

ÍNDICE

| | |
|--------|--|
| 1. | INTRODUÇÃO..... |
| 2. | METODOLOGIA..... |
| 3. | CARACTERÍSTICAS DO EMPREENDIMENTO..... |
| 3.1. | GENERALIDADES..... |
| 3.2. | ÁREA HABITACIONAL, COMERCIAL E SEU ESTACIONAMENTO..... |
| 3.2.1. | Edifício Poente - Área Habitacional e seu Estacionamento..... |
| 3.2.2. | Edifício Residencial Norte – Área Habitacional e seu Estacionamento..... |
| 3.2.3. | Zona Hoteleira e seu estacionamento..... |
| 3.3. | ÁREA MUSEOLÓGICA..... |
| 3.4. | CONCLUSÕES SOBRE O ESTACIONAMENTO DO EMPREENDIMENTO..... |
| 4. | ENQUADRAMENTO NA REDE VIÁRIA ENVOLVENTE..... |
| 5. | CAPACIDADE DOS ARRUAMENTOS ENVOLVENTES..... |
| 5.1. | SITUAÇÃO ACTUAL..... |
| 5.2. | SITUAÇÃO FUTURA..... |
| 5.2.1. | Cálculo dos volumes de tráfego após início do funcionamento do empreendimento..... |
| 5.2.2. | Cálculo da capacidade da rotunda Sul..... |
| 6. | ACESSIBILIDADE..... |
| 6.1. | EM TRANSPORTE INDIVIDUAL..... |
| 6.1.1. | Rotunda Norte..... |
| 6.1.2. | Rotunda Sul..... |
| 6.2. | EM TRANSPORTES COLECTIVOS..... |
| 7. | FUNCIONAMENTO DAS CARGAS E DESCARGAS..... |
| 8. | CONCLUSÕES..... |



1. INTRODUÇÃO

A recente construção da via variante N 6-7 e de duas rotundas, uma delas de grande diâmetro, levou ao corte da Quinta do Barão em duas áreas de dimensões diferentes, uma a Poente outra a Nascente da supra referida Via Variante à EN 6-7 (doravante VV EN 6-7).

Pretende-se com o presente projecto preservar a zona agrícola tradicional da Quinta, mantendo algumas instalações relacionadas com o referido trabalho agrícola, mas também dando um aproveitamento para hotelaria não só à antiga Casa da Quinta como também a outras edificações anexas e já existentes que, sendo transformadas em pequenos apartamentos, ficam a fazer parte integrante da zona hoteleira, construindo-se ainda outras instalações que, relacionadas com a exploração hoteleira, permitirão outro tipo de eventos evitando portanto a uma ocupação puramente sazonal.

Dentro ainda do edificado de apoio à quinta existirão outras instalações que, como já se referiu, mantêm o tipo de ocupação tradicional nomeadamente as cavalariças, a adega e outras.

Ainda na área da hotelaria e no sentido de alargar o leque de oferta aos diferentes tipos de utilizadores, como aliás acima já foi referido, estão igualmente previstas outras construções onde, para além de outros serviços, existirá uma zona para a instalação de um health club e uma área para congressos.

Finalmente e em duas zonas periféricas da Quinta, uma a Norte em condomínio fechado com 85 fogos outra, a Poente da VV EN 6-7, onde está previsto edifício habitacional com 25 fogos e com zona de comércio.

Assim o presente “Estudo de Tráfego” apontará, para além dos elementos



impostos pelos art. 85º, 86º e 87º do Regulamento do Plano Director Municipal de Cascais (doravante PDM de Cascais) e pela Portaria n.º 1136/2001, de 25 de Setembro, informações sobre a acessibilidade local em relação ao transporte individual e colectivo, capacidade de estacionamento, capacidade das vias envolventes e funcionamento das operações de cargas e descargas.

Considera-se ainda de referir que, apesar de parte da Quinta se encontrar no Concelho de Oeiras, não se fará, no presente estudo, qualquer menção visto que, se manterá como zona verde não se executando qualquer alteração ao actual tipo de ocupação, para além da necessária manutenção e eventual melhoramento do património arbóreo.

Nada se refere quanto à necessidade de apresentar projecto relacionado com qualquer acesso a Estradas Nacionais, e portanto de submeter ao Instituto de Estradas de Portugal, visto que todos os acessos ao Empreendimento quer a Nascente quer a Poente da VV EN 6-7 são feitos através de arruamentos municipais.

Assim a influência deste conjunto habitacional e hoteleiro nas Estradas Nacionais resume-se apenas ao incremento dos volumes de tráfego que induz na VV EN 6-7.

2. METODOLOGIA

O presente trabalho irá decompor-se primeiramente no diagnóstico da situação actual em termos de malha viária e sua ocupação, nomeadamente nas horas de ponta, bem como nas necessidades do Empreendimento em termos de geração de tráfego, para que finalmente se avalie o impacte desses valores na malha viária existente.



Antes de se passar à apresentação sistemática dos elementos acima descritos, valerá a pena referir que os trabalhos de avaliação e procura de transporte incidiram apenas no subsistema de tráfego rodoviário, limitando-se este às áreas compatíveis com a escala territorial do próprio Empreendimento.

Daqui decorre a simplicidade do processo utilizado, o qual envolve apenas a verificação da suficiência da oferta de capacidade viária da zona para a procura previsível, e o cálculo dos níveis de saturação prováveis das principais intersecções da rede viária com os fluxos previsíveis após a construção do Empreendimento.

Processos mais complexos de avaliação corresponderiam a níveis mais amplos de intervenção o que se considera não ser compatível com os objectivos do presente trabalho nem tão pouco com as dimensões do Empreendimento em questão.

3. CARACTERÍSTICAS DO EMPREENDIMENTO

3.1. GENERALIDADES

O presente Empreendimento, que se pretende que seja uma evolução da Quinta do Barão em Carcavelos, preservando as suas origens mas permitindo simultaneamente que o seu usufruto possa ser mais alargado, irá ser desenvolvido numa área, atravessada pela VV EN 6-7 e situa-se entre a EN 6, mais conhecida por Av. Marginal, e a A5, distribuindo-se a sua área pelo Município de Cascais e pelo Município de Oeiras, embora nesta último não se proceda a qualquer alteração que, salvo uma pequena construção de apoio agrícola já existente, é toda ela uma mancha verde onde predominam cedros, pinheiros e oliveiras e que se pretende recuperar e manter.



Assim as actuais construções da Quinta irão ser recuperadas e adaptadas para passarem a servir o novo tipo de utilização hoteleira que irá não só contribuir para uma requalificação da zona como também potenciará a sua atractividade.

Em terrenos marginantes da Quinta e como já se referiu irão ser construídos edifícios de habitação da gama média alta.

Considerando a localização do presente Empreendimento e no sentido de lhe conferir alguma autonomia no seu quotidiano foi considerada, para além da área de congressos e health club que será assegurada pelo hotel, uma pequena área comercial que se localizará na zona edificada a Poente da VV EN 6-7.

O Empreendimento será assim constituído por duas áreas separados fisicamente pela VV EN 6-7 uma delas, a Nascente, constituída por uma zona habitacional e hoteleira e outra, a Poente, constituída por uma zona habitacional com uma pequena área de comércio de apoio.

3.2. ÁREA HABITACIONAL, COMERCIAL E SEU ESTACIONAMENTO

3.2.1. Edifício Poente - Área Habitacional e seu Estacionamento

Trata-se um edifício linear de dois corpos articulados entre si num valor total de 5.352,00m² de Superfície Bruta de Pavimento e incluído no Plano de Pormenor na parcela 4 (área de 7.250,00m²). O edifício será desenvolvido em dois pisos mais um recuado e da área total de construção 4.852,00m² serão destinados a habitação em 25 fracções e 500,00m² serão destinadas a comércio em 10 fracções.

Serão executados dois pisos em cave para estacionamento, com uma captação mínima de 81 lugares.



Tendo em conta que a área de construção para habitação, está definida no Plano de Pormenor como sendo 4.852 m² e se pretendem construir fogos das tipologias T2; T3; e T4, vamos estabelecer, de forma a poder-se estimar uma captação de estacionamento, que serão construídos 10 fogos tipo T2, 10 fogos do tipo T3 e outros 5 fogos da tipologia T4.

Nestas condições e tendo em conta o determinado no ponto 2.1 do Artº. 87 do PDM de Cascais temos que garantir, no mínimo, para o estacionamento habitacional os seguintes lugares de estacionamento dentro do lote:

- .Para os T2 – $1,5 \times 10 = 15$ lugares de estacionamento;
- .Para os T3 – $2,5 \times 10 = 25$ lugares de estacionamento;
- Para os T4 – $2,5 \times 5 = 12,5$ lugares de estacionamento;

o que representa um número mínimo de 53 lugares de estacionamento privado.

Considerando os mínimos exigíveis pela Portaria n.º 1136/2001 de 25 de Setembro, 20% deste valor deverá ser previsto para estacionamento público, pelo que se considerou no lote mais 11 aparcamentos, os quais somados aos 17 lugares necessários para a área comercial (10 lojas, ocupando um total de 500,00m²), totalizam 81 lugares.

3.2.2. Edifício Residencial Norte – Área Habitacional e seu Estacionamento

Trata-se de um conjunto habitacional, que constitui a parcela 3, com uma área de 15.213 m².

O conjunto é exclusivamente habitacional e desenvolve-se em cinco pisos mais um recuado, com uma área de construção de 17.100 m². Incluirá 85 fogos quase na sua totalidade da tipologia T4.



Serão executadas 2 caves para estacionamento de veículos de forma a cumprir as captações de estacionamento impostas pelo PDM de Cascais, bem como estacionamento de superfície que dará apoio a visitantes, no valor mínimo de 20% dos lugares habitacionais.

Tendo em conta que a área de construção, será aproveitada na sua quase totalidade por fogos da tipologia T4, vamos estabelecer, para se estimar uma captação de estacionamento, que todos os fogos são da tipologia T4.

Nestas condições e tendo em conta o determinado no ponto 2.1 do Artº. 87 do PDM de Cascais temos que garantir, no mínimo, para o estacionamento habitacional os seguintes lugares de estacionamento dentro do lote:

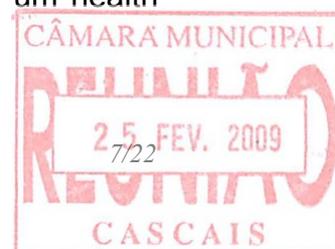
- Para os T4 – $2,5 \times 85 = 213$ lugares de estacionamento, garantidos a nível das duas caves.

Este valor é complementado com 43 estacionamentos públicos, totalizando para o lote 256 lugares de estacionamento.

3.2.3. Zona Hoteleira e seu estacionamento

Como já foi referido pretende-se dotar a área Nascente da Quinta do Barão com um hotel remodelando não só a casa da Quinta, como também aproveitando outras construções já existentes e que fizeram em tempos parte integrante do seu funcionamento como unidade de produção agrícola nomeadamente na área do vinho e a vinha.

Para além da recuperação dos edifícios acima referidos e no sentido de dotar a instalação hoteleira da necessária atractividade está previsto, para além da construção de uma piscina e de um Corte de Ténis, um espaço para um health



club e um espaço para congressos de forma a garantir que a instalação tenha não uma atractividade sazonal mas sim permanente, ao longo de todo o ano.

Importa ainda salientar que para além do acima referido e dado que se pretende manter parte da Quinta com exploração agrícola poderão ainda ser oferecidos outros tipos de serviços de lazer aos diferentes utentes.

Assim está previsto no presente Estudo Prévio que este Empreendimento Hoteleiro possua as seguintes instalações:

- 70 quartos distribuídos pelo edifício principal e pelos anexos;
- Uma sala de congressos com capacidade para 500 pessoas.
- Um health club

Considerando as instalações que constituem a zona hoteleira e que se referem no ponto anterior e tendo em conta as capitações de estacionamento impostas pelo PDM de Cascais. Temos que considerar, de acordo com os diferentes números do Art. 87º do regulamento, os seguintes estacionamentos no interior do lote:

- Para os 70 quartos temos que garantir 28 lugares de estacionamento para veículos ligeiros, de acordo com o nº 2.4. alínea a) e pelo menos um lugar de estacionamento para veículos pesados de passageiros.
- A área de serviços (a qual compreenderá também uma sala de congressos que irá ser dimensionada para 500 pessoas e um health club) deverá disponibilizar 238 lugares de estacionamento, aplicando-se para a determinação desta capitação as determinações da Portaria 1136/2005, de 25 de Setembro.

Tendo em conta a capitação de estacionamento acima obtida para a área de serviços, os 28 estacionamentos para veículos ligeiros e um estacionamento para veículos pesados de passageiros, bem como a existência de lugares de



estacionamento à superfície dentro da Quinta, concluímos com facilidade que dentro da área da Quinta é perfeitamente possível garantir esses estacionamentos sem haver qualquer problema com eventuais desrespeitos pelos restantes índices urbanísticos.

3.3. ÁREA MUSEOLÓGICA

A área construída é de 1 050 m² incluída num lote de 9 273 m² e terá um parque de estacionamento próprio, com uma capacidade de 19 lugares, o que corresponde a cerca de dois lugares de por cada 100 m² de construção. Considerando que este equipamento funciona fora das horas de ponta normais da zona não nos parece ser de considerar qualquer incidência no tráfego geral da zona nas horas de ponta.

3.4. CONCLUSÕES SOBRE O ESTACIONAMENTO DO EMPREENDIMENTO

No que se refere ao edifício Habitacional Poente e em face do que acima se refere no que respeita ao número de lugares de estacionamento, verificamos que o número de estacionamentos oferecidos cumprem a capitação imposta pelo PDM de Cascais.

No que se refere ao edifício Habitacional Norte e em face do que acima se refere no que respeita ao número de lugares de estacionamento, verificamos que o número de estacionamentos oferecidos cumpre a capitação imposta pelo PDM de Cascais.

No que se refere à área hoteleira e serviços relacionados, e tendo em conta que se vai executar construção nova, que no seu conjunto se garante uma área



de estacionamento em subsolo, fica desde logo garantido o estacionamento de veículos ligeiros, numa forma mais do que suficiente. No que se refere aos veículos pesados de passageiros para este uso, poder-se-á garantir nos arruamentos de serviço interno mais do que o lugar solicitado para o efeito, requerido pelo PDM de Cascais.

4. ENQUADRAMENTO NA REDE VIÁRIA ENVOLVENTE

Em termos actuais, e como já se referiu, a Quinta do Barão foi dividida pela construção da VV EN 6-7, que é uma via de grande capacidade, constituída por duas vias por sentido, com separador central, e bermas de dimensões regulamentares, de acordo com as normativas da Estradas de Portugal E.P.E..

A Norte e a Sul deste troço da Estrada Nacional e sensivelmente coincidente com os limites da Quinta existem duas rotundas, uma, a Norte, com grande capacidade (diâmetro exterior de 155 ml) onde estão previstos cinco ramos de acesso dois deles dando continuação à VV EN 6-7 e os três restantes com carácter mais de ligação a vias de distribuição local.

Na rotunda Norte e, como já foi referido para além dos dois acessos que dão continuidade à N 6-7 existem mais três acessos à rotunda, dois deles dirigindo-se para Nascente e servindo núcleos urbanos consolidados o primeiro Oeiras e Sassoeiros e o segundo Rebelva. O terceiro está projectado para Poente mas ainda não está em funcionamento, presumindo-se que irá servir a zona Norte de Carcavelos.

A rotunda Sul com dimensões mais reduzidas (diâmetro exterior de 50 ml) para além de ligar tal, como a rotunda anterior, os dois ramos da N 6-7 tem ainda outros dois acessos que ligam, para Poente com o núcleo mais antigo de Carcavelos e para Nascente com Oeiras e Sassoeiros. No entanto, tendo em



conta que esta última rotunda tem que dar resposta às solicitações de tráfego da VV EN 6-7, considerou a Autoridade Gestora destas vias, que através de medidas restritivas à circulação de TIs, se deveriam introduzir restrições de acessos de forma a aumentar a sua capacidade de escoamento de tráfego.

Assim, no que se refere ao ramo Poente, apenas os transportes públicos podem aceder à rotunda através deste ramo, salvo uma pequena percentagem de TIs que não têm outra alternativa, tratando-se apenas de trânsito local.

No que respeita ao ramo Nascente, este apenas tem trânsito de saída para esta rotunda, o que, apesar de poder ter ligação a Oeiras esta, através de sentidos únicos estrategicamente estudados e implantados, apenas permite saída em boas condições de acessibilidade ao trânsito local numa franja muito restrita de residentes. Está no entanto prevista a cedência de terrenos por parte do Empreendimento no sentido de permitir no futuro o eventual alargamento desta via, de acesso Nascente à rotunda Sul.

No que refere aos acessos dos três núcleos de construção de edifícios que estão projectados para a Quinta do Barão, e que compõem o presente Empreendimento, temos que os tratar separadamente dado que cada um dos conjuntos tem acessos diferentes, através de arruamentos igualmente diferentes. Assim:

- **Conjunto habitacional e comercial Poente** – este conjunto habitacional que certamente no futuro, poderá vir a ter acesso através do ramo Poente da rotunda Norte, quando esta entrar em funcionamento, tem, numa primeira fase, acesso através de arruamentos de distribuição local nomeadamente as Ruas Dr. Baltazar Cabral e Bernardo Costa, esta última com características mais de acesso local mas com um perfil transversal de faixa de rodagem de 6,50 ml, para além do estacionamento longitudinal já existente, o que garante a capacidade suficiente para o aumento do

volume de circulação que se prevê, com a capitação estabelecida para os edifícios a construir que, como já se referiu, é estimada em cerca de 100 veículos. Finalmente resta acrescentar que um dos acessos a esta zona pode ser feito através da rotunda Norte pela entrada de Rebelva;

- **Conjunto habitacional Norte** - este conjunto habitacional irá ter acesso por de um dos ramos Nascentes da rotunda Norte, com acesso através de um impasse na Rua Dr. Baltazar Cabral. Todo o acesso portanto se fará através do ramo da rotunda Norte, que dá igualmente acesso à Rebelva, e estima-se um acréscimo de cerca de 210 veículos correspondentes à capitação de estacionamento necessária ao funcionamento do empreendimento;
- **Conjunto Hoteleiro** – este conjunto irá ter dois tipos de entradas diferentes uma, destinada fundamentalmente ao apoio da zona agrícola e de serviço ao Hotel e que se faz através da Rua Dr. Baltazar Cabral e outra a entrada social que está prevista pela Rua Dr. José Joaquim de Almeida.

O conjunto de arruamentos envolventes do Empreendimento são constituídos por arruamentos com perfis transversais generosos, com uma faixa de rodagem de duas vias, uma por sentido, na generalidade sem bermas e com passeios, salvo a VV EN 6-7 onde se passa precisamente o contrário não existindo passeios mas existindo bermas, o que aliás é o adequado para este tipo de vias onde não é permitida a circulação de peões.

Os arruamentos em causa constituem uma malha que interliga os núcleos habitacionais existentes com a EN6 e A5 não só através da nova VV EN 6-7 como igualmente através de arruamentos de menor capacidade que, certamente irão a pouco e pouco sendo transformados em arruamentos de acesso e distribuição local, dotando-os assim de uma qualidade ambiental mais compatível com as



áreas residenciais que servem e atravessam.

Considerando que a Quinta do Barão se encontra numa zona urbana com acessos perfeitamente estabilizados apenas se propõe, através de uma cedência dos terrenos da Quinta, um pequeno alargamento da Rua Dr. José Joaquim de Almeida no sentido de dar maior amplitude e dignidade à entrada social do Hotel.

5. CAPACIDADE DOS ARRUAMENTOS ENVOLVENTES

5.1. SITUAÇÃO ACTUAL

As capacidades instaladas, nos arruamentos e respectivas rotundas, dão resposta, conforme mais à frente se pode verificar, aos volumes de tráfego actuais.

Em face da capacidade instalada na VV EN 6-7 podemos admitir com facilidade que os volumes de tráfego podem chegar aos 900/1000u.v.l./h por via de tráfego.

Estes volumes são no entanto condicionados pelas rotundas existentes a Norte e a Sul do troço em apreço com especial acuidade para a rotunda Sul visto ser a que tem um menor diâmetro.

Efectuaram-se contagens, em horas consideradas de ponta da manhã e da tarde as quais se apresentam nos esquemas anexos.

Conforme se pode verificar nas contagens acima referidas os arruamento mais carregados sem ter em conta a VV EN 6-7 são na rotunda Norte a ligação a Oeiras Sasseiros e na Rotunda Sul a ligação ao centro de Carcavelos.

Na situação actual a capacidade instalada, quer nos arruamentos quer nas



rotundas tem uma capacidade de oferta substancialmente superior aos volumes de tráfego que as solicitam.

Das contagens efectuadas, e tal como se pode facilmente comparar, é a hora de ponta da manhã que concentra maior número de veículos num mais curto espaço de tempo, pelo que consideramos de analisar apenas a capacidade dos arruamentos envolventes a este Empreendimento na ponta da Manhã.

5.2. SITUAÇÃO FUTURA

Com a construção do presente Empreendimento vão aumentar os volumes de tráfego da zona envolvente pelo que se torna necessário executar um estudo tendente a verificar se os arruamentos instalados, nomeadamente as rotundas existentes a Norte e a Sul da VV EN 6-7 que divide o empreendimento, têm condições para absorverem o aumento dos volumes induzidos pela entrada em funcionamento de todo o Empreendimento. Considera-se de concentrar as nossas preocupações nas duas rotundas supra referidas, visto serem estes os dois pontos mais condicionantes dada a alta capacidade da VV EN 6-7.

A capacidade dos arruamentos envolventes, quer a Nascente quer a Poente da VV EN 6-7 é a capacidade normal das faixas de rodagem dos núcleos urbanos, em alguns cruzamentos ou entroncamentos geridos por sinalização luminosa e com uma ou mais vias de tráfego por sentido.

Não se considera adequado neste trabalho fazer referência aos arruamentos urbanos dado que estes, para além de terem o seu sistema próprio de gestão, apenas são utilizados para os acessos locais dada a oferta existente de vias de grande capacidade para as deslocações interurbanas.

Passa-se assim seguidamente a fazer uma previsão da afectação dos volumes de



tráfego dos futuros utilizadores do Empreendimento pelas diferentes vias possíveis. Nestas afectações de tráfego e no sentido da segurança vamos sobrecarregar percentualmente os eixos que já nesta fase são os mais solicitados.

5.2.1. Cálculo dos volumes de tráfego após início do funcionamento do empreendimento

Considerando que a hora de ponta mais carregada é a da manhã e tendo em conta que, do conjunto de infra-estruturas envolventes do Empreendimento, os pontos onde pode haver perigo de congestionamento, por falta de capacidade, são as rotundas, vamos concentrar o nosso estudo nesses dois elementos rodoviários.

Dados os volumes de tráfego que solicitam cada uma das duas rotundas, a Norte e a Sul da VV EN 6-7 que divide a Quinta do Barão, e atendendo às suas dimensões, não restam dúvidas que a haver algum problema de falta de capacidade será na rotunda Sul que, pelo seu diâmetro, é aquela que apresenta menor capacidade.

Nestas condições vamos afectar, em função do posicionamento dos acessos à Quinta do Barão de cada um dos conjuntos a edificar, valores percentuais dos tráfegos gerados por cada um deles e que venham a afectar a rotunda Sul.

ZONA A POENTE DA VV EN 6-7

Nesta zona temos três situações diferentes:

Área Museológica – este espaço dadas as suas dimensões e o tipo de atractividade que promove não é susceptível de induzir aumentos de tráfego nas



horas de ponta, pelo que se considera de prescindir da sua consideração na determinação desses volumes.

Área habitacional – tendo em conta que existe uma capitação de estacionamento de 70 lugares vamos considerar que na hora de ponta mais carregada 75% dos veículos aí estacionados entram nos fluxos de tráfego, no sentido da saída da zona o que equivale a 53 veículos.

Área comercial – considerando as suas características de funcionamento vamos admitir que 100% da capitação de veículos acede na hora de ponta mais carregada ou seja 17 veículos.

ZONA A NASCENTE DA VV EN 6-7

Nesta zona temos duas situações diferentes:

Área habitacional – tendo em conta que existe uma capitação de estacionamento de 213 lugares vamos considerar que na hora de ponta mais carregada 60% dos veículos aí estacionados entram nos fluxos de tráfego, no sentido da saída da zona o que equivale a 128 veículos.

Área hoteleira – O conjunto de todos os equipamentos hoteleiros implica uma capitação de estacionamento de 68 lugares para ligeiros e mais um parque de estacionamento para pesados de passageiros que, por excesso vamos considerar de quatro lugares.

Considerando o tipo de utentes destas infra-estruturas vamos admitir que nas horas de ponta temos um movimento de saída de 50% de veículos ligeiros e pesados ou seja respectivamente 34 e 2 o que reduzidos à unidade de veículo ligeiro temos 39.

Assim este conjunto de veículos irá integrar-se na rede viária envolvente,



afectando a rotunda Sul de menor capacidade, de acordo com o esquema seguinte.

5.2.2. Cálculo da capacidade da rotunda Sul

Tendo em conta os volumes de tráfego acima estimados passamos seguidamente a verificar se a rotunda tem capacidade de escoamento suficiente. Para tal consideramos que o acréscimo de veículos provocados pela entrada em funcionamento do Empreendimento se distribui pelos restantes ramos com as mesmas percentagens verificadas nas contagens.

Assim e dando continuidade ao critério referido no ponto anterior apresentamos no quadro respectivo o cálculo da capacidade da rotunda para os volumes de tráfego espetáveis, após o início da entrada em funcionamento da totalidade do Empreendimento, e na rotunda de menor capacidade, na hora de ponta da manhã que é a mais carregada.

Conforme se pode verificar pela análise dos cálculos apresentados a capacidade da rotunda Sul ainda fica, mesmo na hora de ponta mais carregada e considerando sempre as situações mais desfavoráveis, com capacidade sobrance, tendo em conta os condicionamentos impostos em dois dos ramos de acesso. Importa ainda aqui realçar que, com a abertura do ramo Poente da rotunda Norte que nesta altura não tem ligação, parte dos volumes de tráfego que agora optam pela utilização da rotunda Sul passarão a ter, na rotunda Norte, uma alternativa mais atractiva para determinado tipos de movimentos, igualmente com a possibilidade dada pela reserva de espaço, para mais uma via, no acesso Nascente a esta rotunda, poder-se-ão evitar alguns atravessamentos. Estas situações virão certamente melhorar significativamente o trânsito na rotunda Sul que, reafirme-se, ainda não tem a sua capacidade esgotada.



6. ACESSIBILIDADE

6.1. EM TRANSPORTE INDIVIDUAL

6.1.1. Rotunda Norte

Conforme se verificou no conjunto de cálculos para a horas de ponta mais carregada (manhã), a capacidade teórica da rotunda é substancialmente superior aos volumes de tráfego que a solicitam, mesmo após a entrada em funcionamento dos dois conjuntos habitacionais e do hoteleiro que constituem a necessidade da execução do presente estudo.

Tendo em conta que existe um ramo da rotunda, o Poente, que ainda não de encontra em funcionamento, poderíamos ser levados a ter dúvidas, embora relativas, dada a capacidade da rotunda, quanto à sua capacidade de resposta após a abertura do referido ramo Poente. No entanto se atendermos a que o ramal Nascente com destino à Rebelva passará a ser muito menos procurado, dado que o novo acesso Poente se tornará muito mais rápido e cómodo, poderemos concluir, certamente com uma pequeníssima margem de erro, que a rotunda manterá ou até poderá aumentar a sua fluidez.

Assim, com os elementos levantados nas contagens efectuadas e com as afectações dos fluxos gerados nos diferentes pontos de acesso dos dois conjuntos habitacionais e do hoteleiro que constituem o empreendimento, verificou-se que o cenário mais desfavorável em termos de afectação de volumes de trânsito à rotunda e nomeadamente no seu troço mais desfavorável, é de 1444 u.v./h que corresponde à ponta da manhã e se dirige para Norte no sentido da A5.

6.1.2. Rotunda Sul



Como já anteriormente foi referido e igualmente se pode verificar pelas contagens efectuadas, esta rotunda está preparada fundamentalmente para dar escoamento aos volumes da N 6-7, com a possibilidade de acesso, através dela, de algum trânsito local proveniente de Carcavelos (Poente) e Oeiras (Nascente) bem como aos transportes públicos. Nesta rotunda verificou-se que a hora mais carregada é a ponta da manhã.

Assim tendo em conta a forma de gestão da malha viária envolvente desta rotunda podemos facilmente concluir que o empreendimento da Quinta do Barão, em apreço, não vai ter qualquer tipo de influência directa sobre os volumes de tráfego que acedem à rotunda. Tendo por base as contagens efectuadas verificou-se que a hora de ponta mais carregada é a da (manha/tarde) e que no seu troço mais carregado obteve-se um volume de 2255 u.v./h, afectados já de uma pequena percentagem que poderá ser induzida pelo Empreendimento.

6.2. EM TRANSPORTES COLECTIVOS

De acordo com o já referido quando se apresentou a metodologia do presente trabalho fez-se um levantamento das carreiras de transportes públicos que servem a zona e verificou-se que a área é servida pela SCOTTURB com as seguintes carreiras:

- nº 461 – estabelece a ligação Carcavelos/Talaíde
- nº 462 – estabelece a ligação Carcavelos/Cascais
- nº 463 – estabelece a ligação Carcavelos/Cacém
- nº 466 – estabelece a ligação Carcavelos/Zambujal
- nº 467 – estabelece a ligação Oeiras/Portela
- nº 468 – estabelece a ligação B. Nova Imagem/Oeiras Est.
- nº 469 – estabelece a ligação Talaíde/Oeiras Estação



- nº 470 – estabelece a ligação Talaíde/Oeiras Estação
- nº 474 – estabelece a ligação Carcavelos/Mem-Martins
- nº 475 – estabelece a ligação Carcavelos/ Parede
- nº 476 – estabelece a ligação Oeiras/ Rio de Mouro
- nº 482 – estabelece a ligação Oeiras/ Tires
- nº 484 – estabelece a ligação Oeiras/ Parede
- nº 485 – estabelece a ligação Talaíde/Oeiras Estação
- nº 486 – estabelece a ligação Talaíde/Oeiras Estação
- nº 487 – estabelece a ligação Oeiras/ Parede
- nº 489 – estabelece a ligação Oeiras/ Parede

As carreiras acima referidas ligam preferencialmente esta zona com a linha de caminhos-de-ferro de Cascais, embora também exista ligação com a linha de Sintra.

Analisando os horários verificamos que as carreiras nº 462, 463, 467, 476 funcionam nas horas de ponta da manhã, do meio-dia e da tarde com uma periodicidade de aproximadamente 30 minutos.

As restantes carreiras fazem serviço durante todo o dia com uma carreira por hora em média havendo um reforço de mais duas a três carreiras nas já referidas horas de ponta.

Tendo em conta o levantamento feito verifica-se que o local tem ligações asseguradas quer a outras zonas habitacionais quer ainda a meios pesados de transporte como as linhas de caminhos-de-ferro de Cascais e Sintra.

Considerando que os transportes rodoviários funcionam normalmente com o principio da acção/reacção considera-se que a acessibilidade em transportes públicos a esta zona está perfeitamente assegurada e que terá ainda uma boa



capacidade remanescente quer através da ocupação mais efectiva dos lugares já hoje disponibilizados (existe uma ocupação de cerca de 65% nas horas de ponta) como também através do aumento de frequência de algumas carreiras já existentes.

7. FUNCIONAMENTO DAS CARGAS E DESCARGAS

Analisando o presente Relatório verificamos que o Empreendimento é constituído por três conjuntos de edifícios, dois habitacionais e um hoteleiro, sendo que um dos primeiros é apenas residencial pelo que não se põe o problema de cargas e descargas, tendo o conjunto habitacional da zona Poente uma pequena área comercial com cerca de 500 m² a distribuir por várias lojas, havendo dentro da área do lote espaço suficiente para ser criada uma pequena zona de cargas e descargas para garantir o funcionamento da referida área comercial.

A zona hoteleira e dado que está integrada numa vasta quinta não faz cargas e descargas na via pública tendo inclusivamente um acesso especialmente concebido quer para as cargas e descargas do hotel quer para dar apoio à área agrícola.

8. CONCLUSÕES

Em face do presente estudo podemos concluir que:

- No que se refere às acessibilidades, quer em transporte individual quer em transporte público, está sempre assegurado ou através da A5 ou através da N6 e N6-7, não se considerando obviamente as diferentes possibilidades de acesso através das vias interiores quer de Nascente (Oeiras/Lisboa) quer de Poente

(Carcavelos/Cascais);

- Relativamente ao estacionamento o número de lugares a instalar no Empreendimento é superior aos definidos no Plano Director da Câmara Municipal de Cascais o que aumenta a margem de confiança quanto à eventual possibilidade de, estacionamento feito na via pública, poder vir a condicionar o escoamento do tráfego nomeadamente o de passagem;
- Os locais para cargas e descargas e como já se referiu no Ponto 7 não condicionarão a circulação do trânsito geral nem tão pouco do trânsito existente dentro do próprio Empreendimento nomeadamente o hoteleiro.

Em face destes pressupostos somos de parecer que, do ponto de vista rodoviário, estão reunidas as condições necessárias e suficientes para um bom funcionamento quer do tráfego gerado pelo Empreendimento quer do tráfego de veículos e peões que solicitam a zona.

O Engenheiro

Caetano Gomes

