ruído, gastos energéticos e degradação generalizada do espaço urbano.

"Descarbonizar" a AML passará, pois, pela adopção de medidas que dêem corpo ao conceito de "Eco-Mobilidade", o que requer:



Uma focalização na atractividade e valorização do sistema de transportes colectivos, através da introdução de melhorias, modernidade e inovação no serviço disponibilizado, por forma a que a procura a este dirigida aumente e se efective a alteração na repartição modal em seu favor;

Um ambiente urbano que propicie o uso do transporte colectivo, sendo fundamental que as medidas específicas de transportes sejam acompanhadas das necessárias intervenções de requalificação e regeneração urbana, igualmente conducentes a uma secundarização do uso do transporte individual.

Neste sentido, o Município de Cascais possui um estudo que poderá ser integrado nas soluções preconizadas para a AML.

Este estudo refere-se à Implementação de um Transporte Ligeiro de Superfície que será o elemento estruturante de uma rede integrada de transporte colectivo, o qual, baseado em tecnologia não poluente, resultará em benefícios ambientais, podendo, até 2045, alcançar-se uma redução de cerca de 40% nas emissões poluentes e nos consumos energéticos.

### 1.1. Aeródromo Municipal

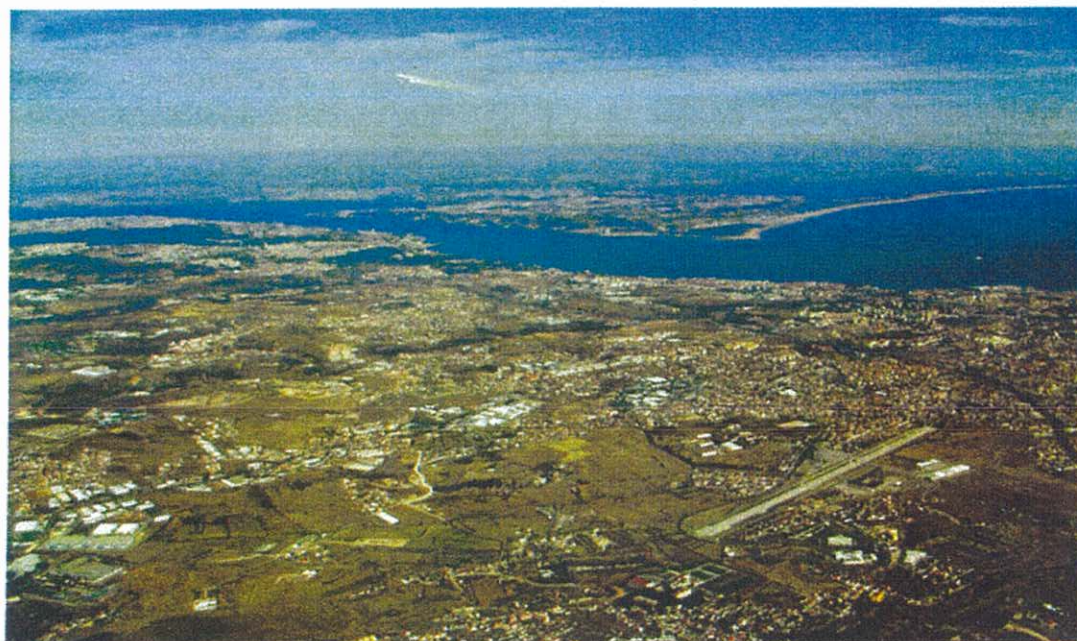


Foto 1 – Aeródromo Municipal de Cascais

Este equipamento deverá ser contemplado no PROT-AML pois tem uma importância que ultrapassa o nível municipal.



O Aeródromo Municipal de Cascais encontra-se localizado numa zona de grande qualidade turística na Costa do Estoril, sendo esta situação privilegiada e a qualidade das suas modernas instalações e serviços, a razão de procura cada vez maior por parte do tráfego da aviação comercial, de negócios e turismo, constituindo a 2ª infra-estrutura aeroportuária da região de Lisboa.

A sua proximidade a Lisboa, no que se refere à acessibilidade actual e futura através da Auto-Estrada (A5) Lisboa-Cascais, a qualidade que se verifica nas suas áreas operacionais e públicas, as facilidades, a protecção da sua servidão aeronáutica e o cumprimento das medidas relacionadas com o impacto acústico no sentido de minorar o efeito do ruído nas zonas urbanas periféricas mais próximas da pista, fazem desta infra-estrutura aeroportuária uma das mais modernas e seguras da sua categoria, o que leva a uma procura muito importante por parte do tráfego da aviação geral e regional.

Esta localização, a sua acessibilidade actual e futura assim como a capacidade de receber o tráfego já referido, os passageiros e ainda a sua utilização por uma gama variada de operadores ligados ao sector, fazem dela naturalmente um importante polo gerador de desenvolvimento regional e local.

O Aeródromo de Cascais dispõe de uma pista com um strip de 1.700 metros, em betão asfáltico, preparado para receber tráfego até 40 toneladas. A pista possui sinalização luminosa, luzes de aproximação e sistema Apapis.

A Aerogare, com capacidade para 300 passageiros/hora, está apta para receber tráfego internacional e comunitário assegurando um serviço confortável e de qualidade nas operações de embarque e desembarque.

Esta infra-estrutura possui ainda serviços de controlo de tráfego aéreo, movimento, despacho e operações aeroportuárias, meteorologia, socorros e incêndios, placa, segurança, abastecimento de combustível e um restaurante/cafeteria, assim como 7 lojas nas áreas públicas.

## **1.2. Rede Viária Principal**

A auto-estrada A5 é a rodovia, integrada na rede viária principal com maior importância no concelho de Cascais.

A A5 desenvolve-se na parte central do Concelho com uma orientação Este-Oeste, dividindo praticamente ao meio o território municipal e atravessando-o quase por completo.



O volume de tráfego diário tem vindo a aumentar significativamente, tendo triplicado desde o ano da sua construção, 1991. Nesse ano e no sub-lanço Cascais Estádio Nacional, registou-se, segundo dados da BRISA, um valor médio 20.526 veículos/dia, e no 1º trimestre de 2007, o valor foi de 78.846 veículos/dia. (Figura 1)

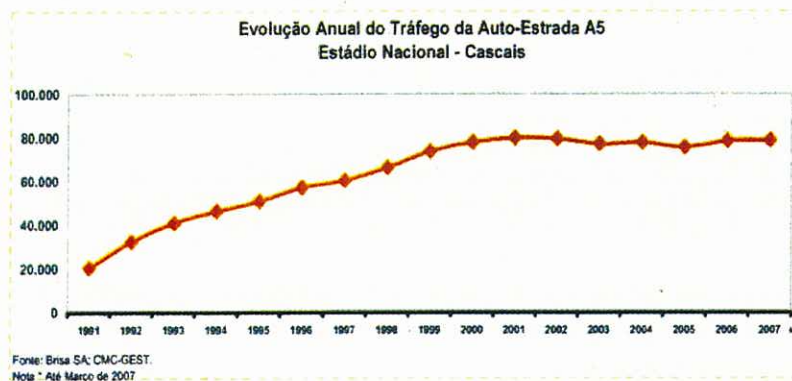


Figura 1 – Evolução do Volume de tráfego Diário na Auto-estrada A5 (Sublanço: Estádio Nacional –Cascais)

Este volume de tráfego origina elevadas emissões de gases, nomeadamente o monóxido de carbono (CO) que para além de ser o principal responsável pelo aquecimento da atmosfera, provoca afectações graves na saúde e no ambiente.

Atendendo, ainda, que um veículo ligeiro é responsável pela emissão, aproximada, de 170g de CO<sub>2</sub> /km, (IST 2006), pode-se concluir que no sublanço da A5, Cascais - Estádio Nacional, de 16 km, são emitidas cerca de 214 toneladas de CO<sub>2</sub> por dia para a atmosfera.

Acresce referir que, após a entrada em funcionamento do IC30, prevista para 2009, o volume de tráfego na A5 aumentará cerca de 4.500 veículos por dia.

Neste pressuposto, e consubstanciado nas estratégias para o desenvolvimento sustentável, é oportuno que ao nível do PROT-AML seja dada importância à implementação de uma faixa *non-aedificandi* de protecção e enquadramento da A5 de largura significativa, densamente arborizada, (conforme se pretende elucidar nas Fotos 2 e 3), de modo a minimizar, entre outros impactes, os decorrentes das emissões de CO<sub>2</sub>.

Esta questão não é menos importante que as barreiras acústicas que são obrigatórias para minimizar os efeitos do ruído gerado pelo tráfego.



Foto 2 – A5 : Faixa *non-aedificandi* adjacente aos edifícios da Brisa



Foto 3 – Fotomontagem – arborização da faixa *non-aedificandi*

Paralelamente, e de modo a incentivar o uso de transporte público deverá propor-se a título experimental uma faixa de BUS na auto-estrada, nos dois sentidos, entre as portagens e Lisboa, exclusivamente destinada a transportes públicos e que possa vigorar em horário determinado. Estes princípios deverão ser aplicados para a IC30.

Para além das funções de protecção e enquadramento, a faixa envolvente à rede viária principal poderá favorecer a ligação dos sistemas ecológicos, devendo fazer parte integrante da Rede Ecológica Metropolitana.

## 2. REDE ECOLÓGICA METROPOLITANA (REM)

Considera-se prioritário realizar a redefinição da Rede Ecológica Metropolitana (REM).

Atenda-se que esta Rede é fundamental e estruturante no Ordenamento do Território, condiciona grande parte das intervenções necessárias e que terão, desde já, expressão no Plano Regional, bem como pretensões futuras que se concretizarão ao nível de outros instrumentos do sistema de gestão territorial.

Ainda que o PROT seja elaborado a uma escala macro e possua um carácter orientativo, existem imprecisões que urge rectificar ao nível mais elementar, como a definição das linhas fundamentais do relevo: cumeadas e linhas de água.

A REM deverá servir de base à elaboração das Estruturas Ecológicas Municipais - os instrumentos operativos de gestão - que atendem à legislação de âmbito nacional, nomeadamente os instrumentos normativos de planeamento como a Reserva Ecológica Nacional (REN), a Reserva Agrícola Nacional (RAN) ou o Domínio Hídrico (DH).

Como exemplo, apresentam-se as plantas que se incluíram no processo da CMC de Janeiro de 2008, relativo à compatibilidade do Plano com a Rede Ecológica Metropolitana no âmbito do Plano de Pormenor para a Instalação da Sede Nacional da Brisa, e em que se compara a REM do PROT (Figura 2) e a Proposta de REM da CMC (Figura 3).



Figura 2 – Rede Ecológica Municipal – PROT - AML



Figura 3 – Proposta de REM elaborada pela CMC

Em síntese, considerando-se aceitáveis as razões apresentadas para proceder à alteração do PROT-AML, referem-se e justificam-se, desde já, as matérias que deverão ser objecto de rectificação e adicionadas ao âmbito do PROT-AML, e que constam do projecto de Resolução de Conselho de Ministros.

Com os meus melhores cumprimentos.

António d'Orey Capucho  
Presidente da Câmara Municipal de Cascais

Director Municipal  
*António d'Orey Capucho*  
Diogo d'Orey Capucho  
14, 05, 2008

