



Cascais
Câmara Municipal

DPE
Departamento
De Planeamento
Estratégico

DORT

Divisão de Ordenamento de Território

Parceiros:



Obs.:

Assunto:

PLANO DE PORMENOR para a Instalação da Sede Nacional da BRISA
AUTOESTRADAS DE PORTUGAL, S.A. em S.Domingos de Rana

Local:

QUINTA DA TORRE DA AGUILHA

Assunto:

Rotunda de S. Domingos de Rana (EN 249-4) - Estudo de Viabilidade, Out 2004

Fase:

PROPOSTA DE PLANO

Versão:

Escala:

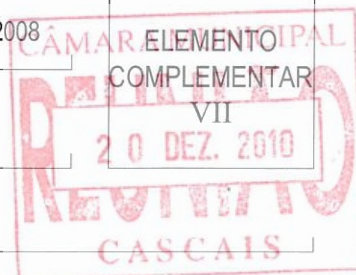
Data:

JANEIRO.2008

Folha Nº.:

O Técnico:

Código:



BRISA – AUTO-ESTRADAS DE PORTUGAL
BRISA – ENGENHARIA E GESTÃO
ROTUNDA DE SÃO DOMINGOS DE RANA (EN 249-4)
ESTUDO DE VIABILIDADE
MEMÓRIA DESCRITIVA

OUTUBRO, 2004





cenorplan

BRISA – AUTO-ESTRADAS DE PORTUGAL, SA. ROTUNDA DE SÃO DOMINGOS DE RANA (EN 249-4).
ESTUDO DE VIABILIDADE. MEMÓRIA DESCRITIVA

APRESENTAÇÃO





BRISA – AUTO-ESTRADAS DE PORTUGAL, SA. ROTUNDA DE SÃO DOMINGOS DE RANA (EN 249-4).
ESTUDO DE VIABILIDADE. MEMÓRIA DESCRITIVA

BRISA – AUTO-ESTRADAS DE PORTUGAL
BRISA – ENGENHARIA E GESTÃO
ROTUNDA DE SÃO DOMINGOS DE RANA (EN 249-4)
ESTUDO DE VIABILIDADE
MEMÓRIA DESCRITIVA

A CENORPLAN, Planeamento e Projectos Lda. apresenta, por solicitação da BRISA – Engenharia e Gestão, a memória descritiva referente ao Estudo de Viabilidade da Rotunda de São Domingos de Rana (EN 249-4) a qual permitirá enquadrar as acessibilidades às instalações da sede da BRISA – Auto-Estrada de Portagens, SA, existentes em São Domingos de Rana e que serão objecto de uma aplicação.

Lisboa, Outubro de 2004

O Director do Projecto

A handwritten signature in black ink, reading 'José A. Vale', written over a horizontal line.

José António Pinto Amaral do Vale
(Eng.º Civil)





cenorplan

BRISA – AUTO-ESTRADAS DE PORTUGAL, SA. ROTUNDA DE SÃO DOMINGOS DE RANA (EN 249-4).
ESTUDO DE VIABILIDADE. MEMÓRIA DESCRITIVA

TEXTO





BRISA – AUTO-ESTRADAS DE PORTUGAL
ROTUNDA DE SÃO DOMINGOS DE RANA (EN 249-4)
ESTUDO DE VIABILIDADE
MEMÓRIA DESCRITIVA

1 – OBJECTIVO

O objectivo do presente Estudo de Viabilidade consiste na descrição da solução viária a adoptar na reformulação da Rotunda de São Domingos de Rana inserida na EN 249-4 a norte do Nó de Carcavelos da A5, a qual permitirá:

- Permitir a inserção da Variante à estrada da Mata da Torre;
- Assegurar a distribuição de tráfego destinada ou proveniente das superfícies comerciais já implantadas ou com implantação prevista na zona.
- Melhorar as acessibilidades às instalações da BRISA em São Domingos de Rana, que serão objecto de ampliação;

A solução desenvolvida teve por base o “layout” indicado pelo IEP na sequência das reuniões realizadas entre o IEP e a Câmara Municipal de Cascais e resulta do aprofundamento dos estudos.

A solução definida nesta fase permitirá já melhorar as condições de circulação de tráfego proveniente da A5 destinado à zona de São Domingos de Rana e a norte desta.







2 – DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO

2.1 – CONSIDERAÇÕES GERAIS. CRITÉRIOS BÁSICOS

A solução viária preconizada para a reformulação da Rotunda de São Domingos de Rana constitui basicamente no estabelecimento de uma rotunda alargada, com cerca de 240 m de eixo menor, apresentando uma largura variável entre cerca de 55 m no topo sul e cerca de 75 m no topo norte.

Esta rotunda circunscreve uma rotunda mais pequena localizada no topo norte, também ela alargada com um eixo menor de cerca de 75 m de extensão.

Desta forma a nova rotunda permitirá em simultâneo a ocorrência de dois fluxos giratórios, dos quais o menor corresponderá à substituição do fluxo giratório da actual rotunda.

Os fluxos que percorrerão a rotunda maior são os que corresponderão basicamente ao tráfego da EN 249-4 o qual em termos práticos a sul da actual rotunda se fará em faixas separadas ou em vias de sentido único (fluxo giratório).

A solução estudada corresponde a uma evolução de “layout” indicado pelo IEP onde se procurou assegurar os raios mínimos nas entradas e saídas da rotunda que se afigurassem mais ajustadas aos condicionamentos locais (edificações existentes) e aos volumes de tráfego em presença.

De referir que na análise dos fluxos de tráfegos foram tidos em atenção os seguintes elementos de base:

- Estudo de tráfego da EN 249-4 desenvolvida para a Câmara Municipal de Cascais em 2003 pelas R.D.T. – Recolha de dados de tráfego, Lda;
- Estudo de impacte de tráfego do novo edifício realizado para a BRISA em 2004 pela TRAGEO – Estudos e Projectos de Transportes.

Adoptaram-se assim as seguintes características geométricas para o traçado em planta das rotundas:

- Raio mínimo na entrada das rotundas15 m



- Raio mínimo na saída das rotundas 25 m
- Raio mínimo interior das rotundas 11,5 m
- Larguras das vias 3,00, 3,25 e 3,50
- Largura dos passeios 1,00, 1,50 e 2,50
- Largura mínima dos separadores 1,60 m
- Largura das vias de aceleração / abrandamento 3,25 m
- Largura da gare de paragem de autocarros 3,50 m

Estes valores poderão ser ajustados em fase subseqüentes dos estudos com base em elementos topográficos mais detalhados a obter em levantamentos topográficos de pormenor.

2.2 – CARACTERIZAÇÃO DA SOLUÇÃO

A solução preconizada para a Rotunda de São Domingos de Rana corresponderá à reformulação da actual rotunda, que apresenta actualmente um raio interior de cerca de 12 m e uma faixa de rodagem de largura variável entre um mínimo de cerca de 6 m e um máximo de cerca de 8 m.

A rotunda actualmente existente apresenta assim uma capacidade manifestamente insuficiente para o tráfego em presença como se torna evidente pelos congestionamentos que apresenta em diversas horas do dia.

Esta situação tenderá a agravar-se com a entrada em funcionamento pleno das superfícies comerciais já instaladas ou com instalação prevista nas proximidades, bem como com o aumento do afluxo de tráfego às instalações da BRISA.

A solução agora proposta para a rotunda, representada no desenho anexo, corresponde a uma rotunda alargada com o eixo maior apresentando uma orientação sul / norte.

No topo norte desta rotunda alargada prevê-se uma rotunda mais pequena, inserida na rotunda maior.





Esta solução permite afastar entre si as inserções das vias que actualmente ligam uma rotunda existente por forma a evitar a simultaneidade conflituosa das sobrecargas de tráfego em alguns troços da rotunda.

Assim teremos:

- No topo norte da rotunda maior, onde funcionará a rotunda menor, inserem-se:
 - A norte a EN 249-4, a funcionar nos dois sentidos;
 - A Rua Amália Rodrigues para o lado poente (funcionando nos dois sentidos);
 - A actual estrada da Mata da Torre que passará a ter sentido único de nascente para poente);
 - Para o lado sul a EN 249-4 será desdobrada em duas vias, uma do lado poente que servirá os fluxos norte / sul (corresponde à actual plataforma da EN 249-4) e outra do lado nascente a construir de novo que servirá os fluxos de sul para norte;
- No topo sul da rotunda maior assegura-se a continuidade dos fluxos de giração e prevê-se a inserção de:
 - EN 249-4 correspondendo à actual plataforma da EN 249-4 que será alargada para permitir o estabelecimento de uma faixa de rodagem, com separador físico e uma faixa em cada sentido, apresentando na zona o sentido norte / sul duas vias e o sentido sul / norte três vias (sendo a exterior a que assegura a continuidade directa do ramo do Nó da A5 de sentido Lisboa / São Domingos de Rana);
 - Variante de Estrada da Mata da Torre onde se apoiam as acessibilidades às superfícies comerciais e às instalações da Brisa.
- A implantação das novas rotundas obrigará a alguns ajustamentos na malha viária existente de que se destacam:
 - A actual estrada da Mata da Torre passará a funcionar em sentido único nas proximidades do topo norte da rotunda;
 - A actual ligação da Rua do Povo à EN 249-4 será fechada.



- A Rua Maria Matos passará a ter sentido único ao divergir da EN249-4 para os fluxos norte / sul deixando de ser possível entrar desta rua para a EN249-4.

Para apoio dos fluxos pedonais na zona prevê-se a implantação de diversas passadeiras de peões.

Nas proximidades de três destas passadeiras prevê-se instalar semáforos a equipar com betoneiras para peões.

Prevê-se ainda a construção de diversas gares de paragem de transportes públicos correspondendo algumas delas a ajustamentos das actuais gares.

Para uma das gares prevêem-se posições alternativas como se indicam no desenho anexo cuja escolha decorrerá da obtenção de elementos topográficos mais pormenorizados.

Foram ainda previstas vias de acesso para entrada e para saída do Posto de Abastecimento de Combustíveis existente junto à actual rotunda o qual ficará no interior da placa central da rotunda alargada, onde se localizam igualmente algumas habitações e instalações diversas cujas acessibilidades serão realizadas directamente para a faixa de rodagem da rotunda.





										Título Complementar: EDIFÍCIO DE ESCRITÓRIOS EM CASCAELOS INFRAESTRUTURAS E ARRANJOS EXTERIORES		Escala: 1:1000		Versões: Aprovada: _____ Alterada por: _____		Desenvolvido por: PLANTA GEPAL		Projeto de Execução		Data: 01/01/01		Folio: 1	
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---	--	--------------------------	--	--	--	--	--	---------------------	--	-------------------	--	--------------------	--

CAMARÁ MUNICIPAL
 CASCAIS
 20 DEZ 2010
 CASCAIS

