



MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA

Operação de Loteamento

SILCOGE – Sociedade Construtora de Obras Gerais, S.A.

PORTO CRUZ, OEIRAS

LICENCIAMENTO | ARQUITECTURA

Novembro 2019

ÍNDICE

1.	INTRODUÇÃO.....	4
2.	LOCALIZAÇÃO	4
3.	USO E ESTADO ACTUAL DO TERRENO	6
4.	CARACTERIZAÇÃO DA OPERAÇÃO URBANÍSTICA	7
4.1.	OBJECTIVOS DA OPERAÇÃO DE LOTEAMENTO	7
4.2.	ENQUADRAMENTO NOS PLANOS TERRITORIAIS	9
4.2.1.	PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE OEIRAS	9
4.3.	PLANO DE PORMENOR DA MARGEM DIREITA DA FOZ DO RIO JAMOR	14
4.3.1.	AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA	15
5.	MODELO DE OCUPAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO.....	18
5.1.	CARACTERIZAÇÃO E INTEGRAÇÃO URBANA E PAISAGÍSTICA.....	18
5.2.	PARÂMETROS URBANÍSTICOS	27
5.3.	PROGRAMA DE UTILIZAÇÃO DAS NOVAS CONSTRUÇÕES.....	33
5.3.1.	SERVIÇOS E COMÉRCIO.....	33
5.3.2.	HABITAÇÃO.....	33
5.3.3.	ESTACIONAMENTO.....	34
5.4.	FASE INTERMÉDIA UE1-UE3.....	34
5.5.	ESTUDO DE CONJUNTO	35
6.	INFRA-ESTRUTURAS	36
6.1.	REDE VIÁRIA.....	36
6.1.1.	ESTACIONAMENTO.....	36
6.1.2.	ACESSOS PEDONAIS E CICLÁVEIS	38
6.1.3.	SINALIZAÇÃO VIÁRIA, DIRECCIONAL E DE INFORMAÇÃO	38
6.2.	REDE DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA	39
6.2.1.	REDE CONTRA INCÊNDIO.....	39
6.3.	REDE DE DRENAGEM DE ÁGUAS	39
6.3.1.	DRENAGEM DE ÁGUAS RESIDUAIS PLUVIAIS	39
6.3.2.	DRENAGEM DE ÁGUAS RESIDUAIS DOMÉSTICAS	39
6.4.	REDES DE DISTRIBUIÇÃO ELÉCTRICA E ILUMINAÇÃO PÚBLICA	40
6.4.1.	REDE DE DISTRIBUIÇÃO	40
6.4.2.	ILUMINAÇÃO PÚBLICA.....	40
6.5.	REDES DE DISTRIBUIÇÃO DE GÁS NATURAL	40
6.6.	INFRA-ESTRUTURAS DE TELECOMUNICAÇÕES.....	41
6.7.	HIGIENE E LIMPEZA	41
6.8.	ESPAÇO-PÚBLICO.....	42
6.8.1.	PERCURSOS PEDONAIS	42
6.8.2.	PRESERVAÇÃO E VALORIZAÇÃO DO PATRIMÓNIO	43
6.8.3.	MEDIDAS DE REDUÇÃO E CONTROLO DO RUÍDO.....	44
7.	ARQUEOLOGIA.....	47
8.	PROJECTO DE ARQUITECTURA DO EMBASAMENTO	47
8.1.	IMPLANTAÇÃO.....	48
8.2.	ESQUEMA GERAL DA IDEIA PROPOSTA.....	48
8.3.	VOLUMETRIA	52
8.4.	CRITÉRIOS DE DIMENSIONAMENTO.....	52
8.5.	PROCESSOS CONSTRUTIVOS.....	53
8.6.	ESTRUTURA, REDES DE ÁGUAS, ESGOTOS E INSTALAÇÕES ELÉTRICAS, TELECOMUNICAÇÕES, E DE SEGURANÇA INTEGRADA.....	53
8.7.	SEGURANÇA CONTRA INCÊNDIO.....	53

8.8. VENTILAÇÃO	54
8.9. RUÍDO	54
8.10. ESPAÇOS ENVOLVENTES	54
ANEXOS.....	56
1. Quadro sinóptico	59
2. Quadro cedências	60
3. Estimativa de custos – resumo	61
4. Planta de Implantação.....	62
5. Planta de Síntese	63

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Localização da operação de loteamento no Concelho.....	4
Figura 2 - Limites da operação de loteamento em sobreposição com a Unidade de Execução 1 do PPMDFRJ	5
Figura 3 - Planta de situação existente	7
Figura 4 - Extracto do Quadro de áreas REN a excluir no PDM de Oeiras - Zona de sobreposição com a Operação de Loteamento,	10
Figura 5 - Extracto Planta de Condicionantes (Fonte: PDM Oeiras, 2015)	12
Figura 6 - Extracto da Planta de Ordenamento – Classificação e Qualificação do Solo (Fonte: PDM, 2015).....	14
Figura 7 - Extracto da planta de síntese.....	20
Figura 8 - Praça Pública	21
Figura 9 – Alameda Verde do Jamor.....	22
Figura 10 - Alameda do Jamor e Praça Pública na plataforma à cota 10.10 (Lote 1 e 2).....	23
Figura 11 - Extracto planta de espaços verdes e de utilização colectiva e infra-estruturas	24
Figura 12 – Passagem superior à linha ferroviária – Nascente	26
Figura 13 - Passagem superior à linha ferroviária – Poente	27
Figura 14 - Extracto da planta da implantação.....	28
Figura 15 - Simulação da intervenção de conjunto, vista norte	31
Figura 16 – Ligação da Alameda Verde com a zona da Marina	32
Figura 17 - Simulação da intervenção de conjunto, vista sul.....	32
Figura 18 - Fase intermédia UE1-UE3	34
Figura 19 - Simulação tridimensional da fase intermédia	35
Figura 20 - Passeio Marítimo – Fase intermédia.....	35
Figura 21 - Extracto percurso pedonal de ligação à “Gruta artificial”	44
Figura 22 - Esquema medidas de redução e controlo do ruído - Fachada Tipo embasamento.	46
Figura 23 - Esquema medidas de redução e controlo do ruído - Fachada dos edifícios.	46
Figura 24 - Planta de Localização do Plano de Salvaguarda do Património Construído e Ambiental do Concelho de Oeiras.	47

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 - Descrição dos limites da operação de loteamento	5
Tabela 2 - Dados quantitativos da edificabilidade referentes ao reparcelamento proposto	15
Tabela 3 - Comparação áreas verdes PPMDRJ e OL	25
Tabela 4 – Síntese dos principais parâmetros urbanísticos previstos no âmbito do PP e da OL	30
Tabela 5 - Síntese dos lugares de estacionamento previstos na operação de loteamento	37
Tabela 6 - Lugares de estacionamento na via pública - PP vs.OL.	37

1. INTRODUÇÃO

A presente memória descritiva e justificativa decorre da iniciativa da empresa SILCOGE - Sociedade Construtora de Obras Gerais, S.A. em desenvolver o processo de licenciamento da Operação de Loteamento de um conjunto de três propriedades que integram a área delimitada como Unidade de Execução 1 (UE1) prevista no Plano de Pormenor da Margem Direita da Foz do Rio Jamor (PPMDFRJ) em vigor no território sob gestão do território do Município de Oeiras.

A área a ser objecto de loteamento prevê, após o reparcelamento, a constituição de cinco lotes para construção com os seguintes usos: Lote 1 – Serviços, Comércio, Hotel e Estacionamento; Lote 2 – Comércio, Serviços e Estacionamento; Lote 3 – Uso Residencial e Estacionamento; Lote 4 – Uso Residencial e Estacionamento; Lote 5 - Estacionamento privado de uso público.

O projecto de licenciamento da operação de loteamento foi desenvolvido com base na transposição e implementação espacial dos parâmetros urbanísticos previstos no PPMDFRJ para a área abrangida. A proposta enquadra ainda o disposto nos diversos diplomas e regulamentos aplicáveis a este tipo de operação de loteamento e, em simultâneo, configura uma resposta e satisfação dos requisitos da concertação prévia feita em sede do plano de pormenor entre a CMO, INIR, IP (REFER e Estradas de Portugal), APL, CARRIS, SIMAS, entre outros.

2. LOCALIZAÇÃO

A propriedade sujeita à operação de loteamento está localizada na União das freguesias de Algés, Linda-A-Velha e Cruz Quebrada/Dafundo, no concelho de Oeiras. (Figura 1).



Área da operação de loteamento



Figura 1 - Localização da operação de loteamento no Concelho

A área da operação de loteamento confronta a Norte com a Estrada Nacional 6 (EN6) e terrenos do Vale do Jamor; a Nascente com a EN6, Rio Jamor e a localidade da

Cruz Quebrada; a Poente com os terrenos do Estádio Nacional do Jamor e EN6, a Sul com o canal ferroviário Lisboa-Cascais e Rio Tejo e que corresponde à totalidade da Unidade de Execução 1, conforme dispõe o ponto 1, artigo 9º e ponto 2, artº5 do regulamento do PPMDFRJ, integrando os lotes L1, L2, L3, L4 e L5 (Figura 2).

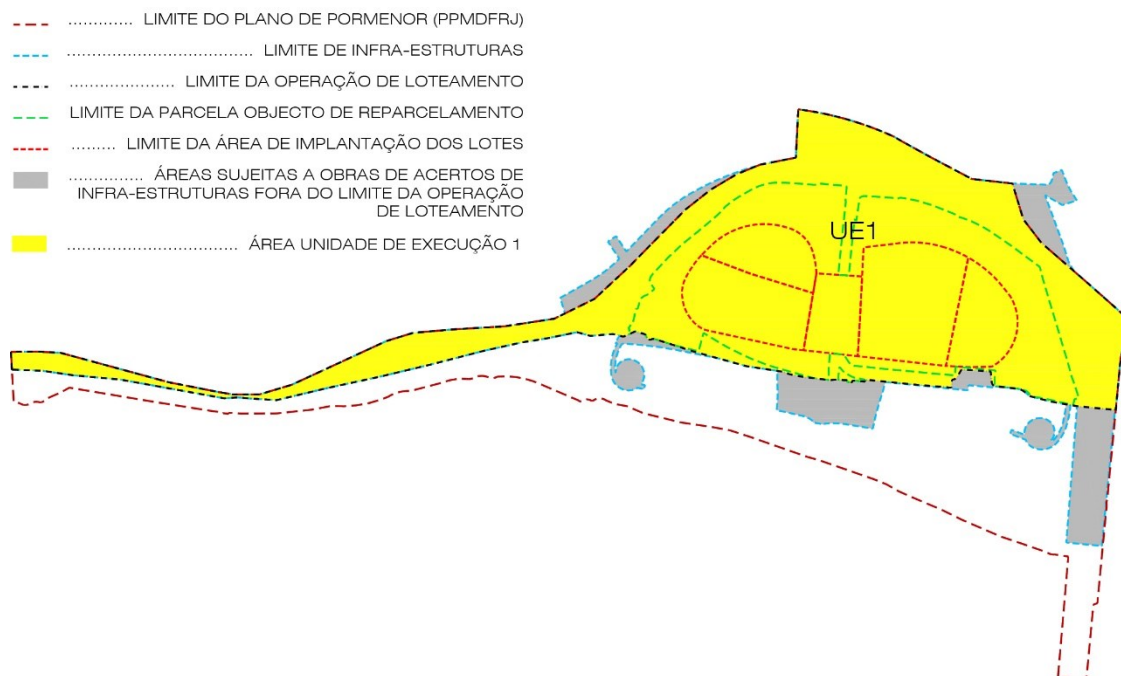


Figura 2 - Limites da operação de loteamento em sobreposição com a Unidade de Execução 1 do PPMDFRJ

A tabela seguinte apresenta de forma sistematizada os diferentes limites e respectivas áreas, previstos no âmbito da presente operação de loteamento.

Tabela 1 - Descrição dos limites da operação de loteamento

DESCRIÇÃO	ÁREA m ²	OBSERVAÇÕES
Limite da operação de loteamento	92.707,00	Corresponde à totalidade da U.E.1.
Limite da parcela objecto de reparcelamento	54877,75	Corresponde ao somatório do cadastro da propriedade objecto de reparcelamento
Limite da área de implantação dos lotes	29.482,80	Corresponde ao conjunto dos cinco lotes a constituir
Área de infra-estruturas	108661,65	Área da U.E.1 que é sujeita a obras de infra-estruturas
Áreas sujeitas a obras de acertos de infra-estruturas fora do limite da OL	15954,65	Identifica as áreas abrangidas por trabalhos de infra-estruturas fora do limite da U.E.1.

3. USO E ESTADO ACTUAL DO TERRENO

O terreno objecto da operação de loteamento apresenta uma condição de área expectante, em resultado das fábricas Lusalite e Gist-Brocades se encontrarem no estado de inactivas e alguns dos elementos de construção dos seus edifícios apresentarem perigo conhecido (placas de fibrocimento com fibras de amianto na sua composição).

A área do canal da linha ferroviária Lisboa-Cascais encontra-se delimitada por uma vedação que materializa uma barreira física tornando o acesso objecto de controlo. A operação de loteamento é contígua à faixa de terreno próxima do rio Tejo, que se sobrepõe ao limite das águas vivas e parcialmente afecta o espaço de passeio ribeirinho e praia apresentando-se já em processo de transformação e com um acesso condicionado decorrente dos trabalhos de construção do passeio, sendo uma área com difícil segurança para pessoas neste momento. Existem ainda nesta zona com areias vestígios da antiga ocupação, algumas barracas de pescadores desmanteladas e com os resíduos abandonados no local.

A parcela de terreno da operação de loteamento e objecto de constituição dos 5 novos lotes apresenta uma topografia suave, com uma variação de altitude entre 0-5m na parte central. Na faixa junto à linha de costa, e em grande parte decorrente dos trabalhos de dragagem e de colocação de enrocamento que têm vindo a ser realizados para consolidação da margem do Tejo e protecção da infra-estrutura ferroviária, o território encontra-se muito artificializado.

A área que é objecto da operação de loteamento apresenta no estado actual licença para os seguintes usos: indústria; Comércio e Serviços; e Equipamento Ferroviário (Ramal Ferroviário da Cruz Quebrada).

Existe já uma infra-estrutura de elevação de esgotos da EPAL (SANEST) localizada na extremidade ESTE adjacente à margem esquerda do Rio Jamor, (Figura 3) e que é já hoje o ponto de ligação de esgotos.

Na parte norte da intervenção existe uma ponte com interesse municipal que foi identificada em sede do PPMDFRJ e enquadrada para esta operação de loteamento, de modo a assegurar os requisitos para a sua protecção na intervenção. A redução do tráfego rodoviário sobre a ponte é prevista pela operação de loteamento ao nível da responsabilidade pela execução dos trabalhos de infra-estruturas, sendo para esse efeito reformulado o nó da Cruz Quebrada.

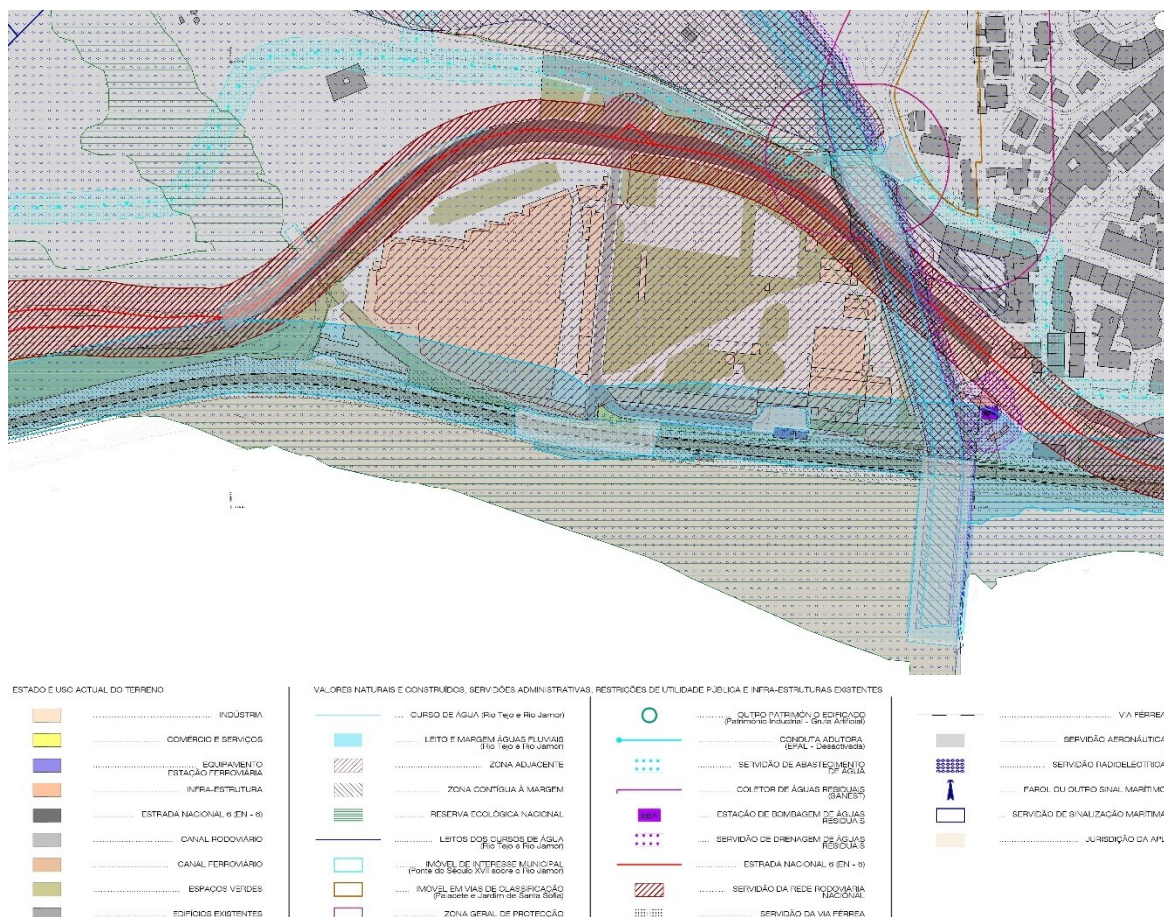


Figura 3 - Planta de situação existente

É de referir, a existência de “Património Industrial”, identificado em sede de caracterização do PPMDFRJ, constituído por uma “*gruta artificial escavada no maciço basáltico que data do século XIX e é visível do traçado da antiga variante da linha férrea para o Estádio Nacional. A gruta, de interior abobadado e com um banco corrido ao longo das paredes, apresenta um pórtico exterior encimado por um cruzeiro e com um painel de azulejos achados com a inscrição de 1871 e iniciais de Francisco Ferreira Godinho, fundador da Real Fábrica de Solla e mais curtumes em 1824 (F.F.G). Supõe-se que terá sido utilizado como arrecadação, e hipoteticamente como um antigo local de culto*”¹, e que se mantém com a operação de loteamento.

4. CARACTERIZAÇÃO DA OPERAÇÃO URBANÍSTICA

4.1. OBJECTIVOS DA OPERAÇÃO DE LOTEAMENTO

A presente operação de loteamento contempla a constituição de cinco lotes destinados à construção de edifícios, tendo como usos os definidos no articulado

¹ Fonte: Relatório de PPMDFRJ, pp.12 – 2014.

expresso no Regulamento do PPMDFRJ. Os lotes resultaram da reunião e posterior reparcelamento de vários prédios urbanos ao abrigo do artº2 do DL n.º 136/2014, de 9 de Setembro. O programa funcional da operação de loteamento traduz o principal objectivo de criação de um Pólo de terciário superior, composto por serviços, comércio, hotel, habitação e silo automóvel, suportado pelo reforço do conjunto de infra-estruturas públicas e das adicionais decorrentes do contracto de urbanização a estabelecer entre o promotor e a Câmara Municipal de Oeiras.

São objectivos específicos da presente operação de loteamento os seguintes:

- Acomodar a estratégia de desenvolvimento municipal para a reconversão de antigas áreas industriais, através de uma requalificação urbanística mais abrangente, que preveja o reforço da intermodalidade do transporte colectivo, promova a intensificação da rede de mobilidade suave em ligação com a construção do novo Pólo de terciário superior;
- Criar uma rede de espaços públicos e espaços verdes que estabeleça uma forte continuidade com o verde do Vale do Jamor, a Cruz Quebrada e o Rio Tejo;
- Eliminar a barreira física da linha ferroviária Lisboa-Cascais;
- Melhorar a circulação pedonal e a segurança do actual nó viário do Jamor que resulte num contributo para reforçar a centralidade da Cruz Quebrada no contexto municipal;
- Criar um sistema de acessibilidade baseado no conceito de intermodalidade do transporte colectivo que contribua, simultaneamente, para a melhoria do acesso ao Complexo Desportivo do Jamor e à actual Estação Ferroviária da Cruz Quebrada;
- Reforçar as condições para o alargamento da utilização do passeio marítimo de Oeiras aos modos de mobilidade suave, com a criação de passagens pedonais e cicláveis inclusivas no acesso à zona ribeirinha do Tejo a partir da Cruz Quebrada. Esta opção visa criar as condições para que toda a população de Oeiras e em particular a residente na Cruz Quebrada e Algés possam ter acesso à faixa ribeirinha do concelho, de um modo livre de obstáculos ou barreiras físicas;
- O reforço da protecção da linha de costa e das infra-estruturas existentes, em particular a linha ferroviária, face a um eventual fenómeno decorrente das alterações climáticas.

Com a requalificação que da operação de loteamento irá resultar, ficam reforçadas as condições para uma futura fixação de empresas no local e para o surgimento de actividades geradoras de emprego e de serviços à comunidade, bem como para um acréscimo de população residente nesta parte do concelho.

4.2. ENQUADRAMENTO NOS PLANOS TERRITORIAIS

São em seguida apresentados os planos territoriais com incidência na elaboração da presente operação de loteamento.

4.2.1. PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE OEIRAS

De acordo com o disposto no Plano Director Municipal de Oeiras à data, a área abrangida pela intervenção do PPMDFRJ integrava a Área de Intervenção de Programa Estratégico para as quais tinham sido especificados usos decorrentes do desenvolvimento dos próprios termos de referência do Plano de Pormenor.

Os parâmetros observados no desenvolvimento da presente operação de loteamento, dão enquadramento ao disposto no PPMDFRJ, no seu relatório (ver tabela 2) e no seu regulamento, e ao disposto no PDM 2015 de Oeiras que enquadrava a proposta do PPMDFRJ.

CONDICIONANTES

As condicionantes em vigor e que têm influência na Unidade Operativa de Planeamento e Gestão do PDM de Oeiras da área de intervenção da operação de loteamento são as seguintes, (Figura 5):

Recursos Naturais

- a) Recursos hídricos
 - a. Curso de Água
 - b. Leito e Margem águas Fluviais
 - c. Zona Adjacente
 - d. Zona Contígua à Margem

- b) Recursos Ecológicos
 - a. Reserva Ecológica Nacional (REN)
 - b. Leitões dos Cursos de Água
 - c. Exclusões – Áreas Comprometidas (Portaria nº8/2016 de 28 de Janeiro)
 - i. A Portaria nº 8/2016 de 28 Janeiro define a delimitação da Reserva Ecológica do Município de Oeiras com áreas a integrar e a excluir. A área de intervenção da operação de loteamento enquadra a área a excluir nº C374, (Figura 4) por estar legalmente constituída.

Áreas a excluir (n.º de ordem)	Áreas da REN afetadas	Fim a que se destina	Fundamentação	
			Alvará/título	Descrição
C374	Faixa de Proteção ao Estuário	Ocupação urbana		Área legalmente construída.
	Faixa de Proteção ao Estuário + Áreas com Risco de Erosão . . .			
	Faixa de Proteção ao Estuário + Zonas Ameaçadas pelas Cheias			
	Zonas Ameaçadas pelas Cheias			

Figura 4 - Extracto do Quadro de áreas REN a excluir no PDM de Oeiras - Zona de sobreposição com a Operação de Loteamento,
(Fonte: Portaria nº8/2016 – 28 Janeiro, pp. 289).

Património Edificado

- a) Imóveis de Interesse Municipal
 - i. Ponte do séc. XVII sobre o Rio Jamor (Decreto n.º 28/82, de 26/02)
- b) Zona Geral de Protecção
 - i. Ponte do séc. XVII sobre o Rio Jamor (Decreto n.º 28/82, de 26/02)

Infra-estruturas

- a) Abastecimento de Água - (EPAL)
 - a. Conduta Adutora
 - b. Zona de Servidão de Abastecimento de Água
 - i. *“O Decreto-Lei n.º 230/91, de 21 de Junho aprova os estatutos da EPAL, Empresa Portuguesa das Águas Livres S.A., e estabelece os condicionamentos relativos à utilização do solo nas áreas destinadas às condutas e respectivas faixas de protecção.”*²
- b) Drenagem de Águas Residuais - (SANEST)
 - a. Colector de Águas Residuais
 - b. Estação de Bombagem de Águas Residuais
 - c. Zona de Servidão de Drenagem de águas Residuais
 - i. *“No que respeita à drenagem de águas residuais, devem considerar-se:
Servidão decorrente do interceptor da Costa do Estoril (SANEST)
Despacho n.º 15126-A/98, de 25 de Agosto, II Série
Despacho n.º 14134-A/99, de 23 de Julho, II Série”*³
- c) Rede Rodoviária Nacional - (EN6)
 - a. Estrada Nacional

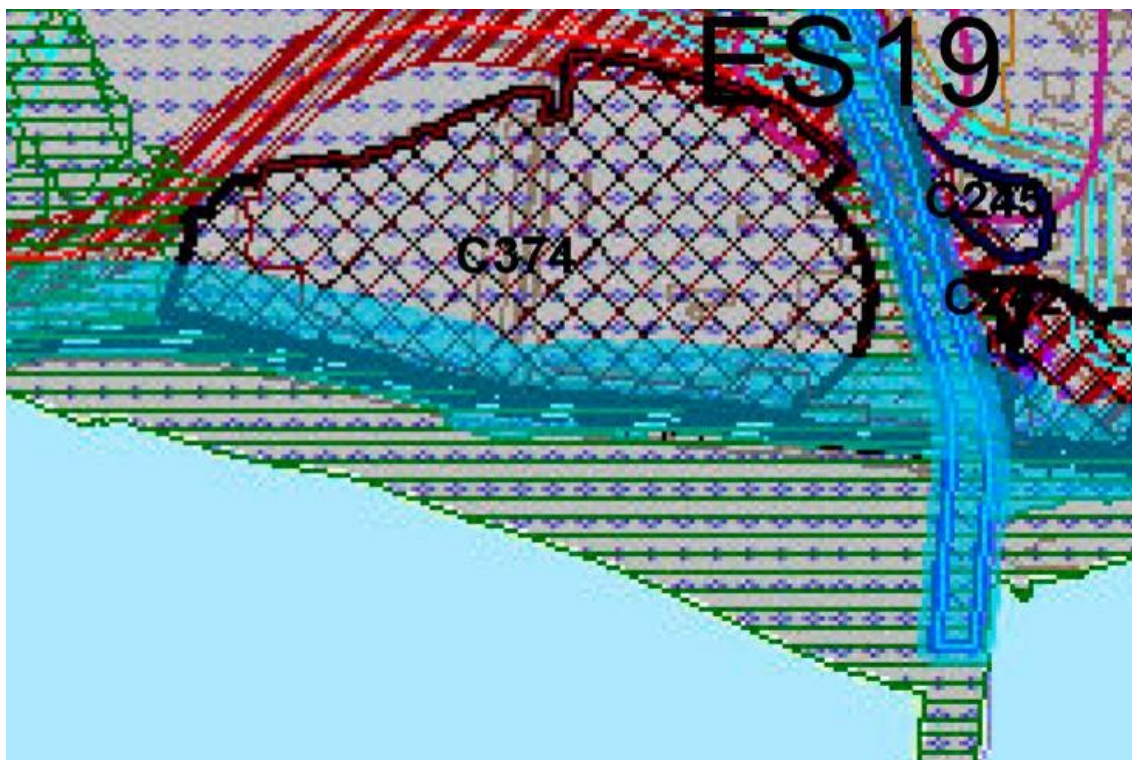
² Fonte: Relatório de Proposta, PDM – CMO, 2015.

³ Fonte: Relatório de Proposta, PDM – CMO, 2015

- b. Zona de Servidão da Rede Rodoviária Nacional
 - i. Zonas *non aedificandi* da EN 6, EN 6-3, EN117 e das instituídas pelo Decreto-Lei nº 13/94 de 15 de Janeiro ⁴
- d) Rede Ferroviária
 - a. Zona de Servidão à Via Férrea
 - b. Via Férrea
 - i. “O Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de Novembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 29-A/2011, de 1 de Março estabelece o regime jurídico dos bens do domínio público ferroviário e define restrições ao uso, ocupação e transformação dos solos (nomeadamente zonas *non aedificandi*) nos terrenos confinantes com vias ferroviárias.” ⁵
- e) Aeroportos e Aeródromos
 - a. Zona de Servidão Aeronáutica
- f) Telecomunicações
 - a. Zona de Servidão Radioelétrica

⁴ Fonte: Relatório de Proposta, PDM – CMO, 2015

⁵ Fonte: Relatório de Proposta, PDM – CMO, 2015



Recursos Naturais

Hídricos, Agrícolas e Florestais

- Curso de Água
- Leito e Margem Águas Fluviais
- Zona Adjacente
- Zona Contígua à Margem

Ecológicos

- Reserva Ecológica Nacional (ver detalhe na carta 4.1.2)
- Leitos dos Cursos de Água
- Exclusões - Áreas Comprometidas

Património Edificado

- Imóvel de Interesse Público
- Zona Geral de Proteção

Infraestruturas

Abastecimento de Água

- Conduto Adutora
- Zona de Servidão de Abastecimento de Água

Drenagem de Águas Residuais

- Coletor de Águas Residuais
- Estação de Bombagem de Águas Residuais
- Zona de Servidão de Drenagem de Águas Residuais

Rede Rodoviária Nacional

- Estrada Nacional
- Zona de Servidão da Rede Rodoviária Nacional

Rede Ferroviária

- Zona de Servidão de Via Férrea
- Via Férrea (para identificação das Zonas de Proteção consultar a legislação vigente)

Aeroportos e Aeródromos

- Zona de Servidão Aeronáutica

Telecomunicações

- Zona de Servidão Radioelétrica

Figura 5 - Extracto Planta de Condicionantes (Fonte: PDM Oeiras, 2015)

A presente operação de loteamento, através da proposta desenvolvida, observa todas as condicionantes e servidões anteriormente referidas.

ORDENAMENTO

O PDM 2015 de Oeiras estabelece a base Estratégica para o desenvolvimento do Município, na qual é feita a construção de uma estrutura espacial, que engloba a classificação básica do solo bem como os respectivos parâmetros de ocupação.

A Classificação e Qualificação do Solo e os principais sistemas estruturantes definidos pelo PDM para a área de intervenção são as que de seguida se indicam, (Figura 6):

Solo Urbano - Urbanizado

- a) Espaços centrais



1. Áreas industriais a reconverter

“Nestas áreas privilegia-se a multifuncionalidade de usos assegurando-se sempre a compatibilidade funcional entre actividades, sendo os parâmetros urbanísticos constantes da Unidade Operativa de Planeamento e Gestão em que se inserem e constantes do Regulamento do PDM.”⁶

b) Espaços verdes

1. Verde Urbano

- i. *“As áreas inseridas em verde urbano são espaços, existentes ou previstos, públicos ou privados, que integram os parques urbanos, os jardins públicos municipais, as áreas verdes de proximidade, as áreas verdes de enquadramento do tecido edificado, as áreas verdes com equipamentos, as áreas verdes de produção e as áreas verdes privadas.”⁷*

Áreas com Funções Específicas e de Intervenção

- a) Espaços canal
- b) Unidade operativa de planeamento e gestão (UOPG)
- c) Áreas de Desenvolvimento Estratégico
- d) Áreas de intervenção dos P.M.O.T.

Sistemas Estruturantes

- a) Acessibilidades, Mobilidade e Transportes
 - 1. Rede Rodoviária Principal
 - 2. Nó Rodoviário
 - 3. Interface de Transportes
 - 4. Rede Rodoviária
 - 5. TCSP Proposta
 - 6. Ciclovia prevista

⁶ Fonte: Relatório de Proposta, PDM – CMO, 2015.

⁷ Fonte: Relatório de Proposta, PDM – CMO, 2015.

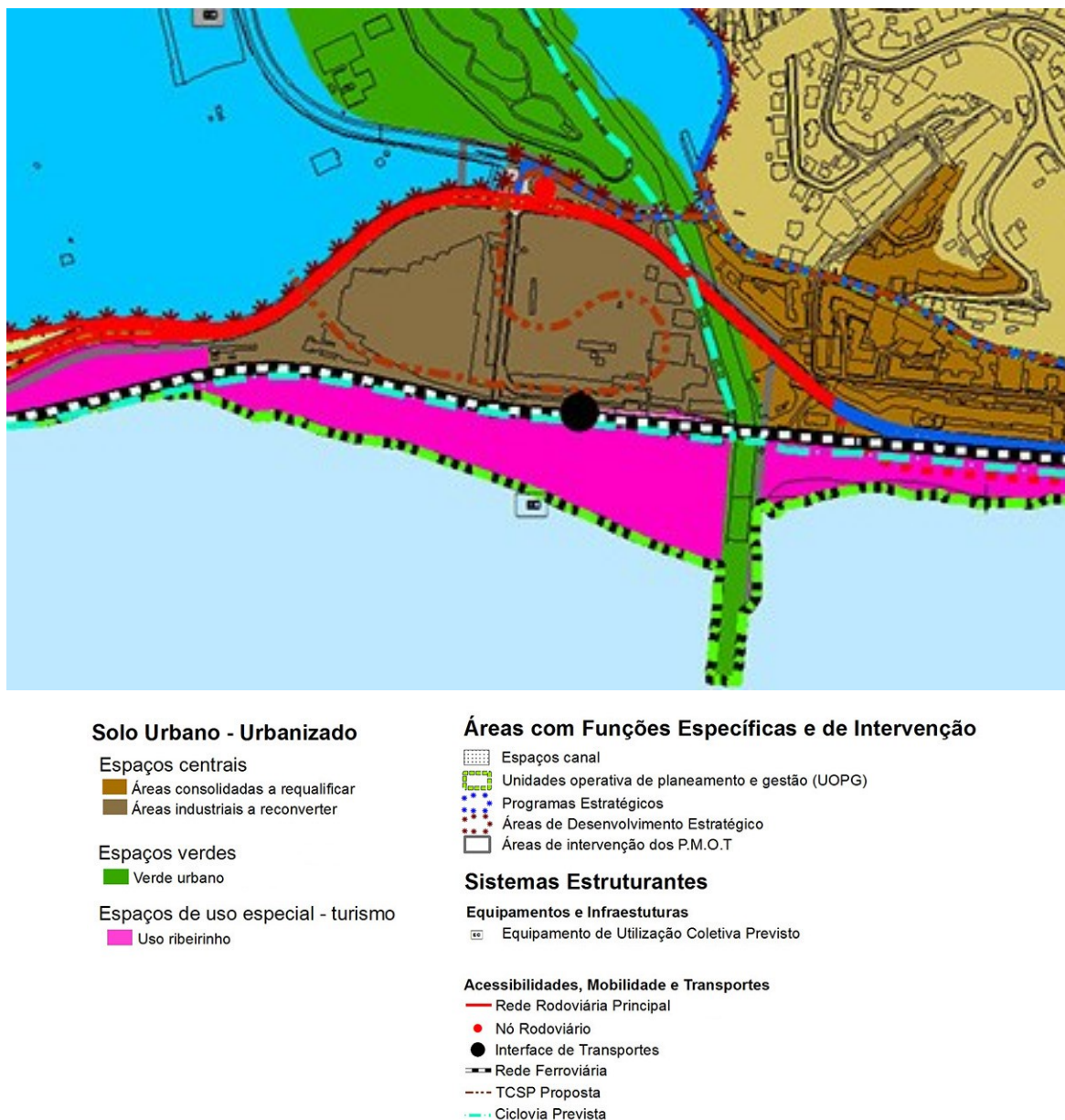


Figura 6 - Extracto da Planta de Ordenamento – Classificação e Qualificação do Solo (Fonte: PDM, 2015)

A presente operação de loteamento observa na íntegra a classificação e qualificação do solo constante da Unidade Operativa de Planeamento e Gestão do PDM de Oeiras.

4.3. PLANO DE PORMENOR DA MARGEM DIREITA DA FOZ DO RIO JAMOR

A operação de loteamento decorre do Plano de Pormenor da Margem Direita da Foz do Rio Jamor aprovado por deliberação da Câmara Municipal, de 26 de Fevereiro de 2014 e da Assembleia Municipal, de 15 de Abril de 2014 e publicado em Diário da República, 2.ª série, N.º 128, 7 de Julho de 2014.

O PPMDFRJ foi iniciado antes da revisão do Plano Director Municipal de Oeiras, tendo sido feita a sua adequação ao enquadramento do novo Plano Director Municipal de Oeiras (PDMO2015) e a todos os PMOT's hierarquicamente superiores. Neste quadro,

o PPMDFRJ define o reparcelamento do solo urbano, de acordo com o D.L.380/99 de 22 de Setembro republicado pelo DL n.º 80/2015, de 14 de Maio, de forma a ajustar a configuração e o aproveitamento dos terrenos para construção às disposições do plano e a distribuir equitativamente, entre os proprietários, os benefícios e os encargos resultantes da sua execução.

Neste contexto pela CMO foi considerado que o índice de utilização máximo a adoptar para a área do programa estratégico seja equivalente a 0,80, sendo que para a área da propriedade afecta às instalações industriais esse índice corresponderá a 1,50. Tendo em consideração que a OL corresponde à totalidade da U.E.1, apresenta-se de seguida o resumo e quadro dos dados quantitativos da edificabilidade referentes ao reparcelamento proposto incluindo valor da área de estacionamento coberto.

Tabela 2 - Dados quantitativos da edificabilidade referentes ao reparcelamento proposto
(Fonte: Relatório do PP pag.66)

QUADRO SÍNTESE															
U.E.	Área da U.E.	Área total de Lotes na U.E.	Índice de Utilização nominal	Índices de Utilização efectivos	Direitos Abstractos de Edificabilidade a atribuir pelo plano Ac (m²)	Edificabilidade suplementar Ac (m²)	Lotes Propostos	Área de Lotes Propostos		Habitação Ac (m²)	Hotel	Comércio e Serviços Ac (m²)	Equipamento Ac (m²)	Estacionamento Ac (m²)	Edificabilidade Total do Plano Ac (m²)
	As (m²)	As (m²)						As (m²)	Ac (m²)						
1	92707.00	58000.00	0.8	0.8	3093.00	0	1 a 5	29482.80	54450.00	6736.00	27330.00	0	48768.00	137284.00	
				1,5*	81111.02	53079.98									
2	21500.00	21005.70	0.8	0.8	16804.56	0	6	3446.00	0	0	0	2000.00	0	2000.00	
3	41908.00	41908.00	0.8	0.8	33526.40	0	7	32775.20	0	0	5000.00	0.00	21070.00	26070.00	
TOT	156115.00	120913.70			50330.96	53079.98		65704.00	54450.00	6736.00	32330.00	2000.00	69838.00	165354.00	

* aplicável às áreas industriais existentes

4.3.1 AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA

O PPMDFRJ, de onde decorre a presente Operação de Loteamento, foi sujeito a um estudo de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), isto é a avaliação estratégica dos efeitos (riscos e oportunidades) nos factores de ambiente e sustentabilidade, resultantes das propostas territoriais preconizadas pelo PPMDFRJ. Os resultados foram apresentados sobre a forma de três linhas estratégicas, que expõem um

conjunto de recomendações as quais se perspectiva que possam vir a potenciar as oportunidades (efeitos positivos) e a minimizar os riscos (efeitos negativos).⁸

Assim, o PPMDFRJ ao abranger uma zona industrial abandonada com risco potencial de contaminação e em avançado estado de degradação, irá através da Operação de Loteamento (OL) promover de um modo mais rápido a sua reabilitação com a criação de um espaço urbano multifuncional onde a concepção e futura gestão urbana serão mais sustentáveis. A realização da OL neste espaço urbano reforça a valorização do território no seu todo conferindo a integração deste território no conjunto de uma centralidade urbana contrariando o modelo de expansão para espaços rurais.

Por outro lado, a OL face à sua localização no território irá permitir aumentar a extensão das vias pedonais e cicláveis dando resposta ao objectivo de aumentar o uso de transportes sustentáveis, e tornar efectivo o prolongamento do passeio marítimo ultrapassando a barreira física promovida pelo Rio Jamor, aumentando ainda a conectividade entre os novos espaços de lazer e os actuais do Vale do Jamor adjacente à OL.

A OL prevê o reforço do sistema de transportes colectivos (TC) e com base no PRN, não apenas na sua área de intervenção, mas também nas imediações onde o prolongamento dos acessos de TC, clicável e pedonais que interligam o Vale do Jamor e o Complexo Desportivo do Jamor com o aglomerado da Cruz Quebrada, separando o tráfego da Estrada Marginal do trânsito local.

Com a OL promove-se um modelo de desenvolvimento urbano mais sustentável e onde a inclusão social é efectiva através de mais espaços públicos e ofertas de trabalho e lazer, complementando a oferta de proximidade e integrando o princípio orientador da Carta de Toledo. Esta OL ao concretizar no desenho urbano e espaços públicos princípios de sustentabilidade reforça o quadro de sustentabilidade do município de Oeiras e da sua Agenda 21.

Neste quadro a OL acomodou as orientações do Plano Nacional para as Alterações Climáticas (PNAC, 2006) ao nível de alterações na gestão dos recursos energéticos, promovendo a racionalização e eficiência energética e o uso de fontes de energia renováveis tanto nos sistemas de iluminação dos espaços públicos como das orientações para os futuros edifícios, orientados para a eficiência energética e a aposta em soluções de energias alternativas conduzindo à diminuição do consumo de energia. A introdução na OL das condições para um sistema de transportes local mais eficaz e sustentável que integra a mobilidade suave e a melhoria das acessibilidades possibilita dar resposta às orientações estratégicas do PNAC.

⁸ Fonte: Relatório de Proposta, PDM – CMO, 2015 (pp.98-111).

A OL alarga ainda as faixas de protecção dos recursos hídricos que, não se limitando apenas à água, reforçam as áreas de margem e as zonas adjacentes das linhas de água e promovem a infiltração dentro da área de intervenção da OL.

A OL contribui para a concretização dos objectivos e acções estratégicas da Estratégia Nacional para o Mar ao assegurar uma passagem inclusiva para a zona do passeio marítimo e da marina que assegurando a integração da interface entre a terra e o mar reforça as condições para a promoção dos desportos e às actividades ligadas ao mar.

Com a OL e não obstante a inspecção do Ministério do Ambiente não ter identificado urgência para a intervenção é dada resposta à descontaminação dos solos afectados por resíduos industriais.

A OL nas suas acções preconiza uma actuação estratégica para a criação de uma área multifuncional com princípios de sustentabilidade ao nível do ambiente urbano no município

Os principais objectivos, princípios e orientações preconizadas pelo Plano Estratégico Nacional do Turismo estão reflectidos em algumas das principais linhas de acção da através da construção da marina/porto de recreio, contribuindo para a melhoria das condições do produto de Turismo Náutico a consolidar e concretizada pela construção do hotel de apoio à marina o que contribui para a dinamização turística do local e da região onde se insere.

O empreendimento de Porto Cruz insere-se na Unidade Territorial 3 “Espaço Metropolitano Poente, Eixo Algés/Cascais”. Este é um eixo consolidado com uma urbanização predominantemente de qualidade e baixa densidade, com aproveitamento das potencialidades do litoral e ligada a padrões elevados de qualidade ambiental. A OL incide especificamente num espaço territorial degradado que necessita de intervenções de requalificação. A requalificação sócio-urbanística de áreas degradadas é um pilar central para as intervenções do PROT-AML. As áreas prioritárias de intervenção já previstas em sede do PPMDFRJ concorrem para as orientações delineadas pelo PROT, traduzindo para esta escala local acções que procuram atrair e fixar novas actividades e funções de nível superior, e/ou de renovação e requalificação urbana, através da valorização do espaço público, estruturação da rede viária principal, elevação do nível de serviços urbanos e melhoria da qualidade de oferta habitacional, e que agora são materializadas pela OL.

A interligação do Plano da Bacia Hidrográfica do Rio Tejo (PBHT) com o PPMDFRJ potenciando a protecção da área da Cruz Quebrada contra situações hidrológicas extremas e acidentes de poluição, tem implementação através da OL com a prevenção de ocorrência de cheias e minimização dos seus efeitos conseguidos pela introdução de muros de protecção, com o afastamento das futuras edificações da rede hidrológica e a realização de rede de saneamento na área do empreendimento e garantindo a condução dos efluentes para a rede publica minimização dos efeitos de acidentes de poluição que tenham consequências directas no meio hídrico.

No quadro da Agenda 21+ e das suas principais linhas de acção, a OL gera condições para concretizar o Projecto-Motor “Alternativas de mobilidade e qualidade de vida”, na medida em que considera a construção de espaços nos quais seja possível aos habitantes se deslocarem a pé e de bicicleta de forma segura, promovendo, deste modo, estilos de vida mais saudáveis. Em igual sentido a ligação da área da OL a Orla Ribeirinha – Entre o Estuário e o Território, é conseguida pela inexistência de barreiras arquitectónicas no acesso ao passeio marítimo entre Algés e o Forte de S. Julião e a promoção de condições para as unidades de recreio, lazer, desporto e turismo onde se encaixa a construção da Marina, das piscinas e do hotel da OL. De igual modo os princípios referidos no Plano “Habitar Oeiras” estão reflectidos na OL através da melhoria das condições para a fruição dos espaços públicos, e a promoção de modos mais saudáveis de mobilidade urbana, e melhoria das acessibilidades para meios de transporte alternativos e ainda da melhoria dos níveis de bens estar e qualidade de vida.

5. MODELO DE OCUPAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

5.1. CARACTERIZAÇÃO E INTEGRAÇÃO URBANA E PAISAGÍSTICA

A integração urbana e paisagística adoptada na concepção e desenvolvimento da presente operação de loteamento decorre da estratégia prévia delineada no âmbito do Plano de Pormenor da Margem Direita da Foz do Rio Jamor.

A área da operação de loteamento encontra-se implantada em Solo Urbano, sendo abrangida pelas seguintes categorias funcionais (artigo 14º do Regulamento do PPMDFRJ):

I. **Espaços centrais:**

- a) Uso residencial;
- b) Usos compatíveis com o uso residencial
- c) Serviços;

- d) Comércio
- e) Hotel;
- f) Estacionamento público
- g) Área verde urbana;
- h) Área verde privada;

II. Espaços Verdes:

- a) Área de Equilíbrio Ecológico

III. Espaços de Usos Especiais:

- a) Estacionamento público;
- b) Turismo/Serviço/Comércio;

A área de intervenção contempla ainda os espaços canais das infra-estruturas rodoviárias, ferroviária e eléctrico ligeiro.

O desenvolvimento da solução urbanística teve em consideração as regras aplicáveis e a observação dos requisitos físicos e dimensionais decorrentes do enquadramento legal em vigor acima referido, e aplicáveis aos espaços de utilização pública.

Ao nível do conceito urbano, a proposta concretiza a intenção de criação de uma imagem de modernidade, indutora de um contexto de requalificação de um espaço já infra-estruturado, que hoje se encontra degradado e fracturado face à estrutura viária existente. A criação de um polo de terciário superior constituído pelo conjunto dos cinco lotes, integra todos os requisitos para as actividades de suporte à vida urbana no local, onde passarão a existir serviços, comércio, hotel, habitação e estacionamento automóvel coberto. Esta concentração de actividades é suportada por um sistema de transporte colectivo que articula os modos: ferroviário, eléctrico ligeiro, autocarro, num contexto objectivo de melhoria da mobilidade global do concelho, preconizados pelo PDM no que diz respeito ao nível de serviço actual.

A necessidade de dar resposta aos diferentes problemas ambientais identificados e aos constrangimentos decorrentes do actual sistema de circulação no nó viário do Jamor (EN6), bem ainda como, do enquadrar do projecto de requalificação da Estação Ferroviária da Cruz Quebrada, criaram as condições para que tais requisitos sejam interpretados como oportunidades e ao mesmo tempo, para a criação de uma nova porta de acesso ao Rio Tejo, que assim possibilita novas ligações directas entre o Vale do Jamor, o aglomerado urbano da Cruz Quebrada e o passeio marítimo do Concelho de Oeiras. Neste sentido, é proposta uma nova solução para o actual nó

viário do Jamor na EN6, que já hoje acomoda também o acesso à área das propriedades que servem de base à operação de loteamento e ao Complexo Desportivo do Jamor. A introdução da solução de rotunda furada no local do actual cruzamento do Jamor, permitirá contribuir para uma melhoria na circulação, reduzindo congestionamentos e possibilitando o aumentar da fluidez do tráfego no sentido Oeiras-Algés e vice-versa.

Pela operação de loteamento e das obras de infra-estruturas associadas, são reforçadas as condições para uma mobilidade suave através do criar de uma nova ligação ciclável e pedonal, entre o passeio marítimo de Oeiras e o aglomerado da Cruz Quebrada.

Essa conexão é garantida por três passagens superiores propostas pelo projecto, com o objectivo de eliminar a actual barreira física promovida pela linha ferroviária Lisboa-Cascais, e estabelecer uma continuidade com a rede pedonal existente na frente rio. Este conjunto de infra-estruturas está associado à construção de novas zonas de comércio e de serviços que, por sua vez darão origem à dinamização da zona da Cruz Quebrada e Dafundo, contribuindo assim para a transformação e requalificação que marcará a entrada no concelho, (Figura 7).

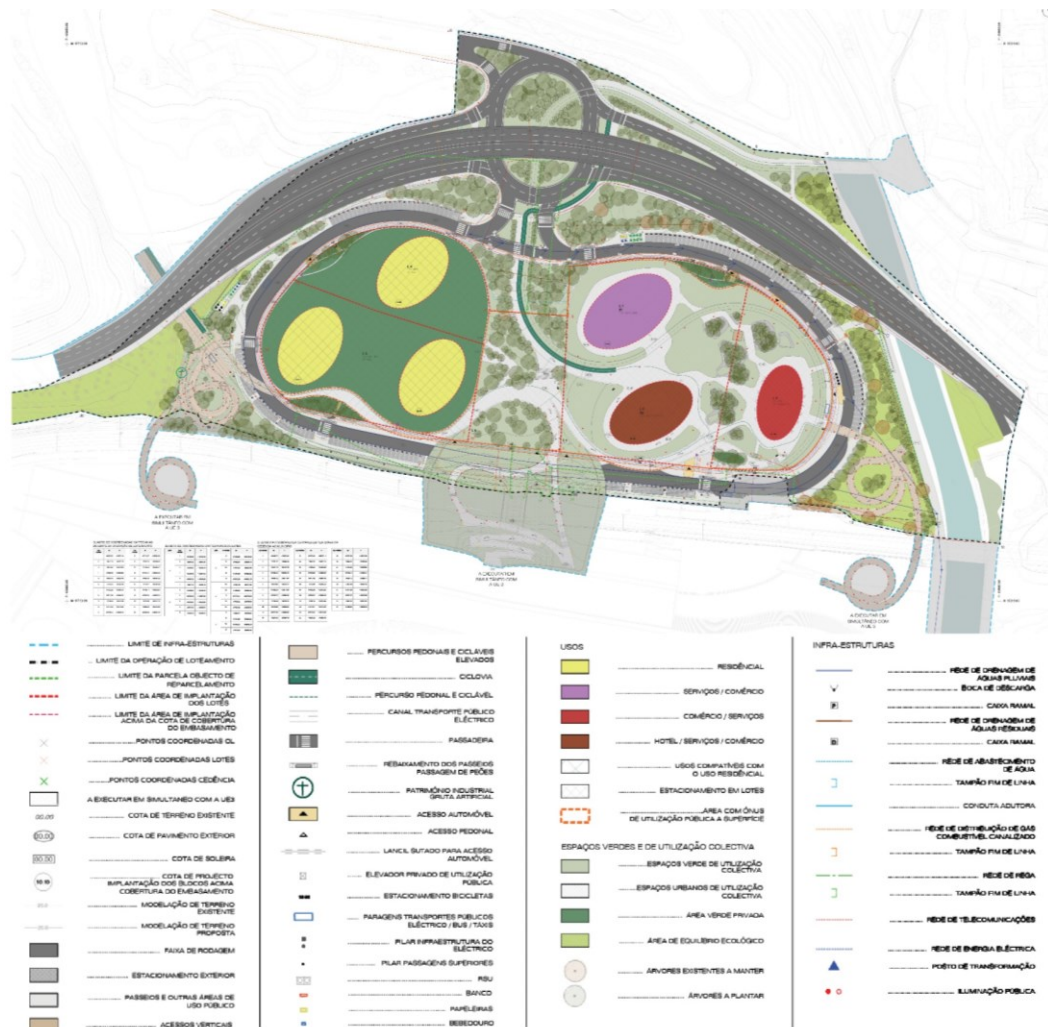


Figura 7 - Extracto da planta de síntese

A operação de loteamento promove a criação de diferentes tipologias de espaços exteriores entre os quais se destacam:

- a praça pública, com uma natureza predominantemente verde, que pretende gerar uma nova centralidade e que se desenvolve à cota 10.10 na cobertura dos lotes 1 e 2;
- uma grande área verde, denominada de Alameda Verde do Jamor, que estabelece o acesso ao Passeio Ribeirinho desenvolvendo-se na cobertura do lote 5 e que garante a eliminação da barreira física promovida pela linha de comboio.

A praça constitui um espaço urbano de utilização colectiva que se destina a prover, entre outras, necessidades colectivas de estadia, recreio e lazer ao ar livre em articulação com os usos de serviços, hotel e comércio localizados nos lotes 1 e 2 (Figura 8).



Figura 8 – Praça Pública

A Alameda enquadra espaços de recreio e estadia, valorizando e potenciando os sistemas de vistas e a circulação pedonal e ciclável (Figura 9). Este conjunto de espaços, libertos no interior do “quarteirão”, acolhem ainda condições para a futura implantação das infra-estruturas de suporte ao eléctrico ligeiro que liga Algés ao Vale do Jamor. Todo o canal da infra-estruturas do eléctrico está inserido no conjunto dos espaços públicos e aquando da sua implementação o projecto terá de garantir as

condições para um serviço com circulação a velocidade reduzida de modo a uma completa segurança.



Figura 9 – Alameda Verde do Jamor

Para este efeito, o espaço à cota 10.10 dos lotes 1, 2 e 5 terá uma utilização pública partilhada, sendo o canal de circulação do eléctrico ligeiro enquadrado por no conjunto de espaços verdes de utilização colectiva. Nos lotes 3 e 4, a plataforma à cota 13.30 e 11.40, respectivamente, é destinada a espaços verdes de utilização privada, sendo que dada à sua localização no conjunto, estas áreas possibilitam uma continuação visual de todo o conjunto de espaços verdes ao longo do loteamento (empreendimento).

O desenho do espaço público foi concebido de forma a assegurar uma identidade no conjunto, mantendo uma imagem de uma rede de percursos pedonais que permitem ultrapassar as barreiras físicas existentes e em simultâneo dar continuidade à ligação com o Complexo Desportivo do Jamor, o Passeio Marítimo de Oeiras e o aglomerado da Cruz Quebrada, assegurando sempre um ambiente naturalizado, (Figura 10).

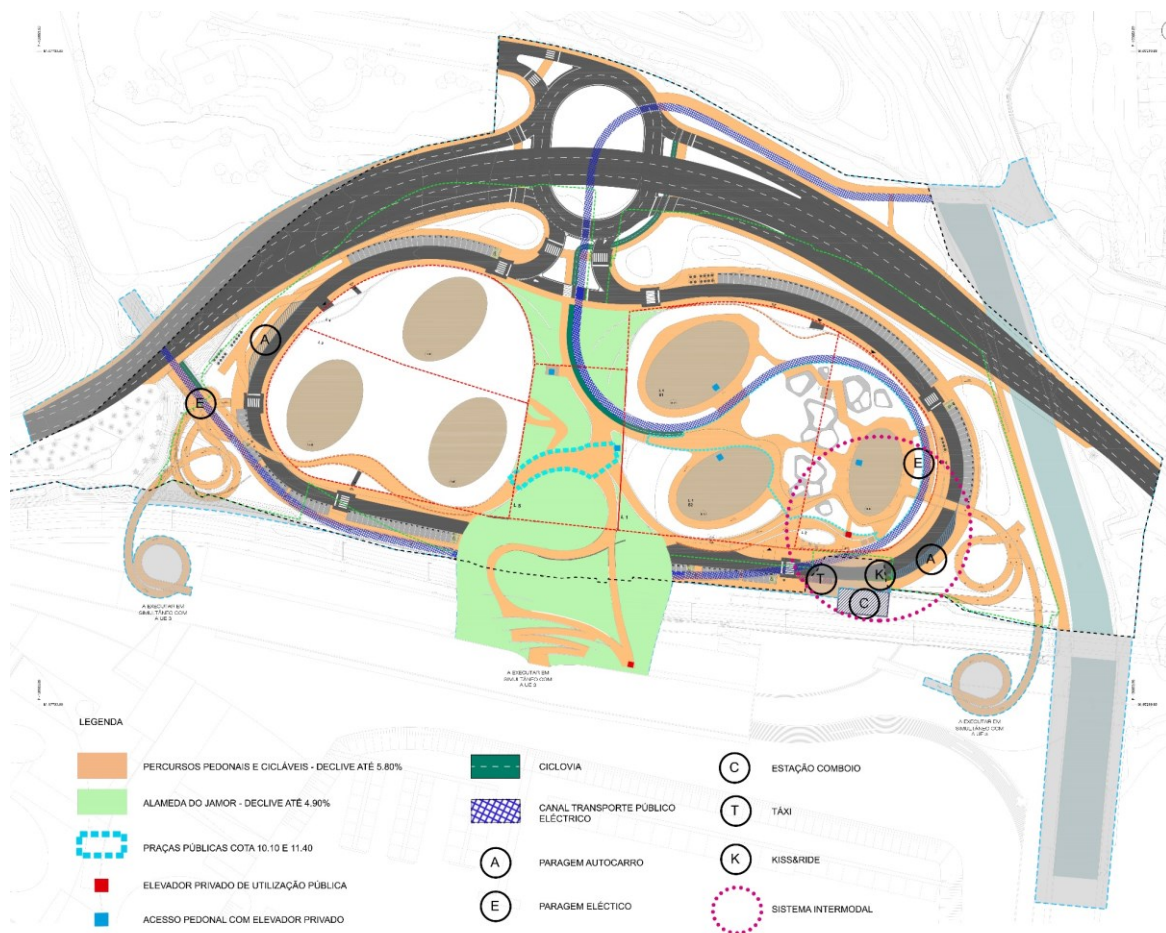


Figura 10 - Alameda do Jamor e Praça Pública na plataforma à cota 10.10 (Lote 1 e 2)

No referente às cotas dos arruamentos decorrentes da compatibilização das redes de infra-estruturas enterradas e com os pontos de ligação às redes municipais e pontos de descarga, foram feitos acertos que não alteraram a configuração do empreendimento face ao previsto no Plano de Pormenor ou, ainda a dimensão dos espaços públicos previstos, que não têm qualquer redução de área ou diminuição da qualidade proposta para os mesmos. Foi ainda mantida a relação entre a cota do arruamento com a plataforma sobre a cobertura do embasamento dos lotes. Está assegurada a acessibilidade total a todos os espaços públicos e privados do empreendimento.

Relativamente à solução de concepção dos espaços verdes, estes asseguram o já contemplado no PPMDFRJ assegurando apenas o maior aprofundamento em sede da operação de loteamento das seguintes funções, (Figura 11):

- função de Equilíbrio Ecológico – definição de áreas sensíveis do ponto de vista ecológico e de risco;

- função de protecção e enquadramento das vias – definição de manchas arbóreas que asseguram a função de protecção e enquadramento das vias, e interligação aos diferentes espaços de recreio e estadia do empreendimento;
- função de coesão – criação e interligação de diferentes espaços públicos, de recreio e estadia e áreas verdes de utilização colectiva.

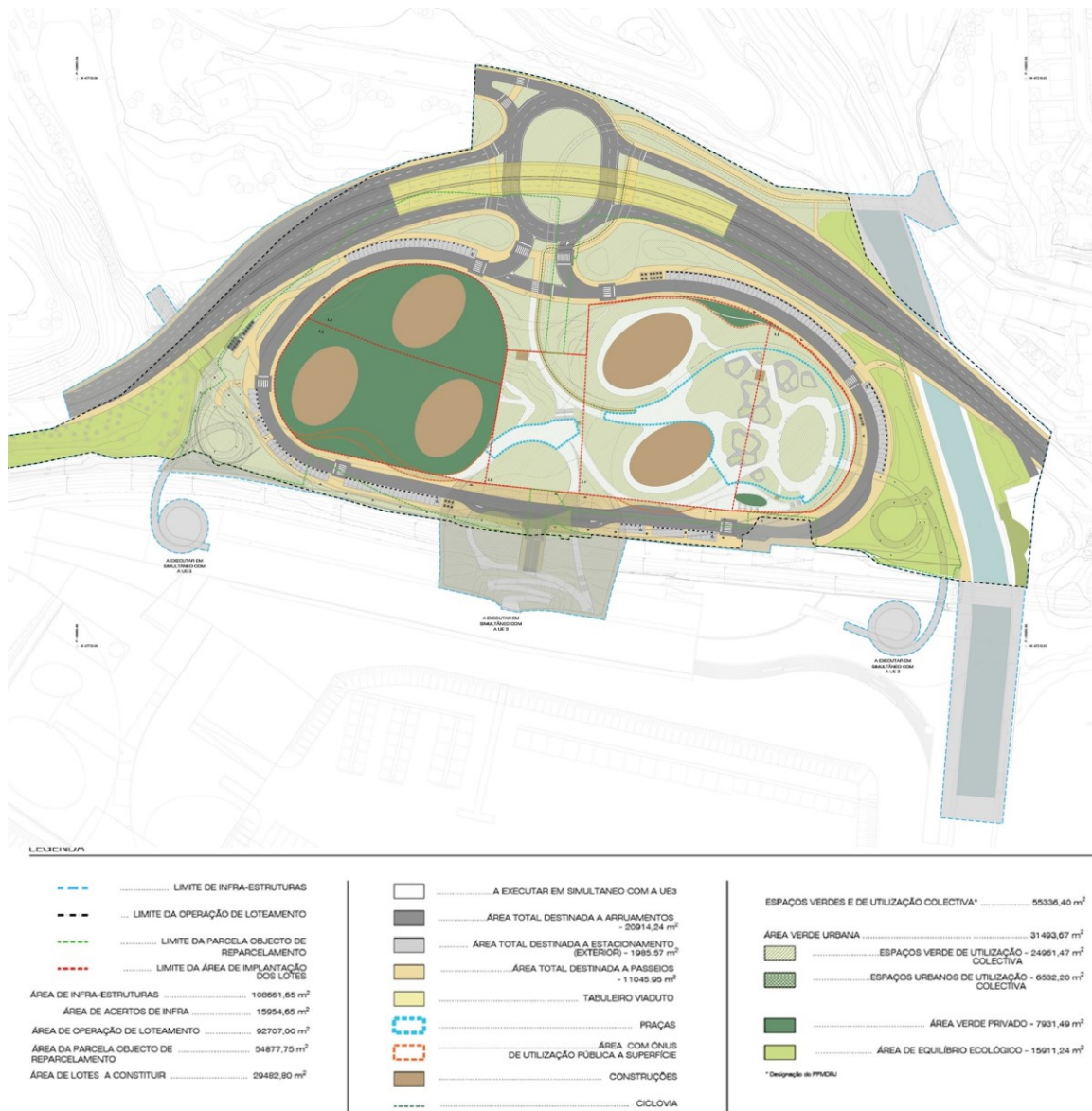


Figura 11 - Extracto planta de espaços verdes e de utilização colectiva e infra-estruturas

Ainda nos espaços verdes foi assegurado um reforço no funcionamento do sistema de contribuição hidrológica no trecho final do rio Jamor. Esta acção decorre da ampliação da área da faixa de terreno livre e verde, pública e permeável e não edificável, com mais de 20 metros de largura a partir da margem do rio. Esta mesma área acolhe e concretiza o corredor vital, tal como definido nas normas do PROTAML2002. A relação entre áreas verdes e a existência de diferenças face ao PPMDRJ são descritas na tabela seguinte.

Tabela 3 - Comparação áreas verdes PPMDRJ e OL

DESCRIÇÃO	PPMDRJ (UE1)	OL	OBSERVAÇÕES
Espaços verdes de utilização colectiva m ²	54.663,98	55336.40	Trata-se do conjunto de áreas verdes urbanas, áreas verdes privadas, áreas de equilíbrio ecológico.
Área Verde Urbano m ²	31.206,00	31.493,67	No desenvolvimento da OL, a mudança de escala determinou a desagregação destas áreas, sendo identificadas como ÁREA VERDE URBANO o somatório das áreas de ESPAÇOS VERDES DE UTILIZAÇÃO COLECTIVA (24961.47), com funções de enquadramento e valorização paisagística e OS ESPAÇOS URBANOS DE UTILIZAÇÃO COLECTIVA (6532.20), com natureza predominantemente verde, que se destinam à utilização pelos cidadãos em actividades de estadia, recreio e lazer ao ar livre.
Área Verde Privada m ²	7.931,49	7.931,49	A área de verde privado do projecto desenvolvido no âmbito da OL coincide com a área prevista no PP.
Áreas de Equilíbrio Ecológico m ²	19.028,64	15.911.24	O diferencial entre PP e a OL decorre de a área de intervenção da OL ser inferior à do PP. Contudo, a área de equilíbrio ecológico na área de intervenção da OL foi aumentada de acordo com a reformulação da ligação da OL com o passeio ribeirinho do Jamor e da zona envolvente da Estação do Comboio bem como à integração de uma área a norte da EN6 classificada como parte da Estrutura Ecológica do PP que permite reforçar a continuidade da zona de protecção à ribeira do Jamor neste local

O espaço público assume, nesta operação de loteamento, um papel de elemento modelador da cidade, contribuindo para a interligação e unificação do espaço entre

edifícios, e promovendo as condições para o surgir de novas áreas de convívio e lazer. Neste sentido, o desenvolvimento do espaço público foi concebido de modo a garantir uma vida socialmente activa dando total primazia ao peão e à concretização de percursos que conduzam ao ultrapassar das barreiras físicas hoje existentes.



Figura 12 – Passagem superior à linha ferroviária – Nascente

É ainda proposto que a partir desses espaços, um segundo nível de percursos pedonais e cicláveis estabeleçam a ligação entre o conjunto dos diferentes espaços públicos abertos. Especial ênfase é dada à ligação entre a Alameda do Jamor e o passeio ribeirinho, dado que esses percursos pedonais e cicláveis permitem ultrapassar a barreira física da linha ferroviária de um modo lúdico, garantindo ainda a total acessibilidade, em toda a área de intervenção do plano, às pessoas com mobilidade condicionada. A introdução do conjunto de ciclovias na área de intervenção, que estabelecem ligação entre a Cruz Quebrada, o Vale do Jamor e o passeio marítimo de Oeiras, reforça as condições de acessibilidade total no atravessamento do empreendimento e, em simultâneo, estabelece condições para um reforço da integração do novo espaço urbano no tecido existente, bem como, das condições de segurança para a utilização dos diferentes espaços de circulação.



Figura 13 - Passagem superior à linha ferroviária – Poente

Os espaços de serviços e comércio dão suporte à constituição de um polo de serviços qualificado que, pela sua dimensão, localização e interação com o futuro interface de transportes colectivos, virá a constituir-se num pólo central para a actividade económica e para a geração de emprego da Cruz Quebrada em Oeiras.

No relativo aos espaços para uso residencial, é prevista a localização do polo para habitação situado na zona mais ocidental do empreendimento, conforme previsto no plano de pormenor. A sua inclusão pretende garantir que a dinâmica gerada pela economia do polo de terciário superior se mantenha viva e utilizável durante o máximo período de tempo por dia, permitindo que se trabalhe e resida na proximidade. É proposto que os edifícios venham a ter uma oferta com tipologia diferenciada assegurando um contexto de maior integração social.

5.2. PARÂMETROS URBANÍSTICOS

A operação de loteamento prevê a constituição de cinco lotes destinados à construção, a saber: L1; L2; L3; L4; e L5, que são espacialmente definidos pelo seu polígono de implantação indicado na planta de implantação (Figura 14). A forma deste conjunto resulta da articulação entre a geometria física do lugar e um sistema de circulação fluido e eficaz, e a influência espacial do canal ferroviário, da Estrada Nacional 6 e da linha de água do trecho final do Rio Jamor.

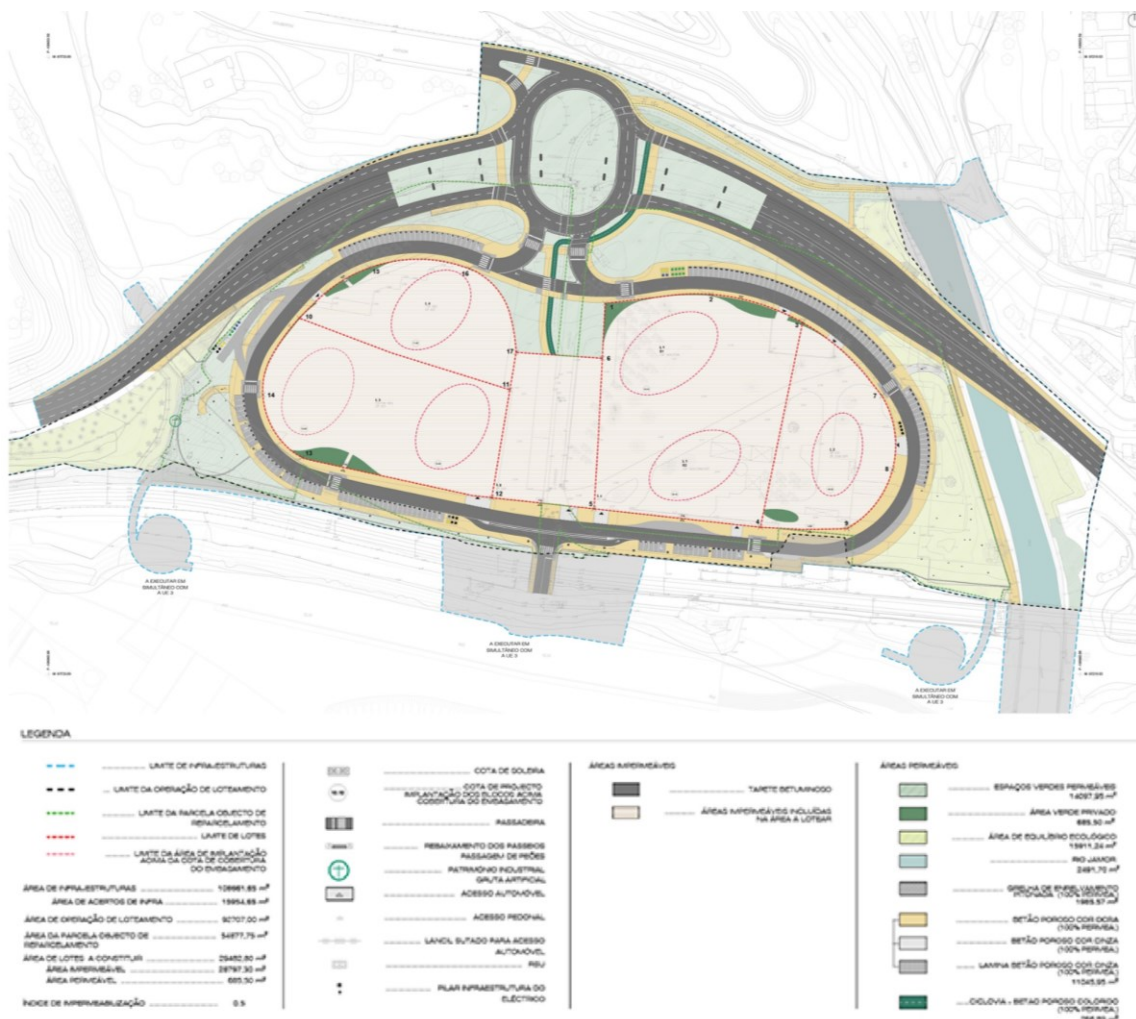


Figura 14 - Extracto da planta da implantação

O Regulamento do Plano de Pormenor da Margem Direita da Foz do Rio Jamor (PPMDFRJ) define no seu artigo 21º os seguintes parâmetros urbanísticos para as obras de edificação a levar a efeito nos seguintes lotes:

Lote 1 (L1), destinado a serviços, comércio, estacionamento e hotel

- Área de Construção Máxima 45.244m²
- Área de Construção Máxima (acima da cota de soleira) 45.244m²
- Número máximo de pisos 14
- Altura da Edificação Máxima 48,00 m.
- Área do lote = 9.962,20 m²
- Área de implantação máxima = 9.962,20 m²

Lote 2 (L2), destinado a comércio, serviços e estacionamento:

- Área de Construção Máxima 10.073,00m²;
- Área de Construção Máxima (acima da cota de soleira) 10.073,00m²;
- Número máximo de pisos 3;

- Altura da Edificação Máxima 10,20 m.
- Área do lote = 4.636,50 m²
- Área de implantação máxima = 4.636,50 m²

Lote 3 (L3), destinado a residencial e a estacionamento:

- Área de Construção Máxima 47.161m²;
- Área de Construção Máxima (acima da cota de soleira) 47.161m²;
- Número máximo de pisos 17;
- Altura da Edificação Máxima 54,40 m.
- Área do lote = 7.116 m²
- Área de implantação máxima = 7.116 m²

Lote 4 (L4), destinado a residencial e estacionamento:

- Área de Construção Máxima 29.350,00 m²;
- Área de Construção Máxima (acima da cota de soleira) 29.350,00m²;
- Número máximo de pisos 19;
- Altura da Edificação Máxima 60,80 m.
- Área do lote = 4.270,40 m²
- Área de implantação máxima = 4.270,40 m²

Lote 5 (L5), destinado a estacionamento privado de uso público:

- Área de Construção Máxima 5.456,00 m²;
- Área de Construção Máxima (acima da cota de soleira) 5.456,00 m²;
- Número máximo de pisos 2;
- Altura da Edificação Máxima 6,80 m.
- Área do lote = 3.497,70 m²
- Área de implantação máxima = 3.497,70 m²

De referir que por opção da proposta de arquitectura para os futuros edifícios, se desenvolveu uma redução na área de impermeabilização dos lotes 1,2,3 e 5, redução essa que foi obtida através da criação de espaços para a plantação de elementos arbóreos de enquadramento e de reforço da imagem de verde natural que constitui objectivo para a intervenção de loteamento.

A Tabela 4 apresenta os principais parâmetros urbanísticos previstos no âmbito do PP e da OL, sistematizando a informação quantitativa referida no relatório da proposta do PP e nas plantas de implantação (OL e PP), planta de síntese (OL), planta de gestão fundiária (PP) e planta de cedências (PP,OL).

Tabela 4 – Síntese dos principais parâmetros urbanísticos previstos no âmbito do PP e da OL

	PP (DR. 2ª série, nº128, de 7 de Julho 2014 (Aviso nº 7823/2014))	OP. LOTEAMENTO Processo nº 5/2016
Área de intervenção/ Área de operação de loteamento	92.707,00 m ² (a)	92.707,00 m ²
Área de infra-estruturas	-	108.661,65 m²(b)
Áreas de acerto do limite de infra-estruturas	-	15.954,65 m ²
Área da U.E. 1 c/ obras de infra-estruturação	-	92.707,00 m ²
P/ espaços verdes de utilização colectiva (Verde urbano + verde privado + área de equilíbrio ecológico)	(UE1) (não discriminado) (não discriminado + 7.931.49 +19.028,64) (Total do PP) 66.338,36 m² (39.378,23 + 7.931.49 +19.028,64)	(UE1 - discriminado) TOTAL - espaços verdes de utilização colectiva: 55.336,40 m² Verde urbano – 31.493,67m ² Verde privado - 7.931.49 m ² Área de equilíbrio ecológico - 15.911,24 m ²
Área de lotes (Lotes 1,2,3,4 e 5)	29.482,80 m²	29.482,80 m²
Área impermeável	-	28.797,30 m ²
Área permeável	-	685,50 m ²
Área Total de implantação Máx/ à Cota da cobertura do embasamento	29.482,80 m ² (c) 7.083,34 m ²	29.482,80 m ² (c) 6.814,20 m ²
Área bruta de construção	137.284,00 m²	137.284,00 m²
Serviços/Comércio	(20%) 27.330,00 m ²	(20%) 27.330,00 m ²
Hotel	(5%) 6.736,00 m ²	(5%) 6.736,00 m ²
Residencial	(40%) 54.450,00 m ²	(40%) 54.450,00 m ²
Estacionamento	(36%) 48.768,00 m ²	(36%) 48.768,00 m ²
Índice de utilização solo	1,50 (d)	1,48
Índice de ocupação solo	0,32	0,32
N.º de fogos	325 (190 + 135)	325 (190 + 135)
Estacionamento (Lugares)	1.588 lugares (873 lug. públicos + 10 lug. afetos hotel + 705 lug privados)	1.639 lugares (1484 lug. em edificação = 705 lug. priv + 779 lug. públ) + 155 lugares via pública (149 ligeiros + 6 p/mobilidade reduzida)
<i>Notas: (a) Conforme Planta de Gestão Fundiária (nº 15) do PP, corresponde à Área da UE1 que integra as propriedades da SILCOGE, CMO, IP, EP, SA e SANEST; (b) Corresponde ao “Limite da Área de Infra-estruturas” proposto na planta de Localização da OL (nº A-001),(c) Área de impermeabilização máxima (Planta de Implantação PP), (d) Índice de utilização efectivo - cf. quadro 9, p. 66 do Relatório do PP</i>		

A configuração dos lotes permite a implantação dos edifícios e do embasamento que dá suporte ao conjunto de espaços verdes urbanos privados da cobertura. Esse

embasamento permite a afectação dos dois primeiros pisos para o uso de estacionamento privados nos lotes 3 e 4, para estacionamento privado com utilização pública nos lotes 1, 2 e 5.

O conjunto dos cinco lotes apresenta uma configuração e orientação que futuramente garantirá a boa exposição ao quadrante Sul dos blocos dos edifícios, assegurando desta forma uma radiação solar constante nos diferentes alçados, durante um grande número de horas do dia. O aproveitamento dos ventos predominantes que, no local, sopram do quadrante noroeste e a relação destes com a orografia e o coberto arbóreo existente foram considerados, tendo como objectivo proporcionar o conforto dos utilizadores dos espaços exteriores projectados. As orientações para a concepção dos projectos dos edifícios constam no Regulamento da Operação de Loteamento de modo a assegurar uma coerência na linguagem e unicidade do conjunto a edificar no empreendimento.

A implantação dos edifícios surge ao nível da plataforma da laje de cobertura do embasamento, através da qual é estabelecida a leitura de continuidade entre espaço construído, espaço público e espaço verde. Neste contexto, a Alameda do Jamor suportada em parte pela cobertura do edifício do lote 5 permite assegurar uma continuidade do existente Vale do Jamor até ao mar, através de um fácil acesso ao passeio marítimo e à praia prevista pelo projecto da Marina de Porto Cruz. Por outro lado, a pontuação do conjunto no território e a verticalidade que lhe está associada, asseguram uma imagem contemporânea requerida para a intervenção e que reforça e consolidação o conceito de cidade compacta, (Figura 15).



Figura 15 - Simulação da intervenção de conjunto, vista norte

A solução de implantação adoptada para os lotes e construções privilegia ainda, o sistema de vistas e conforto nos espaços públicos e privados unificado pela imagem, materiais e elementos verdes na cobertura dos embasamentos dos cinco lotes.



Figura 16 – Ligação da Alameda Verde com a zona da Marina

A relação do empreendimento com a Marina de Porto Cruz e com a requalificação da Estação Ferroviária da Cruz Quebrada estabelece a articulação, já pensada em sede do Plano de Pormenor, que teve em consideração o território existente, a população e os espaços da envolvente próxima (Figura 17).



Figura 17 - Simulação da intervenção de conjunto, vista sul

A implantação proposta em sede da operação de loteamento dá continuidade a todas as orientações regulamentares constantes no PPMDFRJ ao nível dos parâmetros urbanísticos, nomeadamente aos afastamentos, índices de implantação, índices de utilização e de construção total. Desenvolve ainda a base desenhada do PPMDFRJ.

5.3. PROGRAMA DE UTILIZAÇÃO DAS NOVAS CONSTRUÇÕES

Descreve-se aqui a distribuição dos usos previstos em cada lote um dos lotes criados através da operação de loteamento.

5.3.1. SERVIÇOS E COMÉRCIO

O Lote 1 destina-se ao uso de serviços, comércio, hotel e estacionamento automóvel. Os pisos do embasamento terão o uso predominante de estacionamento privado sendo prevista que a implantação dos dois blocos elevados, identificados como B1 e B2, surjam à cota da plataforma 10.10m. O bloco B1 representa um edifício com uso misto de Hotel e Serviços. O bloco B2 tem um uso previsto de serviços com um programa de escritórios.

O lote 2 irá ter o uso de comércio, serviços e estacionamento automóvel. Nos dois pisos do embasamento prevê-se estacionamento privado para o uso do comércio que se localiza no nível do piso 0, através da ligação directa para a rua e a Estação Ferroviária da Cruz Quebrada, e ao nível da cota 10.10.

A cobertura do lote 1 e 2 suportam também um conjunto de áreas de estadia com a presença do elemento verde e zonas de circulação, entre as quais a faixa para a futura passagem do eléctrico.

A altura entre pisos no Lote 2 apresenta duas situações distintas, uma decorrente de existirem dois pisos para estacionamento numa parte do lote e outra da situação de existir um só piso destinado à unidade comercial cujos requisitos técnicos requerem um pé direito livre superior à do estacionamento para garantir a instalação de equipamentos de suporte à actividade.

5.3.2. HABITAÇÃO

Os lotes 3 e 4 acomodam a componente do programa residencial do empreendimento e respectivos usos compatíveis. No lote 3 é prevista a construção de 190 fogos habitação divididos em dois blocos implantados a partir da cota 13.30.

O lote 4 prevê a construção de um bloco e com um máximo de 135 unidades de habitação implantado a partir da cota 11.40.

Em cada um dos lotes existem dois pisos de estacionamento, áreas técnicas e respectivos acessos.

5.3.3. ESTACIONAMENTO

O lote 5 destina-se a estacionamento privado de uso público na totalidade dos seus dois pisos. A sua cobertura dá suporte a parte da área verde, definida como Alameda do Jamor, onde está prevista a criação de espaços de recreio e estadia com fruição de vistas; e circulação pedonal e ciclável. A ligação entre a OL e o passeio marítimo responde à necessidade de ultrapassar a barreira da linha férrea aproximando o novo espaço projetado aos fluxos de circulação atualmente existentes na frente do Rio.

5.4. FASE INTERMÉDIA UE1-UE3

O desenho final previsto na UE1 em sede do PPMDFRJ assenta numa estratégia de faseamento que prevê a possibilidade de implementar um cenário de transição “Sem Marina”. Deste modo as zonas de ligação entre a OL e a frente do rio Tejo foram desenhadas para adaptar diferentes soluções possíveis onde se assegure sempre a funcionalidade e coerência estética do desenho do projeto numa logica onde se possa reconhecer o modelo de transição espacial e temporal.



Figura 18: Fase intermédia UE1-UE3



Figura 19: Simulação tridimensional da fase intermédia



Figura 20: Passeio Marítimo – Fase intermédia

5.5. ESTUDO DE CONJUNTO

No geral, o conjunto dos lotes apresenta uma cobertura verde pedonal acessível ao nível do tecto da laje de cobertura do embasamento, sendo que, nos lotes 1, 2 e 5 essa cobertura irá ter uma servidão de utilização pública sobre o direito pleno da propriedade. A cobertura dos lotes 1 e 2 acomodará ainda condições para a instalação futura do eléctrico ligeiro, tendo os seus elementos de estrutura resistente já previstos para suportar essa infra-estrutura e as áreas verdes também aí previstas. O canal do

eléctrico ligeiro em conjunto com o passeio e a ciclovia, ao nível da cobertura dos lotes 1, 2 e 5, possibilitam ainda a criação de um espaço para acomodar um percurso de emergência, com 6,00m de largura e raio mínimo de 13,00m para inversão de marcha dos veículos de emergência que possam ter de aceder à cota 10.10 das plataformas dos lotes 1 e 2.

A infra-estrutura de betão para suporte do eléctrico ligeiro será desenvolvida em simultâneo com a estabilidade dos lotes tal como, a estrutura dos passadiços superiores pedonais que lhe estão ligados para circulação pedonal de uso público.

Todo o empreendimento integra de um modo interdependente as necessárias condições para a sua ampla utilização pedonal e ciclável nos dois sentidos do Rio Tejo, da Estação Ferroviária e do Vale do Jamor.

Deste modo, o desenvolvimento das obras de urbanização será coordenado com a construção das plataformas estruturais que irão possibilitar a constituição da rede de espaços verdes e públicos e da acessibilidade aos diferentes espaços.

O faseamento detalhado da execução da obra encontra-se descrito no respectivo documento que acompanha os elementos instrutórios da operação de loteamento.

6. INFRA-ESTRUTURAS

6.1. REDE VIÁRIA

A faixa de rodagem do empreendimento tem um só sentido e uma largura de 6,20m, sendo ladeada por faixas de estacionamento automóvel perpendicularmente à via. A inclinação transversal dos arruamentos é de 2,5% num só sentido. Atendendo às características vincadamente urbanas do traçado e às baixas velocidades de circulação possíveis, não foi considerada a utilização de sobrelarguras e/ou sobrelevações nos alinhamentos curvos do traçado em planta.

O pavimento será constituído por sub-base com 0,20m com agregado britado de granulometria extensa; base com 0,20m de agregado britado de granulometria extensa; camada de ligação de 0,06m de macadame betuminoso e uma camada de desgaste em betão betuminoso com espessura de 0,05m.

6.1.1. ESTACIONAMENTO

O dimensionamento do estacionamento teve em conta o estipulado pelo Plano de Pormenor, determinando a constituição de um número de lugares de estacionamento que respondem às necessidades do uso previsto em função das áreas de construção. Na Tabela 5 é apresentado o número de lugares previsto pela Operação de Loteamento.

Lote	USO	A.C. máx m ²	PPMDFRJ Nº LUGARES Privado	PPMDFRJ Nº LUGARES Público	PPMDFRJ Nº LUGARES TOT	OL Nº LUGARES Privado	OL Nº LUGARES Público	OL Nº LUGARES TOT	Défice	NOTAS
1	SERVIÇOS	23070	-	503	513	-	493	513	0	** Hotel 5 estrelas - 100 quartos: 20 lugares
	HOTEL*	6736	10	-		20	-			
2	COMÉRCIO	4260	-	190	190	-	103	103	-87**	** Para o cálculo do estacionamento neste lote, considerou-se a A.C. efectiva de comércio prevista de 2245 m ² dos quais: 800m ² para o estabelecimento à cota de acesso pedonal; 1445 m ² destinados à supermercado; Refere-se ainda que foi localizado um lugar de pesado na área destinada a armazém .
3	RESIDÊNCIAL	33750	430	-	430	431	-	431	+1	
4	RESIDÊNCIAL	20700	275	-	275	254	-	254	-21***	*** O nº de lugares neste lote foi determinado em função do mix de tipologias de fogos previstas (T1-T4) sendo que os 254 lugares asseguram o cumprimento das necessidades dos 135 fogos previstos, garantindo ainda uma bolsa de lugares de reserva.
5	SILO AUTOMÓVEL	5456	-	180	180	-	183	183	+3	
TOTAIS			715	873	1588	705	779	1484	104	

Tabela 5 - Síntese dos lugares de estacionamento previstos na operação de loteamento

De acordo com quanto referido na página 41 do relatório do Plano de Pormenor: “Os valores do número de fogos, habitantes, áreas comerciais, postos de trabalho e estacionamento são máximos indicativos”. Neste sentido, é de referir que os parâmetros de adequação dos lugares de estacionamento adoptados no caso dos lotes 2 e 4 decorrem da pormenorização das áreas desenvolvida no âmbito do projecto do estabelecimento comercial e da definição de um mix de tipologias de T1 a T4 para o edifício de habitação do lote 4. No caso do lote 2, o diferencial tem de ser relacionado com a área de construção para o uso de supermercado que em sede de OL foi reduzida para o valor de 2245 m² face ao previsto pelo PP (4260m²), situação essa que proporcionalmente reduz a capitação a prover.

De salientar ainda o contributo dos lugares de estacionamento previstos na via pública dá cumprimento ao disposto pelo PPMDFRJ, (Tabela 6).

Tabela 6 - Lugares de estacionamento na via pública - PP vs.OL.

LUGARES NA VIA PÚBLICA		
Descrição	Nº LUGARES/ PP	Nº LUGARES OL
lugares de ligeiros públicos	149	149
lugares para mobilidade reduzida	6	6

Os 149 lugares de ligeiros e os 6 lugares exteriores para mobilidade reduzida na via pública, são ainda complementados por 3 lugares reservados ao serviço de táxis e 2 paragens de autocarros, consolidando as condições para o uso da nova frente urbana.

A presente operação de loteamento prevê assim um total de 1639 lugares de estacionamento, dos quais 685 são privados, 20 do hotel e 934 são públicos, sendo estes últimos repartidos em 779 lugares em edificação, 149 lugares ligeiros e 6 lugares exteriores para mobilidade reduzida.

A disposição geométrica prevista para os estacionamentos de ligeiros na via é de perpendicular à via, com dimensões variáveis e inclinação transversal de 2,0% para a faixa de rodagem, sendo:

- Estacionamento de veículos ligeiros 2,5mx5,0m, perpendicular à via;
- Estacionamento para mobilidade reduzida 3,5mx5,0m, perpendicular à faixa de rodagem.

Por outro lado, as duas paragens de autocarro e a praça de táxi apresentam as seguintes características:

- Paragem de autocarros 3,5m de largura, paralela à faixa de rodagem;
- Estacionamento de veículos ligeiros (táxis) 5,0mx2,5m, paralelo à via.

Ao longo de toda a área de intervenção foram também identificadas zonas de estacionamento para bicicletas, totalizando um número de 100 lugares (ver desenho técnico: “Planta com identificação dos percursos acessíveis”).

6.1.2. ACESSOS PEDONAIS E CICLÁVEIS

A operação de loteamento está concebida de acordo com um sistema de acessos pedonais e cicláveis que permitem ligações directas com o passeio marítimo, a Cruz Quebrada e o Vale do Jamor.

Ao nível de materiais, os passeios paralelos à faixa de rodagem serão em betão poroso com lancil de 0,15m de espelho na delimitação com a faixa de rodagem; espelho de 0,13m na delimitação do passeio com o estacionamento de ligeiros. A ciclovia terá um acabamento em betão poroso colorido conforme indicado nas peças desenhadas.

6.1.3. SINALIZAÇÃO VIÁRIA, DIRECCIONAL E DE INFORMAÇÃO

É prevista a implantação de sinalização viária de pavimento e de “código” vertical, elaborada de acordo com a regulamentação em vigor. A sinalização viária de pavimento será em cor contrastante com a do pavimento, executada em pintura termoplástica e em grelhas de betão pitonado. A sinalização vertical deverá ser aplicada a 2,40m de altura. A par desta sinalização prevê-se a instalação de uma rede de sinalização direccional e de informação, utilizando postes metálicos com

placas em alumínio pintado. Esta rede dará informação sobre as ruas e tipo de equipamento existente.

6.2. REDE DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA

A rede de abastecimento de águas terá ligação a partir da rede pública existente e será constituída por uma rede destinada a abastecer cada um dos diferentes lotes, rede de combate a incêndio exterior e no interior dos edifícios e rede de rega dos espaços verdes.

A rede de abastecimento proposta derivará de uma conduta, adutora dos Serviços Intermunicipais de Oeiras e Amadora (SIMAS), de acordo com projeto da especialidade integrado nos elementos que acompanham a OL.

6.2.1. REDE CONTRA INCÊNDIO

Nas redes gerais de abastecimento de águas, uma das mais importantes é a rede de combate a incêndio, para a qual se prevê a instalação junto do lancil do passeio, de marcos de incêndio com o afastamento previsto no projecto de especialidade.

6.3. REDE DE DRENAGEM DE ÁGUAS

6.3.1. DRENAGEM DE ÁGUAS RESIDUAIS PLUVIAIS

Tendo em conta os condicionamentos da área de loteamento, a opção adoptada para a drenagem pluvial envolve duas soluções diferentes. A rede a norte será constituída por um colector (diâmetro entre 400 e 800mm) que drenará as águas pluviais relativas aos lotes 1, 3, 4, 5 e parte da via a norte através de uma rede de sumidouros. A rede a Sul é composta por dois ramos distintos: um constituído por duas caleiras de rasgo contínuo que efectua a drenagem da via e um segundo composto por colector (diâmetro entre 315 e 630 mm) e sumidouros que colecta as águas pluviais do lote 2 e parte da via a Este.

Os sumidouros são em caleiras de rasgo contínuo em betão e com caixas de limpeza distanciadas a cada 25m. Sempre que possível, as caixas de visita a construir, serão implantadas com fundos pré-fabricados e quando existam mudanças de direcção e para não ultrapassar o comprimento dos colectores mais de 60 ml.

Nos pontos de descarga do rio Jamor, é proposta a instalação de válvulas anti-retorno tipo “bico de pato” de forma a evitar a entrada de água no sistema. A rede foi dimensionada para o caudal máximo de cheias de 10 anos com um tempo de concentração de 10 minutos.

6.3.2. DRENAGEM DE ÁGUAS RESIDUAIS DOMÉSTICAS

A rede foi projectada de modo a drenar as águas residuais domésticas proveniente dos diferentes lotes a construir e é composta por duas partes:

- a primeira drena as águas residuais dos lotes 1, 3 e 4 através de um tramo principal totalmente gravítico implantado paralelamente á Avenida Marginal;
 - a segunda eleva os afluentes do lote 2 através de um sistema de bombagem instalado no interior do lote que permite fazer a ligação com o tramo principal.
- A rede de drenagem da OL está ligada à rede existente na ponte sobre o rio Jamor.

6.4. REDES DE DISTRIBUIÇÃO ELÉCTRICA E ILUMINAÇÃO PÚBLICA

6.4.1. REDE DE DISTRIBUIÇÃO

O potencial expectável para o loteamento, este será alimentado a partir da rede de média tensão a 10kV do distribuidor local de energia - EDP, Distribuição, S.A. por intermédio de vários postos de seccionamento e transformação, a localizar nos lotes, onde terá origem a rede de distribuição que assegurará o abastecimento de energia eléctrica aos lotes. Está previsto e garantido o acesso directo pelo exterior do edifício para os espaços para as instalações da EDP aos PST.

As tubagens e cabos nas travessias de vias rodoviárias terão uma profundidade mínima que será de 1,20m para baixa tensão e 1,40m para média tensão, com protecção contra esforços mecânicos e pontualmente com caixas de visita para manutenção.

6.4.2. ILUMINAÇÃO PÚBLICA

Atendendo às características da operação de loteamento, a iluminação das vias de circulação de um modo geral será efectuada com aparelhos de iluminação normalizados, pelos serviços técnicos da CMO, em colunas metálica de 7,6 metros de altura útil, espaçadas de aproximadamente de 26 metros nos caminhos principais e equipados com lâmpada 36Led. Nos percursos secundários as colunas serão de 5 metros com lâmpada 24Led. Nos passadiços a iluminação será encastrada nos corrimões.

A rede de Iluminação Pública será igualmente enterrada e estabelecida a partir do QGBT do PST.

Esta instalação foi desenvolvida de modo a assegurar uma adequada iluminação da via pública, no que se refere à circulação nocturna de peões e veículos, oferecendo-lhes boas condições de visibilidade e segurança.

6.5. REDES DE DISTRIBUIÇÃO DE GÁS NATURAL

Considerou-se para efectuar o dimensionamento da rede de distribuição de gás do loteamento: os dois lotes residenciais (lote 3 e 4) constituídos por um total de 325 fogos residenciais e dois lotes de comércio, serviços e hotelaria (lote 1 e 2). A rede posposta constitui uma expansão da rede existente, com um único regime de pressão ($1\text{bar} \leq p \leq 4\text{bar}$).

A instalação será dimensionada para a distribuição de Gás Natural do tipo H, com o poder calorífico mínimo e as características principais seguintes:

- Poder calorífico superior: 42,00 (MJ/m³(n));
- Densidade em relação ao ar: 0,65;
- Índice de Wobbe: 52,09 (MJ/m³(n)).

As canalizações serão executadas a tubo de polietileno de alta densidade estabelecido enterrado em vala e terão os diâmetros mínimos indicados nas peças desenhadas.

O estabelecimento das tubagens em vala observará os desenhos de pormenor que constam do projecto de especialidade.

6.6. INFRA-ESTRUTURAS DE TELECOMUNICAÇÕES

As infra-estruturas para telecomunicações ITUR públicas foram concebidas segundo as partes aplicáveis das prescrições ITED e dimensionadas de forma a suportar as diversas topologias das redes dos vários operadores, garantindo a manutenção e operacionalidade das redes e equipamentos activos, com mínimo de intrusão nos edifícios e urbanização.

A estrutura da rede de tubagens principal será constituída por dois pontos de entrada/saída (tipo “L”). A rede de distribuição a partir do ponto de interligação ao ramal proveniente da rede principal será em estrela

As câmaras de visita (CV) previstas para o estabelecimento de ligações, serão interligadas com 4 tubos PEAD110mm, um tritubo PEAD40 e dois acessos ao exterior da urbanização com 40 mm de diâmetro. A distância entre câmaras será de 120 metros no máximo, em troços rectilíneos, admitindo-se curvaturas até 2cm/m.

As tubagens a localizar no subsolo terão em conta os obstáculos existentes e as restantes infra-estruturas instaladas. Quando a sua localização se efectue nas vias rodoviárias, a profundidade mínima deverá ser de um metro. As travessias nas vias deverão ser efectuadas perpendicularmente ao eixo da via, excepto quando justificado, com câmaras de passagem nos extremos.

O traçado das redes, a localização e dimensão das câmaras de visita assim como o diâmetro dos tubos serão de acordo com as peças desenhadas pela especialidade.

6.7. HIGIENE E LIMPEZA

Os equipamentos para a recolha de RSU do loteamento são contentores normalizados de superfície definidos pelo município de Oeiras, para recolha indiferenciada e diferenciada.

Foram previstos e localizados 4 contentores em profundidade de lixo indiferenciado com capacidade de 3m³, 7 contentores de lixo diferenciado com capacidades de 5m³

(plástico e papel), 2 contentores de vidro com 3m³, junto aos lotes residenciais 3 e 4. Uma ilha de apoio à zona da Marina (U.E.3.) localizada, dentro da área do loteamento, junto à entrada do silo automóvel da U.E.3, composta por 6 contentores: 4 de lixo indiferenciado de 3m³ e dois diferenciados de 5m³ (papel, plástico). Uma ilha de 4 contentores de lixo indiferenciado de 3m³ junto á entrada do armazém do lote 2. E uma ilha junto à saída do empreendimento, composta por 10 contentores dos quais 6 de 3m³ para a fração de vidro e 4 de lixo diferenciado com 5m³ (plástico e papel).

O número total de R.S.U cumpre o valor da capitação corrente para o tipo de empreendimento.

As localizações dos contentores enterrados pré-fabricados teve em conta: o fácil acesso do veículo de recolha; a libertação de uma maior área de circulação de peões; a garantia de acesso a pessoas de mobilidade reduzida e a diminuição do ruído de resíduos como o vidro.

As papeleiras do tipo “L50 – INTOOUT Urban Solutions” de cor cinza escuro, em número de 56, serão localizadas uniformemente no loteamento de 50 em 50 metros. Os equipamentos serão dispostos no terreno nos vários locais, de acordo com o desenho em planta.

6.8. ESPAÇO-PÚBLICO

Tendo em consideração as características existentes na envolvente do empreendimento e dos usos previstos, foi estudada uma solução que assegurasse uma coerência e imagem de continuidade entre os diferentes espaços exteriores, onde se privilegia as zonas de estadia, recreio, contemplação e circulação pedonal e ciclável.

6.8.1.PERCURSOS PEDONAIS

No desenho dos lotes destinados á construção e decorrente do estabelecido em PPMDRJ, foram destinadas as áreas para a implementação de um conjunto de percursos pedonais e cicláveis que contribuem para os objectivos pretendidos em termos de funcionalidade, mobilidade e, que em paralelo, valorizam o ambiente urbano, as áreas verdes e de contemplação da envolvente.

O desenvolvimento dos percursos pedonais, para além das exigências técnicas, funcionais e de mobilidade, materializa três sentidos pretendidos:

- A existência do verde natural e do verde representado – formalizada pelo percurso da Alameda do Jamor, que liga, a entrada na área da operação de loteamento através do vale do Jamor e da Cruz Quebrada até á Estação da Cruz Quebrada, e pelas passagens superiores à linha do comboio, que dialogam com o verde das manchas arbóreas, colocando o utilizador numa dimensão espaço/funcional: o passear no meio das copas das árvores. As passagens superiores, permitem também eliminar a barreira do canal da linha férrea Lisboa-

Cascais, através de percursos que conduzem à obtenção de diferentes pontos de vista e de observação do espaço envolvente próximo e distante.

- A presença do rio Tejo e do passeio marítimo – concretizado por um percurso ascendente muito suave e com pendente contínua, que permite alcançar o ponto da “explosão” com a vista sobre o Tejo e o Forte do Bugio. O desafio visual alcançado por este percurso, que interpreta a função de miradouro em todos os 360º de rotação visual, é em simultâneo, a porta de entrada no ambiente da náutica e do lazer de proximidade ao elemento água preconizado pelo projecto da futura marina.

- O dinamismo dos espaços de estadia e lazer - proporcionado pelos percursos entre os blocos do Hotel e de Serviços (lote 1) e o edifício de comércio (lote 2). Este espaço aberto prevê acomodar actividades de animação cultural e de lazer, permitindo um maior usufruto e apropriação ao longo das diversas partes do dia.

Todos os espaços são dotados de percursos designado como acessível, que proporciona acesso e circulação seguros e confortáveis de pessoas com mobilidade reduzida/condicionada. Na área da operação de loteamento, são ainda previstos dois elevadores privados que permitem a criação de um conjunto de acessos pedonais de ligação entre os pisos de estacionamento dos lotes 1, 2 e 5 nas plataformas à cota 10.10 e 11.40, respectivamente. Por outro lado, o percurso acessível entre a Alameda do Jamor e o passeio marítimo à cota 8.00 é garantido através um elevador de utilização pública implantado na Marina e sob gestão do concessionário da Marina. Os três elevadores complementam a acessibilidade entre a via pública e todos os espaços interiores e exteriores que constituem a área do projecto.

A operação de loteamento dá cumprimento à legislação em vigor relativa à utilização por pessoas com mobilidade condicionada, tanto a nível do espaço exterior, de acordo com a secção 2.9 do Decreto-Lei 163/2006 de 8 de Agosto. A integração dos percursos cicláveis ao longo dos diferentes espaços de estar é decorrente da opção de projecto de assegurar um efectivo contributo para a mobilidade mais suave e ao mesmo tempo possibilitar a continuidade de acesso ao Passeio Ribeirinho num contexto de maior segurança, onde o não atravessamento da via ferroviária e a EN6 é sempre garantido pela proposta da operação de loteamento, (ver Figura 8).

6.8.2. PRESERVAÇÃO E VALORIZAÇÃO DO PATRIMÓNIO

A área de intervenção da operação de loteamento integra no interior do seu limite de intervenção o espaço denominado por Gruta Artificial identificada para ser classificada como Património Industrial. A proposta de loteamento prevê a sua preservação no seu estado actual, e assegura a valorização deste património através da garantia de acesso permanente e livre ao local. Para tal é assegurado uma modelação do terreno na sua zona envolvente, e o desenvolver de um percurso pedonal, devidamente enquadrado do ponto de vista paisagístico, (Figura 21).



Figura 21 - Extracto percurso pedonal de ligação à “Gruta artificial”

6.8.3.MEDIDAS DE REDUÇÃO E CONTROLO DO RUÍDO

Como anteriormente referido, o PPMDFRJ, foi sujeito a um estudo de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), resultando num conjunto de recomendações, onde se inserem as seguintes medidas para a redução e controlo do ruído:

“- identificação das áreas em que os níveis de exposição ao ruído ultrapassam os limites estabelecidos no Regulamento Geral do Ruído e podem ser nocivos para a saúde humana;

- definição das necessidades primárias de redução de ruído;

- identificação de medidas de protecção sonora que diminuam os níveis de ruído na fachada e nas zonas de classificação acústica de “mistas”, p. ex., adopção combinada de instalação de pavimento silencioso, barreiras acústicas, limitação da velocidade de circulação;

- elaboração de planos de acção destinados a gerir o ruído ambiente e os seus efeitos resultantes (disponibilizando essa informação ao público).

- adopção combinada de medidas do tipo de: instalação de pavimento silencioso, barreiras acústicas, limitação da velocidade de circulação.”

De forma a garantir que todos os locais que poderão vir a ser previstos receptores estarão dentro dos valores máximos legais aplicáveis a zonas mistas, implementaram-se medidas de redução sonora. Sendo este pressuposto válido para todas as zonas de permanência de peões, nomeadamente:

- Praça pública à cota 10,10m;
- “Alameda do Jamor”;
- Todas as fachadas dos edifícios com receptores sensíveis.

As medidas adicionais de redução sonora consideradas, que visam garantir o cumprimento do Regulamento Geral do Ruído (RGR), são implantadas unicamente nos locais com usos sensíveis previstos.

As medidas de redução sonora propostas são:

- Uma barreira acústica reflectora no acesso oeste-este, desde a entrada na rotunda até à intersecção com o limite do plano, com uma altura de 4 metros e uma inclinação de 1 para 4;
- Controlo de velocidade na circular interna da Operação de Loteamento, sendo a velocidade máxima permitida de 30 Km/h;
- Uma barreira reflectora que acompanha a linha do comboio a sul do projecto com no mínimo 6,5 metros de altura;
- Uma barreira reflectora que acompanha a EN6 pelo lado Sul e que está a nordeste da Operação de Loteamento, com uma altura de 2,5 metros;
- Piso drenante em todo o viaduto;
- Duas barreiras acústicas reflectores em todo o viaduto: no lado norte com 3 metros de altura e uma inclinação de 1 para 3; no lado sul com 4 metros de altura e uma inclinação de 1 para 4.

Estas medidas de redução sonora pretendem dar satisfação aos pressupostos do Estudo de Avaliação Ambiental Estratégica e do Estudo do Ruído do Plano de Pormenor da Margem Direita da Foz do rio Jamor, podendo ser adequadas as eventuais alterações do plano em fase do loteamento.

Como reforço das medidas de redução de ruído considera-se ainda ser de ter em conta na fase de projecto (Figura 22 e Figura 23) as seguintes acções:

- Elementos de fachada absorventes;
- Elementos exteriores verdes (fachada verde);
- Elementos exteriores verdes na cobertura do embasamento.

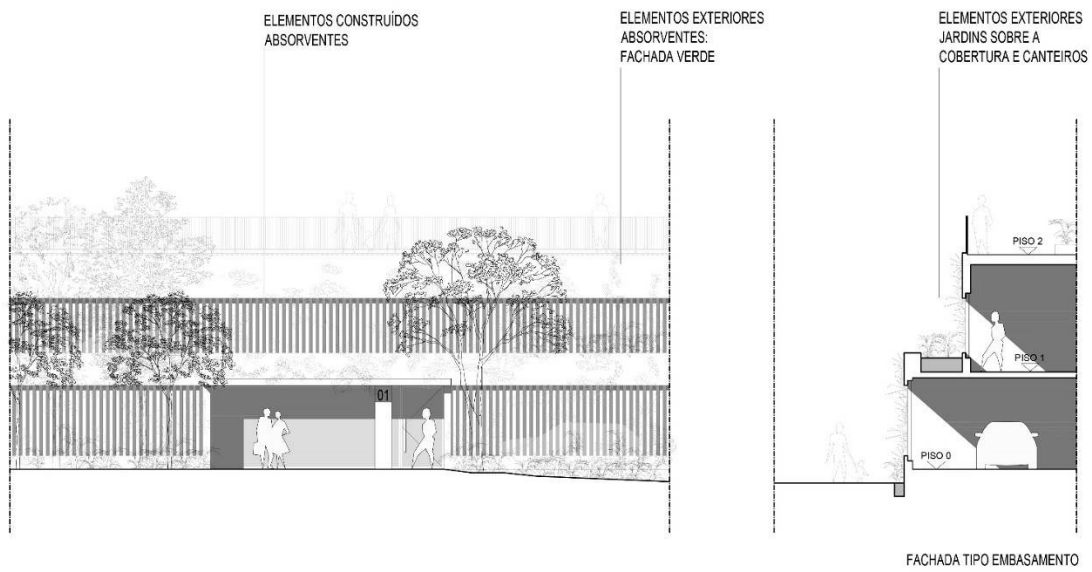


Figura 22 - Esquema medidas de redução e controlo do ruído - Fachada Tipo embasamento.

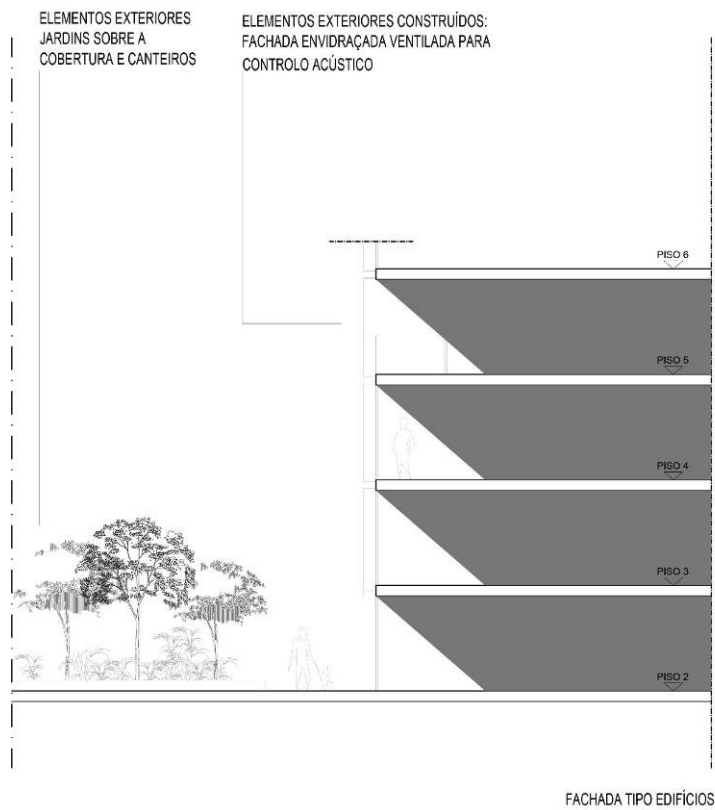


Figura 23 - Esquema medidas de redução e controlo do ruído - Fachada dos edifícios.

7. ARQUEOLOGIA

Relativamente ao disposto no ponto 2 do artigo 28º do Regulamento do PPMDFRJ relativo ao acompanhamento dos trabalhos de avaliação de impactos sobre o património arqueológico é de mencionar que todos os trabalhos de infra-estruturas terão de ter acompanhamento por parte da especialidade de arqueologia conforme dispõe o artigo 21º do Regulamento do Plano de Salvaguarda do Património Construído e Ambiental do Concelho de Oeiras (PSPCACO). Neste contexto e ao nível da operação de loteamento não está identificada tanto ao nível do PDM em vigor ou do PSPCACO, qualquer nota de que a área de intervenção da operação de loteamento seja abrangida por elementos ou vestígios arqueológicos (Figura 24).



Figura 24 - Planta de Localização do Plano de Salvaguarda do Património Construído e Ambiental do Concelho de Oeiras.

8. PROJECTO DE ARQUITECTURA DO EMBASAMENTO

Para suporte da materialização das infra-estruturas do empreendimento, tornou-se necessário nesta altura o estudo mais aprofundado dos embasamentos dos cinco lotes e que acompanham a presente operação de loteamento.

A configuração do volume gerado pelo embasamento dos cinco lotes do empreendimento agrega e unifica em si um conjunto que induz a leitura de um elemento único.

8.1. IMPLANTAÇÃO

Os vários edifícios que compõem o embasamento dos edifícios serão implantados nas parcelas de terreno designadas como Lote 1, Lote 2, Lote 3, Lote 4 e Lote 5, na Unidade de Execução 1 do PPMDFRJ, delimitadas numa área total de 29.482,80 m², dos quais, 28.797,30m² correspondem á área impermeável e os restantes 685,50m² á área permeável da totalidade dos lotes.

A disposição dos edifícios sobre a imagem de uma só plataforma estabelece uma leitura de continuidade do espaço público e permite assegurar um fácil acesso com a estação da Cruz Quebrada (U.E.2) e a Marina (U.E.3) e passeio marítimo, através de percursos pedonais e cicláveis.

Os edifícios (que compõem a plataforma de embasamento) prevêem, pela sua implantação, uma boa exposição constante nos alçados do quadrante Sul e este, durante a maioria das horas do dia. A implantação viabiliza ainda o aproveitamento dos ventos predominantes.

A implantação proposta observa as indicações regulamentares constantes no PPMDRJ ao nível do cumprimento dos parâmetros urbanísticos, nomeadamente afastamentos, índices de implantação, índices de utilização e de construção total.

A solução de implantação adoptada privilegia ainda, o sistema de vistas e uma boa insolação dos espaços públicos criados na cobertura dos lotes 1, 2 e 5 ao nível da cota 10.10, e dos espaços de utilização privada dos lotes 3 e 4 ao nível da cota 13.30/11.40 correspondente.

A relação do empreendimento com a futura marina de Porto Cruz e com a Estação Ferroviária da Cruz Quebrada estabelece uma articulação já pensada em sede de plano de Pormenor e que tem em consideração o território existente e a sua envolvente próxima. Desta forma é assegurada a materialização dos critérios para uma mais eficiente função urbana dos espaços públicos construídos, onde a intermodalidade na mobilidade e acessibilidade é um vector sempre presente.

8.2. ESQUEMA GERAL DA IDEIA PROPOSTA

O projecto baseia-se numa reflexão que procura em simultâneo privilegiar três níveis de abordagem:

1. Aprofundar o programa preliminar fornecido, na sua transposição espacial, de modo a otimizar o desempenho funcional através de uma caracterização clara do esquema organizativo e distributivo dos espaços bem como, da sua hierarquia funcional;

2. Reavaliar de forma crítica o estudo preliminar articulando-o com os diversos elementos regulamentares, nível de conforto físico e psicológico pretendido transmitir

ao utilizador, fazendo ainda, um enquadramento ambiental e determinando uma forma de apropriação por parte do utilizador;

3. Tornar clara a proposta, na leitura dos seus espaços bem como, nas suas relações interior/exterior e na coordenação dos diferentes elementos e soluções construtivas, nomeadamente a racionalização da malha estrutural, do controlo energético passivo e na mitigação do nível de ruído nos espaços interiores e a agregação quando possível dos espaços técnicos. A selecção dos materiais foi desenvolvida de modo a controlar e minimizar os custos de construção, e da futura manutenção do edifício, contribuindo assim para um menor impacto ambiental da intervenção ao longo do seu ciclo de vida.

A proposta do embasamento apresentada baseia-se na criação de uma imagem de conjunto unificada e agregada que transmite a sensação de um volume único, originada articulação dos diferentes volumes dos vários lotes a edificar, através de uma linguagem de alçado continua e agregadora.

A proposta de organização funcional dos diferentes lotes que formam a plataforma dos edifícios da U.E.1 distribuem-se do seguinte modo:

- **LOTE 1**, destinado a comércio, serviços, hotel e estacionamento (513 lugares estacionamento).

PISO 0 Cota 3.90

Átrio do Hotel / Recepção;
 Acesso viário ao estacionamento;
 Estacionamento do Hotel;
 Circulação/ Acessos;
 Casa dos lixos de apoio ao Hotel;
 Zonas técnicas (geradores; A.T.E; quadro de colunas, PT's,...);
 Reservatório de incêndio;

Cota 4.00

Acesso viário ao estacionamento;
 Estacionamento Serviços (L1B2);
 Circulação/ Acessos;
 Zona de apoio ao Segurança;
 Rampa de acesso ao piso superior estacionamento (rampa inclinação = 15%);
 Reservatório de incêndio;

Cota 4.50

Acesso viário ao estacionamento;
 Estacionamento Serviços (L1B1);
 Átrio/ Acessos Serviços;
 Circulação/ Acessos;

Zonas técnicas (geradores; A.T.E; quadro de colunas, PT's,...);
Casa dos lixos de apoio Serviços;
Zona de apoio ao Segurança;
Rampa de acesso ao piso superior estacionamento (rampa inclinação = 13%);
Reservatório de incêndio;

PISO 1 Cota 6.75

Estacionamento Serviços (L1B1);
Átrio/ Acessos Serviços;
Circulação/ Acessos;

Cota 7.20

Estacionamento Serviços (L1B1);
Átrio/ Acessos Serviços;
Circulação/ Acessos;

- **LOTE 2**, destinado a comércio, serviços e estacionamento (103 lugares estacionamento):

PISO 0 Cota 4.00

Espaço comercial (supermercado);
Armazém de apoio espaço comercial;
Estacionamento Comércio;
Circulação/ Acessos;

Cota 4.30

Acesso viário ao estacionamento;
Estacionamento Comércio;
Circulação/ Acessos;
Zonas técnicas (geradores; A.T.E; quadro de colunas, PT's,...);
Rampa de acesso ao piso superior estacionamento (rampa inclinação = 16%);

PISO 1 Cota 6.80

Estacionamento Comércio;
Circulação/ Acessos;

PISO 2 Cota 10.10

Espaços comerciais;
Circulação/ Acessos;

- **LOTE 3**, destinado a uso Residencial e Estacionamento (431 lugares estacionamento):

PISO 0 Cota 4.00

Acesso viário ao estacionamento;

Estacionamento residencial;
Núcleos de acesso aos futuros pisos residenciais
Circulação/ Acessos;
Zonas técnicas (geradores; A.T.E; quadro de colunas, PT's,...);
Rampa de acesso ao piso superior estacionamento (rampa inclinação = 11%);
Reservatório de incêndio;

PISO 1 Cota 6.90

Estacionamento residencial;
Núcleos de acesso aos futuros pisos residenciais
Circulação/ Acessos;
Zona técnicas;

PISO 2 Cota 9.90

Zona técnica;
Núcleos de acesso aos futuros pisos residenciais
Circulação/ Acessos;

- **LOTE 4**, destinado a uso Residencial e Estacionamento (254 lugares estacionamento):

PISO 0 Cota 5.00

Acesso viário ao estacionamento;
Estacionamento residencial;
Núcleos de acesso aos futuros pisos residenciais
Circulação/ Acessos;
Zonas técnicas (gerador; A.T.E; quadro de colunas, PT's,...);
Rampa de acesso ao piso superior estacionamento (rampa inclinação = 15%);
Reservatório de incêndio;

PISO 1 Cota 7.90

Estacionamento residencial;
Núcleos de acesso aos futuros pisos residenciais
Circulação/ Acessos;
Zonas técnicas;

- **LOTE 5**, destinado a estacionamento privado de uso público (183 lugares estacionamento):

PISO 0 Cota 4.00

Acesso viário ao estacionamento;
Estacionamento privado de utilização pública;
Circulação/ Acessos;

Zona de apoio ao Segurança;
I.S. de acesso aos utilizadores;
Zona técnicas (gerador; quadro de segurança...);
Rampa de acesso ao piso superior estacionamento (rampa inclinação = 12%);
Reservatório de incêndio;

PISO 1 Cota 6.90

Estacionamento;
Circulação/ Acessos;
Zona técnicas;

Os núcleos de acessos aos futuros blocos elevados serão centralizados de forma a libertar ao máximo as fachadas para a abertura de vãos, contribuindo para um melhor aproveitamento da exposição solar e valorização das vistas que o lote proporcionará na sua cobertura, possibilitando ao mesmo tempo, a criação de uma imagem identificável do edifício.

8.3. VOLUMETRIA

A proposta volumétrica concretiza a intenção de desenvolvimento de uma imagem de actualidade.

A linearidade e cor da plataforma do embasamento, caracteriza uma linguagem e solução arquitectónicas que se pretende venha a ser continuada na arquitectura dos bolcos elevados.

Os diferentes alçados, da plataforma dos edifícios, foram compostos de forma a reforçar a noção de unificação dos diversos lotes e de coerência do volume resultante. Recorrendo-se a uma marcação dos vãos nas fachadas, através da utilização de elementos verticais ritmados (perfis), em concordância com os espaços contidos e os acessos, apoiado numa base geométrica de concepção estética.

A proposta possibilita a criação de uma imagem de uma unidade formal entre os diferentes volumes dos vários lotes, ligados com a especificidade do sítio e a cultura, evitando a importação de modelos internacionais pouco ligados com o local.

8.4. CRITÉRIOS DE DIMENSIONAMENTO

O dimensionamento dos diversos espaços propostos obedece ao programa definido para o projecto pelos promotores, procurando assim, responder em termos de áreas e do conjunto das relações de proximidade, geometria e orientação solar recomendáveis aos usos previstos para os futuros espaços, sempre num contexto de garantir o seu enquadramento legal.

8.5. PROCESSOS CONSTRUTIVOS

Os processos construtivos determinados pelo projecto são os determinados em conjunto com os promotores. Pretende-se a racionalização e uma melhoria técnica conseguida pela introdução de materiais mais recentes e que melhor garantem a durabilidade, funcionalidade e estética desejada, com reduzidos custos de manutenção, garantindo uma resposta às exigências técnicas dos diferentes espaços. O cuidado de ser estabelecida uma malha geométrica como modo para o estruturar da distribuição espacial decorreu da preocupação em melhorar a funcionalidade e flexibilidade dos espaços, sobretudo numa perspectiva de economia da construção e qualidade global do ambiente construído.

A selecção dos diferentes materiais de revestimento, interior e exterior, propostos teve como principais critérios o ciclo de vida do edifício a construir, o baixo impacto ambiental quer de fabrico, quer da utilização dos mesmos e, a concretização de uma maior uniformização e sistematização entre as diferentes fases/partes do processo construtivo.

8.6. ESTRUTURA, REDES DE ÁGUAS, ESGOTOS E INSTALAÇÕES ELÉTRICAS, TELECOMUNICAÇÕES, E DE SEGURANÇA INTEGRADA

O pré-dimensionamento da solução para a estrutura do edifício terá em consideração todas as exigências regulamentares e acompanhará a fase seguinte do projecto integrado de arquitectura.

Foram consideradas e acomodadas em termos de negativos, as necessidades decorrentes das redes de distribuição de águas de consumo, incêndio, esgotos, instalações eléctricas, telecomunicações e de segurança integrada.

Estas especialidades terão maior desenvolvimento na fase seguinte do projecto onde se coordenarão as diversas especialidades de engenharia.

8.7. SEGURANÇA CONTRA INCÊNDIO

Os vários edifícios que compõem a plataforma do embasamento encontram-se organizados de maneira a garantir a segurança contra incêndio de pessoas e bens no contexto de cumprimento de regulamento contra incêndios para este tipo de edifícios. O sistema e elementos de construção projectados asseguraram o grau de resistência ao fogo igual ou superior no previsto nas medidas de segurança contra riscos de incêndio a aplicar em edifícios deste tipo.

As vias normais de saída e de emergência conduzem os ocupantes do edifício directamente para um espaço livre e ventilado.

As comunicações comuns verticais foram definidas de modo a que, em caso de sinistro, facilitem a fuga/saída dos ocupantes até ao exterior em segurança, e simultaneamente permitam a intervenção do copo de bombeiros.

A segurança contra incêndios é preconizada por duas vias: meios passivos e meios activos. Os meios passivos incluem a definição de zonas de compartimentação ao fogo, áreas amplas e abertas com contacto directo ao exterior, garantindo a fácil detecção de qualquer foco de incêndio e a imediata acção de combate ao fogo. Os elementos estruturais e de compartimentação são protegidos pelas soluções e métodos construtivos garantindo-se que os elementos de construção civil (lajes, portas, etc.) têm a resistência ao fogo exigida pela legislação. Os meios activos serão incluídos em cada compartimento cuja instalação de centrais de incêndio seja legalmente exigida.

8.8. VENTILAÇÃO

A ventilação natural dos edifícios propostos, que compõem a plataforma dos edifícios, tem como premissa garantir as necessidades de ventilação para uma boa qualidade do ar, a renovação do ar interior dos espaços com vista ao controlo da humidade no seu interior, à redução de condensações e maus odores.

8.9. RUÍDO

As condições genéricas do projecto, em relação ao ruído nos espaços interiores da proposta foram passivas e preventivas, em acordo com o DL nº129/02:

- Formatar a geometria dos espaços, estabelecer os tratamentos acústicos adequados à função e favorecer a distribuição uniforme dos campos acústicos reduzindo a possibilidade de se estabelecerem ondas estacionárias no interior dos espaços;

- Prever os tempos de reverberação resultantes da geometria do espaço e do processo preconizado, adequando-os ao uso e função prevista;

- Adopção de medidas construtivas e metodológicas de controlo do ruído de maneira a não serem atingidos ou ultrapassados os níveis máximos admissíveis de ruído por cada classe de espaço.

8.10. ESPAÇOS ENVOLVENTES

Atendendo às características da área da intervenção, e de cada um dos seus edifícios, foi desenvolvida uma solução para os espaços exteriores envolventes onde é privilegiada a criação de zonas de estadia e de circulação com condições favoráveis ao conforto humano. O desenho do espaço público foi concebido de maneira a garantir uma total primazia do peão, através da criação de percursos pedonais e clicáveis que

permitam o ultrapassar das barreiras físicas hoje existente, garantindo uma total acessibilidade às pessoas com mobilidade condicionada.

A ciclovia e o conjunto de percursos pedonais propostos, contribuem para a valorização do ambiente urbano proposto e existente, elevando-o para um nível onde a qualidade do espaço urbano é sentida e percebida pelo utilizador.

Barreiro, Novembro de 2019

A Arquitecta,

ANEXOS

Conteúdo Documental

Nº	PEÇAS ESCRITAS	TIPO	SIGLA
A	ARQUITECTURA		
01	Termo do Técnico autor	PDF/A	ARQ.1
02	Declaração da Ordem do técnico autor	PDF/A	ARQ.2
03	Seguro de Resp. Civil do técnico autor	PDF/A	ARQ.10
04	Memória Descritiva	PDF/A	ARQ.3
05	Termo do Coordenador	PDF/A	ARQ.6
06	Mapa de quantidades	PDF/A	ARQ.14
07	Caderno de Encargos	PDF/A	ARQ.15
08	Estimativa orçamental	PDF/A	ARQ.16
09	Declaração da Ordem do Coordenador	PDF/A	ARQ.7
10	Índice dos elementos instrutórios	PDF/A	ARQ.9
11	Termo do Técnico autor do Estudo do Ruído	PDF/A	ARQ.12
12	Declaração da Ordem do técnico do Estudo do Ruído	PDF/A	ARQ.13
13	Estudo de conformidade com Regulamento Geral do Ruído	PDF/A	LOT.8
14	Memória descritiva Proj. Acessibilidades	PDF/A	ACE.1
15	Termo do Técnico Proj. Acessibilidades (Modelo V)	PDF/A	ACE.3
16	Declaração da Ordem do Técnico Proj. Acessibilidades	PDF/A	ACE.4
17	Ficha estatística (Modelo Q1)	PDF/A	INE
18	Estimativa do custo total da obra	PDF/A	URB.2
19	Calendarização da Execução da Obra	PDF/A	URB.3
20	Faseamento da Execução da Obra	PDF/A	URB.4
21	Regulamento	PDF/A	ARQ.18
22	Caderno – Simulações Tridimensionais	PDF/A	ARQ.19
O	OUTROS		
01	Estudo de Tráfego para o Plano de Pormenor da Margem Direita da Foz do Rio Jamor, Oeiras - Relatório (2019)	PDF/A	PDF.1
02	Estudo de Tráfego para a Intersecção de Acesso ao PP da Margem Direita da Foz do Rio Jamor, Oeiras – Resultados da afectação de veículos, Cenário B.I (2020) –Rede alargada	PDF/A	PDF.2
03	Compilação dos elementos associados – nota	PDF/A	PDF.3
04	Viabilidade de Infra-estruturas viárias - Infra-estruturas de Portugal, S.A. (IP)	PDF/A	PDF.4

Nº	PEÇAS DESENHADAS	Formato	Escala	TIPO	SIGLA
A	ARQUITECTURA				
A-03A a B	Planta da Situação Existente	A1	1:1000	DWFx	LOT.1
A-08A a C	Planta de Síntese	A0	1:500	DWFx	LOT.2
A-011	Planta de Cedências	A1	1:1000	DWFx	LOT.3
A-14A a B	Plano de Acessibilidades	A1	1:1000	DWFx	ACE.2
A-15A a B	Planta de Percursos Acessíveis	A1	1:1000	DWFx	"
A-016	Perfis Transversais Tipo	A0	1:100	DWFx	"
A-017	Pormenores Construtivos Acessibilidade	A1	1:50	DWFx	"
A-004	Extracto do PDM - Ordenamento	A1	1:2000	DWFx	ARQ.8
A-005	Extracto do PDM - Condicionantes	A1	1:2000	DWFx	"
A-006	Extracto do PDM - REN	A1	1:2000	DWFx	"
A-009	Modelação de Terreno	A1	1:1000	DWFx	"
A-010	Planta de Trabalho - cota 7.40	A0	1:500	DWFx	"
A-12A a B	Planta de Espaços Verdes e de Utilização Colectiva e Infra-estruturas Viárias	A1	1:1000	DWFx	"
A-13A a B	Planta de Materiais e Revestimentos	A1	1:1000	DWFx	ARQ.11
A-018	Perfis Volumétricos	A0	1:500	DWFx	"
A-019	Planta de Embasamento Piso 0	A1	1:500	DWFx	"
A-020	Planta de Embasamento Piso 1	A1	1:500	DWFx	"
A-021	Planta de Embasamento Cobertura	A1	1:500	DWFx	"
A-022	Alçados e Cortes Esquemáticos Embasamento	A0	1:500	DWFx	"
A-023	Esquema da Rede de Drenagem de Águas Residuais – Lote 2	A2	1:500	DWFx	"
A-024	Esquema Faseamento da EN6	A2	1:2000	DWFx	"
A-025	Planta de Localização das Medidas de Redução Sonora	A1	1:1000	DWFx	"
A-026	Planta de Demolições	A1	1:1000	DWFx	"
A-027	Planta de gestão e manutenção do espaço público	A0	1:1000	DWFx	"
A-028A a C	Planta de fase intermédia UE1-UE3	A0	1:500	DWFx	ARQ.12
A-029	Alçados e cortes esquemáticos - fase intermédia	A0	1:500	DWFx	"
A-030	Planta de percursos acessíveis - fase intermédia	A0	1:500	DWFx	"
A-031	Pormenores Construtivos	A0	As indicadas	DWFx	"
A-032	Planta Localização das guardas e detalhes por tipo	A0	As indicadas	DWFx	"
PL	PLANTAS DE LOCALIZAÇÃO				
A-001	Planta de Localização	A0	1:1000	PDF/A	PL.1
A-07A a C	Planta de Implantação (áreas permeáveis e impermeáveis)	A0	1:500	DWFx	PL.2
A-02A a C	Planta de Levantamento Topográfico 1:500 (sistema de coordenadas ETRS89-TM06)	A0	1:500	DWFx	PL.3
A-001	Planta de Localização	A0	1:1000	DWFx	PLD.1

EMA	EMBASAMENTO - ARQUITECTURA				
	Peças desenhadas que acompanham o projecto de estabilidade do embasamento				
EA-001	Lote 1 - Planta Piso 0	A0	1:200	DWFx	ARQ.17
EA-002	Lote 1 - Planta Piso 1	A0	1:200	DWFx	"
EA-003	Lote 1 - Planta Piso 2	A0	1:200	DWFx	"
EA-004	Lote 1 - Planta Cobertura	A0	1:200	DWFx	"
EA-005	Lote 1 - Cortes	A0	1:200	DWFx	"
EA-006	Lote 1 - Alçados	A0	1:200	DWFx	"
EA-007	Lote 2 - Planta Piso 0	A1	1:200	DWFx	"
EA-008	Lote 2 - Planta Piso 1	A1	1:200	DWFx	"
EA-009	Lote 2 - Planta Piso 2	A1	1:200	DWFx	"
EA-010	Lote 2 - Planta Cobertura	A1	1:200	DWFx	"
EA-011	Lote 2 - Cortes	A1	1:200	DWFx	"
EA-012	Lote 2 - Alçados	A1	1:200	DWFx	"
EA-013	Lote 3 - Planta Piso 0	A1	1:200	DWFx	"
EA-014	Lote 3 - Planta Piso 1	A1	1:200	DWFx	"
EA-015	Lote 3 - Planta Piso Técnico	A1	1:200	DWFx	"
EA-016	Lote 3 - Planta Cobertura	A1	1:200	DWFx	"
EA-017	Lote 3 - Cortes	A1	1:200	DWFx	"
EA-018	Lote 3 - Alçados	A0	1:200	DWFx	"
EA-019	Lote 4 - Planta Piso 0	A1	1:200	DWFx	"
EA-020	Lote 4 - Planta Piso 1	A1	1:200	DWFx	"
EA-021	Lote 4 - Planta Piso 2	A1	1:200	DWFx	"
EA-022	Lote 4 - Planta Cobertura	A1	1:200	DWFx	"
EA-023	Lote 4 - Cortes	A1	1:200	DWFx	"
EA-024	Lote 4 - Alçados	A0	1:200	DWFx	"
EA-025	Lote 5 - Planta Piso 0	A1	1:200	DWFx	"

EA-026	Lote 5 - Planta Piso 1	A1	1:200	DWFx	"
EA-027	Lote 5 - Planta Piso 2	A1	1:200	DWFx	"
EA-028	Lote 5 - Planta Cobertura	A1	1:200	DWFx	"
EA-029	Lote 5 - Cortes	A2	1:200	DWFx	"
EA-030	Lote 5 - Alçados	A2	1:200	DWFx	"

1. Quadro sinóptico

Lote	Fogos (F)		Área do Lote (As) (m2)	Área Total de Implantação Máx. (ΣAI) (m2)	Área Permeável por Lote (m2)	Área Total de Construção (ΣAc) (m2)	Usos	Área de Implantação Máx. do Edifício à Cota da cobertura do embasamento (m2)		Área de Construção por Uso (Ac) (m2)	N.º Total de Pisos	N.º Pisos Acima da Cota de Soleira	N.º Pisos Abaixo da Cota de Soleira	Área de Logradouro Privado (m2)	Altura da Edificação Máx. (H) (m)	Cota de Soleira (S) (m)	Cota de Cobertura (m)	Volumetria Total Máx. (ΣV) (m3)		N.º de Lugares de Estacionamento		Artigo matricial de proveniência		Observações		
	N.º	Bloco						N.º	Tipologia									Área (m2)	Cota (m)	Sem Espaços de Estacionamento	Estacionamento	Público	Privado		N.º	Área afeta ao Lote (m2)
L 1	B1	-	-	9962,20	9962,20	251,20	45244,00	Serviços/Comércio	1416,70	10,10	17000,00	12	12/14	0	-	48,00	3,90	51,90	59000,00	-	493	20 (Hotel)	506	9962,20	Reserva de canal para infra-estrutura de Eléctrico à superfície da cota 10,10 m; Áreas com ónus de utilização pública à superfície das cotas 10,10 m e 11,40 m; Espaços verdes e urbanos de utilização colectiva.	
	B2	-	-					Serviços/Comércio	1147,50	10,10	6070,00	10							43,10	27000,00						-
	-	-	-					Hotel	-	-	6736,00	2							8,40	-						66000,00
L 2	-	-	-	4636,50	4636,50	91,35	10073,00	Comércio/Serviços	800,00	10,10	4260,00	2	3	0	-	10,20	4,00	14,20	15000,00	-	103	-	506	4636,50	Reserva de canal para infra-estrutura de Eléctrico à superfície da cota de 10,10 m; Áreas com ónus de utilização pública à superfície da cota 10,10 m; Galeria de acesso ao piso de estacionamento automóvel à cota 4,00 m; Inclui área de armazéns com 703,15 m2; Espaços verdes e urbanos de utilização colectiva.	
	-	-	-					Estacionamento	-	-	5813,00	2							8,40	-						17260,00
L 3	-	190	T3 - T5+	7116,00	7116,00	241,15	47161,00	Residencial (coletiva)	2300,00	13,40	33750,00	13/15	15/17	0	3886,53	54,40	4,00	58,40	99800,00	-	-	431	574	7116,00	Áreas com ónus de utilização pública à superfície da cota 9,90 m.	
	-	-	-					Estacionamento	-	-	13411,00	2							12,00	-						39000,00
L 4	-	135	T1 - T4	4270,40	4270,40	101,80	29350,00	Residencial (coletiva)	1150,00	11,40	20700,00	17	19	0	2805,33	60,80	5,00	65,80	63020,00	-	-	254	574	4270,40		
	-	-	-					Estacionamento	-	-	8650,00	2							10,00	-						26000,00
L 5	-	-	-	3497,70	3497,70	0,00	5456,00	Estacionamento	-	-	5456,00	2	2	0	-	6,80	4,00	10,80	-	17500,00	183	-	506	1072,02	Reserva de canal para infra-estrutura de Eléctrico; Áreas com ónus de utilização pública à superfície da cota 11,40 m; Espaços verdes e urbanos de utilização colectiva.	
	-	-	-					-	-	-	-	-							-	-			574	1681,65		
5	-	325	-	29482,80	29482,80	685,50	137284,00	-	6814,20	-	137284,00	-	-	-	-	-	-	-	263820,00	165760,00	779	705	-	-	Total lugares de estacionamento: 1.639 1484 em edificação (705 priv + 779 públ) + 155 lugares via pública (149 ligeiros + 6 p/mobilidade reduzida)	
																		429580,00		779	705				1484	

2. Quadro cedências

Superfície Total do Terreno Objecto de Reparcelamento (m2)	Secção Matricial	Artigo Matricial	Freguesia	Área para Cedências para o Domínio Municipal			
				Arruamentos	Estacionamento	Passeios	Espaços Verdes e de Utilização Colectiva
54877,75	n.º 3522	n.º 574	Algés, Linda-a-Velha e Cruz Quebrada/ Dafundo	3800,21	805,00	3384,79	4124,30
		n.º 506	Algés, Linda-a-Velha e Cruz Quebrada/ Dafundo	3375,40	840,00	3334,60	5625,70
		n.º 1806	Algés, Linda-a-Velha e Cruz Quebrada/ Dafundo	25,00	-	63,00	40,00
TOTAL	-	-	-	7200,61	1645,00	6782,39	9790,00

3. Estimativa de custos – resumo

Artigo	Descrição	Custos Parciais		Total Parcial
		Área 1 Marginal	Área 2 Loteamento Infra-estruturas	
I	TERRAPLENAGENS GERAIS	14 448,63 €	655 175,75 €	669 624,38 €
4	PREPARAÇÃO DO LOCAL	14 448,63 €	655 175,75 €	669 624,38 €
II	ESPAÇO PÚBLICO	0,00 €	914 209,55 €	848 513,59 €
1	PAVIMENTOS	0,00 €	868 301,02 €	802 605,07 €
2	REVESTIMENTOS	0,00 €	38 408,53 €	38 408,53 €
3	DIVERSOS	0,00 €	7 500,00 €	7 500,00 €
III	EQUIPAMENTOS	0,00 €	18 250,00 €	18 250,00 €
1	ELEVADOR	-		18 250,00 €
IV	EMBASAMENTO	0,00 €	251 267,41 €	251 267,41 €
Total dos Trabalhos				1 853 351,34 €

