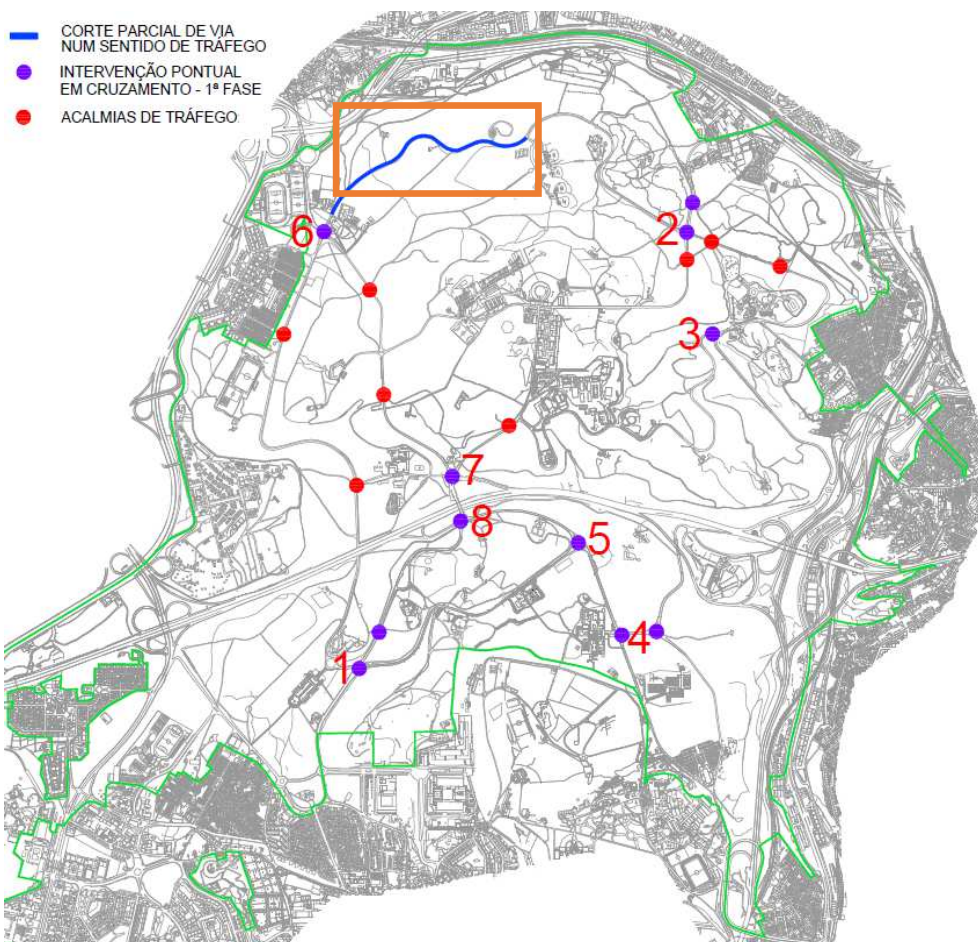


SOLUÇÕES DE ACALMIA DE TRÁFEGO NO PARQUE FLORESTAL DE MONSANTO

PROCESSO Nº 16525/CML/2015

PROJETO DE EXECUÇÃO - INTERVENÇÃO 10
CORTE PARCIAL DE VIA - ESTRADA DO BARCAL

MEMÓRIA DESCRITIVA





LISBOA

CÂMARA MUNICIPAL



DIREÇÃO MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE GESTÃO DE MOBILIDADE E TRÁFEGO

SOLUÇÕES DE ACALMIA DE TRÁFEGO NO PARQUE FLORESTAL DE MONSANTO

PROCESSO Nº 16525/CML/2015

PROJETO DE EXECUÇÃO - INTERVENÇÃO 10
CORTE PARCIAL DE VIA - ESTRADA DO BARCAL

ÍNDICE

	Pág.
1 INTRODUÇÃO.....	4
2 ÂMBITO.....	4
3 ELEMENTOS DE BASE	5
4 ENQUADRAMENTO	6
4.1 LOCALIZAÇÃO.....	6
5 SOLUÇÃO PROPOSTA	7
5.1 GEOMETRIA DE TRAÇADO.....	7
5.2 INTEGRAÇÃO COM OS TRILHOS EXISTENTES.....	7
6 PAVIMENTAÇÃO E LANCIS.....	8
6.1 FRESAGEM E REPAVIMENTAÇÃO	8
6.2 PAVIMENTO VIÁRIO NOVO	8
6.3 PAVIMENTO ANTIDERRAPANTE.....	9
6.4 FAIXA CICLÁVEL.....	9
6.4.1 EM PAVIMENTO NOVO	9
6.4.2 SOBRE PAVIMENTO EXISTENTE	9
6.5 ZONAS DE CHEGADA/ESPERA	10

6.6 LANCIS	10
7 SINALIZAÇÃO	11
7.1 SINALIZAÇÃO HORIZONTAL - MARCAS RODOVIÁRIAS.....	11
7.1.1 Considerações gerais	11
7.1.2 Marcas longitudinais.....	11
7.1.3 Marcas Transversais	12
7.2 SINALIZAÇÃO VERTICAL - SINALIZAÇÃO DE CÓDIGO.....	12
7.2.1 Considerações Gerais.....	12
7.2.2 Critérios de Projeto	12
7.2.3 Sinais de código	13
DRENAGEM.....	13

ÍNDICE DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1 Localização - Estrada do Barcal (fonte: Google Earth Pro)	6
Figura 2 Perfil Transversal proposto para a Estra da Serafina.....	7
Figura 3 Pavimentação - Zonas de Fresagem e Repavimentação	8
Figura 4 Pavimentação - Pavimento Viário Novo	8
Figura 5 Pavimentação - Pavimento Antiderrapante.....	9
Figura 6 Pavimentação - Faixa Ciclável em pavimento novo	9
Figura 7 Pavimentação - Faixa Ciclável definida em Slurry Seal.....	9
Figura 8 Zonas de Chegada/Espera.....	10
Figura 9 Pavimentação - Lancil L15	10
Figura 10 Pavimentação - Lancil Guia LG15	10



SOLUÇÕES DE ACALMIA DE TRÁFEGO NO PARQUE FLORESTAL DE MONSANTO

PROCESSO Nº 16525/CML/2015

**PROJETO DE EXECUÇÃO - INTERVENÇÃO 10
CORTE PARCIAL DE VIA - ESTRADA DO BARCAL**

MEMÓRIA DESCRITIVA

1 INTRODUÇÃO

O presente Projeto de Execução deriva do Estudo Prévio elaborado pela Engimind - Consultores de Transportes e Mobilidade, respeitante ao desenvolvimento de soluções a adotar na infraestrutura viária do parque Natural de Monsanto, com o objetivo de promover a segurança de circulação dos diversos modos de transporte que diariamente acedem a este espaço.

2 ÂMBITO

Nesta fase cada umas das oito intervenções na rede viária do Parque Florestal de Monsanto, assim como o conjunto de oito atravessamentos pedonais (e cicláveis) bem como o corte parcial da Estrada da Serafina serão divididos em 9 Projetos de Execução individuais, nomeadamente:

- Projeto de Execução da Intervenção 1 - Rotunda de Montes Claros;
- Projeto de Execução da Intervenção 2 - Cruzamento Serafina / Parque Ecológico;
- Projeto de Execução da Intervenção 3 - Cruzamento Nascente da Estrada da Belavista
- Projeto de Execução da Intervenção 4 - Cruzamento Estrada do Alvito / Estrada da Pimenteira
- Projeto de Execução da Intervenção 5 - Cruzamento Estrada do Alvito / Alameda Keil do Amaral (Nascente)
- Projeto de Execução da Intervenção 6 - Rotunda da Vila Guiné
- Projeto de Execução das Intervensões 7 e 8 - Rotundas da Cruz das Oliveiras;
- Projeto de Execução - Medidas de Acalmia de Tráfego (8 atravessamentos)
- Projeto de Execução da Intervenção 10 - Corte Parcial de via na Estrada do Barcal;

O presente estudo caracteriza o **Projeto de Execução da Intervenção 10 - Corte Parcial da Estrada do Barcal.**

3 ELEMENTOS DE BASE

Com base no levantamento topográfico à escala 1:500 elaborado especificamente para o presente estudo, procedeu-se ao estudo e implantação das várias soluções técnicas.

Foram feitas deslocações ao local para identificação de condicionalismos físicos, geológicos, de ocupação de solos e ambientais que pudessem obstar à implantação das várias soluções técnicas, numa tentativa de minimizar também a interferência com a vegetação existente.

Complementarmente foram utilizados os serviços de “web mapping” da Microsoft (Bing Maps) disponível através do software Civil 3D da Autodesk, assim como a informação disponível no software Google Earth Pro.

A solução preconizada foi baseada nos pontos presentes no Anexo “Descrição dos Projetos” que acompanha o Caderno de Encargos da “Aquisição de Serviços n.º 60/DMMT/DGMT/2015”, tendo sido desenvolvida em sede de Estudo Prévio. Após o devido

parecer camarário, foi feita uma visita ao local de intervenção com os técnicos da Câmara Municipal de Lisboa, culminando na solução agora apresentada.

Apesar de a intervenção se desenvolver sobretudo sobre a via existente, tentou-se, sempre que possível, seguir o disposto no regulamento camarário para a organização do espaço público.

4 ENQUADRAMENTO

4.1 LOCALIZAÇÃO

O estudo desenvolve-se sobre a Estrada do Barcal, tendo início na ligação com a Intervenção 6 - Rotunda da Vila Guiné, parte integrante do processo N° 16525/CML/2015 - Soluções de Acalmia de Tráfego no Parque Florestal de Monsanto, e terminando junto ao Campo de Tiro.



Figura 1| Localização – Estrada do Barcal (fonte: Google Earth Pro)

5 SOLUÇÃO PROPOSTA

A solução proposta baseia-se na conversão de uma das vias de circulação viária em pista ciclável de dois sentidos, passando a Estrada do Barcal a ficar com apenas um sentido de circulação viária, nomeadamente no sentido Rotunda da Vila Guiné / Campo de Tiro.

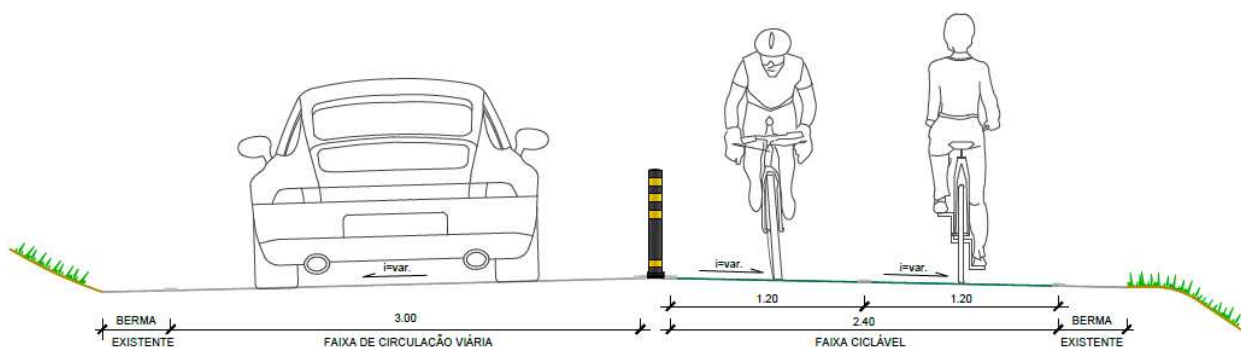


Figura 2 | Perfil Transversal proposto para a Estrada da Serafina

5.1 GEOMETRIA DE TRAÇADO

A solução preconizada desenvolve-se na sua generalidade sobre a plataforma de pavimento existente, não estando previstas quaisquer alterações da altimetria e planimetria da via.

Estão previstos alguns alargamentos pontuais da plataforma para acomodar a bolsa de estacionamento perto Casa do Guarda, a paragens do E-Bus e a viragem à esquerda para no sentido Nascente/Ponte junto ao Campo de Tiro.

5.2 INTEGRAÇÃO COM OS TRILHOS EXISTENTES

Do lado direito da via existe um percurso pedonal com recobrimento natural que se desenvolve em toda a extensão da zona intervencionada.

O percurso é delimitado por uma barreira de madeira que por ser um obstáculo físico, serve de proteção aos utilizadores e desincentiva atravessamentos irregulares.

Estão previstas zonas de atravessamento que fazem a ligação entre os trilhos e caminhos existentes de ambos os lados da via, nas quais foram adotadas medidas complementares de segurança, tais como barreiras de madeira fixas e amovíveis, bem como a devida sinalização vertical e horizontal.

6 PAVIMENTAÇÃO E LANCIS

6.1 FRESAGEM E REPAVIMENTAÇÃO

Estão previstas algumas zonas onde o pavimento existente deverá ser fresado e repavimentado, nomeadamente, nas zonas onde está previsto o alargamento da plataforma viária. Desta forma, evitam-se “recortes” no pavimento da via, que para além de inestéticos, com o tempo poderão resultar em fissuras ou outras patologias associadas.

Para tal será necessário recorrer à fresagem da camada de desgaste a uma profundidade compreendida entre os 4 e os 6 cm, devendo-se posteriormente proceder à sua repavimentação com uma camada de desgaste em betão betuminoso de espessura semelhante, por forma a preservar as cotas do pavimento existente.

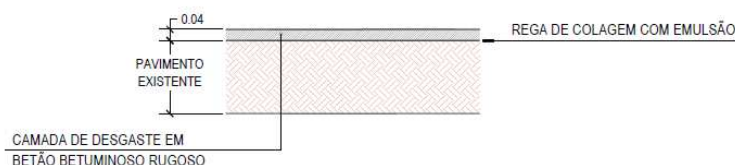


Figura 3| Pavimentação - Zonas de Fresagem e Repavimentação

6.2 PAVIMENTO VIÁRIO NOVO

A solução preconizada para a Intervenção prevê a necessidade de complementar a plataforma pavimentada. Para evitar assentamentos diferenciados na estrutura de pavimento e por motivos operacionais da própria execução do pavimento, optou-se alargar as áreas onde será necessário reconstruir o pavimento.

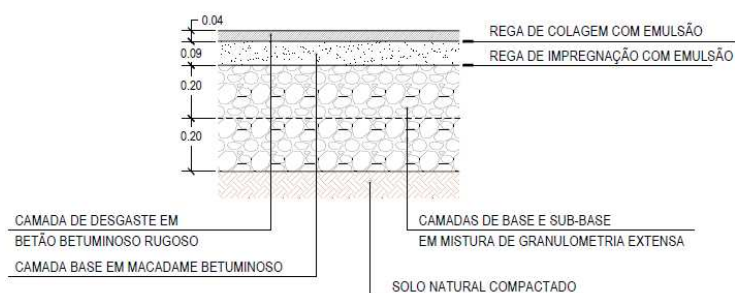


Figura 4| Pavimentação - Pavimento Viário Novo

6.3 PAVIMENTO ANTIDERRAPANTE

Nas zonas que antecedem as passagens pedonais deve ser aplicado um recobrimento antiderrapante de pigmentação vermelha.

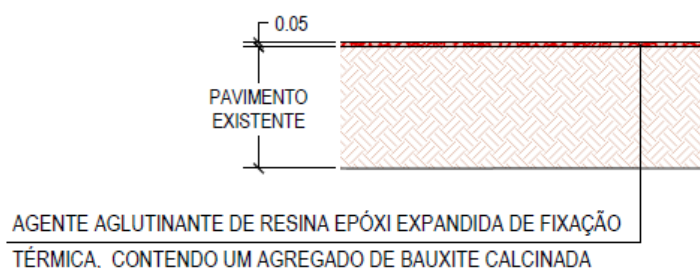


Figura 5 | Pavimentação - Pavimento Antiderrapante

6.4 FAIXA CICLÁVEL

6.4.1 EM PAVIMENTO NOVO

Nas zonas onde está previsto que a estrutura de pavimento da faixa ciclável deverá ser integralmente reconstruída, deverá ser aplicada a seguinte estrutura de pavimento:

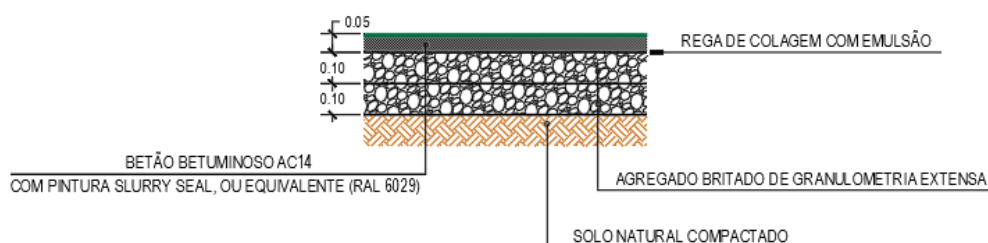


Figura 6| Pavimentação - Faixa Ciclável em pavimento novo

6.4.2 SOBRE PAVIMENTO EXISTENTE

Nas zonas onde a faixa ciclável se desenvolve sobre o pavimento existente, a diferenciação face à faixa viária será feita através da aplicação de pintura em Slurry Seal, ou equivalente, colorido (RAL 6029).

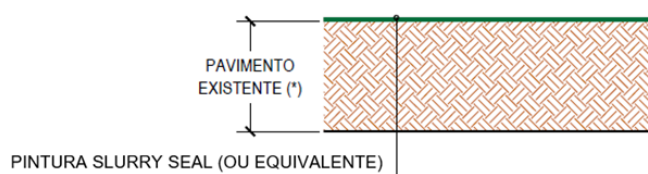


Figura 7| Pavimentação – Faixa Ciclável definida em Slurry Seal sobre pavimento existente

6.5 ZONAS DE CHEGADA/ESPERA

As ligações aos trilhos existentes são feitas através de zonas de espera, cujo pavimento deverá ser diferenciado e com características mecânicas que permitam durabilidade.

Para estas áreas, foi adotada a seguinte estrutura de pavimento:

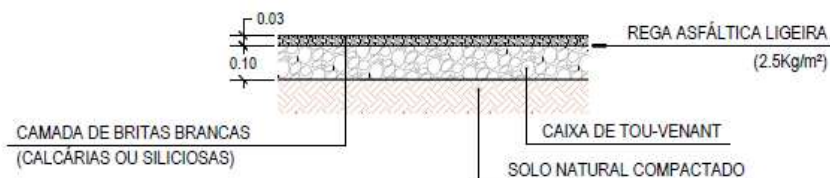


Figura 8| Zonas de Chegada/Espera

6.6 Lancis

Apresentam-se os diferentes tipos de lancis previstos para a Intervenção.

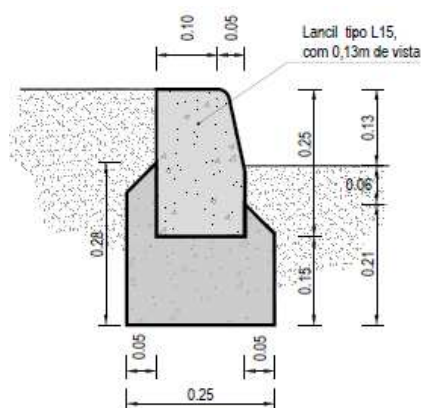


Figura 9| Pavimentação - Lancil L15

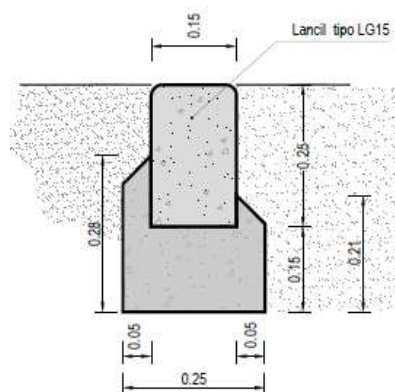


Figura 10| Pavimentação - Lancil Guia LG15

Estes lancis serão aplicados na delimitação do espaço reservado para a paragem do e-Bus.

7 SINALIZAÇÃO

O objetivo principal da sinalização é garantir um correto ordenamento rodoviário e um bom escoamento do tráfego e também a circulação de peões em condições de segurança, indicando aos utentes da via a forma correta e segura como esta deve ser utilizada.

7.1 Sinalização horizontal - Marcas Rodoviárias

7.1.1 Considerações gerais

As marcas rodoviárias, inscritas no pavimento, constituídas por marcas longitudinais (linhas contínuas) e marcas transversais (barras de paragem, passadeiras de peões), são pintadas no pavimento com tinta plástica de características refletoras de cor branca. Esta deverá obedecer genericamente aos requisitos impostos no "Projeto de Especificações de Tintas para Marcas Rodoviárias" do LNEC, o definido pela ex-JAE para as estradas da rede rodoviária fundamental, e particularmente as normas em vigor na Câmara Municipal de Lisboa.

Serão portanto, utilizados materiais de características retrorrefletoras quer aplicados a quente (termoplástico), quer por processos spray, consoante o trabalho a realizar.

Nas peças desenhadas apresentam-se plantas com a sinalização horizontal tipo, marcas longitudinais, marcas transversais, raias em zonas mortas, e outras marcas rodoviárias. De seguida iremos referir as características de cada tipo de marcas:

7.1.2 Marcas longitudinais

As marcas longitudinais previstas a aplicar são dos seguintes tipos:

- Linha branca contínua com 0.10 m de largura a aplicar como linha axial na faixa ciclável nas zonas que antecedem os atravessamentos pedonais. Este tipo de linhas também é aplicado transversalmente como barras de paragem na faixa ciclável;
- Guias com 0,12 m de largura, a aplicar como linha lateral delimitando o limite transversal da via;
- Linha branca tracejada (LBT) com 0,10 m de largura e relação traço/espço 0.25/1.75 aplicar como linha axial na faixa ciclável onde se pretende uma separação de vias;
- Linha branca tracejada (LBT) com 0,10 m de largura e relação traço/espço 0.50/0.50 a aplicar em cruzamentos e entroncamentos como linha axial e linha lateral na faixa ciclável onde se prevê o atravessamento da mesma por veículos

7.1.3 Marcas Transversais

As marcas transversais a aplicar são as seguintes:

- Barras de paragem associadas a passagens de peões (0,50 m de largura), sendo também utilizadas como bandas cromáticas;
- Passadeiras de peões “zebradas” (barras com 0,50 m de largura e espaçamento médio de 0,50 m);

Para além das marcas indicadas anteriormente, serão aplicadas outras marcas tais como:

- Marcas inscritas no pavimento (STOP);
- Pictogramas com representação de bicicleta (espaçados de 25m);

7.2 Sinalização vertical - sinalização de código

7.2.1 Considerações Gerais

A sinalização vertical que se prevê instalar visa garantir, em conjunto com as marcas rodoviárias, um correto controlo e fácil escoamento do tráfego.

7.2.2 Critérios de Projeto

A sinalização vertical será projetada de acordo com as normas e regulamentos em vigor nomeadamente o “Regulamento de Sinalização do Trânsito”, Decreto Regulamentar n.º 22-A/98 (com as alterações introduzidas pelos Decretos Regulamentares n.º 41/2002 de 20 de Agosto, n.º 13/2003 de 26 de Junho, n.º 2/2011 de 3 de Março e pelo artigo 55.º do Decreto -Lei n.º 39/2010 de 26 de Abril), pela Lei n.º 33/2004 de 28 de Julho e pelo Decreto Regulamentar n.º 3/2005 de 10 de Maio, legislação complementar publicada, e normas e orientações da CML que visam garantir, em complemento com as marcas rodoviárias, um correto ordenamento e fácil escoamento de tráfego que circularão nas vias projetadas.

Serão ainda adotados os seguintes critérios, e princípios gerais de ordem técnica para a elaboração do projeto:

- Localização dos sinais de forma a torná-los bem visíveis, sem reduzir a visibilidade geral da via;
- Simplicidade dos sinais, para que a sua leitura seja rápida e de fácil compreensão;
- Garantia de circulação do tráfego rodoviário com o máximo de fluidez e segurança;

- Durabilidade na construção dos painéis e sinais, bem como na qualidade e no aspeto estético dos mesmos.

7.2.3 Sinais de código

Os sinais de código a instalar encontram-se englobados em três grupos principais:

- Sinais de perigo;
- Sinais de prescrição absoluta;
- Sinais de simples indicação.

Serão triangulares, octogonais, quadrados ou circulares e terão as dimensões de $L = 0,60\text{ m}$ ou $\phi = 0,60\text{ m}$, como é aconselhável para as vias urbanas deste tipo.

A sua constituição é em chapa de aço galvanizado. A tela do sinal será do tipo HIP da M3 ou equivalente conferindo um nível de retroflexão mínimo de 2.

A colocação será feita em prumos metálicos, tamponados no topo, de secção circular (perfis ROR) implantados numa fundação de betão da classe C16/20 (X0(P); Cl1.0; D25; S2) segundo a NP EN 206-1. Os sinais deverão ser colocados de forma a existir uma altura livre de 2.40 m entre o pavimento e o bordo inferior do sinal.

DRENAGEM

Uma vez que os alargamentos pontuais previstos para a plataforma viária, terão um contributo desprezável na área impermeável não se prevê a alteração das condições de drenagem existentes, pelo que não estão previstas alterações significativas nas infraestruturas de drenagem existentes na área de intervenção.

Os trabalhos previstos resumem-se ao prolongamento das passagens hidráulicas existentes em ambos os lados do entroncamento do Campo de Tiro.



Fevereiro de 2017

Engimind - Consultores de Engenharia e Planeamento, Lda