

PARECER DA COMISSÃO DE AVALIAÇÃO

RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAL
DO PROJECTO DE EXECUÇÃO DO
CONJUNTO COMERCIAL “DOLCE VITRA BRAGA”

Concelho de Braga

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte
Instituto da Água, I.P.
Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, I.P.

Março de 2008



ÍNDICE

	Página
1. INTRODUÇÃO	I
2. ANTECEDENTES	2
3. DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO PROJECTO	3
4. APRECIÇÃO DO RECAPE E VERIFICAÇÃO DO CUMPRIMENTO DA DIA	5
5. CONCLUSÕES	10
FICHA TÉCNICA	12

Anexo

Planta do Conjunto Comercial “Dolce Vita Braga”, segundo o Estudo Prévio e segundo o Projecto de Execução

Pareceres externos (Câmara Municipal de Braga, Direcção-Geral dos Recursos Florestais, Direcção Regional de Economia do Norte, Estradas de Portugal, E.P.)

I. INTRODUÇÃO

Dando cumprimento à legislação sobre Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), designadamente o Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de Maio, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 197/2005, de 8 de Novembro, e a Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, a Direcção Regional de Economia do Norte (DREN), na sua qualidade de entidade coordenadora da autorização de instalação, enviou à Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-Norte), para procedimento de Pós-Avaliação, o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE), relativo ao projecto do Conjunto Comercial “Dolce Vita Braga”, cujo proponente é a empresa CIBERGRADUAL – Investimento Imobiliário, S.A., empresa que integra o grupo empresarial Chamartin Imobiliária, S.G.P.S., S.A..

Salienta-se que o projecto de execução (PE) é apresentado na sequência do procedimento de AIA sobre o estudo prévio (EP) do mesmo. A respectiva Declaração de Impacte Ambiental (DIA) foi proferida em 13 de Setembro de 2007, pelo Senhor Secretário de Estado do Ambiente, o qual reiterou a proposta de decisão da Comissão de Avaliação (CA).

A CCDR-Norte, na qualidade de autoridade de AIA, remeteu o RECAPE aos membros da CA nomeada no âmbito do procedimento de AIA (com alguns ajustes, face à nova orgânica da CCDR-Norte), para verificação da conformidade do Projecto de Execução com a DIA.

A referida CA é constituída pelos seguintes elementos:

- CCDR-Norte: Eng.^a Andreia Duborjal Cabral (que preside à Comissão), Arqta. Pais. Alexandra Cabral, Dr. Carlos Mota, Dra. Emília Queirós, Eng.^a Isabel Vasconcelos, Eng.^a Maria João Pessoa, Eng.º Miguel Catarino, Eng.^a Patrícia Barbedo, Dr. Pedro Moura e Eng.º Sérgio Fortuna;
- Instituto da Água, I.P. (INAG): Dr. João Paulo Pereira;
- Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, I.P. (IGESPAR): Dra. Leonor Sousa Pereira (extensão de Entre o Douro e Minho).

O RECAPE do Conjunto Comercial “Dolce Vita Braga” foi elaborado pela CPA – Consultoria e Projectos de Ambiente, Lda..

O RECAPE em análise é constituído pelos seguintes volumes, datados de Dezembro de 2007:

- Volume I – Tomo I – Relatório Síntese
 - Tomo 2 – Anexos;
- Volume II – Sumário Executivo;
- Volume III – Estudos, Projectos e Peças do Projecto de Execução.

2. ANTECEDENTES

Entre Fevereiro e Setembro de 2007 decorreu o procedimento de AIA n.º 506, relativo ao EIA sobre o estudo prévio do conjunto comercial “Dolce Vita Braga”, agora em fase de Pós-Avaliação.

No seu Parecer, datado de Agosto de 2007, a CA propôs a *emissão de parecer favorável ao projecto do Conjunto Comercial “Dolce Vita Braga”, condicionado ao cumprimento das condicionantes, à apresentação de vários elementos em fase de FASE, ao cumprimento das medidas de minimização, bem como dos programas de monitorização e elementos a apresentar no RECAPE, e constantes do parecer da CA.*

A Declaração de Impacte Ambiental (DIA), assinada em 13 de Setembro de 2007 por Sua Excelência o Secretário de Estado do Ambiente, referia, entre outros aspectos, o seguinte:

Tendo por base o Parecer Final da Comissão de Avaliação (CA), as Conclusões da Consulta Pública e a Proposta da Autoridade de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) relativo ao Procedimento de AIA do Conjunto Comercial “Dolce Vita Braga”, em fase de Estudo Prévio (...), emito Declaração de Impacte Ambiental (DIA) favorável condicionada:

- 1) ao cumprimento do disposto no regulamento do Plano Director Municipal (PDM) de Braga (...), nomeadamente no que se refere aos seus artigos 39.º, 56.º e 57.º;*
- 2) à apresentação, em fase de Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE), dos elementos constantes do ponto I do Anexo à presente DIA, a sujeitar à apreciação da AAIA, previamente a qualquer acto de licenciamento;*
- 3) ao cumprimento das Medidas de Minimização constantes do anexo à presente DIA, e às demais, consideradas de conveniente implementação no decurso da realização do projecto, bem como à apresentação e implementação dos Programas de Monitorização elencados no anexo à presente DIA.*

3. DESCRIÇÃO SUMÁRIA DO PROJECTO

De acordo com o Relatório, o projecto designado por Conjunto Comercial “Dolce Vita Braga” localiza-se na freguesia de Dume, concelho de Braga, num lote com uma área de 159.971 m², que confronta a Nascente com a EN 101 e a Norte com terrenos destinados à futura Via Variante do Cávado, passando a Poente a Variante Norte de Braga.

O terreno está identificado no PDM de Braga como predominantemente “Espaço Urbanizável Índice C”, estabelecendo-se um índice de construção de 0,60, o que se traduz, para a área destinada ao projecto, numa área máxima de construção de 92.832,6 m².

Alterações do Projecto de Execução face ao Estudo Prévio

O projecto de execução agora em apreciação apresenta algumas alterações face ao estudo prévio, traduzidas na eliminação do edifício destinado à zona de *Retail Park*, tendo sido integrada num só volume toda a área comercial, em lugar da implantação de duas unidades autónomas como apresentado em fase de estudo prévio (ver planta de localização e de implantação em anexo).

De acordo com o Relatório, com o novo programa comercial e a nova organização espacial do empreendimento, verifica-se uma redução em cerca de 15% da área de implantação do projecto, um acréscimo superior a 10% em área permeável, uma diminuição de cerca de 14.000 m² de área bruta de construção abaixo do solo e uma passagem de uma altura máxima de empena de 33,6 m para 22 m. O quadro seguinte resume estas alterações.

	Solução de Estudo Prévio	Solução de Projecto de Execução
Área do terreno	159.971 m ²	159.971 m ²
Área de implantação	49.643 m ²	42.113 m ²
Área permeável	51.012 m ²	57.041 m ²
Área bruta de construção abaixo do solo	84.799 m ²	70.815,2 m ²
Altura máxima de empena	≈ 33,6	≈ 22 m
Cota da última cave	79,1 m	79,7 m

Tal como referido anteriormente, a área de intervenção do projecto é de 159.971 m², sendo que a área de implantação do edifício do conjunto comercial é de 42.113 m² e a área total de construção, excluindo as áreas técnicas e de estacionamento, é de cerca de 92.000 m². Em planta, o edifício tem uma forma irregular/curvilínea atingindo cerca de 350 m de comprimento e 120 m de largura.

De acordo com o RECAPE, o conjunto comercial engloba um edifício polifórmico, constituído por um único corpo, apresentando 4 frentes e desenvolvendo-se em sete níveis – caves (pisos -2, -1, 0 e 0+), piso térreo (piso 1), pisos 2 e 3 –, um terraço e cobertura não acessível, sendo os pisos -2, -1, 0+ e parte do piso 0 destinados a estacionamento.

A distância entre pisos é em geral de 3 m nos pisos de estacionamento e 7 m nos pisos destinados a comércio. O piso 0+ abrange apenas uma pequena zona na parte central do edifício e ficará a meia altura entre o piso 0 e o piso 1.

O centro comercial engloba uma zona de comércio misto, lojas satélite, âncoras, quiosques, restauração, cinemas, hipermercado e *health club*, para além das lojas de *retail*. Este espaço será completado com *mall*, instalações sanitárias, áreas técnicas e administrativas.

O quadro seguinte apresenta a síntese da composição do empreendimento.

Piso	Área	Características
-2	3.449 m ²	Estacionamento Zonas técnicas Cais carga/descarga
-1	1.362 m ²	Estacionamento Zonas técnicas
0 0+	16.988 m ² 1.044 m ²	Retail Estacionamento Sanitários Zonas Técnicas Cais carga/descarga
1	38.578 m ²	Loja alimentar Lojas satélite Lojas âncora Quiosques Zonas administrativas Zonas apoio funcionários Sanitários Zonas técnicas Cais carga/descarga
2	34.529 m ²	Lojas satélite Lojas âncora Quiosques Health club Sanitários Zonas técnicas



Piso	Área	Características
3	16.636 m ²	Zona de lazer exterior Restauração Quiosques Food Court Cinemas Unidade de apoio infantil Sanitários Zonas apoio funcionários

Tendo sido considerada uma área de implantação de 42.113 m², configura-se um índice de implantação de 26%. O total da área verde permeável é de 57.041 m², ao que corresponde uma percentagem de 36%.

O empreendimento incluirá no exterior e distribuído por quatro caves um parque de estacionamento público com capacidade para cerca de 2.413 veículos (2.066 em pisos enterrados e 347 à superfície).

No que respeita a condicionantes para o terreno definidas no âmbito do PDM de Braga, verifica-se a existência de um espaço canal de protecção à futura Via Variante do Cávado e respectivo Nó, bem como uma zona de Espaço Agrícola (2.086 m²) e outra de Espaço Florestal (3.164 m²).

Ainda de acordo com o Relatório, no seguimento da tramitação processual efectuada pelo proponente junto da Câmara Municipal de Braga, foram definidas áreas a ceder ao município. Compreendendo uma área total de 50.140 m², as áreas a ceder subdividem-se em:

- área de implantação da Variante do Cávado: 11.415 m²;
- Infra-estruturas viárias e Passeios: 15.714 m²;
- Espaço Verdes e de Utilização Colectiva Pública: 23.011 m².

A intervenção proposta prevê ainda 17.411 m² de Espaços Verdes e de Utilização Colectiva Privados.

4. APRECIÇÃO DO RECAPE E VERIFICAÇÃO DO CUMPRIMENTO DA DIA

Em termos gerais, considera-se que a estrutura e o conteúdo do RECAPE cumpre o previsto no anexo IV da Portaria n.º 330/2001, de 2 de Abril, que define as normas técnicas para a estrutura desses



relatórios, permitindo verificar se o Projecto de Execução obedece aos critérios estabelecidos na DIA e se dá cumprimento aos termos e condições nela fixados.

Refira-se ainda que a organização da informação no RECAPE está estruturada de um modo que permite a fácil e explícita identificação dos aspectos relevantes associados, pelo que se considera a mesma uma mais-valia para a apreciação técnica da CA.

No âmbito da presente fase do procedimento de AIA foram consultadas as seguintes entidades: Câmara Municipal de Braga, Direcção-Geral dos Recursos Florestais, Direcção Regional de Economia do Norte, Estradas de Portugal, E.P.. Todas as entidades se pronunciaram em tempo e os respectivos pareceres podem ser consultados na íntegra em anexo.

Não obstante o acima referido, da análise dos documentos apresentados, a CA entende que há alguns pontos que deverão ser esclarecidos, completados ou reformulados, de modo a demonstrar que o projecto de execução está em conformidade com a DIA e que as medidas adoptadas permitem minimizar os impactos do projecto.

Assim, da apreciação efectuada, salientam-se os aspectos a seguir enunciados [a numeração segue a apresentada no Anexo à Declaração de Impacte Ambiental]:

I. Elementos a apresentar à Autoridade de AIA em fase de RECAPE

g. Plano de Monitorização das Fontes Fixas, que deverá obedecer às exigências do Decreto-Lei n.º 78/2004, de 3 de Abril:

Relativamente ao Plano de Monitorização das Fontes Fixas apresentado, deverá ser tido em consideração que as emissões atmosféricas sujeitas a procedimento de autocontrolo, não são exclusivamente geradas pelos estabelecimentos instalados no conjunto comercial, pelo que a responsabilidade da monitorização recai não só sobre os “donos de loja”, como também sobre os responsáveis pelo conjunto comercial, sempre e quando os equipamentos existentes e respectivas fontes associadas assim o justifiquem.

I. Elementos a apresentar à Autoridade de AIA em fase de RECAPE

o. Estudo pormenorizado de Tráfego e Acessibilidades, que deverá incorporar, pelo menos, os seguintes aspectos:



- a rede viária envolvente que será objecto de estudo deverá ser definida e caracterizada com precisão (características dimensionais, capacidade e segurança), bem como os pontos de entrada e saída no conjunto comercial a edificar e os circuitos de acesso (pessoas e bens) que se projecta estabelecer;
- deverão ser identificados os lanços (vias ou acessos viários), intercepções (cruzamentos, rotundas ou outros), espaços de estacionamento e os locais de espera e embarque para a rede de transportes públicos, quer na sua configuração actual, quer nas diversas futuras fases dos cenários alternativos de evolução, desde o início da fase de construção até ao final da fase de funcionamento (um dos cenários de evolução a considerar deverá ser a alternativa “zero” – não concretização do projecto);
- sempre que a concretização de uma determinada configuração física da rede ou de um cenário alternativo não dependa do promotor mas da execução de um plano de investimentos de uma entidade terceira, essa condicionante deverá ter menção específica;
- deverá ser estimada a procura de transporte para a fase final de funcionamento do projecto. Esta procura resultará não só da procura gerada directamente pelo empreendimento, mas também da evolução prevista para a envolvente do projecto. Assim, deverá ser tido em consideração o previsto nos Instrumentos de Gestão Territorial, bem como a informação que for possível recolher sobre outros empreendimentos previstos para a área;
- deverá ser quantificado o tráfego gerado, para a fase de exploração, tendo em consideração o período de ponta, quer à semana, quer ao fim-de-semana, bem como o modelo de repartição desse tráfego pelos elementos da rede viária. Saliente-se ainda que as projecções da procura para o ano horizonte de projecto deveriam prever, pelo menos, um cenário pessimista para além de um outro cenário optimista devidamente quantificados;
- deverão, igualmente, ser consideradas soluções de acessibilidade não motorizada para peões, tendo em conta, designadamente, os sistemas de transportes colectivos de passageiros (TCP);
- deverá ser demonstrado que o perfil da plataforma das vias rodoviárias envolventes ou que as plataformas para passageiros em espera permitem responder aos movimentos de circulação ou à procura destes modos de transporte (TCP) em condições de segurança;
- o número de lugares e a área prevista para estacionamento de veículos ligeiros e pesados no equipamento a edificar deverá cumprir os valores mínimos estabelecidos pela Portaria n.º 1136/2001, de 25 de Setembro, e dar resposta à procura estimada pelo Estudo. Este dimensionamento poderá ser efectuado eventualmente com recurso a um modelo de procura/capacidade das entradas e saídas e, em função de uma previsão para o número de clientes e de funcionários, o número de entradas e de saídas e o tempo de permanência dos diversos utilizadores do empreendimento, bem como as características do estacionamento na envolvente, tendo em consideração a capacidade instalada e a estimativa da procura desse estacionamento público, decorrente de outro tipo de utilizações. Acresce que o acesso a esses lugares deverá fazer-se de forma fluida, ou seja, de maneira a não provocar conflitos de tráfego ou congestionamento a montante sobre a rede viária envolvente. Em particular, deverão ser apresentados os circuitos de entrada e saída, bem como a localização e o valor da área de estacionamento de veículos pesados e as áreas de operação para estes veículos – armazenagem, carga e descarga;
- deverá ser demonstrado que as intersecções que integram os circuitos de entrada e saída de veículos pesados têm a capacidade e a geometria adequada a este tipo de operação;
- deverá ser quantificado o valor da capacidade máxima de movimentação de veículos pesados em horas do pico de clientes, de modo a não comprometer a circulação;
- deverá ainda ser cumprido o estipulado no Regulamento do Plano Director Municipal de Braga, e a solução final proposta deverá garantir que não se verifique o disposto na alínea b) do artigo 39.º, isto é, que não perturbe as condições de trânsito



automóvel ou pedonal, quer pelo volume de tráfego gerado quer por acções de acesso, estacionamento, cargas ou descargas, assim como pela excessiva concentração de actividades que acarrete;

– a solução a apresentar deverá igualmente estar em consonância com o estipulado nos pareceres da Câmara Municipal de Braga e da Estradas de Portugal, EPE.

Após análise da Adenda ao Estudo de Tráfego apresentado, entende a CA salientar:

- em particular, importa sublinhar que a implementação de uma nova via (Variante do Cávado) e respectivo nó viário, apontada como solução base para que o sistema apresente níveis de serviço satisfatórios, aparentemente, não seria, face aos elementos apresentados, da responsabilidade do promotor (a fase de implantação deste conjunto viário é caracterizado pelo estudo como «desenhado pelas entidades responsáveis» ou «pretensão da Câmara Municipal de Braga»), pelo que, não se encontra garantida a sua implantação em articulação com o desenvolvimento do empreendimento;
- são apresentados circuitos de circulação pedonal não incluídos no estudo inicial pese embora a adenda seja omissa em relação ao perfil das plataformas que poderão responder, em condições de segurança, aos movimentos de circulação previstos;
- a adenda sustenta a ausência de uma análise do cumprimento dos valores mínimos estabelecidos pela Portaria 1136/2001 para o estacionamento de veículos ligeiros pelo facto desta matéria ter sido entretanto regulamentada ao nível do PDM, pelo que a análise se limita a cumprir estes últimos valores mínimos.

No âmbito da consulta efectuada para o efeito, a Estradas de Portugal, E.P., *considera não estarem reunidas as condições adequadas para a emissão de um parecer favorável à execução do projecto, pelo que solicita um aprofundamento de determinados aspectos.*

Do parecer emitido transcreve-se:

Não se encontram em curso, nem previstos, quaisquer estudos ou projectos rodoviários, do âmbito deste organismo, que possam colidir com o conjunto comercial em causa, nem ocorre ocupação de áreas non aedificandi resultantes de vias sob a responsabilidade da E.P., S.A.

Porém, no que respeita aos impactes do empreendimento na rede viária envolvente, considera-se que a informação prestada não apresenta a sustentação necessária para a viabilização do mesmo.

Com efeito, no estudo apresentado encontra-se previsto o Nó de Interligação entre a Variante do Cávado e a Variante às EENN 101 e 201. Porém, a implantação do referido nó, da responsabilidade da Câmara



Municipal de Braga, terá de obedecer a normas de segurança rodoviária, nomeadamente no que diz respeito às distâncias entre os ramos de entrada e saída. Dado que o cumprimento destas normas não se encontra ainda assegurado, no projecto da Câmara Municipal de Braga, e tendo em conta que a rede de acessos ao empreendimento em apreço poderá comprometer as alterações necessárias, considera-se que não se encontram reunidas as condições para a viabilização do empreendimento.

Por outro lado, considera-se que não se encontra devidamente aprofundada a análise do impacte da entrada em funcionamento do conjunto comercial em causa, nomeadamente, no que concerne ao ambiente sonoro da zona envolvente. Esta questão deveria ser analisada tendo em conta o efeito cumulativo da instalação de um outro centro comercial – Centro Comercial Espaço Braga, em processo de licenciamento – dada a proximidade geográfica entre ambos.

II – Medidas de Minimização

Paisagem

Fase de Projecto

101. *Desenvolvimento do projecto de execução, tendo em consideração a necessidade de o mesmo ser adoptado ao terreno e respeitando o mais possível a topografia do local.*

A memória descritiva referente ao Projecto de Execução (Tomo 2), indica que "A solução proposta pretendeu inserir o Dolce Vita Braga através da articulação dos volumes com a envolvente, criando zonas verdes de enquadramento, numa perspectiva geral de valorização do espaço urbano.

A solução proposta compatibiliza as características do terreno acomodando a implantação dos vários níveis do edificado à morfologia do terreno.

Nesse sentido propõe-se a execução de um espaço verde público de dimensão generosa para onde se abrem as entradas principais do edificado."

Embora o RECAPE, no Relatório Síntese, página 130, mencione o cumprimento da Medida de Minimização (MM), quer através do exposto na memória descritiva do projecto de execução de arquitectura, acima transcrito, quer no projecto de integração paisagística, considera-se que o respeito pela topografia do local e a adoção do edificado à mesma passaria por desenvolver uma proposta que fosse suportada no "encaixe" do edificado no terreno, e não numa solução que, através de uma proposta posterior de plantação e sementeiras, "enquadrasse" a solução de construção, que se entende foi o que aconteceu, não havendo na solução de arquitectura qualquer reflexo desta

intenção na concepção do desenho final. Não obstante, parece óbvio que o projecto de integração paisagística adquire uma significância elevada na relação do existente com o proposto, embora se considere que esta relação deveria ter ocorrido a montante desta proposta de integração. Da conjugação de ambas as propostas resultará com certeza uma proposta integrada, não podendo apesar de tudo afirmar-se que houve uma solução final cumpridora da adequação do edificado ao terreno e sua topografia.

Face ao exposto, considera-se que, em regra geral, foi dado cumprimento às condicionantes e medidas de minimização impostas na DIA, sendo que a necessidade de adoção do edificado ao terreno existente e suas características, embora justificado, apresenta uma interpretação diversa da da CA.

5. CONCLUSÕES

Em resultado da análise da documentação enviada e face ao acima exposto, entende a Comissão de Avaliação que Projecto de Execução apresentado obedece, na globalidade, aos critérios estabelecidos na Declaração de Impacte Ambiental emitida em fase de Estudo Prévio e dá cumprimento aos termos e condições nela fixados.

No entanto, tendo em conta a apreciação efectuada ao longo do presente parecer, existem aspectos que devem colmatados, pelo que, em sede de licenciamento, deverão ser apresentados os elementos que esclarecem e ultrapassam as questões focadas ao nível do Estudo de Tráfego e do parecer emitido pela Estradas de Portugal, E.P., sujeitos a apreciação desta Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional.

Salienta-se ainda que o proponente deverá informar a Autoridade de AIA do início da fase de construção, a fim de possibilitar o desempenho das suas competências na Pós-Avaliação dos Projectos.

Qualquer alteração da calendarização dos trabalhos de construção deverá ser previamente comunicada à Autoridade de AIA.

Ainda no que se refere ao acompanhamento ambiental da obra, no final da fase de construção e antes da entrada em funcionamento do Projecto, o Promotor deverá solicitar à Autoridade de AIA uma reunião de obra com a Comissão de Avaliação a fim de verificar a execução de todas as medidas contempladas

na Declaração de Impacte Ambiental relativas à fase de construção.

Os relatórios de acompanhamento ambiental da obra e de monitorização deverão ser entregues à Autoridade de AIA, de acordo com a periodicidade estabelecida.

FICHA TÉCNICA

COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO NORTE

Eng.^a Andreia Duborjal Cabral

Arqt.^a Pais. Alexandra Cabral

Dr. Carlos Mota

Dra. Emília Queirós

Eng.^a Isabel Vasconcelos

Eng.^a Maria João Pessoa

Eng.^o Miguel Catarino

Eng.^a Patrícia Barbedo

Dr. Pedro Moura

Eng.^o Sérgio Fortuna

INSTITUTO DA ÁGUA, I.P.

Dr. João Paulo Pereira

INSTITUTO DE GESTÃO DO PATRIMÓNIO ARQUITECTÓNICO E ARQUEOLÓGICO, I.P.

Dra. Leonor Sousa Pereira

A Presidente da CA,

(Andreia Duborjal Cabral)