



CRIL

CIRCULAR REGIONAL
INTERIOR DE LISBOA

InfoCRIL

O serviço InfoCRIL, criado pela **Estradas de Portugal** permite aos utentes apresentar sugestões ou identificar qualquer problema relacionado com uma situação anómala detectada na construção deste lanço da **CRIL**.

O registo das sugestões ou reclamações, são introduzidos no **Serviço Estrada Livre** através do preenchimento de uma ficha, quer através do site da **EP** em www.estradasdeportugal.pt ou ainda através da Linha Directa **808 210 000**.



lisboa
Câmara Municipal



EP
Estradas de Portugal, S.A.

www.estradasdeportugal.pt
BENTO PEDRIGO CONSTRUÇÕES, S.A.

2008 © Estradas de Portugal

CRIL

UMA SOLUÇÃO VIÁRIA
PARA DOIS MILHÕES DE PESSOAS.



Cronologia de construção:

O ante-projecto do sublanço Buraca / Pontinha foi proposto em 1969.
A zona "non aedificandi" foi delimitada em 1975 (port. N.º 172/75).
O Estudo Prévio data de 1989.

- O 1º Lanço, compreendido entre o Alto do Duque / Nó da Buraca, foi concluído pela JAE em 1996;
- O 2º Lanço, o troço Pontinha / Odivelas / Olival Basto, ficou concluído em 1997 pela JAE;
- O 3º Lanço, entre Olival Basto e Sacavém, concluído em 1998 também, ainda, pela JAE;
- O 4º Lanço, denominado Nó de Sacavém, foi concluído em 1998 a cargo da Lusoponte;
- O 5º Lanço, Nó de Algés, concluído em 2003 pelo IEP;
- O 6º Lanço, Buraca / Pontinha, conclusão prevista para o final de 2009.

Características técnicas da obra

A construção dos 3 650 m do troço do IC17/ CRIL - Buraca / Pontinha e dos 770 m do IC16 - Radial da Pontinha compreende:

- 7 Nós (Buraca, Damaia, Portas de Benfica, Pedralvas, Alfovelos, Benfica (IC16), Pontinha);
- 28 restabelecimentos;
- 8 Passagens Superiores, 2 Passagens Inferiores, 2 Viadutos;
- 2 Túneis no IC17: 1500m e 240 m;
- 2 Túneis no IC16: 290 m e 80 m.

Circular Regional Interior de Lisboa

A Área Metropolitana de Lisboa, com cerca de 2.700.000 habitantes é a maior concentração populacional do país e o tráfego médio diário na região é superior a 700.000 veículos nas suas diversas categorias.

Estes factores contribuem para um elevado índice de circulação rodoviária, assegurado actualmente por um conjunto de vias fundamentais para a racionalização dos fluxos de tráfego rodoviário na região:

A CREL, corredor fundamental que estabelece a ligação entre a A5 a Sul e a A10 e A1 a Norte;

O IC 19, via crucial para a ligação entre os concelhos da Amadora e Sintra e o concelho de Lisboa - actualmente em obras de alargamento e já adjudicada a sua última fase.

A 2ª Circular, com início na Buraca, uma artéria vital para a ligação com a Auto-estrada do Norte;

O Eixo Norte/Sul, que estabelece uma importante ligação entre a Ponte 25 de Abril e o Lumiar, concluído em Outubro de 2007, até à CRIL;

O IC16, que garante a ligação entre o Nó da Pontinha e a CREL, na zona de Belas;

A CRIL - Circular Regional Interior de Lisboa:

Esta infra-estrutura, determinante para a eficácia da circulação, está prevista desde 1980 no plano rodoviário nacional e no plano de transportes da região, constitui um anel interno de circulação rodoviária capaz de assegurar as interligações entre as diversas radiais que afluem a Lisboa.

A sua função é racionalizar os fluxos de tráfego rodoviário que diariamente estabelecem relações com a cidade de Lisboa, retirando tráfego ligeiro e pesado de artérias centrais.

O seu traçado desenvolve-se a Norte e no limite da cidade, nos concelhos de Oeiras, Amadora, Odivelas e Lisboa, estendendo-se desde Algés a Poente até à Ponte Vasco da Gama a Nascente.

No entanto, o facto de existir um sub-lanço ainda por concluir diminui a eficácia da CRIL, sobrecarregando inúmeras vias urbanas, em particular na cidade de Lisboa.

O sub-lanço Buraca/Pontinha, numa extensão de 3,6 Km, é um troço intermédio da CRIL e a sua conclusão está prevista para o final de 2009.

Com início no Nó da Buraca, desenvolve-se com uma orientação dominante Sul/Norte, seguindo até Benfica, muito próximo do corredor afecto à antiga Estrada Militar, estendendo-se a partir daí, entre o futuro túnel da Venda Nova e o Nó da Pontinha.

Este sub-lanço vai assegurar o fecho da malha rodoviária circular à Área Metropolitana de Lisboa, permitindo descongestionar de forma expressiva importantes vias de tráfego urbano, bem como a rede viária local.

Para além dos núcleos urbanos que circundam esta via, beneficiam por acréscimo do incremento deste novo factor de mobilidade todas as zonas envolventes da 2ª Circular e do Eixo Norte/Sul - consequência directa da transferência de tráfego destas vias para a CRIL.

Rede viária da Área Metropolitana de Lisboa



Recentemente, desenvolveram-se novos estudos condicentes a um projecto base, procurando ir ao encontro das preocupações das populações, incrementando um conjunto de decisões ao nível do traçado, das características, da preservação do património, com destaque para o Aqueduto das Águas Livres e também ao nível da requalificação urbana.

A pressão urbana e de construção clandestina, foi gradualmente ocupando uma faixa "non aedificandi", estabelecida por Portaria em 1975.

A conclusão da CRIL envolve o realojamento de mais de 1.600 famílias, proporcionando condições de habitabilidade a um número muito expressivo de agregados familiares de fracos recursos económicos.

Nas fases anteriores dos estudos, existiam trechos significativos do traçado que se desenvolviam em vala ou em viadutos de grandes dimensões.

O efeito de barreira originava impactes significativos para o dia a dia local, sobretudo nas zonas do Bairro de Santa Cruz,

Damaia e Alfoanelos.

Na actual solução, essas zonas passaram a ser em túnel, contribuindo para uma melhoria dos níveis acústicos, atmosféricos, visuais e de poluição, garantindo a mobilidade pedonal e espaço na sua superfície ou imediações para novas áreas de lazer.

A conclusão da CRIL, estimada em cerca de 100 milhões de euros, contribuirá decisivamente para a racionalização dos fluxos de tráfego nas vias fundamentais do tecido rodoviário da Área Metropolitana de Lisboa.

Os estudos apontam para um tráfego médio diário de cerca de 180 mil veículos, na CRIL, no ano horizonte de 2029.

Com a conclusão da CRIL, resultam melhorias nas condições de vida urbana a nível local, regional e nacional, associados às acessibilidades e uma melhor mobilidade de pessoas e mercadorias, com vastos benefícios ambientais, económicos e sociais ao nível de núcleos urbanos próximos da CRIL bem como na Região de Lisboa.



Apesar dos incómodos, principalmente na fase de construção, causados pelos necessários elevados movimentos de terras numa área densamente ocupada, a conclusão do traçado do IC17 traz significativos impactes sociais, ambientais e rodoviários positivos tanto a nível local como regional, dos quais se destacam:

• **Novas acessibilidades por via da interacção com outras vias de grande capacidade**

A5 – Lisboa / Cascais

A8 – Lisboa / Leiria

A1 – Lisboa / Porto

IC 19 – Lisboa / Sintra

Eixo Norte / Sul

A9/CREL através das duas radiais (IC 16 Radial da Pontinha e IC 22 Radial de Odivelas)

• **Requalificação urbana do corredor de implantação**

Realojamento de cerca de 1600 famílias. Grandes melhorias em termos ambientais com a qualificação de todo o espaço envolvente, que se encontra bastante degradado, beneficiando toda a população que habita ou trabalha na sua envolvente.

Preservação total do património cultural existente, como por exemplo, o Aqueduto das Águas Livres, Aqueduto das Francesas e Portas de Benfica.

CRIL - Encosta de Alfornelos



AGORA

DEPOIS



• Melhoria das acessibilidades

Descongestionamento do Eixo Norte / Sul e da zona Poente da 2ª Circular, com um desvio previsto de cerca de 40.000 veículos/dia que atravessavam Lisboa através dessas vias.

Desvio previsível cerca de 12.000 veículos/dia que entravam em Lisboa utilizando a Calçada de Carriche, resultando numa efectiva redução de tráfego.

Melhoria da eficácia da circulação na rede com o fecho da malha rodoviária da Área Metropolitana de Lisboa.

▼ CRIL - Rotunda da Damaia



AGORA

DEPOIS

▼ CRIL - Damaia



• Melhoria do desempenho ambiental na rede viária da Área Metropolitana de Lisboa

Redução de 10.000 toneladas/ano de emissões de CO2 devida em parte à poupança de quilómetros em viagens directamente afectadas, mas motivada principalmente por uma utilização mais eficiente da rede viária. Esta redução equivale a 4.000 veículos ligeiros em circulação por ano.

• Redução de distâncias e de tempos de percurso

Exemplos:

Troço Pontinha / Buraca: redução de 8 km, que equivalem a cerca de menos 17 minutos do tempo de percurso e a um aumento da ordem dos 130 % da velocidade média.

Troço Sacavém / Algés: este percurso corresponde a mais 2,5 km, mas equivale a um decréscimo de cerca de 8 minutos no tempo de percurso correspondendo a um aumento da ordem dos 90 % da velocidade média.



AGORA

DEPOIS

