

Jorge Tavares (DMU)

De: Elisabete Portalegre (DMMT/DGMT)
Enviado: segunda-feira, 29 de Junho de 2015 19:03
Para: Jorge Tavares (DMU)
Cc: Joao Guerreiro (DMU/DPE/DIVPE); Pedro Dinis (DMU/DEP); Julieta Oliveira (DMMT/DPMT); Fatima Madureira (SG/DMC)
Assunto: FW: Parecer ampliação do CC Colombo
Anexos: Infor_Ampliação CC colombo.docx

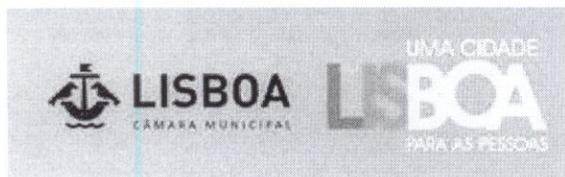
Caro Arqto. Jorge Catarino
Conforme combinado, junto se envia nosso parecer.
Amanhã será materializada a informação em GESCOR e seguirá pelas vias oficiais.

Cumprimentos,

Elisabete Carvalho Portalegre**Diretora de Departamento****Câmara Municipal de Lisboa**

Direção Municipal de Mobilidade e Transportes
Departamento de Gestão da Mobilidade e Tráfego
Rua Alexandre Herculano n.º46, 1269-054 LISBOA
T. geral (+351) 21 358 85 00

www.cm-lisboa.pt | elisabete.portalegre@cm-lisboa.pt



De: Paula Dias (DMMT/DGMT/DGT)
Enviada: segunda-feira, 29 de Junho de 2015 18:56
Para: Elisabete Portalegre (DMMT/DGMT)
Cc: Hélia Marques (DMMT); Julieta Oliveira (DMMT/DPMT); Alexandre Leal (DMMT/DPMT); 'Paulo Simoes'
Assunto: Parecer ampliação do CC Colombo

Cara Eng. Elisabete Portalegre, junto se envia o parecer relativo ao Centro Comercial Colombo.

Amanhã o Eng. Alexandre Leal materializará a informação com o respetivo envio em Gescor.

Cumpts,

Paula Dias

Paula Dias**Técnica Superior Urbanismo - Transportes****Câmara Municipal de Lisboa**

Direção Municipal Mobilidade e Transportes
Departamento de Gestão da Mobilidade e Tráfego
Divisão de Gestão de Tráfego
Rua Alexandre Herculano 46 1269-054 LISBOA
T. geral (+351) 213 588 000 | (+351) 213 501 304

www.cm-lisboa.pt | paula.dias@cm-lisboa.pt

Na sequência do email de 23 de Junho de 2015, vem o DEP solicitar parecer sobre o estudo de tráfego do Centro Comercial Colombo, que contempla a construção de mais dois edifícios.

Esta unidade comercial, localiza-se entre a Rua Galileu Galilei e a Av. dos Condes de Carnide e a poente da Av. do Colégio Militar.

A área de implantação do Centro Comercial Colombo integra o Plano de Pormenor do Eixo Luz-Benfica, publicado em *Diário da República, 2.ª série — N.º 172 — 8 de setembro de 2014*.

O plano define entre outros aspetos, o desenho urbano, de circulação viária e pedonal e de estacionamento.

Estudo de Tráfego

Relativamente à rede adotada, salienta-se que:

O C. C. Colombo insere-se na área de intervenção do Plano de Pormenor do Eixo Luz-Benfica devendo, por isso, plasmar as orientações previstas neste instrumento regulativo.

O plano prevê a consolidação da área a poente da Av. Marechal Teixeira Rebelo e a reformulação da rede viária na sua envolvente.

Esta área, marginal à Segunda Circular e envolvida por vias estruturantes da cidade, tem acesso privilegiado a partir de qualquer ponto da cidade ou mesmo da área metropolitana.

Esta proximidade tem vantagens, mas apresenta também fortes debilidades devido à complexidade das ligações entre a rede de nível superior e o acesso aos edifícios.

De tal modo é complexa que o próprio plano diretor define que o nó entre a Segunda Circular e a Av. do Colégio Militar/ Av. Machado Santos, é uma das interseção a estudar prioritariamente.

A infraestruturização física da rede não é, no entanto, acompanhada por um bom desempenho da rede em termos de circulação, dado que se tratam de vias com forte procura onde o congestionamento é constante, nomeadamente na Segunda Circular e nas horas de ponta, devendo por isso ser estudada com a atenção devida.

Relativamente ao estudo apresentado verifica-se que se procedeu ao zonamento da rede envolvente, tendo para tal considerado uma área que se circunscreve à Av. Marechal Teixeira Rebelo e 2ª Circular (nascente e poente) e à Av. dos Condes de Carnide/ Rua Ana de Castro Osório e Av. Lusíada.

A reformulação da rede futura prevê a construção de duas rotundas nas imediações dos acessos noroeste. Ao transformar um cruzamento em rotunda facilita-se a distribuição dos movimentos na envolvente ao centro comercial e permite-se deste modo realizar todos os movimentos nestas interseções.

Esta alteração tem especial relevo, porque com esta solução garante-se a ligação da Av. do Colégio Militar e da Segunda Circular à Av. Lusíada sem ter que recorrer ao nó junto ao Hospital da Luz.

O plano de Pormenor prevê a reformulação da interseção junto ao hospital e para tal há que conseguir reduzir o tráfego que utiliza o nó para entrar na Av. Lusíada a partir de norte, ou seja, do tráfego proveniente da Av. do Colégio Militar e da Segunda Circular.

Face à malha existente a rotunda proposta constitui uma solução bastante interessante para concretizar aquela intenção.

Assim sendo, a rede modelada necessita de ser alargada no sentido de contemplar a ligação da Av. do Colégio Militar e Segunda Circular à Av. Lusíada, através da Av. Machado Santos.

Repare-se que na modelação realizada a inversão de marcha na rotunda do "Colombo", junto à Av. Marechal T. Rebelo, tem uma procura de 750/ 1043 uvle/h nas HPM e HPT, respetivamente. Uma quota parte deste valor resulta do tráfego proveniente daqueles dois arruamentos. Com uma nova alternativa a montante este tráfego será canalizado para a Av. Lusíada, através da Av. Machado Santos, onde dispõe de uma entrada em mão.

Esta alteração terá um impacto muito elevado no tráfego que volta à esquerda nos nós em que são propostas rotundas. O desempenho destas terá impacto na distribuição do tráfego junto das próprias rotundas e sobre a saída da Segunda Circular.

A criação de um ramo com 3 divergências na saída da 2ª circular torna a sua leitura extremamente complexa o que poderá aumentar a insegurança na circulação rodoviária.

A dimensão do círculo inscrito, no nó 5 referido como de 30m, mas que claramente tem uma dimensão inferior, é demasiado reduzida para a natureza do tráfego que nela irá circular.

Realça-se ainda a necessidade de equacionar os atravessamentos pedonais, de acordo com as origens e destinos, nas rotundas propostas dado que estes atravessamentos são hoje extremamente dificultados pela rede existente.

Procura de Tráfego Atual

O estudo efetuado procedeu à modelação da procura atual, através da quantificação da situação atual e da procura futura, considerando neste caso, o acréscimo de tráfego "previsto" com a implementação dos dois novos edifícios e a evolução natural do tráfego, com as necessárias adaptações da rede.

A taxa de crescimento de tráfego médio diário adotada não traduz o crescimento estimado, considerando-se um crescimento nas áreas de ponta de 75% do crescimento do TMDA, por via do limite da capacidade das vias(?).

Quer com isto dizer, que apesar de se tratar de um crescimento anual médio de somente 0,30%, este valor já não se enquadra na capacidade da rede existente.

Não obstante esta premissa, o acréscimo de tráfego futuro não teve em conta a geração prevista com as novas construções na área envolvente, nomeadamente, a ampliação do Hospital da Luz e a consolidação dos terrenos expectantes localizados na Av. Marechal Teixeira Rebelo (ver plano de pormenor).

Relativamente ao desempenho da rede não é apresentada uma análise relativa ao desempenho da rede viária atual ficando omissa quanto ao nível de serviço verificado atualmente, o que seria essencial para perceber as alterações propostas.

Apesar da perceção geral de que o desempenho viário atual da rede envolvente é nas horas de ponta satisfatório, apresenta algumas dificuldades em alguns movimentos, o que se conclui no estudo é que com a procura atual e acréscimo decorrente dos dois edifícios a solução encontrada apresenta um desempenho ótimo.

A avaliação das condições atuais é por isso indispensável.

Estacionamento

Para avaliação das necessidades de estacionamento e do impacto na rede futuramente, o estudo apresenta uma análise em que se tomaram como indicadores a procura atual decorrente dos comportamentos dos utilizadores dos edifícios já construídos.

Não obstante esta ser uma visão bastante realista das tendências futuras, o plano diretor define parâmetros que se enquadram na estratégia prevista para a cidade em termos de mobilidade e cujo reflexo se pretende observar nos utilizadores com vista a uma mobilidade mais eficiente promovendo o transporte público e ambientalmente mais sustentável.

De acordo com o regulamento do PDM Artº 75º, os rácios de estacionamento para o estacionamento privado devem garantir um mínimo de 0,4lug./100m² e um máximo de 0,6 lug./100m² e para o estacionamento público um mínimo de 0,9 lug./100m² e um máximo de 2,2 lug./100m². De acordo com a Planta de acessibilidades e Transportes do PDM a zona de implantação dos novos edifícios é a D.

Assim sendo, para as áreas previstas, as necessidades situam-se entre 190 e 285 lugares para o estacionamento privado e entre 428 a 1048 lugares para o estacionamento público.

Dado situar-se junto de um interface, com uma vasta oferta de transporte público, esses rácios deverão aproximar-se mais do limite inferior, ou seja, no mínimo deverão ser assegurados **618 lugares** entre o estacionamento de acesso público(190) para os clientes das instalações e de acesso privado(428) para os funcionários dos edifícios.

No estudo de tráfego não é feita uma análise sobre a procura de estacionamento total para a situação atual, pelo que não é claro qual é a oferta remanescente para afetação aos novos edifícios.

Deste modo a proposta de construção de um silo na via pública sobre a praça Cosme Damião onde são eliminados lugares públicos sob gestão da EMEL, é questionável e

eventualmente desnecessária e pode mesmo constituir uma contrariedade relativamente ao estipulado pelo regulamento do Plano Diretor Municipal.

Conclui-se que a taxa de motorização atual em TI dos funcionários dos edifícios é bastante mais elevada do que é o desejável para um edifício com aquela localização.

Em síntese:

O estudo deverá considerar a proposta do PP do Eixo Luz-Benfica, no que respeita à construção prevista e seu impacto na rede. Deverão ser repensados a configuração das interseções, nomeadamente dos acessos e da dimensão das rotundas.

A rede em estudo deverá ser alargada, de modo a equacionar o impacto na rede e a redistribuição do tráfego, de acordo com as novas alternativas que serão entretanto criadas.

A acessibilidade pedonal terá obrigatoriamente de ser equacionada, quanto à sua localização e integração no sistema semafórico.

A capacidade e necessidade do parque de estacionamento deverá ser claramente justificada. A ocupação de uma área pública deverá ser evitada, pois para além do impacto ambiental trata-se de uma área verde de enquadramento a infraestruturas, neste caso à Segunda Circular.

Caso se mantenha a pretensão de construção do silo considera-se que deverá ser melhor demonstrado o número e a localização das entradas e saídas do parque, bem como o dimensionamento do sistema de cancelas face aos fluxos previstos nos picos de procura do parque.

O pano de pormenor pode ser consultado em: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/planos-eficazes/alteracao-ao-plano-de-pormenor-do-eixo-urbano-luz-benfica-15-de-janeiro-e-13-de-fevereiro-de-2014>

Alexandre Leal

Paula Dias

Paulo Simões