



**CASCAIS**  
CÂMARA MUNICIPAL

**BCCAML Portugal II, S.A.**

**FASE 4 – RELATÓRIO DE PROPOSTA**

**ALTERAÇÃO DO PLANO DE PORMENOR  
DO ESPAÇO DE REESTRUTURAÇÃO URBANÍSTICA  
DA QUINTA DO BARÃO, CARCAVELOS**

**JUNHO 2023**



BCCAML Portugal II, S.A.

## ALTERAÇÃO DO PLANO DE PORMENOR DO ESPAÇO DE REESTRUTURAÇÃO URBANÍSTICA DA QUINTA DO BARÃO, CARCAVELOS

### ÍNDICE

<b>1- NOTAS INTRODUTÓRIAS .....</b>	<b>1</b>
<b>2- CONTEXTO E PRESSUPOSTOS DE ALTERAÇÃO .....</b>	<b>2</b>
<b>3- PROPOSTA DE ORDENAMENTO – QUALIFICAÇÃO E CONCEÇÃO DOS ESPAÇOS .....</b>	<b>7</b>
3.1- Modelo de ocupação – considerações gerais .....	7
3.2- Qualificação do solo e definição de usos .....	8
3.3- Outros limites ao regime do uso do solo .....	11
3.3.1- Estrutura ecológica .....	11
3.3.2- Valores culturais (imóveis e conjunto) .....	14
3.3.3- Corredor para obra hidráulica e reposição de galeria ripícola .....	14
3.3.4- Zonas inundáveis ou ameaçadas pelas cheias .....	14
3.3.5- Classificação acústica e identificação de zonas de conflito .....	15
3.4- Urbanização e edificação .....	15
3.4.1- Edificação .....	15
3.4.2- Rede viária, circulação e estacionamento .....	22
3.4.3- Áreas verdes de utilização coletiva .....	39
<b>4- PARÂMETROS URBANÍSTICOS .....</b>	<b>44</b>
<b>5- INFRAESTRUTURAS URBANAS .....</b>	<b>49</b>
5.1- Rede de Abastecimento de água .....	49
5.2- Rede de drenagem de águas residuais domésticas .....	51
5.3- Rede de drenagem de águas pluviais .....	54
5.4- Rede de Abastecimento de Gás .....	56
5.5- Rede de Alimentação Elétrica .....	57
5.6- Rede de Iluminação Pública .....	57
5.7- Rede de Telecomunicações .....	58
5.8- Recolha de Resíduos Sólidos Urbanos .....	58
<b>6- SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL .....</b>	<b>59</b>
<b>7- CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>61</b>
<b>8- SIGLAS .....</b>	<b>63</b>
<b>9- LISTA DE CONTEÚDOS DO PLANO .....</b>	<b>64</b>

## **Índice de quadros**

Quadro 1: Parâmetros a considerar na Alteração ao PPQB .....	5
Quadro 2: Levantamento do edificado existente e proposta de áreas a manter ou a demolir.....	17
Quadro 3: Dotação de Estacionamento .....	33
Quadro 4: Repartição Modal Atual .....	35
Quadro 5: Perspetivas de Adesão .....	36
Quadro 6: Repartição Modal Atual e Futura .....	36
Quadro 7: Dotação de Estacionamento para cada residência de estudantes .....	37
Quadro 8: Quadro global dos dados quantitativos.....	44
Quadro 9: Quadro síntese por parcela – Parâmetros de edificabilidade .....	45
Quadro 10: Quadro comparativo por parcela entre o PP em vigor e a proposta de alteração.....	46

## **Índice de figuras**

Figura 1: Identificação dos imóveis no âmbito do trabalho de levantamento das áreas existentes .....	16
Figura 2: AI do PPQB no contexto da Rede viária concelhia – Níveis Hierárquicos .....	23
Figura 3: Proposta de Ciclovía na área do plano (esquema da CMC) .....	28
Figura 4: Proposta de Ciclovía na área do plano (propostas do PPQB).....	28
Figura 5: Proposta de Ciclovía – Rua Dr. José Joaquim de Almeida.....	31
Figura 6: Proposta de Ciclovía – Rua Dr. Baltazar Cabral .....	32
Figura 7: Repartição Modal dos Residentes .....	34
Figura 8: Localização dos espaços verdes na Planta de Implantação da Proposta de alteração.....	40

## **Índice de fotos**

Foto 1: Imóveis que deveriam estar integrados no conjunto classificado.....	16
Foto 2: Imóveis sem valor arquitetónico ou potencial de aproveitamento.....	16

## 1- NOTAS INTRODUTÓRIAS

O presente documento corresponde ao Relatório da Proposta de Alteração do Plano de Pormenor do Espaço de Reestruturação Urbanística da Quinta do Barão em Carcavelos, abreviadamente designado por PPQB ao longo do presente documento.

Constitui-se como a memória descritiva das alterações pretendidas em termos de usos e indicadores, bem como das resultantes da ponderação das participações em sede de participação pública inicial. Ou seja, foram ponderadas as diversas expectativas e condicionamentos em causa em articulação com o atual quadro de referência estratégico.

A alteração agora apresentada procura, ainda, simplificar e clarificar os conteúdos do plano em vigor, quer ao nível de planta de implantação, quer ao nível da regulamentação e explicitação das propostas.

Procura também, reforçar os princípios de sustentabilidade que lhe estão subjacentes e que permitem e através do desenho urbano, das propostas de ordenamento e da adoção de boas práticas, assegurar que o PPQB e que os futuros projetos a concretizar na sua área - quer ao nível do espaço privado quer do espaço público - adotem opções sustentáveis de forma a criar um modelo urbano, suscetível de certificação ambiental pelo sistema *LiderA* ou outro sistema de certificação de sustentabilidade.

Complementam o presente relatório, o programa de execução e financiamento, o Mapa de Ruído e o Relatório Ambiental, bem como as peças desenhadas de proposta à escala 1:1000, ou seja, as que contemplam os conceitos globais relacionados com as infraestruturas, a redelimitação do cadastro, as cedências e a simulação de uma solução possível de conceção do espaço a partir da planta de implantação. Acompanham ainda o plano, o Estudo de Tráfego, o Estudo hidráulico da Ribeira de Sassoeiros e o Relatório *Lider A*.

Em resultado do processo de simplificação e clarificação referidos, a planta de implantação que na versão do PP em vigor constava de 3 peças desenhadas (desdobramentos) é agora apresentada em duas peças desenhadas, uma com a qualificação do solo e outra com o desenho urbano, ambas estruturadas no sentido de evitar dispersão e repetição de informação, estando devidamente articuladas com a estrutura e conteúdos do regulamento.

## **2- CONTEXTO E PRESSUPOSTOS DE ALTERAÇÃO**

Por se assumir como guião das alterações, traz-se para este documento o conteúdo dos Termos de Referência que sistematizam os objetivos e orientações subjacentes à decisão de alteração do PP, também abordados no contexto dos estudos de caracterização, para que melhor se entenda a explicitação das propostas que constam dos capítulos seguintes.

Assim sendo, a Alteração do Plano de Pormenor do Espaço de Reestruturação Urbanística da Quinta do Barão (PPQB) tem subjacentes dois objetivos estratégicos:

- A. Promover a interligação do espaço da Quinta do Barão com o tecido urbano envolvente;
- B. Proteger e valorizar o património e a qualidade de vida do espaço da Quinta do Barão, gerando uma mais-valia para a comunidade, e promovendo a oferta de valores lúdicos, ambientais e culturais, assentes em princípios da sustentabilidade.

No Artigo 2.º do seu regulamento, o PPQB em vigor estabelece como objetivos gerais (sublinhando-se os que, de alguma forma, são agora objeto da alteração):

1. *"O estabelecimento de um Parque Urbano linear compatível com a preservação da Reserva Ecológica Nacional e da Reserva Agrícola Nacional;*
2. *A reabilitação e requalificação do conjunto edificado da Quinta do Barão;*
3. *Os remates urbanos de fecho das malhas existentes;*
4. *Reperfilamento da Rua Dr. José Joaquim de Almeida;*
5. *Restabelecimento e reperfilamento da Rua Dr. Baltazar Cabral;*
6. *Construção do troço da ciclovia, que ligará a zona da Praia de Carcavelos ao Bairro de S. Miguel das Encostas, ao longo da Via Variante à Estrada Nacional 6 -7, dentro do perímetro do Plano e outro que constará do reperfilamento da Rua Dr. José Joaquim de Almeida."*

E como objetivos específicos, os seguintes (sublinhando-se os que, de alguma forma, são agora objeto da alteração):

- a) *"Definição de uma área de produção vitivinícola com cerca de 5,0 hectares, no sentido de se constituir uma alegoria à produção do Vinho de Carcavelos, em Região Demarcada;*
- b) *A recuperação do Solar e anexos para Hotel tipo Resort, com uma zona de expansão a Sul;*
- c) *A recuperação da Adega e respetivos anexos para Museu da Vinha e do Vinho;*
- d) *Constituição de mais dois lotes destinados à edificação urbana;*

- e) *Construção da sede da Associação das Guias de Portugal — Companhia de Guias de Carcavelos e da Associação dos Escoteiros de Portugal — Grupo 16;*
- f) *Reformulação das acessibilidades viárias e pedonais”.*

Os objetivos gerais, estratégicos e específicos mantêm-se, na generalidade, válidos, sem prejuízo dos ajustes que se pretendem introduzir e que estão na génese da alteração em curso.

Assim, e como adiante se verá os objetivos que merecem revisão/alteração são:

- o n.º 1 dos objetivos gerais (*“O estabelecimento de um Parque Urbano linear compatível com a preservação da Reserva Ecológica Nacional e da Reserva Agrícola Nacional”*), na medida em que não se trata em rigor de um Parque Urbano Linear que abrange as áreas de REN mas sim da conjugação de um corredor urbano linear de uso público, esse sim com carácter de parque urbano linear (e que abrange apenas parte da REN), conjugado com um Parque temático (a área da vinha que complementa os espaços exteriores da Quinta do Barão onde se inserem também os jardins do palácio) mais reservado e de propriedade privada que poderá ser visitado em condições a especificar. De referir, que é na zona destinada à vinha que se localiza a maior área afeta à REN associada ao troço da Ribeira de Sassoeiros que atravessa a parcela da Quinta. Por sua vez, tratando-se de uma área classificada como solo urbano, deixa de estar inserida em Reserva Agrícola Nacional, cuja delimitação ainda consta do PP em vigor.
- os objetivos específicos constantes das alíneas c) e e), uma vez que as parcelas sobre as quais recaiam os usos referidos, que já integram ou vão integrar o domínio privado do município, são agora redirecionadas para equipamentos de apoio à população estudantil.

Nesse sentido, quanto aos aspetos de ordenamento do território e de execução do plano, foram definidos os pressupostos a ter em consideração na alteração do Plano de Pormenor, bem como na sua posterior concretização:

- A proprietária da Quinta do Barão executa a obra hidráulica de regularização da Ribeira de Sassoeiros prevista no Plano sujeita às orientações e acompanhamento da Câmara Municipal;
- A **Parcela 1** mantém a área destinada à vinha com o uso previsto no PP em vigor;
- A **Parcela 1** mantém ainda a área edificada e edificável no PP em vigor (9016 m<sup>2</sup>), onde poderão ser constituídos 2 lotes/parcelas: um destinado a hotel, tal como previsto no plano em vigor, com capacidade máxima de 70 unidades de alojamento e uma área edificada que

corresponda, no mínimo, a 4100 m<sup>2</sup>; o outro destinado a um equipamento do tipo residência de estudantes ou outra função de coresidência. Este equipamento deverá ter um o número máximo de 160 quartos/utentes. Quer o Hotel quer o Equipamento devem ser objeto de certificação de sustentabilidade, conforme descrito nos termos de referência da presente alteração.

Decorre desta opção de alteração, que o Município de Cascais e o Promotor entendem que o centro de congressos previsto no PP em vigor, em face da evolução das dinâmicas entretanto registadas naquela área do concelho, não se justifica manter.

- As **Parcelas 2 e 13**, destinadas no plano em vigor ao Museu da Vinha e à Sede de Escoteiros e Guias manterão o uso de equipamento, mas agora destinado à função de apoio à população estudantil que aqui se fixará na Residência de Estudantes, que será explorada pelo Município, ou por um concessionário a designar por este, com o objetivo de promover uma oferta adequada ao poder de compra do estudante português médio. A área bruta de construção acima do solo não poderá ultrapassar os 5.000 m<sup>2</sup> e o número de hóspedes não poderá ultrapassar os 160. Os custos de construção desta residência de estudantes serão suportados pela proprietária da Quinta do Barão, no âmbito da execução das operações urbanísticas que concretizam o plano, integrando o conjunto de obrigações a que se vincula a referida entidade na execução do Plano, designadamente os relativos ao benefício de incentivos, com as correspondentes isenções de taxas municipais devidas, dado tratar-se de um equipamento a entregar ao Município de Cascais. Este Equipamento deverá vir a constituir uma referência de sustentabilidade, eficiência, eficácia e economia, desde a fase da conceção até ao decurso da sua exploração, e deverá ser objeto de certificação de sustentabilidade de nível superior ao da prática atual. A programação e o prazo de execução destas obrigações serão detalhados na programação do PPQB e contratualizados através de contrato de urbanização.
- A **Parcela 3** mantém o uso previsto de habitação e a área bruta de construção, introduzindo agora mais flexibilidade no que respeita ao número de fogos e à delimitação dos polígonos de implantação, abaixo e acima do solo, sem prejuízo do cumprimento dos parâmetros de estacionamento que vierem a ser definidos em sede de plano. Mantém-se como referência os 85 fogos estipulados no plano em vigor, mas o número máximo de fogos pode chegar até aos 110 fogos (se obtiver certificação de sustentabilidade de nível A); ou até aos 120 fogos (se obtiver certificação de sustentabilidade de nível A+) – sem acréscimo de edificabilidade afeta ao uso habitacional.



- A **Parcela 4** mantém o uso misto de habitação e atividades económicas, assim como a área bruta de construção de 5.352 m<sup>2</sup> acima do solo, e prevendo-se a concretização nesta parcela do incentivo que atualmente consta no Artigo 47.º, n.º 3 do Regulamento do Plano de Pormenor - com flexibilidade para o número de fogos e para a delimitação de polígonos de implantação abaixo e acima do solo. Mantêm-se como referência os 25 fogos estipulados no plano em vigor, mas o número máximo de fogos pode chegar até aos 35 fogos (caso obtenha certificação de sustentabilidade de nível A); ou até aos 40 fogos (caso obtenha certificação de sustentabilidade de nível A+), sem acréscimo de edificabilidade afeta ao uso habitacional.
- As **Parcelas 5 a 12** mantêm as áreas, os usos e funções previstos no PP em vigor, sem prejuízo de eventuais ajustes que se revelem necessários ou convenientes para a adequação do PPQB aos requisitos atuais.

A cedência de terreno onde se implantará a residência para estudantes, a área de terreno onde se localiza a adega e que constituirá um equipamento, bem assim como a cedência por compensação relativa às obras já referidas – construção da residência de estudantes e reabilitação dos edifícios relacionados com a adega e sua entrega ao domínio municipal e ainda a obra hidráulica na Ribeira de Sassoeiros – consideram-se suficientes para garantir as cedências conforme previsto no n.º 2 do Artigo 131.º do Regulamento do PDM.

A síntese dos principais parâmetros urbanísticos a considerar nesta alteração estão compilados na tabela seguinte que consta dos termos de referência da alteração ao PPQB.

**Quadro 1: Parâmetros a considerar na Alteração ao PPQB**

Projeto de Alteração do Plano de Pormenor da Quinta do Barão (PPQB)						
Âmbito		Proposta 2020 PPQB				
Parcela		Parcela 1	Parcela 2/13	Parcela 3	Parcela 4	Somatório
Área da parcela (m <sup>2</sup> )		100 907	13 090	15 213	7 250	136 460
Usos e Funções Área de Construção (acima do solo)	Habitação (m <sup>2</sup> )	0	0	17 100	4 852	21 952
	Ativ. Econ (m <sup>2</sup> )	0	0	0	500	500
	Turismo (m <sup>2</sup> )	4 100	0	0	0	4 100
	Equip. (m <sup>2</sup> )	4 916	5 000	0	0	9 916
	<b>Total (m<sup>2</sup>)</b>	<b>9 016</b>	<b>5 000</b>	<b>17 100</b>	<b>5 352</b>	<b>36 468</b>
N.º Frações / Unidades (Max.)	Fogos	0	0	120	40	160
	Lojas	0	0	0	10	10
	Quartos (Hotel)	70	0	0	0	70
	Alojamento (Resid. Estud.)	160	160	0	0	320
	Camas	300	160	0	0	460

Fonte: Termos de Referência da Alteração ao PPQB.2020.CMC

No que respeita a interações com as Servidões Administrativas e as Restrições de Utilidade Pública, a alteração do PPQB pretende assegurar que:

- No caso da **Reserva Agrícola Nacional (RAN)**: Uma vez que a totalidade da AI do PP está classificada como Solo Urbano no PDM-Cascais e, que de acordo com o n.º 1 do Artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 73/2009, de 31 de março, que aprovou o Regime Jurídico da Reserva Agrícola Nacional (RJAN), "*(...) não integram a RAN as terras ou solos que integrem o solo urbano identificado nos planos territoriais de âmbito intermunicipal ou municipal (...)*". Esta condicionante deve ser eliminada da AI do PP.
- No caso da **Reserva Ecológica Nacional (REN)**, a delimitação aprovada com o PPQB corresponde ao cenário aprovado pela CNREN no âmbito do PPQB, porém a REN oficial constante da posterior revisão do PDM e com depósito na CCDRLVT difere da publicada no PP. Sendo esta posterior e oficial é a que prevalece, no entanto será agora testada em função de estudo hidráulico e do projeto de regularização da Ribeira de Sassoeiros. Em consequência, e após estabilizados esses estudos será ponderada a eventual necessidade de alteração da REN seguindo os procedimentos previstos no regime legal aplicável.

Por fim, é ainda objetivo na sequência da alteração do PP, promover a integração da sua área de intervenção na Área de Reabilitação Urbana de Carcavelos (ARU-Carcavelos).

### **3- PROPOSTA DE ORDENAMENTO – QUALIFICAÇÃO E CONCEÇÃO DOS ESPAÇOS**

#### **3.1- Modelo de ocupação – considerações gerais**

O PP em vigor desdobra a sua planta de implantação em 3 desenhos procurando representar em cada um temas e matérias que se complementam:

- Planta de Implantação I – Modelo de Ocupação;
- Planta de Implantação II -Tipologia de Espaços Exteriores;
- Planta de Implantação III – Ordenamento e Caracterização Acústica.

Contudo, a forma como se organizam torna-se confusa, repetindo informação de umas plantas para as outras e abordando os mesmos espaços de diversas formas consoante o desdobramento em causa.

Nesse sentido, a atual proposta de alteração procura simplificar e clarificar a leitura da componente desenhada do plano e procura estabelecer uma articulação mais direta com a própria estrutura do regulamento e com a forma como os diversos temas e espaços são efetivamente abordados nesse documento normativo.

Em resultado, a proposta de alteração contempla uma Planta de Implantação mais genérica que corresponde à qualificação do espaço e reúne na Planta de Implantação – Desenho urbano todos os temas objeto de regulamentação específica relacionada com a conceção do espaço, bem como os quadros com os usos e parâmetros para cada parcela, assegurando os conteúdos e matérias a tratar na planta de implantação em conformidade com a alínea b) do n.º 1 do artigo 107º do RJIGT:

- Outros limites ao regime do uso do solo:
  - ✓ Estrutura ecológica;
  - ✓ Valores culturais (imóveis e conjunto);
  - ✓ Corredor para obra hidráulica e reposição de galeria ripícola;
  - ✓ Zonas inundáveis ou ameaçadas pelas cheias;
  - ✓ Classificação acústica e identificação de zonas de conflito;
- Urbanização e edificação:

- ✓ Edificação:
  - Edificações existentes;
  - Novas edificações;
  - Áreas verdes privadas: Jardins da Quinta do Barão e Parque Temático agrícola da vinha de Carcavelos;
- ✓ Rede viária, circulação e estacionamento:
  - Ciclovias;
  - Passeios;
  - Rede rodoviária;
  - Estacionamento público;
- ✓ Áreas verdes de utilização coletiva:
  - De enquadramento;
  - De recreio.

No contexto da alteração, e dando resposta à necessidade de explicitar o zonamento de acordo com a disciplina consagrada no plano diretor municipal, houve a necessidade de criar um desdobramento da planta de implantação que contemplasse a qualificação do solo urbano na área de intervenção (Planta de Implantação – Qualificação do solo).

Nos pontos seguintes são explicitadas as alterações efetuadas para dar resposta aos objetivos definidos e aos pressupostos de alteração constates dos Termos de Referência.

### **3.2- Qualificação do solo e definição de usos**

De referir que, apesar da caracterização da situação de referência, que data de maio 2021) efetuar o enquadramento do PP no PDM em vigor (2017) a proposta reflete já a qualificação do solo constante do processo de alteração da adequação do PDM ao RJIGT que ainda não se encontra em vigor, garantindo a compatibilidade futura entre planos.

A área de intervenção do Plano encontra-se, então, classificada como solo urbano contemplando as seguintes categorias e subcategorias:

- Espaços habitacionais;
- Espaços de atividades económicas;
- Espaços de uso especial;
- Espaços verdes

Os usos estão diretamente relacionados com a qualificação do solo:

- Os Espaços habitacionais correspondem às áreas afetas preferencialmente ao uso habitacional, que podem acolher outras utilizações complementares ou compatíveis com este uso, designadamente, turismo, comércio, serviços, restauração ou de bebidas, micrologística, equipamentos, indústria compatível e recreio e lazer. Esta categoria de espaço incide sobre as parcelas 3 e 4;
- Os espaços de atividades económicas correspondem, mais propriamente, a um espaço estratégico de atividades económicas que se destina, preferencialmente, à instalação de um estabelecimento hoteleiro e respetiva ampliação, sendo admitidos como usos complementares ou compatíveis a habitação plurifamiliar, o comércio e serviços e os equipamentos. Esta subcategoria de espaço incide sobre parte da parcela 1A;
- Os Espaços de uso especial, subdividem-se nos seguintes espaços que refletem os usos possíveis:
  - ✓ Espaços de equipamento, correspondem a áreas a afetar à prestação de serviços que satisfaçam necessidades coletivas dos cidadãos, e destinam-se à localização de Residência de Estudantes ou outro equipamento de *coliving* e utilizações complementares. Esta subcategoria de espaço incide sobre as parcelas 1B e 2;
  - ✓ Espaço de infraestruturas estruturantes, que corresponde à rede viária integrada na parcela 6, à parcela 10 e à parcela 12.
- Os Espaços verdes correspondem, mais propriamente, a espaços verdes de recreio e/ou de produção, integram um conjunto de parcelas destinadas à implementação de áreas verdes que podem assumir diferentes características, para enquadramento de vias e para a concretização de espaços públicos fruíveis pela população, ou, ainda, para a atividade produtiva na zona destinada à plantação de vinha em articulação com a atividade turística. Esta categoria de espaço incide sobre as parcelas 5, 6B, 7, 8, 9, 11 e parte da parcela 1A.

Relativamente aos usos definidos pelo PP em vigor, apenas são objetos de alteração as Parcelas 1 (em parte) e as parcelas 2 e 13.

Quanto à parcela 1, que anteriormente era na totalidade afeta ao uso turístico, mantém a maioria da sua área afeta a esse uso integrando todo o núcleo edificado e jardins da Quinta, bem como uma área considerável a sul e toda a zona destinada à vinha. A área que mantém esse uso passa a ser delimitada como parcela 1A.

No setor sudeste da atual quinta, aproximadamente na zona onde o PP em vigor prevê o centro de congressos integrado no uso turístico, foi delimitada a subparcela 1B que se destina ao equipamento privado do tipo residência de estudantes ou outra função de coresidência.

Esta opção permite a implementação dos dois usos que podem manter uma relação de proximidade e, eventualmente de operacionalização da exploração, sem que funcionalmente a utilização dos mesmos cause alguma espécie de perturbação.

No que respeita às parcelas 2 e 13, o PP em vigor considera-as como áreas de equipamentos e assim se vão manter, mas com valências diferentes. Ou seja, anteriormente a parcela 2 destinava-se ao Museu da vinha e a parcela 13 à sede de agrupamento de Escoteiros e Guias, e nesta alteração ao PP a capacidade de construção para acolher equipamentos explorados pelo município com a função de apoio à população estudantil vai concentrar-se na parcela 2, através da fixação de residências para estudantes, mediante uma oferta adequada ao poder de compra do estudante português médio, complementadas com espaços de *coworking*. Pretende-se que assegure uma capacidade máxima de 160 estudantes.

Indo ao encontro deste objetivo, pretende-se que a Parcela 2 reúna um conjunto de espaços interiores e exteriores ao serviço da população estudantil promovendo a recuperação, e eventual ampliação, dos edifícios existentes e a construção de um edifício novo com o máximo de três pisos para acolher unidades de alojamento para estudantes, organizando-se em torno de um espaço exterior comum que se assuma como um espaço de encontro e lazer que de alguma forma, mantenha uma relação visual com o espaço da Quinta do Barão do outro lado da variante. Esta parcela tem como acessos o portão da Quinta situado no Largo do Jardim Júlio Moreira, pelo que deve garantir no se interior a circulação adequada e o acesso a estacionamento, bem como um corredor de passagem sobre o percurso ciclável e pedonal que estabelece a ligação viária com a parcela 13 agora transformada em praça com estacionamento e circulação viária de apoio e acesso às parcelas 2 e 4, aliviando os fluxos sobre o Largo Jardim Júlio Moreira. Esta parcela 2 permitirá a ligação pedonal e ciclável entre o Corredor Urbano Linear e o referido Jardim.

A Parcela 13, nesta proposta de alteração, vê a sua área reduzida a sul, a favor do corredor verde linear (espaço de recreio) que vai assegurar a ligação ao espaço verde público que se desenvolve a poente desta parcela em área exterior à intervenção do PP. A restante área que se mantém como parcela 13 passa a corresponder a uma praça com estacionamento de apoio ao espaço verde e edifícios contíguos. Tratando-se de áreas que, embora com usos diferentes, são do município e se complementam funcionalmente considera-se ser uma opção equilibrada.

Quanto às parcelas 3 e 4 mantêm o seu uso habitacional, apenas com ligeiras alterações ao nível da sua configuração decorrentes dos ajustes à cartografia ou às opções adotadas para os espaços de circulação e/ou espaços verdes. A parcela 3 aumenta ligeiramente a sua área em função da

configuração da parcela 1 (estabelecendo uma relação com o traçado do caminho interior da quinta que assegura a circulação interna e acesso de serviços) e a parcela 4 reduz ligeiramente (sem perder edificabilidade) a favor do corredor urbano linear (em consequência da passagem proposta sobre a variante) e da necessidade de garantir acesso e estacionamento público à área a edificar mais a sul.

A parcela 11, vê a sua configuração substancialmente alterada, deixando de ser um impasse de acesso entre as anteriores parcelas 13 e 4 e passando a corresponder ao espaço público que assegura a implantação do corredor verde linear (espaços de recreio, ciclovias, etc.). Este aumento de área vem das anteriores parcelas 2 e 13, e de uma pequena parte da 4.

As restantes parcelas mantêm os usos anteriormente atribuídos sofrendo apenas ajustes cartográficos ou os necessários para melhorar a qualidade do corredor verde linear como é o caso da parcela 9.

### **3.3- Outros limites ao regime do uso do solo**

Neste ponto reúnem-se diversas componentes com importância para o ordenamento e desenvolvimento da AI do PP que complementam o desenho urbano ou justificam regimes específicos, como sendo:

#### **3.3.1- Estrutura ecológica**

##### **Conceito**

A definição da Estrutura Ecológica do Plano de Pormenor da Quinta do Barão toma como ponto de partida as características da área de intervenção estudadas durante a fase de caracterização e diagnóstico do Plano, integrando um conjunto de elementos, solidários entre si, constituindo as áreas que qualificam a Quinta e a estrutura urbana envolvente, com a qual se vai articular.

Pretende-se com a delimitação da EE do PP da Quinta do Barão:

- Contribuir para a proteção dos valores naturais e culturais existentes, como forma de manter o carácter e a qualidade dos valores paisagísticos existentes.

- Estabelecer estratégias de gestão e conservação dos espaços que permitam a sua revitalização cumprindo princípios de sustentabilidade ecológica e económica compatíveis com os valores naturais e culturais presentes.
- Promover a utilização dos espaços como suporte de atividades de recreio e lazer adequada à capacidade de carga que o território apresenta.

Para estabelecer a Estrutura Ecológica do Plano consideram-se as áreas de maior sensibilidade paisagística e patrimonial da área do Plano e ainda as áreas que pelo uso proposto - espaços verdes (públicos ou privados), permitem o funcionamento dos ecossistemas segundo a dinâmica imposta pelo periodismo dos fenómenos naturais e têm por função contribuir para a estabilidade física e sustentabilidade ambiental do Espaço Urbano, assegurando:

- As funções dos sistemas biológicos coexistentes com o espaço urbano;
- O controlo dos escoamentos hídricos e atmosféricos – a circulação da água e do ar;
- O conforto bioclimático;
- A manutenção de habitats, tendo em vista a coexistência da biodiversidade e a ativação biológica com o espaço urbano;
- A qualidade do espaço público.

Para a definição da Estrutura Ecológica na área do plano foram tidas em consideração:

- Áreas de Reserva Ecológica Nacional (REN)
- Áreas que já integram a Estrutura Ecológica Municipal (EEM), e
- Áreas de solos agrícolas de qualidade que embora tenham deixado de constituir a condicionante RAN, por se enquadrarem em solo urbano, pelo uso que lhes será associado manterão o seu papel ecológico, ou seja, a zona da vinha.

### **Materialização da Estrutura Ecológica nas propostas de conceção do espaço**

Em termos práticos integram a estrutura ecológica do Plano as áreas verdes de utilização coletiva que correspondem ao Parque Urbano Linear e a área privada que, na Parcela 1A, corresponde é



proposta de utilização como vinha, abrangendo todo o troço da Ribeira de Sassoeiros e as zonas ameaçadas por cheias.

Os Jardins da Quinta, pela sua importância cultural e patrimonial enquanto espaço desenvolvido pela ação combinada do homem e da natureza, notável pelo seu interesse paisagístico, histórico, artístico, e social, assume-se como um espaço que, apesar de não integrar a estrutura ecológica, tem um papel complementar e enriquecedor da mesma.

De igual modo contribuem para a valorização da envolvente dos espaços e integrados na Estrutura Ecológica, os Espaços Verdes de Enquadramento e os logradouros privados, ambos com um papel complementar.

#### **Contributos para nível da Estrutura Ecológica Municipal (EEM)**

A Estrutura Ecológica que se propõe para o Plano, vem a aumentar a área de influência do corredor fluvial da Ribeira de Sassoeiros na zona da Quinta do Barão, alargando a área permeável de recreio e produtiva neste troço da Ribeira.

A proposta integrar-se-á nas intervenções que a Camara Municipal de Cascais tem vindo a desenvolver e promover desde há alguns anos no sentido de ordenar e qualificar o corredor fluvial da ribeira de Sassoeiros, restabelecendo a sua importância como corredor ecológico e como área de enquadramento e recreio relevante na malha urbana envolvente.

#### **Contributos para a Estrutura Regional de Proteção e Valorização Ambiental (ERPVA)**

Tal como se refere na primeira versão do Plano, a área de intervenção não se encontra atualmente integrada na Estrutura Ecológica da Área Metropolitana de Lisboa, no entanto, o contributo da proposta para a ampliação da Estrutura Ecológica Municipal, assim como o papel que terá no restabelecimento do corredor fluvial contínuo da Ribeira de Sassoeiros, integra-se nas estratégias defendidas para a AML, consolidando e permitindo a concretização da Estrutura Ecológica Municipal de Cascais.

A proposta vem igualmente reforçar a oferta de espaços verdes de recreio, associados à memória do local e à preservação do património vivo e cultural da região.

### **3.3.2- Valores culturais (imóveis e conjunto)**

Como na AI existe um conjunto edificado, independentemente da legislação aplicável em matéria de proteção dos imóveis classificados o PP efetua uma análise mais específica e individualizada de cada imóvel integrado na área causa identificando as “construções” que efetivamente considera como valor cultural a manter e que podem ser objeto de alteração e conservação tendo em vista o seu aproveitamento e valorização. Identifica, também, aquelas que não apresentam valor arquitetónico, individualmente ou enquanto elemento do conjunto, e não são relevantes para a sua valorização, propondo-se a sua demolição.

### **3.3.3- Corredor para obra hidráulica e reposição de galeria ripícola**

Na planta de implantação é identificada a área a intervencionar na Ribeira de Sassoeiros que se destina ao desenvolvimento do projeto da obra hidráulica e reposição da galeria ripícola, abrangendo a parcela 7, (onde se prevê alargamento e tratamento dos taludes em gabiões) e a parcela 1A, (construção de um canal retangular de cariz permeável, em pedra aparelhada e com núcleo estruturante em betão armado).

Este corredor cruza a Rua Dr. Baltazar Cabral, onde se prevê a construção de uma passagem hidráulica com uma secção livre de 5,00 x 2,00 metros quadrados e um comprimento mínimo de 12,00m a poente da passagem hidráulica existente.

### **3.3.4- Zonas inundáveis ou ameaçadas pelas cheias**

Na área de intervenção do plano estão cartografadas as zonas inundáveis ou ameaçadas pelas cheias não classificadas como zonas adjacentes contíguas à margem da Ribeira de Sassoeiros que se estendem até à linha alcançada pela maior cheia com probabilidade de ocorrência num período de retorno de um século.

Esta área abrange total ou parcialmente as seguintes parcelas: 1A, 6, 7, 9 e 12. Nestas áreas não são proposto usos ou intervenções que ponham em causa pessoas e bens, prevendo-se apenas ações em espaços exteriores compatíveis com o regime de proteção ou sujeitas a parecer das entidades competentes em matéria de domínio hídrico.

### 3.3.5- Classificação acústica e identificação de zonas de conflito

A AI do PP é classificada na sua totalidade como zona mista. De acordo com o estudo do ambiente sonoro que acompanha o plano (Mapa de Ruído) nos usos previstos não estão expostos a níveis sonoros de ruído ambiente exterior superiores aos definidos na legislação em vigor (RGR).

## 3.4- Urbanização e edificação

Em matéria de urbanização e edificação a planta de implantação desenvolve as propostas ao nível do edificado (existente, proposto e áreas verdes privadas associadas), rede viária, circulação (pedonal e ciclável), estacionamento e áreas verdes de utilização coletiva.

### 3.4.1- Edificação

#### **Edificações existentes**

Relativamente aos edifícios existentes, todos eles estão integrados na Zona Especial de Proteção (ZEP) instituída pela Portaria n.º 402/2010 15 de junho. Por sua vez, todo o núcleo edificado da Quinta e respetivos jardins encontra-se classificado como Imóvel de Interesse Público IIP, segundo o Decreto n.º 5/2002 de 19 de fevereiro. Constituem exceção dois pequenos imóveis que fazem parte do núcleo da quinta e que ficaram fora desta classificação, mas têm todo o interesse por si só e no conjunto (anexo e pombal no jardim a sul). Outros há que, embora integrados, no conjunto classificado não contribuem para a valorização do conjunto. Trata-se de anexos sem qualquer valor arquitetónico, ou com nível de ruína integral, ou mesmo sem potencial aproveitamento.

No quadro e figura seguintes, partindo do levantamento efetuado sobre esses imóveis em janeiro 2021 (área de implantação, pisos, construção e estado de conservação) é proposto o seu destino: demolição ou manutenção.

Foto 1: Imóveis que deveriam estar integrados no conjunto classificado



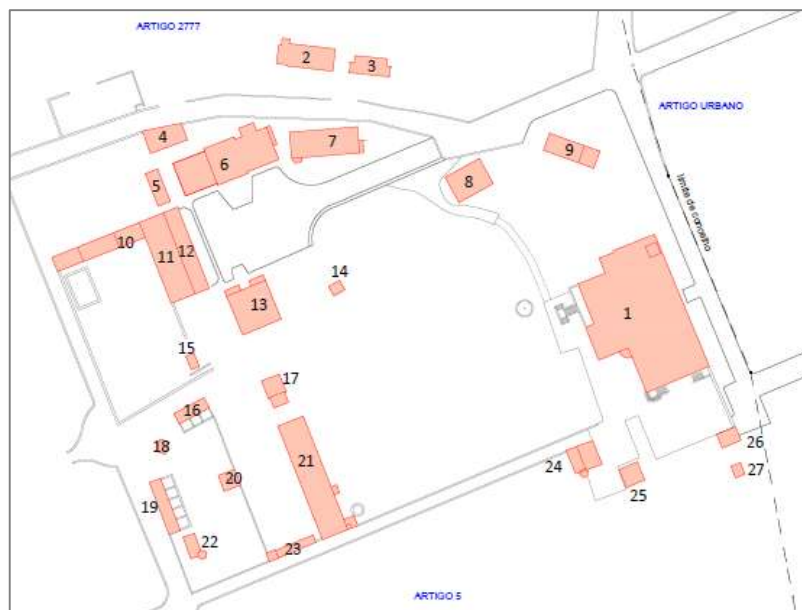
Fonte: NRV.2021.GC

Foto 2: Imóveis sem valor arquitetónico ou potencial de aproveitamento



Fonte: NRV.2021.GC

Figura 1: Identificação dos imóveis no âmbito do trabalho de levantamento das áreas existentes



Fonte: S.top, João Serôdio, Serviços de Topografia, Lda.2021

**Quadro 2: Levantamento do edificado existente e proposta de áreas a manter ou a demolir**

Identificação dos edifícios	Área implantação (m <sup>2</sup> )	N.º de pisos	Área bruta de construção (m <sup>2</sup> )	Estado de conservação	Edifícios a manter a.b.c (m <sup>2</sup> )	A demolir a.b.c (m <sup>2</sup> )
1-Palácio	812,00	4	2048,50	razoável	2048,50	
2 - Habitação - desocupado	100,20	1	100,20	razoável		100,20
3 - Habitação - desocupado	49,00	1	49,00	razoável		49,00
4 - Ruína	60,80	1	60,80	ruína		60,80
5 - Curral	35,40	1	35,40	ruína		35,40
6 - Adegas? estábulos e Habitação	290,90	2	571,10	ruína	571,10	
7 - Armazéns e Habitação - desocupado	180,00	2	331,50	razoável	331,50	
8 - Habitação desocupado	87,00	1	87,00	razoável	87,00	
9 - Habitação desocupado	74,50	2	125,60	razoável	125,60	
10 - Palheiro	116,60	1	116,60	razoável	116,60	
11, 12 - Estábulos e Salão	280,10	2	302,80	razoável	302,80	
13 - Salão	154,70	1	154,70	razoável	154,70	
14 - Ruína	10,70	1	10,70	ruína	10,70	
15 - Casa do Tanque B	9,60	1	9,60	ruína	9,60	
16 --Instalações de animais	57,50	1	57,50	ruína	57,50	
17 - Casa do Tanque A	41,00	1	41,00	razoável	41,00	
18 - Instalações de animais	9,90	1	9,90	ruína	9,90	
19 - Instalações de animais	104,70	1	104,70	ruína	104,70	
20 - Pombal	23,20	1	23,20	razoável	23,20	
21 - Aviário	287,40	1	287,40	razoável		287,40
22 - --Instalações de animais e pombal	24,80	1	24,80	razoável	24,80	
23 - Arrumos	36,80	1	36,80	razoável		36,80
24 - Galinheiro	57,90	1	57,90	razoável	57,90	
25 -Escritório/Sala no jardim	30,60	1	30,60	razoável	30,60	
26 - PT	23,40	1	23,40	ruína		23,40
27 - Canil	9,70	1	9,70	razoável		9,70
28 - casa do guarda	Fora da AI do PP					
<b>TOTAL</b>	<b>2968,40</b>		<b>4710,40</b>		<b>4107,70</b>	<b>602,70</b>

Fonte: Dados de levantamento de S.top, João Seródio, Serviços de Topografia, Lda.2021

Na planta de implantação em articulação com o estabelecido no regulamento do PP são assinalados os imóveis que assumem valor arquitetónico (por si só, ou por conferirem coerência ao conjunto de usos que fazem parte da memória da quinta) e que devem ser objeto de alterações e intervenções de conservação para garantir a sua integridade e adaptação ao uso turístico pretendido no caso do núcleo edificado da Quinta e à utilização como equipamento na zona da Adegas e antigos armazéns.

No caso dos edifícios que não são referenciados como valores culturais é proposta a sua demolição, correspondendo às seguintes situações:

- Demolição dos edifícios de construção precária com ocupação habitacional na área da parcela 3 e de alguns anexos totalmente em ruína no conjunto da Quinta;

- Demolição de anexos sem valor arquitetónico ou patrimonial, como é o caso do antigo edifício dos aviários (que tem aproximadamente 300 m<sup>2</sup> de implantação), com possibilidade de ser construído novo edifício dentro do polígono adjacente que foi definido para permitir acolher unidades de alojamento do estabelecimento hoteleiro ou outras áreas funcionais necessárias dentro do programa do hotel.

É ainda considerado, a nível regulamentar, que os edifícios existentes podem ser objeto de ampliações no contexto das obras de alteração e conservação que forem feitas no sentido de assegurar a viabilidade técnica e funcional dos usos pretendidos, sem prejuízo dos pareceres necessários a emitir pelas entidades com competência em matéria de património cultura

### **Novas edificações**

Quanto à edificabilidade proposta, considerando que as parcelas que admitem a construção de novos edifícios são as parcelas 1, 2, 3 e 4, mantêm-se as áreas máximas de construção admitidas nas parcelas 1, 3 e 4, enquanto a parcela 2 a favor da Câmara Municipal fica com a sua capacidade de construção aumentada por via da mudança de funcionalidade associada aos equipamentos pretendidos, incluindo a transferência da edificabilidade que estava atribuída à parcela 13.

No que respeita aos polígonos de implantação, a presente proposta de alteração vem conferir uma maior flexibilidade.

No quadro síntese integrado na Planta de Implantação e no capítulo 4 constam as áreas, pisos, usos, fogos e unidades de alojamento/camas de cada parcela.

### **Áreas verdes privadas**

Das áreas verdes privadas evidenciam-se 3 situações, as duas primeiras privadas e interligadas, para além dos espaços de logradouros em geral:

- Jardins da Quinta;
- Vinha;
- Espaços exteriores da Parcela 2 (equipamento de apoio a estudantes no domínio privado do município).

Relativamente aos **Jardins da Quinta do Barão**, pretende-se que associado ao restauro do Solar e à sua adaptação ao uso turístico, sejam desenvolvidos os trabalhos de restauro dos jardins da quinta. A utilização do jardim como espaço complementar ao hotel deverá ter em conta a sua capacidade de carga e a manutenção do seu carácter.

Propõe-se que, embora privado e fazendo parte da unidade hoteleira, o jardim possa ser um local de visita como exemplo de um **jardim formal de meados do séc. XX**, muito provavelmente com intervenção de um arquiteto paisagista da primeira geração de arquitetos paisagista portugueses.

Associado ao projeto do Hotel poderá igualmente ser considerada uma **horta/pomar** como memória destes espaços produtivos da estrutura agrícola da Quinta, onde poderão ser promovidas algumas variedades tradicionais da região saloia de Lisboa.

A **Vinha de Carcavelos**, prevista no plano em vigor, constituirá um **Parque temático agrícola** inserido na Parcela 1A.

Neste espaço prevê-se implementar a produção vitícola que se pretende tenha um valor didático ligado ao passado da região e à produção do vinho de Carcavelos. Esta intervenção deverá associar-se às dinâmicas já implementadas entre os municípios de Cascais e Oeiras com o objetivo de preservar a área demarcada de Carcavelos. Pretende-se que este parque possa ser visitado mediante acesso controlado em articulação com o programa de visitas a estabelecer para os jardins da quinta.

A vinha marginará a ribeira de Sassoeiros (em ambos os lados), que no interior da Quinta adota uma imagem artificializada entre muros que faz parte da sua história e da sua integração na atividade agrícola. Com o objetivo de reforçar o papel ecológico da ribeira propõe-se o seu enquadramento num corredor arbóreo arbustivo com espécies próprias da galeria ripícola num plano de plantação que se compatibilize com os percursos e áreas de gestão da vinha.

No que respeita à **Parcela 2** associada à antiga Adega, surgirá a residência de estudantes e os equipamentos complementares de apoio à população estudantil. Entre os edifícios existentes a adaptar às suas novas funções e os edifícios novos, propõe-se que dentro do polígono de implantação seja pensado um espaço entre o edificado a ser tratado como um espaço público de estadia, permitindo estender as atividades dos edifícios envolventes ao exterior como suporte de área de esplanada ou de áreas de trabalho e ou estudo exteriores. Ainda nesta parcela deve ser pensada uma ligação que, em espaço privado do município, permita o prolongamento do corredor

verde linear para ligação deste ao Largo de Carcavelos através do antigo portão da Quinta que aí se localiza (este acesso destinar-se-á apenas a circulação pedonal, ciclável e de emergência).

### **Princípios a adotar no projeto dos espaços verdes do PP**

#### **Princípios gerais**

Todos os espaços exteriores deverão ser projetados numa perspetiva de sustentabilidade, procurando reduzir os gastos de água e mão de obra, promovendo a infiltração da água no terreno, e tirando partido dessa infiltração para aumentar a diversidade e riqueza vegetal.

A vegetação deverá ser escolhida maioritariamente entre a vegetação autóctone da região e a sua disposição deverá responder às características fisiográficas e ecológicas do terreno, permitindo reduzir as necessidades de água e manutenção. A drenagem natural dos terrenos e áreas pavimentadas terão o objetivo de promover a infiltração da água do parque ao longo dos caminhos.

As áreas regadas devem ser reduzidas ao mínimo, concentrando-se nas áreas de maior carga.

A modelação a adotar respeitará ao máximo a modelação natural do terreno, restringindo-se ao suficiente para permitir a implantação da estrutura de caminhos e áreas de estadia.

A modelação deverá promover a infiltração das águas no solo reduzindo o escoamento superficial.

Os sistemas de drenagem a implementar deverão promover a infiltração da água do solo ou conduzi-la para pontos de captação onde poderão ser reutilizadas para a rega das áreas verdes.

Os equipamentos e mobiliário urbano a utilizar deverão ser de boa qualidade, duráveis e de utilização versátil. Deverão, também, estar corretamente implantados de forma a possibilitarem o seu uso adequado e compatível com as práticas de manutenção e recolha de lixos vigente na área urbana em que se inserem.

#### **Vegetação**

A proposta de estrutura verde, além do respeito pelas condições edafoclimáticas locais deve ter como condicionante a minimização dos gastos de água de rega tendo em conta, simultaneamente, que os espaços terão que responder aos usos previstos, mantendo níveis de qualidade elevados.

Quanto à vegetação a utilizar, esta deve integrar essencialmente espécies que se enquadrem no elenco florístico da região, localizadas de acordo com o habitat ecológico natural. Pontualmente



admite-se a introdução de espécies ornamentais não autóctones, não invasoras, aumentando a diversidade e valor cénico da vegetação.

A estrutura verde deve apresentar um elevado interesse ao longo de todo o ano, com florações identificadoras da Primavera, Verão e folhagens de tonalidades outonais.

Como princípios no ordenamento do estrato arbustivo e herbáceo devem estar presentes os seguintes aspetos: a necessidade de segurança perto dos caminhos e debaixo do arvoredo e a facilidade de manutenção das áreas associadas a maior carga de estadia.

### **Rega**

A implementação de sistemas de rega eficazes e adequados à vegetação e cargas previstas são essenciais para a correta gestão da água, reduzindo a escorrência superficial e evitando a necessidade de implementação de sistemas de drenagem onerosos.

A escolha das espécies vegetais dentro do elenco florístico da região reduzirá as necessidades de rega, sendo, no entanto, a rega imprescindível à implantação da maior parte da estrutura verde e necessária para manter a qualidade dos espaços com maior carga de utilização.

Nas áreas de enquadramento por forma a garantir a rápida implementação da vegetação, deve prever-se a rega de árvores e arbustos durante um período inicial após a plantação, com recurso a um sistema de rega localizada que poderá ser posteriormente desativado. As áreas com revestimentos herbáceos naturais, prados, deverão ser implantadas na época mais adequada, por forma a evitar a necessidade de rega.

Igualmente, no que respeita à restante vegetação, propõe-se a prática de medidas que promovam a conservação da água no solo, com recurso à plantação na época adequada conjugada com caldeiras adequadas e recobrimento adequado às condições ecológicas criadas.

### **Manutenção**

Os projetos dos espaços exteriores deverão ter como objetivo a implementação de uma estrutura verde a manter num regime de naturalização progressiva, em que se prevê que a maioria dos exemplares vegetais introduzidos apresentem crescimentos livres, necessitando apenas de uma condução inicial do arvoredo junto às áreas de circulação, onde se deverá promover uma formação compatível com os usos de cada área. Toda a vegetação integrada nas áreas verdes deverá crescer e formar-se livremente, devendo para isso os planos de plantação ter em conta as dimensões de

cada exemplar e a sua necessidade de espaço para evitar a necessidade de cortes e podas que são práticas desnecessárias e que só promovem o envelhecimento rápido da estrutura vegetal.

As áreas arbustivas deverão ser mantidas como áreas naturais, permitindo um progressivo enriquecimento da composição das formações vegetais. As únicas operações de manutenção extraordinárias que se preveem após a fase de instalação serão os cortes pontuais para manter a estrutura de caminhos proposta.

Os projetos de espaços exteriores deverão contemplar locais para a compostagem dos restos da manutenção dos espaços verdes assim como de restos orgânicos urbanos selecionados com propósito da sua utilização como compostos enriquecedores do solo.

### 3.4.2- **Rede viária, circulação e estacionamento**

#### **Conceito geral**

Os espaços exteriores associados a vias e circulação organizam-se de acordo com as seguintes componentes:

- Ciclovias;
- Passeios e outras zonas pedonais;
- Rede rodoviária;
- Estacionamento público.

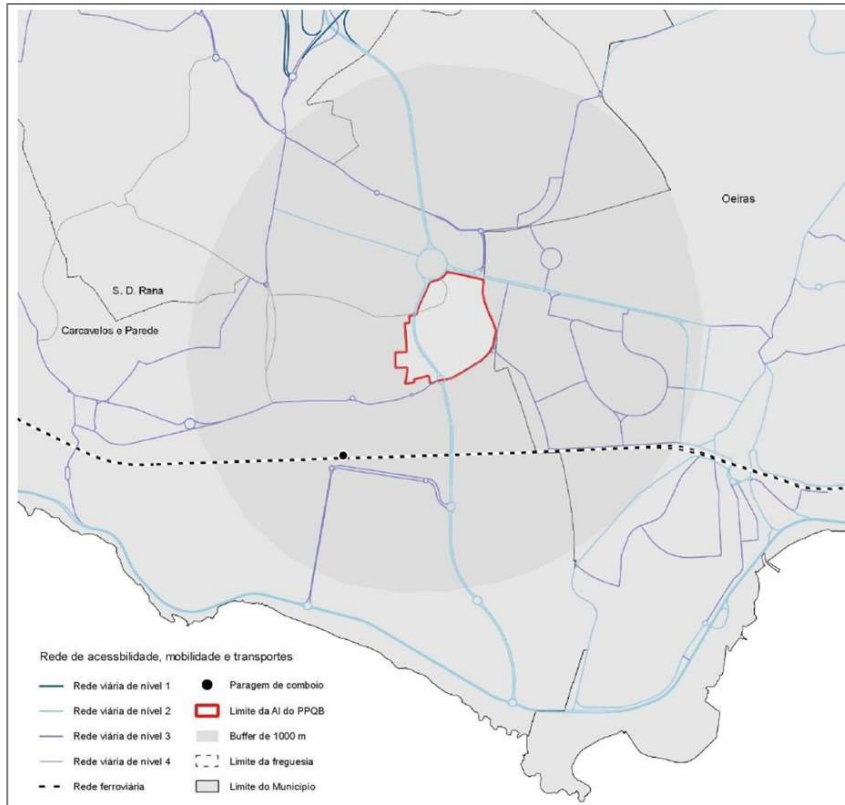
Na planta de implantação são ainda assinaladas as passadeiras cuja localização obedece a conceitos técnicos de segurança e otimização de percursos.

No seu conjunto formam o sistema de circulação, procurando-se privilegiar uma circulação segura, de baixa velocidade que aposte nos modos suaves e na redução dos níveis de ruído e poluição.

Procura-se que a circulação pedonal e ciclável se articule com corredores verdes e que sofra a menor perturbação possível da circulação viária. Naturalmente, tem que ser assegurados os fluxos de passagem e os acessos às diversas parcelas, cujo desafio leva a que as necessidades de estacionamento sejam asseguradas globalmente no seu interior.

Tal como referido nos estudos de caracterização a rede viária do concelho de Cascais é fundamentalmente composta por cinco níveis hierárquicos, diferenciados quanto à respetiva categoria administrativa.

**Figura 2: AI do PPQB no contexto da Rede viária concelhia – Níveis Hierárquicos**



Fonte: PDM Cascais. 2015

A área do PP integra alguns troços de vias estruturantes do sistema de acessibilidades municipal e é circundada por outros de igual importância (níveis 2 e 3).

Ao nível da presente alteração mantêm-se no essencial as opções relativas à rede viária que vão, apenas, no sentido de assegurar as áreas necessárias ao reperfilamento de algumas vias marginais e de alguns troços que atravessa a AI do PP.

Em matéria de ciclovias, sendo já uma intenção do PP em vigor, mas atentos às propostas e preocupações da 1ª revisão do PDM, procura-se nesta proposta qualificar os traçados que dentro da AI vão assegurar a conectividade norte-sul e nascente-poente, tornando-os seguros e confortáveis no traçado e nas amenidades que podem ser criadas do ponto de vista paisagístico.

No sentido se procurar soluções para diminuir o efeito de barreira provocado pela variante à EN 6-7, a proposta de alteração do PP aposta na criação de uma passagem superior em estreita relação com as soluções paisagísticas.

Contribuir para melhorar a circulação e ligar as áreas habitacionais e as residências de estudantes a áreas lúdicas, a áreas equipadas e à possibilidade de contemplação de espaços que são um ícone histórico e cultural, são, sem dúvida os principais objetivos ao nível a circulação, seja ela viária ou ciclável. A estes juntam-se, naturalmente objetivos de conforto e segurança.

Paralelamente, a sustentabilidade ambiental é uma das grandes preocupações na implementação do Plano. Por forma a cumprir objetivos de melhoria e garantia da sustentabilidade, os materiais escolhidos para a construção da rede viária e de circulação pedonal serão, sempre que viável, materiais locais ou reciclados ou com preocupações ambientais e eventualmente, materiais ou produtos que disponham de uma declaração ambiental de produto, ou se possível, certificados ambientalmente (rótulo ecológico ou outros). Em fase de projeto de execução serão definidas as diversas camadas constituintes dos pavimentos, priorizando, sempre que possível, a utilização de agregados que aproveitem materiais locais, ou mesmo resíduos de demolição resultantes dos edifícios previstos a demolir. Esta abordagem insere-se nas recomendações de aproveitamento e utilização dos resíduos de construção e demolição, devendo-se seguir as normas definidas pelo LNEC para este efeito. Em simultâneo, deve-se apostar em materiais que assegurem elevada durabilidade nas estruturas construídas.

### **Rede rodoviária**

Especificando os aspetos relacionados com a circulação viária na área do plano, procura-se, no essencial, obter a confirmação quanto às opções do município para as soluções projetadas ao nível da rede envolvente que tem impacto na AI do PP, no que respeita à jurisdição de determinadas áreas e à necessidade de área para remete ou reperfilamento.

Para a alteração do PP foi tomado em consideração que não são conhecidos novos projetos ou alterações nas vias referidas, para além daquelas que o PP já previa no que concerne às dimensões destinadas ao seu reperfilamento.

Vejamos então:

- **Parcela 6 (A e B)** – corresponde a um troço da Variante à Estrada nacional EN 6-7, sob jurisdição da IP, que integra a rede estruturante municipal (2º nível). Esta via constitui um importante eixo de ligação entre a EN6/Av. Marginal (também do 2º nível) e a rede estruturante supramunicipal (1.º nível), ao ligar-se no nó de Carcavelos à Autoestrada A5: Lisboa-Cascais situada a norte da zona do PP. As características desta via e o seu nível funcional estão perfeitamente consolidadas e, dentro da AI do PP apresenta-se, por um

lado, como uma barreira física, mas por outro assegura através das rotundas a norte e sul da área de intervenção, o principal acesso ao exterior (auto estrada, principais centros urbanos, equipamentos, áreas comerciais e empresarias, bem como praias). Esta será sempre a via com maiores fluxos. Esta parcela 6 foi delimitada pela vedação cartografada que margina a via e os muros e taludes laterais. A parcela 6A integra via e zonas marginais de ambos os lados, mas a parcela 6B em consequência da configuração da AI do PP, no troço a norte do viaduto da Rua Dr. Baltazar Cabral, corresponde apenas à zona adjacente à via até à vedação do seu lado nascente.

- **Parcela 10** – corresponde a parte da Rua Dr. José Joaquim de Almeida e à respetiva área para reperfilamento, incluindo passeio e ciclovia. Este arruamento é classificado no PDM como pertencente ao Nível 3 (Rede de Distribuição Secundária que compreende as vias internas aos aglomerados urbanos, assegura a distribuição próxima, bem como o encaminhamento dos fluxos de tráfego para as vias de nível superior). Esta parcela integra, ainda, parte da Rotunda das Palmeiras. Esta via sobre a qual incide a parcela 10 tem prolongamento, já fora da AI do PP, ao longo de todo o limite sul e nascente da quinta (já no município de Oeiras) pela Av. D. José I, terminando num entroncamento semaforizado na Av. Da República, reforçando também as ligações entre os concelhos de Cascais e Oeiras.
- **Parcela 12** – corresponde ao troço da Rua Dr. Baltazar Cabral que atravessa em viaduto a variante à EN6/7 e se liga à rotunda a norte. Esta rua é classificada no PDM como pertencente ao Nível 4 (Rede de Distribuição Local ou de Proximidade que compreende as vias estruturantes ao nível do bairro, com alguma capacidade de escoamento, mas onde o peão tem maior importância). Nesta parcela, que foi apenas objeto de acertos cartográficos, mantém-se a intenção de reperfilamento assegurando a passagem de ciclovia, a criação de passeios e medidas de acalmia de tráfego. Está incluído nesta parcela o impasse de acesso à parcela 3 e também estacionamento contíguo ao verde de enquadramento da parcela 8, para apoio à utilização do espaço da parcela 7.

Para as parcelas 10 e 12, uma vez que as opções dependem dos projetos de tráfego e mobilidade em desenvolvimento pelo município num contexto mais alargado, fica para ponderação desta proposta a possibilidade de virem a ser considerados troços partilhados (ciclovia e circulação rodoviária) procurando esclarecer-se, também, se na parcela 12 a circulação viária se fará apenas num sentido. Assim, é proposto que a circulação na Rua Dr. José Joaquim de Almeida se faça nos

dois sentidos, enquanto que na Rua Baltazar Cabral se propõe o sentido único Carcavelos – Rotunda do Barão, tendo-se por isso ajustado o desenho viário do ramo de entrada da mesma.

*Para ambos os níveis das Parcelas 10 e 12, no regulamento do PDM de Cascais é estabelecido que, de acordo com as suas funções e características, o espaço a afetar à via pode incluir faixas de rodagem, passeios, áreas de estacionamento, arborização lateral e faixas cicláveis, paragens de transportes públicos e áreas para depósito e recolha de resíduos sólidos. As características geométricas dos traçados de perfil tipo a utilizar devem ser de nível igual, inferior ou imediatamente inferior ao da via pública existente a que este será ligado. O regime de proteção de cada via é o estabelecido pela legislação em vigor.*

*Já nas estradas e ligações que pertencem à rede rodoviária nacional (como é o caso da parcela 6) aplicam-se as disposições legais em vigor, nomeadamente as concernentes às servidões non aedificandi, bem como as que sujeitam qualquer intervenção direta e indireta nestas vias a parecer e aprovação das entidades competentes, sem prejuízo das competências decorrentes dos respetivos regimes legais de concessão.*

Quanto ao acesso viário às várias parcelas (do ponto de vista do utente e de meios emergência e segurança):

- A Parcela 1A (turística) beneficia de 4 pontos de acesso. O principal é exterior à AI do PP uma vez que corresponde ao portão localizado na Av. D. José I, já no município de Oeiras. Os outros 3 pontos de acesso localizam-se: um na Rua Dr. Baltazar Cabral, um na Av. da República e 1 na Rua Dr. Joaquim de Almada. Já a subparcela 1B (equipamento privado do tipo residência de estudantes ou outra função de coresidência, de equipamento privado de carácter social ou afins) terá o seu acesso a partir da Rua Dr. Joaquim de Almeida.
- A Parcela 2 tem acesso viário a partir do largo do Jardim Júlio Moreira. Para esta parcela prevê-se ainda acesso pedonal e ciclável a partir do corredor urbano linear que confronta a norte, estando previsto também um acesso viário à parcela 13, para facilitar as entradas e saídas no sentido norte, evitando a passagem pela Rotunda de Carcavelos, um ponto já sensível nas horas de maior volume de tráfego. Pretende-se que este acesso seja condicionado e apenas utilizado pelos utentes da parcela 2, evitando-se a circulação dos restantes moradores das urbanizações já consolidadas a norte.
- A Parcela 3 (habitacional) confronta com a Av. da República, tendo apenas possibilidade de acesso a esta via para entradas e saídas “na mão”. No entanto, terá o seu principal acesso

viário a partir de um entroncamento da Rua Dr. Baltazar Cabral, através de um impasse proposto a partir desta rua, no qual se localizam também os estacionamento em espaço público.

- A Parcela 4 (habitacional) terá acesso pela Rua Raúl Dinis da urbanização com a qual confronta e pela solução desenhada para a parcela 13 para permitir o acesso ao edifício mais a sul e ao parque urbano linear.
- A Parcela 7 (espaço de reserva que futuramente pode vir a assumir caráter de recreio) confronta a Rua Dr. Baltazar Cabral a partir da qual tem acesso, embora apenas se pretenda a entrada de peões e ciclistas nesta parcela.

Em síntese, relativamente ao PP em vigor, no que respeita à rede viária, é proposto:

- Alterar o desenho do impasse a norte (junto à parcela 3) para ganhar alguns lugares de estacionamento sobre a parcela 8, uma vez que na parcela 7 pode vir a ser utilizada como espaço de recreio (ex: um Bikepark);
- Implantar de uma praça sobre a parcela 13 garantindo estacionamento e acessos de apoio aos edifícios e espaços públicos das parcelas contíguas;
- Contemplar circulação condicionada (em parcela privada do município, mas com uso público) na parcela 2, que se destina a equipamento de apoio a estudantes (residência e espaços de trabalho e lazer), onde o objetivo é garantir uma área de acesso à própria parcela (na qual o respetivo projeto organizará o acesso viário a partir do Largo do Jardim Júlio Moreira e permitirá a passagem de ciclovia e percurso pedonal. Ainda para esta parcela, propõe-se também um acesso viário condicionado à parcela 13, para facilitar as entradas e saídas no sentido norte, evitando a passagem pela Rotunda de Carcavelos, um ponto já sensível nas horas de maior volume de tráfego.

### **Ciclovias**

Tomando como ponto de partida o modelo da cidade dos 15 minutos, a proposta de implantação apresentada para o local compreende o desenvolvimento de uma rede ciclável variada, com troços dedicados, outros partilhados ou, simplesmente, acompanhando espaços verdes e zonas pedonais com ligação aos principais centros e equipamentos de proximidade, qualificando e aumentando o espaço junto ao edificado e vias rodoviárias reduzindo barreiras e espaços segregados.

Assim, a ciclovia segue um percurso dentro da área que pretende integrar-se num parque urbano linear (corredor verde) e estabelecer a ligação às ciclovias previstas na envolvente. Desta forma, as principais zonas funcionais e habitacionais ficam interligadas quer ao centro de Carcavelos, quer à área mais a norte (zona da antiga Legrand). Para nascente liga-se a Nova Oeiras e para norte a Sassoeiros. Para sul, perspectiva-se a ligação a Carcavelos e a todo o sistema que se desenvolve até à estação e à Av. Marginal. É proposta uma obra de arte ("viaduto verde") que faz parte do parque linear e que comporta o atravessamento de ciclovia, percursos pedonais e zonas ajardinadas.

Por forma a dar seguimento à rede existente fora do parque linear, as ciclovias irão desenvolver-se, também, ao longo da Rua Dr. José Joaquim de Almeida e Rua Dr. Baltazar Cabral.

Em termos de opções técnicas passíveis de adotar em cada um dos troços cicláveis, são possíveis as seguintes soluções:

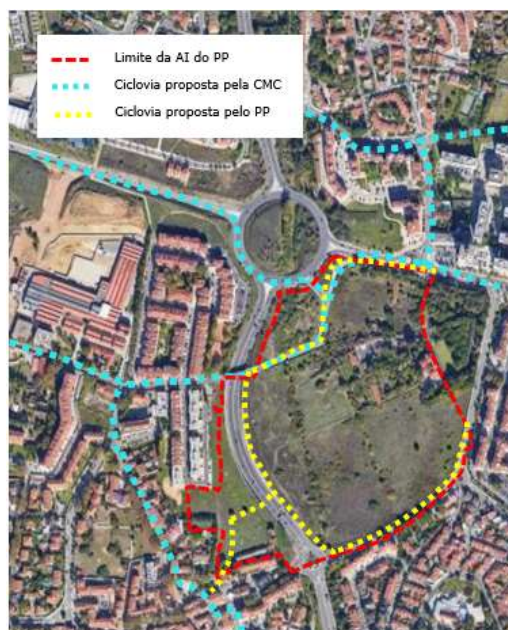
- Pista ciclável dedicada;
- Pista ciclável partilhada com peões;
- Vias banalizadas (automóvel e bicicleta ou automóvel, bicicleta e peões).

**Figura 3: Proposta de Ciclovia na área do plano (esquema da CMC)**



Fonte: Cidade 15 Minutos.CM Cascais

**Figura 4: Proposta de Ciclovia na área do plano (propostas do PPQB)**



Fonte: PPQB.2021.NRV



Importa, pois, tecer desde já algumas considerações técnicas para ajudar à decisão em matérias das características associadas a cada opção.

A pista ciclável partilhada caracteriza-se por nela se permitir a circulação pedonal e de ciclistas. O corredor exclusivamente destinado à circulação pedonal não é considerado; contudo, sempre que a largura do passeio existente o permitir, deverá ser executada uma faixa com acabamento em calçada de calcário que terá a vantagem, entre outras, de facilitar o acesso às infraestruturas de interesse público enterradas em situações de necessidade de intervenção.

Nos casos em que a largura transversal do arruamento não permita a introdução de uma pista ciclável dedicada ou partilhada consideram-se as vias banalizadas, considerando duas situações: com circulação rodoviária unidirecional ou com circulação rodoviária bidirecional. Nestas situações, opta-se pela marcação rodoviária para assinalar o regime de circulação que deverá vigorar.

Como esta intervenção ocorre no interior de zonas urbanas consolidadas, sobre arruamentos estreitos ou com diversas condicionantes na envolvente, a solução mais ajustada a este tipo de ambiente urbano poderá ser a introdução de uma pista ciclável partilhada e, sempre que possível, optar-se pela materialização de uma pista ciclável dedicada. Em qualquer dos casos, são definidos um critério cromático e um esquema de sinalização que permita identificar o regime que se pretende implementar.

Quando o tecido urbano não permite a introdução do percurso ciclável em canal próprio a opção recai por um regime de via banalizada. Nestes casos, os ciclistas e automobilistas partilham a mesma infraestrutura. Caso os peões também partilhem o mesmo canal o regime a considerar será o de coexistência.

Para introdução de um corredor ciclável considera-se, hierarquicamente, as seguintes opções:

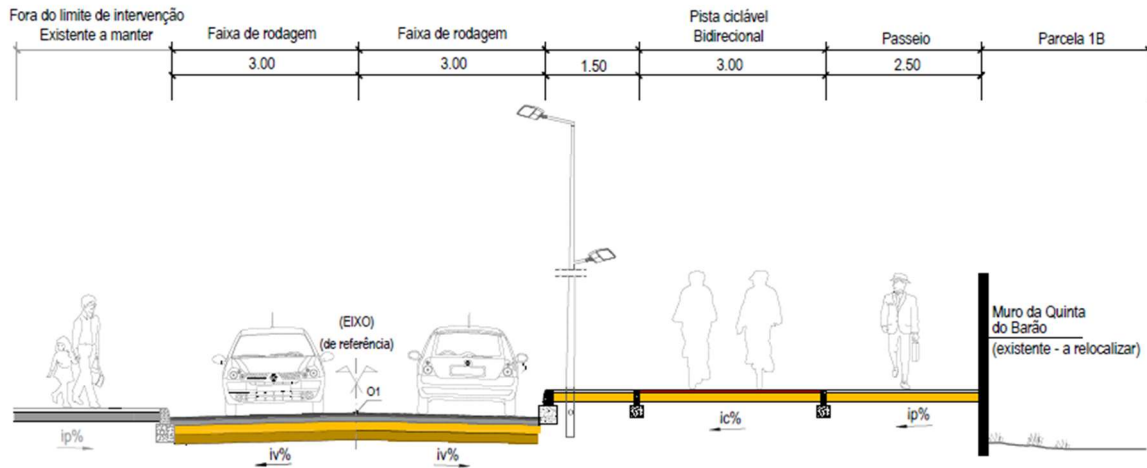
- Estreitamento das faixas de rodagem até 5,50 m e alargamento do passeio;
- Supressão de vias em faixa de rodagem dupla, mantendo apenas uma via por sentido e sem separador central;
- Supressão de estacionamento automóvel;
- Supressão de sentido de trânsito (se existir percurso alternativo viável).

Adicionam-se os critérios expostos anteriormente relativos à largura da pista ciclável. Quando a pista ciclável for intersetada pelo percurso pedonal considera-se a prioridade para o peão. Esta situação ocorre sobretudo em locais mais exíguos e em que as passeadeiras se possam localizar em zona de pista ciclável. Sempre que possível o percurso ciclável é introduzido em canal próprio, com vista a diminuir os conflitos gerados pela interação e intersecção dos diferentes modos. A pista ciclável dedicada é demarcada com pintura no pavimento e separadores retrorrefletores, se localizada na faixa de rodagem, ao longo da sua extensão. Estes separadores podem ser galgados e permitem que a pista ciclável possa ser utilizada, excecionalmente, por veículos de emergência. Impedem ainda a invasão da faixa ciclável.

O regime de circulação em coexistência é considerado apenas quando o tecido urbano não tem dimensão que permita introduzir uma pista ciclável em canal próprio. Para que tal aconteça com maior segurança para todos os utilizadores esta tipologia será considerada como "zonas 30". Nestas situações o início e o fim da "zona 30" deverá estar sinalizado e acompanhado com medidas de acalmia de tráfego (como uma passeadeira elevada, sinalização vertical, diminuição dos raios de entrada em cruzamentos e entroncamentos, entre outros), assim como sinalização horizontal que indique aos ciclistas o percurso ciclável ao mesmo tempo que indica aos veículos motorizados que se encontram perante trânsito de coexistência.

Tendo em conta estas considerações técnicas e as larguras disponíveis na área de intervenção, propõe-se que a ciclovia que se desenvolve ao longo da Rua Dr. José Joaquim de Almeida seja uma pista ciclável dedicada, com marcação distinta entre a faixa ciclável e o passeio com largura "confortável" tendo, ambas as faixas, materiais diferenciados, de acordo com a imagem seguinte.

**Figura 5: Proposta de Ciclovia – Rua Dr. José Joaquim de Almeida**

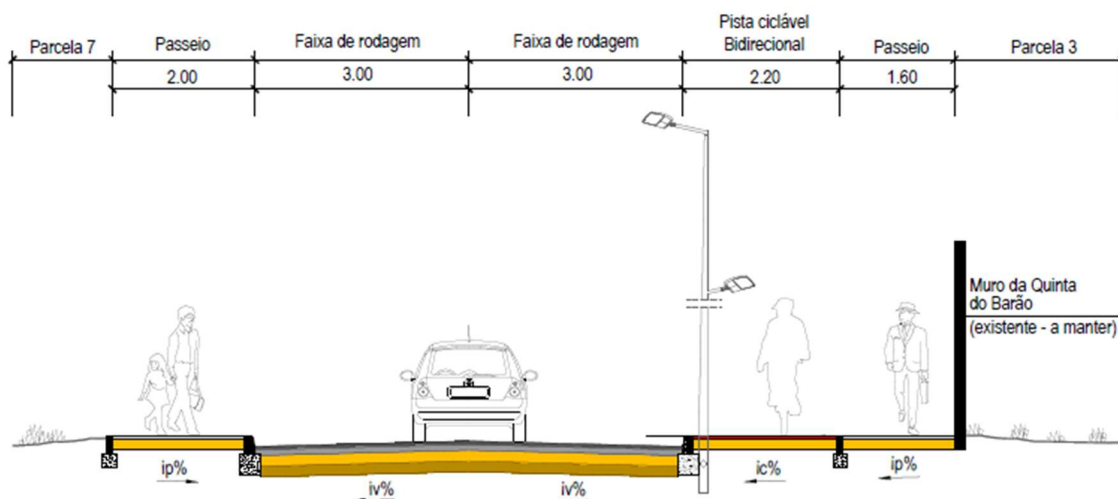


Fonte: PPQB.2021.NRV

Na Rua Baltazar Cabral, apesar da proposta ser de ciclovia também localizada no passeio e de haver marcação distinta para a faixa ciclável e passeio tendo, ambas as faixas, materiais diferenciados, o passeio apresenta apenas 1,60 m de largura livre. Nestes casos pode considerar-se que a via ciclável é partilhada, uma vez que os peões acabam por usar toda a largura disponível para circular.

Esta solução de perfil pode ainda evoluir para ciclovia dedicada com alargamento de passeio, caso a opção seja pela redução da faixa de rodagem uma vez que esta rua passa a ter um sentido (esta hipótese é ilustrada num dos cortes paisagísticos). A solução definitiva deve ser ponderada em fase de projeto.

**Figura 6: Proposta de Ciclovia – Rua Dr. Baltazar Cabral**



Fonte: PPQB.2021.NRV

### **Estacionamento**

A dotação de estacionamento do Plano foi definida tendo como base o que se encontra previsto nos instrumentos legais, mas considerando a implementação de uma rede de ciclovias e de uma vontade política de promoção dos modos de mobilidade suave capaz de alterar os hábitos de mobilidade dos residentes e visitantes do território em análise.

A Estação Ferroviária de Carcavelos situa-se a uma distância pedonal entre 10 min (parcela 2 e 4) e 16 minutos (parcela 3), o que torna ainda mais eficaz a aposta na mobilidade suave.

A zona é servida por transportes públicos rodoviários e, na sua envolvente, serão criados percursos cicláveis com um ou mais pontos de mobilidade MobiCascais, incluindo estacionamentos de bicicletas.

No quadro 3 pode-se observar a dotação de estacionamento para os diferentes tipos de veículos para cada uma das parcelas, apresentando-se seguidamente os pressupostos de cálculo adotados para cada uma.

**Quadro 3: Dotação de Estacionamento**

Parcela	Área (m <sup>2</sup> )	Função	Area Bruta de Construção (m <sup>2</sup> )	Unidades	Quantidade	Parâmetros de dimensionamento (PDM)	Interior da Parcela					Exterior da Parcela						
							Lig.	Lig. MC <sup>(1)</sup>	Pes.	Total (Lig+ Pes.)	Vel.	Mot.	Lig.	Lig. MC <sup>(1)</sup>	Pes.	Total (Lig+ Pes.)	Vel.	Mot.
1	100907	Hotel	4100	Nº de quartos	70	1 Lugar privado/4 Unidades de Alojamento + 50% para restauração	33	3	1	37	4	2	0	0	0	0	0	0
		Residência de Estudantes (1B)	4916	Capacidade Máxima de unid. de alojamento	160	Ver cálculo próprio. Dispensa lugares públicos	16	2	0	18	44	2	0	0	0	0	0	0
2 e 13	13090	Residência de Estudantes	5000	capacidade máxima de quartos/utentes	160	Ver cálculo próprio. Dispensa lugares públicos	16	2	0	18	44	2	0	0	0	0	0	
3	15213	Habitação	17100	nº de fogos	120	2 lugares privados/ fogo T2 (privado) + 1 lugar público/fogo	280	0	0	280	0	0	20	2	0	22	13	7
4	7250	Habitação	4852	nº de fogos	40	2 lugares privados/ fogo T2 (privado) + 1 lugar público/fogo	80	0	0	80	0	0	30	3	0	33	5	3
		Atividades Económicas	500	Área Bruta de Construção (m <sup>2</sup> )	500	1 lugar/50m <sup>2</sup>	0	0	0	0	0	0	8	1	1	9	2	0
<b>Total</b>							<b>425</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>433</b>	<b>92</b>	<b>6</b>	<b>58</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>64</b>	<b>20</b>	<b>10</b>

NOTA: Lig: Veículos Ligeiros | Lig. MC : Ligeiros (Mobilidade Condicionada) | Pes: Pesados | Vel: Velocípedes | Mot: Motociclos

### Parcela 1 – Hotel

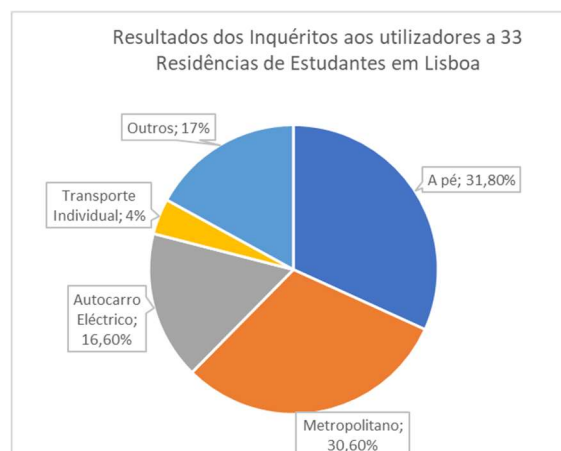
Prevê-se que toda a dotação de estacionamento para o hotel seja feita dentro da parcela, tendo sido consideradas as capitações previstas em PDM. O estacionamento será implementado no interior da parcela, tendo em atenção que o edifício se encontra afastado dos limites exteriores da área do plano

### Parcelas 1B e 2 - Residências de Estudantes

De acordo com o Regulamento da Urbanização e Edificação do Município de Cascais (RUEM), a dotação de estacionamento para a tipologia habitacional do tipo residencial para universitários está sujeita à dotação de estacionamento prevista para os usos de "equipamento de saúde com internamento", fixada por similitude, nos termos do Quadro I anexo ao artigo 120 do PDM, com dispensa do cumprimento da dotação de estacionamento público.

Assim, por aplicação estrita dos instrumentos legais, o número de lugares de estacionamento para cada uma das residências universitárias seriam 40 lugares para ligeiros, 3 lugares para veículos de pessoas com mobilidade condicionada, 4 lugares para bicicletas e 2 lugares para motociclos. No entanto, sabendo que o plano está enquadrado numa lógica de mobilidade sustentável, com uma rede de ciclovias prevista, procurou-se aprofundar este assunto através da consulta de estudos que tenham em consideração o impacto das alterações da repartição modal em áreas em que existe uma aposta franca na mobilidade suave.

**Figura 7: Repartição Modal dos Residentes**



Fonte: Estudo realizado em Lisboa, março 2020

Através de um inquérito a 33 residências de estudantes realizado em Lisboa em março de 2020, constatou-se que a distribuição modal dos estudantes é a que se apresenta no gráfico anterior.

Do resultado dos inquéritos, foram definidas captações de estacionamento de acordo com a proximidade aos serviços de transporte público, tendo sido definidos os parâmetros para 4 zonas (A a D), de acordo com a proximidade a zonas servidas por estações do metropolitano (A, a menos de 150 metros e B, entre 150m e 300m), por restrições de espaço (zona C) e pela zona D que é caracterizada por estarem em zonas que não são servidas por metropolitano e que não apresentam restrições de espaço.

Deste modo, como valor de referência das necessidades de estacionamento das residências de estudantes em análise, tomou-se o máximo da captação de estacionamento de veículos ligeiros da zona D (10 lugares para veículos automóveis e 15 lugares para motociclos e velocípedes por cada 100 estudantes residentes), obtendo-se, o valor de 16 lugares para veículos ligeiros e 11 lugares para velocípedes e motociclos para cada residência de estudantes prevista.

Por outro lado, analisaram-se os resultados do projeto u-bike (<https://www.u-bike.pt/>) que visa promover a mobilidade suave, em particular o uso de bicicleta através da atribuição de bicicletas para uma base de longa duração por forma a que origine a criação de hábitos regulares deste modo de transporte.

No Quadro 4 apresenta-se o resultado dos inquéritos a três instituições universitárias localizadas em Lisboa. Relativamente à situação atual, considerou-se que a situação da repartição modal atual calculada através de uma média ponderada pelo número de inquéritos realizados a cada uma das instituições representaria a situação atual das residências de estudantes.

**Quadro 4: Repartição Modal Atual**

Repartição Modal das Deslocações	Instituto Superior Técnico	Instituto Universitário de Lisboa - ISCTE-IUL	Universidade Nova de Lisboa	Repartição Modal Atual
<b>Número de Inquéritos</b>	<b>1853</b>	<b>820</b>	<b>712</b>	<b>3385</b>
Transporte Individual Motorizado	26%	24%	21%	23,6%
Motociclo	-	1%	-	1,0%
A pé	18%	9%	21%	15,9%
Transporte Público	54%	59%	56%	53,5%
Bicicleta	2%	3%	2%	2,2%
Boleia	-	4%	-	3,9%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Foram analisados ainda os resultados dos inquéritos relativos às perspetivas de adesão ao projeto u-bike, traduzindo-se numa avaliação da sensibilidade dos inquiridos à adoção da bicicleta como meio de transporte.

**Quadro 5: Perspetivas de Adesão**

Perspetivas de Adesão	Instituto Superior Técnico	Instituto Universitário de Lisboa - ISCTE-IUL	Universidade Nova de Lisboa	Média Ponderada
Já uso bicicleta	-	6%	-	<b>4,3%</b>
Certamente Irei Aderir	15%	41%	15%	<b>15,3%</b>
Certamente Irei Aderir (apenas se for elétrica)	11%	-	-	<b>7,9%</b>
Irei Avaliar	36%	-	57%	<b>30,0%</b>
Não Estou Interessado	39%	28%	28%	<b>24,4%</b>
Não sei andar	-	9%	-	<b>6,5%</b>
Não gosto de andar	-	8%	-	<b>5,8%</b>
Outra situação	-	8%	-	<b>5,8%</b>
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100,0%</b>

Aplicando, de uma forma conservadora, as perspetivas de adesão à repartição atual (considerando que os que responderam “irei avaliar” não irão aderir), obtém-se um cenário de alteração modal dos inquiridos (Quadro 6):

**Quadro 6: Repartição Modal Atual e Futura**

Repartição Modal das Deslocações	Situação Atual	Situação Futura
Transporte Individual Motorizado	23,6%	17,5%
Motociclo	1,0%	0,7%
A pé	15,9%	11,8%
Transporte Público	53,5%	39,6%
Bicicleta	2,2%	27,5%
Boleia	3,9%	2,9%
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Considerou-se que os resultados seriam aplicáveis ao caso em estudo porque:

- i. Se por um lado os inquéritos foram realizados em Lisboa (com maior oferta de transportes públicos) e no âmbito do projeto u-bike (que prevê a aquisição de bicicletas para as



instituições), o que poderia tender para que a aplicação no caso em estudo fosse otimista relativamente à repartição para a bicicleta,

- ii. por outro, os inquéritos foram realizados não só a alunos, mas também a docentes e não docentes (que não serão residentes) e que não foi considerado a percentagem dos inquiridos que “iriam avaliar” para a repartição final da bicicleta, o que apontará para uma tendência superior para a utilização do transporte individual.

Admitindo que:

1. A ocupação dos veículos ligeiros gerados por uma residência de estudantes seria de 2;
2. A dotação de estacionamento para veículos ligeiros seria o máximo do valor calculado pela metodologia apresentada e do valor obtido através da metodologia adotada pela CM de Lisboa (Zona D) acima apresentada;
3. A dotação de estacionamento para motociclos seria o máximo do valor apresentado pela metodologia e o valor obtido através da aplicação da capitação prevista em PDM
4. Se considera adicionalmente 2 lugares para veículos de mobilidade condicionada conforme previsto em PDM,

o valor do estacionamento para cada uma das residências de estudantes é o que se indica na coluna dos valores finais do Quadro 7 :

**Quadro 7: Dotação de Estacionamento para cada residência de estudantes**

<b>Modo de Transporte</b>	<b>Repartição</b>	<b>Nº de Unidades de Alojamento</b>	<b>Metodologia Proposta</b>	<b>Valores Finais</b>
Veículos Ligeiros	8,7%	160	14	<b>16</b>
Veículos Ligeiros (Mob. Condicionada)			<b>2</b>	
Motociclos	0,7%		1	<b>2</b>
Bicicleta	27,5%		44	<b>44</b>
Boleia, transporte público, a pé	63,0%		0	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>160</b>	<b>60</b>	<b>64</b>

Refere-se que seria desejável a existência de um ponto de mobilidade da MobiCascais em cada uma das residências universitárias, por forma a promover a utilização da extensa rede de ciclovias previstas.

### **Parcela 3**

De acordo com a dotação prevista em PDM e admitindo tipologia T2, o número de lugares privados seria o dobro do número de fogos e a dotação de lugares públicos de estacionamento igual ao número de fogos. No entanto, tendo em atenção o conceito sustentável do plano e a localização da parcela num ponto crítico de confluência de dois eixos importantes da rede estruturante (vias distribuidoras principais), sem necessidades associadas a polos de geração importantes, propõe-se a consideração de 50% dos lugares públicos previstos, sendo que dois terços destes ficariam dentro da parcela para apoio a visitantes do edifício habitacional e um terço no espaço público, tendo em atenção que não existe (nem existirá) *deficit* de estacionamento nesta área. O estacionamento público, junto à parcela 8 (com dois lugares adicionais para veículos com condutores com mobilidade condicionada), terá acesso apenas pela Rua Dr. Baltazar Cabral por forma a não interferir com a fluidez do tráfego dos dois eixos da rede viária estruturante de 2º nível.

A dotação de estacionamento público para velocípedes manteria a relação com a dotação inicial prevista em PDM, com 13 lugares (10% dos lugares dos veículos ligeiros), sendo reservado para os motociclos 7 lugares adicionais.

### **Parcela 4**

No caso da parcela 4, e tendo em atenção que se localiza num local com maior pressão de estacionamento, admitiu-se a redução de apenas 25% tendo em atenção a rede ciclável prevista no plano. À semelhança da Parcela 2, a relação dos estacionamentos para bicicletas e motociclos manteria a relação prevista em PDM relativamente à dotação inicial, estando prevista na totalidade da parcela 42 lugares para ligeiros, 4 dos quais para veículos com condutor com mobilidade condicionada.

Para a área comercial seriam reservados 9 lugares de estacionamento (1 de mobilidade condicionada), 2 para velocípedes e um estacionamento para veículos pesados, conforme recomendado pelo PDM.

A Parcela 13 será utilizada para a implementação do estacionamento público associado à Parcela 4.

### 3.4.3- Áreas verdes de utilização coletiva

A proposta para o espaço exterior do PPQB parte dos princípios gerais adotados no plano em vigor, reforçando-se as seguintes ideias:

- Entende-se a área de intervenção como uma fração da unidade paisagem do corredor fluvial da Ribeira de Sasseiros;
- Pretende-se que a área do PPQB funcione como o elo de ligação entre o centro de Carcavelos e o corredor fluvial a norte.

Os espaços são trabalhados com o objetivo de tirar partido dos valores locais, por um lado propõe-se potenciar o valor paisagístico da Quinta e, por outro lado, promover a sua memória histórico-cultural na região, usando a sua revitalização como forma de repor a memória local da Vinha de Carcavelos.

A reabilitação do Solar da Quinta do Barão é a ancora da intervenção, associando ainda o restauro do Jardim histórico e de alguns dos espaços de produção da quinta. Estas intervenções são articuladas com os espaços públicos, procurando-se a permeabilidade e partilha visual dos espaços privados a partir do espaço público contíguo.

Sem desvirtuar a ideia inicial do PP em vigor, a presente proposta de alteração vem reforçar alguns dos princípios estabelecidos procurando atenuar o efeito de barreira que a Variante à EN 6-7 veio introduzir fragmentando o espaço inicial da quinta, e vem também clarificar a função que os espaços da quinta desempenham no panorama histórico cultural e na relação com a sua envolvente.

Nesse sentido na planta de implantação, sem prejuízo da importância que as áreas verdes privadas das diversas parcelas assume do ponto de vista paisagístico e biofísico com significativos contributos para a eficiência ambiental de toda a área, os espaços exteriores com maior protagonismo na organização de todo o espaço encontram-se organizados em dois grandes grupos:

- Espaços exteriores públicos, onde se inserem os espaços verdes, além das vias e circulação em geral, e do estacionamento;
- Espaços exteriores privados com acesso condicionado, aqueles que estando em espaço privado podem de alguma forma, e mediante determinadas condições, ser usufruídos.

**Figura 8: Localização dos espaços verdes na Planta de Implantação da Proposta de alteração**



Fonte: PPQB.2022.NRV

Os espaços verdes do PPQB são, então, espaços que pela importância das suas características biofísicas e culturais se integram no corredor fluvial da Ribeira de Sassoeiros, por sua vez integrado na estrutura ecológica municipal de Cascais.

Estes espaços desempenham um importante papel na continuidade ecológica do corredor contribuindo para o seu equilíbrio e para a proteção, conservação e valorização ambiental, paisagística da área urbana em que se inserem, nomeadamente no que respeita a:

- Regulação do ciclo hidrológico (preservação da permeabilidade do solo e criação de áreas de infiltração que contribuem para a prevenção de cheias urbanas);
- Regulação bioclimática da malha urbana (regulação da temperatura, manutenção dos níveis de humidade, promoção da dinâmica de brisas)
- Melhoria da qualidade do ar (aumento dos níveis de oxigénio, captação de poeiras e poluentes urbanos);
- Conservação da biodiversidade (manutenção e criação de habitats).

As áreas verdes de uso privado associados às parcelas de equipamento ou habitação serão definidos em articulação e de acordo com os projetos do edificado.

No contexto das áreas verdes de utilização coletiva a proposta contempla duas tipologias: áreas de enquadramento e áreas de recreio.

As **áreas de enquadramento** correspondem à envolvente e referenciação da via rápida e dos acessos a esta, são espaços sem capacidades de carga para o uso franco de recreio, mas que podem permitir a circulação pedonal ou ciclável quando projetados em conjunto com as parcelas adjacentes de uso público ou privado como é o caso da Parcela 5 que estabelece a articulação entre a parcela 4 e bairro da Quinta do Barão com a Rua Dr. Baltazar Cabral e a Parcela 7.

Por sua vez a **Parcela 8**, assegura a articulação entre a Parcela 7 e Sassoeiros.

Já a Parcela 6B e a bordadura da parcela 6A, apenas estabelecem o enquadramento da Via Rápida.

A estrutura de ensombramento dos passeios e áreas de estacionamento, considera-se integrada nesta tipologia de áreas verdes, e poderá ser implementada em caldeiras, canteiros ou faixas de plantação de acordo com o espaço disponível e a utilização prevista.

Quanto à **Parcela 7**, surge no horizonte do plano como área de enquadramento à ribeira, mas constitui uma reserva de área verde que pode evoluir, futuramente, para um espaço de recreio a integrar no parque urbano linear. Nesse contexto futuro deixam-se, de seguida, algumas orientações. Trata-se de uma área de 10638,88m<sup>2</sup> situada num enclave entre vias, com um ambiente ruidoso, mas localizada no cruzamento dos percursos entre o centro de Carcavelos e as Escolas de Carcavelos e Quinta do Marquês e Nova Oeiras e a escola de Carcavelos e, neste plano passa a ser acessível através da Ciclovia da Quinta do Barão.

Sugere-se que possa vir a configurar-se como um espaço de animação juvenil, criando um Bikepark. O desenho do circuito poderá tirar partido da modelação necessária para a obra hidráulica do troço da Ribeira de Sassoeiros que atravessa essa área, associado ao desenho de um percurso em gravilha, terra e madeira que ofereça a oportunidade de manobras de BMX oferecendo aos utilizadores alguns momentos de diversão. Nesse contexto:

- A estratégia de plantação deste espaço deverá ser associada a um sistema de proteção eficiente relativamente ao pisoteio de forma a criar uma estrutura arbóreo arbustiva compatível com a utilização proposta e que promova a qualidade ambiental do espaço, proporcionando condições de conforto nas áreas de recreio e estadia propostas;
- Os pavimentos deverão ser projetados com materiais permeáveis compatíveis com a proteção do corredor fluvial, e a vegetação a integrar deverá, maioritariamente, corresponder a vegetação da galeria ripícola;
- A exploração deste espaço pode ser pensada de forma integrada com o objetivo de promover a sua utilização em segurança, podendo integrar um pequeno quiosque de apoio.

As **áreas verdes de recreio**, no seu conjunto formam o **Parque Urbano Linear**, estabelecem-se em torno da parcela 1, tirando partido do valor cénico da vinha.

A **Parcela 9**, corresponde a um corredor ciclável que se estabelecerá ao longo do limite poente da parcela 1, sendo nesta proposta de alteração ao PP consideravelmente alargada em relação à que consta do PP em vigor.

A ciclovia da Quinta do Barão permitirá a articulação entre o centro de Carcavelos e as áreas a norte e a nascente, Bairro de São Miguel das Encostas, Sassoeiros e o Bairro da Bela Vista.

Com uma área de 5002.13 m<sup>2</sup>, a parcela permite estabelecer um percurso com uma largura mínima de 5m que assegura a circulação simultânea de bicicletas e peões ao longo da Vinha.

A largura do corredor permitirá a integração de pontos de paragem para descanso e contemplação da vinha, onde poderão ser integrados painéis explicativos relativos à atividade na Vinha de Carcavelos e encontrar memórias da sua importância na história da Freguesia.

O corredor ciclo pedonal será acompanhado por uma orla arbóreo arbustiva que, para além do seu enquadramento visual, estabelece um conjunto de sombras que aumentam o conforto bioclimático do espaço.

A articulação entre o centro de Carcavelos e a Quinta será conseguida através de um viaduto verde sobre a variante, com um perfil desafogado que permita a passagem pedonal e de ciclovía entre espaços verdes. Para além deste 'acontecimento' outros surgirão ao longo do percurso.

A acompanhar o limite norte da vinha, valorizando a estrutura que assinala a entrada da ribeira de Sassoeiros na quinta, propõe-se criar um percurso pedonal sobrelevado, que usufrua da vista sobre a vinha e permita uma aproximação visual dos Jardins e do Solar.

Com o objetivo de reduzir ao máximo a impermeabilização do corredor ciclável propõe-se a adoção de pavimento de carácter permeável tipo saibro, betão poroso ou outra solução de características semelhantes.

A **Parcela 11** permite assegurar a articulação da ciclovía da Quinta do Barão aos espaços verdes do bairro da antiga moagem e destes à ciclovía na estrada da antiga Legrand. Nesta parcela será importante a manutenção do máximo de zambujeiros existentes e que contribuirão para a rápida implementação de uma estrutura arbórea de enquadramento.

#### 4- PARÂMETROS URBANÍSTICOS

Em matéria de parâmetros e indicadores urbanísticos, no essencial mantem-se a proposta do Plano com as seguintes alterações:

- Ao nível dos usos, e como anteriormente referido, a parcela 1 é parcialmente alterada para acolher a componente do equipamento de apoio a jovens estudantes, o mesmo acontecendo com as parcelas 2 e 13;
- Ao nível de área de construção máxima apenas a parcela 2 sofre um acréscimo para viabilizar o tipo de valência que se pretende assegurar;
- Quanto à densidade populacional as alterações ocorrem de duas formas:
  - ✓ Passa a ser possível a permanência de população estudantil até 320 pessoas;
  - ✓ O nº de fogos, no conjunto das parcelas 3 e 4, que por defeito se mantem em 110, pode alcançar os 160 fogos em caso de obtenção de uma certificação de sustentabilidade ambiental A+, sem que tal se traduza num aumento de área, ou seja, haverá mais fogos, mas de menor dimensão.

**Quadro 8: Quadro global dos dados quantitativos**

QUADRO GLOBAL DOS DADOS QUANTITATIVOS (áreas em m <sup>2</sup> )		PP em vigor	Proposta de alteração
Área de intervenção do plano		174133,00	176117,28
Área em domínio privado (Parcelas 1A, 1B e Parcelas 3 e 4)		123370,00	121104,01
Área em domínio privado do Município (parcela 2)		13090,00	8627,60
Área em domínio público (parcelas 5,6A e B,7,8,9,10,11,12, 13, 14A e B)		37673,00	45385,68
Afetação de Usos (Área da superfície de pavimento)	Turismo	9016,00	4100,00
	Habitacional	21952,00	21952,00
	Comércio/serviços	500,00	500,00
	Equipamentos	1828,00	9916,00
Índice de utilização do solo		0,19	0,21
Nº de fogos (máximo admitido se obtidos os níveis de sustentabilidade A+)		110	160
Densidade habitacional (fogos/hectare)		6,5	9
Alojamento turístico	Nº de quartos (máximo)	70	70
Alojamento para estudantes	Nº de quartos (máximo)	0	320
Número total de camas (turismo e residências de estudantes)		150	460

Notas:

1. O estacionamento obedece aos parâmetros constantes do artigo 37º do regulamento em função do uso e carga efetiva que vier a ser construído em cada parcela.
2. O índice de impermeabilização é variável consoante o uso de cada parcela e consta do quadro síntese

Fonte: PPQB.2023.NRV



Os restantes parâmetros urbanísticos, como estacionamento, áreas de implantação, altura máxima, serão calculados e fixados após estabilizada a proposta de alteração.

**Quadro 9: Quadro síntese por parcela – Parâmetros de edificabilidade**

QUADRO SÍNTESE - Parâmetros de edificabilidade														
Nº da Parcela	Área da parcela (m <sup>2</sup> )	Qualificação do solo	Área do polígono máximo de implantação (m <sup>2</sup> )	Nº máximo de pisos acima do solo <sup>(7)</sup>	Altura máxima da fachada (m)	Superfície de pavimento por uso (m <sup>2</sup> )			Superfície de pavimento (área máxima) (m <sup>2</sup> )	Nº de fogos máximo (ver notas <sup>(4)</sup> e <sup>(6)</sup> )	Nº de camas (máx.)	Nº de quartos (máx.)	Índice de imperm. máximo (%)	
						Habituação (área máxima)	Com/Serv (área máxima)	Turismo (área mínima)						
Parcela 1A <sup>(1)</sup>	88 001,15	Espaços de atividades económicas - Espaço estratégico de atividades económicas e Espaços verdes	7 566,19	3	11 <sup>(9)</sup>	0,00	0,00	4 100,00	NA	9 016,00	0	140	70	10
Parcela 1B <sup>(2)</sup>	11 149,80	Espaços de uso especial - equipamento	5 144,81	3	11	0,00	0,00	NA	<sup>(10)</sup> 4 916,00	0	160	160	40	
Parcela 2 <sup>(3)</sup>	8 627,60		5 411,15	3	11									
Parcela 3 <sup>(4)</sup>	15 398,70	Espaço habitacional	9 451,44	5+R	19,50 incluindo recuado	17 100,00	0,00	0,00	0,00	17 100,00	85	NA	NA	40
Parcela 4 <sup>(5) e (6)</sup>	6 554,36		5 096,18	3	10	4 852,00	500,00	0,00	0,00	5 352,00	25	NA	NA	50
Parcela 5	1 130,24	Espaço verde	NA	NA	NA	0,00	0,00	0,00	0,00	NA	NA	NA	NA	2,5
Parcela 6A	13 325,57	Espaços de uso especial - infraestruturas estruturantes	NA	NA	NA	0,00	0,00	0,00	0,00	NA	NA	NA	NA	NA
Parcela 6B	1 049,16	Espaço verde	NA	NA	NA	0,00	0,00	0,00	0,00	NA	NA	NA	NA	NA
Parcela 7	10 638,88	Espaço verde	NA	NA	NA	0,00	0,00	0,00	0,00	NA	NA	NA	NA	2,5
Parcela 8	1 152,01	Espaço verde	NA	NA	NA	0,00	0,00	0,00	0,00	NA	NA	NA	NA	2,5
Parcela 9	5 002,13	Espaço verde	NA	NA	NA	0,00	0,00	0,00	0,00	NA	NA	NA	NA	2,5
Parcela 10	3 620,05	Espaços de uso especial - infraestruturas estruturantes	NA	NA	NA	0,00	0,00	0,00	0,00	NA	NA	NA	NA	NA
Parcela 11	2 829,30	Espaço verde	NA	NA	NA	0,00	0,00	0,00	0,00	NA	NA	NA	NA	40
Parcela 12	4 216,33	Espaços de uso especial - infraestruturas estruturantes	NA	NA	NA	0,00	0,00	0,00	0,00	NA	NA	NA	NA	NA
Parcela 13 <sup>(8)</sup>	2 796,99	Espaços de uso especial - infraestruturas estruturantes	NA	NA	NA	0,00	0,00	0,00	0,00	NA	NA	NA	NA	70
Parcela 14 A	60,80	Espaços de uso especial - infraestruturas estruturantes	NA	NA	NA	0,00	0,00	0,00	0,00	NA	NA	NA	NA	NA
Parcela 14 B	564,14	Espaços de uso especial - infraestruturas estruturantes	NA	NA	NA	0,00	0,00	0,00	0,00	NA	NA	NA	NA	NA
<b>TOTAIS</b>	<b>176 117,21</b>					<b>21 952,00</b>	<b>500,00</b>	<b>4 100,00</b>	<b>9 916,00</b>	<b>36 468,00</b>	<b>110</b>	<b>460</b>	<b>390</b>	<b>NA</b>

Estacionamento O n.º de lugares de estacionamento será calculado, em função da distribuição de usos, fogos e da área efetiva que vier a ser construída em cada parcela de acordo com os parâmetros constantes do quadro síntese, por aplicação dos indicadores e disposições constantes no artigo 37º do regulamento do Plano.

- NOTAS: (1) Os 4100 m<sup>2</sup> de superfície de pavimento correspondem à superfície de pavimento existente estimada  
(2) Destina-se a equipamento coletivo de exploração privada de apoio a jovens, ensino e ou saúde.  
(3) Equipamento de apoio a população estudante. A superfície máxima de pavimento indicada inclui 778 m<sup>2</sup> de superfície de pavimento existente.  
(4) Em virtude do sistema de incentivos de sustentabilidade ambiental o n.º máximo de fogos pode aumentar até 110 se o projeto obtiver certificação de sustentabilidade de nível A; ou até 120 fogos se essa certificação ambiental obtiver o nível A+. Este acréscimo de fogos não pode traduzir-se em acréscimo de área habitacional.  
(5) Os 500 m<sup>2</sup> destinados a comércio e serviços correspondem a um máximo de 10 lojas/frações.  
(6) Em virtude do sistema de incentivos de sustentabilidade ambiental o n.º máximo de fogos pode aumentar até 35 se o projeto obtiver certificação de sustentabilidade de nível A; ou até 40 fogos se essa certificação ambiental obtiver o nível A+. Este acréscimo de fogos não pode traduzir-se em acréscimo de área habitacional.  
(7) Nas parcelas 1 a 4 é admitida a construção de caves para estacionamento, arrumos e instalações técnicas desde que implantadas no interior dos polígonos máximos de implantação conforme disposições constantes no regulamento do Plano.  
(8) Espaço exterior de apoio/estacionamento público.  
(9) Nos edifícios existentes é permitida a manutenção da altura de fachada atual se for superior a 11 m.  
(10) Nos termos do n.º 3 do artigo 15º do presente regulamento, a superfície máxima de pavimento da parcela 1B corresponde à diferença entre a superfície de pavimento máxima de 9.016 m<sup>2</sup> e a superfície de pavimento efetivamente concretizada na parcela 1A.

Fonte: PPQB.2023.NRV

**Quadro 10: Quadro comparativo por parcela entre o PP em vigor e a proposta de alteração**

Nº da Parcela	Área da parcela (m²)		Nº máximo de pisos		Superfície de pavimento (m²)		Nº de fogos (máx.)		Nº de camas (máx.)		Nº de quartos (máx.)		Observações quanto à dimensão da parcela
	PP em vigor	Prop. de alteração	PP em vigor	Prop. de alteração	PP em vigor	Prop. de alteração	PP em vigor	Prop. de alteração	PP em vigor	Prop. de alteração	PP em vigor	Prop. de alteração	
Parcela 1	100907,00	88001,15	cv+3	cv+3	9016,00	9016,00	NA	NA	150	140	70	70	Na alteração, a parcela 1 aumenta ligeiramente a nascente para se ajustar ao limite do concelho em vigor, mas mesmo assim sofre uma redução de 1756 m², na sua maioria a favor da parcela 9 (corredor urbano linear), e também da parcela 3.
		11149,80							0	160	0	160	
Parcela 2	9273,00	8627,60	1	cv+3	1050,00	5000,00	NA	NA	0	160	0	160	Na alteração, a parcela 2 sofre uma redução de 645,4 m² a favor da nova parcela 11 (corredor urbano linear).
Parcela 3	15213,00	15398,70	cv+5+R	cv+5+R	17100,00	17100,00	85	120	NA	NA	NA	NA	Na alteração, a parcela 3 sofre uma ligeira ampliação de 185,7 m² provenientes da parcela 1. O aumento de fogos está dependente de nível de certificação ambiental que o projeto possa alcançar.
Parcela 4	7250,00	6554,36	cv+2+R	cv+3	5352,00	5352,00	25	40	NA	NA	NA	NA	4852,00 m² de superfície de pavimento para habitação + 500 m² para comércio e serviços num total de 10 lojas. Na alteração, a parcela 4 sofre uma ligeira redução de 695,69 m² a favor da nova parcela 11 (corredor urbano linear), embora tenha ido recuperar a área da parcela 11 do PP em vigor que era de 696,00 m² (que deixou de se justificar). O aumento de fogos está dependente de nível de certificação ambiental que o projeto possa alcançar.
Parcela 5	1245,00	1130,24	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Acerto cartográficos.

Nº da Parcela	Área da parcela (m <sup>2</sup> )		Nº máximo de pisos		Superfície de pavimento (m <sup>2</sup> )		Nº de fogos (máx.)		Nº de camas (máx.)		Nº de quartos (máx.)		Observações quanto à dimensão da parcela
	PP em vigor	Prop. de alteração	PP em vigor	Prop. de alteração	PP em vigor	Prop. de alteração	PP em vigor	Prop. de alteração	PP em vigor	Prop. de alteração	PP em vigor	Prop. de alteração	
Parcela 6A	11677,00	13325,57	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Na alteração, a parcela 6 sofre uma ampliação de 1648,57 m <sup>2</sup> proveniente das anteriores parcelas 4, 5 e 9, em virtude do seu limite ter sido corrigido pela vedação existente.
Parcela 6B	0,00	1049,16	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Esta sub parcela não estava delimitada e a sua área estava integrada na parcela 7 mas em linha com o que se passa no troço a sul (parcela 6) a área da infraestrutura rodoviária da variante vai até à vedação, razão pela qual esta área passa a ser individualizada da parcela 7.
Parcela 7	11011,00	10638,88	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Na alteração, a parcela 7, apesar da área retirada para a parcela 6B, apenas sofre uma redução de 372 m <sup>2</sup> o que se deve a acertos cartográficos.
Parcela 8	1327,00	1183,62	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Na alteração, a parcela 8 sofre uma ligeira redução de 143,38 m <sup>2</sup> a favor da parcela 12.
Parcela 9	2726,00	5002,13	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Na alteração, a parcela 9 sofre uma ampliação significativa de 2276 m <sup>2</sup> proveniente, na sua maioria, da parcela 1, em virtude do alargamento do corredor urbano linear que se desenvolve entre a parcela da variante e a zona da vinha na parcela 1.
Parcela 10	3455,00	3620,05	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Acerto cartográficos.

Nº da Parcela	Área da parcela (m²)		Nº máximo de pisos		Superfície de pavimento (m²)		Nº de fogos (máx.)		Nº de camas (máx.)		Nº de quartos (máx.)		Observações quanto à dimensão da parcela
	PP em vigor	Prop. de alteração	PP em vigor	Prop. de alteração	PP em vigor	Prop. de alteração	PP em vigor	Prop. de alteração	PP em vigor	Prop. de alteração	PP em vigor	Prop. de alteração	
Parcela 11	696,00	2829,30	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Na alteração, a parcela 11 corresponde a uma nova configuração e localização passando a ter uma área de 2829,30 m² proveniente, de várias parcelas (2, 4 e 13), em virtude da criação do corredor urbano linear.
Parcela 12	4576,00	4216,33	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Acerto cartográficos.
Parcela 13	3817,00	2796,98	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Na alteração, a parcela 13 sofre uma redução significativa de 1020,0 m² a favor da parcela 11.
Parcela 14	960,00	60,80	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	Correspondem a áreas de arruamentos marginais existentes. Apenas acertos cartográficos.
		564,14		NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	
<b>TOTAIS</b>	174133,00	176148,81			32518,00	36468,00	110	160	150	460	70	390	

Fonte: PPQB.2023.NRV

## 5- INFRAESTRUTURAS URBANAS

### 5.1- Rede de Abastecimento de água

Refere-se o presente capítulo à proposta das infraestruturas de abastecimento de água para o Plano de Pormenor da Quinta do Barão, depois de identificadas as condições existentes nos Estudos de Caracterização.

A **Águas de Cascais, SA (AdC)** é a empresa concessionária do Sistema Municipal de Distribuição de Água e de Drenagem de Águas Residuais do município de Cascais. Tem como missão a exploração e gestão conjunta da Manutenção do Sistema de Águas Pluviais, e a exploração e gestão conjunta dos Serviços Públicos Municipais de Captação, Tratamento e Distribuição de Água e da Recolha e Rejeição de Efluentes Domésticos, em Cascais, incluindo a construção, extensão, reparação, renovação, manutenção, e melhoria de todas as Instalações, Infraestruturas e Equipamentos que compõem os Sistemas de Abastecimento de Água e de Águas Residuais, bem como todas as obras, nos termos do Plano de Investimentos, do Caso Base e do Programa de Exploração.

De acordo com o mapa das Zonas de Abastecimento de Água do Município de Cascais, a Quinta do Barão insere-se na Zona 6 – EPAL e, de acordo com informação cadastral recebida, na área de intervenção verifica-se a existência de rede de distribuição em alta, com duas condutas a atravessar a Quinta do Barão:

- conduta adutora da EPAL de Betão Armado Ø500 (fora de serviço), implantada ao longo da Rua Dr. José Joaquim de Almeida (limite sul da AI do PP), prolongando-se para nascente ao longo da Rua Dr. José I (já no município de Oeiras) e para poente atravessando a rotunda da Variante à EN 6-7, e seguindo para a zona central de Carcavelos;
- conduta adutora das Águas de Cascais de material e diâmetro não conhecidos, implantada na Rua Dr. Baltazar Cabral, prolongando-se para nascente pelos acessos internos da Quinta do Barão até à Av. D. José I (município de Oeiras), seguindo a partir deste ponto com traçado paralelo/coincidente com o da conduta da EPAL referida.

No que se refere à distribuição em baixa, nas vias limítrofes ao plano (Av. da República e Av. D. José I, ambas pertencentes ao município de Oeiras) existem condutas de abastecimento de água

(PEA Ø250). Ao longo da Rua Dr. José Joaquim de Almeida existe um troço de conduta de PEA Ø 110 na extensão compreendida entre a R. Jardim Júlio Moreira e a rotunda da variante à EN 6-7, passando a FF Ø 100 no limite sul da quinta e até à rotunda das palmeiras, local onde intersecta uma conduta de FC Ø 110. Esta conduta de FC Ø 100 desenvolve-se numa extensão de cerca de 95m ao longo da Av. D. José I, entrando a partir deste ponto na Quinta do Barão e prolongando-se para norte ao longo dos acessos internos, passando pelos edifícios existentes até ao portão localizado na Av. Da República (seguindo para norte, Sassoeiros). Assim, deteta-se uma malha que no sector Nascente penetra no interior da parcela 1 e que atualmente abastece as edificações existentes.

No limite poente da AI do PP identifica-se uma conduta FC Ø 200 (Rua Dr. Baltazar Carvalho), da qual é feita uma ligação em FC Ø 110 com posteriores troços em PEA Ø 200 e Ø 160, para abastecimento das áreas urbanas localizadas nesta zona.

O estudo da Rede de Distribuição de Águas foi desenvolvido ao nível de conceito geral, tendo por base o estudo de ocupação proposto, permitindo definir a rede de abastecimento da área a urbanizar. A rede de distribuição a implantar terá um desenvolvimento em malha, por forma a conseguir-se uma melhor continuidade de serviço e um melhor equilíbrio de pressões.

Assim, as parcelas 1A e 1B serão abastecidas através da conduta existente ao longo da Rua Dr. José Joaquim de Almeida (troço de conduta de PEA Ø 110), havendo ainda possibilidade da Parcela 1 B ser abastecida através da conduta de FC Ø 100 existente no interior da Quinta do Barão.

A conduta adutora das Águas de Cascais de material e diâmetro não conhecidos, implantada na Rua Dr. Baltazar Cabral, e que se prolonga no interior da Quinta para as parcelas 1 e 3, será inspecionada e reavaliada. Caso se detete degradação efetiva, será substituída e novamente executada em materiais a indicar pelas Águas de Cascais.

A parcela 3 será abastecida por conduta a implantar ao longo da Avenida da República, com origem na atualmente existente na rotunda desta avenida (PEA Ø250), na proximidade do portão norte da quinta.

A Poente a malha existente (PEA Ø 160) fornecerá os ramais para as parcelas 4 e 5. A Sul, a parcela 2 será alimentada através de uma nova conduta a implantar ao longo da Rua Jardim Júlio Moreira, até à existente na Rua Dr. José Joaquim de Almeida (PEA Ø 110).

Apesar de se garantir, desde já, a extensão da rede de abastecimento de água por forma a que as parcelas com ocupação de espaços verdes permitam a instalação de sistemas de rega, na fase de projeto de execução poderão ser equacionadas soluções que integrem o aproveitamento das águas pluviais para o efeito. Assim, dado que a componente agrícola (vinha) é um dos principais usos do espaço do Plano, e sendo que mais de 70% são áreas verdes, a rega destes espaços assume extrema importância, pelo que na fase de projeto de execução será equacionada a implementação de sistemas de drenagem próprios e estratégias de retenção e tratamento de águas pluviais, tirando proveito da capacidade de escoamento e filtração prevista, para posterior reaproveitamento e utilização nos sistemas de rega.

Considerando que o tipo de ocupação da urbanização, estabeleceu-se o diâmetro mínimo de Ø100mm, de acordo o regulamento em vigor. O combate a incêndios será assegurado por hidrantes constituídos por marcos de água afastados entre si por distâncias nunca superiores a 130m. As condutas a instalar serão implantadas ao longo dos passeios. A profundidade mínima será de 0,80m, relativamente à geratriz superior, exceto no caso de atravessamento das faixas de rodagem, onde este valor será de 1,00 metro.

## **5.2- Rede de drenagem de águas residuais domésticas**

Refere-se o presente capítulo à proposta das infraestruturas de águas residuais domésticas para o Plano de Pormenor da Quinta do Barão, depois de identificadas as condições existentes no Estudo de Caracterização.

Como já referido, a **Águas de Cascais, SA (AdC)** é a empresa concessionária do Sistema Municipal de Distribuição de Água e de Drenagem de Águas Residuais do município de Cascais e, uma das suas missões é a Recolha e Rejeição de Efluentes Domésticos, em Cascais, incluindo a construção, extensão, reparação, renovação, manutenção, e melhoria de todas as Instalações, Infraestruturas e Equipamentos que compõem os Sistemas de Águas Residuais. A **Águas do Tejo Atlântico, S.A. (AdTA)**, criada pelo Decreto-Lei 34/2017, de 24 de março é responsável pela gestão e exploração do sistema multimunicipal de saneamento de águas residuais da Grande Lisboa e Oeste, em regime de exclusivo e por um prazo de 30 anos. A Águas do Tejo Atlântico constitui o maior operador de saneamento do País, cujo sistema tem como utilizadores 23 municípios, anteriormente utilizadores dos serviços de saneamento prestados pelas empresas SANEST, SIMTEJO e Águas do Oeste, onde se inclui o município de Cascais.

O concelho de Cascais possui um sistema de drenagem de águas residuais do tipo separativo, onde as águas residuais domésticas e as águas pluviais são drenadas através de redes independentes.

Para além das redes de drenagem de águas residuais domésticas e pluviais, o concelho de Cascais é ainda atravessado por um intercetor geral, sob gestão e propriedade da Águas do Tejo Atlântico, com origem no concelho de Oeiras, e que encaminha águas residuais domésticas provenientes dos concelhos de Amadora, Oeiras e Sintra para a ETAR da Guia, em Cascais.

Na área do PP é identificado um emissário da rede de drenagem de águas residuais em alta da AdTA (PEAD Ø 500 a 600), que atravessa a Quinta do Barão com orientação Norte/Sul, localizando-se ao longo da crista do talude da Variante à EN 6-7 e dentro dos limites da quinta, atravessando a Variante à EN6-7 na proximidade da rotunda, até à Rua Dr. José de Almeida, junto do extremo sudoeste da AI do PP. Este emissário será desativado e substituído por um novo, prevendo a AdTA que a nova solução, em fase de estudo, se inicie numa caixa existente na Rotunda do Barão e se desenvolva ao longo do talude da Variante à EN6-7 mas do lado oposto ao atual, e posteriormente sob as Ruas Raúl Dinis, Luís de Piçarra e Jardim Júlio Moreira (intercetando as parcelas 14A, 5, 13, 11 e 2) terminando numa caixa existente nas proximidades da Rua Dr. José Joaquim de Almeida, fora da AI do PP.

No que se refere à rede doméstica, o cadastro recebido identifica coletores de águas residuais dentro da AI do PP, apenas na zona poente, na área compreendida entre a Variante à EN6-7 e Carcavelos e próxima dos edifícios em ruínas, em PVC Ø 200 e PPC Ø 200. A infraestrutura de águas residuais inclui ainda caixas de visita/ligação, que se encontram representadas nas peças desenhadas.

O estudo da Rede de Drenagem de Águas Residuais foi desenvolvido ao nível de conceito geral, tendo por base o estudo de ocupação proposto, permitindo definir a rede de coletores da área a urbanizar.

Assim, as parcelas 1 A e 1B terão ramais de ligação num coletor a implantar dentro da quinta, e que será posteriormente prolongado para sul e implantado ao longo da Rua Dr. Joaquim de Almeida, atravessando a rotunda, até se ligar ao existente.

A norte, a parcela 3 terá ligação a um novo coletor a implantar ao longo da Rua Dr. Baltasar Cabral, descarregando numa caixa existente do outro lado da Variante à EN6-7.



A Poente, as restantes parcelas 2 e 4 enviarão os ramais de descarga para a rede instalada no loteamento aí localizado.

A rede residual proposta será concebida em sistema separativo com implantação no eixo dos arruamentos. Será considerada a localização dos coletores das águas residuais domésticas em nível inferior ao dos coletores pluviais. O desnível entre os dois coletores será de 0,50m, de forma a permitir as ligações dos ramais dos lotes.

No cálculo das redes procurar-se-á compatibilizar os aspetos técnicos e económicos, minimizando os volumes de escavação, sem prejuízo do funcionamento hidráulico da rede e da resistência estrutural dos coletores, garantindo assim uma altura mínima de recobrimento das tubagens de 1,00 m sobre o extradorso.

Por outro lado, serão também compatibilizadas ambas as redes entre si, para garantir o desenvolvimento dos coletores nas situações de cruzamento e assegurar a ligação dos ramais domiciliários com implantação em nível inferior à rede de água.

Os diâmetros mínimos considerados no dimensionamento dos coletores serão de 200 mm.

Os condicionamentos gerais a respeitar no dimensionamento dos coletores são:

- O diâmetro nominal mínimo admitido nos coletores será de 200 mm.
- A altura máxima da secção de escoamento nos coletores está limitada a metade do diâmetro (escoamento a meia secção), para diâmetros iguais ou inferiores a 500 mm e 0,75 para diâmetros superiores a este valor;
- A velocidade máxima de escoamento é fixada em 3 m/s, valor que habitualmente se considera como garantia de não erosão das paredes dos coletores e de manutenção das forças atuantes sobre as mesmas em valores adequados.
- A velocidade mínima de escoamento considerada para o caudal de ponta no início da exploração foi de 0,60 m/s, de modo a garantir a auto limpeza dos coletores, situação passível de não ser verificada em troços de cabeceira em que tal condicionante levaria à execução de valas excessivamente fundas.

Ao longo dos coletores serão instaladas câmaras de visita, mais precisamente

- na confluência de coletores;
- nos pontos de mudança de direção, de inclinação e de diâmetro dos coletores;
- nos alinhamentos retos, onde o afastamento máximo entre câmaras de visita consecutivas não deve ultrapassar os 60 m.

Disporão de gola passa-muros na ligação à tubagem e permitirão o varejamento dos diferentes troços em caso de anomalia no funcionamento gravítico. As câmaras de visita serão de planta circular, regra geral com um diâmetro interno de 1,0 m ou 1,25 m e providas de tampa de ferro fundido com vedação hidráulica com o diâmetro de 60 cm e da classe D400 quando implantadas no estacionamento. O acesso ao interior das câmaras será feito através de degraus em aço revestido a polipropileno, cravados numa das paredes.

Os coletores serão assentes em vala com a profundidade mínima de 1,00 m medida entre o extradorso do coletor superior e a superfície do terreno. A dimensão das valas será variável com o diâmetro dos coletores.

### **5.3- Rede de drenagem de águas pluviais**

Também é da responsabilidade da Águas de Cascais, SA (AdC) a exploração e gestão conjunta da Manutenção do Sistema de Águas Pluviais em Cascais, incluindo a construção, extensão, reparação, renovação, manutenção, e melhoria de todas as Instalações, Infraestruturas e Equipamentos que compõem os Sistemas de Águas Residuais, bem como todas as obras, nos termos do Plano de Investimentos, do Caso Base e do Programa de Exploração.

Como já referido no ponto anterior, o concelho de Cascais possui um sistema de drenagem de águas residuais do tipo separativo, onde as águas residuais domésticas e as águas pluviais são drenadas através de redes independentes. Relativamente às águas pluviais, a área de intervenção é atravessada por dois coletores de águas pluviais que se localizam ao longo da Variante à EN 6-7:

- Coletor em Betão simples Ø 2000, que se prolonga para Sul, ao longo da referida via e já fora da AI do PP;
- Coletor em Betão simples Ø 400 associado à drenagem da plataforma viária, e que descarrega no anterior, aproximadamente a meio da extensão compreendida entre as duas rotundas.

O cadastro fornecido pelo município identifica ainda coletores de águas residuais dentro da AI do PP, na zona poente, na área compreendida entre a Variante à EN6-7 e Carcavelos e próxima dos edifícios em ruínas, em Betão Simples Ø 400, com descarga no coletor de maior dimensão referido acima.

A Rua Dr. José Joaquim de Almeida, no limite sul da intervenção, possui também rede de águas pluviais, não sendo conhecido o material das condutas neste arruamento.

A infraestrutura de águas pluviais inclui ainda sumidouros, sarjetas e caixas de visita/ligação, que se encontram representadas nas peças desenhadas.

O estudo da Rede de Drenagem de Águas Pluviais foi desenvolvido ao nível de conceito geral, tendo por base o estudo de ocupação proposto, permitindo definir a rede de coletores da área a urbanizar, e os locais para descarga dos efluentes pluviais.

Assim, as parcelas 1 A e 1B terão ramais de ligação num coletor a implantar dentro da quinta, e que será posteriormente prolongado para sul e implantado ao longo da Rua Dr. Joaquim de Almeida, atravessando a rotunda, até se ligar ao existente.

A norte, a parcela 3 terá ligação a um novo coletor a implantar ao longo da Rua Dr. Baltasar Cabral, descarregando numa caixa existente do outro lado da Variante à EN6-7.

A Poente, as restantes parcelas 2 e 4 enviarão os ramais de descarga para a rede instalada no loteamento aí localizado.

Como já anteriormente referido, dado que a componente agrícola (vinha) é um dos principais usos do espaço do Plano, e sendo que mais de 70% são áreas verdes, a rega destes espaços assume extrema importância. Desta forma, na fase de projeto de execução será equacionada a implementação de sistemas de drenagem próprio e estratégias de retenção e tratamento de águas pluviais, tirando proveito da capacidade de escoamento e filtração prevista, para posterior reaproveitamento e utilização nos sistemas de rega.

A rede pluvial proposta é concebida em sistema separativo com implantação ao eixo dos arruamentos.

Será considerada a localização dos coletores das águas residuais domésticas em nível inferior ao dos coletores pluviais. O desnível entre os dois coletores será de 0,50m, de forma a permitir as ligações dos ramais dos lotes e sumidouros.

Por outro lado, houve também que compatibilizar todas as redes entre si, para garantir o desenvolvimento dos coletores nas situações de cruzamento e assegurar a ligação dos ramais domiciliários com implantação em nível inferior à rede de água.

O diâmetro mínimo considerado no dimensionamento dos coletores deverá ser de 300 mm.

Ao longo dos coletores serão instaladas câmaras de visita, mais precisamente

- na confluência de coletores;
- nos pontos de mudança de direção, de inclinação e de diâmetro dos coletores;
- nos alinhamentos retos, onde o afastamento máximo entre câmaras de visita consecutivas não deve ultrapassar os 60 m.

As câmaras de visita serão de planta circular, regra geral com um diâmetro interno de 1,0 m ou 1,25 m e providas de tampa de ferro fundido com vedação hidráulica com o diâmetro de 60 cm e da classe D400 quando implantadas no estacionamento. O acesso ao interior das câmaras será feito através de degraus em aço revestido a polipropileno, cravados numa das paredes.

Os coletores serão assentes em vala com a profundidade mínima de 1,00 m medida entre o extradorso do coletor superior e a superfície do terreno. A dimensão das valas será variável em função do diâmetro dos coletores.

#### **5.4- Rede de Abastecimento de Gás**

A Lisboagás é a concessionária para a distribuição de Gás Natural nos 15 concelhos do distrito de Lisboa, nos quais se inclui o município de Cascais. De acordo com cadastro das infraestruturas da Lisboa Gás de 2008 (apresentado no PDM atualmente em vigor) verifica-se que na área de intervenção do Plano de Pormenor não existe abastecimento de gás, sendo possível identificar redes de distribuição nas imediações, nas zonas urbanizadas a sul e poente da AI do PP.

Assim, verifica-se a existência de uma linha PE 200 no extremo sudoeste da área de intervenção, na Rua Jardim Júlio Moreira, que se prolonga para a zona central de Carcavelos, da qual são feitas ligações às áreas urbanas adjacentes à AI (tubagens PE 40 e PE 63). As restantes redes existentes nas zonas urbanas localizadas a Sul e nascente da AI do PP são abastecidas por linhas localizadas no município de Oeiras.

A inexistência de redes na periferia das parcelas 1 e 3, obrigará à execução ao longo dos acessos adjacentes de novas condutas de gás natural, que deverão ligar-se às infraestruturas da Lisboagás. A rede será executada em materiais a indicar por esta última.

A parcelas 4 será abastecida pela rede existente no loteamento adjacente.

### **5.5- Rede de Alimentação Elétrica**

Os elementos fornecidos pela E-Redes, relativamente à infraestruturas das redes de Média Tensão existentes na área de intervenção, encontram-se representados na Planta da Rede de Energia Elétrica que acompanha o Plano.

Nas parcelas em que se prevê edificação, existe na envolvente rede de Média Tensão. Dadas as áreas de construção, prevê-se que para as parcelas 1B, 2, 3 e 4, seja necessário recorrer à implantação de novos Postos de Seccionamento e Transformação dentro das respetivas parcelas, ligados à rede de Média Tensão existente na proximidade. Caberá ao distribuidor (E-Redes) a indicação das características destas ligações, após pedido de condições de ligação à rede, aquando do pedido de licenciamento de construção.

Sempre que necessário será prevista a reformulação da rede de iluminação pública nos arruamentos e prevista nova nos novos arruamentos das diversas parcelas, assim como ao longo de toda a ciclovia e espaços de recreio / lazer.

### **5.6- Rede de Iluminação Pública**

Conforme indicado na peça desenha em anexo, deverá ser garantida rede de iluminação pública ao longo dos espaços de circulação pedonal, ciclável e viária. As soluções adotadas devem ter em conta as condições de segurança e de fluidez necessárias ao tráfego noturno, permitindo aos condutores um reconhecimento fácil e rápido do traçado das vias onde circulam e de possíveis obstáculos que nelas possam surgir.

A definição das soluções e espaçamentos, deverá ser definida em fase de projeto de execução, sendo respeitados os níveis de iluminação de acordo com a classificação das zonas a iluminar e realizados cálculos luminotécnicos recorrendo a meios informáticos, em conformidade com as características fotométricas de um tipo de luminária representativo, de fotometria adequada e de

boa qualidade construtiva. As colunas e aparelhos de iluminação deverão ser qualificados pelo distribuidor de energia, com a tecnologia eficiente LED.

### **5.7- Rede de Telecomunicações**

De acordo com os elementos recebidos pelos operadores, relativos às infraestruturas de telecomunicações existentes, registam a distribuição de tubagens e câmaras de visita localizadas na envolvente das parcelas edificáveis. Assim, nas parcelas 1B, 2, 3 e 4, deverão ser executadas redes de tubagem para telecomunicações necessárias ligadas às caixas existentes na proximidade.

### **5.8- Recolha de Resíduos Sólidos Urbanos**

O sistema de gestão de resíduos e a manutenção da salubridade dos espaços públicos é da responsabilidade do Município de Cascais, delegada na Cascais Ambiente, através da recolha, transporte e encaminhamento de todos os resíduos urbanos. Depois de recolhidos, os resíduos são transportados para o Ecoparque de Trajouce, e sujeitos a diversos sistemas de tratamento que passam pela reciclagem, valorização, incineração e/ou deposição final em Aterro. O tratamento e destino final são assegurados pela TratoLixo.

O Município tem implementado equipamentos para a deposição indiferenciada e seletiva de resíduos (papel, plástico e vidro), em contentores ou sistemas enterrados. Os sistemas enterrados compreendem equipamentos de 3 m<sup>3</sup> de capacidade para resíduos indiferenciados e conjuntos de 3 equipamentos para recolha seletiva: um de 3 m<sup>3</sup> para vidro, um de 5 m<sup>3</sup> para papel/cartão e um de 5 m<sup>3</sup> para plástico.

Na zona de intervenção associada ao plano e nas suas imediações não existem equipamentos de deposição de resíduos. Na área poente envolvente à do plano é possível identificar sistemas enterrados associados às urbanizações mais recentes, e diversos contentores destinados a resíduos indiferenciados e materiais recicláveis em zonas urbanas mais antigas e consolidadas. Na área norte e nascente do plano, a recolha é da responsabilidade do município de Oeiras.

Na fase de projeto de execução serão contactadas as entidades responsáveis por forma a aferir a melhor localização para a implantação de equipamentos de recolha, garantindo a sua integração nos circuitos habituais de recolha. Paralelamente, deverão ser equacionadas soluções de valorização de resíduos biodegradáveis (compostagem) para eventual utilização em terreno agrícola (vinha).

## 6- SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL

Da avaliação do posicionamento do desempenho ambiental efetuada pelo Sistema *LiderA*, na fase de Estudo Prévio, a proposta de alteração do PPQB insere-se numa classe de bom desempenho (classe A) o que significa, em termos ambientais, uma importante melhoria do desempenho ambiental em relação à prática comum neste tipo de procedimento.

De acordo com o *Relatório de Certificação LiderA<sup>1</sup>*, entre as vertentes com maior desempenho destacam-se a Integração local, a Qualidade do serviço e Resiliência, a Vivência socioeconómica e Uso Sustentável/marketing e inovação.

Esse desempenho resulta sobretudo:

- De uma excelente Integração local – destacando-se neste âmbito o desempenho excecional (A++) obtido ao nível da conservação e valorização dos ecossistemas naturais e do património construído e o bom desempenho (A+) ao nível da organização territorial e da forma como o layout considera as condicionantes e valoriza o território, as funções do solo e a paisagem;
- De um bom desempenho ao nível da Qualidade do serviço e Resiliência – destacando-se o bom desempenho (A+) ao nível da qualidade ambiental e níveis de segurança que se prevê que se venha a adotar e pela adoção de soluções que permitem a sua adaptação e resiliência aos eventos climáticos extremos;
- De um excelente desempenho ao nível da Vivência socioeconómica – destacando-se o desempenho excecional (A++) pelo seu contributo para o bem-estar comunitário, para a promoção da responsabilidade social (e vitalidade), pelas amenidades de que dispõe e para a valorização da cultura e identidade local; destaca-se ainda o bom desempenho (A+) ao nível da acessibilidade e mobilidade ativa e na criação de um espaço inclusivo, flexível e com usos complementares e pelo seu futuro contributo para a criação de emprego;
- De um desempenho excecional ao nível do Uso sustentável – nomeadamente ao nível do critério “marketing e inovação”, pela ambição de promover a sustentabilidade

---

<sup>1</sup> Relatório de Certificação LiderA - “Avaliação de Posicionamento do Desempenho Ambiental em Estudo Prévio e oportunidades de melhoria”. Novembro.2021

demonstrando preocupação na adoção e inclusão de boas práticas de gestão ambiental e sustentabilidade no layout apresentado e tornando o hotel e equipamentos propostos, alvo de certificação sustentável.

Foram, no entanto, e no âmbito desse processo de avaliação, identificadas oportunidades de melhoria<sup>2</sup> de forma a que se atinja, um nível de certificação mais elevado (A+).

Para a concretização desse nível de certificação que se pretende, e tanto ao nível da área de intervenção do PPQB como dos futuros projetos e intervenções a concretizar na sua área, deverá promover-se - e sem prejuízo de outras medidas que se venham a relevar necessárias para a concretização da certificação ambiental – a adoção das seguintes práticas e princípios de sustentabilidade:

- Adoção de princípios e medidas bioclimáticas;
- Adoção de sistemas energéticos e hídricos eficientes e medidas de gestão dos consumos;
- Adoção de sistemas de produção de energias renováveis;
- Integração de uma rede de esgotos separativa permitindo a reutilização de águas residuais e pluviais;
- Adoção de um plano interno de gestão eficiente dos resíduos urbanos;
- Integração de soluções de redução do ruído;
- Promoção e valorização da mobilidade sustentável;
- Integração de equipamentos eficientes (baixo consumo);
- Integração de soluções de custo mais reduzido no ciclo de vida e de economia circular;
- Adoção de produtos e materiais de origem responsável;
- Adoção de materiais resistentes e de grande durabilidade;
- Adoção de uma estratégia de comunicação de sensibilização de boas práticas para os futuros utilizadores.

Estas oportunidades de melhoria integradas no presente documento, no Regulamento do PPQB, e pormenorizadas no *Relatório do LiderA* que acompanha o Plano, deverão contribuir para que se venha a atingir um desempenho ambiental de referência, tanto ao nível do plano de pormenor, como dos projetos que dele possam resultar.

---

<sup>2</sup> Relatório de Certificação LiderA - Anexo III. Novembro.2021



## 7- CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente proposta de alteração pretende garantir uma verdadeira acessibilidade e integração dos modos suaves através da área do PP, promovendo uma rede de circulação e de ligação entre os principais polos dinamizadores na envolvente da AI do PP privilegiando a sua articulação com espaços verdes que proporcionam um maior conforto de utilização.

Em simultâneo vem contribuir para assegurar:

- a concretização de um corredor de salvaguarda da Ribeira de Sassoeiros numa conjugação entre espaços exteriores públicos e privados;
- a salvaguarda dos valores culturais e divulgação das memórias históricas e culturais associadas á Quinta do Barão e ao Vinho de Carcavelos.

Evidenciando uma lógica de promoção da “Cidade dos 15 m”, o desenvolvimento do meio urbano deve assentar na inclusão, saúde e segurança e as propostas de alteração vêm ao encontro desses princípios, promovendo:

- O desenvolvimento de uma rede ciclável partilhada em ligação com os principais centros e equipamentos de proximidade;
- O aumento e qualificação do espaço pedonal;
- A eliminação de barreiras e espaços de segregação;
- A implementação de espaços destinados ao usufruto e prática de exercício físico com a introdução de espécies arbóreas e mobiliário urbano que potencie a estadia;
- O efeito cénico da Quinta do Barão e dos ambientes naturais e paisagem agrícola a ela associados;
- A criação de espaços seguros e desafogados destinados à permanência e socialização;
- A construção de espaços de *coworking*;
- A oferta de espaços economicamente acessíveis para os jovens estudantes.

Por fim, importa ter presente que as alterações ao PP vêm também dar consistência e credibilidade à sustentabilidade económica da intervenção para permitir atingir as metas de conservação do património e de valorização do espaço público tão ambicionadas.

Para a alteração ao PP evoluir favoravelmente para uma concretização bem-sucedida é fundamental obter consensos sobre as propostas agora apresentadas e ter em consideração, fundamentalmente, todos os aspetos relacionados com as acessibilidades e mobilidade (projetos e intervenções previstos em detalhe) na envolvente da AI do PP que possam afetar os troços de vias abrangidos ou confinantes com o plano no sentido de alcançar uma articulação harmoniosa.

**8- SIGLAS**

<b>AI</b>	Área de Intervenção
<b>AML</b>	Área Metropolitana de Lisboa
<b>ARU</b>	Área de Reabilitação Urbana
<b>CMC</b>	Câmara Municipal de Cascais
<b>DGPC</b>	Direção Geral do Património Cultural
<b>DPH</b>	Domínio Público Hídrico
<b>ERT</b>	Entidade Regional de Turismo
<b>IGT</b>	Instrumento de Gestão Territorial
<b>IIP</b>	Imóvel de Interesse Público
<b>LVT</b>	Lisboa e Vale do Tejo
<b>PAICD</b>	Plano de Ação Integrado para as Comunidades Desfavorecidas
<b>PAMUS</b>	Plano de Ação para a Mobilidade Urbana Sustentável
<b>PARU</b>	Plano de Ação para a Regeneração Urbana
<b>PDM</b>	Plano Diretor Municipal
<b>PEDU</b>	Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano
<b>PGBH</b>	Plano de Gestão de Bacia Hidrográfica
<b>PGRI</b>	Plano de Gestão de Riscos de Inundações
<b>PMOT</b>	Plano Municipal de Ordenamento do Território
<b>PNA</b>	Plano Nacional da Água
<b>PNPOT</b>	Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território
<b>PP</b>	Plano de Pormenor
<b>PPQT</b>	Plano de Pormenor Quinta do Barão
<b>PROT</b>	Plano Regional de Ordenamento do Território
<b>QRE</b>	Quadro de Referência Estratégico
<b>RAN</b>	Reserva Agrícola Nacional
<b>REN</b>	Reserva Ecológica Nacional
<b>REOT</b>	Relatório do Estado do Ordenamento do Território
<b>RH</b>	Região Hidrográfica
<b>RJIGT</b>	Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial

## 9- LISTA DE CONTEÚDOS DO PLANO

Volume I – Elementos que constituem o plano		
<b>Peças Escritas</b>		
Regulamento		
Peças desenhadas		Escala
1.1	Planta de Implantação – Qualificação do solo	1:1 000
1.2	Planta de Implantação – Desenho urbano	1:1 000
1.3	Planta de Condicionantes	1:1 000
Volume II – Elementos que acompanham o plano		
<b>Peças Escritas</b>		
<b>Relatório de Proposta</b> - fundamentação das soluções adotadas, contendo a descrição da solução urbanística nas suas diversas vertentes, especialidades e conformidade com planos e programas de hierarquia superior e estratégias setoriais.		
<b>Relatório de Execução</b> - Programa de execução e plano de financiamento (calendarização e estimativa das diversas intervenções e meios de financiamento).		
Relatório Acústico (Mapa de Ruído)		
Estudo de Tráfego		
Estudo Hidráulico da Ribeira		
Peças desenhadas		Escala
2.1	Planta de apresentação e qualificação ambiental proposta	1:1 000
2.2	Cortes gerais/perfis paisagísticos propostos	1:300
2.3	Rede viária proposta - Hierarquia	1:1 000
2.4	Rede viária proposta – Traçado e pavimentação	1:1 000
2.5	Rede viária proposta – Perfis transversais tipo – PTT1, PTT2 e PTT3	1:50
2.6	Rede viária proposta – Perfis transversais tipo – PTT4 e PTT5	1:50
2.7	Rede de abastecimento de água proposta	1:1 000
2.8	Rede de drenagem de águas residuais domésticas proposta	1:1 000
2.9	Rede de drenagem de águas pluviais proposta	1:1 000
2.10	Rede de abastecimento de gás proposta	1:1 000
2.11	Rede de distribuição de energia elétrica proposta	1:1 000
2.12	Rede de iluminação pública proposta	1:1 000
2.13	Rede de telecomunicações proposta	1:1 000
2.14	Planta do cadastro original	1:1 000
2.15	Planta com as áreas de cedência e regularizações	1:1 000
2.16	Planta da operação de transformação fundiária	1:1 000

**Volume III – Elementos que acompanham o plano - Caracterização**

**Peças Escritas (maio 2021)**

**Relatório de Caracterização da Situação de Referência**

<b>Peças desenhadas (maio 2021)</b>		<b>Escala</b>
3.1	Planta de localização	1:250 000
3.2	Planta de enquadramento	1:15 000
3.3.a	Extrato do PDM em vigor: Planta de Ordenamento - Classificação do solo	1:10 000
3.3.b	Extrato do PDM em vigor: Planta de Ordenamento - Qualificação do solo	1:10 000
3.3.c	Extrato do PDM em vigor: Planta de Ordenamento - Estrutura Ecológica	1:10 000
3.3.d	Extrato do PDM em vigor: Planta de Ordenamento - Mobilidade e Acessibilidades I	1:10 000
3.3.e	Extrato do PDM em vigor: Planta de Ordenamento - Mobilidade e Acessibilidades II	1:10 000
3.3.f	Extrato do PDM em vigor: Planta de Ordenamento - Plano com Repercussão Territorial	1:10 000
3.3.g	Extrato do PDM em vigor: Planta de Ordenamento - Património Cultural	1:10 000
3.3.h	Extrato do PDM em vigor: Planta de Ordenamento - Carta de Suscetibilidades I	1:10 000
3.3.i	Extrato do PDM em vigor: Planta de Ordenamento - Suscetibilidade II	1:10 000
3.3.j	Extrato do PDM em vigor: Planta de Ordenamento - Rede de Infraestruturas Aeronáuticas	1:10 000
3.4.a	Extrato do PDM em vigor: Planta de Condicionantes – Valores Naturais	1:10 000
3.4.b	Extrato do PDM em vigor: Planta de Condicionantes – Reserva Ecológica Nacional	1:10 000
3.4.c	Extrato do PDM em vigor: Planta de Condicionantes – Infraestruturas	1:10 000
3.4.d	Extrato do PDM em vigor: Planta de Condicionantes – Património Cultural	1:10 000
3.5	Elementos Referenciadores da Paisagem	1:1 000
3.6	Caracterização do edificado	1:1 000
3.7	Rede viária existente	1:1 000
3.8	Rede de abastecimento de água existente	1:1 000
3.9	Redes de drenagem de águas residuais e pluviais existentes	1:1 000
3.10	Rede de abastecimento de gás existente	1:1 000
3.11	Rede de telecomunicações existente	1:1 000
3.12	Rede de eletricidade existente	1:1 000
3.13	Resíduos Sólidos Urbanos - situação existente	1:1 000