

REFER / CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
PLANO DE URBANIZAÇÃO DO VALE DE ALCÂNTARA
REDE VIÁRIA, CIRCULAÇÃO E TRANSPORTES

R E S P O S T A A O P A R E C E R D O I N I R

V/ Ref: **S/2010/ 4774** de 10 de Outubro de 2010

Janeiro 2011

DOC.039/0_157_PLA_03_OU_A

1. De acordo com o Ponto 4.1. do Parecer do INIR em referência, não é aceitável a consideração de uma rotunda para interligação dos ramos de acesso à Ponte 25 de Abril com a Calçada da Tapada e ligação ao Alvito.
2. De acordo com os Pontos 4.3. e 4.4. conclui-se que o INIR aceita considerar os condicionamentos à utilização do Ramo de acesso à Ponte 25 de Abril, restringindo a sua utilização a determinado tipo de veículos.
3. De acordo com os Pontos 4.5. e 4.6. não é aceite a proposta de ligação da Av. de Ceuta ao ramo de saída da Av. da Ponte, mas consideram-se necessários estudos mais pormenorizados de completamento do nó rodoviário entre a Av. de Ceuta, o Eixo Norte-Sul e a A5.
4. Sendo pertinentes os argumentos colocados relativamente à questão do Ponto 4.1, apresenta-se de seguida uma alternativa para a concepção da referida Rotunda que assenta nos seguintes pressupostos de concepção do sistema rodoviário local tendo em vista a qualificação do tecido urbano:
 - a. Aceites os condicionalismos ao tráfego a impor às vias de entrada de Alcântara na Ponte 25 de Abril, questão estruturante deste Plano, propõe-se então que o sentido ascendente do ramal de acesso à Ponte seja desclassificado dessa categoria, uma vez que ele passa a integrar a ligação da Rotunda de Alcântara a Monsanto. Ou seja, O RAMAL DE ACESSO (que será limitado a determinado tipo de veículos ou de exploração) passará a ser apenas o troço que descola da ligação para Monsanto para fazer a curva de entrada no arranque do tabuleiro da Ponte (Ver Desenho 1). Considera-se pois que as restrições de tráfego a definir terão de ser compatíveis com o novo comprimento desse Ramal (300m).

- b. Esta noção permite assim que o sentido ascendente da Rotunda de Alcântara para Monsanto passe a entroncar na nova Rotunda localizada sob o tabuleiro da Ponte, garantindo uma excelente articulação da malha urbana que estava altamente penalizada pelo corte territorial imposto pelo acesso à Ponta 25 de Abril, designadamente o acesso à Calçada da Tapada (que só era possível pelo interior da malha urbana desqualificando áreas residenciais que deveriam estar livres de tráfego de atravessamento) e o acesso ao Bairro do Alvito, uma vez que este bairro está votado ao isolamento com o actual acesso exclusivo a partir da Av. de Ceuta. Frisa-se que uma das propostas mestras do sistema de transportes deste Plano consiste na criação de um “P+R” na Estação Ferroviária do Alvito com cerca de 400 lugares¹, rebatendo TI que actualmente utiliza a componente rodoviária da Ponte para a ferrovia (medida que deverá contribuir para fazer baixar a pressão rodoviária sobre os acessos à Ponte). E é necessário garantir um bom acesso a esse “P+R” a partir de várias origens, designadamente o eixo da Calçada da Tapada, o que só se consegue com essa Rotunda.
- c. Propõe-se então o abaixamento da referida Rotunda para uma cota sensivelmente igual à da Calçada da Tapada (19m) permitindo assim que o sentido descendente do Ramal em causa passe a uma cota superior á da Rotunda (26 e 28m), garantindo-se então que esse ramal fica livre de intersecções com a rede local, desde a auto-estrada da Ponte 25 de Abril até à Rotunda de Alcântara (com a Av. de Ceuta), cuja configuração é aceite. O Ramal descendente mantém assim as cotas actualmente existentes.
- d. Propõe-se ainda que o sentido ascendente do Ramal, com duas vias, entronque na nova Rotunda numa posição mais afastada do seu eixo actual, deslocação essa que deverá ser feita na parte que corresponderá ao necessário abaixamento de cotas para entroncamento na nova Rotunda.
- e. Como é sabido existe actualmente um acesso da Calçada da Tapada para o Ramal da Ponte, junto à Igreja de S. Pedro de Alcântara. Face ao novo conjunto de ligações que a nova Rotunda proporciona, e dado o seu desnivelamento com o Ramal descendente, considera-se que esse acesso passa a ser demasiado exíguo para constituir a única alternativa de entrada para a Rotunda de Alcântara, penalizando em demasia a malha urbana adjacente. Assim, propõe-se a criação de uma nova ligação entre a nova Rotunda e o sentido descendente do Ramal, a localizar à esquerda deste (tomando o sentido de circulação) e aproveitando o referido afastamento da faixa ascendente.

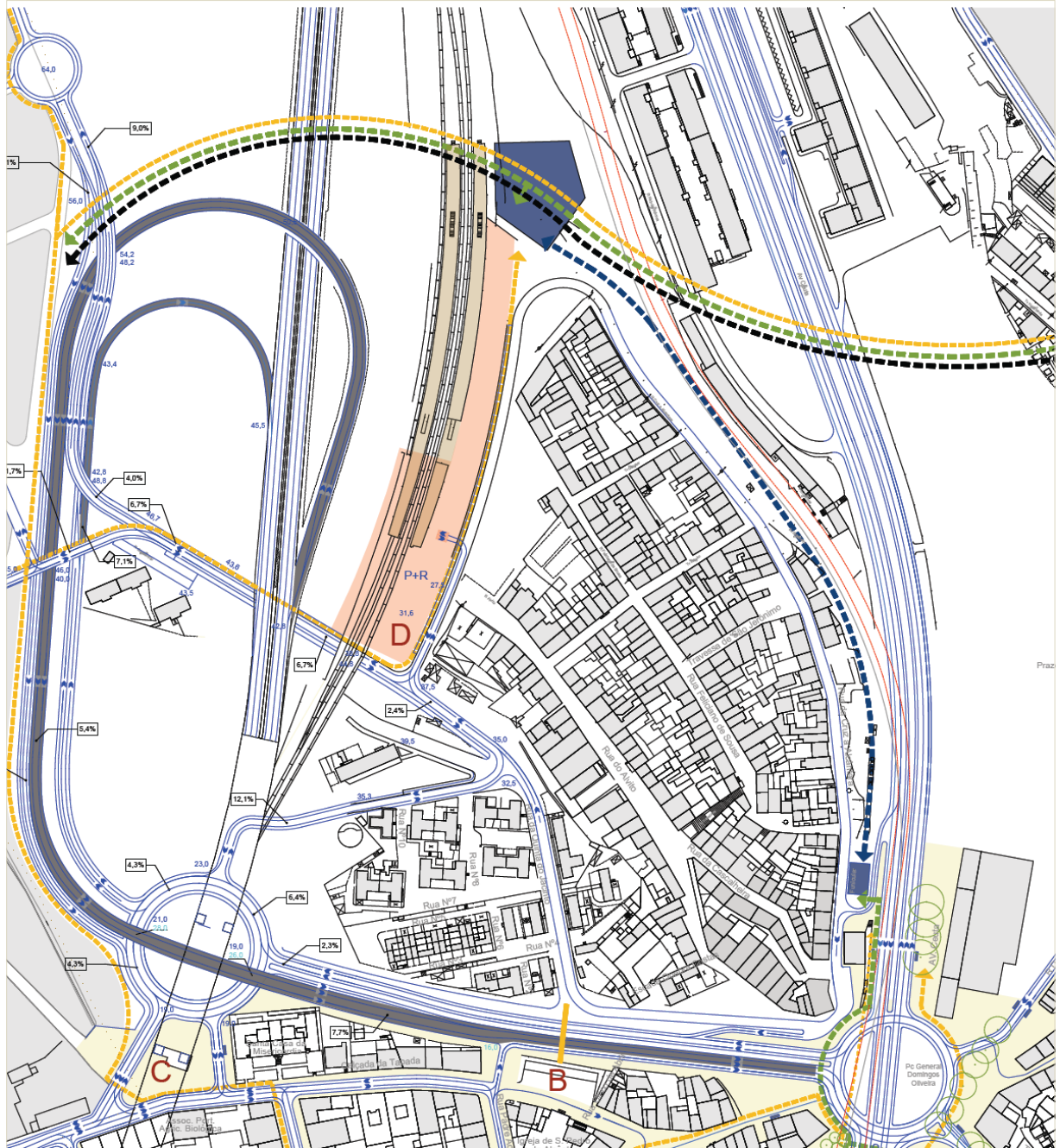
¹ Mais outro tanto para estacionamento de residentes.

- f. O desnivelamento entre a nova Rotunda e o Ramal descendente garante assim o cumprimento dos princípios enunciados pelo INIR e com os quais se concorda. Relativamente ao sentido descendente que liga Monsanto à nova Rotunda sob a Ponte, convém esclarecer que esse canal rodoviário é fisicamente separado (inclusive em termos de cotas da plataforma) do Ramal da Ponte.
5. Relativamente ao completamento do nó rodoviário entre a Av. de Ceuta, o Eixo Norte-Sul e a A5 (Desenho 2) o Plano considera diferentes soluções para as novas ligações a criar, considerando muito conveniente que se aprofundem os estudos conducentes à tomada de opções relativamente aos objectivos pretendidos e que não são postos em causa pelo INIR. Apesar de as propostas constantes do Plano terem sido minimamente estudadas em termos da sua viabilidade em perfil longitudinal (cotas), devem ser consideradas como sugestões a aprofundar em estudo específico desse nó. Não tendo as sugestões do Plano nesta matéria implicações sobre entidades privadas dada a natureza privada do território em que se desenvolve o nó, não há qualquer razão para não “ler” o Plano na sua componente programática, independentemente do desenho avançado. Ou seja, o projecto em concreto de melhoramento desse nó dentro dos objectivos programáticos aprovados não tem de coincidir com a solução desenhada em Plano e deverá resultar de estudos mais aprofundados, designadamente em termos de micro-simulação.
6. O Plano propõe (Desenho 2) duas soluções alternativas para a ligação de Alcântara/ Av. de Ceuta à Ponte 25 de Abril: a Alternativa B1, que constitui um retorno simples e que será viável com a quebra de tráfego prevista para os ramais em causa, caso se construa a ligação directa da auto-estrada de Cascais ao Eixo Norte-Sul, também proposta deste Plano; a Alternativa B2 que, tendo implicações no Ramal de saída do centro da cidade para a Ponte, poderá contar com uma diminuição futura do acesso automóvel ao centro da cidade (zona do Marquês). Quanto à ligação entre a Av. Duarte Pacheco e a Av. de Ceuta, sentido descendente, também são propostas duas Alternativas, a A1 e a A2.

Porto, 11 de Janeiro de 2011

António Pérez Babo

DESENHO 1 – Nova solução para o Ramal de Acesso à Ponte 25 de Abril, sentido descendente e sentido ascendente



DESENHO 2 – Alternativas propostas para o Nó entre a Av. de Ceuta, o Eixo Norte-Sul e a A5

