

XIII - SISTEMA VIÁRIO

CONSULTAR

PLANTA 21 – REDES VIÁRIAS

NOVEMBRO DE 2009

ÍNDICE

I - REDE VIÁRIA	3
1. Enquadramento Regional	4
1.1. ENQUADRAMENTO TERRITORIAL DO CONCELHO DE ODIVELAS.....	4
1.2. ENQUADRAMENTO NA AML	5
2. Análise e Diagnóstico	9
2.1. ANÁLISE E DESCRIÇÃO DA MALHA VIÁRIA	9
2.2. Estacionamento	12
3. O Modelo e a Hierarquização Viária Proposta	14
3.1. ODIVELAS COMO ESPAÇO LEGÍVEL E DE FÁCIL APREENSÃO	14
3.2 A HIERARQUIA DOS QUADRADOS E A SUA RELAÇÃO COM O SISTEMA URBANO	18
3.3. HIERARQUIA VIÁRIA PROPOSTA PARA O CONCELHO DE ODIVELAS	24
4. Linhas de Orientação	25
4.1. PRINCIPAL DESAFIO	29
4.2. GRANDES OPÇÕES ESTRATÉGICAS	29

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Freguesias do concelho de Odivelas.....	4
Figura 2 - Estrutura e Hierarquia da Rede Viária da AML	5
Figura 3 – Região de Lisboa e Vale do Tejo.....	7
Figura 4 – “O sistema viário regional”	10
Figura 5 – Principais eixos viários do concelho	11
Figura 6 – Quantificação das necessidades actuais de estacionamento	12
Figura 7 – Parques de Estacionamento a construir	13
Figura 8 – “O sistema viário regional”	14
Figura 9 – Rede de Acessibilidades e Transportes na Área Metropolitana de Lisboa	16
Figura 10 – Rede Viária Metropolitana	17
Figura 11 – Malha Urbana de Odivelas	18
Figura 12 - Quadro – Hierarquização Viária	19
Figura 13 – 1º Nível do Quadrado.....	20
Figura 14 – 2º Nível do Quadrado.....	21
Figura 15 – 3º Nível do Quadrado.....	22
Figura 16 – 4º Nível do Quadrado.....	23
Figura 17 – 5º Nível do Quadrado.....	23
Figura 18 – Planta n.º 13 – Hierarquia viária	24
Figura 19 - Quadro de Intervenções Prioritárias	26
Figura 20 - Quadro de Acções - Rede Viária	27

I - REDE VIÁRIA

1. ENQUADRAMENTO REGIONAL

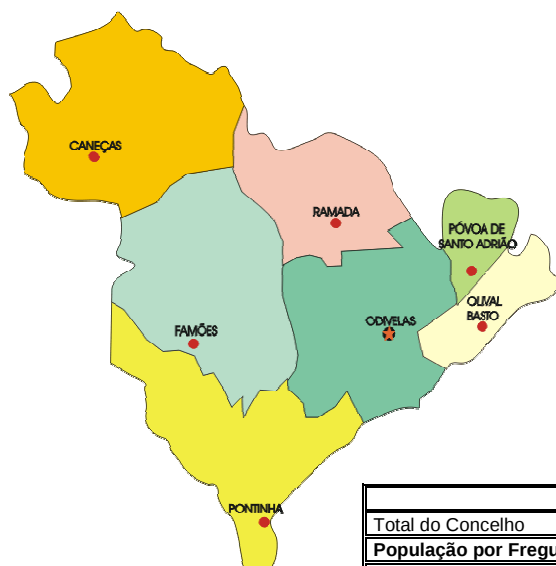
1.1. ENQUADRAMENTO TERRITORIAL DO CONCELHO DE ODIVELAS

O Município de Odivelas inscreve-se na zona geográfica da AML – N (Área Metropolitana de Lisboa – Norte) e tem fronteiras com os concelhos de Loures, Amadora, Sintra e Lisboa, sendo também o mais novo dos 19 Municípios que constituem a Área Metropolitana de Lisboa.

A criação do Município de Odivelas foi efectuada em 1999, surge da divisão administrativa de parte do território do concelho de Loures. Trata-se portanto de um Concelho com apenas 8 anos caracterizando-se no seu território a elevada importância que assumem as ligações viárias de carácter regional, com a configuração de um quadrilátero constituído pelos eixos rodoviários que são o IC22, a Radial da Pontinha, a CRIL e a CREL, conferindo-lhe uma localização estratégica na região da Área Metropolitana de Lisboa, como rotula dos atravessamentos entre Norte e Sul, Este e Oeste.

O Município divide-se administrativamente em 7 freguesias que são: Caneças, Famões, Odivelas, Olival Basto, Pontinha, Póvoa de Santo Adrião e Ramada.

Figura 1 – Freguesias do concelho de Odivelas



DADOS GERAIS	
Freguesias	7
Área Total	26,80 Km ²
Caneças	5,80 Km ²
Famões	5,73 Km ²
Odivelas (Lumiar e Carnide)	4,86 Km ²
Olival de Basto	1,46 Km ²
Pontinha	4,54 Km ²
Póvoa de Santo Adrião	1,23 Km ²
Ramada	3,18 Km ²

Fonte: Instituto Nacional de Estatística, 2003
Sistema Metropolitano de Informação Geográfica, 2003

POPULAÇÃO 2001	
Total do Concelho	133 847
População por Freguesia	
Caneças	10 647
Famões	9 008
Odivelas (Lumiar e Carnide)	53 449
Olival Basto	6 246
Pontinha	24 023
Póvoa de Santo Adrião	14 704
Ramada	15 770

Fonte: Instituto Nacional de Estatística, 2003

1.2. ENQUADRAMENTO NA AML

CARACTERIZAÇÃO

1 Região	A Área Metropolitana de Lisboa (AML) é uma unidade territorial que engloba 19 Municípios – Alcochete, Almada, Amadora, Azambuja, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Odivelas, Oeiras, Palmela, Sesimbra, Setúbal, Seixal, Sintra e Vila Franca de Xira – e que visa a prossecução de interesses próprios das populações da área dos Municípios integrantes.
5 NUTS III	
51 Concelhos	
525 Freguesias	

Foi criada em 1991 e é constituída por três órgãos: a Junta Metropolitana, órgão executivo, constituído pelos 19 Presidentes das Câmaras que a integram, a Assembleia Metropolitana, órgão deliberativo, constituído pelos representantes eleitos nas Assembleias Municipais das

Figura 2 - Estrutura e Hierarquia da Rede Viária da AML



Câmaras, e o Conselho Metropolitano, órgão consultivo, composto por representantes do Estado e pelos membros da Junta Metropolitana.

Faz parte das competências da AML assegurar a articulação dos investimentos e serviços com âmbito supra municipal, nomeadamente nos sectores dos transportes colectivos, urbanos e suburbanos e das vias de comunicação de âmbito metropolitano, bem como das actividades dos Municípios e do Estado em domínios como as infra-estruturas de saneamento básico, abastecimento público, protecção do ambiente e recursos naturais dos espaços verdes e da protecção civil. Tem também entre as suas atribuições o acompanhamento da elaboração dos planos de ordenamento do território no âmbito Municipal ou Metropolitano, bem como dar parecer sobre os investimentos da administração central e financiamentos da União Europeia nas respectivas áreas.

Entre as questões fundamentais da AML encontramos assuntos tão diversos como o Planeamento e Ordenamento do Território, os Transportes e Acessibilidades, os Operadores de subsolo e de Redes Móveis de Comunicações, as Áreas Urbanas de Génese Ilegal (AUGI), o Desenvolvimento Económico do território Metropolitano, e a Segurança e Coesão Social das populações.

Em Maio de 2003 foi publicada nova Legislação, nomeadamente, a Lei 10/2003, de 13 de Maio, alargando as atribuições e as competências das Áreas Metropolitanas. As actuais Áreas Metropolitanas, Lisboa e Porto, têm um ano para se adaptarem ao novo regime.

Podemos encontrar na AML a maior concentração populacional do país. De acordo com os dados preliminares do último recenseamento geral da população residiam na AML, em 2001, cerca de 2 662 949 habitantes (cerca de $\frac{1}{4}$ da população portuguesa), dos quais 20,9% na cidade de Lisboa. Nos 3 128 km² da AML (3,3% do território continental de Portugal) reside 27,1% da população de Portugal continental, e com uma população activa de cerca de 1,3 milhões de pessoas, estão sedeadas na AML cerca de 30% das empresas nacionais. Localizando-se no seu território 32,7% do emprego nacional, a contribuição da AML para o PIB ultrapassa os 36%.

O facto de englobar a capital do país, de ser a principal acumulação geográfica de recursos estratégicos para o desenvolvimento, a atracção de pessoas e actividades qualificadas de outros países, a presença relevante em redes supranacionais de cooperação e intercâmbio, o importante património cultural e a base económica muito diversificada (da agricultura aos serviços). Todos eles são factores que conferem a esta região condições de excelência para um desenvolvimento urbano sustentável e melhoria da qualidade de vida das suas populações.

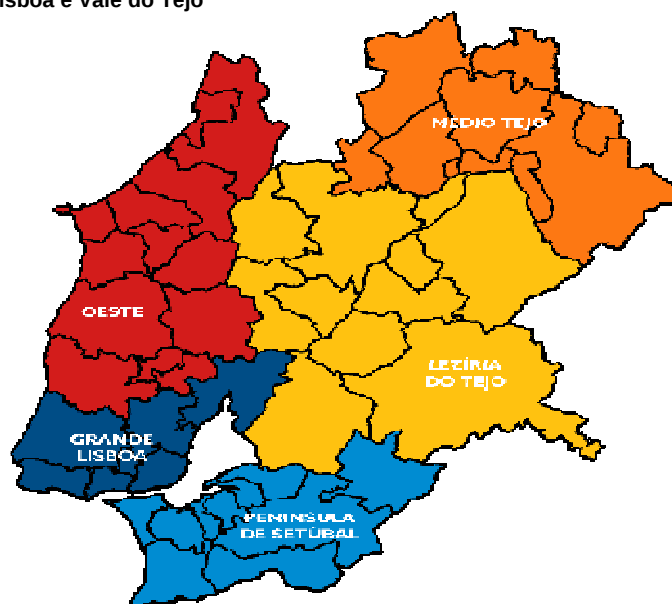
A Região de Lisboa e Vale do Tejo tem todos os atributos para ser uma região de excelência. E porque aqui se concentram algumas das principais infra-estruturas científicas, económicas e

financeiras de Portugal, a região assume-se, claramente, como o motor do desenvolvimento nacional. Os 2.6 milhões de portugueses que nela vivem, estudam e trabalham produzem cerca de metade da riqueza do país – e querem uma região cada vez mais moderna e europeia, que mantenha intacta a sua identidade, através da salvaguarda do património natural e cultural que a caracteriza (e a faz única) no grande espaço geográfico, político e social da nova Europa.

Para cumprir o objectivo de ser atractiva e também competitiva, a região aposta forte na modernização, como o demonstram os projectos e as realizações em curso: o novo aeroporto, a reestruturação dos portos e dos caminhos-de-ferro e a melhoria das acessibilidades (com destaque para as novas vias circulares). Ao mesmo tempo, investe-se nos factores que consubstanciam o progresso da qualidade de vida dos seus habitantes:

Valtejo e Proqual são dois programas que vão permitir transformar áreas tradicionalmente periféricas no desenvolvimento regional, tal como a conclusão da rede de saneamento básico estabelece novo padrão de conforto e protecção ambiental. Na foz do maior rio da Península Ibérica, diversa e multifacetada, a Região de Lisboa e Vale do Tejo é marcada pela presença dos estuários do Tejo e do Sado, de várias serras (Arrábida, Sintra, Montejuento, Aire e Candeeiros, cada uma delas com as suas belezas muito particulares) e de mais de 150 quilómetros de praias. A Região oferece uma diversidade de paisagens, de cultura e de gastronomia que merecem ser apreciadas, demoradamente.

Figura 3 – Região de Lisboa e Vale do Tejo



António Fonseca Ferreira

Presidente da CCR de Lisboa e Vale do Tejo

In: "Lisboa, Oeste e Vale do Tejo. Ligar a Europa e o Atlântico: competitividade e solidariedade", CCRLVT, 2001

Pela sua posição geográfica, Lisboa é lugar de cruzamento dos caminhos que ligam a Europa à África e às Américas, ponto permanente de encontro de culturas que dinamicamente moldaram a metrópole e as suas gentes. E se Lisboa, com a sua monumentalidade e cosmopolitismo, é o pólo principal de atracção, outros locais são o encanto de quem os conhece: a Arrábida, com a sua vegetação e as suas praias, Sintra, com os seus parques e palácios que são cenário único de romantismo, a lezíria ribatejana, com cavalos, touros bravos e campinos (uma das figuras mais emblemáticas do folclore português), e o Oeste, terra de agricultura, de um espaço rural singular e de riquíssima gastronomia.

2. ANÁLISE E DIAGNÓSTICO

2.1. ANÁLISE E DESCRIÇÃO DA MALHA VIÁRIA

Com este estudo, pretende-se conhecer as potencialidades e debilidades da rede viária com o fim de definir uma hierarquia viária para o território do concelho de Odivelas, essencialmente melhoria das acessibilidades dentro do município através da construção de uma rede interna de carácter mais urbano e optimizando as ligações entre freguesias.

A forte dependência de Lisboa como pólo de atracção e consequente necessidade de mobilidade entre esta e as cidades limítrofes levou a um melhor desenvolvimento das redes regionais que facilitam o tráfego rodoviário provocado pelos movimentos pendulares gerados.

Embora seja um assunto já abordado nos estudos apresentados na **Mobilidade e Transportes** é de salientar que a não utilização do transporte público colectivo (rodoviário e ferroviário), vem sobrecarregar a utilização das vias pelo transporte privado.

A intensificação do uso deste tipo de transporte não só sobrecarrega a rede regional, mas também recai sobre a malha urbana do município, fazendo realçar as debilidades na organização estrutural desta rede.

Pretende-se deste modo que a legibilidade e estruturação da malha viária assegure um acréscimo na mobilidade, na qualificação dos espaços urbanos, fomentando a diversidade das vivências espaciais. Desta forma, é fundamental a definição de uma hierarquização, ainda que polivalente e flexível, que permita a identificação de trajectos e percursos.

As vias têm como objectivo ligar entre si os pontos do território, adquirindo vários significados e funções de acordo com as suas características geométricas, actividade marginal e movimento de pessoas, tornando-se particularmente importantes as ruas, largos e praças, como locais de comunicação e de comércio e como palco de acontecimentos sociais, culturais e políticos.

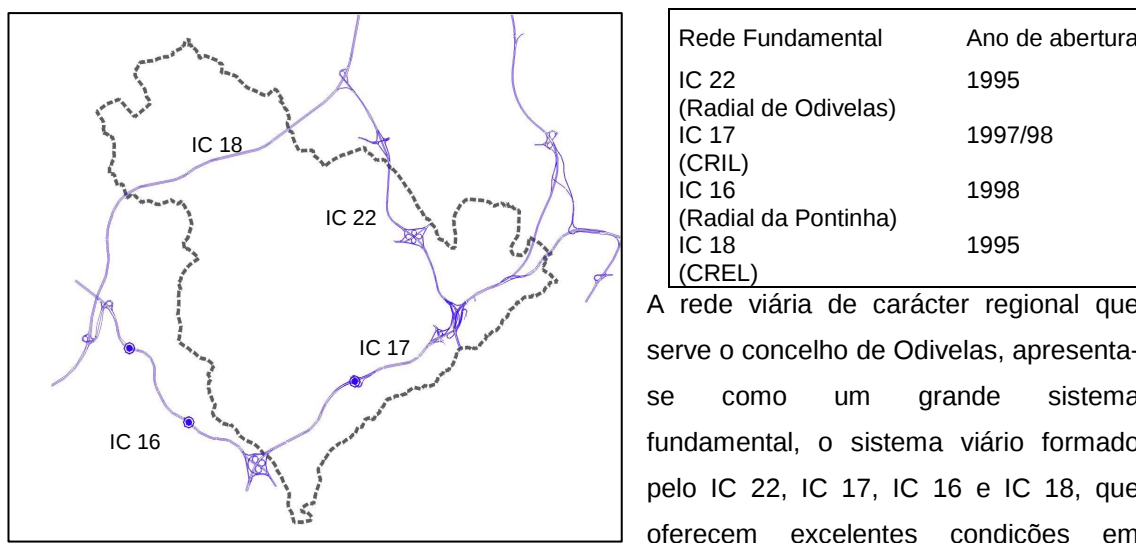
A existência de um modelo de circulação legível e hierarquizado contribui para:

- ↳ a identificação e clareza de trajectos e percursos;
- ↳ potenciar uma maior fluidez de tráfego;
- ↳ descongestionar as áreas urbanas principais;
- ↳ melhorar a qualidade ambiental dos diversos espaços urbanos;
- ↳ assumir um papel crucial na definição de uma política de transportes e gestão de tráfego.

As vias terão portanto de ser função das propostas urbanísticas complementando-as e fornecendo um dos elementos de ligação entre os vários sectores urbanos, não sendo, no entanto, elas a determinar esse desenvolvimento. Assim, as intenções da hierarquização viária proposta, apoiam-se fundamentalmente nos seguintes factores: na malha existente e sua continuidade além da necessidade de novas vias.

As vias de comunicação, essencialmente nas ligações ao exterior do concelho, apresentam actualmente um nível satisfatório de oferta, no entanto a rede municipal apresenta-se desequilibrada e as ligações entre aglomerados (centralidades urbanas), são constituídas por vias que se apresentam desadequadas, por exemplo com perfis reduzidos, não estando portanto dimensionadas, para o nível de tráfego que suportam, sem passeios nem organização no estacionamento, sendo muitas das vezes utilizadas apenas como atravessamento para acesso às vias principais de ligação a Lisboa.

Figura 4 – “O sistema viário regional”



A rede viária de carácter regional que serve o concelho de Odivelas, apresenta-se como um grande sistema fundamental, o sistema viário formado pelo IC 22, IC 17, IC 16 e IC 18, que oferecem excelentes condições em termos de ligações do concelho ao exterior não só de ligação a Lisboa mas ao resto do país com a ligação para a zona Oeste e Norte pelo IC 18 e IC 17, A8, na ligação a Sul pelo IC17 e Ponte Vasco da Gama.

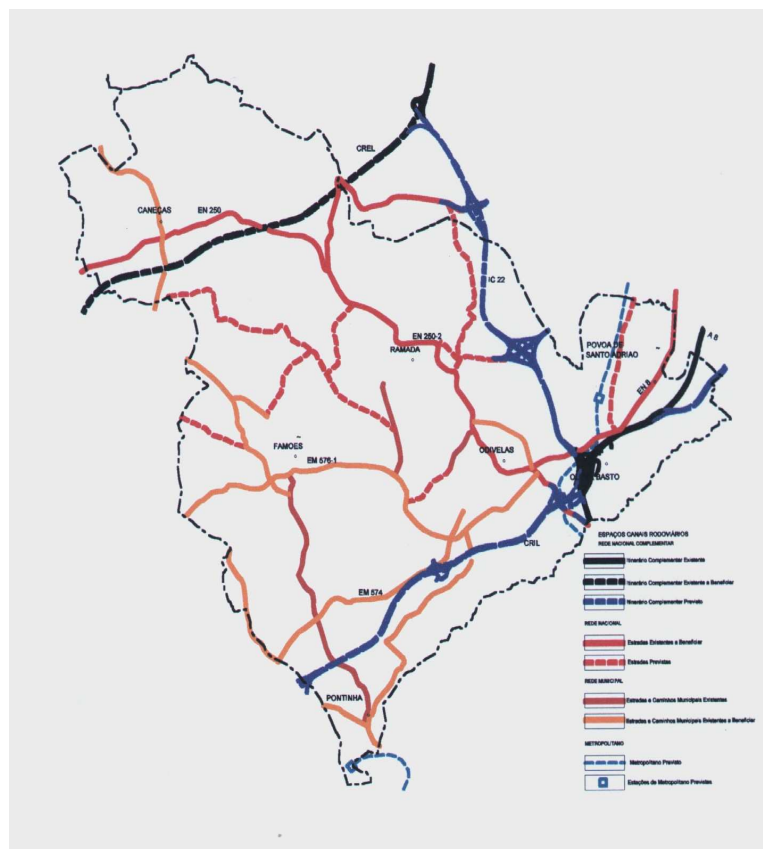
No âmbito da rede viária, o principal problema, prende-se essencialmente com o facto desta rede, através do qual se identificam várias “portas” de entrada e saída no município, exigir uma estrutura de sub-redes internas, devidamente hierarquizadas e articuladas com estes nós, que possam vir a oferecer legibilidade e criar uma estrutura, onde seja possível, identificar os vários níveis da rede, situação que não se verifica actualmente dificultando a orientação dos utilizadores pouco conhecedores de Odivelas.

A ligação Odivelas / Caneças por exemplo carece de uma requalificação ao longo do seu percurso, atribuindo-lhe o perfil e imagem urbana de acordo com a sua importância de principal ligação interna entre as freguesias de Odivelas, Ramada, Caneças. Esta ligação poderá vir a assumir o seu carácter de via urbana deixando de ser apenas a antiga Estrada Nacional.

Como aspectos fundamentais caracterizadores da rede viária importa realçar actualmente, a grande dependência funcional do concelho e em especial do centro da Cidade de Odivelas face à EN 250-2 e E.N. 8, assegurando a ligação aos concelhos envolventes, isto não tendo em linha de conta as novas vias propostas. Estes eixos viários assumiram ao longo dos tempos o desenvolvimento urbano do concelho, a partir das quais se ramificam nas principais vias da expansão urbana, em termos de núcleo central da Cidade, bem como nos outros eixos de importância municipal, cuja falta de planeamento do crescimento urbano deu origem a ligações onde actualmente se identificam pontos de conflito, determinados por um desenho deficiente da rede viária.

Na rede viária do concelho são identificados como principais eixos viários os assinalados na figura seguinte:

Figura 5 – Principais eixos viários do concelho



2.2. Estacionamento

O estacionamento também constitui um dos problemas dos aglomerados urbanos do concelho e em especial do núcleo urbano da cidade de Odivelas. O território não se encontra organizado e dimensionado a nível de espaços para estacionamento para a elevada concentração urbana.

Trata-se portanto de um ponto importante na qualificação do concelho, a boa localização e identificação dos parques de estacionamento, onde todos os visitantes deverão estacionar, a boa gestão destes aspectos mostra a qualidade do local, tornam-no atraente para quem o visita e dá um sentido de organização.

Nas zonas de núcleos antigos este problema é mais evidente, havendo necessidade de encontrar alternativas, nomeadamente a criação de espaços na proximidade destes núcleos que possa minimizar o problema.

De acordo com o Relatório “Estudos sobre Infra-estruturas de Parqueamento Automóvel Promovido pelo GTCE”, podemos retirar algumas considerações que nos ajudam a identificar e a clarificar os problemas existentes, ou seja, Caneças é sem duvida a freguesia onde existe um elevado deficit de oferta de estacionamento. Salienta-se também o facto de na Pontinha e em Caneças as necessidades diurnas de estacionamento, serem superiores às necessidades nocturnas.

Figura 6 – Quantificação das necessidades actuais de estacionamento

Zonas	Total	Necessidades Diurnas		Necessidades Nocturnas
		Curta Duração	Longa Duração	Total
Pontinha	3800	1160	2640	800
Odivelas (S ^a Malagasto)	2100	700	1400	2900
Odivelas (Chapim)	1600	500	1100	2300
Odivelas (Arroja)	1700	500	1200	2400
Odivelas (Codivel)	3500	1200	2300	5200
Olival Basto	1900	460	1840	1000
Ramada Velha	1000	300	700	1500
Espaço Urbano de Génese Ilegal	22500			27200

Fonte: CISED / CMO (2001); Estudos sobre Infra-estruturas de Parqueamento Automóvel Promovido pelo GTCE

De acordo com o mesmo estudo foram identificados os parques de estacionamento a construir, na área em estudo, de forma a não existir défice de estacionamento na área de intervenção.

Figura 7 – Parques de Estacionamento a construir

Zona	Necessidades Determinantes	Lugares à Superfície	Lugares em Parques Subterrâneos	Lugares em Parques à Superfície	Total de Lugares Propostos em Parques	Défice
Caneças	620	316		304	304	0
Odivelas (Arroja)	2950	1035	1915			0
Odivelas (Codivel)	6360	3740	1950	670	2620	0
Odivelas (Chapim)	2800	1585	607	608	1215	0
Odivelas (Central)	3790	2272	1348	170	1518	0
Odivelas (S ^a Malagasto)	3550	1200				- 2350
Odivelas	3420	1833	1412	175	1587	0
Olival Basto	2020	700	1320		1320	0
Pontinha	4670	3016	1654		1654	0
Póvoa de S ^o Adrião	4280	2088	1592	600	2192	0
Ramada Velha	2950	1359		1417	1417	-174
Ramada Nova	1030	1030				0
AUGI(s)	33250	33250				0

Fonte: CISED / CMO (2001); Estudos sobre Infra-estruturas de Parqueamento Automóvel Promovido pelo GTCE

Em termos de conclusões, o referido estudo salienta, o facto de as condições de operacionalidade do estacionamento nas zonas analisadas no concelho de Odivelas revelarem a existência de situações de inadequação da oferta à procura. Refere também, que a habitação joga um papel decisivo nos motivos associados à procura de estacionamento, uma vez que as necessidades condicionantes, para a grande maioria das zonas são sentidas durante a noite (sendo certo que a procura nocturna de estacionamento está sempre associada à residência).

Importa salientar o facto do referido estudo, propor ultrapassar os problemas de estacionamento, apresenta um calculo das necessidades de estacionamento actuais e apresenta projecções para o ano horizonte - 2005.

Tendo em conta o elevado défice de estacionamento, para além da necessidade premente de criação dos referidos parques de estacionamento, importa rapidamente avaliar o nível de comprometimento da sua localização e impor a definição de regras para o dimensionamento da oferta de estacionamento em novos loteamentos e construções, que poderão ir para além do imposto na portaria 1.136/2001, conforme é também apontado no referido estudo.

3. O MODELO E A HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA PROPOSTA

3.1. ODIVELAS COMO ESPAÇO LEGÍVEL E DE FÁCIL APREENSÃO

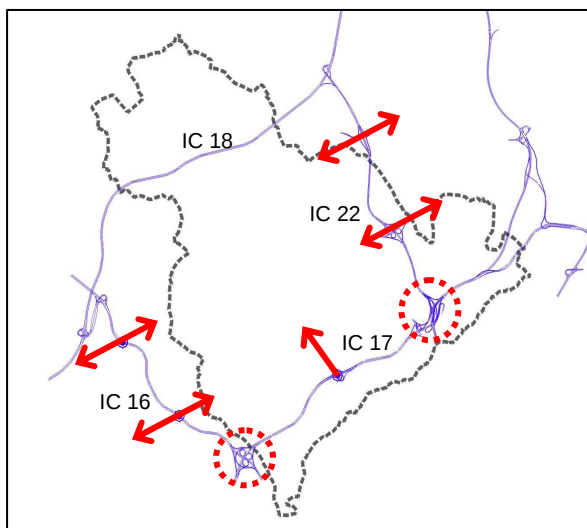
(Consolidar a Geometria dos Traçados e Assinalar o Sistema de axialidades)

Uma das principais melhorias que se defendem para o Território do concelho de Odivelas é a reestruturação da rede viária de modo a ter uma fácil orientação, deseja-se um território onde as probabilidades de nos perdermos sejam as mais reduzidas possíveis.

Fruto de um crescimento rápido e espontâneo, sem a influência de qualquer atitude de planeamento ou de ordenamento territorial, respondendo às necessidades crescentes da procura em particular de habitação, e actividades económicas com encargos de ocupação de espaço de baixo custo ou que se tornaram incompatíveis com o território da grande cidade de Lisboa, Odivelas passou ter uma imagem representativa de área periférica. As fortes pressões de ocupação e as dinâmicas que a proximidade da cidade de Lisboa e do contexto da Área Metropolitana de Lisboa foram construindo um território que hoje se apresenta confuso e com uma acessibilidade pouco amigável para os menos conhecedores do território.

Acreditando que nem tudo está comprometido é oportuno pensar o território à luz de uma estratégia capaz de inverter as tendências deste processo e partir para um novo ciclo.

Figura 8 – “O sistema viário regional”



A partir dos nós do sistema viário regional, do qual se identificam as principais “portas” de entrada e saída no concelho, exige uma estrutura de sub-rede interna devidamente hierarquizadas e articuladas com estes nós, que permitam fazer uma distribuição do fluxo de tráfego por ele gerado de forma clara para os seus utilizadores.

A Noção de Portas da Cidade que estes nós podem transmitir para quem chega e se quer deslocar dentro do município ou

mesmo para quem parte, é feito principalmente pelas seguintes vias:

Nós do IC-22

a) Nó IC-22/CRIL/Carriche

Este é sem qualquer dúvida o mais importante e enblemático por se situar na tradicional ligação da capital com a região saloia que ao longo dos tempos representou o principal acesso para o abastecimento do mercado alimentar da

capital, gerando um grande volume de tráfego não só entre Odivelas e Lisboa, mas actualmente podemos afirmar da região Oeste, assumindo por isso uma importância estratégica.

b) Nó Odivelas Sul / Ramada/ IC-22

Importante alternativa de entrada no concelho de Odivelas, para quem tem como destino a zona mais central do concelho, nomeadamente a freguesia da Ramada ou mesmo a parte Norte da freguesia de Odivelas.

c) Nó Odivelas Norte / Caneças / IC-22

Importante acesso ao Norte do concelho de Odivelas, nomeadamente nos destinos à freguesia de Caneças, uma vez que esta se encontra separada da restante área do concelho pela CREL, e é de facto a freguesia que actualmente apresenta um défice mais elevado em termos de ligações viárias. A articulação deste nó com a E.N. 250 e a nova variante a Caneças já prevista no Plano Director da Rede Viária apresenta-se essencial na melhoria das ligações à freguesia de Caneças.

Nós do IC 17 (CRIL)

a) Nó IC-22/CRIL/Carriche

Esta ligação já sumariamente descrita no IC 22, em relação ao concelho de Odivelas, apresenta-se como a principal "Porta" de entrada nomeadamente na ligação Sul do concelho, pois é de facto aquela que oferece melhores condições de entrada na cidade de Odivelas para quem vem quer do Norte do país via A1/CRIL (Túnel do Grilo) quer pela A8 e mesmo para quem vem do Sul do País proveniente da Ponte Vasco da Gama/CRIL (Túnel do Grilo).

b) Nó do Odivelas Parque

Este nó apresenta-se como o privilegiado acesso de entrada no concelho de Odivelas, uma vez que serve para além de uma importante superfície comercial, serve todo um grande tecido empresarial que se distribui por dois ou três Espaços Industriais, localizadas ao longo da E.M. 574. Este nó tem uma excelente localização, uma vez que se perspectiva uma ligação viária, identificada no PDRV como a T14 e da L13, que constituirá uma ligação entre este nó e o nó de Mira, ou seja, uma importante ligação distribuidora entre a CRIL e o IC16, atravessando uma área estratégica e classificada no actual PDM como destinada à Instalação de Unidades Industriais e de Armazenagem, com potencial para vir a funcionar como um excelente eixo dinamizador da actividade Empresarial e Tecnológica.

Nós da RADIAL DA PONTINHA

a) Nó da Mira

Este nó apesar de se encontrar no concelho de Amadora, apresenta-se também de grande importância para o concelho de Odivelas, pelas razões já apresentadas e que se prendem com a importância da ligação entre este e o nó do Odivelas Parque, para além da importâncias nas ligações viárias com o concelho da Amadora.

b) Nó da Fonte Santa

Este nó apesar de também se encontrar no concelho da Amadora, é de facto muito importante para o concelho de Odivelas, pelo facto de servir uma zona do concelho de Odivelas que apresenta mais carência em termos de ligações viárias directas com a rede viária regional, como seja a freguesia de Caneças e de Famões.

As regionais embora sejam essenciais e uma mais valia para o município também representam barreiras físicas, criando dificuldades ao desenvolvimento das ligações interiores.

A CRIL na Pontinha – a freguesia ao ser atravessada por esta infraestrutura veio a assentuar a dificuldade de relação de proximidade com o resto do concelho onde pertence, a CRIL é de facto um problema em termos de barreira física,

onde as ligações viárias são escassas, restringindo-se essencialmente ao nó do Odivelas Parque, razão pela qual a freguesia da Pontinha privilegiado as relações com a cidade de Lisboa.

A CREL em Caneças - é sem qualquer dúvida um grande problema, em parte semelhante à situação anterior este constituído pela CREL, agravado pelo facto de este não ter qualquer nó de ligação ou de acesso directo a freguesia e de a ter dividido territorialmente e separado da restante área do seu concelho. Caneças é uma das que apresenta maiores dificuldades em termos de ligações viárias com a rede regional.

O IC-22 em Odivelas - trata-se de outro problema enquanto barreira física importante e que importa resolver, nas ligações viárias com a freguesia da Póvoa de Santo Adrião uma das possibilidades de resolução do problema passa pela melhoria / criação de ligações directas entre os dois lados do referido Itinerário de modo a que o seu efeito barreira seja cada vez menos um entrave às relações entre as duas freguesias.

Uma Rede Estruturada dos traçados é essencial à definição e consolidação de um determinado Território. Espera-se que uma nova Estrutura do Território de Odivelas permita, a quem o percorre, ter a perfeita noção das suas especificidades e da forma como está organizado. Em situações de periferias como é o caso deste concelho é mesmo crucial, mais ainda quando o grau de ocupação do Território atinge a dimensão de Odivelas.

Figura 9 – Rede de Acessibilidades e Transportes na Área Metropolitana de Lisboa



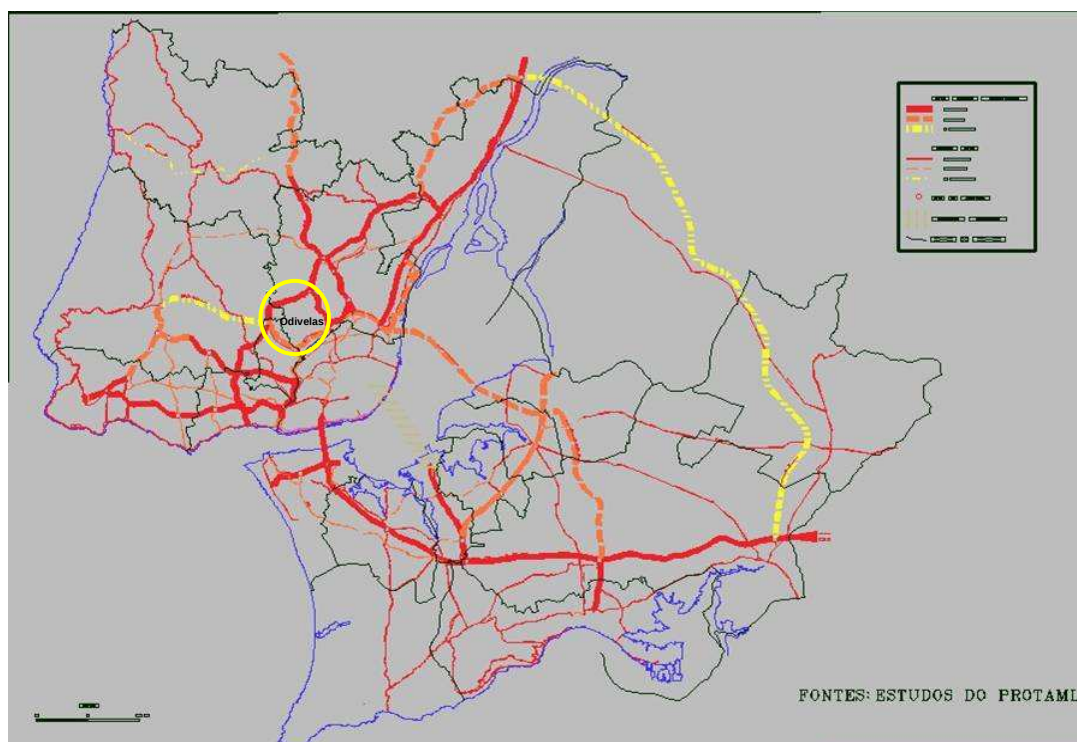
Mas a rede regional confere ao território um quadro de potencialidades e de atracção extremamente apetecido, também esbarra na incapacidade deste mesmo território suportar a transmissão dessa filosofia para a organização do seu interior que se mostra confuso e desorganizado.

O principal objectivo do Plano Desenvolvimento da Rede Viária (PDRV) é estabelecer uma trama reguladora sobre o Território que consiga estabelecer uma apreensão do espaço mais fácil e acima de tudo que consiga organizar o território tirando o maior partido das potencialidades do sistema viário regional.

Para isso o objectivo é, partir do **Quadrado de Excelência**, definido pelas vias da rede regional, e dos respectivos nós e desenhar sobre o território múltiplos quadrados de hierarquia inferior que permitam relacionar-se entre si e estabelecer um conjunto de eixos transversais e longitudinais orientadores de todas as futuras ocupações urbanas. As características próprias do território e as preexistências tornam esta desmultiplicação em múltiplos quadrados num processo complexo.

Tendo como objectivo a definição de múltiplos quadrados de hierarquia inferior, e tendo como importante base os traçados já previstos no "Plano Desenvolvimento da Rede Viária", apresenta-se como essencial a definição dessa quadrícula de uma forma hierarquizada, descendo o nível de importância, até chegar à malha urbana.

Figura 10 – Rede Viária Metropolitana



3.2 A HIERARQUIA DOS QUADRADOS E A SUA RELAÇÃO COM O SISTEMA URBANO

O crescimento de Odivelas feito de uma forma quase espontânea tal como a maioria dos territórios periféricos a Lisboa teve como resultado uma evidente fragmentação do tecido urbano, ou suburbano para sermos mais correctos. Essa ausência de geometria coerente e pensada conduz ao desenho de uma malha urbana sem uma lógica aparente que não seja a sua própria, constituída pela soma de intervenções isolada sem o apoio de qualquer rede estruturadora do território. Quer ao nível de vias quer ao nível de espaços é evidente uma total ausência de hierarquização. Nos casos como o de Odivelas em que a pressão de ocupação passou por fases bastante agressivas, o cenário resultante é a de um total ilegibilidade do território sendo extremamente fácil perdermo-nos nele.

Figura 11 – Malha Urbana de Odivelas



Muitos dos projectos recentes como os loteamentos de dimensão relevante têm introduzido timidamente uma ordem urbana melhorando a leitura da planta da cidade conferindo-lhes pontualmente uma geometria de fácil orientação através do desenho da forma do tecido urbano. Mas esta melhoria apenas se vai verificando no interior dos novos loteamentos onde a sua dimensão o permite e mesmo assim sem salvaguardar as relações de vizinhança, resultando em soluções mal resolvidas nas ligações com a envolvente. Inverter esta tendência é o desafio que se coloca ao novo Plano Director mas essencialmente ao processo de construção da cidade.

Um dos problemas do Território é o da hierarquização dos traçados e dos espaços, que não existe ou quando existe é bastante débil, manifestada de uma forma evidente na dificuldade de apreensão de todo o território. Toda uma nova estruturação, que se deseja, e que passa pelo sucesso da implementação de uma Rede Viária Estruturadora possa vir ser um contributo para a resolução deste problema.

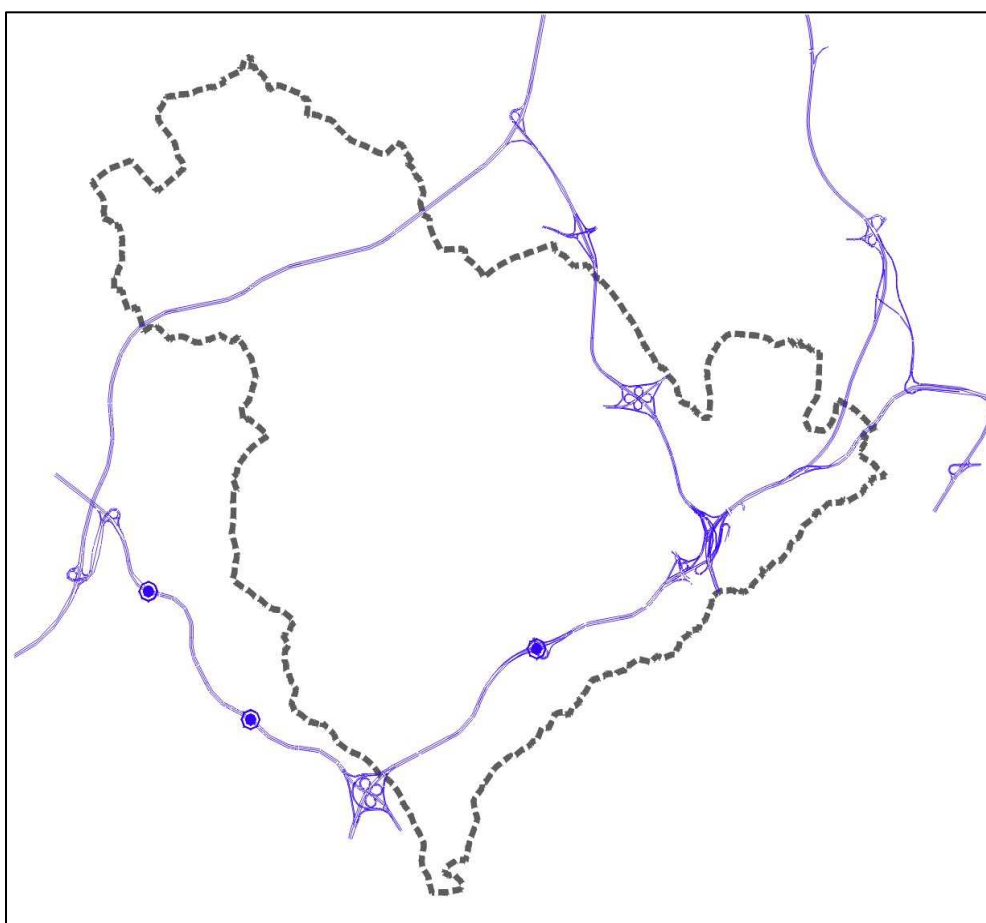
Figura 12 - Quadro – Hierarquização Viária

1º Nível do Quadrado Vias Regionais	• IC 22 – Radial de Odivelas • IC 17 – CRIL • IC 16 – Radial da Pontinha • IC 18 - CREL
2º Nível do Quadrado Vias de Ligação 1ª ORDEM (assinaladas a vermelho na planta n.º 13 – hierarquização da Rede Viária)	• L 3 – Antiga Nacional 8 • L 11 – Ligação desde Loures, Caneças, T 16 na Pontinha e Lisboa • L 13 – Ligação desde a T 12 (Variante a Caneças) à Pontinha / Lisboa, passando pelo Nó das Patameiras (Odivelas Parque), com ligação à Pontinha • L 14 – Ligação entre a T 12 e o nó da T 14 com a T4, a CRIL (nó de Odivelas) e Lisboa, através da Calçada de Carriche • L 15 – Ligação entre o Nó da Fonte Santa (IC 16) e a L 11 • T 4 – Ligação entre a L 14 e a L 3, passando pelo nó da Ramada (IC22) • T 12 – Ligação entre Caneças e o Nó da Bela Vista (IC 22) • T 13 – Ligação entre a L 13 e a L14 • T 14 – Ligação entre o Nó de Mira e a L 14 (Odivelas Futebol Clube / Urb. Porto Pinheiro) • T 15 – Ligação entre a L 11 e o Nó das Patameiras • T 16 – Ligação entre a L11 e a L 13 (Pontinha) e ligação entre o Odivelas Parque e a T14 • Ligação Odivelas Parque e a T14 pela Q. Cedros • Ligação entre o Nó do Odivelas Parque e o Nó de Odivelas
3º Nível do Quadrado Vias Distribuidoras Principais 2ª ORDEM (assinaladas a laranja na planta n.º 13 – hierarquização da Rede Viária)	• Variante Norte a Caneças • Ligação L13 a L14 – T. Amoreira/ B. Fontainhas • Ligação L13 a T12 (nacional 250 – Caneças) • L 1 – Ligação T4 a L3 • L 12 – Ligação T14 a T16 • L 11 a L 13 – Famões • L 11 a T 14 – Famões • L 13 a L 14 – Famões • T 15 – Ligação L 13 a L 14 • Ligação L 13 a T 15 • Arruamentos urbanos – Barruncho / Mimosa – Póvoa de Sto Adrião
4º Nível do Quadrado Vias Distribuidoras Secundárias 3ª ORDEM (assinaladas a azul na planta n.º 13 – hierarquização da Rede Viária)	Ligação L13 a L11 – troço viário da Urbanização Salinarei Ligação L13 a L11 – troço viário do Bairro do Girassol Ligação T4 a L14 – troço viário da Urbanização Jardim da Amoreira Ligação T13 a L14 – troço viário do Bairro Casalino do Outeiro Ligação L13 a L14 – troço viário do Bairro dos Pedernais Ligação T14 a L12 – troço viário do Bairro da Milharada Ligação T16 a T15 – troço viário Odivelas Ligação T4 a L14 – Ramada Arruamentos urbanos – Trigache / Casal da Silveira – Famões L11 – Pontinha L13 a L14 – Olival Basto
5º Nível do Quadrado Vias Locais ou de Acesso 4ª ORDEM (restantes vias não assinaladas na planta n.º 13 – hierarquização da Rede Viária)	Todas as restantes vias urbanas ou de ligação entre as vias referidas nos três níveis anteriores e que constituem a base de todo o desenvolvimento urbano do concelho.

1º Nível do Quadrado

O território do concelho de Odivelas encontra-se estruturado fundamentalmente a partir de um conjunto de quatro eixos viários de carácter regional e supra municipal, constituído pelo Itinerário Complementar n.º 22 (IC22), o Itinerário Complementar n.º 17 (IC17), o Itinerário Complementar n.º 16 (IC16) e o Itinerário Complementar n.º 18 (IC18), é uma importante rede viária de ligação entre o concelho de Odivelas e os principais eixos viários que estruturam a malha viária do território nacional.

Figura 13 – 1º Nível do Quadrado



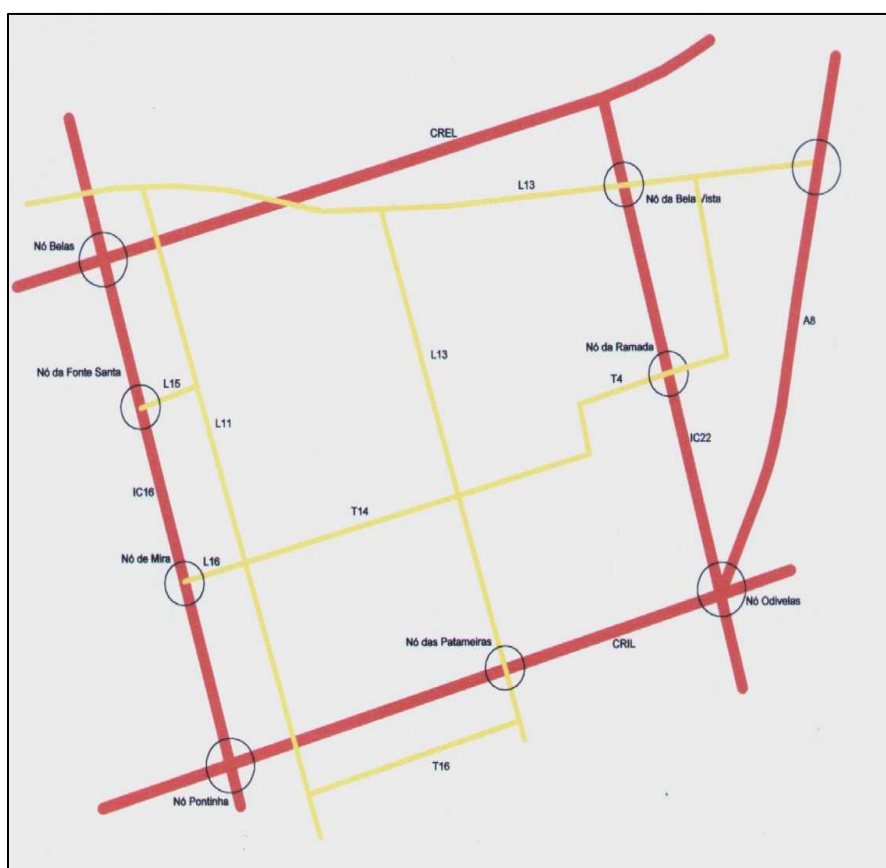
Esta malha assume assim um papel estruturante à escala do concelho, aumentando consideravelmente o nível da sua acessibilidade, conferindo-lhe vantagens e potencialidades no quadro regional e supra nacional, reduzindo substancialmente a distância aos principais centros urbanos do município.

Através destes itinerários complementares, fica assim garantida a ligação ao IP 1, o itinerário preferencial nas deslocações dentro do território nacional.

2º Nível do Quadrado

As vias de ligação (1ª Ordem - Vias Inter-Municipais): são as vias que estabelecem a ligação entre a malha urbana e as vias regionais, são as principais colectoras de tráfego gerado pelas várias malhas existentes no território. São eixos que de alguma forma atravessam o concelho e assim os aglomerados urbanos, amarrando as vias distribuidoras principais, permitindo desta forma uma melhoria considerável na mobilidade, evitando o tráfego de atravessamento no interior dos núcleos urbanos, nomeadamente através de variantes aos centros urbanos.

Figura 14 – 2º Nível do Quadrado

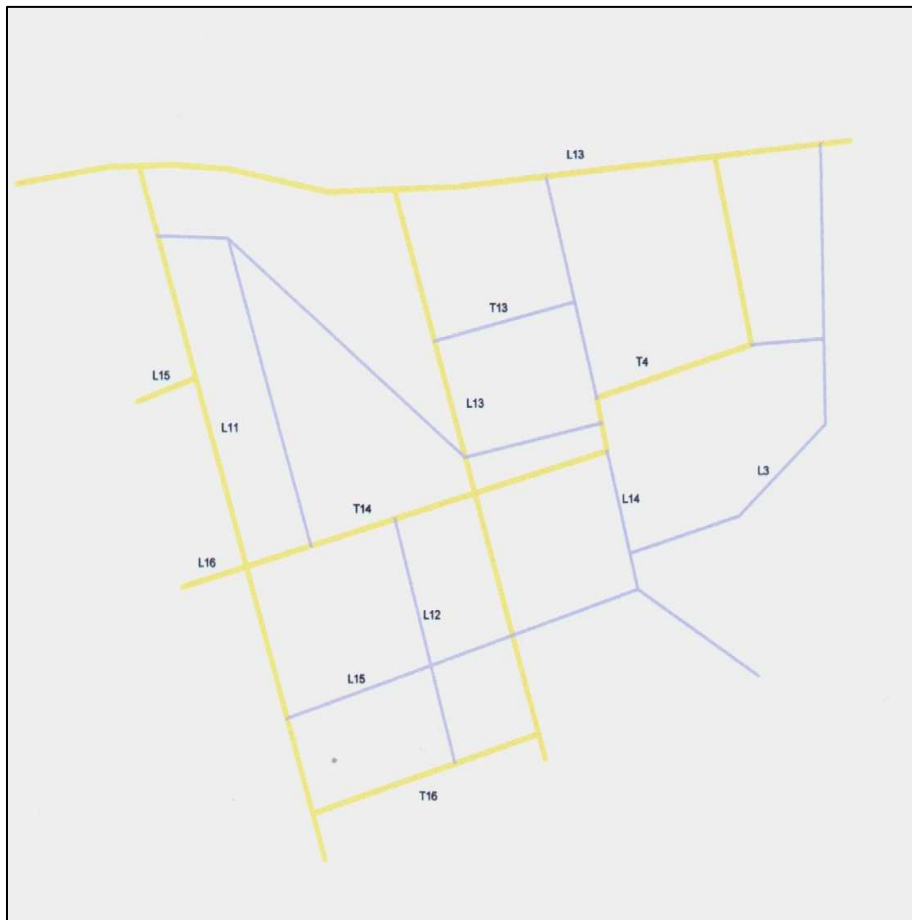


Estes eixos viários de 1ª Ordem, ao nível do concelho, tem como função articular as várias malhas existentes na sua envolvente, estabelecendo a ligação destas com a malha viária estruturante, ou seja, no 1º nível do quadrado, as vias de carácter regional. Como vias de ligação classificam-se a L 3, L11, L13, L14, L15, T4, T12, T13, T14, T15 e T16, algumas delas com troços urbanos que constituem a espinha dorsal da cidade de Odivelas, na medida em que toda a evolução do crescimento urbano se fez essencialmente ao longo de alguns destes importantes eixos viários.

3º Nível do Quadrado

As **vias distribuidoras principais (2ª Ordem)**, correspondem ao nível hierárquico mais elevado das vias locais, estas assumem-se como principais vias receptoras do tráfego local, garantindo as ligações entre a malha urbana envolventes, escoando depois na rede de vias de ligação.

Figura 15 – 3º Nível do Quadrado

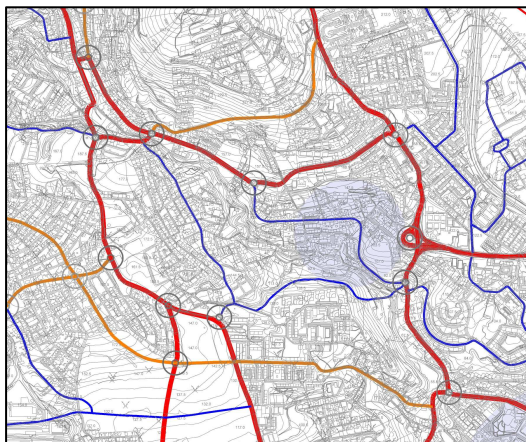


Como vias distribuidoras principais classificam-se a Variante Norte a Caneças, Ligação L13 a L14 – T. Amoreira/ B. Fontainhas, Ligação L13 a T12 (nacional 250 – Caneças), L12 – Ligação T14 a T16, L 11 a L 13 – Famões, L 11 a T 14 – Famões, L 13 a L 14 – Famões, Ligação T 15 ao Nó de Olival Basto, Ligação entre o Nó do Odivelas Parque e o Nó de Olival Basto, arruamentos urbanos que constituem a malha urbana das principais centralidades do território, na medida em que toda a evolução do crescimento da malha urbano se foi estruturando essencialmente na envolvente destes importantes eixos viários.

4º Nível do Quadrado

As **vias distribuidoras secundárias** (3ª Ordem), correspondem aos principais arruamentos de carácter estritamente urbano. Esta rede que suporta as principais concentrações de actividades comerciais e de serviços, sugere algumas propostas de fecho de malha urbana, que em articulação com as vias distribuidoras principais, constituem os quarteirões urbanos, que definem a estruturação urbanística, indispensáveis à continuidade do tecido urbano existente. Estas assumem-se como principais vias receptoras do tráfego local, garantindo as ligações entre a malha urbana e as vias distribuidoras principais.

Figura 16 – 4º Nível do Quadrado



5º Nível do Quadrado

Como **vias locais e/ou de acesso** (4ª Ordem), consideram-se todas as restantes vias de servem de base ao desenvolvimento da malha urbana e/ou de acesso que servem o concelho e que surgem a partir das vias dos níveis hierárquicos superiores. Integram nesta classificação as ruas de carácter estritamente local, vias urbanas, de acesso às principais actividades e habitações. Neste âmbito aponta-se a criação de algumas vias urbanas que assegurem o fecho de malhas urbanas que se encontram actualmente interrompidas (criando algumas situações de constrangimentos/estrangulamento na estrutura viária), perspectivando uma malha viária mais estruturada e legível.

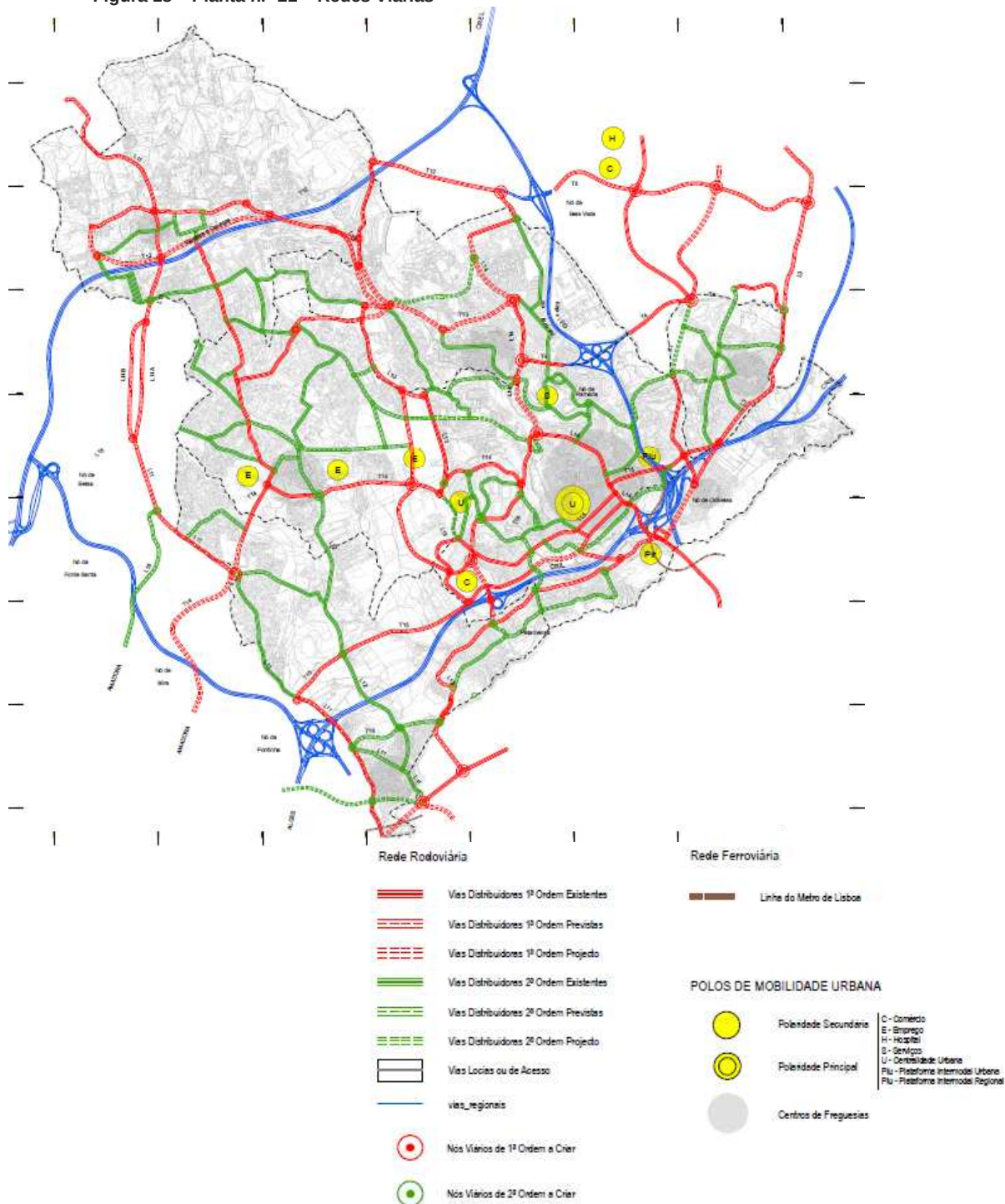
Figura 17 – 5º Nível do Quadrado



3.3. HIERARQUIA VIÁRIA PROPOSTA PARA O CONCELHO DE ODIVELAS

A proposta apresentada enquadra-se nos estudos sectoriais do município nomeadamente o Plano de Desenvolvimento da Rede Viária, Instrumento para apoio à decisão na elaboração do PDM.

Figura 18 – Planta n.º 21 – Redes Viárias



4. LINHAS DE ORIENTAÇÃO

O concelho apresenta uma rede viária com uma densidade assinalável, embora nem sempre racionalmente distribuída, que para além da continuidade no investimento na beneficiação e correcção de algumas ligações, e da sinalização, essencialmente ao nível da rede secundária e local, implica a criação de novas ligações que visam essencialmente resolver um problema associado à grande dependência da rede principal nas ligações viárias entre aglomerados envolventes, consequência da fragilidade da rede viária actual.

O objectivo de base foi, a partir do quadrado de excelência e dos respectivos nós, desenhar sobre o território múltiplos quadrados de hierarquia inferior que permitam relacionar-se entre si e estabelecer um conjunto de eixos transversais e longitudinais orientadores de todas as futuras ocupações urbanas.

Portanto de modo a que a legibilidade e estruturação da malha viária assegure um acréscimo na mobilidade e na qualificação dos espaços urbanos, fomentando a diversidade das vivências espaciais é fundamental a definição de uma hierarquização, ainda que polivalente e flexível, que permita a identificação de trajectos e percursos, fundamentada na necessidade da continuidade da malha urbana existente e na necessidade de novas vias, através da implementação de um perfil tipo que identifique o nível hierárquico pretendido.

Tendo como objectivo a definição de múltiplos quadrados de hierarquia inferior, e tendo como importante base os traçados já previstos no "Plano Desenvolvimento da Rede Viária", é fundamental definir essa quadrícula de uma forma hierarquizada, descendo o nível de importância, até chegar à malha urbana.

Relativamente aos traçados já previstos no "Plano Desenvolvimento da Rede Viária" e a toda a análise a eles associados, de elevada qualidade, apenas se sugere a introdução de alterações relativamente aos perfis previstos.

Com a definição de uma estrutura de vias que constituem a base dos quadrados de hierarquia inferior (2º e 3º nível do quadrado), não se pretende retalhar o território com grandes eixos viários. Mais do que criar uma estrutura de eixos viários que articulem os vários níveis da hierarquia, importa garantir a introdução de um conjunto de eixos viários inseridos numa estrutura hierarquizada e legível, que ao mesmo tempo não promova a criação de novas barreiras físicas que prejudicam as relações de vizinhança entre aglomerados, como é exemplo paradigmático a CRIL, mas no qual se podem incluir os restantes eixos viários que constituem o 1º nível do quadrado.

Na perspectiva de assegurar a existência de uma rede interna de carácter mais urbano, devidamente estruturada e legível, apresentam-se algumas propostas de arruamentos urbanos, em grande parte coincidentes com as UOPG(s) e não só, que pretendem garantir o fecho de algumas malhas urbanas que se encontram actualmente interrompidas, criando algumas situações de constrangimentos/estrangulamento na estrutura viária.

Figura 19 - Quadro de Intervenções Prioritárias

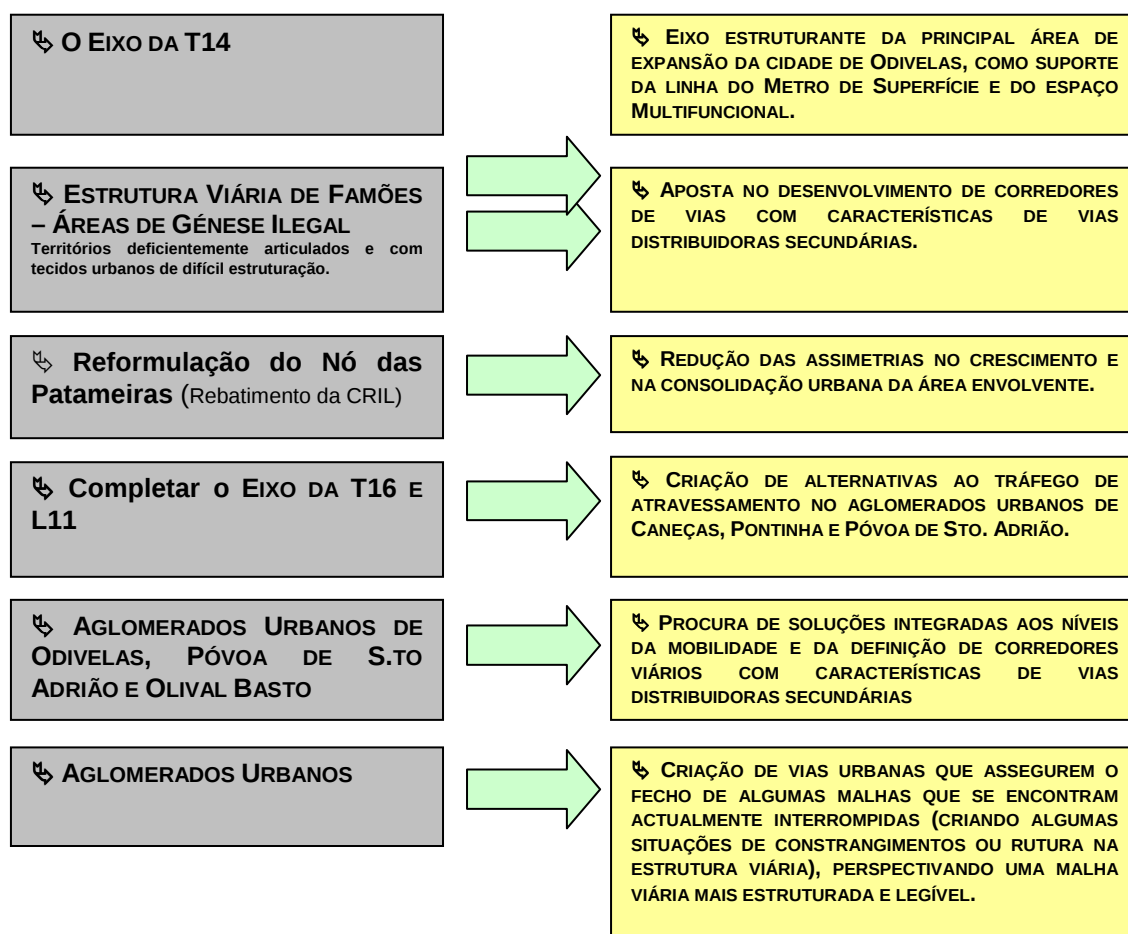
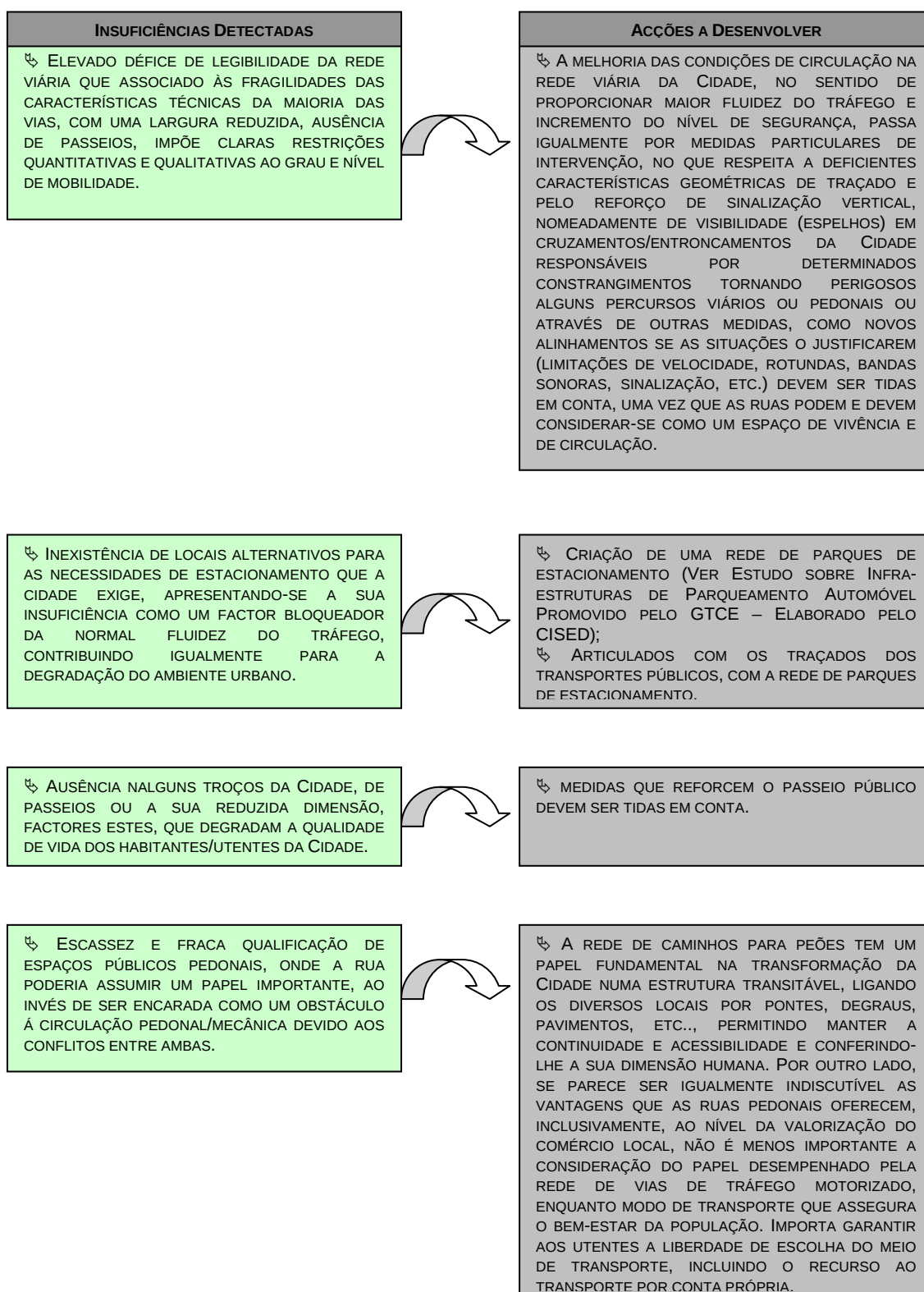
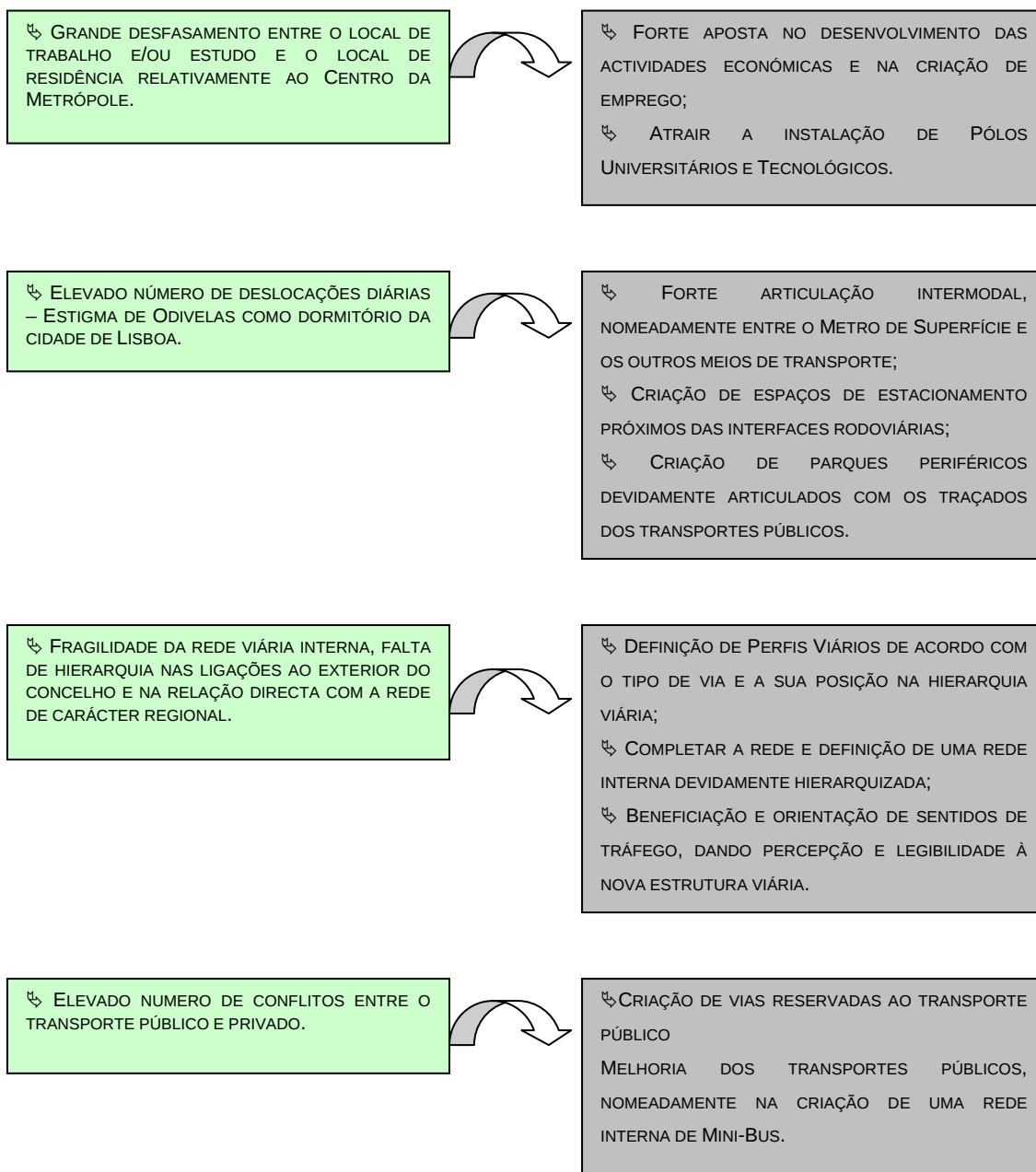


Figura 20 - Quadro de Acções - Rede Viária





4.1. PRINCIPAL DESAFIO

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL TRANSPORTES, ESTACIONAMENTO E ACESSIBILIDADES.

- REDUZIR O IMPACTE DO AUTOMÓVEL NO TECIDO URBANO;
- MELHORAR FORTEMENTE OS TRANSPORTES COLECTIVOS;
- CRIAR PARQUES DE ESTACIONAMENTO;
- CRIAR CONDIÇÕES PARA A CIRCULAÇÃO PEDONAL;
- IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO DIRECTOR DA REDE VIÁRIA;
- MELHORAR A REDE VIÁRIA ENTRE FREGUESIAS.

4.2. GRANDES OPÇÕES ESTRATÉGICAS

TRANSPORTES E MOBILIDADE.

- REORDENAMENTO DA CIRCULAÇÃO VIÁRIA (Plano de Estrutura da Rede Viária);
- HIERARQUIZAÇÃO DAS ACESSIBILIDADES;
- ORDENAMENTO DO ESTACIONAMENTO (Estudo sobre Infra-estruturas de Parqueamento Automóvel Promovido pelo GTCE – Elaborado pelo CISED);
- CICLOVIAS E ZONAS PEDONAIS;
- QUALIDADE DOS TRANSPORTES PÚBLICOS;
- CRIAÇÃO DE INTERFACES RODOFERROVIÁRIOS;
- CRIAÇÃO DE VIAS RESERVADOS A TRANSPORTES PÚBLICOS.

