A400

GREEN BY DEFAULT

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA

Nº PROJETO NOME	REQUERENTE
2019089-P: OPO City - ME	**MOTA-ENGIL REAL ESTATE FREIXIEIRO LDA.**
DESIGNAÇÃO DA OBRA	LOCAL DA OBRA
Loteamento OPO CITY	**Matosinhos, Portugal**
ZONA - DESCRIÇÃO	FASE DO PROJETO
000-Obras de Urbanização	**ESP – Estudo Prévio**
ESPECIALIDADE	SUBESPECIALIDADE
VIA – VIAS DE COMUNICAÇÃO	**SSE - SUB-ESPECIALIDADE**

A400

GREEN BY DEFAULT

EMISSÃO	DATA	DESCRIÇÃO	PROJ.	VER.	VAL.
00	2023-08-18	Primeira Emissão	RC	VS	PB
01	2024-01-12	Revisão 01	RC	VS	PB
02	2024-02-07	Revisão 02	RC	VS	PB

A400

GREEN BY DEFAULT

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO 1
2. DESCRIÇÃO DO EMPREENDIMENTO 1
3. TRAÇADO 1
   3.1. Arruamentos internos 2
   3.2. Arruamentos EXternos 2
      3.2.1. Rua B, Rua C e Rotunda 3 2
      3.2.2. Rua D, Rua F, Rua G e Rotunda 4 3
      3.2.3. Rotunda 1 3
      3.2.4. Rotunda 2 3
   3.3. Terraplenagens 3
4. PAVIMENTAÇÃO 4

A400

GREEN BY DEFAULT

1. INTRODUÇÃO

Refere-se a presente memória descritiva ao Estudo Prévio das Infraestruturas Hidráulicas/Drenagem de Águas Pluviais do Loteamento OPOCITY, que se pretende desenvolver em Santa Cruz do Bispo, Matosinhos.

O objectivo da presente fase do projecto é o fornecimento da informação necessária aos diversos intervenientes no projecto e desenvolvimento do empreendimento, nomeadamente aos autores do Estudo de Impacto Ambiental. Será ainda um importante instrumento para a apresentação, junto da Câmara Municipal de Matosinhos, das soluções urbanísticas adoptadas, nomeadamente as relativas a materiais de construção para pavimentos e lancis.

2. DESCRIÇÃO DO EMPREENDIMENTO

O Loteamento situa-se em Matosinhos e é constituído por 37 Lotes e parcelas privadas e públicas com diversos usos, numa área total de 112 077 m², onde se prevê a construção de edifícios com comércio, serviços e habitação.

A presente operação urbanística aplica-se à totalidade da área do referido loteamento e tem como principais objectivos o reparcelamento das propriedades abrangidas pelo Loteamento e a construção das infraestruturas gerais que possibilitem a posterior execução de vários edifícios com comércio, serviços e habitação.

A materialização do loteamento inclui a adaptação das infraestruturas existentes e a sua reabilitação nas zonas em que tal se revele necessário.

3. TRAÇADO

O traçado em planta dos vários arruamentos que integram o loteamento, bem como os respectivos perfis transversais tipo, foram definidos pela equipa de arquitectura. Para além destas vias internas, o projecto prevê a reabilitação / alteração de vários eixos existentes, dotando-os de melhores características geométricas ou possibilitando a requalificação e renaturalização da ribeira de Joane. Os principais pontos de ligação das vias internas com as externas serão realizados por intersecções giratórias, normalmente designadas por rotundas.

O principal contributo deste estudo de traçado para o Estudo Prévio global residiu no estabelecimento das rasantes associadas a cada um dos eixos o que permitiu:

- validar as soluções previstas no projecto de arquitectura;

- realizar uma primeira avaliação das terraplenagens e do balanço entre volumes de escavação e aterro (apenas para os arruamentos).

Nos pontos seguintes faz-se uma breve descrição dos vários eixos e das eventuais condicionantes observadas na sua definição.

3.1. ARRUAMENTOS INTERNOS

Como se referiu anteriormente, o traçado em planta e os perfis transversais tipo foram definidos pelo projecto de arquitectura. No quadro seguinte indicam-se as suas principais características.

Eixo	Extensão	Larguras (m)								
		Pas	Ciclo	Est	Faixa	Sep	Faixa	Est	Ciclo	Pas
Rua A	358,922	4,60	2,50	-	7,00	1,90	7,00	-	2,50	4,80
Rua E	359,823	6,50	-	-	3,50	-	3,50	-	2,50	3,80
Rua H	336,416	2,25	-	2,50	3,50	-	3,50	-	-	3,00
Rua I	524,565	4,20	-	2,50	3,50	-	3,50	2,50	-	4,20
Rua J	304,283	2,25	-	2,50	3,50	-	3,50	-	-	2,25
Rua K	208,854	2,25	-	-	3,50	-	3,50	-	-	2,25

Quadro 1 – Extensão e larguras dos arruamentos internos

Altimetricamente as rasantes destes eixos estão condicionadas às cotas de ligação nos extremos, às cotas de intersecção com outros eixos e à obtenção de perfis com inclinações suaves, que permitam uma agradável e fácil circulação. Os arruamentos H e I obedeceram ainda à condicionante de um possível atravessamento por canal de metro ligeiro ou MetroBus (este canal está assinalado nas plantas).

Numa fase posterior realizaram-se pequenos ajustes das rasantes no sentido de um melhor balanço das terraplenagens. A este propósito refira-se que são estes arruamentos que terão influência quase exclusiva nos movimentos de terras.

Uma nota para o arruamento K que, embora se situe fora da zona central do loteamento, foi aqui considerado.

3.2. ARRUAMENTOS EXTERNOS

Neste grupo distinguem-se três tipos de arruamentos, função da sua localização e/ou função-

3.2.1. Rua B, Rua C e Rotunda 3

Requalificação de arruamentos locais, de muito fracas características, que limitam a nascente o loteamento. O alargamento da faixa de rodagem para 7,00 m, a criação de passeios nos dois lados da via e de múltiplas baias de estacionamento constituí uma assinalável melhoria nas condições de acesso e circulação para um número significativo de pessoas que habitam na zona. O traçado em planta e perfil é condicionado pelos vários pontos de ligação a arruamentos existentes.

3.2.2. Rua D, Rua F, Rua G e Rotunda 4

Trata-se da criação de uma nova intersecção na Av. de Vasco Graça Moura, garantindo um acesso importante ao loteamento através da Rua E (e do possível corredor MetroBus). São também introduzidas alterações altimétricas importantes (cerca de +2,0 m) aos traçados actuais, acção fundamental para permitir a requalificação da ribeira de Joane. Esta situação induz ainda benefícios para a loja da Dechatlon, permitindo reduzir significativamente a inclinação da rampa de saída do parque de estacionamento para a Av. Mário Mendes Maia.

3.2.3. Rotunda 1

Será mantida a actual geometria (planimetria e altimetria) criando-se a principal ligação ao loteamento, através da Rua A.

3.2.4. Rotunda 2

Aproveita a rotunda parcialmente construída a norte do loteamento, constituindo uma importante condicionante altimétrica.

3.3. TERRAPLENAGENS

Não se prevêem dificuldades especiais na realização das obras de terraplenagens. Considerando o contributo das terras que resultam das obras de construção dos edifícios (com vários pisos enterrados) e dos múltiplos parque de estacionamento subterrâneos, a obra deverá registar um significativo volume de solos a conduzir a depósito. Refira-se que a área do loteamento está actualmente ocupada por construções e arruamentos pelo que não se prevê um volume significativo de decapagem.
Na estimativa dos volumes de terras a movimentar pelos arruamentos, consideraram-se apenas os arruamentos internos, e os contributos das Ruas B e C.
No quadro seguinte apresentam-se os resultados obtidos.

	Volumes (m3)	
Eixo	Escavação	Aterro
Rua A	7570	14784
Rua B	556	2565
Rua C	2704	3227
Rua E	2341	2477
Rua H	756	873
Rua I	1580	11895
Rua J	0	20237
Rua K	1784	54
Total	17291	56112

Quadro 2 – Terraplenagens

O volume em falta deverá ser facilmente obtido nas escavações dos edifícios.

4. PAVIMENTAÇÃO

Nesta fase indicam-se os tipos de pavimentos previstos que se enquadram no padrão usado em Matosinhos para empreendimentos de qualidade alta. No quadro seguinte apresentam-se os vários tipos de camadas de desgaste em função da utilização dos pavimentos:

Função	Camada de desgaste
Faixa de rodagem	Betão betuminoso e granito
Estacionamento	Cubos de granito
Passeios	Granito
Ciclovia	Betão betuminoso

Quadro 3 – Materiais de pavimentos

Em fase de Projecto de Execução, e na posse de dados de tráfego e geotécnicos, admite-se que os pavimentos betuminosos poderão ter estrutura distinta.
As peças de remate das vias (lancis, guias e rampas) serão em granito, com as dimensões semelhantes às utilizadas nos arruamentos circundantes.

As áreas de pavimentos previstas são as seguintes:

Pavimento	Área (m2)
Faixa de rodagem (betuminoso)	28474
Faixa de rodagem (granito)	2163
Estacionamento	5630
Passeios	24153
Ciclovia	2806

Lancis e guias de passeio (0,20 m de largura) – 13744 m

Lancis de remate de passeio (0,08 m de largura – 6847 m

Porto, 28 de fevereiro de 2024