



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA  
DIRECÇÃO MUNICIPAL DE PLANEAMENTO URBANO  
DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO URBANO

REVISÃO DO PDM DE LISBOA

REUNIÃO DE CONCERTAÇÃO

Entidade: INIR e IMTT

| Data: 2011-02-02

Local:

Departamento de Planeamento Urbano, sito no Campo Grande, 25 3ºE, Lisboa.

Enquadramento:

A reunião foi convocada pela Câmara Municipal, nos termos e para os efeitos previsto no n.º 2 do art. 76.º do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial.

### 1. Regulamento

A CML irá retirar a referência à rede rodoviária regional na alínea s) do n.º 1 do art. 7.º.

A CML irá alterar a alínea a) do n.º 2 art. 70.º, no sentido de simplificar a nomenclatura de designação das estradas mencionadas, que passará a ter a seguinte redacção: a) Pelas vias que pertencem à Rede Rodoviária Nacional: o IP7 (Eixo Norte/Sul), o IC17 (CRIL – Circular Regional Interior de Lisboa), o IC15 e o IC16 (Radial da Pontinha) e respectivas interligações.

### 2. Planta de Ordenamento

A CML vai proceder à totalidade das alterações propostas, no sentido de distinguir com rigor os troços das vias de jurisdição nacional e municipal.

Foram vistas em pormenor as rectificações a fazer na alteração de jurisdição dos nós de acesso à Ponte 25 de Abril, em Alcântara, da A5, junto à Cruz das Oliveiras, e no final da A1, no seu encontro com a 2.ª Circular.

### 3. Planta de Condicionantes

A CML vai corrigir as discrepâncias detectadas.

Ficou combinado que na planta de condicionantes é apenas identificada a concessionária de cada Estrada da Rede Rodoviária Nacional, não se representando a respectiva zona de protecção *non aedificandi*, dado que esta varia em função de cada contrato de concessão.

### 4. Transformação da 2.ª Circular em Alameda Urbana

Trata-se de uma via municipal que o plano propõe a requalificação de primeiro para segundo nível, entre o nó do Eixo Norte/Sul e o nó previsto de ligação à Terceira Travessia do Tejo.

*[Handwritten signatures and initials]*



Essa requalificação encontra-se alinhada com a previsão do desvio de tráfego regional para a CRIL, cuja conclusão da obra de fecho se prevê para breve, e como o objectivo de atenuar o efeito de sectionamento entre as malhas urbanas adjacentes ao canal rodoviário.

Por outro lado, essa requalificação do nível hierárquico da via encontra-se coerente com o novo conceito de mobilidade preconizado pelo plano, que assenta numa distribuição equilibrada do tráfego de entrada na Cidade, a canalizar para duas vias de orientação Norte-Sul (Eixo Norte-Sul e futura ligação à Terceira Travessia), protegendo o eixo central do tráfego de atravessamento, que actualmente se verifica.

Nessa medida, a CML não irá rever a classificação hierárquica desse troço da 2ª Circular, embora se registem as preocupações manifestadas pelo InIR quanto à fluidez e segurança de circulação nas Estradas da Rede Nacional que com ela se articulam.

#### **5. Ambiente Sonoro em resultado da Terceira Travessia do Tejo (TTT)**

A proposta de ordenamento contida na revisão do Plano preconiza a requalificação de solo ao longo do canal do acesso à TTT em espaço verde, retirando-lhe a aptidão à edificação que o PDM de 1994 lhe confere.

Esta medida de ordenamento teve como principal preocupação salvaguardar o ambiente sonoro das futuras áreas envolventes ao canal reservado, dado o previsível impacte no ambiente sonoro gerado pelo futuro volume de tráfego regional que por aí irá atravessar.

Não obstante a posição da CML, o InIR mantém a sua preocupação quanto a uma gestão territorial que desincentive a instalação de receptores sensíveis ao ruído na proximidade imediata do canal de acesso à TTT.

Adicionalmente, a CML esclareceu que ao nível das medidas de ordenamento não é possível ir-se mais longe que a proposta contida na Revisão, e que, de acordo com o Regulamento Geral de Ruído, não cabe ao município em sede de plano municipal de ordenamento do território implementar medidas que isentem de responsabilidades as entidades responsáveis pela exploração das infra-estruturas.

#### **6. Avaliação do clima de incerteza sobre a concretização de opções de nível nacional: TTT e Novo Aeroporto**

O Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial, no seu artigo 70.º, alínea a), define que os "planos municipais de ordenamento do território visam estabelecer a tradução, no âmbito local, do quadro de desenvolvimento do território estabelecido nos instrumentos de natureza estratégica de âmbito nacional e regional".

Assim, a revisão do PDM não poderia deixar de incorporar na sua estratégia e quadro de ordenamento as opções estruturantes de investimento da Administração Central.

Tal não significa que a concretização das opções e da estratégia do plano dependam da realização destes investimentos.

No que se refere ao Aeroporto, foi opção do plano prever que a Portela manter-se-á em funcionamento durante o período temporal de vigência, pelo que não se propôs a requalificação do solo, mas tão só previu-se uma

*Handwritten signatures and initials:*  
M  
L  
7  
K  
Amir  
w



estratégia de ordenamento futuro para quando esta instalação aeroportuária seja desactivada.

No que se refere à TTT, o plano incorporou-a no sentido de prever uma correcta integração na estratégia global de mobilidade, bem como de melhoria ambiental no que se refere à inserção urbana da infra-estrutura. No entanto, caso a obra seja adiada o modelo de estruturação urbana e de circulação não ficam comprometidos.

Nessa medida, considerou-se que o plano encontra-se preparado para a incerteza no calendário de concretização destes investimentos estruturantes.

### **7. Articulação entre o ordenamento urbano e o sistema de acessibilidades e transportes**

Relativamente a esta preocupação, esclareceu-se que há uma aderência entre o modelo de ordenamento e a estratégia preconizada para a mobilidade, nos seguintes aspectos:

- No que se refere à rede rodoviária, optou-se por abandonar o modelo rádio-concêntrico e, em sua substituição, adoptar uma estrutura reticulada. Essa mudança de paradigma vem ao encontro de um modelo de organização espacial em que Lisboa deixou de estar centrada exclusivamente na Baixa e evoluiu para um modelo polinucleado, consagrado no modelo territorial do plano. Por outro lado, o modelo rádio-concêntrico demonstrou ser altamente penalizador para a vivência do Eixo Central da Cidade e do seu Centro Histórico, na medida em que os sujeita ao tráfego de atravessamento, enquanto o modelo reticulado, devidamente hierarquizado, em consonância com a implementação de zonas 30 e de valorização pedonal, encontra-se alinhado com os objectivos de reabilitação e regeneração urbana da área central e dos bairros da Cidade;
- No que se refere ao sistema de transportes colectivos, o plano preconiza uma estratégia de polinucleação da cidade, em que assinala um conjunto de novos pólos urbanos emergentes que se desenvolvem em torno das interfaces de transportes. São áreas assinaladas ao nível da qualificação urbana como Polaridades Urbanas, onde o índice de construção é mais elevado e onde se preconiza uma maior percentagem de usos destinados à fixação de actividades económicas, relativamente aos restantes espaços centrais e residenciais a consolidar, de modo a credibilizar a utilização de transporte público, em detrimento do transporte individual, nas deslocações pendulares, casa/trabalho;
- Por outro lado, o plano assinalou áreas específicas de actividades económicas, na envolvente à Estação do Oriente, na Av. Marechal Gomes da Costa e em torno do Lispólis, onde se preconiza a fixação de um novo tecido económico de base tecnológica, que tire partido de potencial instalado, bem como do quadro de excepcional acessibilidade destes locais.

### **8. Transportes Colectivos**

As incorrecções ao relatório, assinaladas no parecer do IMTT, irão ser integralmente rectificadas.

Esclareceu-se que a expansão da Rede de Metro considerada pelo plano corresponde à que foi aprovada pela Secretaria de Estado de Transportes e que mereceu uma deliberação favorável da Câmara Municipal.

Relativamente à Rede de Transportes Colectivos de 2º Nível, esclareceu-se que a tecnologia a adoptar não se encontra definida no plano, dado que depende de estudos de procura a efectuar pelos operadores. Sendo que o plano apenas adopta um corredor como prioritário, no âmbito do programa de execução.

Handwritten signatures and initials at the bottom right of the page, including the text "Pg. 3 de 5".



#### **9. Lacuna no que respeita ao estacionamento de residentes**

O plano não considerou, na sua escala de actuação, prioritária a identificação de localizações de parques de estacionamento para residentes.

Identificaram-se as áreas da Cidade onde se fazem sentir carência de estacionamento para residentes, estabelecendo um quadro geral de actuação e mecanismos indutores de oferta suplementar de lugares de estacionamento nessas áreas.

Paralelamente, a Câmara encontra-se a desenvolver um trabalho sectorial, ao nível da mobilidade, e a fazer um esforço de planeamento das áreas mais antigas, onde se tem vindo a identificar propostas de localização de parques de estacionamento para residentes, sem esquecer a problemática do modelo de concretização e gestão futura destas infra-estruturas, que dificilmente teriam enquadramento à escala do PDM.

#### **10. Referência ao Ppar de Lisboa e Vale do Tejo**

Será adicionado no ponto relativo à logística uma referência ao Ppar de Lisboa e Vale do Tejo, no que se refere às zonas de emissões reduzidas.

#### **11. Leitura das redes de modos suave**

A rede pedonal e ciclável constam da cartografia anexa ao Programa de Execução e Plano de Financiamento que foi reduzida ao formato A4 na versão disponibilizada à Comissão de Acompanhamento, dificultando a leitura destas redes.

Essa cartografia será futuramente impressa à escala 1:10 000, o que lhe dará maior leitura.

#### **12. Regulamento – Anexos**

A sugestão relativa ao Anexo IV em matéria de velocidades comerciais no 3.º nível e de distâncias médias inter-estações no 3.º nível foi atendida.

Aceitou-se rever a redacção do ponto 1 dos Requisitos Gerais do Anexo V, tendo em vista clarificar o objectivo pretendido pela norma, propondo-se a seguinte redacção: 1. Um eficiente encaminhamento dos fluxos pedonais, quer os que são realizados no interior da interface de transportes, quer dos percursos entre a interface de transportes e os principais geradores localizados na área de influência desta (raio de 300 m);

Relativamente aos aspectos apontados ao Anexo X, foi objecto de ponderação pela equipa de mobilidade do plano, no entanto não foram considerados, atendendo aos critérios técnicos adoptados.



	Função	Assinatura
Eng. José Manuel Leitão	IMTT	
Eng. Carlos Leitão	INIR	
Eng.ª Paula Domingues	INIR	
Arq. Paulo Prazeres Pais	CML/DPU	T.P.P.
Dr.ª Ana Delgado	CML/GVPMS	Ana Delgado
Eng.ª Maria José Velho	CML/DIGC	Maria José Velho
Eng. Vasco Colaço	TIS	Vasco Colaço
Arq.ª Ana Benitez	CML/DPI	ANABENITEZ