

18 de junho de 2025

PROPOSTA / PROJETO

Projeto de Licenciamento – CENTRO LOGISTICO de AVEIRAS

LOCAL

Quinta da Ameixoeira, EN 366 (Km 17), Alcoentre / AZAMBUJA

REQUERENTE

GLACIER CROWN, Sociedade Imobiliária, Lda

COD. / REF.

25.002.IND.GLC.ARQ.LIC_R00

1. OBJETIVO / LOCALIZAÇÃO

A presente Memória Descritiva e Justificativa refere-se ao Projeto de Arquitetura / Licenciamento para a construção de um Pólo/Centro Logístico e Armazenagem no prédio localizado na Quinta da Ameixoeira, na freguesia de Alcoentre no concelho da Azambuja, que resultou da agregação de 5 parcelas urbanas confinantes, que são propriedade da requerente – GLACIER CROWN Sociedade Imobiliária Lda, contribuinte nº 517 201 038, com sede fiscal na Rua Fontiscos, nº 840, 4780-470 Santo Tirso.

O prédio situa-se a Norte da sede de concelho (AZAMBUJA) e da A1, numa zona de transição, entre a freguesia de Aveiras de Cima e a freguesia de Alcoentre, sendo adjacente à EN 366 (Km17), via pela qual se efetua o acesso. A parcela, que de acordo com o levantamento topográfico tem uma área de 286 510 m², apresenta um formato trapezoidal, aproximando-se de um retângulo alongado a sul que se caracteriza por um recorte morfológico sem acidentes abruptos, mas com uma variação de 15 metros, entre os pontos de cota mais altos a sul e os mais baixos a norte.

O presente estudo decorre da aprovação do Pedido de Informação Prévia nº 28/24 - PIP, nos termos da decisão do Sr. Presidente da Câmara Municipal datada de 30/12/2024, correspondendo a uma proposta necessariamente balizada pelas condicionantes nele definidas, nomeadamente em matéria de índices urbanísticos, desenho urbano e acessos.



2. ANTECEDENTES PROCESSUAIS

Analizadas as informações presentes nos sistemas de gestão geográfica do Município, foi possível identificar a existência de um processo de loteamento anterior para este terreno (titulado pelo alvará n.º 3/2007).

Consultado o respetivo processo, constata-se que a operação de loteamento não foi concretizada, encontrando-se caducada desde 8 de junho de 2015. A caducidade resultou do fato das obras de urbanização não terem sido concluídas pelo promotor, nem posteriormente pela Câmara Municipal da Azambuja que, para o efeito, dispunha da respetiva caução, e que devolveu ao promotor, por considerar a operação desnecessária para o Município.

Sem prejuízo da caducidade efetiva do alvará de loteamento, o mesmo produziu efeitos fundiários, tendo sido criados 5 prédios autónomos (com os respetivos artigos, propriedade da Glacier Crown) destinados à construção industrial/logística, bem assim como, criadas parcelas que correspondem às áreas interseccionais (34.941m²) cedidas ao domínio público do Município da Azambuja, no âmbito do mesmo processo.

De acordo com a informação técnica que sustenta os termos de aprovação do PIP (proc. n.º 28/24 – PIP), este foi antecedido por um outro (Proc. n.º 1/24 – PIP), que viria a ser anulado por decisão da entidade requerente, mediante a apresentação do respetivo pedido (registo de entrada n.º 510/24, de 17/04).

3. ENQUADRAMENTO / Condicionantes

- PLANOS de GESTÃO TERRITORIAL – PDM Azambuja

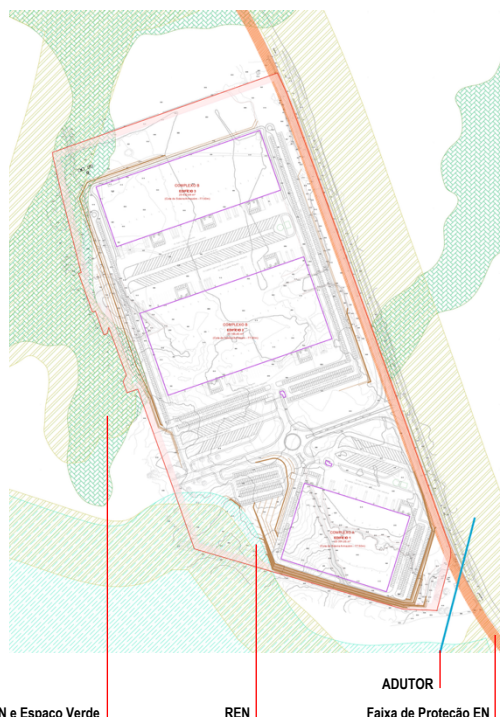
De acordo com a Planta de Ordenamento do PDM da Azambuja, disponibilizada no SIG Municipal, a parcela é abrangida por duas classificações de solo, que se traduzem na seguinte afetação de áreas:

- Espaço Industrial Proposto → Área: 273 586 m²
- Espaços Verdes → Área: 12 924 m²

De acordo com a Planta de Condicionantes do concelho, verifica-se que a parcela é parcialmente afetada por dois regimes de proteção de solo:

- Reserva Ecológica Nacional (REN), no extremo Sudoeste.
- e Reserva Agrícola Nacional (RAN), nos extremos Oeste e Noroeste, coincidindo com a classificação de Espaços Verdes.

Estas classificações, sobrepostas com o levantamento topográfico e foto aérea, resultam sinteticamente na imagem ao lado, que permite perceber qual a área sobranter, classificada como Espaço Industrial, que corresponde objetivamente à área de intervenção.



- **CONDICIONANTES NATURAIS E URBANISTICAS**

Para além das condicionantes que decorrem das classificações de Solo, identificaram-se as seguintes condicionantes:

- O terreno localiza-se na margem direita da bacia hidrográfica da massa de água superficial Vala da Azambuja, afluente direto do rio Tejo. Todo o escoamento superficial aflui perpendicularmente à ribeira da Maçussa, implantada a norte da área a intervir.

- Uma Linha de Média Tensão, ao longo de toda a frente do prédio confinante com a via pública, a nascente.

Uma linha de média tensão, que culmina no extremo noroeste do prédio e que de acordo com as suas características e traçado, deverá ter sido construída, no âmbito dos trabalhos de urbanização previstos no loteamento licenciado pela Câmara Municipal da Azambuja em 2007. Dada a pré-existência desta linha, poderá ser a partir dela, que se realizará a alimentação elétrica ao complexo logístico a construir.

- Uma conduta (adutora do sistema de abastecimento de água em Alta) que delimita pontualmente a parcela a sudeste.

- Bem assim como a principal delimitação a Nascente, pela Estrada Nacional (EN) 366, que corresponde à maior frente da parcela (com 774 metros).

Às condicionantes descritas, acresce a morfologia e o desenho/forma da parcela, que ditaram não só a orientação como a ocupação possível, pré-definida no PIP, que, considerando o fato da parcela ser adjacente a uma estrada nacional, (EN 366), ficou igualmente condicionada pela zona de servidão “non AEDIFICANDI” a ela associada, que, corresponde, de acordo com a legislação em vigor, a uma faixa de 20m para cada lado do eixo da via, devendo ainda ser considerada uma faixa de 5 metros a contar da placa da estrada para a implantação de muros de vedação e/ou contenção.

Importa referir que a operação incide sobre uma extensa plataforma terraplanada, fruto da operação de loteamento inacabada, sendo que do ponto de vista fundiário a área de intervenção resulta da agregação dos 5 prédios, constituídos através do Alvará de Loteamento nº 03/2007, correspondendo a uma área de 251.569 m², bem assim como na agregação das áreas interseccionais cedidas ao domínio público do Município da Azambuja (no âmbito do mesmo processo de Loteamento), que totalizam 34.941 m² e que serão realocizadas e redistribuídas como áreas para espaços verdes, arruamentos, passeios e estacionamento, por forma a responderem ao atual projeto e ao interesse público que está associado às mesmas, pelo que, assim que estejam concluídas as obras de urbanização, estas áreas reverterão novamente para o domínio público.

Como atrás referido, a parcela encontra-se maioritariamente classificada no PDM da Azambuja, como Espaço Industrial Proposto, tendo a particularidade de na sua contiguidade, a sueste se encontrar instalado um Complexo Logístico de Combustíveis (CLC – Instalação SEVESO) e de consequentemente ser servida, ou de se encontrarem nas imediações todas as redes de infraestruturas instaladas no local, nomeadamente, rede de abastecimento de águas, energia, telecomunicações e via de acesso asfaltada.

O aglomerado urbano mais próximo da área do projeto é Casal das Boiças, a noroeste, contudo existem diversas habitações dispersas na envolvente mas nenhuma num raio de 100 metros da área de intervenção.

- **ÁREA DE INTERVENÇÃO – Espaços INDUSTRIAIS**

Os Espaços Industriais, destinam-se predominantemente a atividades transformadoras, podendo integrar outras atividades e serviços próprios de apoio ao desenvolvimento económico, sendo comumente permitida a instalação de indústrias não poluentes em conformidade com o regime de licenciamento industrial em vigor (Decreto-Lei n.º 169/2012, de 01 de Agosto, alterado pelo Decreto-Lei n.º 73/2015, de 11 de Maio).

De acordo com a Planta de Classificação e Qualificação do Solo do Plano Diretor Municipal (PDM) de Azambuja, a parcela é abrangida pela classificação de Área Industrial Proposta correspondendo a um Novo Espaço Industrial, pelo que, considerando o disposto no ponto 1.3 do artigo 42º, que define o regime da edificabilidade permitida para espaços desta categoria, devem ser respeitados os seguintes parâmetros urbanísticos (a aplicar à parcela):

Índice de implantação máximo - 0.50

Volumetria máxima - 4,50 m³/m²

Área de impermeabilização - ≤ 70%

Arruamentos

Faixa de rodagem - ≥ a 9 metros

Bermas e passeios - ≥ a 2 metros

Altura máxima de construções – 10 metros (Salvo situações excecionais, justificadas pela natureza da atividade)

Cedências - Em conformidade com o plano de pormenor ou projeto de loteamento, quando existam, ou, na sua ausência, com a Portaria nº1182/92, de 22 de Dezembro;

A Planta de Classificação e Qualificação do Solo define igualmente que a parcela é parcialmente abrangida pela classificação de “Espaços verdes”.

De acordo com o ponto 1) do Art.º 44 do PDM, os “Espaços verdes são constituídos por solos que na generalidade coincidem com solos de alta potencialidade de produção agrícola, que garantem a continuidade da estrutura verde indispensável à preservação dos ecossistemas naturais e que poderão vir a revestir futuras áreas verdes de uso coletivo”. Porém a proposta não incide sobre a área com esta classificação.

- **ANTECEDENTE PROCESSUAL**

Para o efeito, considerando que a proposta decorre do PIP aprovado, este é o antecedente que se releva, como fundamento de todo o presente estudo, cujas afinações decorrem das condições impostas nos pareceres emitidos pelas entidades consultadas, bem assim como no parecer técnico final do município, nomeadamente em relação aos acessos e estacionamento.

4. CARATERIZAÇÃO DA OPERAÇÃO URBANÍSTICA

O projeto consiste numa operação urbanística de edificação e obras de urbanização numa área de intervenção com 286.510 m², para efeitos de criação de um Pólo de distribuição intermodal designado por “Centro Logístico de Aveiras”.

O Pólo, será implantado numa área que apresenta uma forma retangular alongada, com o maior eixo orientado Noroeste / Sudeste, sendo marcada por uma plataforma terraplanada com uma suave pendente que suscita uma exposição a norte. O limite Nascente, que corresponde à principal frente da área de intervenção, confina com a EN

366, que estabelece a ligação com a A1, e as duas sedes de freguesia mais próximas (Alcoentre a norte, a 2,50 Km e Aveiras de Cima a Sul a 4,60 Km).

Os restantes limites (Sul, Poente e Norte) da área de intervenção, confrontam com parcelas particulares, também elas em processo de estudo para instalação de atividades económicas. Aliás, importa referir a este propósito, que de acordo com os termos de aprovação do PIP, o presente projeto, terá obrigatoriamente de prever uma via cuja as características não só assegurem o acesso interno aos edifícios nele compreendidos, bem como o “previsto no projeto de licenciamento apresentado pelo proprietário confinante (LUSO SHARE, Investimentos, SA, no P.64/24-CEIA e restante área industrial ali existente, funcionando como alternativa e diminuindo a sobrecarga rodoviária na EM 366”.

Em face das condicionantes decorrentes da classificação de solos, a área de intervenção, que compreende a implantação das construções, dos acessos e área de estacionamento, foi delimitada por forma a não incidir sobre qualquer uma das áreas definidas como área verde, REN e RAN.



De acordo com o aprovado no Pedido de Informação Prévia, o Centro Logístico é composto por dois complexos separados por um arruamento a criar, que se impõe, não só pelo atrás referido, mas também pela pressão viária que a atividade desta estrutura irá gerar na rede existente (EN 366). O Centro compreende três edifícios de armazenagem incluindo serviços logísticos, de acordo com a classificação industrial da área proposta pelo município e no seguimento do forte crescimento e procura por este tipo de unidades. O presente estudo de edificação representa uma resposta objetiva ao mercado, porém, considerando o impacto que inevitavelmente terá no território, procurou-se encontrar as melhores soluções arquitetónicas e construtivas que garantam a sua melhor integração e uma adequada inserção na morfologia do terreno e da envolvente. É pretensão da requerente que o conjunto se desenvolva à mesma cota (com exceção da via de acesso), assegurando-se o equilíbrio de terras por forma a minimizar tanto quanto possível a deslocação destas para fora da unidade ou o inverso. Este é um compromisso que decorre do empenhamento da requerente na defesa e promoção da sustentabilidade ambiental, tendo como objetivo uma eventual obtenção da certificação ambiental BREEAM Very Good, o que contribui, entre outros aspetos, para que o projeto minimize a atividade e o impacto que decorre da necessária movimentação de terras.

Tendo em consideração as características da morfologia existente, a proposta de modelação do terreno assenta, sempre que necessário, na criação de taludes, como solução para vencer / compensar as diferenças de cota decorrentes da criação das plataformas, nomeadamente nas frentes sul e poente.

Quanto à inserção da via de acesso com EN 366, importa salientar que a solução agora proposta, difere da apresentada no PIP, porém, decorre do solicitado pela IP no âmbito do desenvolvimento deste processo, por, agora, considerar que uma solução de entroncamento com placas de desaceleração e aceleração, admitindo viragens em ambos os sentidos, é mais funcional e segura que a rotunda inicialmente preconizada.

Para a execução dos trabalhos de urbanização e edificação, estima-se que a operação se desenvolva durante um período de máximo de 60 meses.

O desenvolvimento das soluções técnicas do projeto e consequente obra, observam a seguinte regulamentação e normas:

- Regulamento Geral das Edificações Urbanas (RGEU);
- Acessibilidade em edifícios - DL 163/2006 de 8 de agosto;
- Regulamento Municipal da Urbanização e da Edificação do Município da Azambuja (RUEM)
- Plano Diretor Municipal de Azambuja (PDM Az);
- Regulamento da Estradas

5. PROPOSTA

O programa de ocupação, de acordo com o PIP aprovado, apresenta um desenho urbano tão simples quanto funcional, assente numa estrutura ortogonal desenvolvida a partir dos dois eixos viários estruturantes (públicos) - a EN 366 e a via a executar, que determinam a organização, quer os restantes acessos, quer da implantação das construções, bem assim como as bolsas de estacionamento, incluindo as de franco acesso (publicas).

O Centro Logístico, como já referido, é composto por dois complexos autónomos, o complexo (B) que compreende dois edifícios paralelos e o complexo (A), com um único edifício, sendo este último significativamente mais pequeno e desalinhado dos restantes, fato que se fundamenta no posicionamento da via de acesso a criar, mas também no recorte da área de intervenção e das condicionantes da classificação do solo (REN a sudoeste). Os três edifícios, de áreas e volumes distintos, correspondem a construções paralelepípedicas com caracterização e altura iguais, sendo as três envolvidas pelos acessos e respetivas bolsas de estacionamento, quer para veículos ligeiros quer para pesados.

A entrada nos complexos é controlada por meio de portarias, sendo cada um dos complexos circunscrito por muros e redes de vedação que delimitam todo o seu perímetro. Considerando os movimentos viários gerados no interior dos complexos, com vista a assegurar as melhores condições de segurança e controle operacional, a área de estacionamento de ligeiros encontra-se segregada, agrupando-se em bolsas de estacionamento próprias em tornos dos edifícios e ligadas a estes por meio de passeios. As restantes áreas envolventes mantêm-se naturalizadas correspondendo a espaços verdes com uma vegetação autóctone.

A nova via, com origem na EN 366 e perpendicular a esta (de acordo com desenho validado pela IP), será intermediada por uma rotunda que assegura o acesso autónomo a ambos os complexos, permitindo o movimento e a gestão controlada dos acessos a estes sem impactar na Estrada Nacional e simultaneamente harmonizar a convivência com o restante tráfego viário gerado pela futura atividade envolvente. Importa a este propósito destacar que esta via é essencial para a operacionalidade do centro logístico, mas constitui simultaneamente uma fator

decisivo para a viabilidade da operação prevista para as parcelas confinantes a ponte e consequentemente um contributo significativo para a valorização de todo este território.

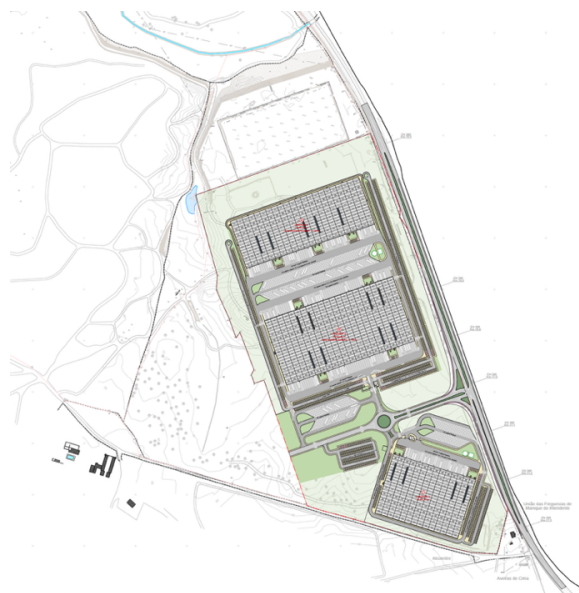
O complexo B, a norte da via a criar, compreende para além da portaria, 2 edifícios nucleares intermediados por uma bolsa de estacionamento de pesados comum e uma rede de acessos, que os circunda integralmente, assegurando não só a operacionalidade diária como a mobilidade dos meios de segurança em caso de emergência.

O Edifício 3, que corresponde à construção mais a norte do conjunto, apresenta uma única frente de cargas e descargas, ao contrário do Edifício 2, que dada a centralidade do seu posicionamento, permite a instalação dos cais em duas frentes, facto que também concorreu para um aumento significativo da profundidade da sua área de implantação. Ambos os edifícios são servidos por bolsas de estacionamento de veículos ligeiros, distribuídas estrategicamente na frente e nas laterais dos edifícios, por forma a reduzir as distâncias, o tempo e a segurança dos movimentos pedonais no interior do complexo.

No complexo A, a sul da via, encontra-se implantado o Edifício 1, que é, por razões já anteriormente referidas, o mais pequeno do conjunto e que, tal como o edifício 3, dispõe de cais numa única frente, sendo à semelhança dos anteriores, totalmente envolvido por uma via de acesso e servido por bolsas privadas de estacionamento para veículos ligeiros e pesados autónomas, cumprindo os mesmos requisitos, sendo o complexo igualmente dotado de uma portaria que filtra o controle e o acesso de veículos ao seu interior sem risco de condicionamento da via pública, por força de alguma demora no processo de controle.

Importa referir que os dois complexos serão implantados à mesma cota (76.30) e que a via pública de acesso a criar, se desenvolve a cotas superiores variáveis (considerando a topografia natural/existente e os pontos fixos de ligação com a EN 366 a nascente e a parcela confinante a poente). Contudo, de acordo com o estudo prévio validado pela IP, a rotunda intermédia que assegura o acesso a ambos os complexos será implantada à cota 78,25, pelo que os respetivos acessos serão realizados por meio de vias rampeadas, que, considerando os afastamentos em presença, terão uma inclinação inferior a 6%.

Confinante com a nova via pública a criar, intermediando os dois complexos, mas fora do perímetro destes, desenvolvem-se duas bolsas de estacionamento público (uma para veículos pesados a norte da via e outra para ligeiros a sul da mesma), que visam satisfazer as necessidades geradas pela atividade do Centro Logístico e simultaneamente dar resposta ao determinado regulamentarmente, nomeadamente o estabelecido no RMUE da CM Azambuja.



O projeto prevê que os 3 edifícios nucleares do Centro Logístico, sejam conceptualmente iguais, tratando-se de 3 construções autónomas/isoladas, com uma forma paralelepípedica pura, sem quaisquer recortes e ou volumes complementares, com o piso integralmente de nível, trabalhando a uma cota 1,20 acima da cota do piso envolvente e apresentando uma cércea máxima de 15 metros, a que corresponde um pé-direito (altura livre interior) de 12 metros. As edificações terão por base uma estrutura porticada em elementos pré-fabricados de betão pré-esforçado e revestimento de paramentos e cobertura em painel sandwich.

Interiormente, o espaço é dominado por uma área armazenagem, desenvolvida num único piso, para preenchimento com módulos e estantes apropriadas. Entre os cais, encontram-se previstas as áreas segregadas para as atividades administrativas e apoio operacional, distribuídas por dois pisos e complementadas por mezaninos que se desenvolvem ao longo de toda a frente de cais (sobre estes).

Exteriormente, para além dos cais, das rampas de acesso de pesados ao interior das naves e das necessárias/diversas saídas de emergência, nas fachadas principais de cada um dos edifícios, imediatamente em frente a cada uma das áreas administrativas previstas, criou-se um “apontamento” que caracteriza e enfatiza a vivência da construção, integrando os necessários acessos pedonais (escada e rampa) considerando a sobre-elevação de 1,2m do piso, uma pequena bolsa de estacionamento para veículos ligeiros, com inclusão de um lugar para pessoa com mobilidade limitada e uma subtil área verde que agrega os 3 elementos, procurando humanizar a aridez natural deste tipo de estruturas, sobretudo em face da escala das mesmas. Importa salientar que sobre-elevação da cota de soleira (1,20m) dos 3 edifícios, resulta da necessidade operacional dos cais de acostagem, por forma a assegurar o movimento de mercadorias sem recurso a meios de elevação. Ainda exteriormente, acoplada à fachada lateral poente, de cada um dos 3 edifícios, previu-se a instalação de uma escada exterior de serviço que assegura o acesso à cobertura, garantido a manutenção da mesma, bem como a assistência técnica a eventuais equipamentos ali instalados.

6. PROGRAMA DE UTILIZAÇÃO FUNCIONAL, INCLUINDO ÁREAS A AFETAR AOS DIVERSOS USOS

O proposta para Pólo/Centro Logístico, assenta na construção de 3 edifícios distribuídos por dois complexos, servidos por uma via de acesso a construir que os autonomiza, assegurando a ligação quer com a EN 366, quer com as parcelas a poente.

Considerando a dimensão do Pólo / Centro Logístico, a gestão do movimento rodoviário que se irá gerar determinou que fossem previstos e acautelados espaços de circulação de aproximação aos dois complexos, não só privativos, como também públicos, pelo que de acordo com o PIP aprovado manteve-se a solução de rotunda localizada a meio da via a criar.

Como atrás referido, os 3 edifícios apresentam exatamente os mesmos princípios de organização funcional e características construtivas, destacando-se entre elas o fato da nave compreender uma grande área de produção / armazenagem com um único piso e áreas significativamente menores, com desenvolvimento em dois pisos, destinadas aos apoios administrativos, e por isso dotadas de condições que permitem a instalação de meios mecânicos de elevação que garantem as condições de acessibilidade, de acordo com a legislação em vigor. Importa a este propósito referir que, atendendo a que a totalidade do piso (cota de soleira dos 3 edifícios) se encontra 1,20m acima da cota do pavimento da envolvente exterior, a transição de cotas será assegurada através de escadas e rampas de acesso pelo exterior.

Cada um dos edifícios apresenta um fracionamento distinto, fato que decorre exclusivamente de uma perspetiva equilibrada de divisão espacial, dado que nesta fase se desconhecem as necessidades dos futuros ocupantes. Contudo considerando o desenvolvimento modular que presidiu a este estudo, o fracionamento pode ser inferior ou mesmo superior, tendo neste caso, apenas como baliza, o numero de áreas de apoio projetadas em cada

um dos edifícios. A solução quer-se versátil e totalmente adaptada às necessidades da “procura”, pelo que a ocupação de cada um dos 3 edifícios, pode ser feita por um ou por vários operadores, sem qualquer prejuízo formal ou funcional nem reflexo no exterior, de cada uma das construções incluindo a rede de acessos, estacionamento e cais.

Do ponto de vista programático, o Pólo ou Centro Logístico, composto pelos dois complexos, apresenta a seguinte a distribuição funcional:

Complexo A

Portaria

Edifício 1

- Armazenagem
- Apoio Administrativo (2 pisos)
- Mezanino
- Cais
- 2 Frações

Acessos, Vias e Passeios

Estacionamento (Ligeiro e Pesado)

Espaços verdes

Complexo B

Portaria

Edifício 2

- Armazenagem
- Apoio Administrativo (2 pisos)
- Mezanino
- Cais
- 2 Frações

Edifício 3

- Armazenagem
- Apoio Administrativo (2 pisos)
- Mezanino
- Cais
- 3 Frações

Acessos, Vias e Passeios

Estacionamento (Ligeiro e Pesado)

Espaços verdes

Áreas funcionais complementares (a ceder ao domínio público)

Vias Públicas a executar

Área de Estacionamento Público (Ligeiro e Pesado)

Área de Passeios Públicos

Áreas Verdes Públicas

EDIFICAÇÃO ESTRUTURANTE

Conforme referido acima, a proposta contempla 3 edifícios destinados à armazenagem / produção, indústria e/ou serviços logísticos, caracterizados pelos seguintes parâmetros urbanísticos:

- EDIFÍCIO 1 – com 168.8m x 120.8m, correspondendo a uma implantação de 20 391 m²

Área de construção – 22 526 m²

Armazenagem – 19 885 m²

Apoio administrativo (2 pisos) – (253 m² x 2) + (253 m² x 2) – 1 012 m²

Mezanino -1 629 m²

Frações - 2

Cais – (10+15) - 25

Cércea – 15 metros

Volumetria - 305 865 m³

- EDIFÍCIO 2 – com 264.8m x 132.8m, correspondendo a uma implantação de 35 165 m²

Área de construção – 39 021 m²

Armazenagem – 34 153 m²

Apoio administrativo (2 pisos) – (253 m² x 4) + (253 m² x 4) – 2 024 m²

Mezanino - 2 844 m²

Frações – 2

Cais – (25+20)x2 – 90

Cércea – 15 metros

Volumetria – 527 475 m³

- EDIFÍCIO 3 – com 264.8m x 96.8m, correspondendo a uma implantação de 25 633 m²

Área de construção – 28 983 m²

Armazenagem – 24 874 m²

Apoio administrativo (2 pisos) – (253 m² x 3) + (253 m² x 3) – 1 518 m²

Mezanino - 2 591 m²

Frações – 3

Cais – (11+15+15) – 41

Cércea – 15 metros

Volumetria – 384 480 m³

NOTA: Considerando a cércea proposta, que se enquadra no regime de exceções estabelecido no PDM, importa esclarecer que a cércea dos 3 edifícios é um imperativo técnico que resulta das necessidades e exigências operativas da operação logística atual. Na verdade, os armazéns/pavilhões logísticos, encontram-se bastante tipificados no que diz respeito a alturas, sendo que a altura livre interior de 12 metros é a norma do setor para armazéns “não automáticos”, uma vez que esta dimensão permite a adequada otimização de todos os equipamentos atualmente empregues no exercício da atividade.

ÁREAS DE APOIO

Cada um dos edifícios tem associada à área de armazenagem/produção, áreas de apoio, que obedecem a uma matriz de organização espacial igual (quer na distribuição funcional, quer na área), compreendendo o seguinte programa:

Piso 0:

Entrada/recepção, escritório, sala de enfermagem, sala de refeições, balneário masculino, balneário feminino, instalação sanitária acessível, despensa, escada de acesso ao piso superior e caixa para elevador.

Piso 1:

Espaço de escritórios em “open space”, instalações sanitárias (masculinas, femininas), arrumos e mezanino.

ESTACIONAMENTO

Em torno dos 3 edifícios encontram-se distribuídos 960 lugares de estacionamento para veículos ligeiros, sendo 37 deles destinados a pessoas de mobilidade reduzida e estrategicamente posicionados por forma a encurtar as distâncias a percorrer até às entradas principais dos edifícios/frações.

No total, o Pólo encontra-se dotado com 156 cais de cargas e descargas para veículos pesados, que funcionarão também como lugares de estacionamento para pesados. A estes acrescem mais 124 lugares de pesados compreendidos nas bolsas previstas para o efeito em cada um dos complexos, perfazendo um total de 280 de lugares de estacionamento de pesados, correspondendo a um total global de 1 240 lugares de estacionamento privativos.

Aos lugares privativos acrescem, 192 previstos nas bolsas de estacionamento públicas projetadas:

Ligeiros – 154 (5 Mob. Reduzida)

Pesados – 38

MUROS / PORTÕES DE ACESSO

O projeto prevê a construção de muros e/ou vedações, uma vez que por razões de segurança há necessidade de circunscrever o perímetro do empreendimento. Considerando as variações de cota ao longo dos limites de toda a parcela bem como a dimensão do perímetro propõe-se o recurso a dois tipos de solução:

- 1) Muretes de alvenaria, rebocada e pintada, nas frentes confinantes com os percursos de aproximação às portarias, procurando contribuir para uma efetiva valorização plástica das áreas mais nobres do Pólo.
- 2) Gradeamento ou rede de vedação fixa em paus tratados, em todo o restante perímetro dos complexos. Pontualmente, nas zonas de maior diferença de cota e/ou pela natureza do solo, seja tecnicamente inviável a materialização de taludes (eventualmente na frente sul - retaguarda do Edifício 1), admite-se a possibilidade de recurso a pequenos muros, materializados por painéis pré-fabricados de betão e terra armada prensada.

O projeto prevê igualmente a criação de dois acessos viários, que terão origem na rotunda a criar e que culminarão nas portarias, junto das quais se localizam os respetivos portões, assegurando o controle de acesso aos complexos.

As portarias corresponderão a dois pequenos volumes que se entrecruzam, definindo três superfícies envidraçadas nos topos que permitem a vigilância e controle da entrada, bem assim como a monitorização dos movimentos no interior do complexo. Com origem nestas, desenvolve-se todo um percurso radial que circunda os edifícios e que se

encontra conectado com as áreas de estacionamento, garantindo assim a funcionalidade das operações inerentes à atividade prevista.

Cada um dos complexos será dotado com apenas um acesso de entrada/saída, contudo, por razões de segurança em face das áreas em presença, foi criado no Complexo B, junto ao vértice sudoeste (através da bolsa de estacionamento publica de veículos pesados), um acesso alternativo com um portão de segurança, que constitui um recurso de entrada e/ou saída rápido e eficaz, a quando da necessidade de mobilização de meios de socorro, em situações de acidente, incêndio ou catástrofe natural.

ARRANJOS EXTERIORES

As questões ambientais são matéria que, uma intervenção deste tipo, terá obrigatoriamente que ter em consideração, pelo que, se por um lado a estrutura verde é relevante para assegurar o enquadramento e a humanização do Pólo, o consumo de água e os custos manutenção associados, não podem deixar de ser levados em linha de conta, por conseguinte a proposta tem por base uma solução de compromisso que assenta em três tipos de arranjos exteriores:

- 1) Uma solução de tratamento paisagístico com recurso a espécies autóctones, definindo pequenos corredores ao longo das vias de acesso e bolsas de estacionamento publico, bem como, nas caldeiras/canteiros que delimitam os percursos internos e as frentes das áreas de apoio administrativo (entradas das frações).
- 2) Uma cortina arbórea no Complexo B, ao longo da respetiva bolsa de estacionamento a nascente (entre esta e a EN 366), que visa mitigar o impacto do conjunto dos 2 edifício sobre a envolvente, em particular sobre a via publica.
- 3) Uma solução inteiramente naturalizada, que preserve o coberto vegetal existente, assegurando a sua manutenção (corte e limpeza) habitual, aplicada a todas as restantes áreas, que envolvem os 2 complexos.

No âmbito dos arranjos exteriores, importa ainda referir que, todas as áreas reservadas a estacionamento de ligeiros, serão revestidas com grelhas de enrelvamento, por isso, constituirão áreas permeáveis. Quanto às áreas de estacionamento de pesados (incluindo as áreas de cais), não só corresponderão a superfícies impermeáveis como a drenagem das águas pluviais das respetivas áreas, serão segregadas das restantes, sendo encaminhadas para um separador de hidrocarbonetos.



7. SÍNTESE CONSTRUTIVA

O projeto prevê a construção de 3 edifícios de armazenagem/produção, orientados para a atividade logística, desenvolvidos sobre uma plataforma de nível e subdivididos em áreas de armazém, complementadas pelas respetivas áreas de apoio.

Os 3 edifícios, com áreas diversas, apresentam uma cércea igual, de 15 metros, correspondendo a um pé direito livre mínimo de 12 metros.

A materialidade da edificação apontará à eficácia construtiva e adequação programática, prevendo-se a utilização de sistemas pré-fabricados para a estrutura e revestimentos de fachada e cobertura.

6.1 - ESTRUTURA

A estrutura do edifício será de betão pré-fabricado.

Será instalada uma estrutura secundária em aço laminado com perfis padronizados para o suporte das placas de cobertura, suporte de perfis de telhado, claraboias e condutas.

Para elucidação de todo o processo estrutural, juntar-se-á em fase posterior, projeto de estabilidade, com respetivos cálculos e memória descritiva e justificativa do mesmo.

6.2 - PARAMENTOS

Para os paramentos exteriores que correspondem aos troços de fachada que compreendem os cais de carga e descarga, estão previstos painéis de betão pré-fabricados, lisos com 20cm de espessura e isolamento térmico. Nos restantes planos de fachada serão aplicados painéis sandwich com folha de espessura mínima de 0,70mm e acabamento lacado.

Nos paramentos exteriores das áreas reservadas a apoio administrativo será aplicado tijolo furado 30x20x22 (ou bloco equivalente), assente ao cutelo apresentando uma espessura de 0,25 metros depois de revestidos.

Todas as paredes de elevação interior serão simples e construídas em alvenaria de tijolo furado 30x20x11, assente ao cutelo apresentando uma espessura de 0,15 metros depois de revestida.

Todas as fachadas dos cais de carga/descarga, terão também um painel de betão pré-fabricado de 1,40m de altura de forma a colmatar a diferença de cotas do plinto.

7.3 - REVESTIMENTOS

PAVIMENTOS

Para o pavimento interior está prevista laje de betão. Admite-se que as áreas de apoio, ou parte delas, em particular as áreas húmidas, possam ser vestidas com mosaicos de grés cerâmico de cor a definir.

O pavimento exterior será, na zona de manobras junto aos cais, em betão armado e nas restantes áreas (arruamentos) em asfalto betuminoso.

Os passeios serão revestidas com blocos de betão do tipo PAVÊ, por forma a aumentar a permeabilidade do terreno.

As áreas reservadas ao estacionamento de viaturas ligeiras, serão revestidas com grelhas de enlhecimento em betão.

PAREDES

Todas as paredes interiores em alvenaria, serão estucadas ou esboçadas e pintadas a tinta de água de cor a definir. Todas as paredes serão rebocadas com argamassa hidráulica de cimento e areia ao traço 1:4, com a espessura de 0,015 metros.

O assentamento de revestimento em paredes de elevação interiores, será em cimento cola de boa qualidade, e nas proporções indicadas pelo fabricante, conforme documento de homologação do material.

As paredes da sala de refeições e instalações sanitárias levarão lambril de azulejo cerâmico vitrificado, pelo menos até à altura das portas (2,10 m).

TECTOS

Todos os compartimentos da área de apoio levarão teto falso, em placas de gesso cartonado, sendo posteriormente barrados, lixados e pintados de cor branca, os tetos das instalações sanitárias serão pintados com tinta anti fungos.

6.4 - COBERTURA

A cobertura será do tipo Deck com uma inclinação mínima de 2% e isolamento térmico (PIR), de espessura mínima de 60 mm, com uma membrana TPO de impermeabilização pelo exterior.

A cobertura incluirá claraboias em material translucido, para iluminação natural do espaço e um sistema de abertura automático para ventilação/desenfumagem.

6.5 - CANTARIAS

As cantarias que constituirão os elementos das soleiras e peitoris, serão em pedra calcária.

6.6 - SERRALHARIAS

Todas as serralharias exteriores, serão em alumínio lacado (cor cinza) com rutura térmica.

Os portões de acesso serão executados em perfis de aço e chapa galvanizados e pintados de cor cinza.

6.7 - CARPINTARIAS

Todas as portas interiores serão em madeira lacada tipo Placarol, de cor a definir.

6.8 - VIDROS

Os vidros a empregar em todas as caixilharias exteriores (alumínio com rutura térmica), serão duplos, incolores e apresentando uma espessura mínima de 4 mm cada.

6.9 - EQUIPAMENTO

A sala de refeições será equipada com armários superiores e inferiores de madeira. Os tampos serão em pedra polida, o lava-louça em inox, e a torneira misturadora cromada do tipo "zenite".

As louças sanitárias serão vitrificadas de cor condizente com o tom dos revestimentos das instalações sanitárias. Os autoclismos, serão de mochila e os lavatórios de apoio de bancada. As torneiras serão cromadas, misturadoras do tipo das restantes.

6.10 - ESCADAS

As escadas interiores serão executadas em betão pré-fabricado, garantindo estabilidade para evacuação em caso de incêndio, com fundação independente e com uma largura mínima de 1,20 m.

O acesso às coberturas dos edifícios, será feito pelo exterior, através de uma escada independente em aço galvanizado, com porta no patim de arranque, para restringir o acesso.

8. INDICAÇÃO DAS CONDICIONANTES PARA UM ADEQUADO RELACIONAMENTO FORMAL E FUNCIONAL COM A ENVOLVENTE, INCLUINDO COM AS VIAS PÚBLICAS

O prédio corresponde a uma plataforma decorrente da modelação do terreno no âmbito de uma operação de loteamento não concretizada, pelo que se encontra num estado seminatural com vegetação herbácea e arbustiva apresentando uma inclinação suave, no sentido sul /norte.

Tal como já referido anteriormente, é pretensão do requerente que os edifícios se desenvolvam a uma cota única (77,50), assegurando-se o equilíbrio de terras por forma a não ser necessário utilizar terras localizadas fora da unidade de execução, nem o inverso.

ACESSOS

A entrada nos complexos realiza-se por meio de dois arruamentos de acesso, com origem na rotunda, posicionada a uma cota ligeiramente superior, pelo que o perfil dos mesmos será marcado por uma pequena inclinação (inferior a 6%). O percurso de chegada aos complexos / plataformas é intermediado pelas portarias, na qual se fará a triagem de todas as viaturas (ligeiras e pesadas).

Os portões, onde se incluem as portaria, serão implantados a uma distância da placa da via pública (rotunda), superior a 50 metros.

Todo o desenho dos circuitos tem por base a funcionalidade assente na segurança (evitando sempre que possível atravessamentos com viragens à esquerda) e numa amplitude espacial que permita a manobra de forma simples e o espaço suficiente para evitar a paragem de veículos e/ou constrangimentos dela decorrentes, nas vias públicas, com particular atenção aos veículos pesados.

VIAS

Para além dos acessos e das vias de circulação (marcadas por pendentos e raios de curvatura confortáveis para veículos pesados), prevê-se, como já referido, a criação de áreas de estacionamento de veículos em torno dos edifícios, permitindo uma maior flexibilidade de utilização por parte dos funcionários e visitantes em função da zona ou unidade a que se dirigem.

Na proposta o perfil mínimo das vias de acesso (públicas ou privadas) destinadas também a veículos pesados, é de 9 metros, sendo que as vias de sentido único apresentam um perfil de faixa de rodagem mínimo de 6,5 metros.

As vias de acesso, no interior dos complexos, destinadas exclusivamente a veículos ligeiros, apresentam um perfil mínimo de 6 metros.

Todas as vias no interior dos complexos e nas bolsas de estacionamento público são ladeadas por passeios com um mínimo de 2 metros de largura.

A via de ligação com a EN 366, a executar com dois sentidos, tem a particularidade de ser ladeada por passeios em toda a sua extensão, apresentando uma placa de estrada com 9 metros e passeios laterais com 2 metros (2+9+2). O troço desta via, entre a EN 366 e a rotunda, tem a particularidade de ter uma placa separadora central com 3 metros, que se traduz num perfil total de 16 metros (2+4,5+3+4,5+2).

REDE DE ÁGUAS

O abastecimento de água, de acordo com o parecer da Águas da Azambuja no âmbito do PIP, poderá ser assegurado a partir da Conduta Adutora de abastecimento de Água à Vila de Aveiras de Cima, mediante a avaliação das necessidades, quer em matéria de consumo humano, quer em matéria de segurança / combate a incêndio.

RECOLHA DE ESGOTOS

A rede interna de drenagem de águas residuais domésticas será conduzida para a ETAR municipal de Alcoentre, localizada a cerca de 1.730m. A conduta a executar, atravessará a EN366 através de perfuração horizontal dirigida e será desenvolvida paralelamente ao eixo da via até ser desviada em direção à referida estação.

Quanto à drenagem das águas pluviais, serão recolhidas e encaminhadas para um sistema de tratamento interno. A rede será adaptada ao traçado e perfil dos arruamentos, recolhendo as águas de todas as áreas de intervenção. Os arruamentos e passeios serão drenados por sumidouros de via até às caixas de visita.

De modo a amortecer os caudais de ponta de cheia e a limitar as descargas na linha de água, em particular na ribeira da Maçussa, os caudais de águas pluviais serão conduzidos até à charca existente no limite noroeste da área de intervenção. Deste modo, será maximizada a sua absorção, sendo destinada à linha de água apenas a que não seja possível utilizar ou infiltrar.

Todo o empreendimento deverá utilizar sistemas de aproveitamento de água, para redução dos caudais na rede.



As águas pluviais decorrentes das áreas de estacionamento de pesados terão um encaminhamento autónomo para um separador de hidrocarbonetos, que assegura o seu tratamento antes da sua ligação às restantes.

As redes em causa (públicas e prediais), serão objeto de projeto de especialidade próprio a elaborar na fase seguinte, e no qual serão definidas todas as especificações técnicas de acordo com a legislação em vigor, bem assim como formulados os consequentes pedidos de título de utilização de recursos hídricos (APA).

REDE DE ENERGIA E TELECOMUNICAÇÕES

A alimentação das respetivas redes, será assegurada a partir da ligação às redes públicas que servem o local, nos pontos que se considerar tecnicamente mais adequados. Importa a este propósito referir, que os traçados das linhas existentes (Média Tensão e Telecomunicações) não têm interferência com as construções propostas, contudo se se vier a justificar a necessidade de deslocação das mesmas, o traçado definitivo deverá ser articulado em fase posterior (especialidades) com as entidades responsáveis pela gestão das respetivas redes.

COLECTORES SOLARES TÉRMICOS

De acordo com o disposto no Decreto-Lei no 80 /2006 de 4 de Abril, foi prevista no estudo, a localização para a instalação dos coletores solares térmicos para aquecimento de água sanitária, na cobertura de cada um dos edifícios, sendo o seu dimensionamento definido na fase de especialidade, cumprindo o disposto no RCCTE.

9. ENQUADRAMENTO NOS PLANOS TERRITORIAIS – PDM de AZAMBUJA

O Plano Diretor Municipal da Azambuja classifica parcialmente o prédio em questão como "Espaço industrial Proposto" que tem um conjunto de usos compatíveis, no qual se enquadra a proposta – Centro Logístico e Armazenagem.

Para além da classificação anterior, o prédio encontra-se parcialmente integrado em "Espaços Verdes", RAN e REN, porém a intervenção não incide sobre as áreas com as respetivas classificações, pelo que, quaisquer condicionantes que delas decorram não se aplicam à proposta.



O prédio encontra-se ainda sob classificação do PMDFCI. Contudo, considerando que a intervenção se circunscreve à área classificada como “Espaço Industrial Proposto”, as restrições à edificação determinadas no Plano Municipal da Defesa da Floresta Contra Incêndio não se aplicam.

Assim, pode concluir-se que a classificação do solo como “Espaço industrial Proposto” definida no PDM, determina um regime de edificabilidade que é, integralmente observado pela proposta, como se demonstra nos parâmetros de dimensionamento urbanístico seguintes:

USO INDUSTRIAL Área Intervenção – 275.721 m ²	PDM / Índices	Aplicável ao terreno	Proposto
Índice de implantação máximo	0.50	136 793 m ² (50%)	81 287 m ²
Área de impermeabilização	≤ 70%	191 510 m ² (70%)	172 711 m ²
Arruamentos	Faixa de rodagem - ≥ 9 m; Bermas e passeios - ≥ 2 m;	Faixa de rodagem - ≥ 9 m; Bermas e passeios - ≥ 2 m;	Faixa de rodagem - ≥ 9m; Bermas e passeios - ≥ 2m;
Altura máxima de construções	10 m Salvo situações excecionais justificadas pela natureza da atividade	Acima dos 10m, justificado pela natureza da atividade logística pretendida	15 m (Justificado tecnicamente)
Volumetria máxima	4,50 m ³ /m ²	1 239 212 m ³	1 218 135 m ³
Cedências	Em conformidade com o plano de pormenor ou projeto de loteamento, quando existam, ou, na sua ausência, com a Portaria nº1182/92, de 22 de Dezembro;	-	Em conformidade

ESTACIONAMENTO

No que diz respeito ao estacionamento, considerando a Área Bruta de Construção (ABC), de acordo com o previsto no nº 1.4 do artigo 45º do PDM e na Portaria nº 216 – B/2008, de 03/03, alterada pela Portaria nº 75/2024, de 29/02, para construções ou áreas destinadas a uso industrial ou armazenagem, deve ser criado estacionamento equivalente a:

Abc = 90 628 m ²	PDM / Portaria		Proposto			
	Privativos	Públicos	Privativos			Públicos
			Edifício 1	Edifícios 2 + 3	Total	
Lugares de estacionamento p/ ligeiros	906	181	228	732	960	154*
Lugares de estacionamento p/ pesados	181	36	57	223	280	38

* A redução do número de lugares de estacionamento público encontra-se legalmente prevista, mediante justificação no estudo de tráfego em anexo.

O estacionamento público de ligeiros encontra-se segregado numa bolsa própria, paralela à via de acesso a criar, para que o seu uso seja efetivo.

O estacionamento público para pesados segue o mesmo princípio do estacionamento público de ligeiros, encontrando-se distribuído numa bolsa única para o efeito, igualmente paralela à nova via de acesso.

No interior dos complexos, os lugares de estacionamento de veículos ligeiros exigidos encontram-se distribuídos por bolsas em torno dos edifícios. Para os veículos pesados foram criadas zonas de estacionamento dedicadas, com um desenvolvimento longitudinal em relação ao sentido de trânsito, por forma a favorecer as manobras e o momento de

espera para acesso aos cais. A disposição dos lugares de estacionamento proposta, permite uma gestão eficiente da movimentação de pesados, reduzindo ao mínimo os constrangimentos na circulação dos mesmos, devido a tempos de espera no acesso às naves.

ÁREAS DE CEDÊNCIA

De acordo com o disposto no artigo 14.º do Regulamento Municipal de Urbanização e Edificação (RMUE) da Azambuja, e tendo ainda em atenção o uso logístico / armazenagem pretendido para a propriedade e a área bruta de construção, a operação urbanística terá impacte semelhante a uma operação de loteamento, razão pela qual, nos termos da Portaria n.º 216-B/2008, de 03/03, alterada pela Portaria n.º 75/2024, de 29/02, terão que se verificar cedências destinadas a espaços verdes públicos e espaços para equipamentos de utilização pública, ou eventualmente, no caso de haver impossibilidade de cedência ou desinteresse municipal nas respetivas áreas, haverá lugar a compensações nos termos regulamentares aplicáveis.

As áreas de cedência consideradas, em função da área bruta de construção para Ind./Log./Armaz. proposta (90.628m²), são as seguintes:

- Espaços verdes públicos (23m²/100m² de área de construção): 20 844,2 m²
- Espaço para Equipamentos de utilização pública (10m²/100m² de área de construção): 9 062,7 m²

Considerando que, de acordo com o parecer técnico de suporte da aprovação do PIP, “*não se faz sentido haver Espaços Verdes de Utilização coletiva junto a Armazéns Logísticos*” e que, “*pela distância do local aos aglomerados populacionais mais próximos (Aveiras de Cima ou Alcoentre), o mesmo não se aplica aos Espaços para Equipamentos de utilização coletiva*”, a proposta prevê a compensação de acordo com o quadro abaixo:

Área de cedências considerando a ABC da proposta – 90 628 m²	Área a ceder Portaria n.º 75/2024, 29/02	Valor unitário Conforme n.º 3 do art.º 18.º do RMUE	Valor
Espaços Verdes de utilização coletiva	20 844 m²	5,00 €	104 220 €
Equipamento de utilização coletiva	9 062 m²	50,00 €	453 100 €
Total			557 320 €

CONCLUSÃO

De acordo com o acima exposto, a proposta observa os parâmetros urbanísticos do PDM e demais legislação aplicável, o que permite o desenvolvimento de um programa funcional bem-adaptado às necessidades funcionais previstas e à procura de mercado habitual para este tipo de edifícios e de empreendimento.

Conclui-se, dando nota que a proposta apresenta áreas de implantação de arranjos exteriores, ligeiramente inferiores às aprovadas no PIP, fato que resulta dos ajustes introduzidos com vista à otimização dos espaços, racionalização de áreas e contenção de custos.

10. QUADRO SINÓPTICO

Mapa de áreas

	Áreas Parciais	TOTAIS
Área Total de Intervenção		
Somatório da área dos 5 prédios urbanos (lotes)	251.569 m²	286 510 m²
Áreas Dominiais	34.941 m²	
PROPOSTA / Áreas		
Área de Implantação Total		
Edifícios Logísticos	81 189 m²	81 286,82 m²
Portarias	98 m²	
Área de Estacionamento Ligeiros (pav. permeável)	14 165 m²	125 891 m²
Área de Estacionamento Pesados e Cais de Carga/Descarga	31 049 m²	
Área de Arruamentos – Vias e Acessos	47 074 m²	
Passeios	12 983 m²	
Caldeiras / Floreiras	496 m²	
Área de Espaços Verdes	20 124 m²	
Área de Espaço Verde Naturalizado – Coberto Existente	72 309 m²	
Áreas de construção		
Área de Armazenagem / Produção	78 912 m²	90 628 m²
Área de Apoio Administrativo	4 554 m²	
Área de Mezanino	7 064 m²	
Área das Portarias	98 m²	
Numero Máximo de Pisos	2	
Cércea Máxima	15	
Volumetria		
Edifícios Logísticos	1 217 820 m³	1 218 119 m³
Portarias	299 m³	
Numero de Frações	7	
Numero de Cais	156	
Muros e vedações com carácter permanente		
Numero de Lugares de Estacionamento de Veículos Ligeiros Privados	960	
Numero de Lugares de Estacionamento de Veículos Pesados Privados	280	
Numero de Lugares de Estacionamento de Veículos Ligeiros Públicos	154	
Numero de Lugares de Estacionamento de Veículos Pesados Públicos	38	

11. NOTAS FINAIS

De acordo com o parecer técnico final, emitido no âmbito do Pedido de Informação Prévia aprovado, e legislação aplicável, importa fazer os seguintes esclarecimentos:

1 – Não se prevê qualquer intervenção nas áreas integradas em Espaços Verdes, REN e RAN, admitindo-se apenas a colocação de redes de vedação fixas em paus tratados, pelo que não há lugar a qualquer licenciamento na APA/ARHTO.

Atendendo à necessidade de tratamento dos esgotos domésticos e pluviais, em fase de especialidades, será requerido o pedido de título de utilização dos recursos hídricos (TURH) para a rejeição das águas residuais.

2 – Considerando o funcionamento pleno do projeto, que se traduz na ocupação total dos 3 edifícios de armazenagem, será assegurado por 250 postos de trabalho, estima-se que cada unidade de armazenagem irá operar com 36 colaboradores, por conseguinte são integralmente observados os requisitos técnicos, nomeadamente em relação às instalações de apoio e áreas de laboração no que à construção diz respeito, uma vez que o equipamento móvel não integra esta fase do estudo.

Importa igualmente referir, que se encontram observados os requisitos definidos no Decreto-Lei 243/86 de 20/8, nomeadamente no que às áreas de apoio se refere e em particular o estabelecido nos artigos 38º e 44º, uma vez que o projeto prevê para cada fração uma estrutura de balneários e instalações sanitárias com um conjunto de equipamentos que inclui:

	Edifício 1		Edifício 2		Edifício 3		Portarias	Total
	Homem	Mulher	Homem	Mulher	Homem	Mulher		
URINÓIS	12		24		18		2	56
SANITAS	8	12	16	24	12	18	2	92
LAVATÓRIOS	10	8	20	16	15	12	2	83
BASE DE DUCHE	4	2	8	4	6	3	2	29
I.S. MOB. REDUZIDA	2		4		3			9
REFEITÓRIO	2 (43,29m2 x 2)		4 (43,29m2 x 4)		3 (43,29m2 x 3)			9
GABINETE MÉDICO	2 (18,02m2 x2)		4 (18,02m2 x4)		3 (18,02m2 x3)			9

3 – Consta deste processo o Estudo de Tráfego, que fundamenta as opções tomadas quer em relação à inserção da via de acesso a construir na EN 366 quer em relação aos lugares de Estacionamento. Importa informar que a proposta do acesso, foi previamente articulada com a IP, porém em fase de especialidades será executado o projeto de pormenor respetivo, bem como o projeto da via e rede de acessos complementar (pública e privada), que consubstanciará o pedido de autorização respetivo.

4 - As área dominais, que são propriedade do município, por via da presente intervenção, serão realocizadas e distribuídas em função da implantação da via de acesso, da rotunda, dos passeios e das áreas de estacionamento público, a executar, sendo o custo das mesmas suportado pela requerente e proprietário da(s) parcela(s) confinante(s) a poente, igualmente beneficiário e futuro utilizador das novas infraestruturas públicas. Importa a este propósito referir que após a conclusão das obras de urbanização, as infraestruturas em causa e consequentemente as áreas de implantação respetivas reverterão novamente para o domínio do município.

5 - A ficha de segurança anexa ao presente projeto, prevê um conjunto de meios de combate ao incêndio que responde à legislação em vigor bem assim como aos requisitos estabelecidos no parecer técnico, nomeadamente no que se refere à existência nas imediações dos edifícios, de disponibilidade de água para abastecimento dos veículos de socorro durante o período crítico de incêndios.

OA 4682