

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

Processo: Elétrico – Expansão para Oriente da linha 15

Assunto: Contributos do DPU no âmbito dos IGT

Exmos. Srs.

Conforme solicitado por V.Exas., o Departamento de Planeamento Urbanístico (DPU) procedeu a uma análise dos elementos que nos foram remetidos.

Esta análise incidiu sobre **proposta de traçado para a expansão do Elétrico 15 entre a Praça de Santa Apolónia e o Parque Tejo** (Linha Oriental), que irá circular em modo elétrico sobre carris (será adotado um Transporte Coletivo em Sítio Próprio – TCSP –, em modo ferroviário ligeiro) e procurou-se identificar e avaliar possíveis constrangimentos ou condicionantes, bem como apresentar contributos que se julguem pertinentes para a expansão que está a ser programada, no âmbito dos Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) abrangidos por aquele traçado.

Estiveram envolvidos neste trabalho vários técnicos das duas unidades orgânicas do DPU que têm competências em matéria de IGT, a Divisão do Plano Diretor Municipal e a Divisão de Planeamento Territorial.

Este documento que reúne os contributos do DPU está organizado em dois blocos em que no primeiro se faz uma análise no âmbito do Plano Diretor Municipal, e no segundo temos a análise no âmbito dos Planos de escala inferior abrangidos pelo traçada, a saber: Plano de Urbanização do Vale de Santo António, Plano de Pormenor da Matinha e Planos da EXPO 98.

Sendo este um projeto de grande importância para a Cidade, estamos sempre ao dispôr para qualquer questão ou esclarecimento que seja necessário.

Com os melhores cumprimentos

O Diretor de Departamento

Paulo Pardelha

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

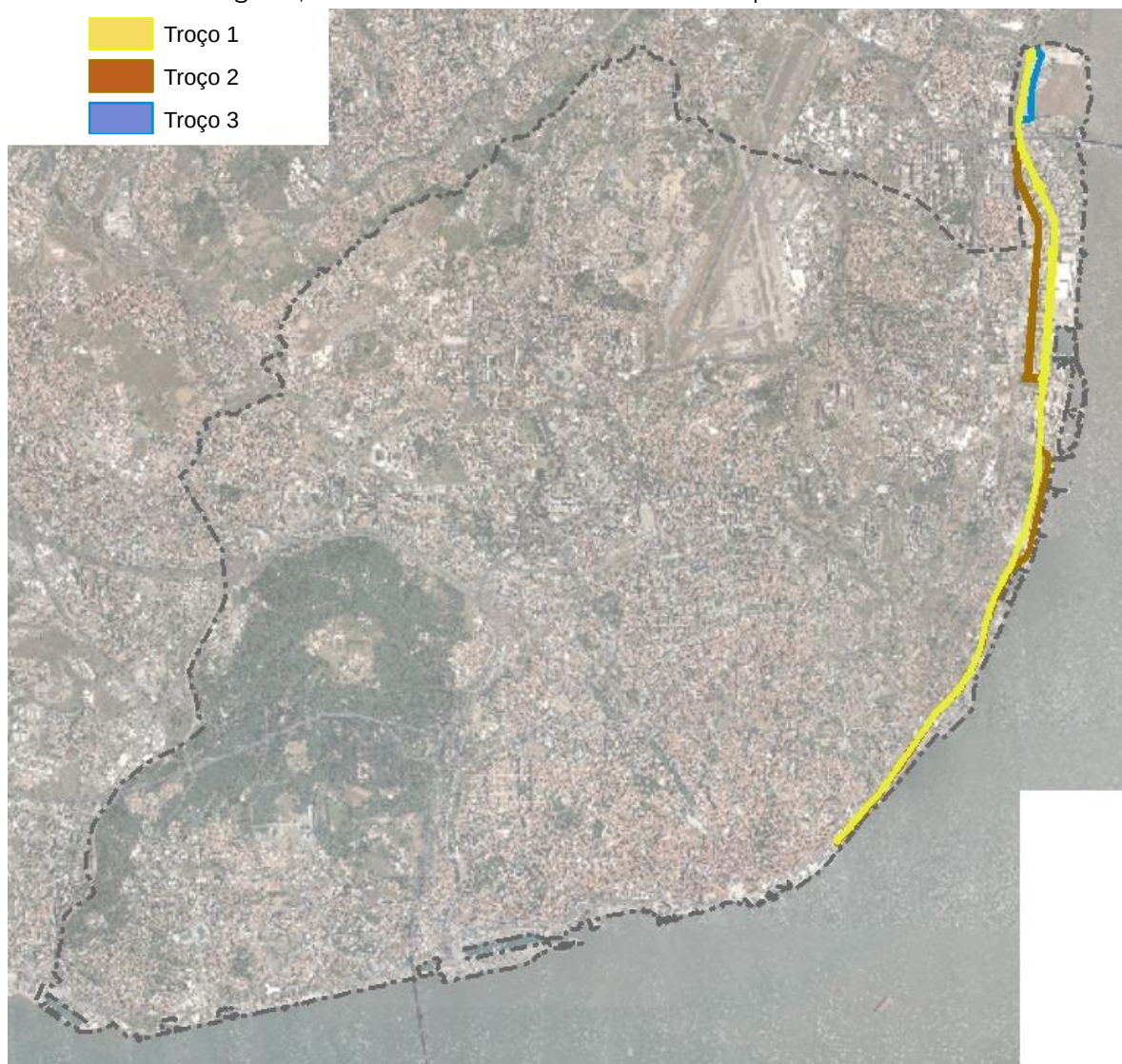
DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

ANÁLISE NO ÂMBITO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL

(Divisão do Plano Diretor Municipal)

1. Enquadramento

Vem para análise o projeto de prolongamento da atual linha de elétrico ribeirinha (nº 15), desde a Praça de Santa Apolónia até ao Parque Tejo (ver figura em baixo), em sítio próprio e modo ferroviário ligeiro, no âmbito do Plano Diretor Municipal.



DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

A presente proposta enquadra-se na rede de transportes coletivos de 2º nível hierárquico, isto é, *“linhas de desejo de mobilidade em transporte público atendíveis com serviços cujo nível de procura é inferior à dos serviços que constituem a oferta de 1º nível, mas suficientemente forte para merecer um serviço de boa qualidade. Nesta perspetiva, as redes de TC de 2º nível devem assegurar: i) as ligações entre as diferentes linhas do 1º nível; ii) a acessibilidade aos grandes bairros não servidos pela rede do 1º nível, e; iii) atender às necessidades de mobilidade geradas pelos equipamentos coletivos de hierarquia superior (ou seja, com um potencial de atração diário de 5.000 utentes / visitantes).”*¹

Chama-se à atenção para o facto dos ficheiros editáveis entregues no dia 21 de janeiro pela Carris não corresponderem exatamente, em termos de traçado, aos ficheiros em formato pdf disponibilizados no dia 17 de janeiro.

¹ Fonte: Relatório da Proposta do Plano Diretor Municipal (2012), CML;

2. Análise

Neste contexto, procede-se de seguida à identificação dos suprarreferidos constrangimentos e condicionantes para os 3 traçados enviados no âmbito da Plantas de Ordenamento e de Condicionantes do Plano Diretor Municipal de Lisboa em vigor e disponível em <https://www.lisboa.pt/temas/urbanismo/plano-diretor-municipal/pdm-em-vigor>.

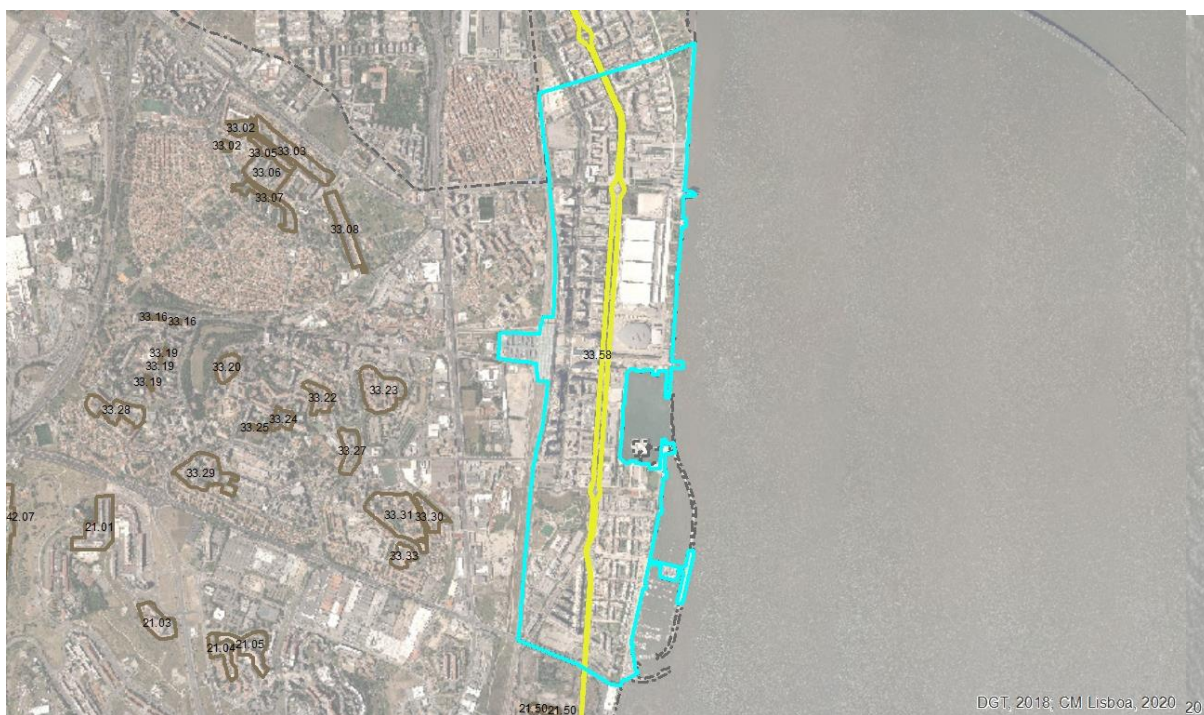
2.1. Troço 1

2.1.1. Planta de Ordenamento – Qualificação do Espaço

- Zonamento Acústico, zona mista (Artigo 21º do RPDML);
- Nível Arqueológico III (Artigos 4º, 26º e 33º do RPDML);
- Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPG) 02 Oriental, 06 Graça/Beato e 07 Centro Histórico (Artigos 46º, 80º e 81º do RPDML);
- Túneis/ viadutos ferroviários previstos (Artigo 70º e Anexos VI e VII)



- Conjunto arquitetónico do Parque das Nações, Espaços Públicos: Prémio Valmor e Municipal de Arquitetura 1998 (Artigos 26º, 27º, 28º, 29º, 30º e Anexo III do RPDML);



- Este troço interseta 10 categorias diferentes de Qualificação do espaço, a saber:
 - Espaço Verde de Recreio e Produção a Consolidar (Artigos 37º, 38º, 58º, 63º, 64º, 88º, 89º do RPDML);
 - Espaço Central e Habitacional - Traçado Urbano C Consolidado (Artigos 37º, 38º, 39º, 40º, 41º, 42º, 43º, 44º, 45º, 46º, 88º, 89º)
 - Espaço Verde Ribeirinho Consolidado (Artigos 37º, 38º, 39º, 49º, 53º, 88º, 89º)
 - Espaço de Uso Especial de Infraestruturas Estruturantes Consolidado (Artigos 37º, 38º, 39º, 56º, 88º, 89º)
 - Espaço Verde de Enquadramento a Infraestruturas Consolidado (Artigos 37º, 38º, 39º, 49º, 52º, 88º, 89º)
 - Espaço de Uso Especial de Equipamentos a Consolidar (Artigos 37º, 38º, 58º, 65º, 88º, 89º (Espaço Central e Habitacional a Consolidar

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

- Espaço Central e Habitacional a Consolidar (Artigos 37º, 38º, 58º, 59º, 60º, 88º, 89º)
- Espaço de Uso Especial de Equipamentos Consolidado (Artigos 37º, 38º, 39º, 54º, 88º, 89º)
- Espaço Verde de Recreio e Produção Consolidado (Artigos 37º, 38º, 39º, 49º, 50º, 88º, 89º)
- Espaço de Atividades Económicas Consolidado (Artigos 37º, 38º, 39º, 47º, 48º, 88º, 89º)

2.1.2. Planta de Ordenamento – Estrutura Ecológica

- Espaços Verdes (Artigos 11º, 14º)
- Este troço intersesta diversos eixos arborizados (Artigos 11º, 16º do RPDML);



DGT, 2018; CM Lisboa, 2020

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO
DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO



Este troço intersecta diversas áreas do Sistema de Transição Fluvial Estuarino do 1º, 2º e 3º níveis (Artigos 11º, 13º e 44º do RPDML);

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

- Com exceção do topo norte, este troço encontra-se inserido em área de Sistema Húmido (Artigos 11º, 13º e 44º do RPDML);



DGT, 2018; CM Lisboa, 2020

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

- Com exceção do topo norte, este troço encontra-se inserido em área de Sistema de Corredores Estruturantes (Artigos 11º, 12º, 44º do RPDML);



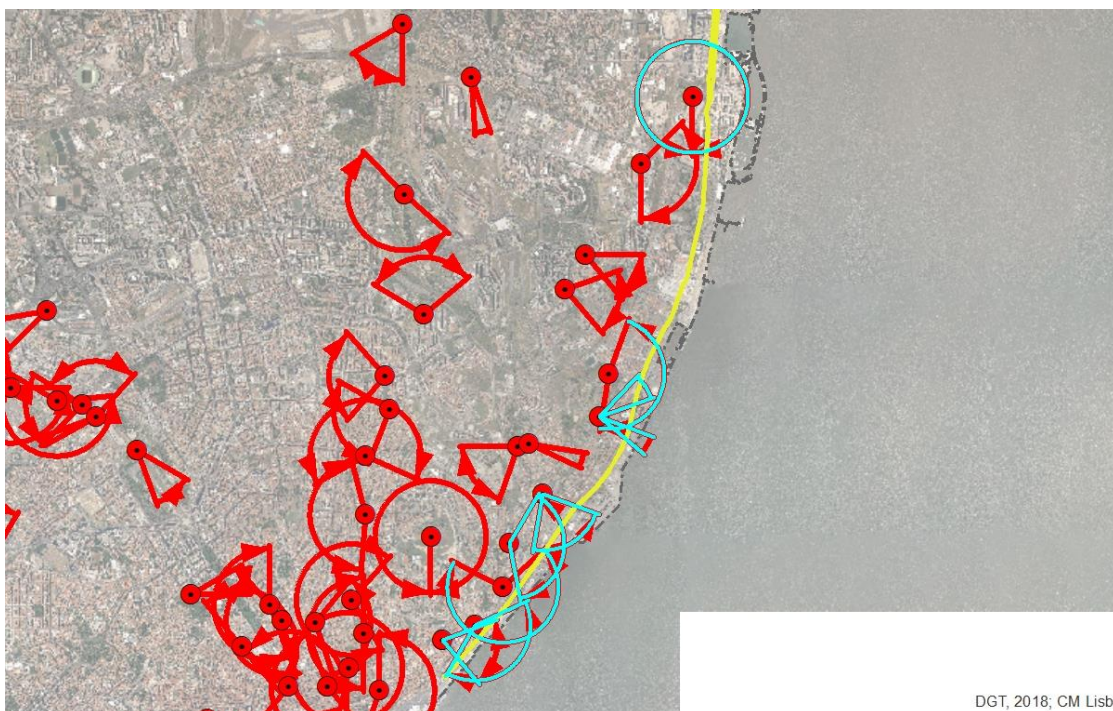
DGT, 2018; CM Lisboa, 2020

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

2.1.3. Planta de Ordenamento – Sistema de Vistas

- Este troço interceta 13 ângulos de visão (Artigos 4º e 17º do RPDML);



DGT, 2018; CM Lisboa, 2020

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

- Com exceção do topo norte, este troço encontra-se inserido em área do Sistema Ribeirinho Oriental (Artigos 4º, 17º e 18º do RPDML);



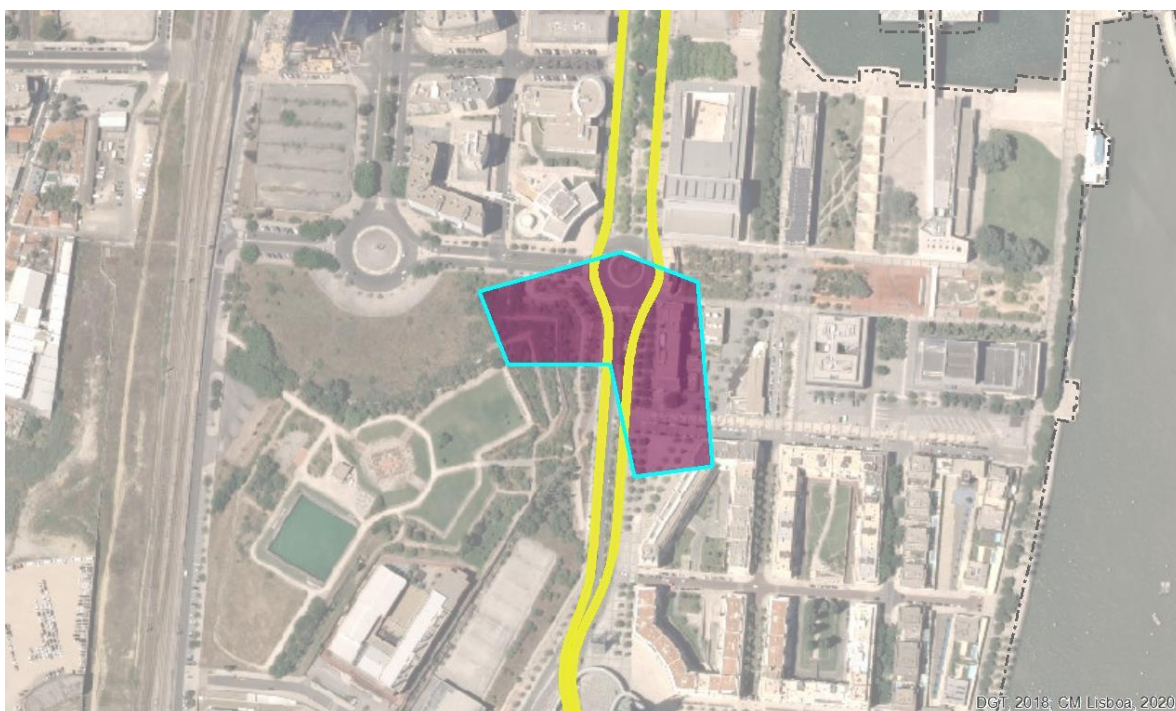
DGT, 2018; CM Lisboa, 2020

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

2.1.4. Planta de Ordenamento – Riscos Naturais e Antrópicos I

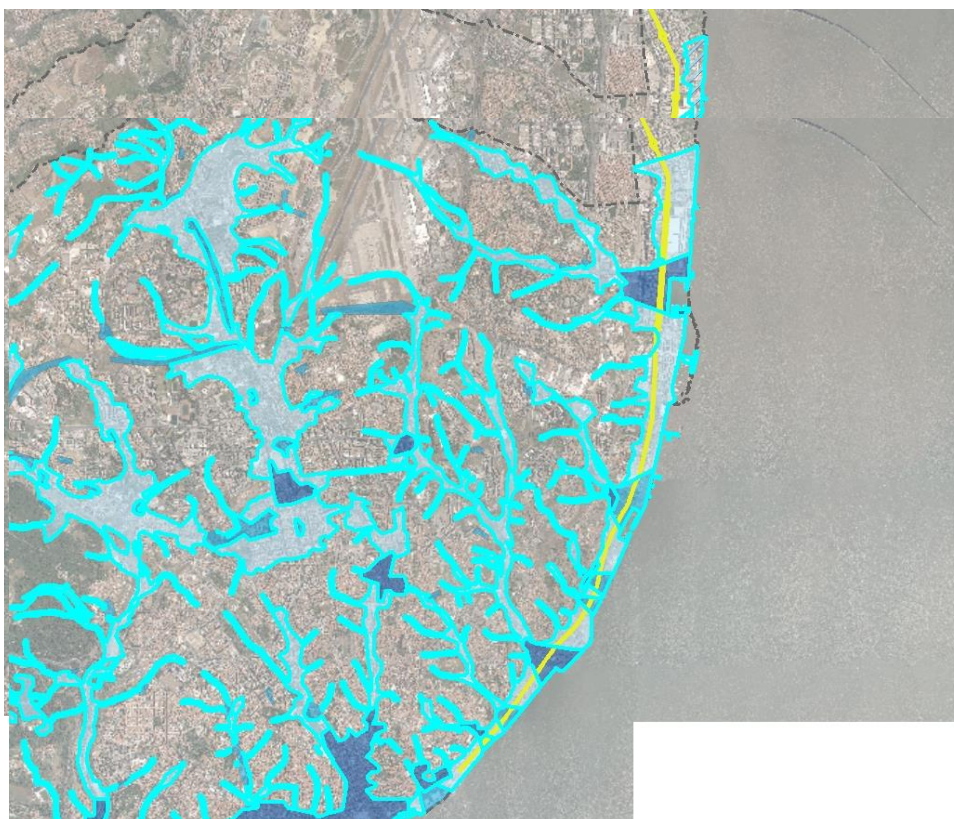
- O troço interceta uma zona com Suscetibilidade de Ocorrência de Movimentos de Massa em Vertentes Muito Elevada (Artigos 4º e 23º do RPDML);



DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

- Em grande parte da sua extensão, este troço encontra-se inserido em zona com Suscetibilidade ao Efeito de Maré Direto (Artigos 4º e 22º do RPDML);

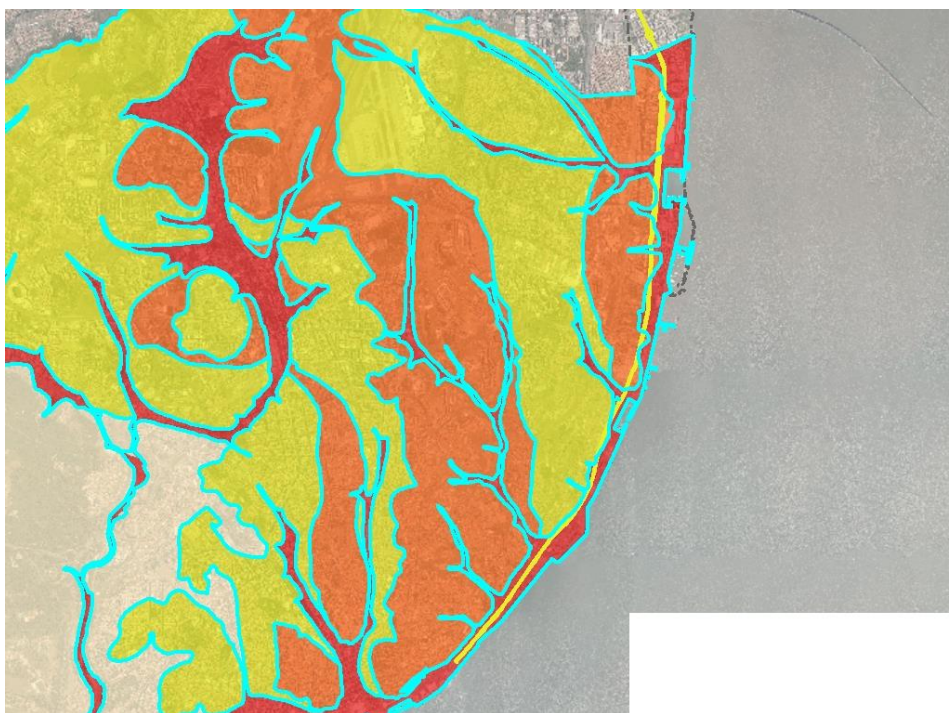


DGT, 2018; CM Lisboa, 2020

- Este troço interceta 7 zonas de Vulnerabilidade às Inundações: uma muito elevada, cinco elevada e uma moderada (Artigos 4º e 22º do RPDML);

2.1.5. Planta de Ordenamento – Riscos Naturais e Antrópicos II

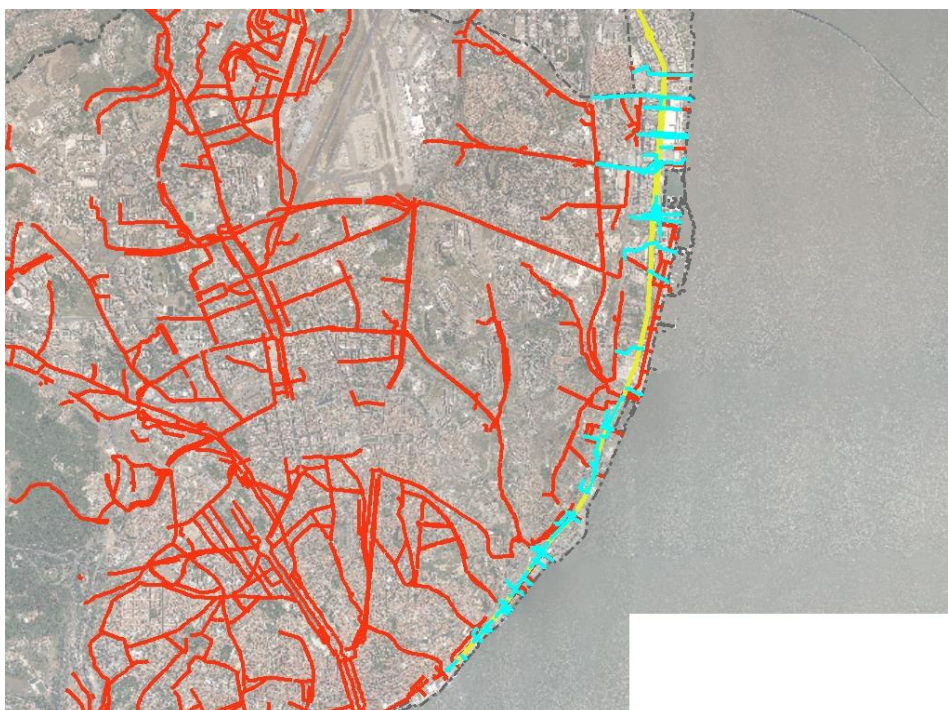
- Este troço encontra-se, em praticamente toda a sua extensão, inserido numa zona de Vulnerabilidade Sísmica dos Solos muito elevada, embora tenha ainda uma secção em área de vulnerabilidade elevada e outra moderada (Artigos 4º e 24º do RPDML);



DGT, 2018; CM Lisboa, 2020

2.1.6. Planta de Ordenamento – Condicionantes de Infraestruturas

- Este troço intercepta a rede de drenagem principal em 80 pontos (Artigo 36º do RPDML);



DGT, 2018; CM Lisboa, 2020

- Este troço intercepta a rede de Sistema Intercetor Existente em diversos pontos (Artigo 36º do RPDML);

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO
DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO



DGT, 2018; CM Lisboa, 2020

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

- Este troço intercepta a Zona de Proteção do Metro, Linhas Existentes em um local (Santa Apolónia);



DGT, 2018; GM Lisboa, 2020

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

2.1.7. Planta de Ordenamento – Acessibilidades e Transportes

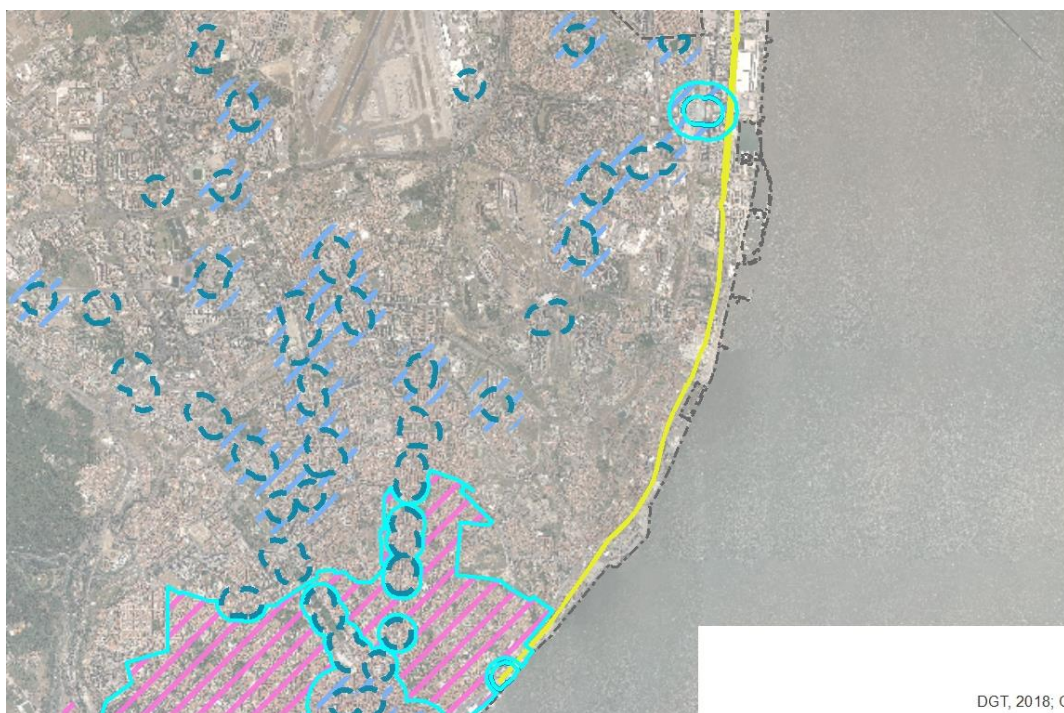
- Este troço intercepta o Interface de Santa Apolónia (Artigo 68º e Anexo V do RPDML);



- Este troço intercepta os quatro tipo diferentes de zona de estacionamento A, B, C e D (Artigos 73º, 74º, 75º e Anexos IX, X e XI do RPDML);

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

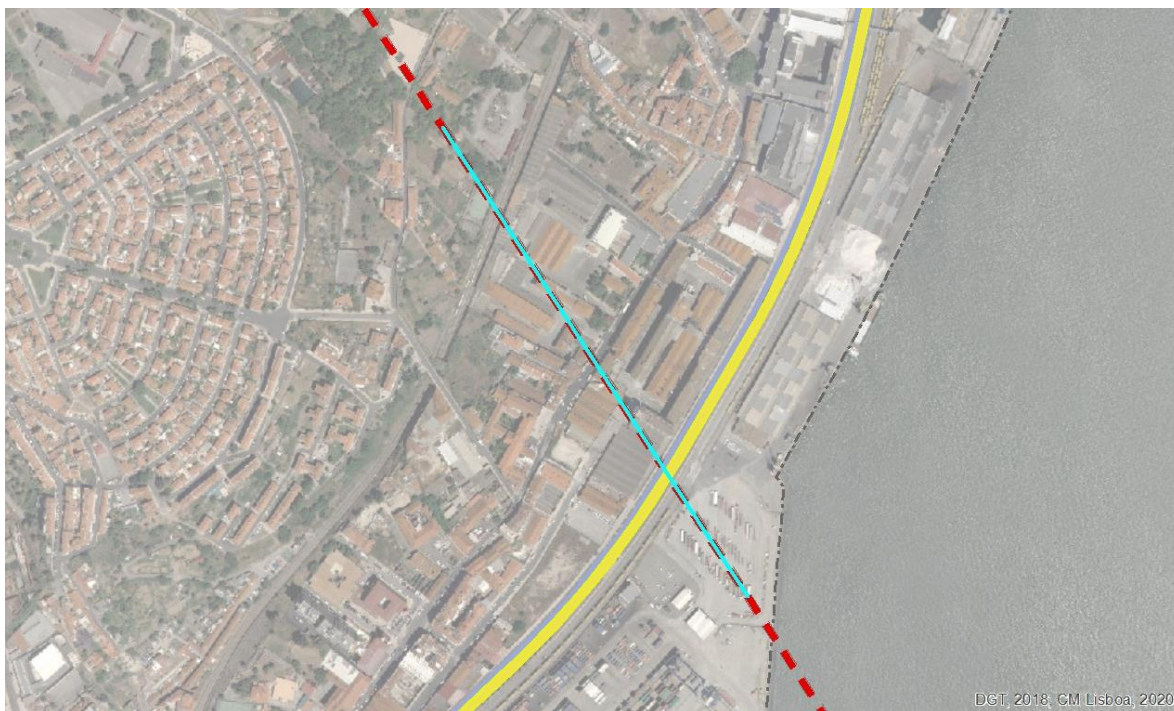
DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO



DGT, 2018; CM Lisboa, 2020

- Este troço intersecta a Rede Viária Existente do 1º, 2º ou 3º nível hierárquico em 27 locais (*“Rotunda Expo 98”, “Alameda dos Oceanos”, “Avenida Infante Dom Henrique”, “Praça 25 de Abril”, “Porta do Mar”, “Avenida de Ulisses”, etc.*);
- Intersecta a Rede Viária Prevista do 1º nível hierárquico num local e do 3º nível hierárquico em 3 locais;

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO
DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO



DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO
DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO



- Este troço intercepta uma intersecção a estudar prioritariamente (Artigo 70º e Anexos VI, VII do RPDML);



2.1.8. Planta de Condicionantes I

- Área de Jurisdição da Administração do Porto de Lisboa;
- Servidão Aeronáutica do Aeroporto de Lisboa;
- Corredores de Alta Tensão;
- Zona de Proteção dos Corredores de Alta Tensão;
- Gasodutos;
- Faixa de Servidão do Gasoduto;
- REN, Áreas Relevantes para a Sustentabilidade do Ciclo Hidrológico Terrestre;
- Concessões da Rede Rodoviária Nacional (Lusoponte e TTT);
- Servidão Militar Aeronáutica (Base Aérea nº6 no Montijo, Depósito Geral de Material da Força Aérea em Alverca);

2.1.9. Planta de Condicionantes II

- Zona de Proteção de Imóveis da Administração Central (Fábrica “A Nacional”);
- Zona Especial de Proteção (Museu Militar, Pavilhão de Portugal, Igreja de Nossa Senhora da Porciúncula do Convento dos Barbadinhos, do Palácio Palha, também designado por Pancas ou de Van-Zeller e da Estação Elevatória dos Barbadinhos);
- Restrições (Área de Sensibilidade Arqueológica - Zona C - Nível 3 da ZEP do Edifício onde se encontra instalado o Museu Militar; Restrições Arquitetónicas e Urbanísticas - Zona C - Nível 3 da ZEP do Edifício onde se encontra instalado o Museu Militar).

2.1.10. Plano Geral de Drenagem

- Área de Proteção ao Túnel de Chelas Beato;



2.2. Troço 2

2.2.1. Planta de Ordenamento – Qualificação do Espaço

- Zonamento Acústico, zona mista (Artigo 21º do RPDML);
- Nível Arqueológico III (Artigos 4º, 26º e 33º do RPDML);
- Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPG) 02 Oriental, 06 Graça/Beato e 07 Centro Histórico (Artigos 46º, 80º e 81º do RPDML);
- Túneis/viadutos ferroviários previstos (Artigo 70º e Anexos VI e VII)



DGT, 2018; CM Lisboa, 2020

- Conjunto arquitetónico do Parque das Nações, Espaços Públicos: Prémio Valmor e Municipal de Arquitetura 1998 (Artigos 26º, 27º, 28º, 29º, 30º e Anexo III do RPDML);

DIREÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO



- Este troço intersesta 10 categorias diferentes de Qualificação do espaço, a saber:
 - Espaço Verde de Recreio e Produção a Consolidar (Artigos 37°, 38°, 58°, 63°, 64°, 88°, 89° do RPDML);
 - Espaço Central e Habitacional - Traçado Urbano C Consolidado (Artigos 37°, 38°, 39°, 40°, 41°, 42°, 43°, 44°, 45°, 46°, 88°, 89°)
 - Espaço Verde Ribeirinho Consolidado (Artigos 37°, 38°, 39°, 49°, 53°, 88°, 89°)
 - Espaço de Uso Especial de Infraestruturas Estruturantes Consolidado (Artigos 37°, 38°, 39°, 56°, 88°, 89°)
 - Espaço Verde de Enquadramento a Infraestruturas Consolidado (Artigos 37°, 38°, 39°, 49°, 52°, 88°, 89°)
 - Espaço de Uso Especial de Equipamentos a Consolidar (Artigos 37°, 38°, 58°, 65°, 88°, 89° (Espaço Central e Habitacional a Consolidar
 - Espaço Central e Habitacional a Consolidar (Artigos 37°, 38°, 58°, 59°, 60°, 88°, 89°)

- Espaço de Uso Especial de Equipamentos Consolidado (Artigos 37º, 38º, 39º, 54º, 88º, 89º)
- Espaço Verde de Recreio e Produção Consolidado (Artigos 37º, 38º, 39º, 49º, 50º, 88º, 89º)
- Espaço de Atividades Económicas Consolidado (Artigos 37º, 38º, 39º, 47º, 48º, 88º, 89º)

2.2.2. Planta de Ordenamento – Estrutura Ecológica

- Espaços Verdes (Artigos 11º, 14º)



- Este troço intersesta diversos eixos arborizados (Artigos 11º, 16º do RPDML);

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO
DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO



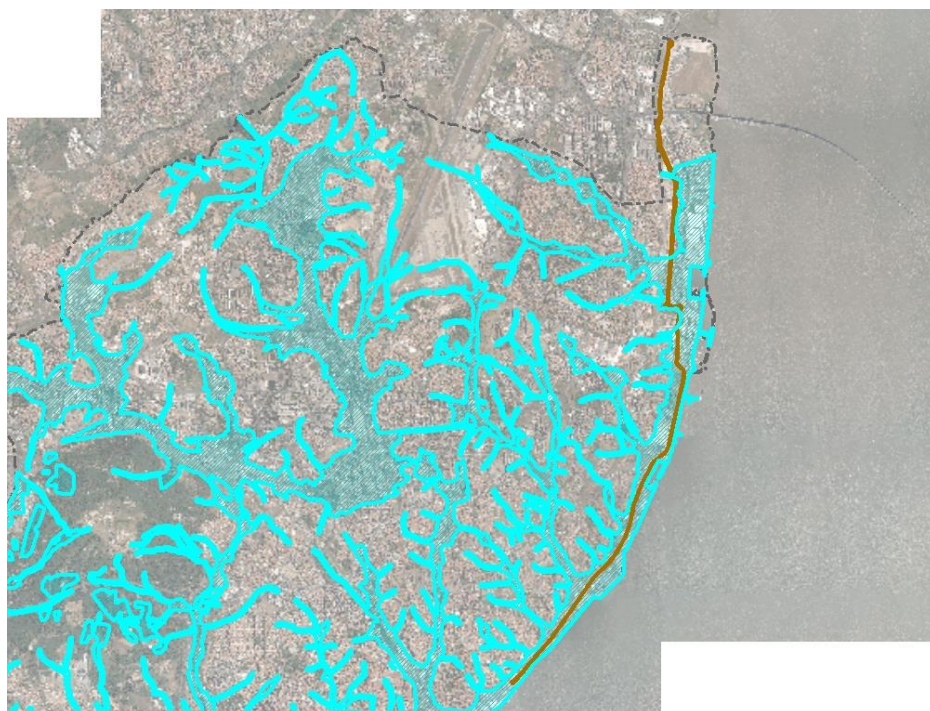
DGT, 2018; CM Lisboa, 2020

- Este troço intersecta diversas áreas do Sistema de Transição Fluvial Estuarino do 1º, 2º e 3º níveis (Artigos 11º, 13º e 44º do RPDML);

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

- Com exceção do topo norte, este troço encontra-se inserido em área de Sistema Húmido (Artigos 11º, 13º e 44º do RPDML);



DGT, 2018; CM Lisboa, 2020

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

- Com exceção do topo norte, este troço encontra-se inserido em área de Sistema de Corredores Estruturantes (Artigos 11º, 12º, 44º do RPDML);



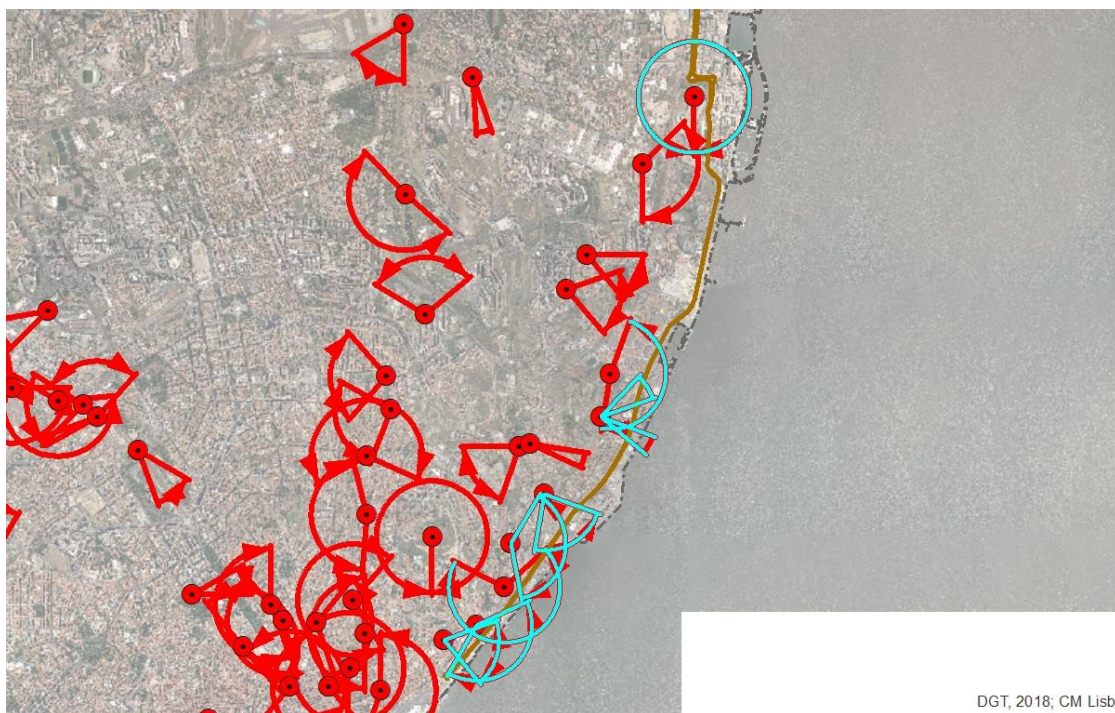
DGT, 2018; CM Lisboa, 2020

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

2.2.3. Planta de Ordenamento – Sistema de Vistas

- Este troço interceta 14 ângulos de visão (Artigos 4º e 17º do RPDML);



DGT, 2018; CM Lisboa, 2020

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

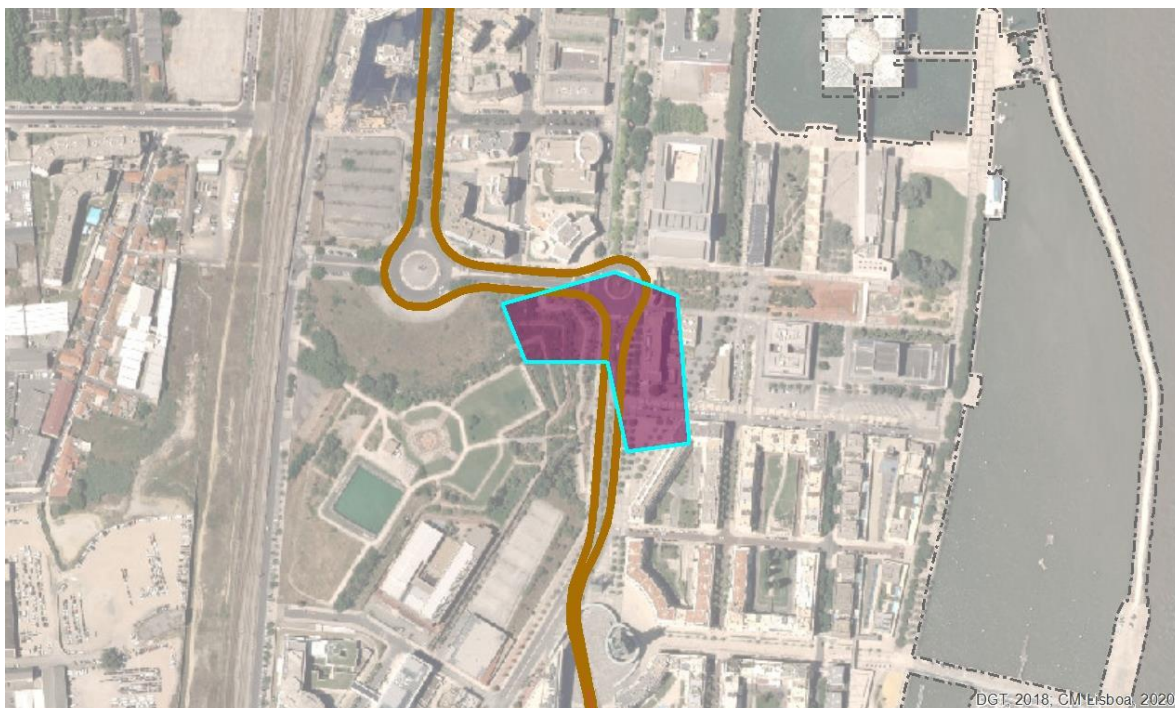
- Com exceção do topo norte, este troço encontra-se inserido em área do Sistema Ribeirinho Oriental (Artigos 4º, 17º e 18º do RPDML);



DGT, 2018; CM Lisboa, 2020

2.2.4. Planta de Ordenamento – Riscos Naturais e Antrópicos I

- O troço interceta uma zona com Suscetibilidade de Ocorrência de Movimentos de Massa em Vertentes Muito Elevada (Artigos 4º e 23º do RPDML);



- Em grande parte da sua extensão, este troço encontra-se inserido em zona com Suscetibilidade ao Efeito de Maré Direto (Artigos 4º e 22º do RPDML);



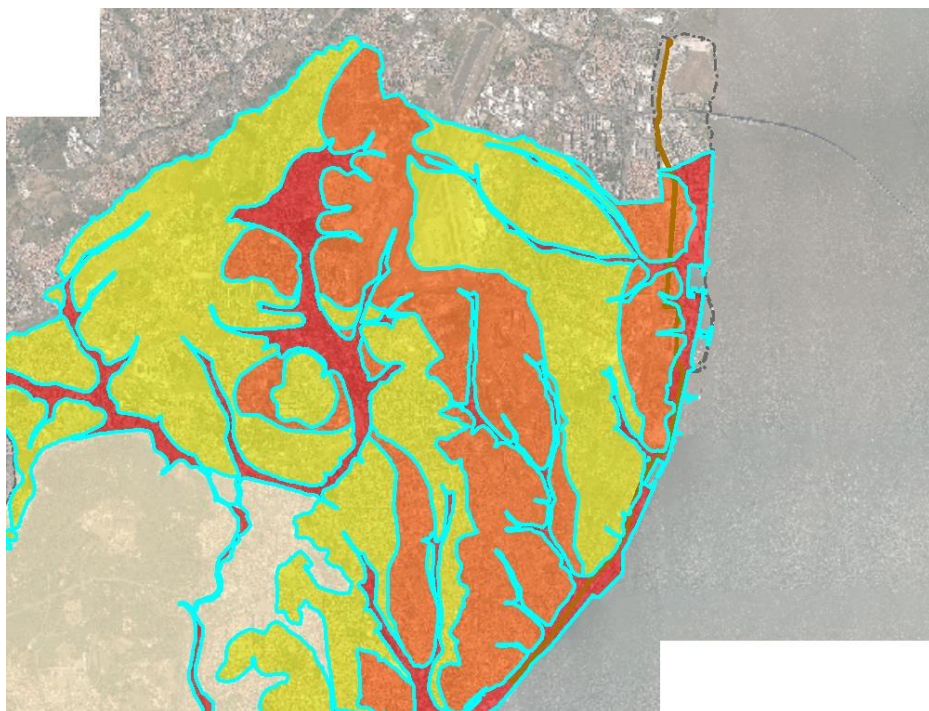
DGT, 2018; CM Lisboa, 2020

- Este troço interceta 7 zonas de Vulnerabilidade às Inundações: uma muito elevada, cinco elevada e uma moderada (Artigos 4º e 22º do RPDML);

2.2.5. Planta de Ordenamento – Riscos Naturais e Antrópicos II

- Este troço encontra-se, em praticamente toda a sua extensão, inserido numa zona de Vulnerabilidade Sísmica dos Solos muito elevada, embora tenha ainda uma secção em área de vulnerabilidade elevada e outra moderada (Artigos 4º e 24º do RPDML);

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO
DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO



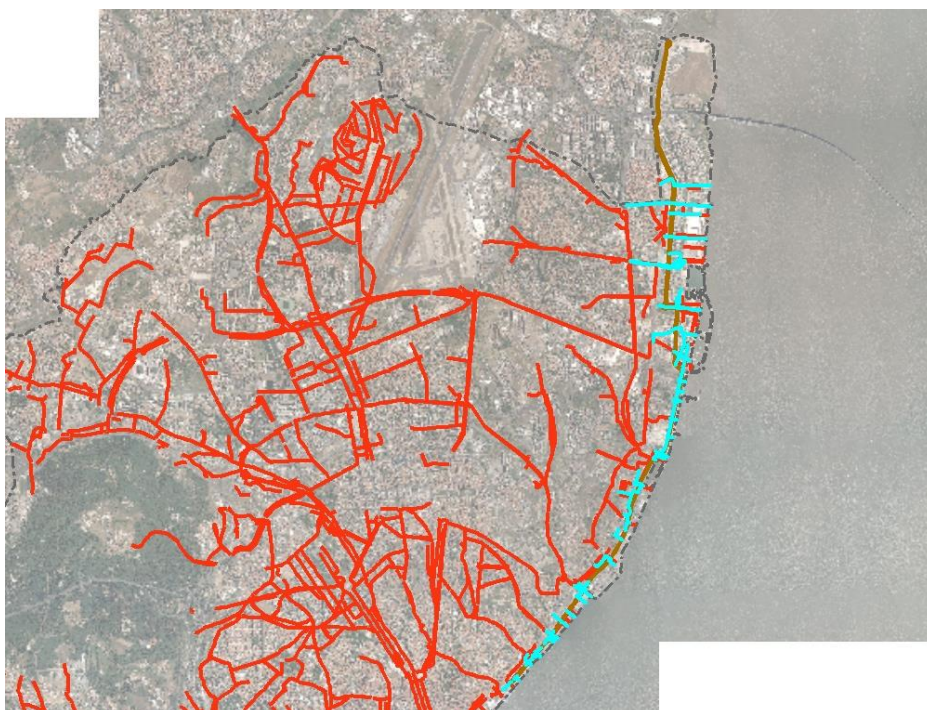
DGT, 2018; CM Lisboa, 2020

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

2.2.6. Planta de Ordenamento – Condicionantes de Infraestruturas

- Este troço intercepta a rede de drenagem principal em 80 pontos (Artigo 36º do RPDML)



DGT, 2018; CM Lisboa, 2020

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

- Este troço intercepta a rede de Sistema Intercetor Existente em diversos pontos (Artigo 36º do RPDML);



DGT, 2018; CM Lisboa, 2020

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

- Este troço intercepta a Zona de Proteção do Metro, Linhas Existentes em um local (Santa Apolónia);



2.2.7. Planta de Ordenamento – Acessibilidades e Transportes

- Este troço intercepta os Interfaces de Santa Apolónia e da Gare do Oriente (Artigo 68º e Anexo V do RPDML);

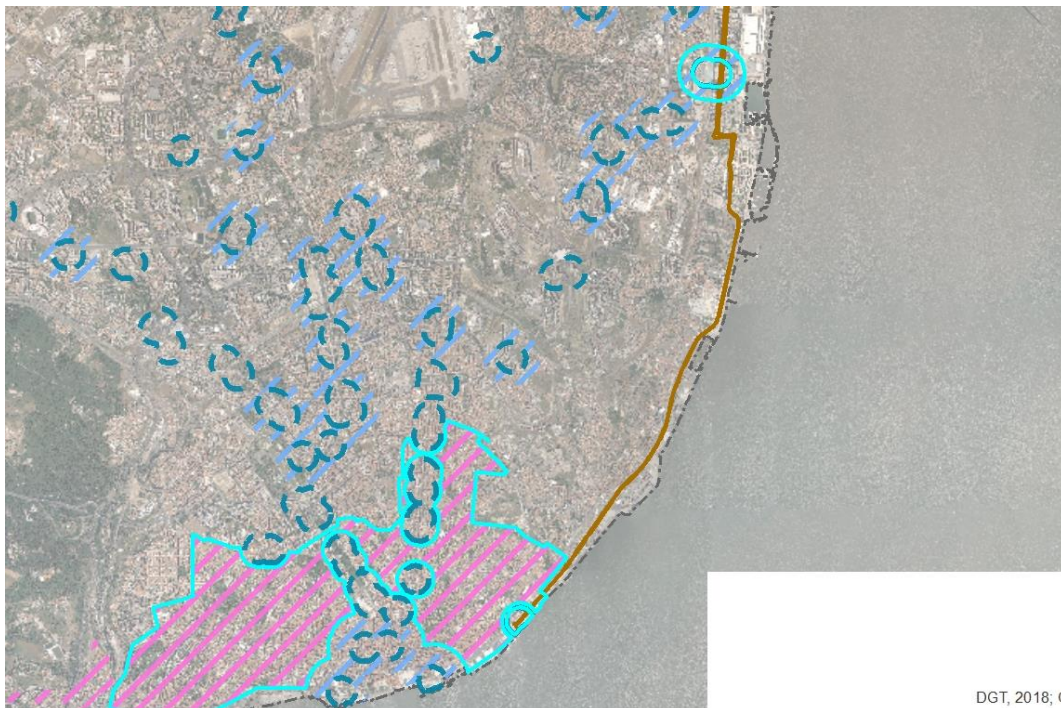


DGT, 2018; CM Lisboa, 2020

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

- Este troço intercepta os quatro tipo diferentes de zona de estacionamento A, B, C e D (Artigos 73º, 74º, 75º e Anexos IX, X e XI do RPDML);



DGT, 2018; CM Lisboa, 2020

- Este troço intersecta a Rede Viária Existente do 1º, 2º ou 3º nível hierárquico em 40 locais (*“Rotunda Expo 98”, “Alameda dos Oceanos”, “Avenida Infante Dom Henrique”, “Praça 25 de Abril”, “Porta do Mar”, “Avenida de Ulisses”, etc.*);

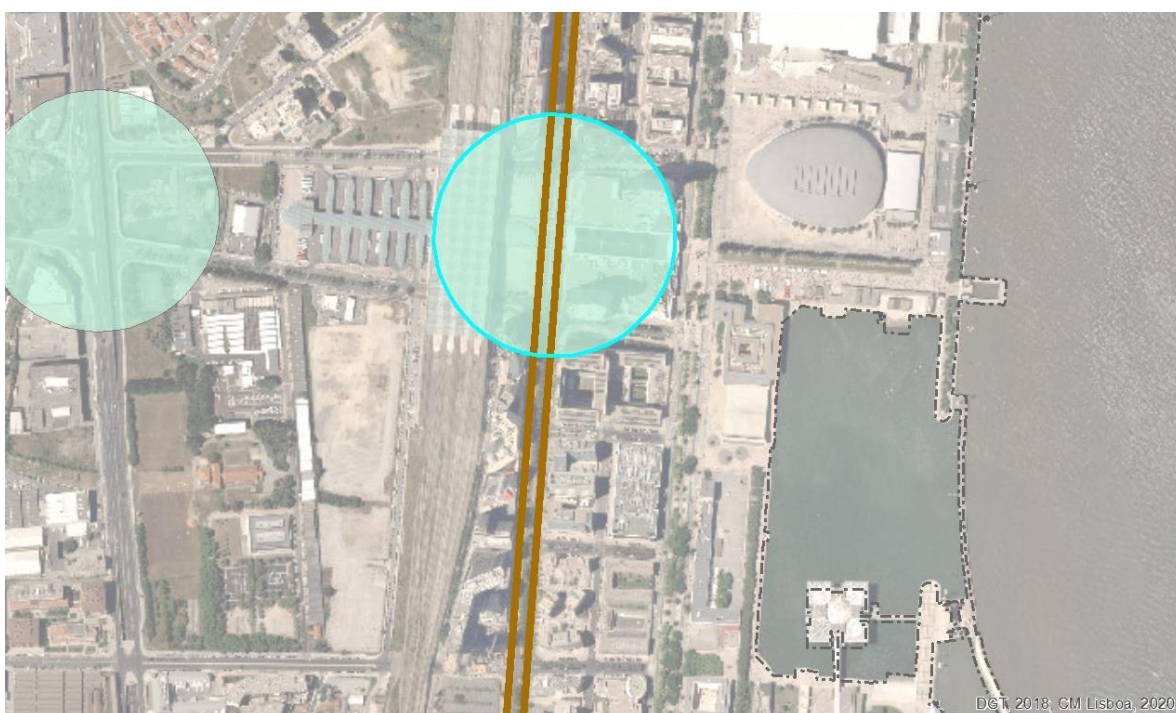
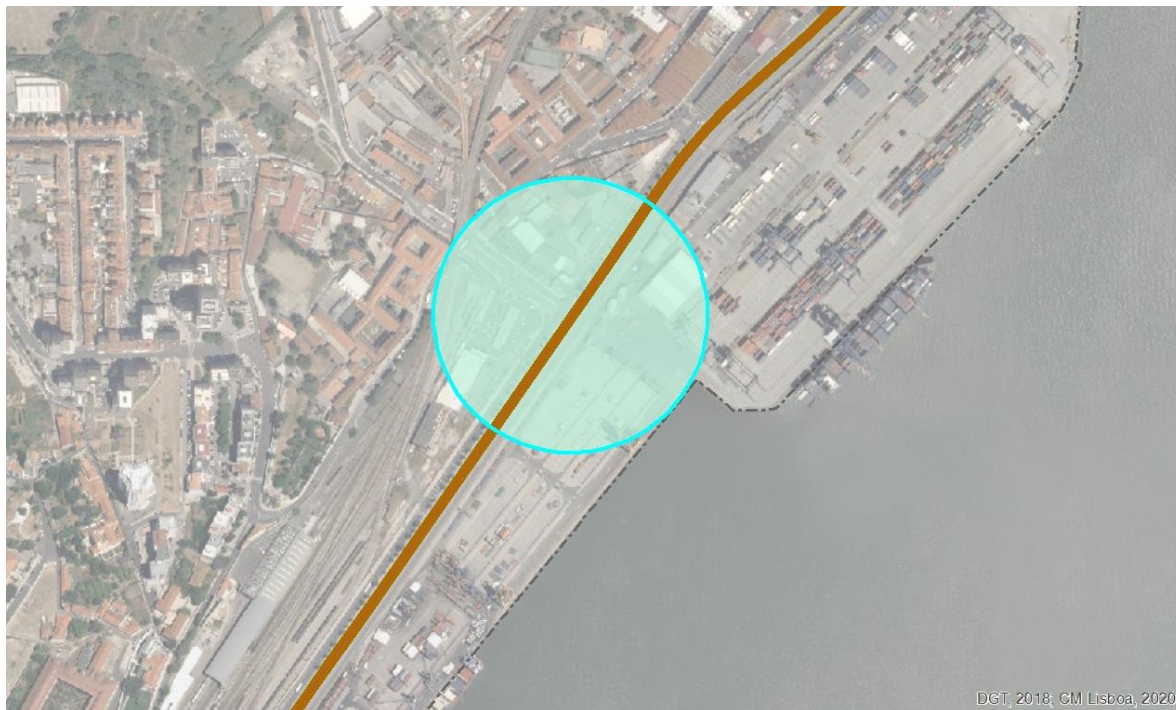
DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO
DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

- Intersecta a Rede Viária Prevista do 1º nível hierárquico num local;



- Este troço intercepta uma intersecção a estudar prioritariamente (Artigo 70º e Anexos VI, VII do RPDML);

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO
DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO



DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

2.2.8. Planta de Condicionantes I

- Área de Jurisdição da Administração do Porto de Lisboa;
- Áreas Desafetadas (Áreas sem Utilização Portuária Reconhecida);
- Servidão Aeronáutica do Aeroporto de Lisboa;
- Corredores de Alta Tensão;
- Zona de Proteção dos Corredores de Alta Tensão;
- Gasodutos;
- Faixa de Servidão de Gasodutos;
- REN, Áreas Relevantes para a Sustentabilidade do Ciclo Hidrológico Terrestre;
- Concessões da Rede Rodoviária Nacional (Lusoponte e TTT);
- Servidões Militares Aeronáuticas (Base Aérea nº6 no Montijo, Depósito Geral de Material da Força Aérea em Alverca);

2.2.9. Planta de Condicionantes II

- Zona de Proteção de Imóveis da Administração Central (Fábrica “A Nacional”);
- Zona Especial de Proteção (Museu Militar, Pavilhão de Portugal, Igreja de Nossa Senhora da Porciúncula do Convento dos Barbadinhos, do Palácio Palha, também designado por Pancas ou de Van-Zeller e da Estação Elevatória dos Barbadinhos);
- Restrições (Área de Sensibilidade Arqueológica - Zona C - Nível 3 da ZEP do Edifício onde se encontra instalado o Museu Militar; Restrições Arquitetónicas e Urbanísticas - Zona C - Nível 3 da ZEP do Edifício onde se encontra instalado o Museu Militar).

2.2.10. Plano Geral de Drenagem

- Área de Proteção ao Túnel de Chelas Beato;



2.3. Troço 3

2.3.1. Planta de Ordenamento – Qualificação do Espaço

- Zonamento Acústico, zona mista (Artigo 21º do RPDML);
- Unidade Operativa de Planeamento e Gestão (UOPG) 02 Oriental (Artigos 46º, 80º e 81º do RPDML);
- Este troço intersesta 4 categorias diferentes de Qualificação do espaço, a saber:
 - Espaços Centrais e Habitacionais - Traçado Urbano C Consolidados (Artigos 37º, 38º, 39º, 40º, 41º, 42º, 43º, 44º, 45º, 46º, 88º e 89º do RPDML);
 - Espaços Verdes de Enquadramento a Infraestruturas Consolidados (Artigos 37º, 38º, 39º, 49º, 52º, 88º e 89º do RPDML);
 - Espaços Verdes de Recreio e Produção a Consolidar (Artigos 37º, 38º, 58º, 63º, 64º, 88º e 89º do RPDML);

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

- Espaços de Uso Especial de Equipamentos a Consolidar (Artigos 37º, 38º, 58º, 65º, 88º e 89º do RPDML);

2.3.2. Planta de Ordenamento – Condicionantes de Infraestruturas

- Este troço intercepta a rede de Sistema Intercetor Existente num local (Artigo 36º do RPDML);



- ETAR de Beírolas (Artigo 36º do RPDML);



2.3.3. Planta de Ordenamento – Acessibilidades e Transportes

- Este troço intercepta a zona de estacionamento D (Artigos 73º, 74º, 75º e Anexos IX, X e XI do RPDML);

2.3.4. Planta de Condicionantes I

- Área de Jurisdição da Administração do Porto de Lisboa;
- Servidão Aeronáutica do Aeroporto de Lisboa;
- Gasodutos;
- Faixa de Servidão de Gasodutos;
- REN, Áreas Relevantes para a Sustentabilidade do Ciclo Hidrológico Terrestre;
- Servidões Militares Aeronáuticas (Depósito Geral de Material da Força Aérea em Alverca).

3. Conclusão

Em termos de planeamento estratégico da rede de transportes coletivos da cidade de Lisboa, esta ligação é muito importante e a sua implementação resultará numa melhoria significativa da qualidade do serviço ao longo desse eixo. Lisboa possui uma rede de 1ª nível incompleta (ferrovia pesada e metropolitano) e uma rede de 3º nível que, na prática, assegura muitas ligações que, devido à sua importância, deveriam efetivamente ser efetuadas através de uma rede de 2º nível com melhor serviço sobretudo ao nível das frequências e da velocidade comercial. Sendo que a proposta de implementação de uma rede de 2º nível em sítio próprio no PDM em vigor data de 2012 e nenhuma das ligações foi concretizada, importa agora enquadrar a presente ligação numa lógica de rede, incluindo interfaces, no âmbito do Plano de Mobilidade Municipal (prestes a ser iniciado) e do próprio Plano Metropolitano de Mobilidade Sustentável (em fase de elaboração). Refira-se ainda que a presente ligação corresponde aproximadamente a uma das 8 ligações de 2º nível propostas em 2012 (*“Cais de Sodré – Parque das Nações”*).

Da presente análise, resulta que a proposta é genericamente compatível com o Plano Diretor Municipal em vigor. No entanto, pela sua importância, recomenda-se que algumas questões específicas sejam estudadas com maior profundidade, numa fase em que já seja conhecido o traçado definitivo, nomeadamente:

- a eventual necessidade de ajustar algumas categorias de qualificação de espaço;
- a eventual necessidade de reclassificar algumas vias da rede viária existente (ou, alternativamente, avaliar a possibilidade de alterar os atuais requisitos em termos de perfis para cada nível hierárquico da rede - anexo VI);
- a eventual necessidade de replantação de arvoredo, e respetivos cuidados;
- acautelar na operação ferroviária, a passagem em zonas de maior sensibilidade ambiental (ex.: sistema húmido, sistema de vistas ribeirinho, sistema de transição fluvial estuarino, etc.) e de risco natural (efeito de maré direto, vulnerabilidade às inundações, vulnerabilidade sísmica, movimento de massa em vertentes, etc.), e;

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

- articulação da presente proposta com as infraestruturas de subsolo existentes e previstas (sistema interceptor existente, áreas de proteção ao túnel previsto no Plano Geral de Drenagem e estação de metropolitano de Santa Apolónia).

Por outra parte, tendo em conta que o sistema de transportes deve colmatar as necessidades de deslocações das funções implementadas no território importa, antes sequer de pensar nas ligações e nos serviços propriamente ditos, refletir acerca do modelo de ocupação do território, ou seja, da lógica geográfica de como localizamos essas funções. Tendo em consideração que os diferentes domínios com impacto nos padrões de deslocações (habitação, emprego, saúde, ensino, turismo, etc.) ultrapassam as fronteiras administrativas dos municípios, tal reflexão deverá ser efetuada numa lógica colaborativa à escala de toda a região metropolitana e contemplando a integração com os futuros projetos estruturantes de transportes: Alta Velocidade, Novo aeroporto e TTT. À semelhança do que está a ser feito noutras capitais e cidades europeias, importa questionar o modelo vigente de elevada concentração de emprego na cidade de Lisboa, do qual resulta uma forte pendularidade, para um novo paradigma assente na criação de distritos urbanos em toda a região metropolitana com aposta na descentralização do emprego e equipamentos, com vista à redução da necessidade de mobilidade (menos viagens e viagens mais curtas).

Um plano de mobilidade metropolitano que seja elaborado sem questionar o modelo de ocupação do território vigente, resultará em propostas de investimento que vão reforçar ainda mais esse modelo e, conseqüentemente, agravar a pendularidade e a centralidade das ligações em Lisboa, com prejuízo de se perder a oportunidade de iniciar um processo de inversão da ocupação atual e que, ainda assim demorará décadas a ser concretizado.

No que a esta ligação diz respeito, pela sua natureza estruturante, importa enquadrar a mesma numa lógica de rede metropolitana. A esse respeito refira-se que o município de Loures encontra-se atualmente a rever o seu Plano Diretor Municipal e ainda que o Plano Ferroviário Nacional propõe uma nova ligação a partir da linha do Oeste com entrada em Lisboa e passagem pelo município de Loures. A articulação da presente ligação com essa proposta é fundamental.

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

Em paralelo, outro aspeto muito importante a ter em conta no planeamento e execução da presente ligação é a sua articulação com uma estratégia municipal e intermunicipal para os modos suaves, com vista à potenciação das áreas de influência das futuras estações, concretamente através da articulação com a infraestrutura ciclável, não apenas ciclovias, mas também estações GIRA e dimensionamento adequado de estacionamento para bicicletas com condições de segurança e funcionalidade.

ANÁLISE NO ÂMBITO DOS IGT DE NÍVEL INFERIOR

(Divisão de Planeamento Territorial)

1. Enquadramento

Vem para análise o projeto de prolongamento da atual linha de elétrico ribeirinha (nº 15), desde a Praça de Santa Apolónia até ao Parque Tejo (ver figura em baixo), em sítio próprio e modo ferroviário ligeiro, no âmbito do no âmbito dos Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) abrangidos por aquele traçado.

Assinala-se que a informação fornecida apresenta elementos discrepantes e/ou incompletos (alguns desenhos encontram-se sem legenda), é omissa em elementos relevantes para a análise da proposta (nomeadamente vermelhos e amarelos). Verifica-se ainda que enquanto o Powerpoint apresentado faz referência a 3 alternativas, o traçado vetorial não faz essa diferenciação (na planta de levantamento topográfico a legenda apenas identifica o nome das Ruas abrangidas e no dwg “Carris - expansão do elétrico 15” é apresentada apenas uma alternativa e não existem legendas); nos perfis, os arruamentos apresentam uma largura de 5m ou mais, sendo que em planta, a largura é de aproximadamente 3,85m.

Deste modo não é possível uma avaliação rigorosa, pelo que se faz em seguida uma análise generalizada em função dos elementos apresentados, em face dos quais se evidenciam vários constrangimentos e condicionantes, independentemente das alternativas apresentadas.

1. Plano de Urbanização do Vale de Santo António

- i. No que respeita à Alteração do Plano de Urbanização do Vale de Santo António (APUVSA), não se identificam quaisquer **constrangimentos ou condicionamentos** nos documentos apresentados para o projeto da expansão suprarreferida com este Plano, na medida em que se extingue a possibilidade de ligação à Avenida Mouzinho de Albuquerque.

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

Não obstante a mesma ter sido estudada, conforme exposto no sumário executivo fornecido pela Carris/TIS: “colocação do canal de elétrico sobre o viaduto [...] sobre o viaduto, existem atualmente duas vias banalizadas por sentido, que seriam convertidas em uma via rodoviária banalizada e uma via dedicada para elétrico por sentido, dando continuidade à Av. Infante D. Henrique em ambos os sentidos. Inserção de estação no viaduto aparenta ser difícil, mas carece de análise mais detalhada para verificar, por um lado, a sua viabilidade, por outro, a sua utilidade”.

- ii. No que respeita aos **contributos** importa relevar o seguinte, considerando, conforme resulta da leitura do sumário executivo, a “*utilidade*” desta ligação e em função dos objetivos estratégicos enunciados para esta expansão e em concreto: “*Este novo eixo de transporte em sítio próprio terá um elevado potencial catalisador do desenvolvimento das várias operações urbanísticas previstas criando ciclo virtuoso que gera procura para a nova linha*”, dever-se-ia assegurar a possibilidade de ligação à Avenida Mouzinho de Albuquerque, que irá gerar grande procura no futuro uma vez que se preconizam 2.400 novos fogos – em nenhuma outra parte do Concelho há tamanha perspetiva de crescimento populacional.

Nessa medida e identificado o carácter estruturante deste novo eixo de transporte, a preparação desta ligação futura a um dos territórios mais deficitários na oferta de transporte público coletivo é de extrema importância.

Os Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) não podem, *per se*, garantir e assegurar o vínculo dos operadores prestadores do serviço de transporte público, uma vez que há critérios de planeamento e gestão inerentes à sua atividade, tais como o número atual de residentes, os equipamentos em funcionamento ou a existência relevante de bolsas de comércio e serviços. Confrontados com estes critérios, que nos foram transmitidos pela Carris, numa fase inicial da programação deste IGT, no âmbito da sua elaboração, apenas foi possível criar condições que permitem que aqueles possam operar aquando da concretização do Plano neste território carenciado, nomeadamente através da criação de um espaço canal para TCSP.

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

A decisão de contemplar a ligação à Avenida Mouzinho de Albuquerque constituirá assim a oportunidade de garantir o urgente reforço do transporte público neste território, um dos mais graves problemas recorrentemente referenciado, tanto pelas juntas de freguesia da Penha de França e de São Vicente, bem como pelos participantes na discussão pública deste IGT.

Através do levantamento e análise das carências de transporte público coletivo no Vale de Santo António, há evidência da necessidade de criar maior e melhor oferta, que já no presente é insuficiente e apenas assegurada pelas carreiras dos autocarros 706 e 37-B, para dar resposta às necessidades já instaladas.

Em 2030 prevê-se neste território a concretização de um parque urbano de abrangência municipal, de 6 novos equipamentos coletivos e de aproximadamente 2.400 fogos.

Estando aprovada a Alteração ao Plano de Urbanização do Vale de Santo António (versão final aprovada em Reunião de Câmara de 30 de outubro de 2024 e pela Assembleia Municipal de Lisboa a 21 de janeiro de 2025) para o território onde se inclui a Avenida Mouzinho de Albuquerque, e que considera o seu reperfilamento para viabilizar uma solução com um elétrico de superfície (através da reserva de um canal que permitiria uma solução de TCSP) , conclui-se que a expansão do elétrico 15 deverá estar compatibilizada com esta reserva de espaço canal.

Afigura-se premente a previsão de transportes públicos neste território, pelo que deve ser repensada a previsão da ligação da expansão do elétrico 15 com este território. As dificuldades técnicas não deveriam constituir um obstáculo para anular uma das ligações mais essenciais no eixo de transporte preconizado, uma vez que as questões utilitárias, conforme exposto, estão bastante documentadas.

Acréscimo que a Avenida Mouzinho de Albuquerque reúne condições técnicas que permitem uma aposta forte nos transportes públicos coletivos pesados, nomeadamente:

- possui pendente e raios de curvatura favoráveis e largura genericamente constante e compatível com elétricos do tipo CAF (e, obviamente, os elétricos clássicos);

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

- viabiliza a ligação à Praça Paiva Couceiro, bem como à linha pré-existente da R. Morais Soares, tornando possível a criação de um anel na Praça do Chile.

Assim, deverá ser ponderada outra alternativa de traçado, mais extenso, mas muito mais abrangente, atravessando a área do PUVSA através do viaduto ou da Rua St^a Apolónia e ligando ao Parque das Nações, através dos seguintes locais:

- Av. Mouzinho de Albuquerque;
- Praça Paiva Couceiro;
- Av. Afonso Costa;
- Av. Eng.º Arantes e Oliveira;
- Av. Carlos Pinhão;
- Novo Hospital Central de Lisboa;
- ISEL;
- Av. Marechal Gomes da Costa;
- Alameda dos Oceanos.

2. Planos da Expo 98

(Plano de Urbanização da **Zona de Intervenção da EXPO 98** | **PP1**, Plano de Pormenor da Plataforma Panorâmica, ou Zona Central Poente | **PP2**, Plano de Pormenor do Recinto da EXPO, ou Zona Central Nascente | **PP3**, Plano de Pormenor da Avenida de Marechal Gomes da Costa, ou Zona Sul | **PP4**, Plano de Pormenor de Beirolas, ou Zona Norte | **PP5**, Plano de Pormenor da Zona de Sacavém | **PP6**, Plano de Pormenor do Parque do Tejo)

- i. Em termos de **constrangimentos ou condicionantes**, a proposta apresentada entra em conflito com os perfis definidos no PU da Expo para os Planos de Pormenor da Expo 98 (v. Plantas dos perfis transversais que integram o PU), implicando a remoção de centenas de árvores.

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

Relativamente ao PP6, constata-se que o traçado proposto abrange a categoria de Espaços verdes/Parque Tejo, categoria de espaço constituído pela área ribeirinha da frente anteriormente não consolidada dos rios Tejo e Trancão, em que o uso está vinculado à implantação da estrutura verde equipada à escala metropolitana, com atividades de educação ambiental, recreio e lazer e desporto.

Apenas no PP3 o perfil do arruamento (troço da Alameda dos Oceanos até à Porta do Mar) parece permitir a coexistência das árvores e da extensão de traçado do elétrico 15;

- ii. O traçado proposto está em conflito com a **Estrutura Verde Urbana/Estrutura Verde de Continuidade principal e secundária**, definida no Plano de estrutura da paisagem e do espaço urbano de utilização pública integrado no Relatório do PU (Cap. VI, págs. 102 a 144) e que prevê cortinas de árvores nos arruamentos principais.

A Alameda dos Oceanos e a Av. D. João II são parte integrante da Estrutura verde de continuidade principal (pg.104 do Relatório do PU), expandindo-a sobre a forma de alamedas arborizadas e percursos pedonais arborizados, com espécies de grande resistência à poluição e assumida importância em termos de sombreamento para peões e estacionamento. Nesse Plano estão definidos os perfis para os arruamentos que integram a Estrutura Verde de Continuidade (Relatório, anexo - Descrição dos perfis associados à Estrutura Verde de Continuidade - EVC) e são quantificadas as áreas dos troços de cada PP que integram a EVC (Quadro 9 do Relatório do PU - resumo da medição das componentes da estrutura verde urbana de utilização pública e privada de acesso público referenciado às UOPG).

Indicam-se em seguida os troços pertencentes à EVC afetados pela proposta(s) em análise:

- a. Na Estrutura verde de continuidade principal:

Alameda dos Oceanos (alternativas 1, 2 e 3)

Perfil 3.3 (PP3)

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

- troço de circulação rodoviária;
- 3 alinhamentos de árvores em perfil;
- diferenciação de plantação entre as margens Poente e Nascente da Alameda;
- margem Poente - zona de esplanada com duplo alinhamento de árvores caducifólias, separados de 9 m;
- margem Nascente-alinhamento simples de espécie caducifólia. três alinhamentos de árvores;

Perfil 2.3 (PP2/Sul):

- troço de circulação pedonal preferencial;
- 6 alinhamentos de árvore no perfil; alinhamentos marginais 3 via simples e simétricos, com utilização de espécie perenifólia (flora mediterrânica);
- placa central com 4 alinhamentos de árvores caducifólias (função de sombreamento para passagem e estadia de peões) e de floração intensa a pontuar os cruzamentos com as vias transversais (referenciação do espaço

Perfil 4.2 (PP4)

- troço de circulação rodoviária;
- 6 alinhamentos de arvores no perfil;
- alinhamentos simples marginais as faixas viárias, nas zonas de passeio e estacionamento, com espécies caducifólias resistentes a poluição atmosférica provocada por tráfego intenso previsto neste troço de via;
- separador central com alinhamento simples de árvores de floração intensa;

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

- separadores intermédios com número de alinhamentos assimétrico:
 - separador Poente - alinhamento simples de espécie caducifólia semelhante à utilizada nos alinhamentos marginais à via;
 - separador Nascente - alinhamento duplo de árvores caducifólias semelhantes às utilizadas nos alinhamentos marginais à via.

Av. D. João II (alternativa 2 e 3)

Perfil 1.1, PP1:

- arborização marginal, no passeio, de alinhamentos simples de Árvores caducifólias, com marcação de zonas de atravessamento de peões por espécie diferenciada;
- separador central com plantação de coníferas em alinhamento e compasso de plantação regular.

Perfil 4.1a (PP4/ Sul):

- Perfil com 5 alinhamentos de árvores, 4 marginais e um central; plantação marginal segundo dois alinhamentos paralelos distanciados entre si de 6,90 m, com utilização de espécies caducifólias, uma das fiadas localizada sobre estacionamento marginal a faixa de rodagem e outra sobre o passeio; separador central com alinhamento simples e a compasso regular de espécie conífera.

Perfil 4.2b (PP4/ Norte):

- Perfil assimétrico, com três alinhamentos de árvores;
- duplo alinhamento a Nascente com espécie caducifólia, um dos quais integrado no estacionamento marginal e o outro na zona de passeio;

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

- separador central com alinhamento simples de espécie conífera
- b. Na Estrutura Verde de Continuidade secundária (alternativa 2 e 3):

Av. de Ulisses

Perfil 1.4 (PP1)

- 2 alinhamentos de árvores no perfil;
- perfil simétrico com plantação marginal à via, com espécie perenifólia (flora mediterrânica) na zona de passeio.

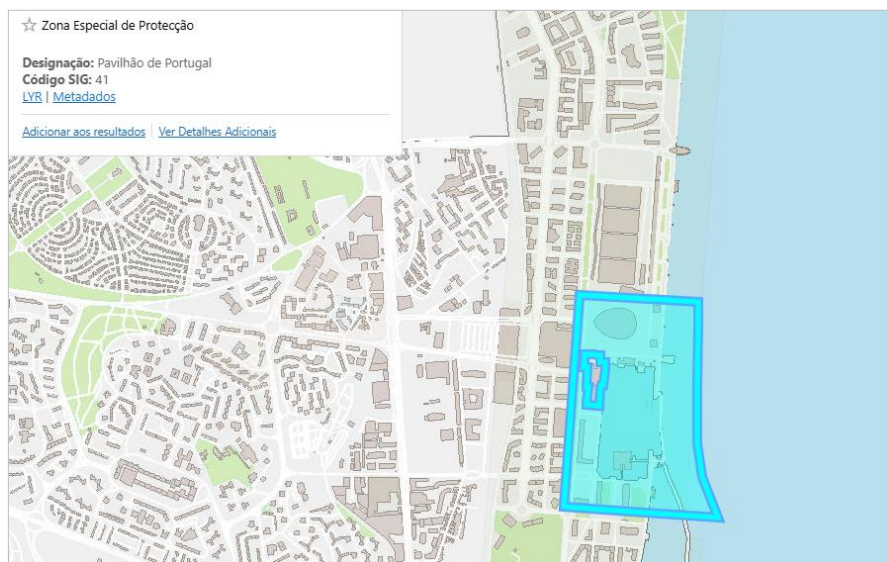
Nos termos art.12º do RPDML, nº 9, alínea a) “Todas as ações (estudos, projetos ou obras) que interfiram direta ou indiretamente sobre a estrutura verde urbana, conforme definido no plano de estrutura da paisagem e do espaço urbano de utilização pública, quando exista, e planos de pormenor, deverão salvaguardar na íntegra o que aí se encontra regulamentado”;

Do mesmo modo, o traçado proposto está em conflito com a estrutura verde integrada do PDML que assumiu/absorveu a EE do PU sendo que, nesta, as vias em questão constituem eixos arborizados;

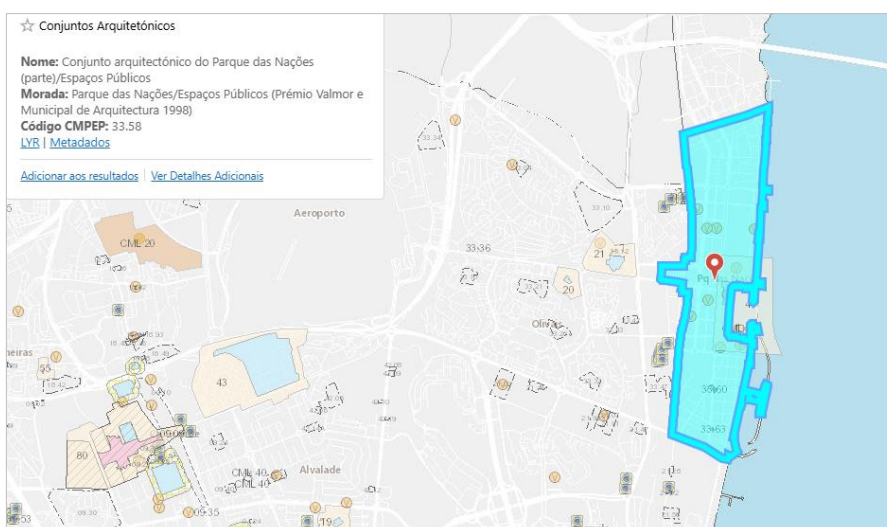
- iii. Nas plantas dos transportes públicos dos PPs da Expo (elementos dos Planos), vêm definidos os circuitos urbanos e suburbanos dos transportes públicos rodoviários, sendo que a proposta agora em apreço considera um outro canal, diferenciado, para o elétrico;
- iv. Ao nível do património a proposta interfere com:

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO



- Zona Especial de Protecção do Pavilhão de Portugal, Código SIG 41
- O CMPEP 33.58 - Conjunto arquitetónico do Parque das Nações (parte)/Espaços Públicos (Prémio Valmor e Municipal de Arquitectura 1998), que abrange a totalidade da área de intervenção do PP1, PP2, PP3 e parcialmente do PP4 e PP6;



DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

- v. A(s) propostas(s) podem ainda colidir com os objetivos/estratégias e conceitos definidos no art.3º do regulamento do PU, nomeadamente:
- “Requalificação e concretização de uma elevada qualidade Ambiental”, nº 2, alínea c);
 - “Traçado geral dos grandes eixos, rótulas e malhas da estrutura urbana, obedecendo a uma conceção de valorização do espaço público”, nº 3, alínea b);
 - “Constituição de uma estrutura verde contínua, articulada com a estrutura urbana, e valorização do sistema de vistas ribeirinho”, nº 3, alínea h);

Considerações

Tendo em atenção os constrangimentos/condicionantes identificados e constatando-se que:

- i. A(s) proposta(s) apresentadas aparentam implicar a alteração dos Planos da Expo 98 identificados neste documento;
- ii. A zona oriental da cidade abrangida pelos Planos em referência apresenta uma boa rede de acessibilidades (com condições de mobilidade ímpares na AML), articulada com um excelente acesso às mais eficazes redes de transportes públicos disponíveis em Lisboa:
 - Estações de Metropolitano na proximidade (Cabo Ruivo e Gare do Oriente com o interface de transportes públicos a 500m);
 - Serviço de Autocarros da Carris com várias paragens;
 - Proximidade do Aeroporto de Lisboa;
- iii. O PU associa ao desenho da estrutura urbana, o desenho do espaço público, em que “o espaço natural do grande estuário do Tejo constitui-se como um cenário que se gradua e esbate nos sistemas de vistas constituídos pelas alamedas arborizadas e caminhos do parque urbano”;

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

- iv. Os projetos de espaço público dos vários PPs foram concebidos por vários arquitetos, autores dos planos com o intuito/objetivo de concretizar os conceitos estabelecidos nos Planos em Referência. Também os projetos de Arte Urbana e Jogos de Água, Equipamento e Mobiliário Urbano e Sinalética, contribuem de forma decisiva para a qualificação do espaço público, a par de desempenharem funções específicas requeridas para uma correta fruição desse espaço, sua memorização e identificação cultural (v. Relatório do PU),

Considera-se que as propostas apresentadas podendo colidir com o regulamento, condicionantes e demais elementos dos Planos (podendo implicar a alteração dos mesmos, conforme especificado anteriormente), não poderão contribuir para a desvalorização do enquadramento paisagístico e a desqualificação do desenho do espaço público (v. ainda condicionantes de património identificadas).

Acresce que no documento PowerPoint de dezembro de 2024, apresentado pela Carris, vem referido “que o eixo de transporte em sítio próprio terá um elevado potencial catalisador do desenvolvimento das várias operações urbanísticas previstas” sendo que, na área abrangida por estes Planos, o território está consolidado e com uma excelente oferta de transportes públicos.

Nesse sentido, e estando a área da Expo 98 muito bem servida de transportes públicos, com um espaço público qualificado (integrado na EE) e de valor patrimonial, considera-se que o prolongamento do elétrico (em separador diferenciado), deverá ter este facto em consideração.

Em anexo:

Desenho 14 do PU ZI Parque Expo – Planta dos perfis transversais tipo

Desenho 15 do PU ZI Parque Expo – Planta dos perfis transversais tipo

Desenho 16 do PU ZI Parque Expo – Perfis transversais tipo – PP5 e PP6

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

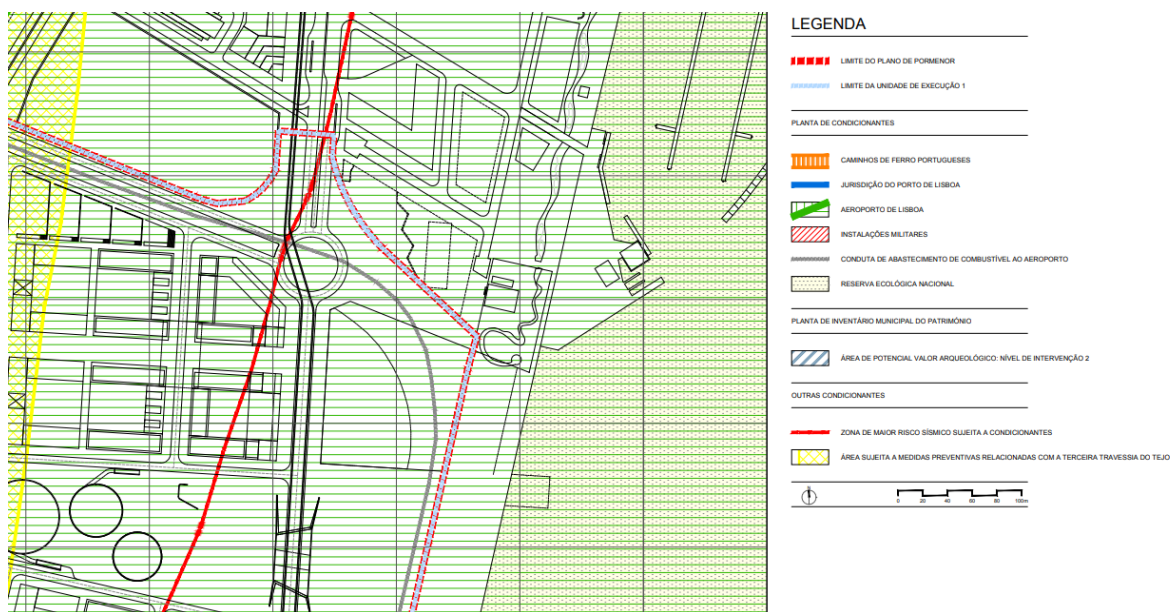
3. PP da Matinha/U.E. da Matinha

Em termos de constrangimentos ou condicionantes, a proposta apresentada não entra genericamente em conflito com o definido no P.P. da Matinha, contudo deverá atender-se a:

- Planta de Condicionantes

Fig. 1. Extrato Planta de Condicionante PP da Matinha – Peça n.º 2 FTU 002 EC

- Regulamento do P.P.M. art.º 6º a 9º do Capítulo II - Servidões e restrições de utilidade pública
 - a) Área Jurisdição da Administração do Porto de Lisboa – APL, destacando-se a necessidade de as operações urbanísticas serem sujeitas a parecer prévio dessa entidade, assim como a salvaguarda das condições de acessibilidade ao Cais da Matinha (determinadas pela APL).
 - b) Traçado Indicativo da Margem;



- c) REN - Leitos das Águas de Transição (áreas de proteção do litoral);

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO
DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

d) Conduta de Abastecimento de Combustível ao Aeroporto.

Outros contributos **pertinentes**:

Para que em tempo se possa conjugar a obra de ampliação da linha do elétrico 15E e das principais obras de urbanização previstas para a Unidade de Execução com impacto relevante, informa-se o faseamento das operações de loteamento previstas e das correspondentes obras de urbanização a executar e que deveram compatibilizar-se em cada fase da obra.



Fig. 2 Anexo V - Planta de faseamento das operações urbanísticas

Fonte: Contrato Urbanização da U.E. Matinha

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO



Fig. 3 - Anexo V - Planta de identificação das obras de urbanização gerais

Fonte: Contrato Urbanização da U.E. Matinha

Obras de urbanização **gerais internas** do PPM:

1ª Fase

A obra de Criação-reformulação da Rotunda da Matinha (**IF4**), que se insere na Operação Urbanística do **Loteamento A** (a amarelo na fig.2) e que deverá ser executada em conjunto com as obras de urbanização locais. Por outro lado, e até à concretização do **Loteamento C** (a azul na fig.2), deverá ser compatibilizado o perfil na Rua de Cintura do Porto de Lisboa de

DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

forma a permitir a inserção da **via provisória prevista** na planta de faseamento e o canal necessário à implantação do Elétrico 15E. A ter em conta quer na Operação Urbanística do **Loteamento** quer do **Loteamento B** (a laranja na fig.2).



As obras de urbanização **gerais externas** do PPM

As obras de urbanização a levar a cabo pelo Município, com impacto sobre a área do projeto do elétrico 15E, são:

1ª Fase

(IF2) - Reformulação do cruzamento, através da introdução de rotunda, na Av. Marechal Gomes da Costa com a Avenida Infante Dom Henrique;



(IF5) - Remoção do viaduto da Matinha.



DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

A CML deverá lançar procedimentos de empreitada e executar estas duas obras com a implementação do **Loteamento A**.

2ª Fase

(**IF6**) - Remoção da Rua de Cintura do Porto de Lisboa, na área Nascente;

(**EV8**) - Parque Ribeirinho, na área Nascente.



A CML deverá lançar procedimentos de empreitada com o **Loteamento B** e executar as obras com a implementação do **Loteamento C**

Considerações:

1. Pode ser solicitado ao Promotor que forneça à Carris o traçado das infraestruturas da Matinha junto à Rotunda Parque das Nações (Loteamento A) e ao cruzamento Av. Mar. António de Spínola (Loteamento B), para a Carris poder ter uma perspetiva e compatibilizar o desenvolvimento deste traçado em concreto e/ou de outros traçados possíveis.
2. Tendo em conta a extinção da atual Licença de Utilização do Armazém 24 (R. Cintura do Porto), na zona ribeirinha, anteriormente concessionado a Comércio de Automóveis, deve ser assegurado junto da DMGP, as condições necessárias, para não obstaculizar o traçado no momento da intervenção no terreno.
3. É necessário garantir o acesso ao cais da Matinha - ver especificação das condições de acessibilidade rodoviária a Ponte-Cais da Matinha -, bem como a emissão de parecer prévio pela administração portuária sobre os projetos no espaço publico e as operações

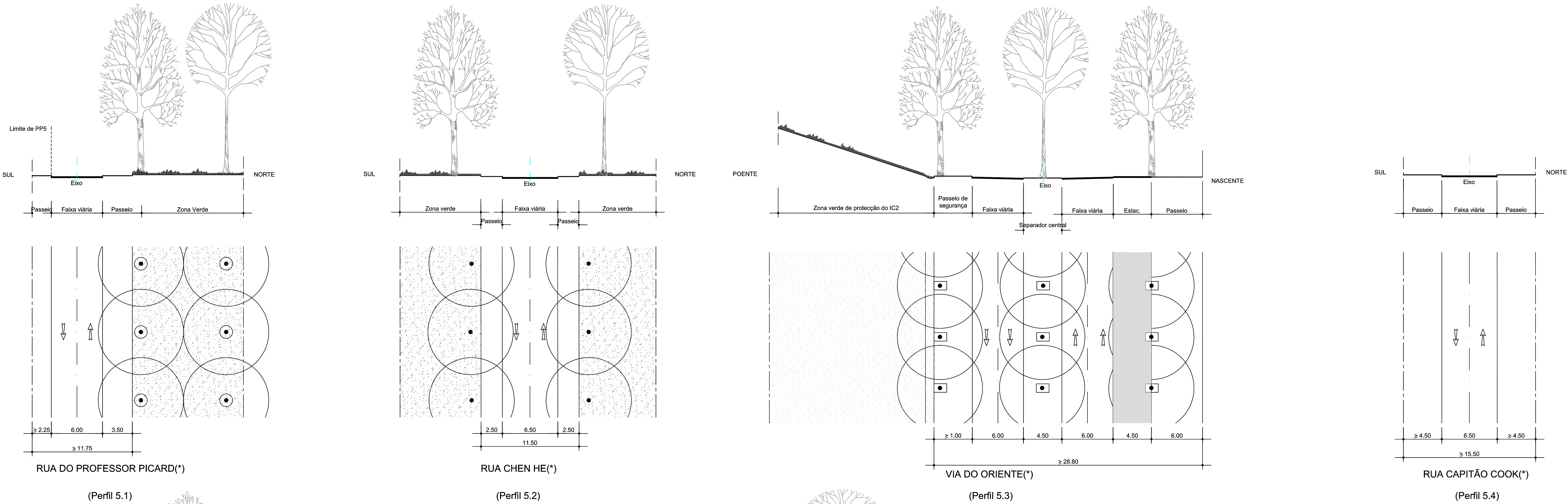
DIRECÇÃO MUNICIPAL DE URBANISMO

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

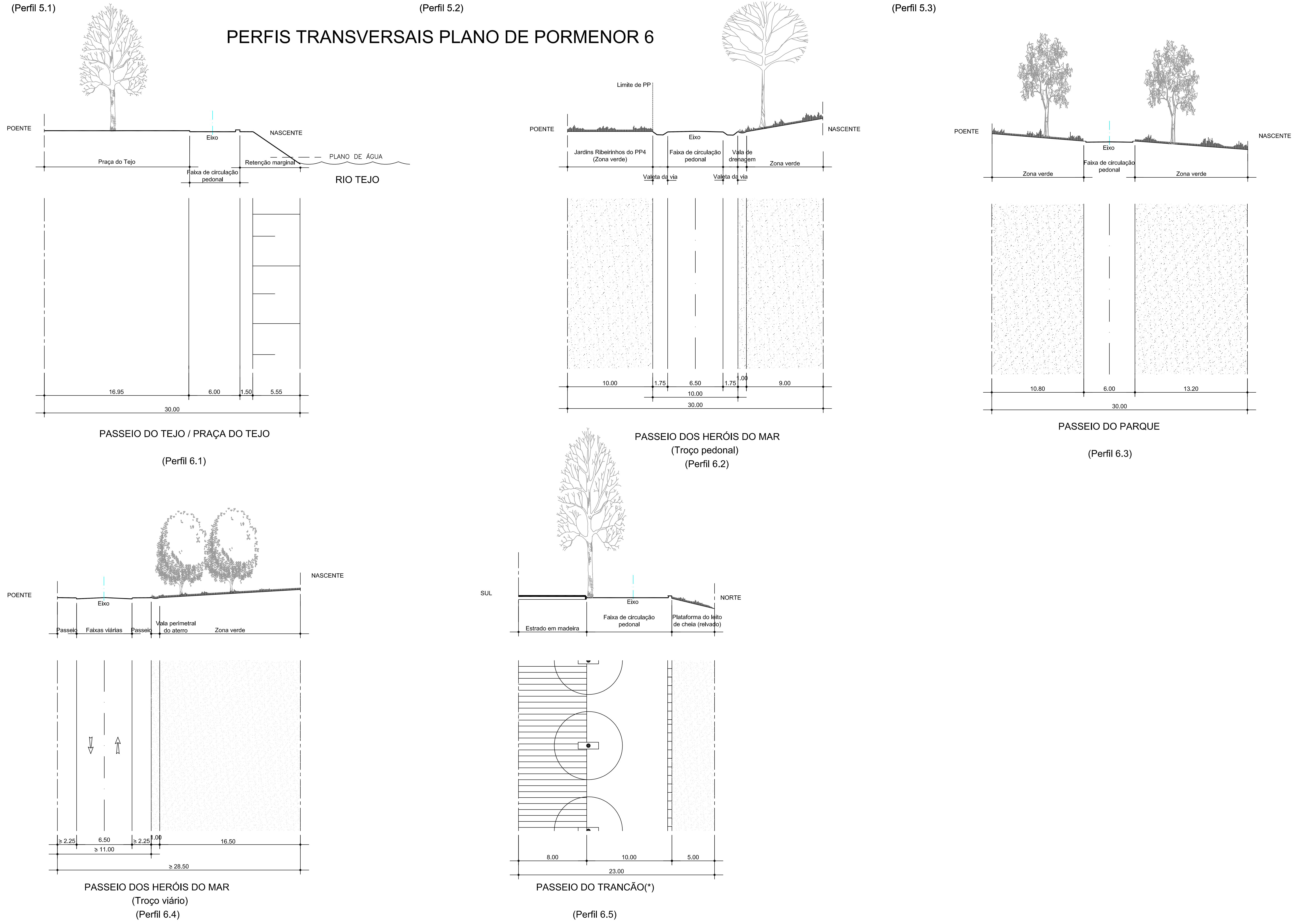
urbanísticas que afetem essa acessibilidade, quando não se encontrem em área de jurisdição da APL.

4. Qualquer intervenção deve ser compatibilizada com as redes de infraestruturas existentes (água, elétrica, gás e saneamento), constantes nas peças do Plano de Pormenor.

PERFIS TRANSVERSAIS PLANO DE PORMENOR 5



PERFIS TRANSVERSAIS PLANO DE PORMENOR 6



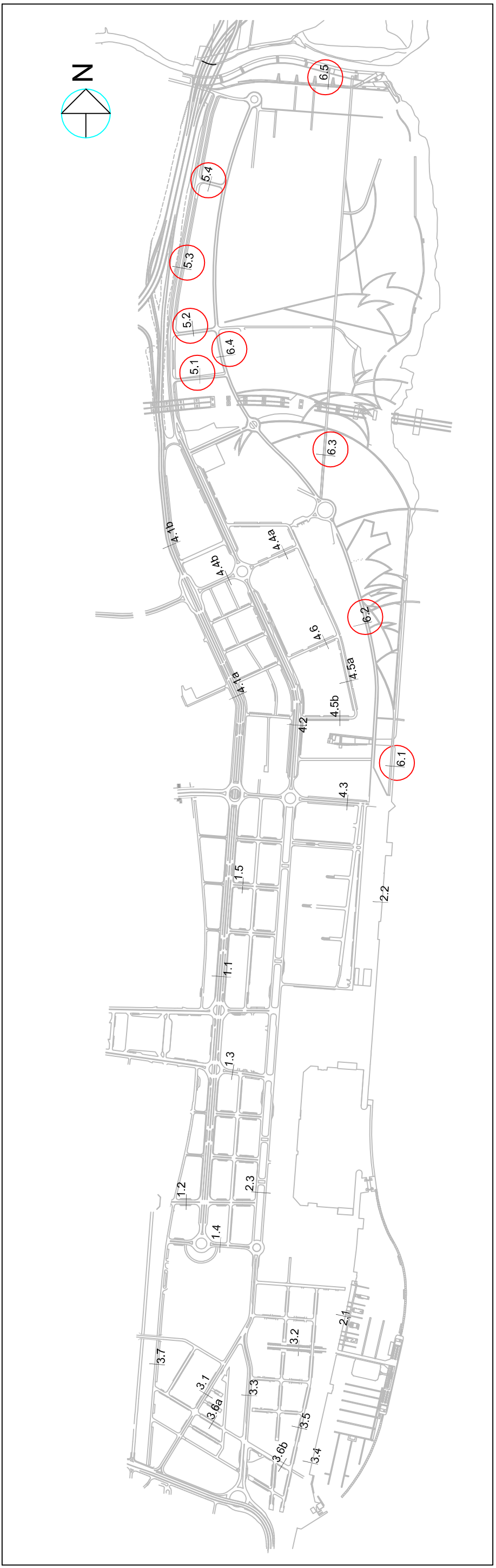
Legenda :

(*) Perfil associado à Estrutura Verde de Continuidade Principal

(**) Perfil associado à Estrutura Verde de Continuidade Secundária

Código de Espécies:

- Caducifólias
- Perenifólias
- Floração intensa
- Coníferas
- Palmáceas



Cotas Altimétricas Geodésicas N.G.P. (Nível Médio do Mareógrafo de Cascalo)

Coordenadas Planimétricas - DATUM LISBOA (Ponto Central - Medição)

Revisão	Descrição	Data	Rubrica

Técnico Responsável: ARQ. PAUL ISABEL C. FERREIRA
ARQ. PAUL LUIS VASSALO ROSA
ENG. JOSE COELHO

Projectista / Empreiteiro :

PARQUE EXPO '98 S.A.
URBANISMO

Autor do Projecto: Ref. do Autor:
Proj.: Des.: Verif.: Aprov.:

Título Projecto: PLANO DE URBANIZAÇÃO
REVISÃO
Sector: Centro do Custo: Área: Controlo: Data: 10/12/1999

Disciplina: URBANISMO Tipo: D E S

Zona: ZONA DE INTERVENÇÃO DA PARQUE EXPO '98 S.A. Escala: (H+V) 1/200

Título: PERFIS TRANSVERSAIS TIPO - PP5 E PP6 Data: 10/12/1999

Nome do Ficheiro: 00000016.DWG Tipo / Versão : DWG / V14

Disciplina: P U R 00.00.00.16 Revisão: - - -