

Relatório de Monitorização da Rede Rodoviária Nacional 2010



Instituto de Infra-Estruturas
Rodoviárias IP

FICHA TÉCNICA

Título: Relatório de Monitorização da Rede Rodoviária Nacional - 2010

Edição: 2011

Editor: Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias, IP (**InIR, IP**)

Rua dos Lusíadas, 9 – 4.º F

1300-364 LISBOA

Tel.: 213 643 116

Fax: 213 643 119

www.inir.pt

inir@inir.pt

Autores: Direcção de Planeamento (**DPL**)

Gabinete de Controlo de Gestão e Sistemas de Informação (**GCGSI**)

Processamento: Base de Dados Rodoviária do InIR: Sistema de Monitorização, Análise e Recenseamento de Tráfego (**SMART**) desenvolvido com base em *Business Intelligence* (**BI**) e no Sistema de Informação Geográfica (**SIG**)

Data edição: Agosto de 2011

ÍNDICE

1.	Nota Prévia	1
2.	Evolução Histórica do Plano Rodoviário Nacional (PRN)	2
3.	Plano Rodoviário Nacional – PRN2000	14
3.1	Caracterização dos Itinerários Principais e dos Itinerários Complementares ...	14
3.2	Caracterização da Rede Nacional de Auto-estradas (RNA)	17
3.2.1	Caracterização do Tráfego Médio Diário Anual	24
3.2.2	Distribuição do Tráfego pelas Concessionárias	28
3.2.3	Circulação Global na RNA	29
4.	Grandes Estradas de Tráfego Internacional (GETI)	30
5.	Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T)	33
6.	Multimodalidade e Plataformas Logísticas	41
7.	Alteração ou Revisão do Plano Rodoviário Nacional	46

ANEXOS

- I – Rede de Itinerários Principais e Itinerários Complementares
- II – Rede Nacional de Auto-Estradas
- III – Empreendimentos Rodoviários 2009/2011

1. Nota Prévia

O InIR tem como competências o acompanhamento da execução do Plano Rodoviário Nacional (PRN) e neste contexto, foi elaborado o presente relatório que pretende caracterizar a rede de Itinerários Principais (IPs) e Itinerários Complementares (ICs), assim como a Rede Nacional de Auto-estradas (RNA) integrada no PRN 2000, publicado ao abrigo do Decreto-lei n.º 222/98, de 17 de Julho.

É ainda identificada a Rede Europeia das Grandes Estradas de Tráfego Internacional (GETI) e caracterizada a Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), que integram troços da rede rodoviária nacional (RRN) classificada como IP ou IC.

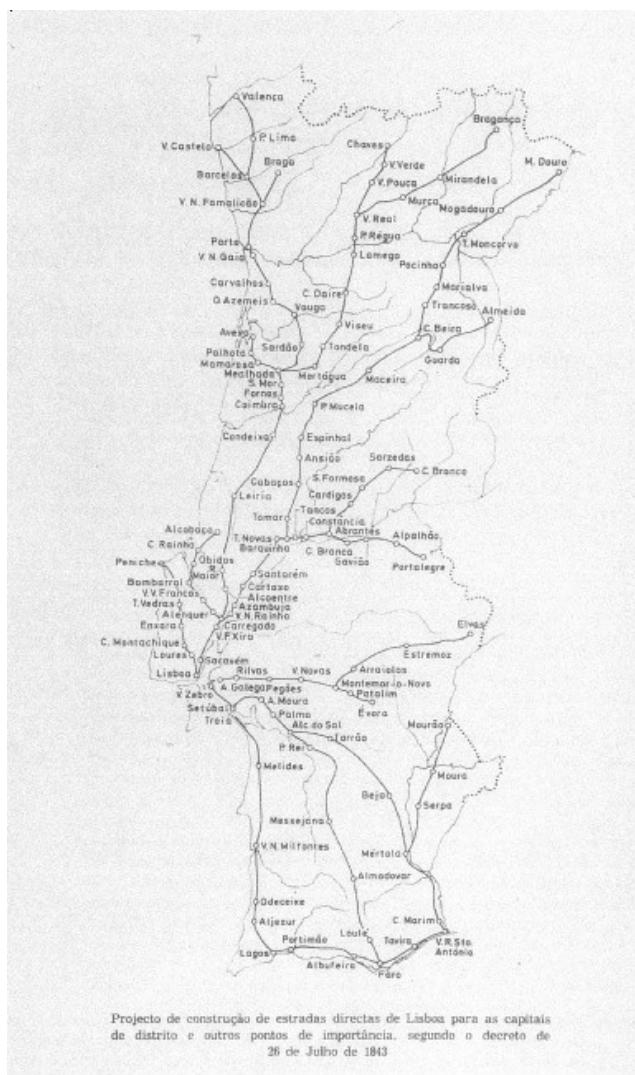
Este relatório teve como base os dados fornecidos pelas concessionárias no âmbito das obrigações contratuais e documentação referente ao sector rodoviário.

2. Evolução Histórica do Plano Rodoviário Nacional (PRN)

As primeiras referências relativas à classificação da rede de estradas e suas características datam da segunda metade do século XVII, surgindo quando foi encetado um conjunto de acções e obras para melhoria da rede viária.

A problemática da classificação de estradas e da definição de objectivos e princípios orientadores para a construção da rede viária levou a que fossem decretadas medidas no sentido de dotar o País de uma boa rede viária. Nesse âmbito, no Decreto de 26 de Julho de 1843 é assumido o propósito de construir uma rede com estradas directas (Figura 1), de Lisboa para capitais de distrito e outros pontos relevantes, e estradas indirectas ou transversais que ligariam as capitais de distrito às principais fronteiras, e ao longo do litoral.

Figura 1 – Projecto de rede de estradas directas, 1843



Fonte: As Estradas em Portugal Memória e História

Em 1850, a rede viária portuguesa foi classificada em estradas reais e caminhos, tendo sido criados diversos impostos a fim de se obterem recursos financeiros para a construção e conservação da rede viária.

Em 1852, António Maria Fontes Pereira de Melo toma posse como ministro do recém-criado Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, dando início a extensas intervenções nas comunicações terrestres, com maior relevo na construção de caminhos-de-ferro.

Em 1862, o Decreto de 15 de Julho estipula três grandes grupos de estradas (reais, distritais e municipais) e define as características e responsabilidade de construção e manutenção das mesmas. Mais tarde, em 1889, foi aprovada uma nova classificação (estradas reais e distritais), cuja rede totalizava 18 427 km.

Seguiu-se um período, entre 1868 e 1889, marcado por acções de fomento de obras públicas e pela aposta na modernização das infra-estruturas do País, iniciando-se um programa de obras públicas ambicioso, envolvendo a edificação de pontes, estradas e ferrovias.

Com a República, em 1910, o Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria passou a denominar-se Ministério do Fomento e em 1919, aquele designou-se Ministério do Comércio e Comunicações.

O Decreto de 29 de Dezembro, de 1910, determinou que as estradas reais ou de primeira ordem passassem a denominar-se estradas nacionais ou de primeira ordem.

As constantes crises políticas e económicas, não só as anteriores à República, mas também as posteriores, impossibilitavam a execução de planos de forma contínua.

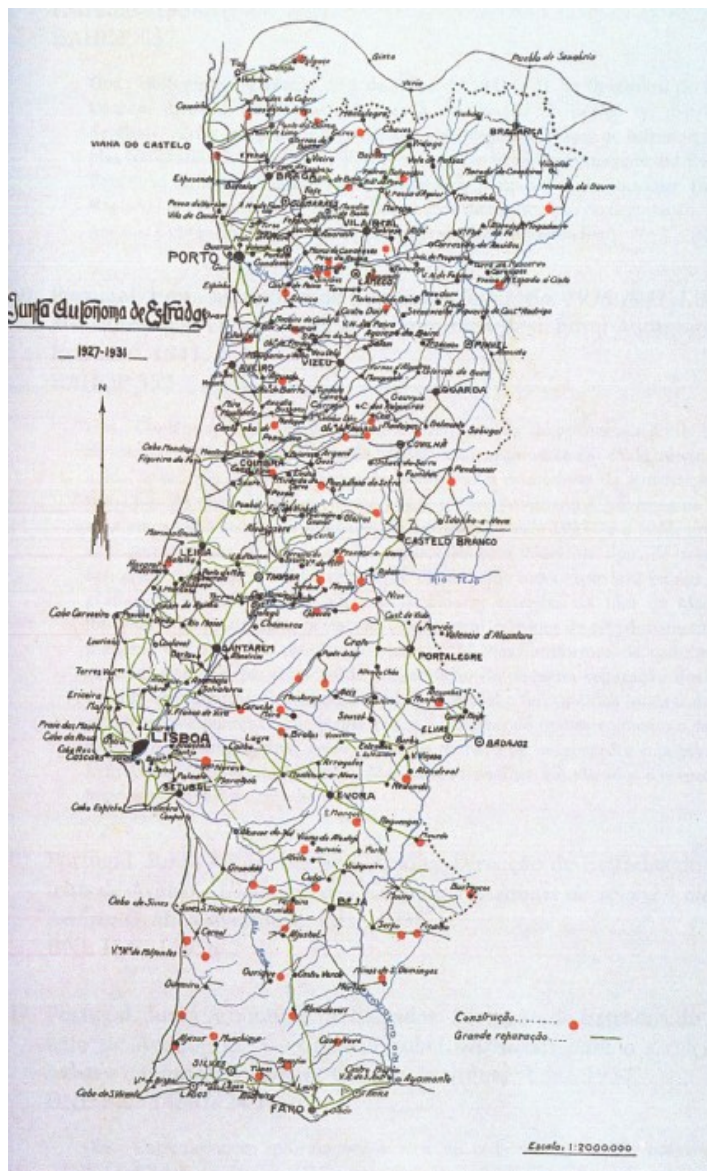
A reforçar a instabilidade interna estavam os acontecimentos externos, sobretudo a 1.^a Guerra Mundial, na qual Portugal participou. Ainda assim, em 1920, procedeu-se à reorganização do Ministério do Comércio e Comunicações e foi criada a Administração Geral das Estradas e Turismo. Instituiu-se o Fundo de Viação e Turismo, para gerir os encargos com o serviço das estradas e o desenvolvimento do turismo, constituído por verbas orçamentais e pelo produto das taxas e rendas então estabelecidas.

O ano de 1926 marcou o fim da 1.^a República e em 1927, através do Decreto-Lei n.º 13 969, de 20 de Julho, foi criada a Junta Autónoma das Estradas (JAE) e a Direcção-Geral de Estradas e foi extinta a Administração Geral das Estradas e Turismo.

Em 1928, as vias foram agrupadas em estradas nacionais (de 1.^a e 2.^a classes), que ficavam sob a alçada do Estado, e em estradas municipais e caminhos públicos, que ficavam sob a responsabilidade dos municípios.

A rede nacional de estradas tinha uma extensão de cerca de 16 900 km¹ dos quais 4 000 km estavam por construir. Das estradas existentes cerca de 10 000 km encontravam-se em muito mau estado de conservação, fruto dos reflexos da 1.^a Guerra Mundial, nomeadamente pela crise financeira instalada e pela constante instabilidade política.

Figura 2 – Mapa da rede de estradas - 1927/1931



Fonte: As Estradas em Portugal Memória e História

Em 1929, pelo Decreto-Lei n.º 16 866 de 22 de Maio, é extinta a Direcção-Geral de Estradas, ficando a JAE com as suas competências e atribuições e integrando-se, deste modo, num único organismo todos os serviços relacionados com estradas. Assim, e de forma a minimizar o estado de ruína em que a maioria das estradas nacionais se encontravam, no período de 1927 a 1931 (Figura 2) desenvolveram-se essencialmente trabalhos de grandes reparações (Quadro

¹ Decreto-Lei nº 34 593 de 11 de Maio de 1945 - rede de estradas nacionais classificadas.

1) e de melhoria dos pavimentos potenciando o desenvolvimento do automobilismo em Portugal. As ligações internacionais foram objecto de atenção, com ligações a Sevilha a Sul, e a Orense a Norte do País.

Entre 1923 e 1930 registou-se um aumento de cerca de 6 000 veículos em circulação para quase 27 300 veículos (Quadro 2).

Pelo Decreto-Lei n.º 23/239 de 20 de Novembro, de 1933, a classificação das estradas foi alterada para : estradas nacionais de 1.ª e 2.ª classe, estradas municipais e caminhos vicinais.

Quadro 1 – Evolução da rede rodoviária entre 1927 e 1930

Anos	Grandes reparações (km)	Pequenas reparações (km)	Construção (km)
1927	714	207	36
1928	738	237	127
1929	817	242	162
1930	792	419	138
Total	3 061	1 105	463

Fonte: Administração Rodoviária Portuguesa, 75 Anos

Quadro 2 - Número de veículos automóveis em circulação entre 1923 e 1930

Anos	Número de veículos automóveis em circulação
1923	5 932
1925	8 912
1926	11 986
1927	12 904
1928	15 927
1929	24 285
1930	27 247

Fonte: Administração Rodoviária Portuguesa, 75 Anos

Dando continuidade ao programa de reparações iniciado na década anterior, até 1935 tinham sido reparados 5 000 km de estradas e em 1941 mais de 9 000 km, ou seja, entre 1928 e 1941 cerca de 90% da rede que estava em mau estado de conservação foi reabilitada.

Apesar da grande reparação ter sido a principal opção da JAE nos seus primeiros anos, a construção de estradas não foi descurada, tendo sido construídos, entre 1931 e 1935, cerca de 1 000 km de rede nova.

Foi dedicada, também, especial atenção à ligação da rede rodoviária com as estações ferroviárias, já que algumas estavam completamente isoladas, assim como à problemática das passagens de nível, evitando-se o atravessamento de ferrovias por novas estradas.

Apesar de Portugal não ter participado no conflito, as consequências da 2.^a Guerra Mundial (1939-1945) fizeram-se sentir no País, sobretudo a nível económico. Não obstante as enormes dificuldades, nos anos 40 mantiveram-se as grandes obras de reparação e construção de pontes nacionais. Nessa década foram reparadas e construídas diversas pontes, assim como substituídas pontes de madeira, tais como as pontes da Foz do Dão, da Trofa, o Viaduto Duarte Pacheco, a ponte sobre o rio Tua, a ponte de Alcácer do Sal.

Nesse período foram ainda iniciadas as obras da auto-estrada do Estádio Nacional e da Avenida Marginal (EN6), ligando Lisboa a Cascais, e mais tarde as pontes de Bemposta, de Angeja e de Almeirim. Em 1944 a JAE alargou a sua acção às ilhas da Madeira e Açores.

No ano de 1945 foi publicado o primeiro Plano Rodoviário Nacional (PRN 45 - Decreto-Lei n.º 34 593, de 11 de Maio), efectuada a reorganização da Junta Autónoma das Estradas (Decreto-Lei n.º 35 434, de 31 de Dezembro) e concluída a compilação dos resultados do primeiro recenseamento do trânsito nas estradas nacionais e seus ramais, que ocorreu nos anos de 1937 e 1938, com o objectivo da sua caracterização, ao nível da sua natureza e da sua intensidade.

O PRN 45 foi o primeiro diploma normativo de grande importância para o sector das estradas em Portugal, onde foram estabelecidas regras para a classificação das estradas nacionais² (1.^a, 2.^a e 3.^a classes), estradas municipais e caminhos públicos, fixando as respectivas características técnicas. Este plano alargou a rede de estradas nacionais classificadas para cerca de 20 600 km, o que se traduziu em benefícios para as regiões que se encontravam mais isoladas, mas também em maiores responsabilidades para a JAE pelo aumento do volume de trabalho, e consequentemente maior necessidade de investimentos financeiros.

Os anos posteriores à 2.^a Guerra Mundial foram de *boom* automobilístico, o que levou a JAE a proceder à substituição de grande parte das vias com pavimento ainda em macadame por revestimentos betuminosos.

² Nas estradas nacionais de 1.^a classe eram considerados os itinerários principais, definidos como vias de maior interesse nacional e que constituíam a base de apoio a toda a rede.

As estradas nacionais de 1.^a classe e de 2.^a classe constituíam a rede fundamental do País, a qual era completada pelas estradas de 3.^a classe. Estas últimas destinavam-se a servir as diversas regiões de forma a provocar o seu desenvolvimento económico e incluíam também as estradas de interesse turístico.

A extensão das estradas nacionais por classe: 1.^a classe - 5 926 km, 2.^a classe - 5 658 km e 3.^a classe - 9 013 km.

O biénio de 1948-1949 foi de particular importância, no qual se concluiu grande parte das obras previstas no PRN, tendo sido feitos investimentos em todos os distritos.

A JAE promoveu nessa época projectos de novas estradas e de reconstrução de estradas antigas com características técnicas que já não se coadunavam com as exigências do tráfego, tendo sido concluídas/reparadas 26 pontes. A década de 40 termina com a publicação de um conjunto de legislação de interesse para as estradas nacionais, sendo talvez a mais importante o Estatuto das Estradas Nacionais, aprovado e publicado pela Lei n.º 2 037, de 19 de Agosto de 1949.

Os recenseamentos de tráfego realizados em 1955 e 1960 dão conta de uma taxa média de crescimento anual de cerca de 8%.

Com um avultado esforço financeiro, a JAE construiu neste período obras como a Via Norte, a Auto-Estrada do Norte (troço entre Lisboa e Vila Franca de Xira e entre os Carvalhos e o Porto), a Ponte da Arrábida e a Via Rápida da Caparica.

Em 1960 foi aberto um concurso internacional³ para a execução da obra da ponte sobre o rio Tejo em Lisboa, que foi adjudicada em 1962 e inaugurada em 1966.

Nessa mesma década concretizou-se a reconstrução de algumas vias que passariam a fazer parte da rede rodoviária internacional, vias estas com características especiais.

No final do período de 1950-1965 a extensão de estradas nacionais construídas atingia 17 860 km, ficando apenas a faltar cerca de 2 700 km para que o PRN de 1945 fosse considerado totalmente realizado.

A década seguinte (1966-1976) inicia-se com graves dificuldades internas em Portugal, facto que condicionou o desenvolvimento de algumas actividades da JAE.

O tráfego continuou a aumentar nas estradas portuguesas, com forte impacto nas infra-estruturas, requerendo consequentemente novas e melhores vias.

Figura 3 – Ponte sobre o rio Tejo, 1966



Fonte: JAE

³ Entre outros, a obra compreendia a construção da ponte sobre o rio, a realização de um complexo rodoviário que incluía 15 km de auto-estrada, o Viaduto Norte sobre Alcântara (com 945,11 m de extensão), um túnel sob a praça da portagem (com cerca de 600 m de comprimento e destinado a receber a plataforma ferroviária do eixo de ligação da rede a Norte com a rede a Sul do rio Tejo).

Em 1972, foi outorgada à Brisa - Auto-Estradas de Portugal a concessão para construção, conservação e exploração, em regime de portagens, de uma rede de auto-estradas, que deixou assim de estar a cargo da JAE.

Desde o final do Estado Novo, em 1974, até à entrada na Comunidade Económica Europeia (CEE), em 1986, a JAE recebeu diversos financiamentos externos, não só do Banco Mundial, mas também da CEE (iniciados em 1984, um pouco antes da adesão em 1986) e do Banco Europeu de Investimento. Estes financiamentos serviram em grande medida para a reconstrução e modernização da rede fundamental, para que esta se compatibilizasse com as funções que desempenhava no esquema viário nacional, procurando assim atenuar-se as assimetrias regionais.

Também as ligações com Espanha foram melhoradas, tornando-se mais cómodas, seguras e económicas.

Assim, entre 1977 e 1986 foram construídos ou reconstruídos cerca de 1 900 km de estradas e reabilitados perto de 3 000 km de pavimentos, em alguns casos, com o alargamento da faixa de rodagem e construção de vias especiais para veículos lentos.

Em 1985 foi concluída a revisão do PRN de 1945, sendo promulgado o novo Plano Nacional Rodoviário pelo Decreto-Lei n.º 380/85, de 26 de Setembro.

Este Plano (Figura 4) apresentava como objectivos primordiais o bom funcionamento do sistema de transportes rodoviários, o desenvolvimento de potencialidades regionais e o aumento da segurança de circulação.

O Plano Rodoviário Nacional de 1985 (PRN 85) criou os conceitos de rede nacional fundamental e de rede nacional complementar e desclassificou cerca de 12 000 km estradas nacionais⁴ a transferir para as autarquias, passando a integrar a rede municipal.

No PRN 85 a rede nacional tem cerca de 10 000 km de extensão⁵, dos quais 2 700 km constituem a rede fundamental, constituída pelos itinerários principais⁶ (IPs), rede estratégica nacional e internacional, e 7 300 km que constituíam a rede complementar na qual constavam os itinerários complementares⁷ (ICs), com cerca de 2 500 km, e outras estradas (OE) com cerca de 4 800 km.

⁴ À data Portugal tinha uma elevada densidade de estradas nacionais comparativamente a outros países europeus.

⁵ Decreto-Lei n. 222/98 de 17 de Julho – Rede rodoviária nacional do PRN85

⁶ Itinerários principais são as vias de comunicação de maior interesse nacional, que servem de base de apoio a toda a rede das estradas nacionais e são a rede estratégica que assegura a ligação entre os centros urbanos com influência supra-distrital e destes com os principais portos, aeroportos e fronteiras.

⁷ Itinerários complementares são as vias que estabelecem as ligações de maior interesse regional, bem como as principais vias envolventes e de acesso às áreas metropolitanas de Lisboa e Porto.

Cerca de 80% da rede fundamental está integrada na rede europeia de estradas de grande tráfego (GETI).

Figura 3 – Plano Rodoviário Nacional de 1985



Fonte: JAE

Os financiamentos decorrentes da integração de Portugal na CEE criaram a oportunidade para se realizar um conjunto significativo de obras. Entre 1990 e 1995, foram construídos mais de 800 km de IPs e cerca de 350 km de ICs.

Em meados dos anos 90, iniciaram-se os processos de contratação de parcerias entre o Estado e privados para antecipação da concretização do PRN 2000.

A concessão das travessias sobre o rio Tejo, foi atribuída à Lusoponte em 1994 e no final dos anos noventa, foi lançado o programa de concessões em parceria público-privada com a contratação para construção e operação da rede de auto-estradas em regime de portagem real

e em regime de portagem sem cobrança aos utilizadores (SCUT). Mais recentemente, em 2007 foi lançado um pacote de subconcessões da EP, SA.

Em 1996 foi proposta a revisão do PRN 85 e em 1998 foi publicado o Plano Rodoviário Nacional 2000 (PRN 2000).

Em 1998, coincidindo com o grande acontecimento que foi a EXPO'98, foi inaugurada a 2.^a travessia sobre o rio Tejo. A nova ponte, Vasco da Gama, veio contribuir para o descongestionamento da ponte 25 de Abril, assim como proporcionar uma nova ligação entre o Norte e o Sul do País e com Espanha.

Figura 4 – Selo comemorativo da inauguração da ponte Vasco da Gama



Fonte: GATTEL

No PRN 2000 (Figura 6) é definida a designação de Estradas Nacionais (ENs - estradas com importância nacional) e desaparece a designação de OEs, passando a rede nacional complementar a ser constituída por ICs e ENs. Além da rede rodoviária nacional foi criada uma nova categoria viária, as estradas regionais⁸ (ERs), com importância supra-concelhia.

No novo plano rodoviário nacional foi incluída uma rede nacional de auto-estradas com cerca de 3 000 km de extensão, correspondente a mais de metade da extensão da rede de itinerários principais e itinerários complementares.

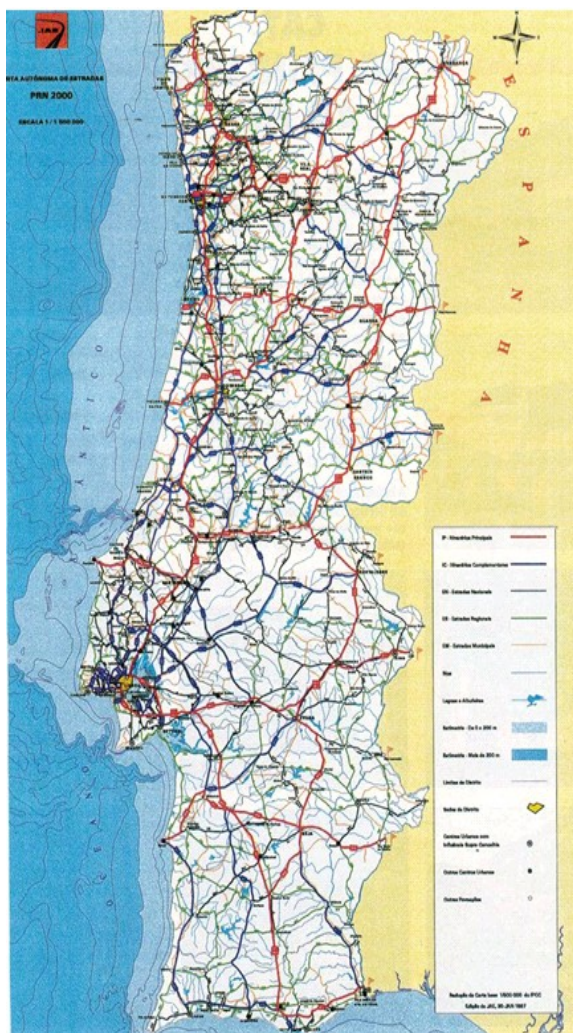
De acordo com o Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho, a rede rodoviária nacional do PRN 85 com cerca de 9 900 km, foi alargada para 11 350 km⁹ através da inclusão e reclassificação de novos percursos (Quadro 3 e Gráfico 1).

⁸ As ERs asseguram uma ou várias das seguintes funções: a) Desenvolvimento e serventia das zonas fronteiriças, costeiras e outras de interesse turístico; b) Ligação entre agrupamentos de concelhos constituindo unidades territoriais e c) Continuidade de estradas regionais nas mesmas condições de circulação e segurança.

⁹ Decreto-Lei n.º 222/98 de 17 de Julho – No total, as estradas previstas no PRN 2000 somam cerca de 16 500Km, ou seja, um aumento da ordem de 65% relativamente àqueles que estavam abrangidos pelo PRN85.

Aquele diploma sofreu posteriormente alterações introduzidas pela Lei n.º 98/989, de 26 de Julho, pela Declaração de Rectificação n.º 19-D/98 e pelo Decreto-lei n.º 182/2003, de 16 de Agosto.

Figura 5 – Plano Rodoviário Nacional 2000



Fonte: JAE

Foi alargado o nível de cobertura do território, com a criação de 10 novos itinerários complementares, somando um total de 34 itinerários e promovidas alterações em 10 outros itinerários complementares constantes do anterior PRN¹⁰.

¹⁰ Decreto-Lei n.º 222/98 de 17 de Julho – no PRN 2000 Verifica-se um aumento da extensão de itinerários complementares da ordem de 33%.

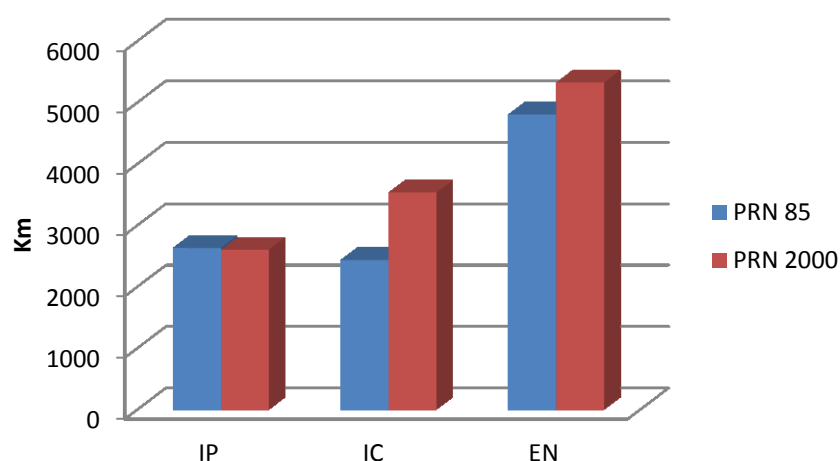
Quadro 3- Extensão da rede rodoviária prevista nos PRN 85 e PRN 2000

Estrada	PRN 85 (km) *	PRN 2000 (km) *
IPs	2 600	2 600
ICs	2 500	3 400
ENs	4 800	5 300
ERs	-	5 000

Nota:* valores aproximados

No PRN 2000 relativamente ao PRN 85, foi aumentada a densidade de outras estradas nas zonas fronteiriças, promovido o fecho de malhas viárias, assim como melhoria da acessibilidade a alguns concelhos, com o objectivo de contribuir para a correcção das assimetrias que ainda se verificavam no desenvolvimento socioeconómico do País.

Gráfico 1 – Rede rodoviária racional prevista nos PRN 85 e PRN 2000



Foi ainda preocupação do PRN 2000 a melhoria qualitativa da rede rodoviária, com especial relevo para a defesa ambiental em meio urbano, estando prevista em articulação com os instrumentos de ordenamento do território, a definição de um programa de variantes e circulares nos principais centros urbanos para acesso aos corredores nacionais de grande capacidade, com vista a melhorar as condições de circulação, comodidade e segurança do tráfego gerado nesses locais.

Como disposições especiais no sentido de promover a segurança rodoviária aos vários níveis da sua aplicação, foram criadas auditorias de segurança rodoviária, cujos resultados e recomendações são traduzidas na elaboração anual do plano de segurança rodoviária.

Para melhorar a eficiência do sistema de circulação e transportes está prevista a instalação de sistemas inteligentes de informação e gestão de tráfego nos principais corredores de grande capacidade e nas áreas metropolitanas.

Os níveis de serviço previstos no diploma, diferenciados de acordo com a classificação funcional das vias, são os internacionalmente exigidos, cumprindo nomeadamente a metodologia do *Highway Capacity Manual, Transportation Research Board, da National Academy of Sciences*, dos Estados Unidos da América.

O milénio acaba com uma reestruturação no sector rodoviário português, culminando com o fim da JAE em 1999 e a sua transformação em três institutos públicos: Instituto para a Construção Rodoviária (ICOR), responsável pela construção da rede; Instituto para a Conservação e Exploração da Rede Rodoviária (ICERR), responsável pela conservação da rede e Instituto de Estradas de Portugal (IEP), responsável pelo planeamento e concepção da rede.

Em 2004, os três institutos agregaram-se originando a Estradas de Portugal, EPE (EP), reunindo as várias competências, tendo sido promovida uma gestão mais empresarial.

Em 2007, no âmbito do novo Modelo de Gestão e Financiamento do sector, foi criado o Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias (InIR, IP), com funções de regulação no sector rodoviário, e ocorreu a transformação da EP, EPE, para sociedade anónima, EP, S.A.

3. Plano Rodoviário Nacional – PRN2000

3.1 Caracterização dos Itinerários Principais e dos Itinerários Complementares

Com o Plano Rodoviário Nacional 2000 a extensão da rede aumentou, mediante a criação de novos itinerários e a reclassificação de alguns troços de rede, ainda que algumas estradas até então nacionais tenham sido desclassificadas, tendo vindo a ser transferidas para jurisdição municipal através de protocolos celebrados entre a Estradas de Portugal e as câmaras municipais.

Entre 1990 e 2010, a rede de IPs e ICs foi concretizada a uma taxa média de 8,5% ao ano, estando actualmente em exploração cerca de 3 770 km.

A rede rodoviária nacional com referência ao final de 2010 integra uma extensão de 2 217 km de IPs, 1 553 km de ICs e de cerca de 5 300 km de ENs. As ERs têm uma extensão construída de cerca de 5 000 km e as ENs desclassificadas, têm actualmente uma extensão de cerca de 3 000 km.

Quadro 4 - Situação actual da rede rodoviária nacional e das estradas regionais

		Extensão total prevista *	% de realização
Rede Fundamental	IP	2 600	85%
Rede Complementar	IC	3 400	44%
	EN *	5 300	100%
Estradas Regionais	ER *	5 000	100%

Nota: * valores aproximados

Considera-se que a rede de EN e de ER está totalmente construída.

A rede nacional fundamental, com uma extensão prevista de cerca de 2 600 km, apresenta actualmente uma concretização de cerca de 85% da rede planeada no PRN, destacando-se o facto de estarem concluídos o IP1 (Valença - Castro Marim), o IP3 (Coimbra – Chaves), o IP4 (Porto – Bragança), o IP5 (Aveiro – Vilar Formoso), o IP6 (Peniche – Castelo Branco), o IP7 (Lisboa – Caia) e o IP9 (Viana do Castelo – Vila Real).

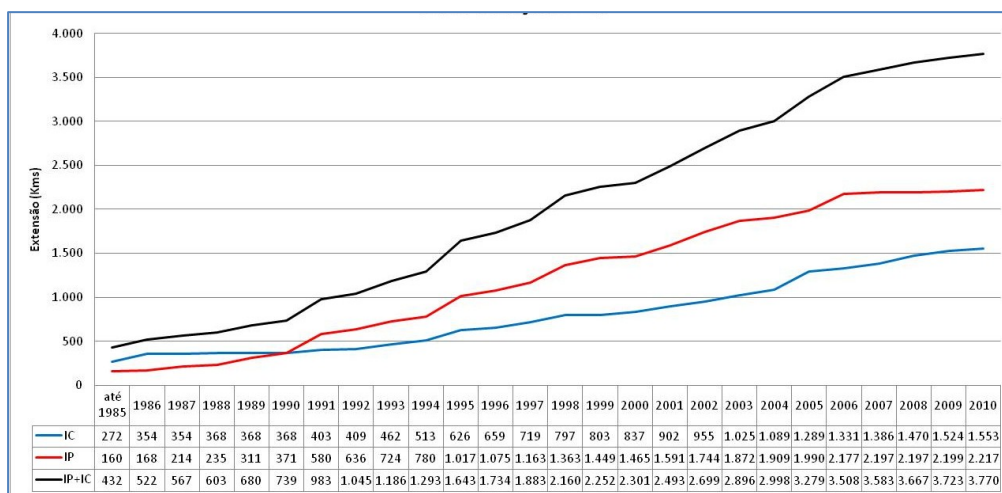
A rede nacional complementar, apresenta uma concretização de cerca de 44% dos itinerários complementares planeados, encontrando-se a rede de ENs totalmente construída.

Estão totalmente construídos os seguintes ICs: IC14 (Apúlia – Braga), IC15 (Lisboa – Cascais), IC18 (CREL), IC19 (Radial de Sintra), IC20 (Via Rápida da Caparica), IC21 (Via Rápida do Barreiro), IC22 (Radial de Odivelas), IC23 (CRIP), IC25 (Alfena – Lousada), IC29 (Porto – Aguiar de Sousa) e o IC30 (Alcabideche – Ranholas).

A concluir durante o ano de 2011 o IC17 (CRIL) com a abertura ao tráfego do último lanço Buraca/Pontinha e o IC29 com a abertura ao tráfego do lanço Gondomar / Aguiar de Sousa.

No que concerne à concretização de rede prevista no PRN (Figura 7), os IPs apresentam uma cobertura bastante equilibrada do território nacional, enquanto que os ICs evidenciam uma maior densidade na faixa litoral reflectindo a distribuição populacional.

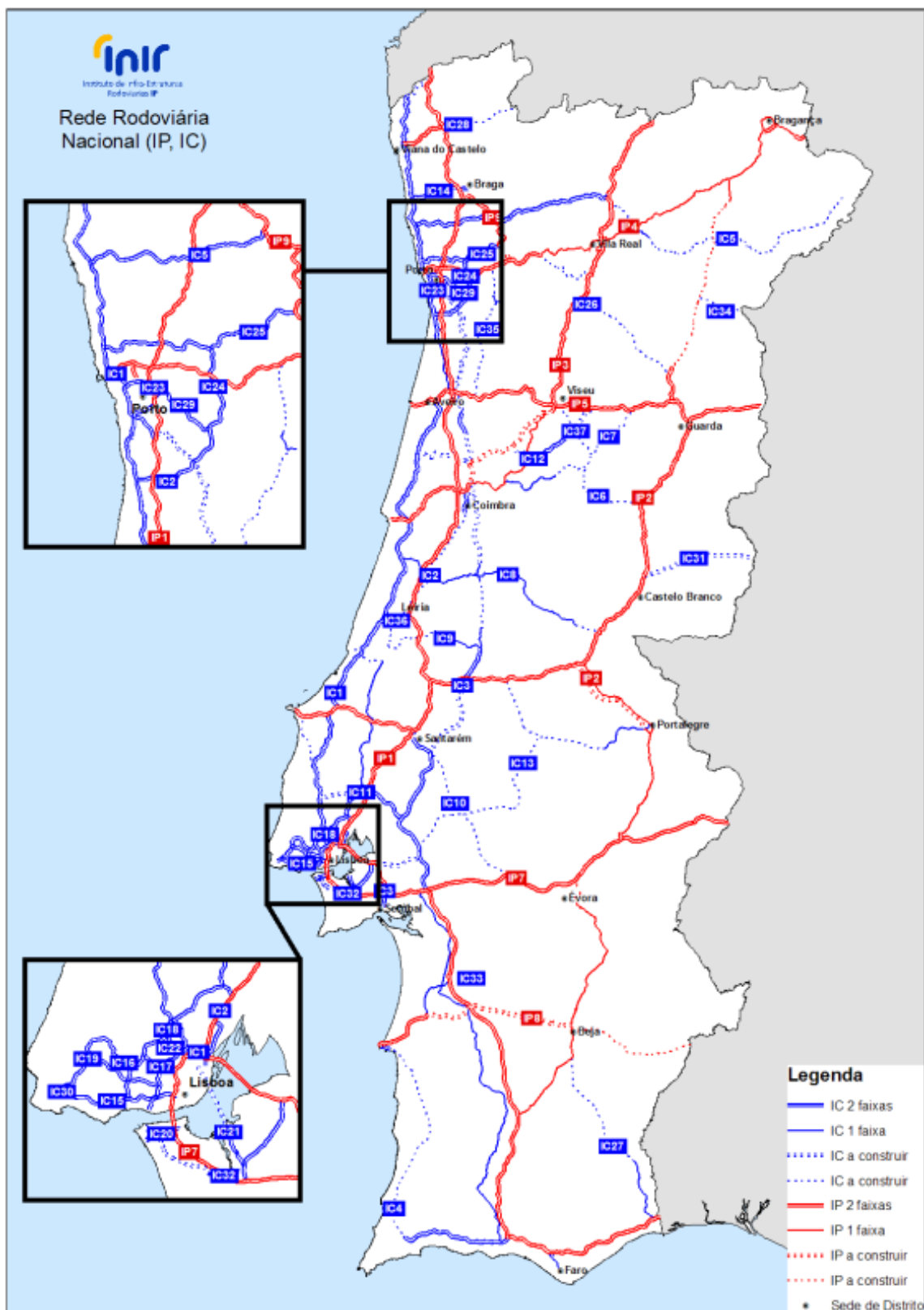
Gráfico 2 - Evolução da concretização de IPs e ICs (km)



O Gráfico 2 mostra a evolução da concretização dos itinerários principais e dos itinerários complementares entre 1985 e 2010. De acordo com o mesmo, a partir de 1990 a extensão construída dos IPs é sempre superior à dos ICs.

No Anexo I é identificada a rede de IPs e ICs.

Figura 6 – Mapa de IPs e ICs em 2010



3.2 Caracterização da Rede Nacional de Auto-estradas (RNA)

As concessões rodoviárias em Portugal tiveram início em meados da década de 70, quando foi outorgada à Brisa a tarefa de construir 390 km de auto-estradas até final de 1981, no âmbito de uma concessão que englobava as auto-estradas Lisboa/Porto (A1), Fogueteiro/Setúbal (A2), Estádio Nacional/Cascais (A5) e Porto/Famalicão (A3). Esta concessão viria também a integrar os lanços Lisboa/Vila Franca de Xira e Carvalhos/Santo Ovídio (A1), Lisboa/Estádio Nacional (A5) e Almada/Fogueteiro (A2), logo que fossem feitos os lanços contíguos.

Em 1997, através do Decreto-Lei n.º 249/97 de 24 de Outubro, o objecto de concessão da Brisa, definido no Decreto-Lei n.º 315/91 de 20 de Agosto, foi alargado.

Em 1996, iniciou-se a preparação do programa de concessões em pacote com os primeiros passos formais a ocorrerem com a publicação do Decreto-Lei n.º 9/97, de 10 de Janeiro, e o Decreto-Lei n.º 267/97, de 2 de Outubro. O primeiro desses diplomas trata das concessões em regime de portagem efectiva e o segundo das concessões em regime de portagem sem cobrança aos utilizadores (concessões SCUT).

A fim de imprimir maior celeridade à concretização do Plano Rodoviário Nacional, o Governo decidiu abrir novos concursos de concessão em qualquer daquelas modalidades. Nestes termos, alargou o regime jurídico consagrado quer no Decreto-Lei n.º 9/97 quer no Decreto-Lei n.º 267/97 aos concursos para atribuição de concessões de novos lanços de auto-estrada.

Na década de 90 foram adjudicadas quatro concessões, três em regime de portagem efectiva e uma em regime de portagem sem cobrança aos utilizadores.

De 2000 a 2008¹¹ foram adjudicadas mais dez concessões, quatro em regime de portagem efectiva e seis em regime de portagem sem cobrança aos utilizadores.

Presentemente o Estado tem dezasseis concessões (Figura 9) que garantem a gestão da rede de auto-estradas (EP, Brisa, Douro Litoral, Grande Lisboa, Litoral Centro, Lusoponte, Norte, Oeste, Algarve, Beira Interior, Beira Litoral e Alta, Costa de Prata, Interior Norte, Norte Litoral, Grande Porto e Túnel do Marão).

Exceptuando a Concessão EP, cujo contrato foi celebrado em Novembro de 2007, por 75 anos, onze concessões estão contratualizadas em regime de portagem real (após negociações do Estado com 3 SCUTs) e quatro em regime de exploração em portagem virtual.

O último pacote de concessões rodoviárias lançado pelo Governo entre 2007 e 2008 inclui a construção ou exploração de cerca de 1 750 km de estradas, das quais cerca de 800 km já se encontram adjudicadas como subconcessões da concessionária geral EP, SA.

¹¹ Concessão Estradas de Portugal não é considerada nesta contabilização

Conforme o PRN 2000, a extensão da rede nacional de auto-estradas (RNA) é de cerca de 3 000 km. No entanto, no âmbito dos pacotes de concessões e subconcessões foram lançados troços de auto-estradas que não se encontram classificados como tal no Plano Rodoviário Nacional.

Quadro 5 – Concessões rodoviárias e extensão das AE

Ano do contrato	Concessão	Rede de AE actual (km)
1972	Brisa	1095
1994	Lusoponte	24
1998	Oeste	169
1999	Beira Interior	178
1999	Norte	175
2000	Interior Norte	157
2000	Costa de Prata	105
2000	Algarve	130
2001	Beiras Litoral e Alta	173
2001	Norte Litoral	113
2002	Grande Porto	55
2004	Litoral Centro	93
2007	Douro Litoral	58
2007	Grande Lisboa	84
2007	Estradas de Portugal	126
2008	Túnel do Marão	4
Total		2 735

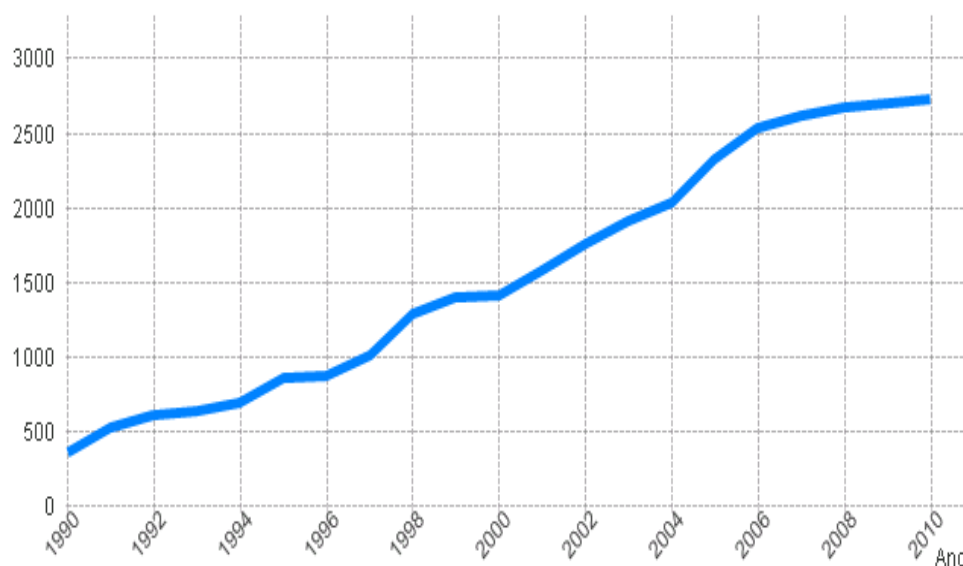
Considerando a tipologia das vias verifica-se que cerca de 20% da rede rodoviária nacional em serviço corresponde à rede de auto-estradas.

Em 2010, a rede de auto-estradas ascendia a mais de 2 700 km (Quadro 5), sendo que após a alteração do regime de portagem¹² nas concessões Costa de Prata, Grande Porto e Norte Litoral, determinada em 2010, cerca de 2 000 km são exploradas com cobrança de portagem aos utentes e cerca de 700 km sem cobrança de portagem aos utilizadores ou com isenção de portagem (Figura 10).

¹² Para cobrança de portagem, foi implementado um sistema de pórticos de cobrança electrónica, que entrou em serviço a 15 de Outubro de 2010,

Quanto à RNA nas duas últimas décadas, a partir de 1990 tem ocorrido o crescimento da rede de auto-estradas (Figura 10), com um salto significativo no período compreendido entre 2004 e 2006 (Gráfico 3), fruto do programa de concessões.

Gráfico 3 – Concretização da rede de auto-estradas



De salientar os investimentos realizados na melhoria das acessibilidades às sedes de concelho e sua interligação à rede de auto-estradas, com redução dos tempos de percurso (Figura 8).

Figura 7 – Tempo de Acesso à RNA a partir da Sede dos Concelhos

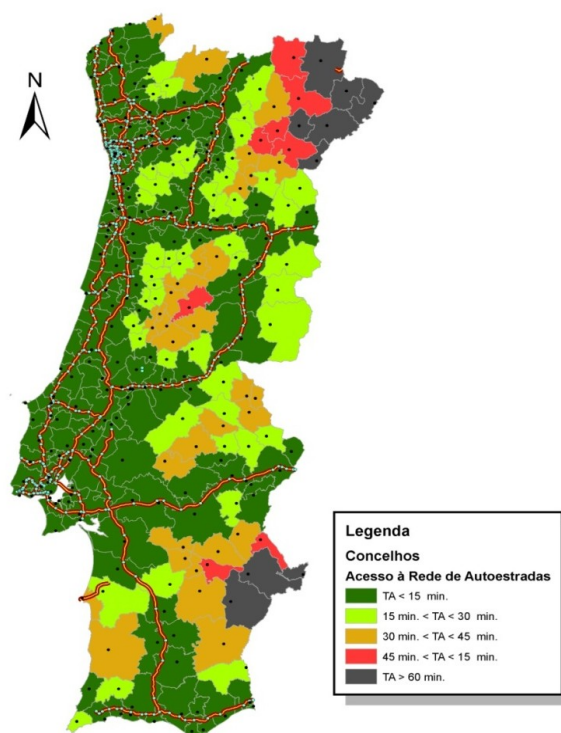


Figura 8 – Rede nacional de auto-estradas por concessão

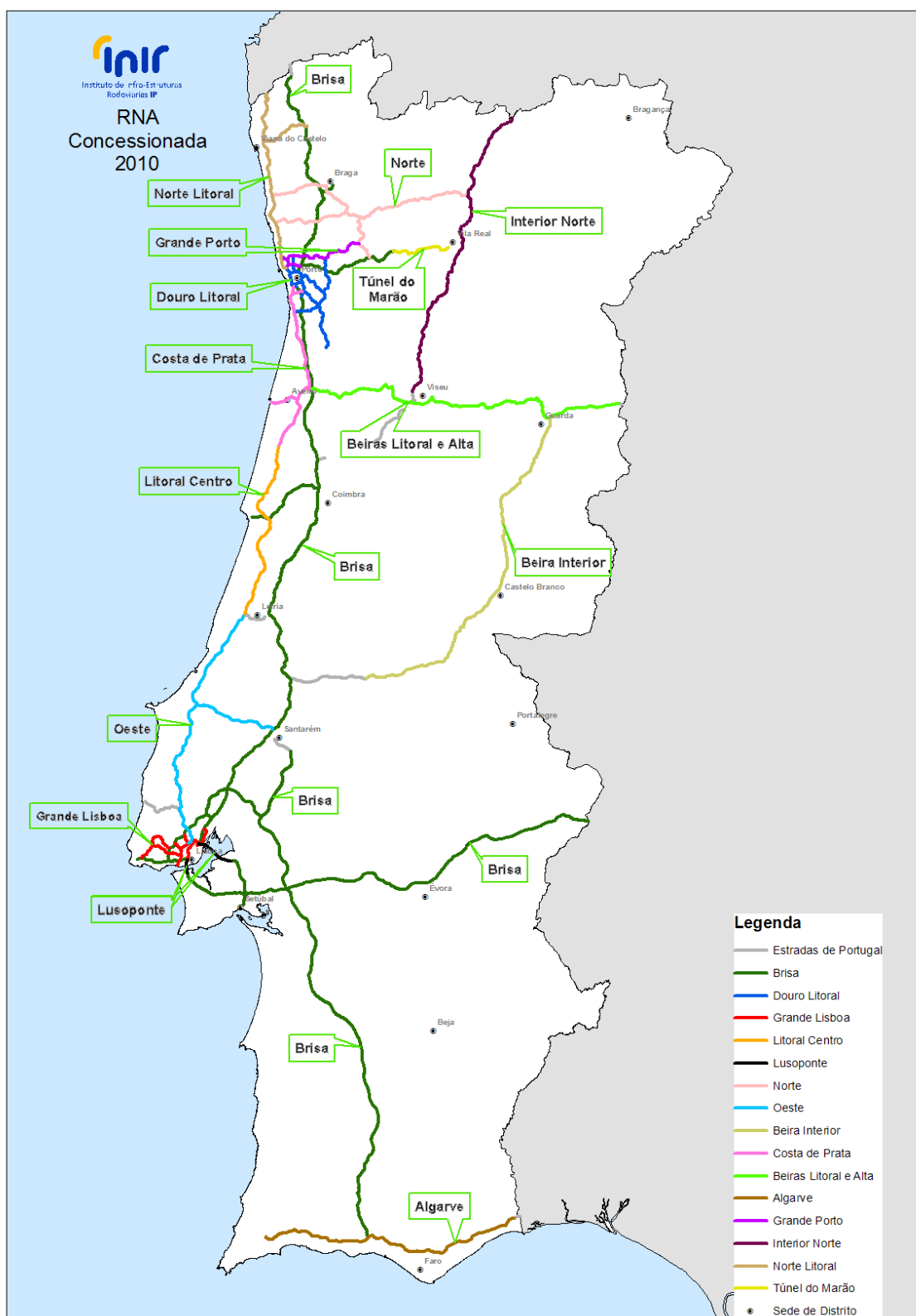


Figura 9 – Mapa do regime de exploração na RNA

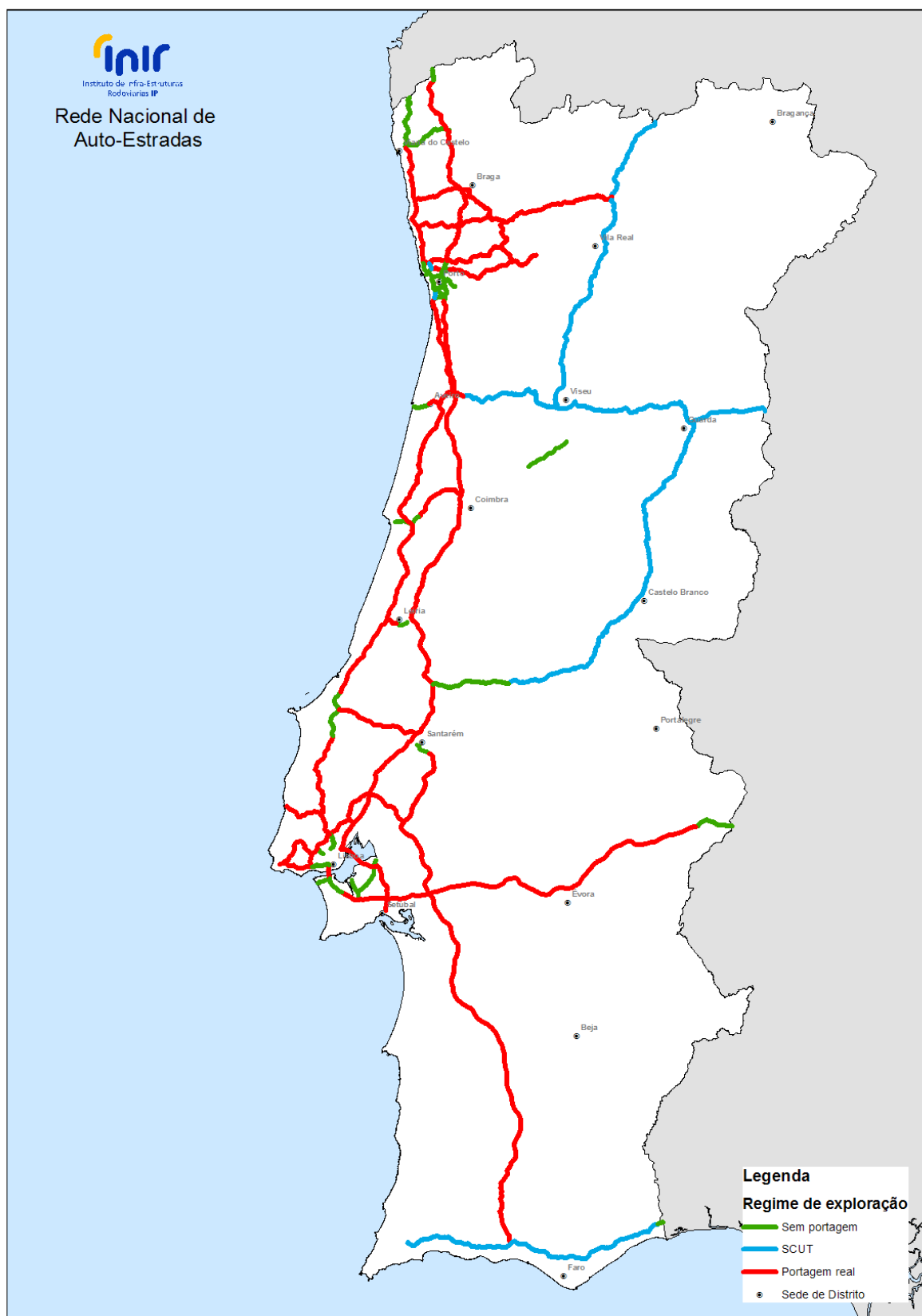
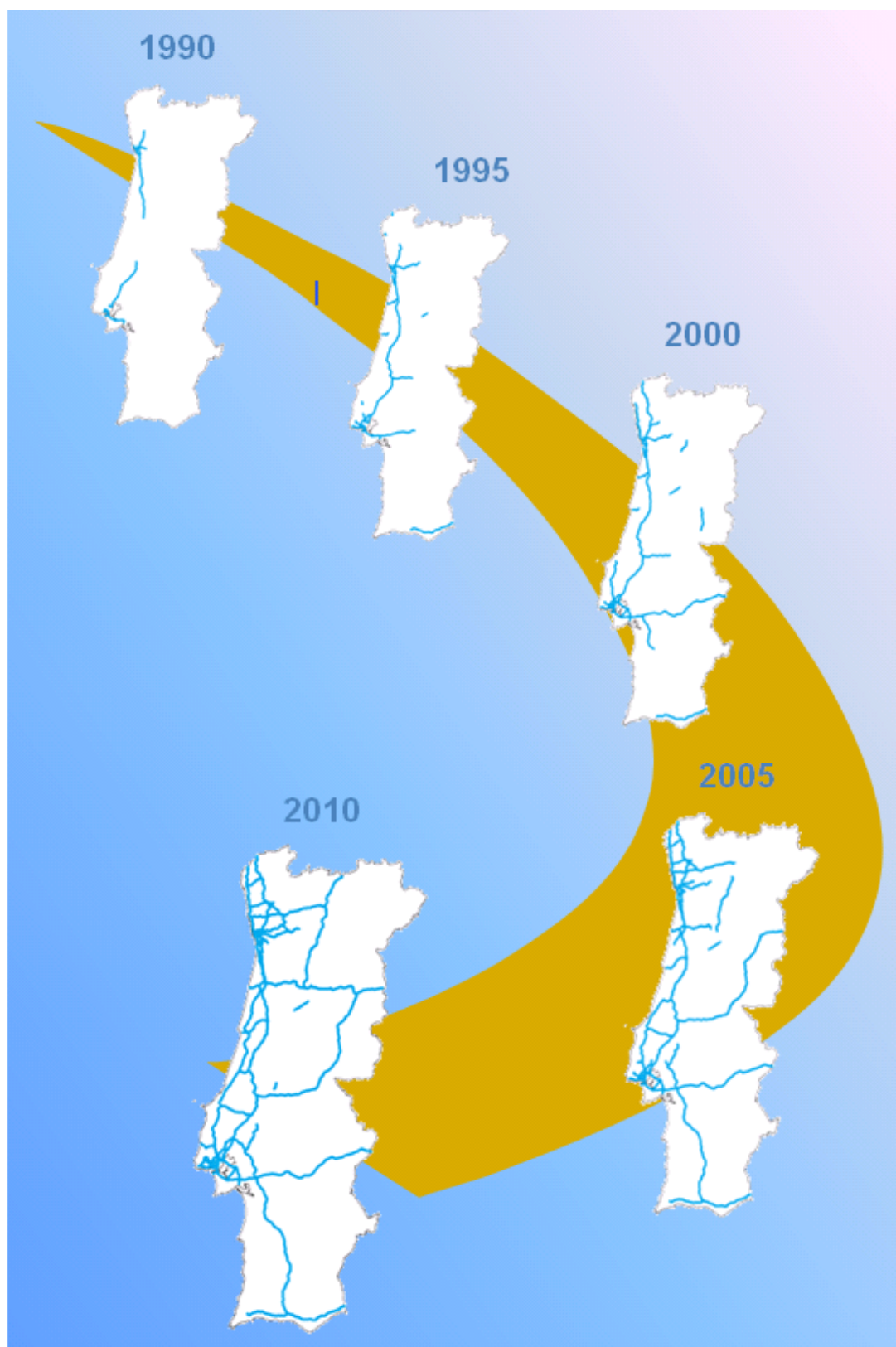
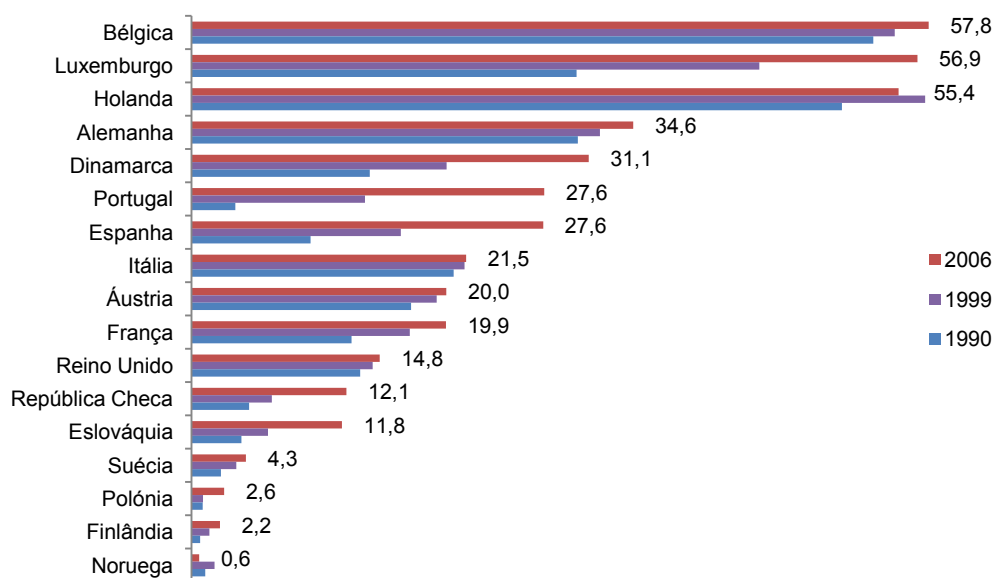


Figura 10 – Rede de auto-estradas 1990, 1995, 2000, 2005 e 2010



Relativamente à densidade da rede de auto-estradas nos países europeus, na última década verificou-se um crescimento elevado da rede de auto-estradas em Portugal, semelhante ao de Espanha (Gráfico 4).

Gráfico 4 – Densidade da Rede de Auto-Estradas (km de auto-estrada/1 000 km²) em 2006



Fonte: Eurostat, International Transport Forum

De referir que na última década o aumento da rede rodoviária nacional se deu quase exclusivamente pelo aumento de auto-estradas.

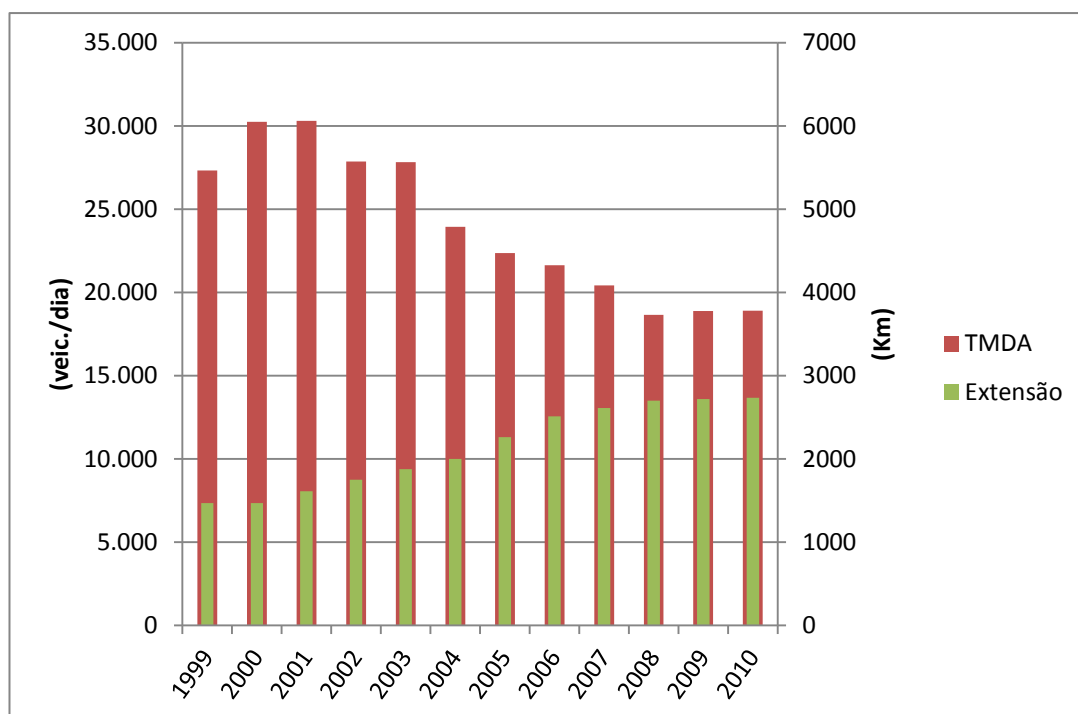
No anexo II é identificada a rede nacional de auto-estradas.

3.2.1 Caracterização do Tráfego Médio Diário Anual

A evolução da procura no domínio das infra-estruturas rodoviárias nacionais, medida pelo Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) registado na RNA iniciou um abrandamento do crescimento na última década do século XX (1991-2000), em que se verificou uma Taxa Média de Crescimento Anual (TMCA) de 6,6%, contra os 7,3% da década anterior (1981-1990).

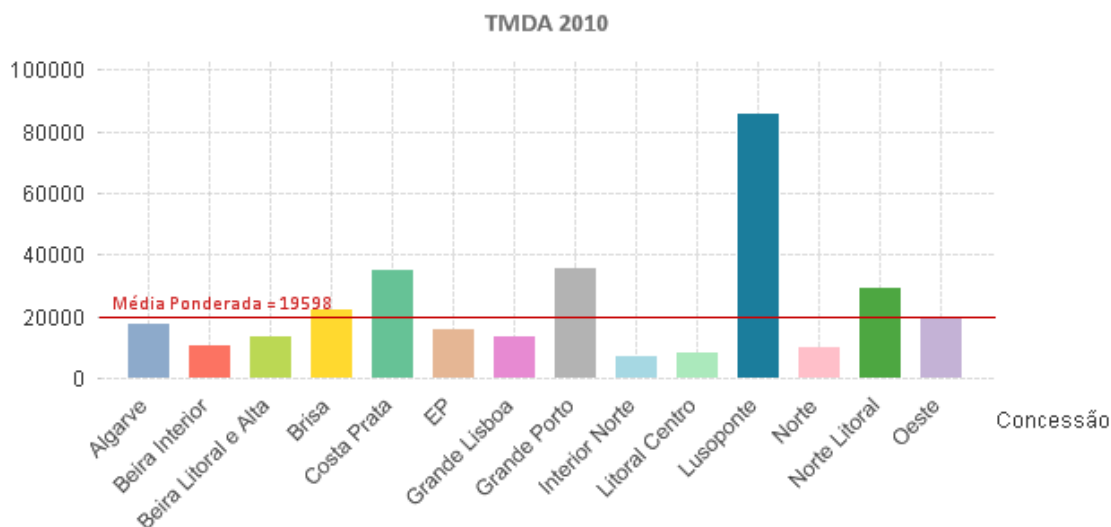
O TMDA na RNA cresceu até cerca de 30 000 veículos/dia, registados nos anos de 2000 e 2001, baixando, depois, gradualmente à medida que a rede construída se completava, atingindo o valor de 19 598 veículos em 2010 (Gráfico 5).

Gráfico 5 – Evolução do TMDA e extensão das AE



Em 2010, à excepção da concessão Lusoponte, cujo valor médio do TMDA é de cerca de 85 000 veículos/dia o valor médio ponderado das restantes concessões é de 19 598 veículos/dia, encontrando-se acima da média as concessões Brisa, Costa de Prata, Grande Porto e Norte Litoral (Gráfico 6).

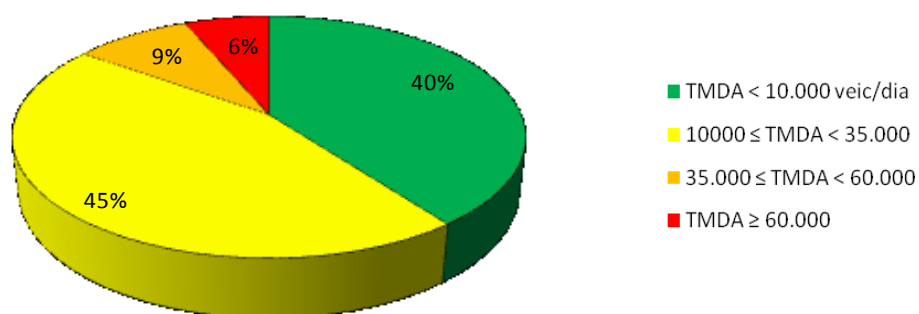
Gráfico 6 – Distribuição do TMDA 2010 por Concessão



A rede actual de auto-estradas possui a seguinte distribuição de TMDA (Gráfico 7):

- 40% - TMDA inferior a 10 000 veículos;
- 85% - TMDA inferior a 35 000 veículos;
- 15% - TMDA igual ou superior a 35 000 veículos.

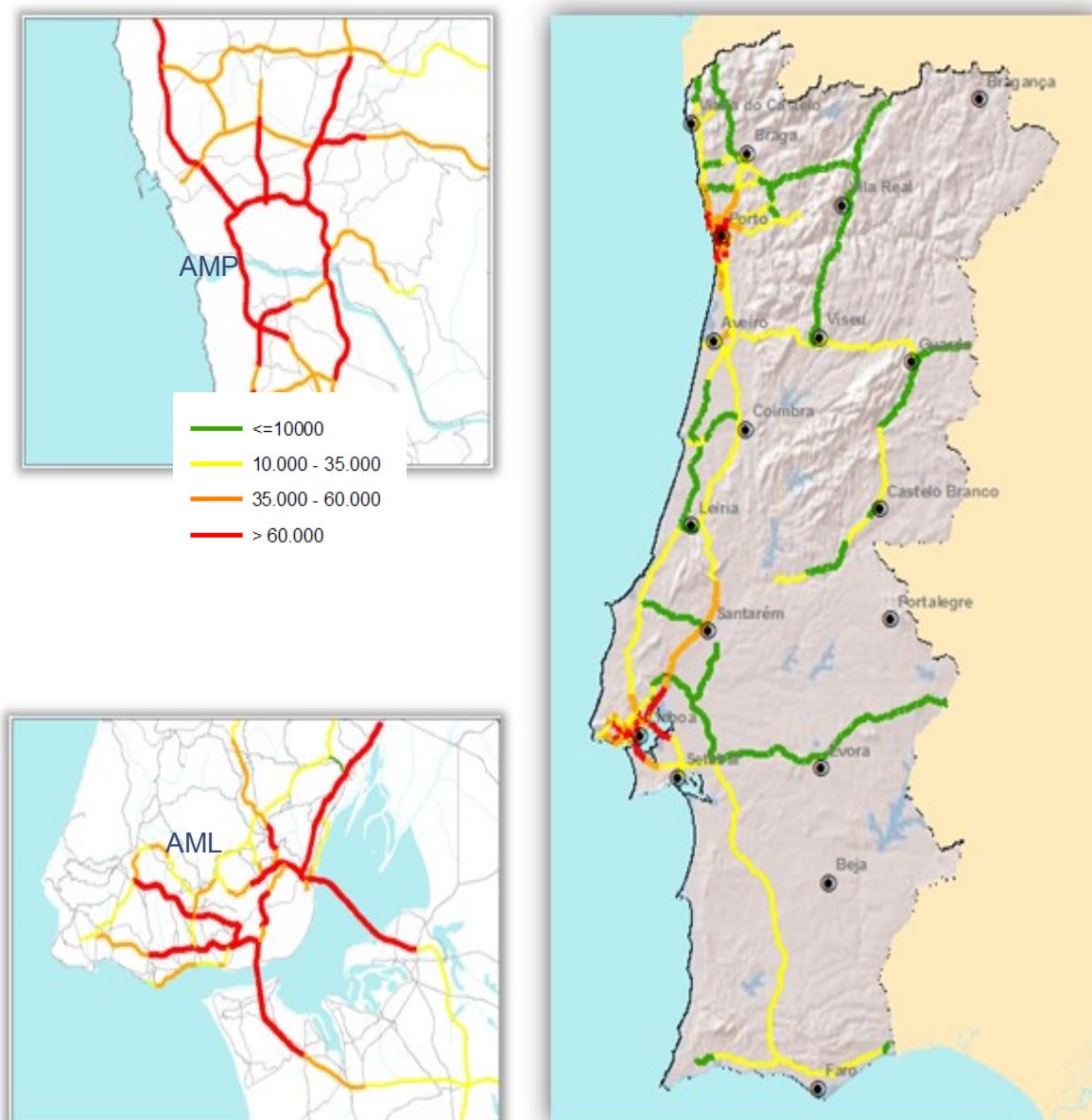
Gráfico 7 - Distribuição da RNA por classes de TMDA



Dos 15% anteriormente referidos, 6% correspondem a auto-estradas urbanas, dentro das áreas metropolitanas, registando um TMDA igual ou superior a 60 000 veículos.

Como se pode verificar na Figura 12, as intensidades de tráfego vão crescendo para níveis próximos de 60 000 veículos/dia à medida que ocorre a aproximação às áreas metropolitanas de Lisboa e Porto.

Figura 11 – TMDA na RNA em particular em Lisboa e Porto



Na Área Metropolitana de Lisboa (AML), alguns eixos de penetração apresentam valores de TMDA situados entre os 35 000 e os 60 000 veículos, nomeadamente, na A16 - Radial da Pontinha, na A40 – Radial de Odivelas, na A8 - Loures - Frielas e ainda na A30 - Sacavém - Santa Iria.

Os eixos estruturantes dos corredores de Cascais, Sintra e Vila Franca são os que possuem os maiores valores de TMDA.

O lanço de auto-estrada com maior intensidade de tráfego é o da A5, entre a CREL e Lisboa, chegando a atingir valores na ordem de 200 000 veículos/dia entre a A9 - CREL e o IC17-

CRIL. Valores na ordem de 140 000 veículos/dia verificam-se na rampa da Pimenteira, antes do viaduto Duarte Pacheco.

A entrada em Lisboa através da ponte 25 de Abril regista uma intensidade de tráfego na ordem dos 150 000 veículos/dia.

Em relação à Área Metropolitana do Porto (AMP) o TMDA nas vias de penetração é superior a 65 000 veículos/dia.

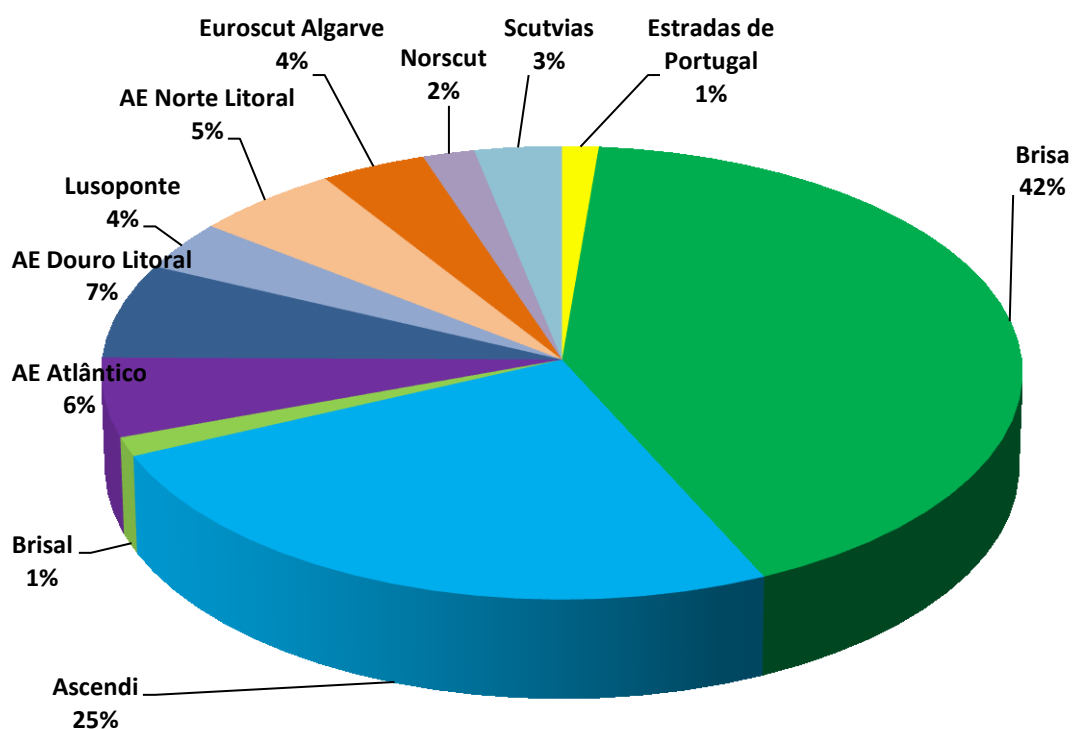
O sublanço da AMP que regista maior intensidade de tráfego é na A28, a norte da ponte da Arrábida coincidente com a VCI, com 163 000 veículos/dia.

A travessia do rio Douro regista 136 000 veículos/dia na ponte da Arrábida e 95 000 veículos/dia na ponte do Freixo.

3.2.2 Distribuição do Tráfego pelas Concessionárias

Tendo como base os valores da circulação (veículo.km) da rede nacional de auto estradas e a distribuição percentual desta por Concessão (Gráfico 8), na rede verifica-se que a Brisa registou 42% do tráfego total, o Grupo das Concessões Ascendi 25%, Auto-estradas Douro Litoral 7%, Auto-estradas do Atlântico 6%, Auto-estradas Norte Litoral 5%, Lusoponte 4%, Euroscut Algarve 4%, Scutvias 3%, Norscut 2% e Brisal 1% respectivamente, e a rede de Auto-estradas da EP (A23, A22 e A3) registou 1% do total do tráfego em 2010.

Gráfico 8 – Distribuição de tráfego na RNA em 2010 por concessionária



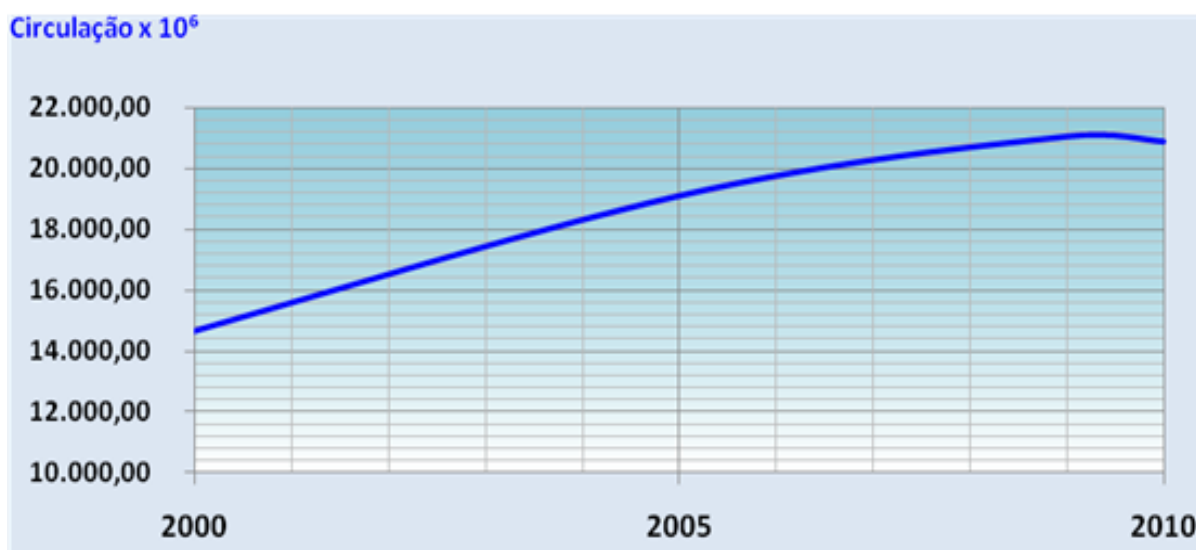
Nota: Foram considerados as estatísticas de tráfego da AE, fornecidas pelas concessionárias no âmbito das obrigações contratuais.

3.2.3 Circulação Global na RNA

Nos últimos 10 anos (Gráfico 9), à medida que a RNA se desenvolveu, verificou-se um crescimento da circulação de 39% entre os anos de 1999 e 2005, e de apenas 1,9% entre os anos de 2005 e 2010. Ou seja, à medida que a malha da rede se completava, os valores de circulação tenderam a estabilizar em taxas anuais correspondentes ao crescimento normal do tráfego.

A taxa de variação anual de circulação fixou-se entre 1% a 2,5% de 2005 a 2009 e, em 2010 a circulação global na RNA diminuiu 0,8 %, contudo, se não se considerar a rede existente nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto onde as auto-estradas não têm portagem, a circulação global diminuiu 2,1%.

Gráfico 9 – Evolução da Circulação na RNA 2000-2010



4. Grandes Estradas de Tráfego Internacional (GETI)

A implementação de um plano coordenado de construção e de beneficiação de estradas que se adaptasse às necessidades do tráfego internacional foi reconhecido desde cedo como um factor de importância estratégica para reforçar e desenvolver as relações entre países europeus, sendo que a 16 de Setembro de 1950, foi assinada a Declaração sobre a Construção de Grandes Vias de Tráfego Internacional (GETI).

Neste contexto, e constituindo aquela temática uma das grandes prioridades da *United Nations Economic Commission for Europe* (UNECE), em 15 Novembro de 1975 foi celebrado o Acordo Europeu sobre as Grandes Estradas de Tráfego Internacional (AGR), que define a rede viária dos itinerários de importância estratégica para os fluxos de tráfego internacional bem como as normas a que devem obedecer, o qual tem sido regularmente actualizado.

Figura 12 – Grandes estradas de tráfego internacional



Fonte: IEP

Em Portugal as GETI que compreendem as ligações à Europa traduzem-se nos seguintes corredores (Quadro 6):

Quadro 6 – Corredores que compõe as GETI

Tipificação	Cod.	Ligação	Fronteira	Corresp. PRN
Estradas de Referência	E80	Aveiro – Viseu – Guarda – Vilar Formoso/Salamanca	Vilar Formoso	IP5
	E80	Lisboa – Aveiro	–	IP1
	E90	Lisboa – Montijo – Marateca – Évora – Caia / Badajoz / Madrid	Caia	IP7
Estradas Intermédias	E01	Aveiro – Porto – Valença / Pontevedra	Valença	IP1
	E82	Porto – Vila Real – Bragança – Quintanilha / Zamora	Quintanilha	IP4
	E01	Marateca – Ourique – Via do Infante – Vila Real de Santo António / Huelva /Sevilha	V. R. Sto. António	IP1
Estradas de Ligação	E805	V.N. Famalicão – Chaves – Vila Verde da Raia / Verin	Vila Verde da Raia	IC5 / IP3
	E801	Coimbra – Viseu – Vila Real – Chaves – Vila Verde da Raia / Verin	Vila Verde da Raia	IP3
	E802	Celorico da Beira – Macedo de Cavaleiros	Quintanilha	IP2
	E806	Torres Novas – Abrantes – Castelo Branco – Guarda	–	IP6
	E802	Ourique – Beja – Évora – Estremoz – Portalegre – Castelo Branco – Guarda	–	IP2 / IP6

É possível notar que em Portugal (Figura 14) os corredores que compõem as GETI coincidem com a maioria dos IPs projectados e que existe a preocupação para que as estradas de ligação fechem a malha da rede de estradas europeias, passando pelos principais destinos nacionais.

A rede nacional de GETI encontra-se toda construída, encontrando-se em duplicação o lanço do IP4 entre Amarante e Quintanilha (fronteira).

Figura 13 – Rede Nacional de Auto-estradas GETI

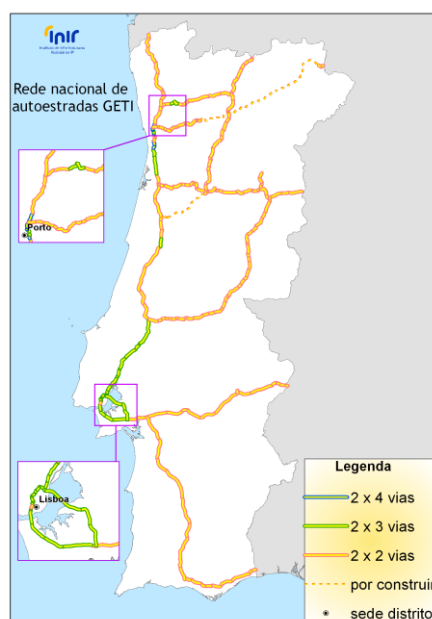


Figura 14 – Grandes Estradas de Tráfego Internacional (GETI)



5. Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T)

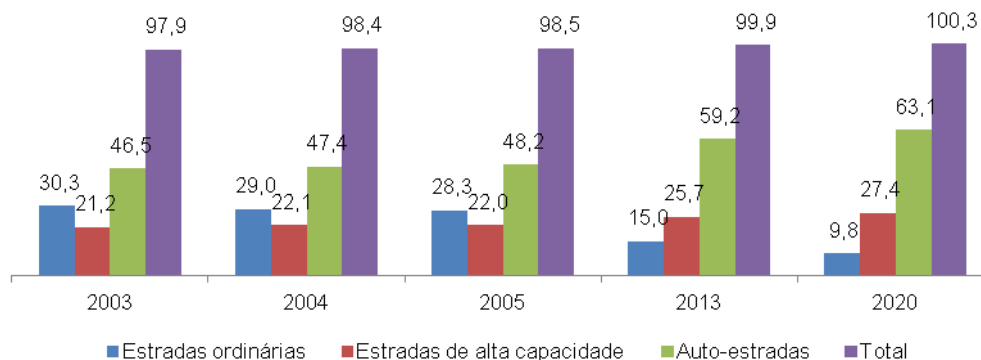
O conceito de Rede Transeuropeia (RTE) surgiu no final da década de 80, num contexto de preparação para um mercado comum, no âmbito da fundação da União Europeia, criada pelo Tratado de Maastricht, em 1993.

Em 1996 foram instituídas RTEs para os transportes (RTE-T), para a energia e para as telecomunicações, uma vez que as mesmas representam uma condição necessária para o êxito do mercado interno europeu, garantindo a mobilidade sustentável e a segurança do abastecimento energético.

O conceito que presidiu à criação da RTE-T é mais abrangente do que o relativo às GETI, na medida em que para além de pretender promover a interconexão das redes nacionais, pretende ainda promover a sua interoperabilidade e promover a criação de uma rede de transportes europeia verdadeiramente multimodal.

A extensão total da rede rodoviária transeuropeia era aproximadamente de 98 500 km em 2005, dos quais 70 200 km eram auto-estradas ou estradas de alta qualidade. Estima-se que as estradas desta natureza cheguem a 85 000 km em 2013 e 90 500 km em 2020 (Gráfico 10).

Gráfico 10 – Tipo de Estradas na RTE-T (milhares de km)

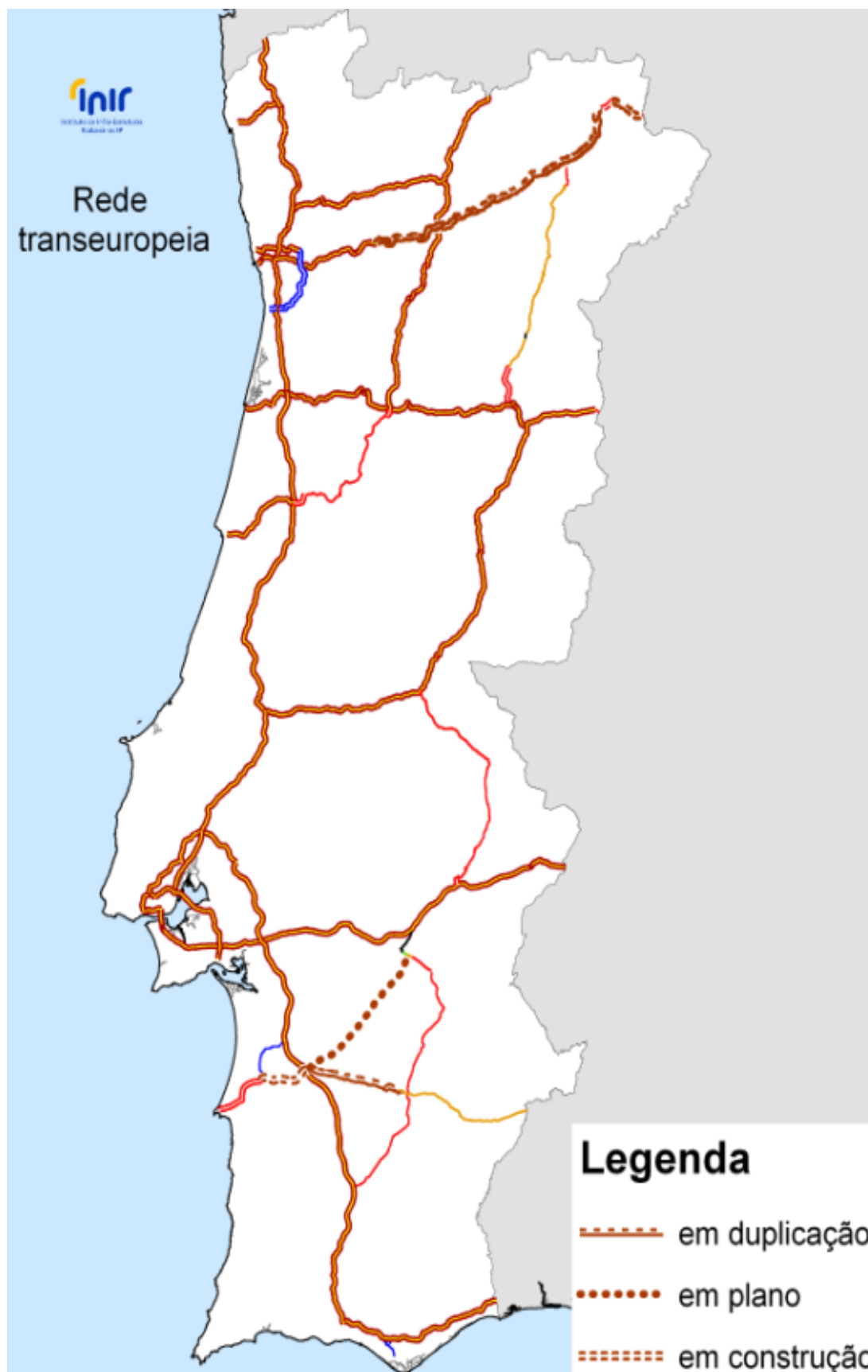


Fonte: UE

Em Portugal, seguindo as orientações estratégicas da Comissão Europeia, a definição da componente rodoviária da RTE-T teve por objectivo servir, por infra-estruturas modernas e de alta capacidade, maioritariamente auto-estradas, todas as principais fronteiras terrestres nacionais, interligando com as principais infra-estruturas de transportes ferroviário, marítimo, fluvial e aeroportuário, e assenta, essencialmente na Rede Nacional Fundamental.

Actualmente, a componente rodoviária da RTE-T, que tem uma extensão aproximada de 2 720 km, apresenta já um índice de realização da ordem dos 88%.

Figura 15 – Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T)



Quadro 7 – Corredores que compõe a RTE-T

AE	Ligações	IP/IC
A1	Sacavém (A1/IC17) - Carvalhos (A1/A20)	IP1
A2	Lisboa (A2/A5) - Ponte 25 Abril - Marateca - Paderne (A2/A22)	IP1/IP7
A3	Porto (A3/A20) - Valença (Fronteira)	IP1
A4	Matosinhos (A4/A28) - Aguas Santas - Amarante (A4/IP4)	IP4
A5	Lisboa (A2/A5) - Estádio Nacional (A5/A9)	IC15
A6	Marateca (A2/A6/A13) - Vendas Novas - Caia (Fronteira)	IP7
A7	Famalicão (A3/A7) - Guimarães - Fafe (A7/A24)	IC5/IP9
A9	Estádio Nacional (A5/A9) - Queluz - Alverca (A1/A9)	IC18/IC2
A10	Alverca (A9/A10) - Benavente - A10/A13	IC2/IC11
A12	Lisboa (A1/A12) - Ponte Vasco da Gama - A2/A12 - Setúbal	IP1/IC3
A13	A2/A6/A13 - S.º Estevão - A10/A13	IC3/IC11
A14	Figueira Foz (Zona Portuária) - Coimbra (A1/A14)	IP3
A20	Carvalhos (A1/A20) - Antas - Francos (A20/A28)	IP1/IC23
A22	Paderne (A2/A22) - Boliqueime - Castro Marim (Fronteira)	IP1
A23	Torres Novas (A1/A23) - Abrantes - Castelo Branco - Guarda (A23/A25)	IP6/IP2
A24	Viseu (A24/A25) - Vila Verde de Raia (Fronteira)	IP3
A25	Barra (Zona Portuária de Aveiro) - Viseu - Vilar Formoso (Fronteira)	IP5
A41	Freixieiro (A28/A41) - Gandra - Nogueira - A1/A41	IC24
-	Amendoeira (IP2/IP4) - Celorico da Beira (A25/IP2)	IP2
-	Gardete (A23/IP2) - Estremoz (A6/IP2)	IP2
-	Évora (A6 / IP2) - Castro Verde (A2/IP2)	IP2
-	Coimbra (A1/A14) - Viseu (A24/A25)	IP3
A4	Amarante (A4/IP4) - Vila Real - Bragança - Quintanilha (Fronteira)	IP4
-	CRIL/IP7 - Viaduto Duarte Pacheco (A2/A5)	IP7
A26	Sines (Zona Portuária) - Grândola - Beja - Vila Verde de Ficalho (Fronteira)	IP8
-	Faro (A2/A22) - Faro	IC4
-	Santiago Cacém (IP8/IC33) - Grândola - São Manços (IP2/IC33)	IC33

Em 1996, quando foi criada, a componente rodoviária nacional da RTE-T apresentava cerca de 700 km de auto-estradas. Como se verifica nas figuras e gráficos seguintes, a rede evoluiu rapidamente apresentando, actualmente, mais de 1 870 km de auto-estradas (Gráfico 11 e Figura 17).

Gráfico 11 – Evolução da Rede de Auto-estradas na RTE-T em Portugal

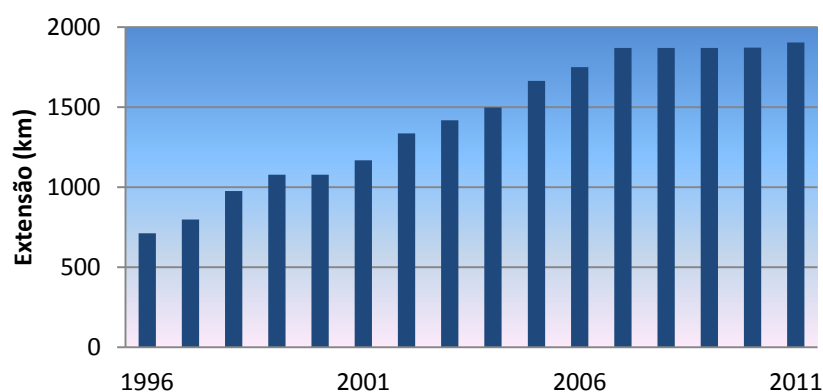
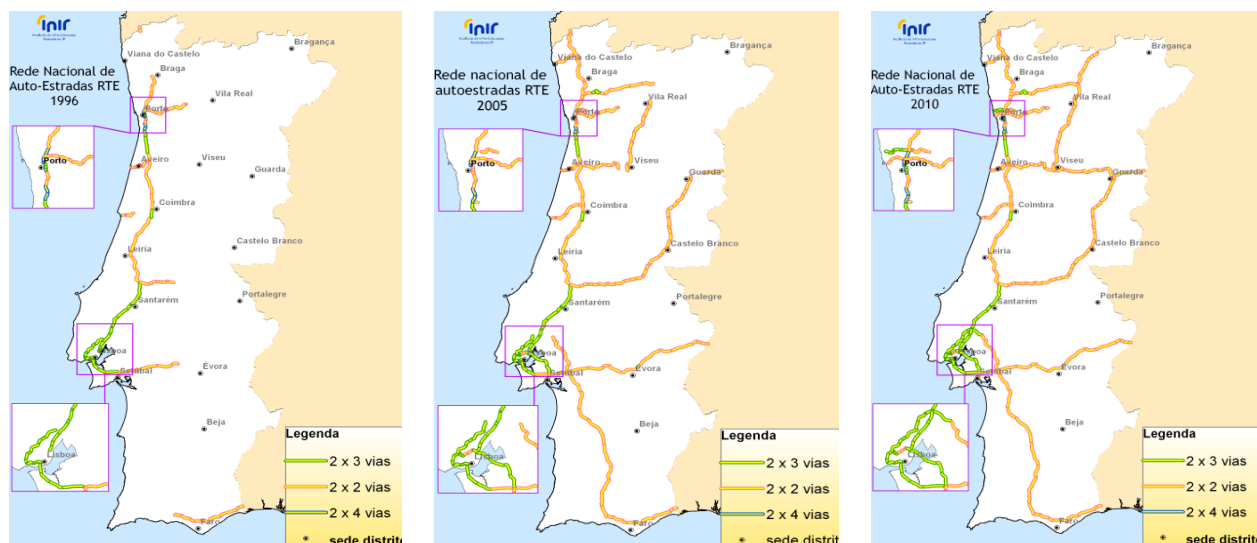
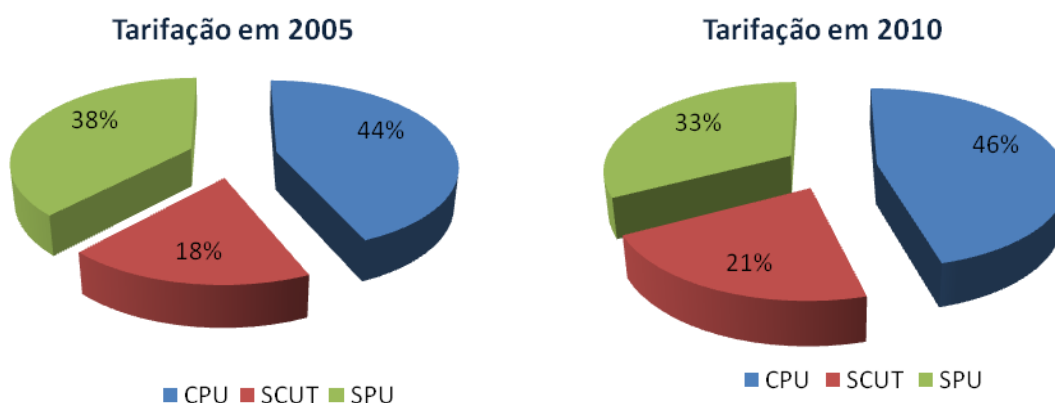


Figura 16 – Auto-estradas da RTE-T em 1996, 2005 e 2010



Quanto à tarifação da rede, observa-se um acréscimo da extensão integrada em concessões com portagem ao utente (CPU) e consequente redução da extensão sem portagem ao utente (SPU) (Gráfico 12). Apesar de ter sido alterado o regime de exploração em 2010 em três auto-estradas SCUT, verifica-se um acréscimo na extensão deste tipo de tarifação por força da entrada em serviço de empreendimentos incluídos naquele regime entre 2005 e 2010.

Gráfico 12 – Tarifação da RTE-T em Portugal por tipo de portagem



Quanto à distribuição da RTE-T em função das características geométricas de perfil tipo (Gráfico 12), verifica-se que a maioria contempla duas faixas de rodagem e duas vias em cada sentido. Entre 2005 e 2010 observou-se uma redução das estradas ordinárias, com 1 x 1 vias e um acréscimo de auto-estradas e estradas de alta capacidade com 2 x 2 ou mais, 2 x 3 e 2 x 4 vias, que correspondem à construção da A4 entre Matosinhos e Águas Santas, da A10, da A24 e à intervenção realizada no IP5, que deu origem à A25.

Gráfico 13 – Composição da RTE-T por perfis transversais-tipo

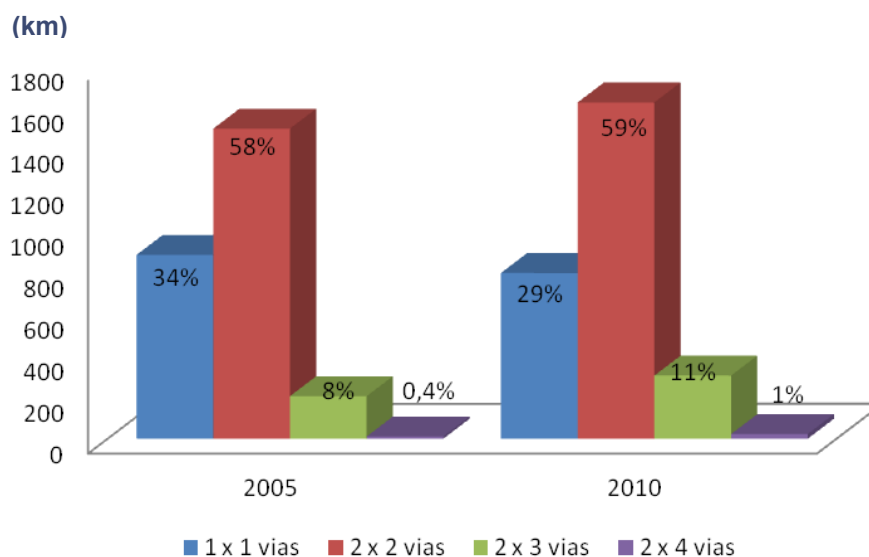
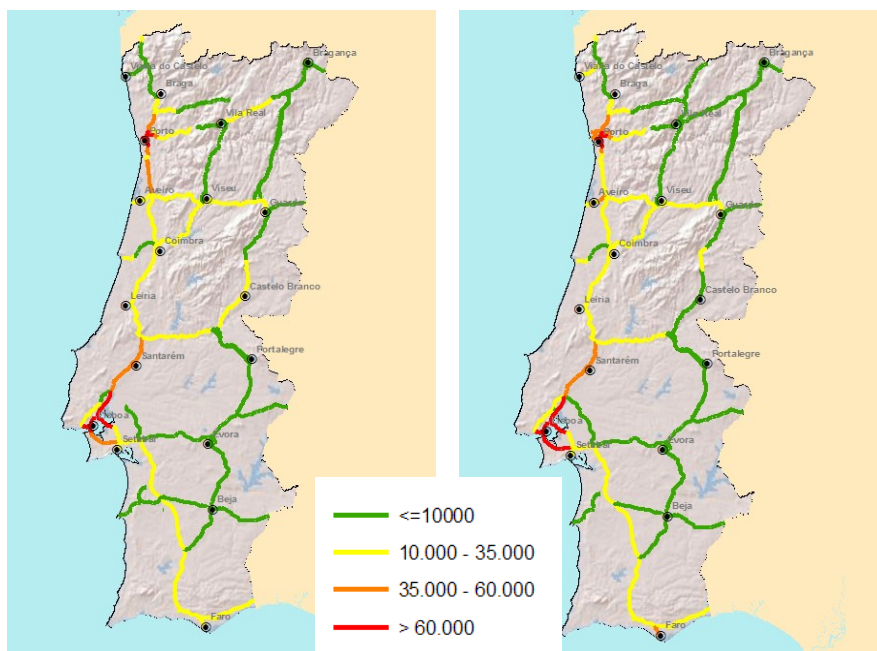


Figura 17 – TMDA na RTE-T em 2005 e 2010



Sendo 90% da extensão da rede com TMDA (Figura 18) inferior a 35 000 veículos, verifica-se que a mesma se encontra bem dimensionada, com reserva de capacidade a longo prazo (Gráfico 14).

Gráfico 14 – Distribuição do TMDA pela extensão na RTE-T

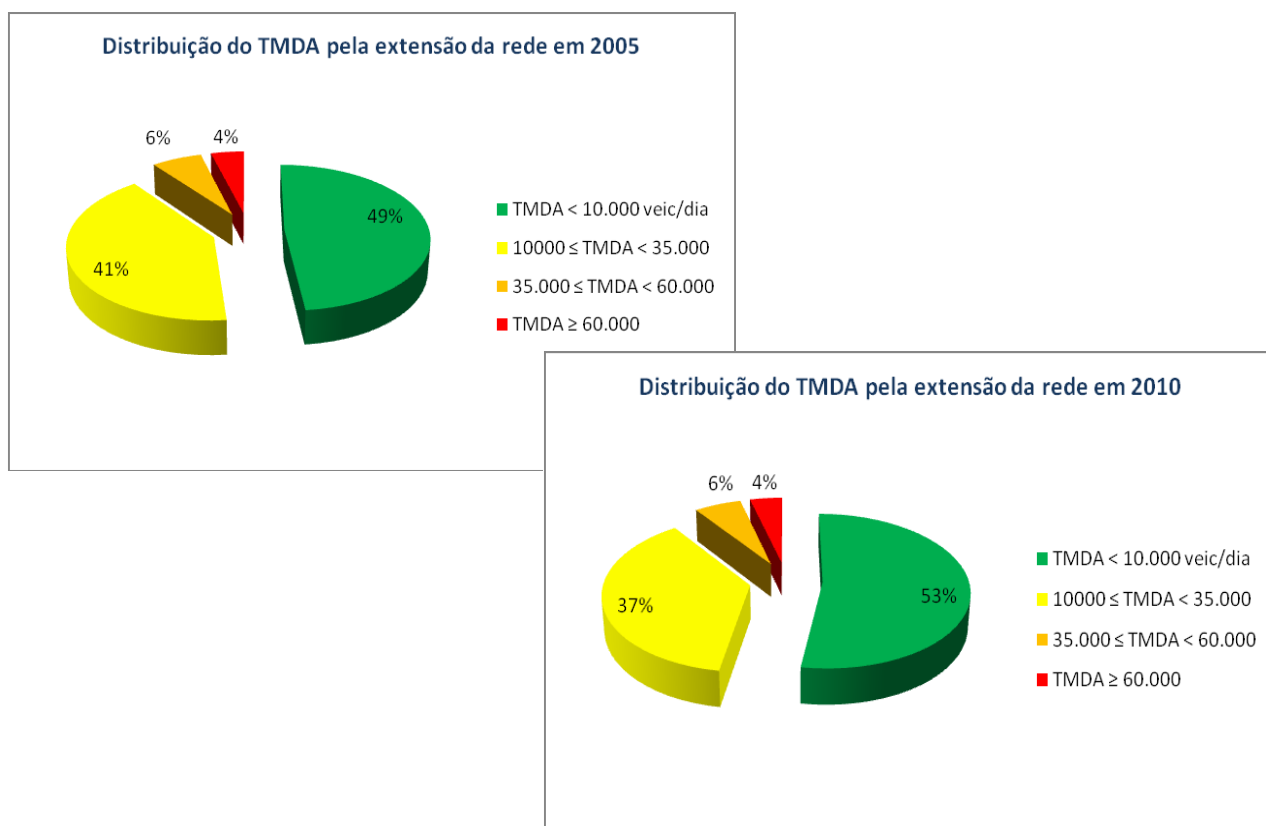
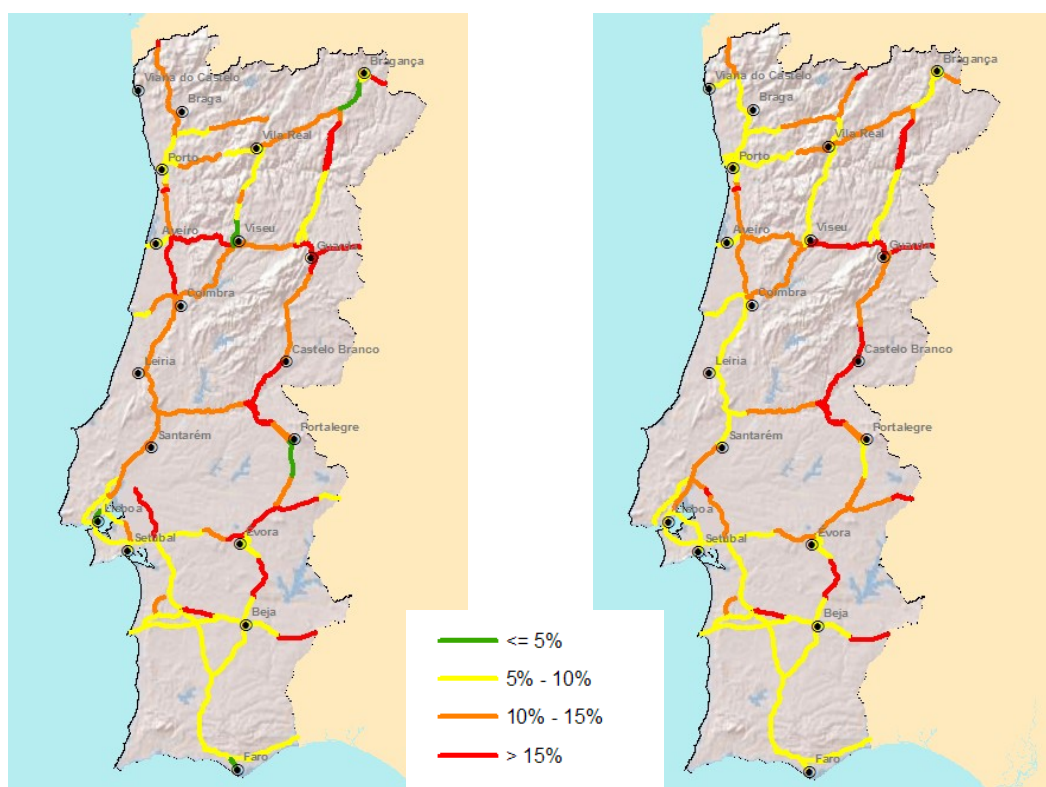


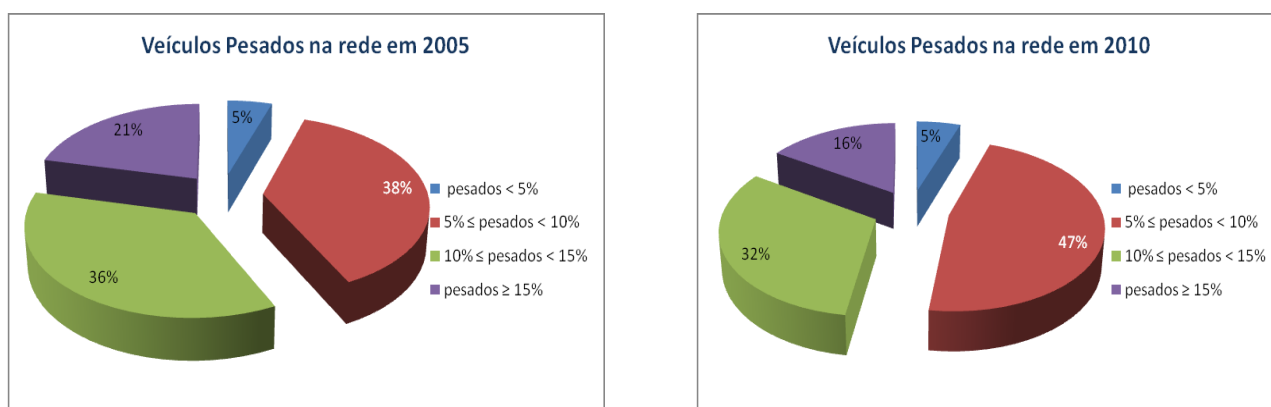
Figura 18 – Veículos pesados na RTE em 2005 e 2010



Verificam-se maiores percentagens de veículos pesados na rede do interior do País e na aproximação das fronteiras (Figura 19).

Por outro lado a variação para menores percentagens de pesados em 2010 (Gráfico 15) deve-se, em parte, à abertura ao tráfego de outras auto-estradas, em corredores paralelos que não fazem parte da RTE-T.

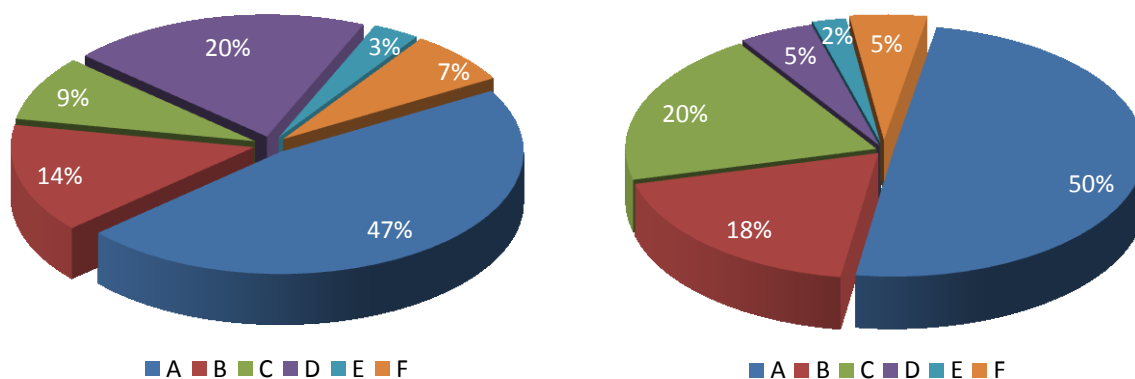
Gráfico 15 – Veículos pesados na RTE-T



Observa-se ainda que os investimentos realizados nas auto-estradas integradas na rede RTE-T conduziram a uma melhoria significativa da qualidade do serviço prestado.

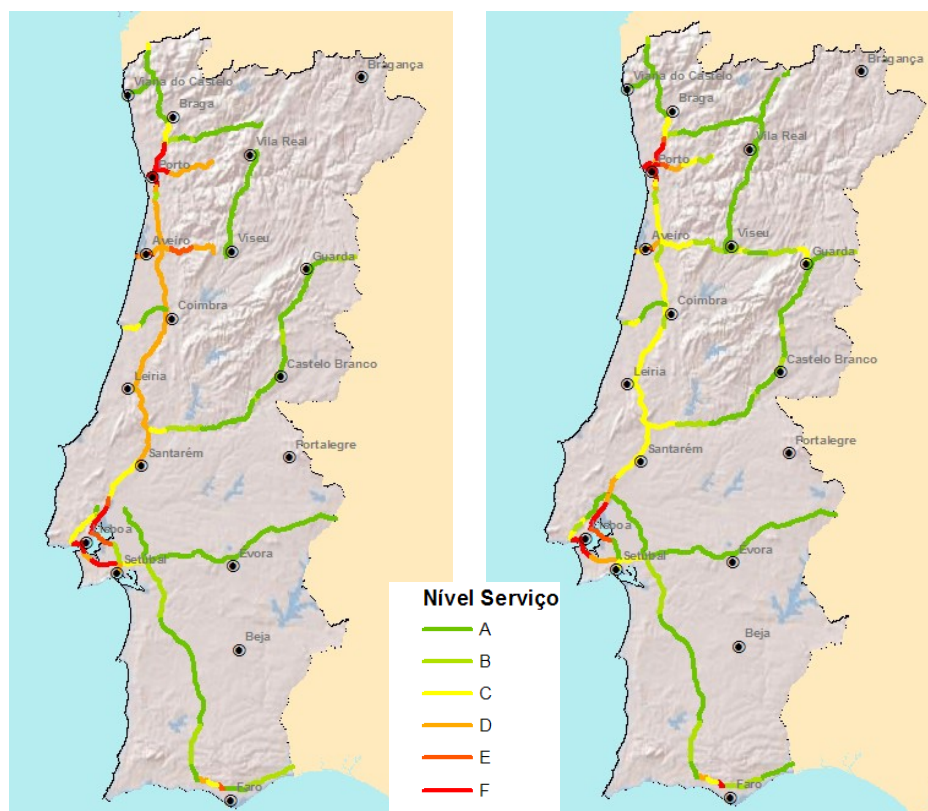
Com efeito, entre 2005 e 2010, a extensão de auto-estradas que apresentavam níveis de serviço A, B, e C cresceu 18%, os quais são exigidos para itinerários principais e complementares, enquanto as extensões que apresentavam níveis D, E e F se reduziram significativamente (Gráfico16).

Gráfico 16 – Níveis de serviço nas auto-estradas da RTE-T em 2005 e 2010



Actualmente, a maior parte da extensão das auto-estradas integradas na rede RTE-T apresentam níveis de serviço B ou superiores, localizando-se os lanços com níveis de serviço inferiores nos corredores de penetração das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto (Figura 20).

Figura 19 – Níveis de serviço nas auto-estradas da RTE-T em 2005 e 2010

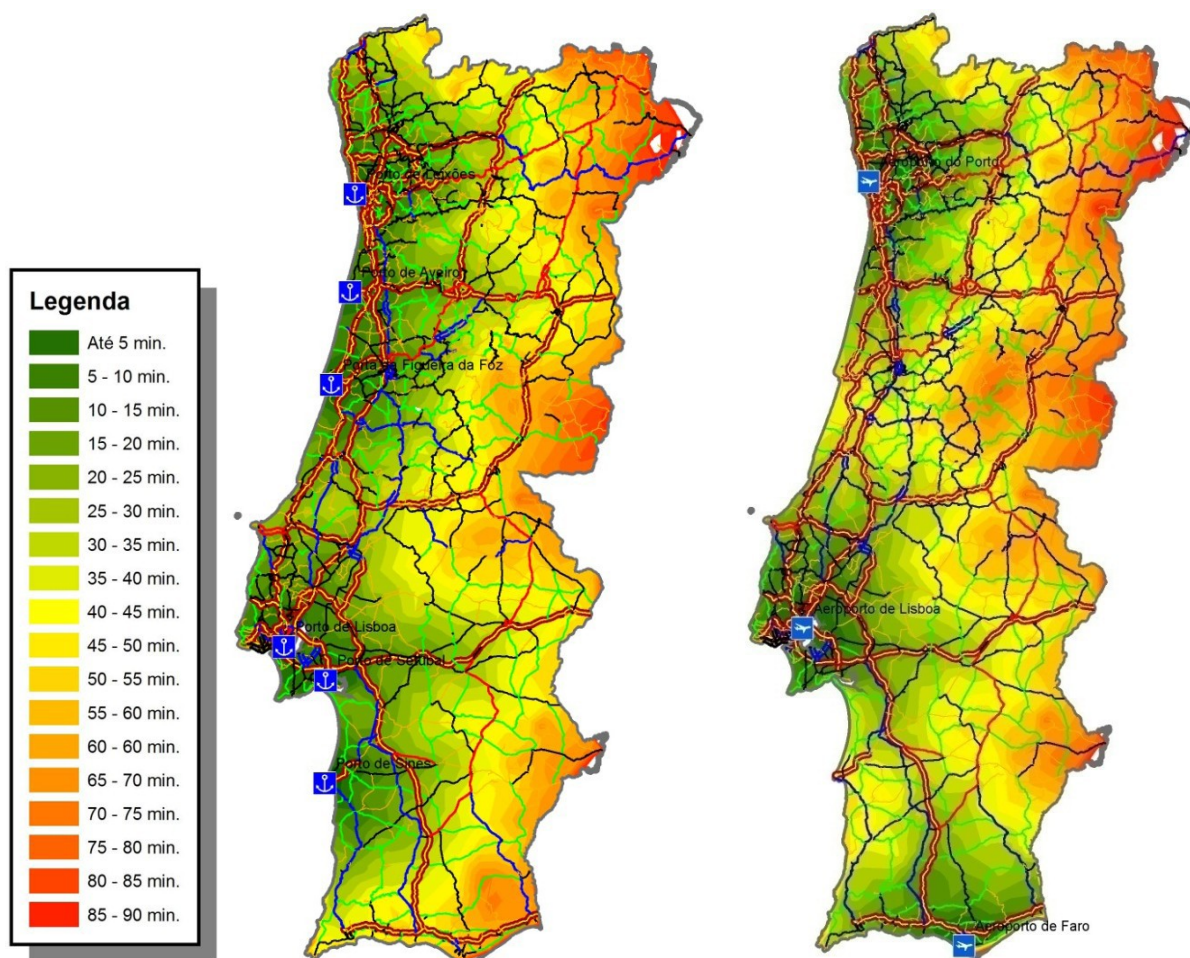


6. Multimodalidade e Plataformas Logísticas

De acordo com as orientações estratégicas para o sector dos transportes, estão definidos como objectivos específicos: portos competitivos e articulados com o restante sistema de transportes; sistema aeroportuário (com um aeroporto na região de Lisboa a funcionar como *hub* para as grandes rotas mundiais e articulado com uma rede de aeroportos competitivos, integrados com o restante sistema de transportes); ligações ferroviárias reforçadas com a Europa e articuladas com os portos, aeroportos e plataformas logísticas; eixos rodoviários prioritários concluídos e em boas condições de circulação, nomeadamente as ligações a portos, aeroportos, terminais ferroviários e plataformas logísticas.

No que se refere ao sector rodoviário, tem sido feito um grande esforço, nos últimos anos, para concluir a rede de itinerários principais constituída por vias de alta capacidade e qualidade de serviço, as quais asseguram as ligações das capitais de distrito aos principais portos, aeroportos e fronteiras (Figura 21)

Figura 20 – Isócronas a partir dos portos e dos aeroportos



Encontram-se em construção/duplicação os lanços da A4 entre Amarante e Quintanilha (fronteira), do IP2 entre Vale Bemfeito / Trancoso e entre Estremoz e Castro Verde, do IC5 entre Macedo de Cavaleiros (IP4) e Miranda do Douro (fronteira), do IP8 entre Sines e Beja.

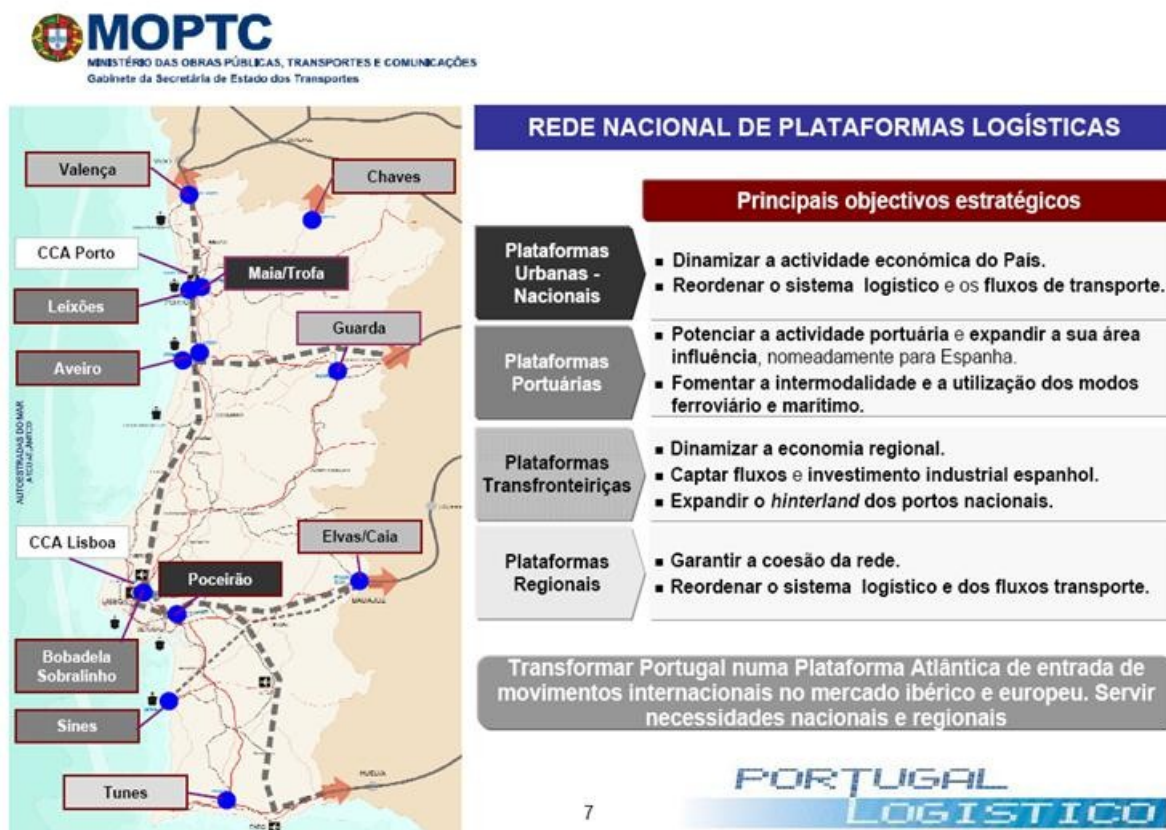
Esta rede constituída por vias com maior capacidade e qualidade de serviço, asseguram as ligações das capitais de distrito aos principais portos, aeroportos e fronteiras, e terão como contribuição uma redução nos tempos de percurso, e consequente impacto na delineação das isócronas assinaladas na figura 21, reforçando os níveis de acessibilidade e intermodalidade da rede.

A significativa melhoria das acessibilidades rodoviárias actuará no âmbito de uma perspectiva do estabelecimento e desenvolvimento das redes transeuropeias no sentido de, por um lado, proporcionar o bom funcionamento do mercado interno e o reforço de coesão económica e social e, por outro lado, garantir uma mobilidade sustentável de pessoas e mercadorias nas melhores condições sociais, ambientais e de segurança possíveis, integrando um sistema multimodal de redes de infra-estruturas de transportes terrestres, marítimos e aéreos que fomentará e facilitará o investimento nacional e estrangeiro, aumentando os níveis de competitividade e desenvolvimento de Portugal. Todas as principais fronteiras terrestres nacionais serão servidas por infra-estruturas modernas e de alta capacidade.

No âmbito do plano Portugal Logístico, que traduz a orientação estratégica nacional na área da logística, foi assumido um papel de relevo na promoção e adequação das infra-estruturas viárias que garantem as respectivas acessibilidades e funcionam como estímulo à operacionalização de soluções de maximização das potencialidades e benefícios da multimodalidade.

Considerando os factores determinantes na selecção das plataformas, tais como localização, acessos e intermodalidade, custo, especialização e serviços associados, a Rede Nacional de Plataformas Logísticas (Figura 18) é composta por onze Plataformas Logísticas complementadas por dois Centros de Carga Aérea em Lisboa e Porto.

Figura 21 – Rede Nacional de Plataformas Logísticas



Fonte: Portugal Logístico

Todas as plataformas que integram a rede nacional de plataformas logísticas dispõem de uma articulação rodo-ferroviária (excepto na de Chaves), garantindo uma acessibilidade excelente aos grandes corredores de transporte multimodal (Figura 23).

O Plano Portugal Logístico traduz a orientação estratégica do Governo na área da logística, cumprindo assim o seu papel na promoção e adequação das infra-estruturas, na regulação do sector, e no estímulo à operacionalização de soluções de maximização das potencialidades e benefícios da multimodalidade, através de fomentar a intermodalidade, valorizando as estruturas e redes existentes, de forma a potenciar o transporte ferroviário e o aproveitamento da capacidade portuária instalada;

Figura 22 – Mapa da Intermobilidade das Plataformas Logísticas

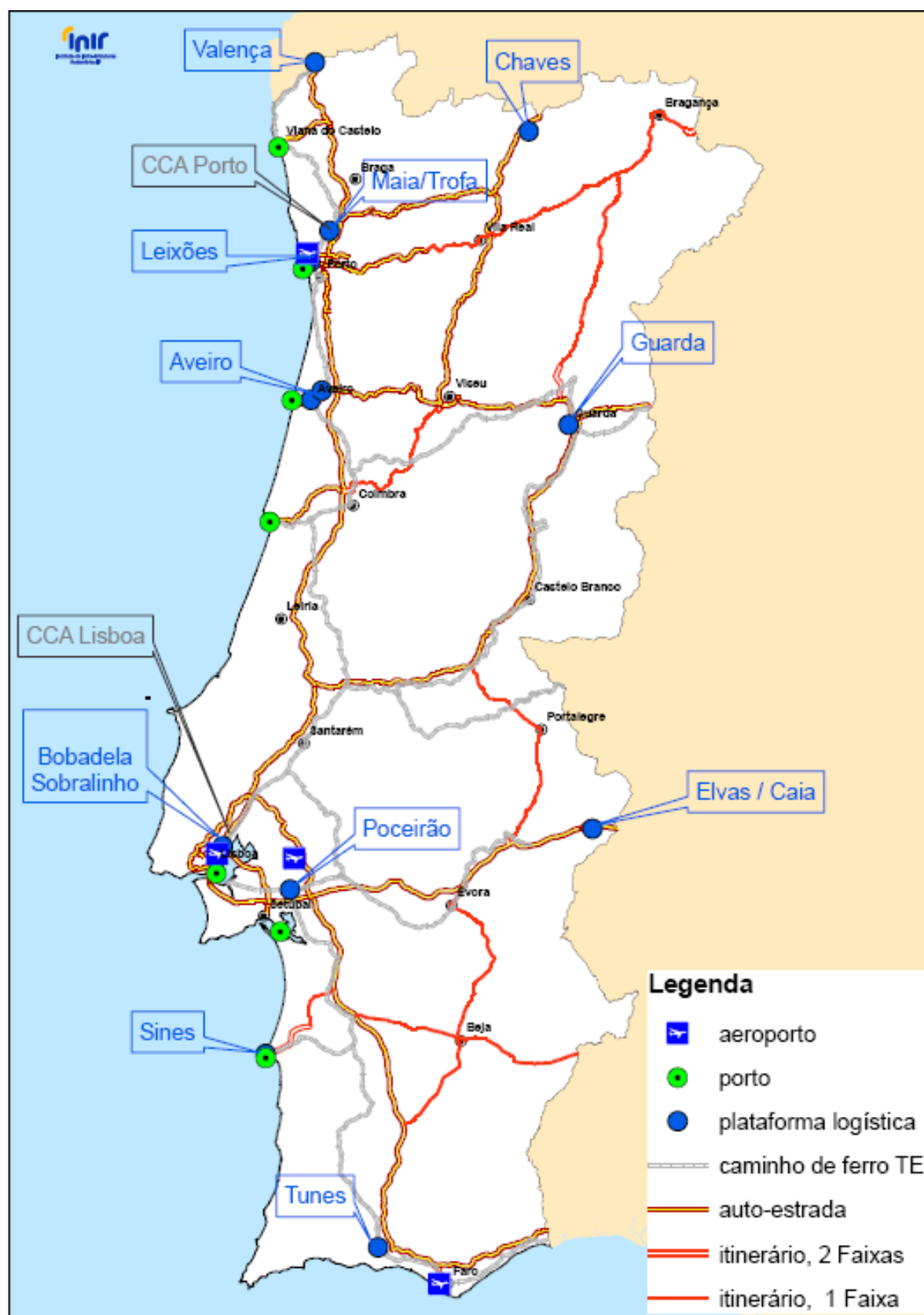


Figura 23 – Acessibilidade rodoviária à rede nacional de plataformas



Fonte: Portugal Logístico

Foram já estabelecidos alguns protocolos para assegurar a ligação à rede rodoviária de alta capacidade às principais plataformas logísticas, definidas no plano sectorial Portugal Logístico, nomeadamente:

- A Plataforma Logística Lisboa Norte, localizada na Castanheira do Ribatejo, ganha importância pela sua centralidade logística na área metropolitana de Lisboa, no ponto de confluência no corredor da A1 com a nova auto-estrada A10. Para assegurar a realização dos acessos rodoviários foi estabelecido um protocolo entre o InIR, a Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, a Brisa, SA e a Abertis Portugal SGPS, SA, celebrado em 2008;
- A Plataforma Logística do Poceirão, localizada no Poceirão, é peça importante no potencial de criação de uma nova centralidade na grande região de Lisboa. Para assegurar a realização dos acessos rodoviários foi estabelecido protocolo entre o InIR, a Câmara Municipal de Palmela, a EP, SA, a Brisa, SA e a LOGZ-Atlantic HUB, SA, celebrado em 2009. Nesta vertente, verifica-se um enquadramento de excelência, atendendo a que se encontra rodeada de importantes eixos rodoviários de conectividade regional e nacional, pois será servida a oeste pela A12, a este pela A13, a sul pela EN533, A2 e IC1, e a norte pela EN5, EN4 e A33.

7. Alteração ou Revisão do Plano Rodoviário Nacional

O PRN 2000 constitui o plano sectorial que tem por objectivo a concretização da política de transportes no domínio das infra-estruturas rodoviárias.

As alterações do modelo de gestão e financiamento do sector rodoviário, a estabilização do sistema de gestão territorial e as dinâmicas territoriais recentes e emergentes verificadas após a entrada em vigor do PRN legitimam a sua revisão.

De igual modo a legislação no domínio do ordenamento do território foi publicada em simultâneo ou posteriormente ao PRN 2000.

Com efeito, a Lei de Bases da Política do Ordenamento do Território e de Urbanismo data de 1998; o Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial de 1999 tendo sido posteriormente alterado em 2007 e 2009; e o Plano Nacional da Política do Ordenamento do Território (PNPOT) de 2007, são todos posteriores ao PRN2000.

Actualmente, Portugal dispõe de planos regionais para todo o território nacional (PROTs), elaborados para cada uma das Nomenclaturas de Unidades Territoriais II (NUTS II), e que se configuram como instrumentos de desenvolvimento territorial, de carácter estratégico.

As grandes opções estratégicas de base territoriais para o desenvolvimento regional são definidas pelos PROTs, numa lógica de articulação concertada com as políticas e planos sectoriais. A definição do modelo territorial de cada região, bem como as normas orientadoras e o programa de execução de cada plano, têm funcionado como catalisadores para a discussão em torno do PRN, sendo manifestada, nas suas estruturas de acompanhamento, uma unânime necessidade de revisão do mesmo.

Atendendo, contudo, à cronologia da legislação neste domínio, o PRN 2000 não se encontra integrado no sistema de gestão territorial em vigor, constituindo a sua revisão, uma das medidas prioritárias do PNPOT, não se observando, nalguns casos, a total compatibilização com o PRN e deste com os PROTs.

Reconhecida a importância que assume a intermodalidade nos planos de eficiência energética, ambiental e económico, a revisão do Plano Rodoviário tem de contribuir para criação de um sistema de transportes multimodal plenamente funcional, integrado e sustentável.

Para além dos critérios socioeconómicos, de acessibilidade, mobilidade e segurança, será de adoptar o procedimento de avaliação ambiental estratégica previsto no regime jurídico da avaliação ambiental estratégica, ao nível do planeamento e da programação, de forma a

contribuir para a consecução de soluções mais eficazes e sustentáveis e promover o desenvolvimento económico e territorial do País, que incluirá uma maior eficiência nos transportes e na logística.

A revisão do PRN deverá, então, ser sujeita, como os demais planos, a um processo de avaliação para efeitos da sua adequação ao desenvolvimento das condições económicas, sociais, culturais e ambientais, levando em conta a:

- Articulação com os modelos de desenvolvimento territorial;
- Integração das considerações “ambientais” e socioeconómicas na análise das opções do PRN;
- Promoção da intermodalidade do sistema de transportes e da eficiência energética;
- Melhoria da qualidade, segurança e sustentabilidade financeira do sector.

Para além das circunstâncias atrás apontadas, surgiram novas realidades que justificam o interesse dessa revisão nomeadamente, entre outros factores, a construção de novos lanços de AE para além dos previstos no PRN; redes arteriais em áreas urbanas e metropolitanas com funções e estatutos específicos que o actual quadro legal não reconhece e novos projectos estruturantes. Tendo como base estas questões o InIR promoveu um Programa dinâmico, quer no seu conteúdo, quer no seu desenvolvimento processual de Avaliação do PRN.

Encontram-se em curso diversos estudos que incidem em três áreas de análise:

- Análise crítica da RRN em determinadas parcelas do território nacional, nas quais a necessidade/justificação de algumas vias previstas no PRN suscita dúvidas;
- Reavaliação da organização da rede rodoviária nacional, como os critérios de estruturação e redefinição da hierarquia da rede, da sua classificação e numeração, da importância estratégica das ligações transfronteiriças e da qualidade da mobilidade urbana;
- Grau de adequação dos modelos de governação no sector rodoviário, destaque entre outros, para os temas relacionados com a definição do papel das Estradas Regionais, sua jurisdição e gestão, a revisão da legislação e dos normativos técnicos e funcionais, a definição de níveis de desempenho e metodologias de monitorização.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de Julho. *Diário da República n.º 163/98 - I Série -A*.
Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território
- Declaração de Rectificação n.º 19-D/98, de 30 de Outubro. *Diário da República n.º 252/98 Série I-A, 2º Suplemento*
Presidência do Conselho de Ministros
- Lei n.º 98/99, de 26 de Julho. *Diário da República n.º 172/99 – I Série A*.
Assembleia da República
- Decreto-Lei n.º 182/2003, 16 de Agosto. *Diário da República n.º 188/03 - I Série A*.
Ministério das Obras Públicas Transportes e Habitação
- Decreto-Lei n.º 380/85, de 26 de Setembro. *Diário da República n.º 188/85 -I Série A*.
Ministério do Equipamento Social
- Decreto-Lei n.º 34593/45, de 11 de Maio. *Diário da República n.º 102/45 -I Série*.
Ministério das Obras Públicas e Comunicações
- Estradas de Portugal, E.P.E., (2005), Administração Rodoviária Portuguesa, 75 Anos
- Centro Rodoviário Português, (2002), As Estradas em Portugal Memória e História

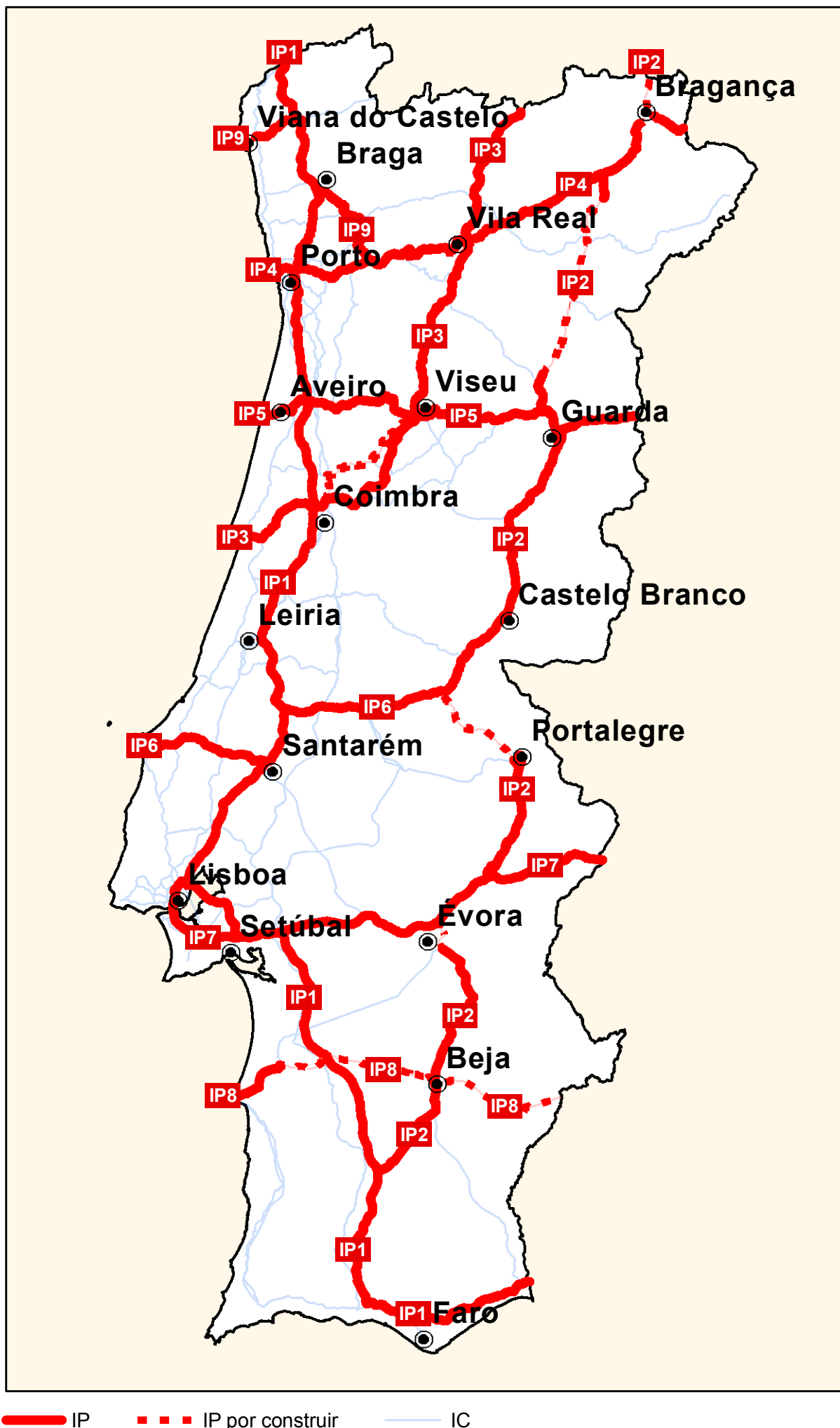
Relatório de Monitorização da Rede Rodoviária Nacional 2010

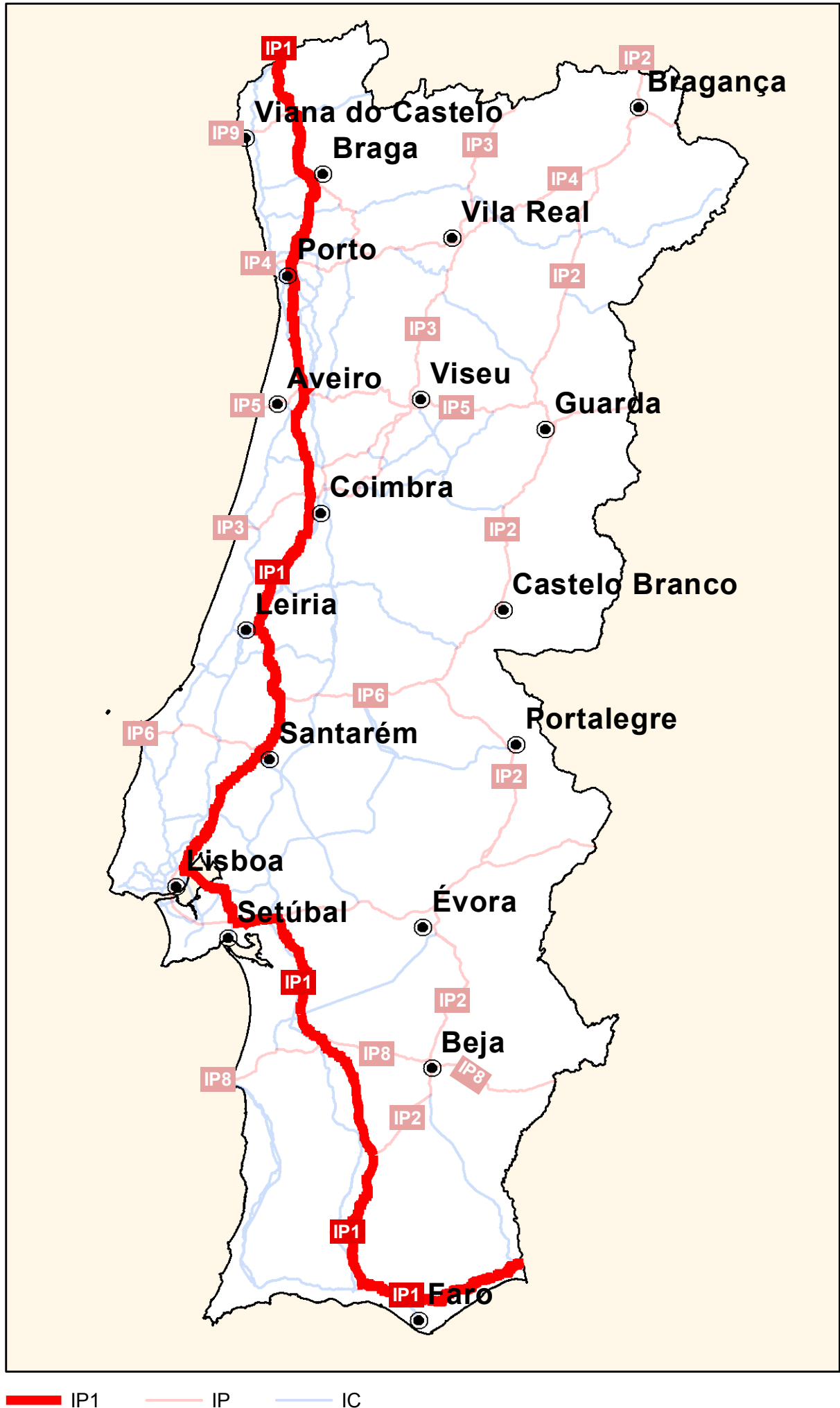
Anexo I – Rede de Itinerários Principais e Itinerários Complementares



Instituto de Infra-Estruturas
Rodoviárias IP

Itinerários principais

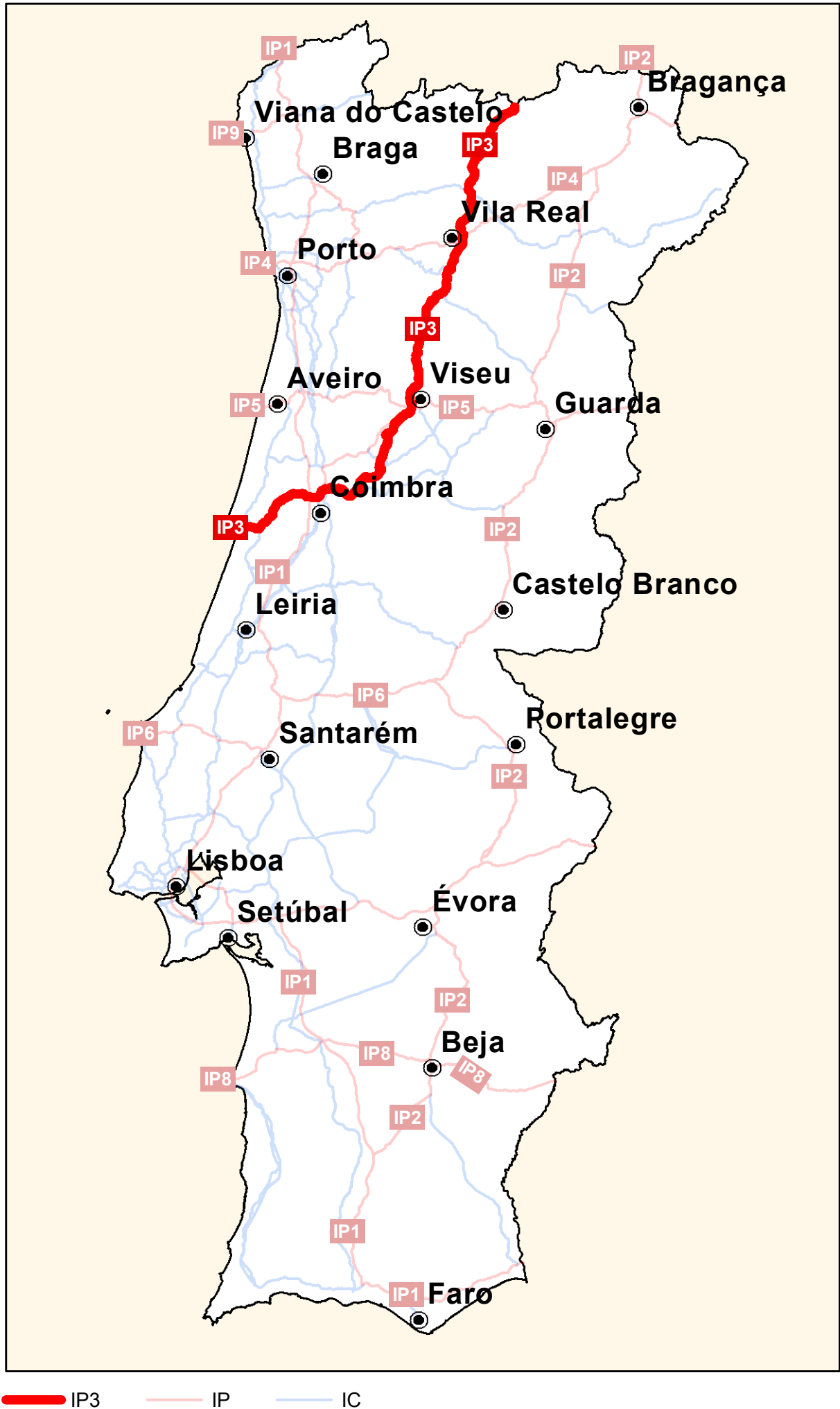




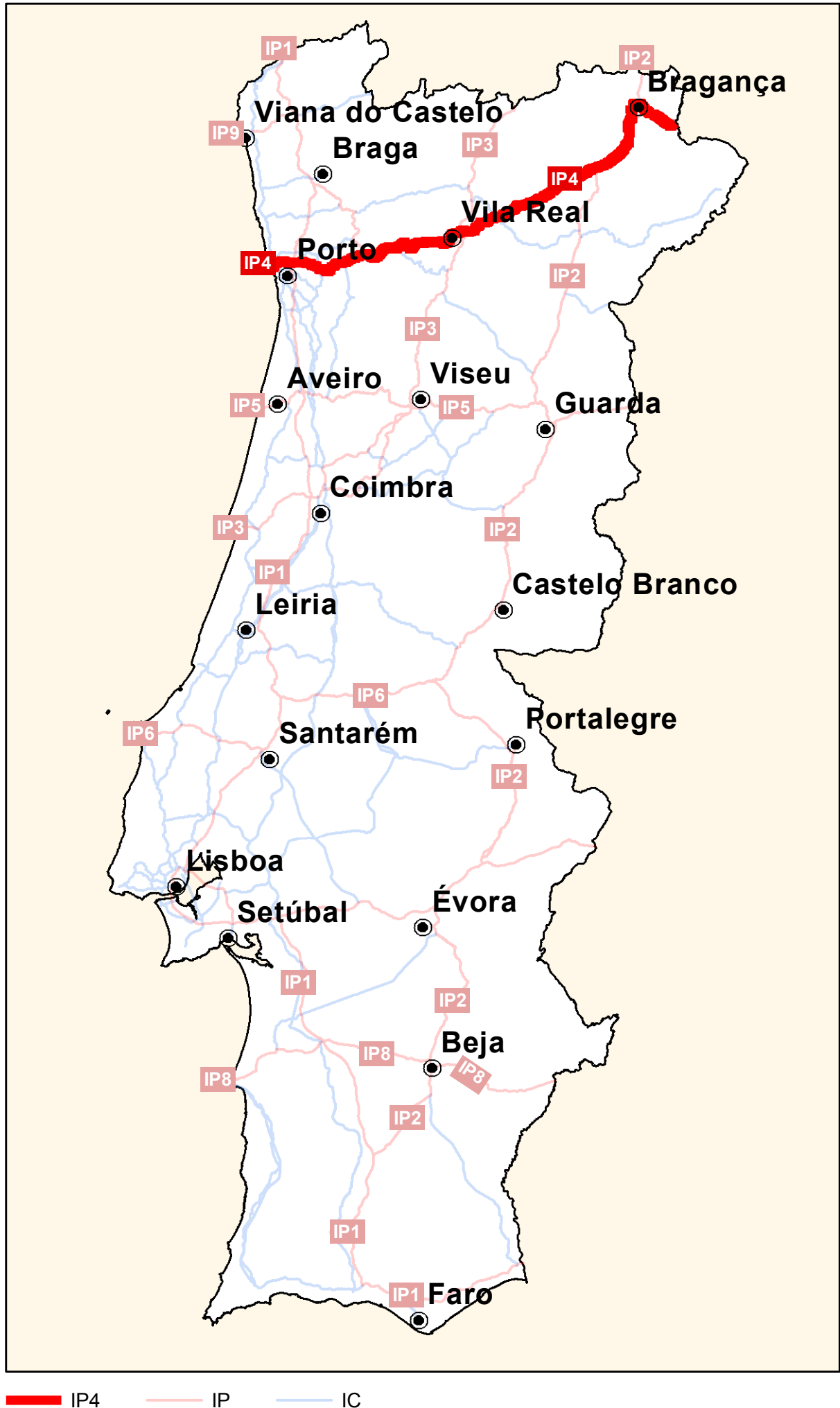
Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IP1	Estradas de Portugal	Em Serviço	Viana do Castelo	A3	Valença (Fronteira) - Valença	*
	Brisa				Valença - Ponte de Lima	
			Viana do Castelo / Braga		Ponte de Lima - Braga (Sul)	
			Braga		Braga (Sul) - Cruz	
	Braga / Porto		Cruz - Porto (IC23)			
	Douro Litoral		Porto	A20	Porto (IC23) - Freixo (Norte)	*
					Ponte do Freixo	
					Freixo (Sul) - Carvalhos	
	Brisa		Porto / Aveiro	A1	Carvalhos - Feira	*
			Aveiro		Feira - Albergaria	
					Albergaria - Mealhada	
			Coimbra		Mealhada - Condeixa-a-Nova	
			Coimbra / Leiria / Santarém		Condeixa-a-Nova - Torres Novas	
			Santarém		Torres Novas - Aveiras de Cima	
			Lisboa		Aveiras de Cima - Carregado	
					Carregado - Vila Franca de Xira	
					Vila Franca de Xira - Sacavém	
	Lusoponte		Lisboa / Setúbal	A12	Ponte Vasco da Gama	*
	Brisa		Setúbal		Montijo - Setúbal (IP1)	
				A2	Setúbal (IP1) - IP1/IP7/IC11	*
			IP1/IP7/IC11 - Grândola			
			Beja		Grândola - Castro Verde	
	Beja / Faro		Castro Verde - Paderne			
	Algarve		Faro	A22	Paderne - Faro (Aeroporto)	*
					Faro (Aeroporto) - Castro Marim	
	Estradas de Portugal				Castro Marim - Vila Real de Sto António (Fronteira)	



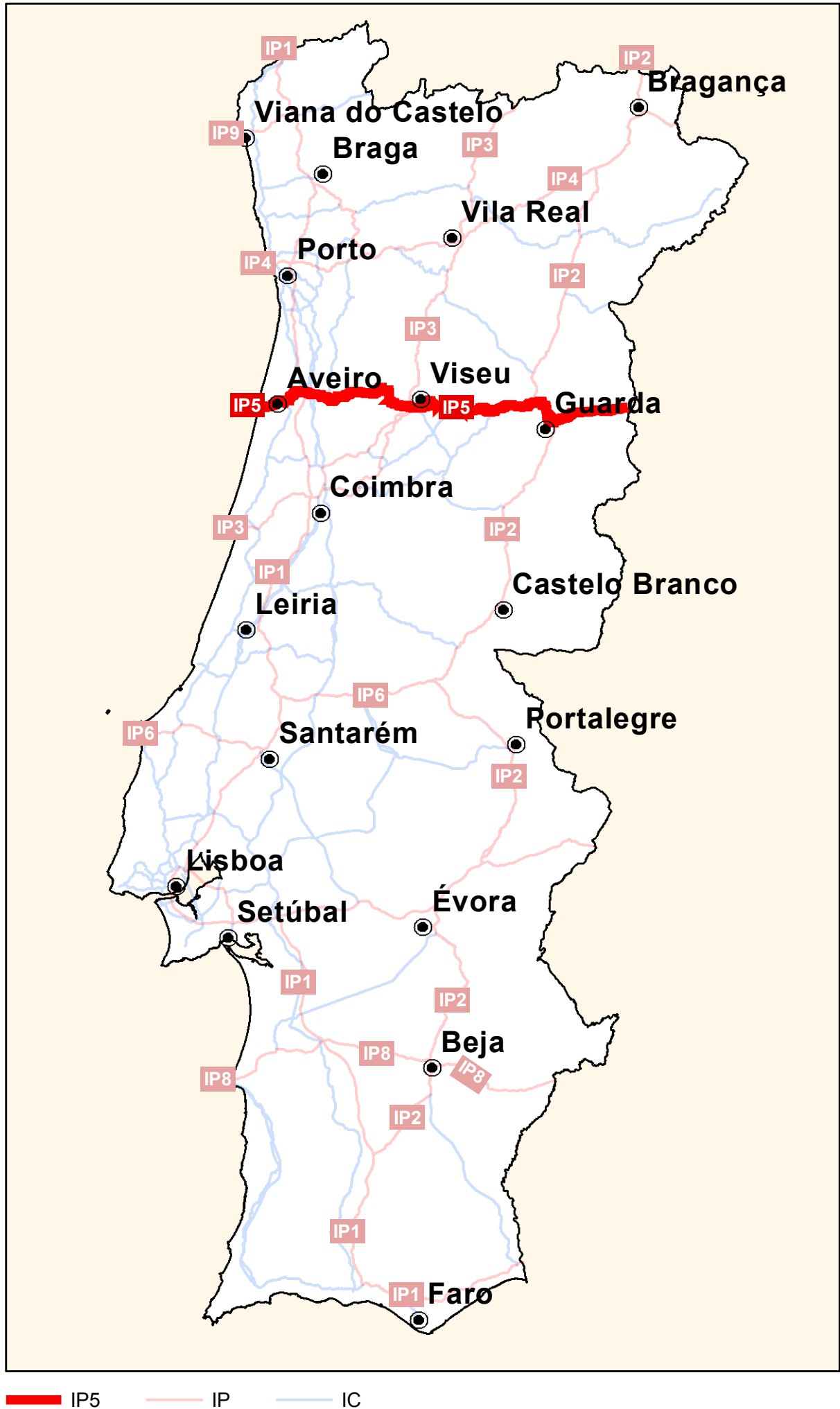
Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IP2	Estradas de Portugal	Estudo / Construção	Bragança	-	Portelo - Bragança	20,0
		Em Serviço			Amendoeira - Macedo de Cavaleiros	12,1
					Macedo de Cavaleiros - Vale Benfeito	
		Estudo / Construção			Vale Benfeito - Ponte de Sabor	98,0
			Ponte de Sabor - Pocinho			
			Pocinho - Logrovia			
			Logrovia - Trancoso			
		Beira Interior	Guarda / Castelo Branco		Castelo Branco	A23
	Guarda - Fundão			*		
	Castelo Branco		Fundão - Castelo Branco			
			Castelo Branco - Gardete			
	Estradas de Portugal		Em Serviço	Portalegre	-	Gardete - Tolosa
		Tolosa - Alpalhão				
		Alpalhão - Portalegre				
		Portalegre - Monforte				
		Monforte - Estremoz (IP6)				
		Estudo / Construção	Évora	Évora (IP6) - São Manços		16,0
		Em Serviço	Évora / Beja	São Manços - Vidigueira		40,8
		Estudo / Construção	Beja	Vidigueira - São Matias		19,2
				São Matias - Beja		
				Beja - Albernoa		50,0
	Albernoa - Castro Verde					
	Castro Verde - Castro Verde (IP1)					



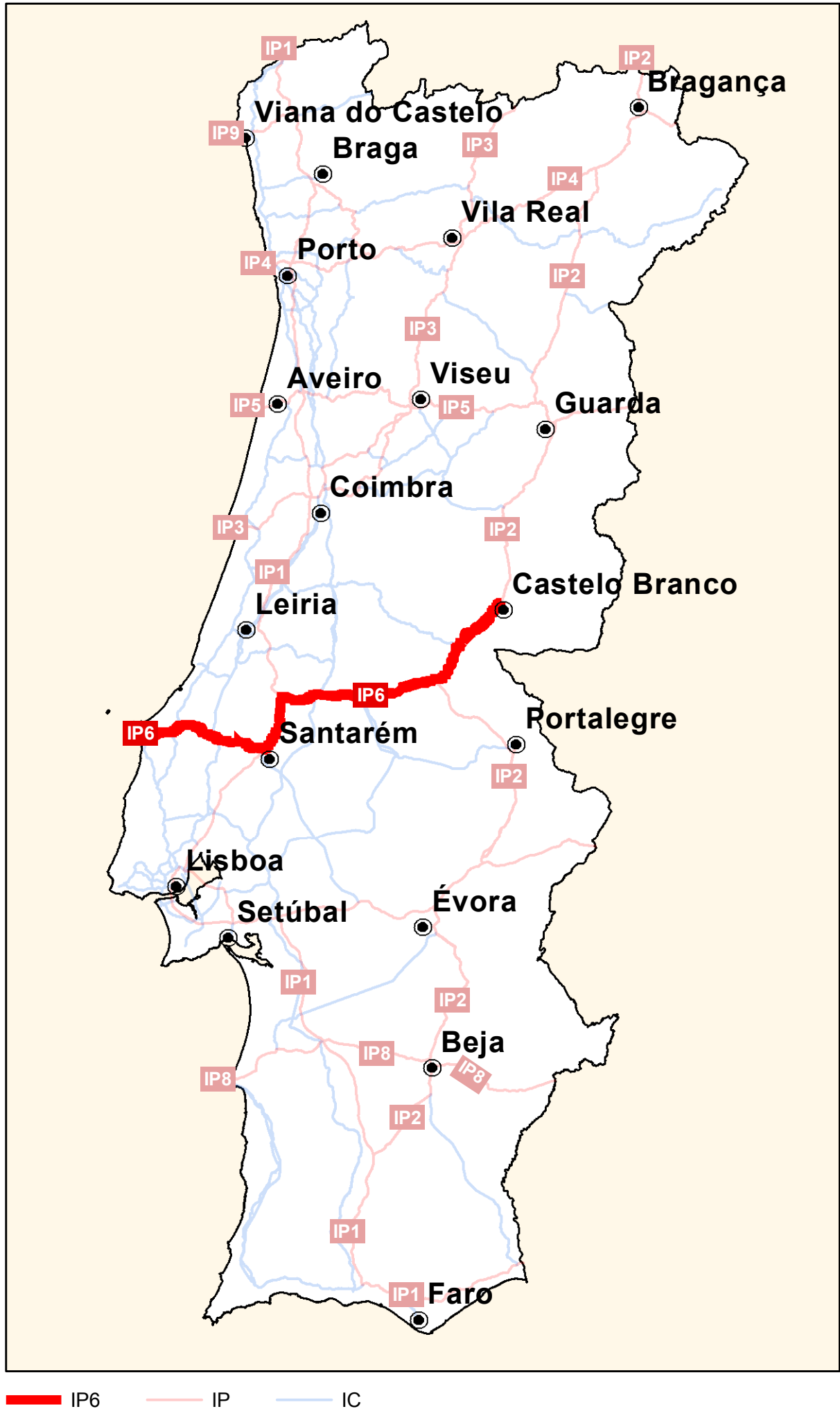
Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IP3	Interior Norte	Em Serviço	Vila Real	A24	Chaves (Fronteira) - Vila Pouca de Aguiar	*
					Vila Pouca de Aguiar - Régua	
			Viseu		Régua - Lamego	
					Lamego - Bigorne	
					Bigorne - Viseu (Norte)	
	Estradas de Portugal		Viseu / Coimbra	-	Viseu (Norte) - Fail (IP5)	84,3
					Fail (IP5) - Trouxemil	
	Brisa		Coimbra	A14	Trouxemil - Santa Eulália	*
Santa Eulália - Figueira da Foz						



Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IP4	Grande Porto	Em Serviço	Porto	A4	Matosinhos - Sendim	*
	Brisa				Sendim - Águas Santas	
					Águas Santas - Penafiel	
					Penafiel - Amarante	
			Porto / Vila Real	-	Amarante - Vila Real	179,3
	Vila Real / Bragança		Vila Real - Amendoeira			
	Bragança		Amendoeira - Bragança			
			Bragança - Quintanilha			
			Quintanilha - Quintanilha (Fronteira)			



Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IP5	Costa de Prata	Em Serviço	Aveiro	A25	Aveiro - Pirâmides	*
	Beiras Litoral e Alta		Aveiro / Viseu		Pirâmides - Albergaria (IP1)	
					Albergaria (IP1) - Viseu	
					Viseu - Mangualde	
					Mangualde - Fornos de Algodres	
			Guarda		Fornos de Algodres - Celorico da Beira	
					Celorico da Beira - Guarda (IP2)	
					Guarda (IP2) - Vilar Formoso	
	Estradas de Portugal	Estudo / Construção	Guarda	-	Vilar Formoso - Vilar Formoso (Fronteira)	3,0

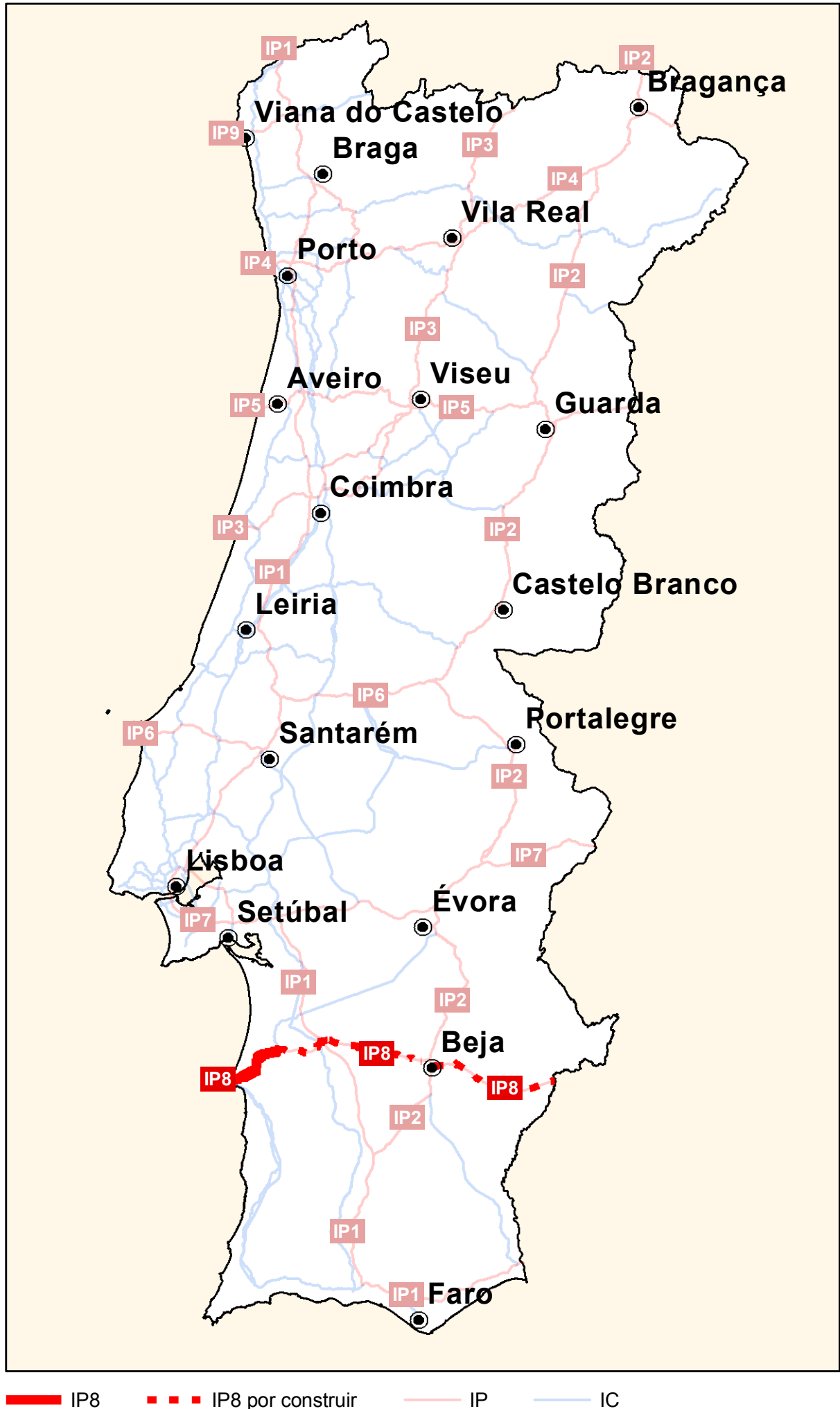


Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IP6	Estradas de Portugal	Em Serviço	Leiria	-	Peniche - Óbidos	16,0
	Oeste		Leiria / Santarém	A15	Óbidos - A-dos-Negros	*
					A-dos-Negros - Rio Maior	
			Rio Maior - Santarém			
	Estradas de Portugal		Santarém	A23	Alcanena - Torres Novas	*
					Torres Novas - Atalaia	
	Atalaia - Abrantes					
	Abrantes - Mouriscas					
	Beira Interior				Santarém / Portalegre	

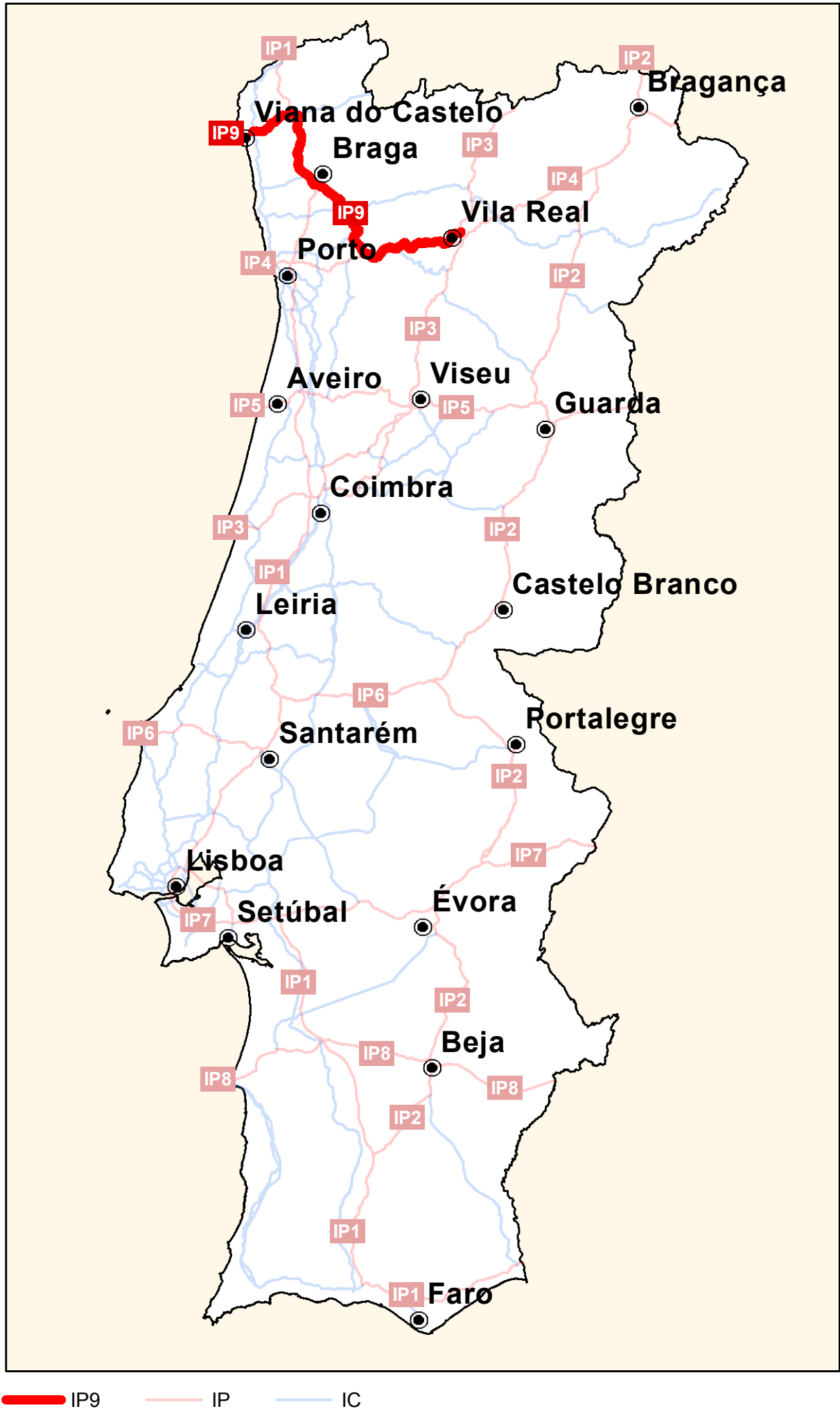
IP7



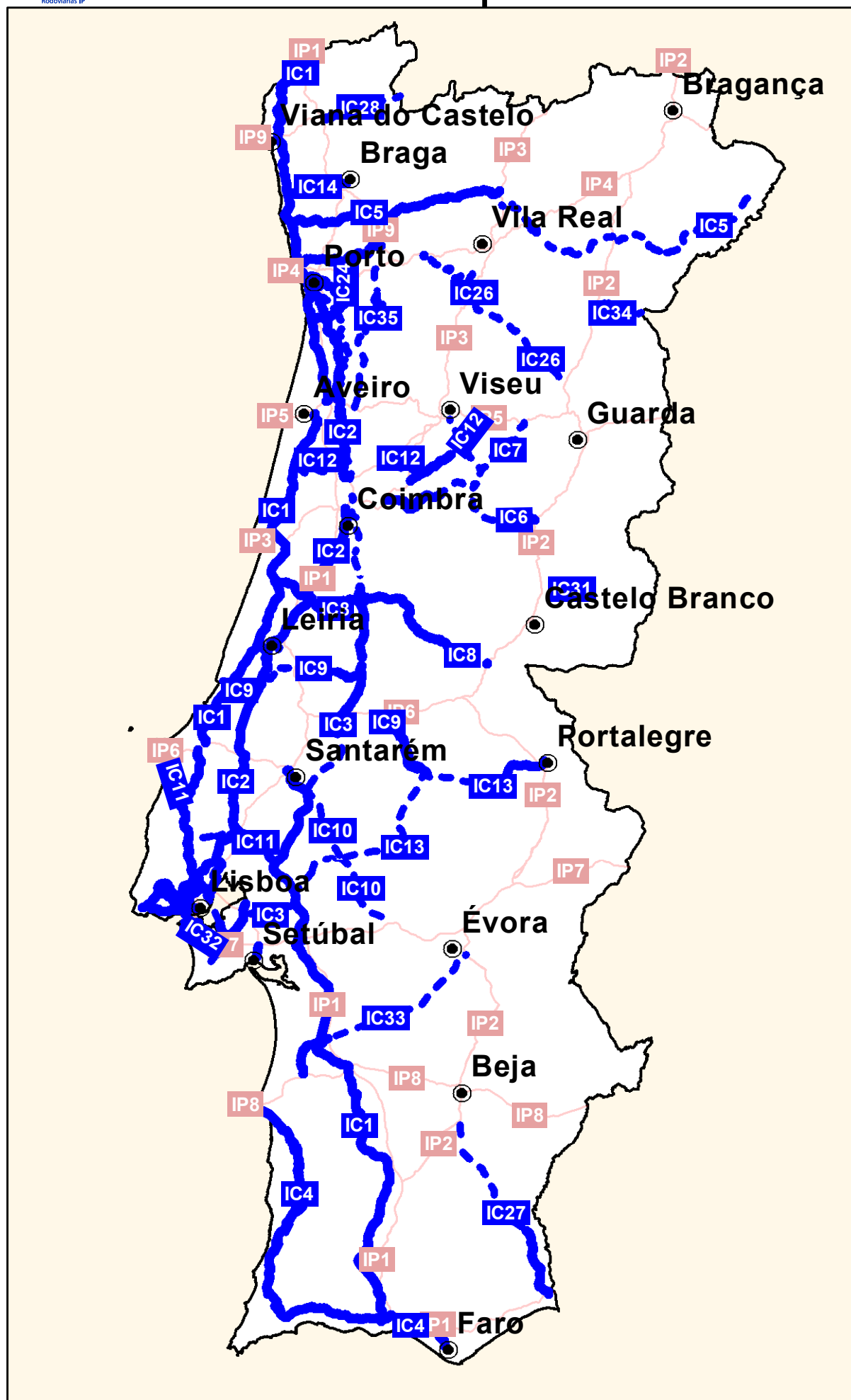
Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IP7	Grande Lisboa	Em Serviço	Lisboa	-	Lisboa (IC17) - Av. Padre Cruz	8,5
					Av. Padre Cruz - Viaduto Duarte Pacheco	
	Lusoponte		Lisboa / Setúbal	A2	Ponte 25 de Abril	*
	Brisa		Setúbal		Almada - Fogueteiro	
					Fogueteiro - Setúbal (IP1)	
	Brisa		Évora	A6	IP1/IP7/IC11 - Vendas Novas	*
					Vendas Novas - Montemor-o-novo	
					Montemor-o-novo - Évora	
					Évora - Estremoz	
	Évora / Portalegre		Estremoz - Elvas			
Portalegre	Elvas - Caia					



Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IP8	Estradas de Portugal	Estudo / Construção	Setúbal	-	Sines - Santiago do Cacém	157,0
					Santiago do Cacém - Nó de Roncão (IC33)	
					Nó do Roncão (IC33) - Grandola (IP1)	
			Setúbal / Beja		Grandola (IP1) - Ferreira do Alentejo	
			Beja		Ferreira do Alentejo - Beja	
					Beja - Baleizão	
					Baleizão - Vila Verde de Ficalho (Fronteira)	



Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IP9	Norte Litoral	Em Serviço	Viana do castelo	A27	Viana do Castelo - Nogueira	*
					Nogueira - Ponte de Lima	
	Brisa		Braga	CSB	Braga (Sul) - Celeirós	*
	Norte			A11	Celeirós - Selho	*
					Guimarães - Felgueiras	
	Porto		Felgueiras - Castelões			



Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.	
IC1	Estradas de Portugal	Estudo / Construção	Viana do Castelo	-	Valença - Caminha	30,0	
	Norte Litoral	Em Serviço			A28	Caminha - Viana do Castelo	*
						Viana do Castelo - Ponte de Neiva	
			Braga / Porto	Ponte de Neiva - Póvoa do Varzim			
				Póvoa de Varzim - Sendim			
				Sendim - Arrábida (Norte)			
	Douro Litoral		Porto	A1	Ponte da Arrábida	*	
					Arrábida (Norte) - Coimbrões		
				A44	Coimbrões - Madalena	*	
	Madalena - ER1-18						
	Costa de Prata			Porto / Aveiro	A29	ER1-18 - Miramar	*
			Miramar - Maceda				
			Maceda - Estarreja				
			Aveiro	Estarreja - Angeja (IP5)			
				Aveiro / Coimbra		A17	
	Coimbra / Leiria		Mira - Leiria				
	Litoral Centro		Leiria	A8	Leiria - Caldas da Rainha	*	
	Oeste		Leiria / Lisboa		Caldas da Rainha - Torres Vedras		
			Lisboa		Torres Vedras - Loures		
					Loures - Olival Basto		
	Estradas de Portugal			Setúbal	-	Marateca (IP7) - Alcácer do Sal	201,1
						Alcácer do Sal - Grândola	
						Grândola - Alvalade	
				Setúbal / Beja		Alvalade - Ourique	
				Beja / Faro		Ourique - São Marcos	
				Faro		São Marcos - Guia (IC4)	

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC2	Grande Lisboa	Em Serviço	Lisboa	-	Sacavém - Santa Iria da Azóia	8,0
	Brisa			A10	Bucelas - Arruda dos Vinhos	*
					Arruda dos Vinhos - Carregado (IP1/IC11)	
	Estradas de Portugal	Estudo / Construção	Lisboa	-	Carregado (IP1/IC2) - Alenquer	9,3
					Variante de Alenquer	
		Em Serviço	Santarém		Alenquer - Quebradas	21,0
					Quebradas - Asseiceira	19,0
					Asseiceira - Venda das Raparigas	
		Estudo / Construção	Leiria		Venda das Raparigas - Ataíja (IC9)	111,0
					Ataíja (IC9) - São Jorge	
					São Jorge - Leiria (IC36)	
		Em Serviço	Coimbra		Leiria (IC36) - Coimbra Sul	5,0
					Variante Sul de Coimbra	
		Douro Litoral	Estudo / Construção		Aveiro	Coimbra - Trouxemil
	Mealhada - Oliveira de Azeméis					
	Oliveira de Azeméis - São João da Madeira					
	São João da Madeira - Argoncilhe (IC24)					
	Brisa	Em Serviço	Porto	A1	Argoncilhe(IC24) - Carvalhos	*
Carvalhos - Sto Ovídio						
Douro Litoral	Sto Ovídio - Coimbrões					

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC3	Brisa	Em Serviço	Setúbal	A12	Setúbal - Setúbal (IP1)	*
	Estradas de Portugal			-	Montijo - Alcochete	3,0
		Alcochete - IC11	30,6			
	Brisa	Em Serviço	Santarém	A13	IC11 - Almeirim	*
	Estradas de Portugal	Estudo / Construção		-	Almeirim - Chamusca	40,0
					Chamusca - Vila Nova da Barquinha	
					Vila Nova da Barquinha - IP6	
		Em Serviço		IP6 - Tomar	26,0	
		Estudo / Construção		Santarém / Leiria	Tomar - Avelar	61,0
				Coimbra	Avelar - Condeixa-a-Nova	
		Em Serviço			IC2 - Coimbra	2,0
	Estudo / Construção	Coimbra - IP3	9,0			

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC4	Estradas de Portugal	Estudo / Construção	Setúbal	-	Sines - Cercal	122,0
			Setúbal / Beja		Cercal - Odemira	
			Beja / Faro		Odemira - Aljezur	
					Algezur - Lagos	
	Algarve	Em Serviço	Faro	A22	Lagos - Lagoa	*
					Lagoa - Alcantarilha	
					Alcantarilha - Guia (IC1)	
					Guia (IC1) - Paderne (IP1)	
	Estradas de Portugal			-	Faro (IP1) - Faro	11,0

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC5	Norte	Em Serviço	Porto / Braga	A7	Póvoa de Varzim - Famalicão	*
			Braga		Famalicão - Guimarães	
					Guimaraes - Fafe	
					Fafe - Ribeira da Pena	
					Ribeia da Pena - Vila Pouca de Aguiar (IP3)	
	Estradas de Portugal	Estudo / Construção	Vila Real	-	Vila Pouca de Aguiar (IP3) - Murça	28,0
		Em Serviço			Murça - Pombal	7,0
		Estudo / Construção	Vila Real / Bragança		Pombal - Lodões (IP2)	138,0
			Bragança		Nozelos (IP2) - Alfandega da Fé	
					Alfandega da Fé - Mogadouro	
Mogadouro - Miranda do Douro						

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC6	Estradas de Portugal	Em Serviço	Coimbra	-	Raiva - Catraia dos Poços	30,6
					Catraia dos Poços - Tábua	
		Estudo / Construção			Tábua - Venda de Galizes	81,5
			Venda de Galizes - Vide			
			Guarda / Castelo Branco		Vide - Unhais da Serra	
			Castelo Branco		Unhais da Serra - Covilhã (IP2)	

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC7	Estradas de Portugal	Estudo / Construção	Coimbra / Guarda	-	Venda de Galizes - Seia	60,0
			Guarda		Seia - Gouveia	
					Gouveia - Celorico da Beira	

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC8	Estradas de Portugal	Em Serviço	Leiria	-	Louriçal - IP1	103,8
					IP1 - Pombal	
					Pombal - Pontão	
					Pontão - Pedrogão	
		Castelo Branco	Pedrogão - Sertã			
			Sertã - Proença-a-Nova			
			Estudo / Construção		Proença-a-Nova - Perdigão	17,0

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC9	Estradas de Portugal	Estudo / Construção	Leiria	-	Nazaré - Alcobaça	44,0
					Batalha (IC2) - Fátima (IP1)	
			Santarém		Fátima (IP1) - Vila Nova de Ourém	
					Vila Nova de Ourém - Alburitel	
		Em Serviço			Alburitel - Carregueiros	12,7
			Carregueiros - Tomar (IC3)			
			Estudo / Construção		Portalegre / Santarém	Amoreira - Ponte de Sôr

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC10	Estradas de Portugal	Estudo / Construção	Santarém	-	IP1 - Santarém	4,0
		Em Serviço			Santarém - Almeirim	10,8
		Estudo / Construção			Almeirim - Coruche	51,7
					Coruche - Lavre	
		Em Serviço	Évora		Lavre - Montemor-o-Velho	26,9

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC11	Estradas de Portugal	Estudo / Construção	Leiria / Lisboa	-	Peniche - Lourinhã	58,0
			Lisboa		Lourinhã - Torres Vedras	
					Torres Vedras - IC2/IC11	
	Brisa	Em Serviço	Lisboa / Santarém	A10	IC2/IC11 - Carregado (IP1)	*
					Carregado (IP1) - Benavente	
					Benavente - Nó IC3/A13	
			Santarém / Setúbal	A13	S. Estevão - Marateca	*

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC12	Estradas de Portugal	Estudo / Construção	Coimbra / Aveiro	-	Mira - Mealhada (A1)	46,4
			Aveiro		Mealhada (A1) - Mealhada (IP3)	
					Mealhada (IP3) - Santa Comba Dão	
		Em Serviço	Viseu		Santa Comba Dão - Canas de Senhorim	21,0
		Estudo / Construção			Canas de Senhorim - Mangualde	21,0

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC13	Estradas de Portugal	Estudo / Construção	Santarém	-	Infantado - Coruche	128,0
			Santarém / Évora		Coruche - Mora	
			Évora / Portalegre		Mora - Montargil	
			Portalegre		Montargil - Ponte de Sôr	
		Ponte de Sôr - Alter do Chão			29,0	
		Alter do Chão - Crato				
		Crato - Portalegre				

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC14	Norte	Em Serviço	Braga	A11	Apúlia (IC1) - Barcelos	*
					Barcelos - Braga	

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC15	Brisa	Em Serviço	Lisboa	A5	Lisboa - Estádio Nacional	*
					Estádio Nacional - Cascais	

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC16	Grande Lisboa	Em Serviço	Lisboa	-	Lisboa - Belas (IC18)	4,0
				A16	Belas (IC18) - Lourel	*

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC17	Grande Lisboa	Em Serviço	Lisboa	-	Algés - Alto do Duque	8,0
					Alto do Duque - Buraca	
		Em Construção			Buraca - Pontinha	3,0
		Em Serviço			Pontinha - Olival Basto	9,0
					Olival Basto - Sacavém	

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC18	Brisa	Em Serviço	Lisboa	A9	Estádio Nacional - Queluz	*
					Queluz - Loures	
					Loures - Alverca	

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC19	Grande Lisboa	Em Serviço	Lisboa	-	Buraca - Queluz	16,0
					Queluz - Cacém	
					Cacém - Rio de Mouro	
					Rio de Mouro - Ranholas	

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC20	Estradas de Portugal	Em Serviço	Setúbal	-	Almada - Costa de Caparica	6,2

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC21	Estradas de Portugal	Em Serviço	Setúbal	-	Coina (IP7) - Barreiro (IC32)	9,3
					Barreiro (IC32) - Barreiro	

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC22	Grande Lisboa	Em Serviço	Lisboa	-	Olival Basto - Montemor	3,3

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC23	Douro Litoral	Em Serviço	Porto	A44	Coimbrões - Barrosa	*
					Barrosa - Av. da República	
					Av. da República - Freixo (IP1)	
				A20	Porto (IP1) - Ameal	*
					Ameal - Francos (IC1)	

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC24	Grande Porto	Em Serviço	Porto	A41	Perafita (IC1) - Aeroporto	*
					Aeroporto - Alfena	
					Alfena - IC24/IC25	
	Douro Litoral	Em Construção	Porto / Aveiro		IC24/IC25 - Aguiar de Sousa	*
					Aguiar de Sousa - Picoto	
		Em Serviço	Aveiro		Picoto - Espinho	*

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC25	Grande Porto	Em Serviço	Porto	A42	IC24/IC25 - Paços de Ferreira	*
					Paços de Ferreira - EN106	
					EN106 - IP9	

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC26	Estradas de Portugal	Estudo / Construção	Porto / Vila Real	-	Amarante - Régua	112,0
			Viseu		Lamego - Tarouca	
					Tarouca - Moimenta da Beira	
					Moimenta da Beira - Sernancelhe	
			Viseu / Guarda		Sernancelhe - Trancoso	

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC27	Estradas de Portugal	Estudo / Construção	Beja	-	Beja (IP2) - Mértola	61,0
			Beja / Faro		Mértola - Alcoutim	
		Em Serviço	Faro		Alcoutim - Odeleite	32,5
					Odeleite - Castro Marim	

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC28	Estradas de Portugal	Em Serviço	Viana do Castelo	-	Ponte de Lima - Ponte da Barca	13,7
		Estudo / Construção			Ponte da Barca - Lindoso	31,0

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC29	Douro Litoral	Em Serviço	Porto	A43	Freixo Norte (IP1) - Gondomar	*
					Gondomar - Gens	
		Em Construção			Gens - Aguiar de Sousa	*

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC30	Grande Lisboa	Em Serviço	Lisboa	A16	Lourel (IC16) - Ranholas (IC19)	*
					Ranholas (IC19) - Alcabideche	

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC31	Estradas de Portugal	Estudo / Construção	Castelo Branco	-	Castelo Branco - Medelim	57,0
					Medelim - Termas de Monfortinho	

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC32	Estradas de Portugal	Estudo / Construção	Setúbal	-	Trafaria - Coina	24,0
		Em Serviço			Coina - Moita	20,0
		Moita - Montijo				

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC33	Estradas de Portugal	Em Serviço	Setúbal	-	Santiago do Cacém - Grândola (IC1)	39,3
					Grândola(IC1) - Grândola Norte (IP1)	
		Estudo / Construção	Setúbal / Évora		Grândola Norte (IP1) - Torrão	72,0
					Torrão - Évora (IP2)	

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC34	Estradas de Portugal	Estudo / Construção	Guarda	-	Vila Nova de Foz Coa - Almendra	31,0
					Almendra - Barca D'Alva	

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC35	Estradas de Portugal	Estudo / Construção	Porto	-	Penafiel - Entre os Rios	78,0
			Aveiro		Entre os Rios - Arouca	
					Arouca - Vale de Cambra	
					Vale de Cambra - Sever do Vouga	

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC36	Oeste	Em Serviço	Leiria	A8	Marinha Grande (IC1) - Leiria (IC2)	*
	Estradas de Portugal	Estudo / Construção		-	Leiria (IC2) - Leiria (IP1)	6,5

Itin.	Concessão	Situação	Distrito	AE	Lanço	Ext.
IC37	Estradas de Portugal	Estudo / Construção	Viseu	-	Viseu Sul (IP5) - Nelas	43,0
			Guarda		Nelas - Seia (IC7)	

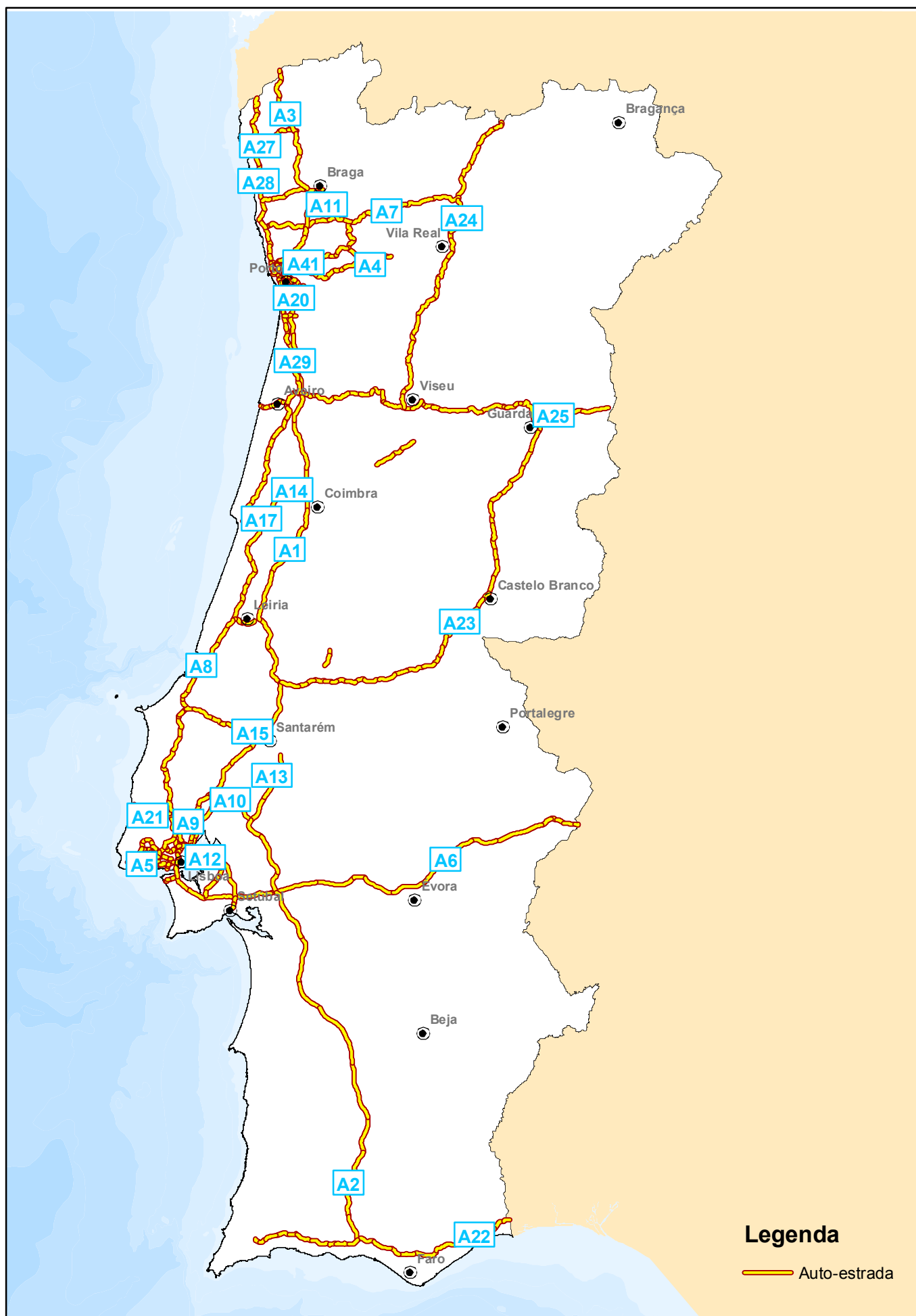
Relatório de Monitorização da Rede Rodoviária Nacional 2010

Anexo II – Rede Nacional de Auto-estradas



Instituto de Infra-Estruturas
Rodoviárias IP

Rede Nacional de Auto-Estradas



AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
A2	Lusoponte	IP7	2 x 3	1966	Ponte 25 de Abril	6,0
	Almada – Fogueteiro				9,6	
	1978			Fogueteiro – Coina	8,9	
				Coina – Palmela	11,5	
	Brisa			IP1	2 x 2	1979
		1994	A2/A12 – Marateca			17,3
		1995	Marateca – A2/A6/A13			2,3
		1997	A2/A6/A13 – Alcácer do Sal			24,8
		1998	Alcácer do Sal – Grândola Norte			22,6
			Grândola Norte – Grândola Sul			15,4
		2001	Grândola Sul – Aljustrel			31,5
			Aljustrel – Castro Verde			26,8
		2002	Castro Verde – Almodôvar			16,8
			Almodôvar – S. B. Messines			33,1
	S. B. Messines – Paderne (A22)		12,2			
						240,8

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
A3	Brisa	IP1	2 x 4	1988	Porto (VCI) – EN 12	1,0
					EN 12 – Águas Santas (A3/A4)	2,1
			2 x 2	1989	Águas Santas (A3/A4) – Maia	5,3
					Maia – Santo Tirso	12,8
					Santo Tirso – Famalicão	5,4
					Famalicão – Cruz	8,6
				1994	Cruz – Braga Sul	7,3
					Braga Sul – Braga Poente	4,5
				1997	Braga Poente – EN 201	19,9
					EN 201 – Ponte de Lima Sul	10,0
				1998	Ponte de Lima Sul – Ponte de Lima Norte	0,8
					Ponte de Lima Norte – EN 303	20,8
			EN 303 – Valença (Sul)		8,0	
	Estradas de Portugal		1993	Valença (Sul) – Valença	5,0	
Valença – Fronteira		0,5				
						112,0

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
A4	Grande Porto	IP4	2 x 2	2006	Matosinhos – Sendim	0,7
					Sendim – Guifões	0,4
					Guifões – Custóias	2,0
					Custóias – Via Norte	2,7
					Via Norte – Ponte da Pedra	1,1
					Ponte da Pedra – Águas Santas (A3/A4)	1,9
	Brisa			1990	Águas Santas (A3/A4) – Ermesinde	3,0
					Ermesinde – Valongo	4,3
					Valongo – Campo	5,0
				1991	Campo – Baltar	6,4
					Baltar – Paredes	5,8
					Paredes – Guilhufe	2,6
	Guilhufe – Penafiel				2,2	
	1995			Penafiel – Castelões (A4/A11)	7,7	
				Castelões (A4/A11) – Amarante Poente	12,3	
				Amarante Poente – Amarante Nascente	0,8	
Amarante Nascente – Geraldês		1,2				
Marão	2010	Geraldês – Padronelo	2,5			
		Padronelo – Ligação ao IP4	1,4			
						64,0

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
A5	Brisa	IC15	2 x 3	1944	Viaduto Duarte Pacheco – Cruz das Oliveiras	1,5
					Cruz das Oliveiras – Monsanto	1,5
					Monsanto – Miraflores (A5/IC17)	1,0
					Miraflores (A5/IC17) – Linda-a-Velha	1,4
					Linda-a-Velha – Estádio Nacional	2,7
			2 x 2	1991	Estádio Nacional – Oeiras	3,5
					Oeiras – Carcavelos	3,4
					Carcavelos – Estoril	4,7
					Estoril – Alcabideche	3,0
					Alcabideche – Alvide	0,8
					Alvide – Cascais	1,5
						25,0

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
A6	Brisa	IP7	2 x 2	1995	A2/A6/A13 – Vendas Novas	19,5
					Vendas Novas – Montemor-o-Novo Poente	18,7
					Montemor-o-Novo Poente – Montemor-o-Novo Nascer	5,5
				1998	Montemor-o-Novo Nascente – Évora Poente	15,2
					Évora Poente – Évora Nascente	16,0
					Évora Nascente – Extremoz	29,8
				1999	Extremoz – Borba	12,0
					Borba – Elvas Poente	22,1
				1997	Elvas Poente – EN246	5,3
					EN246 – Elvas Central	2,8
					Elvas Central – Elvas Nascente	3,9
					Elvas Nascente – Caia	5,2
Caia – Fronteira do Caia	1,9					
						157,9

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
A7	Norte	IC5	2 x 2	2005	Póvoa de Varzim (A28) – EN206	2,9
					EN206 – Famalicão	17,4
				1999	Famalicão – A3/A7	1,5
					A3/A7 – Ceide	4,1
			Ceide – Ave		7,5	
			Ave – Selho		4,3	
			2 x 3	2005	Selho – Guimarães Sul	4,6
					Guimarães Sul – Calvos	4,5
			2 x 2		Calvos – Fafe Sul	9,7
					2004	Fafe Sul – Basto
				2005	Basto – Ribeira de Pena	13,4
					Ribeira de Pena – Vila Pouca de Aguiar (A24)	14,0
						103,9

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
A8	Oeste	IC1	2 x 2	1984	CRIL – Frielas	2,1
				1991	Frielas – Loures	3,1
					Loures – CREL	1,5
					CREL – Lousa	7,8
					Lousa – A8/A21	2,4
					1996	A8/A21 – Enxara
				Enxara – Torres Vedras Sul		9,5
				1995	Torres Vedras Sul – Torres Vedras Norte	5,9
				1997	Torres Vedras Norte – Ramalhal	2,2
					Ramalhal – Campelos	9,5
					Campelos – Bombarral	8,0
					Bombarral – Delgada	3,5
					Delgada – São Mamede	5,7
					São Mamede – A8/IP6	0,5
					A8/IP6 – Óbidos	2,5
					Óbidos – Arnóia	2,0
					Arnóia – Gaeiras	1,4
				Gaeiras – Caldas da Rainha	3,8	
		2 x 3	2001	Caldas da Rainha – ZonaIndustrial das Caldas da Raín	1,4	
				ZonaIndustrial das Caldas da Raínha – Tornada	3,5	
Tornada – Alfeizerão	7,6					
Alfeizerão – Valado dos Frades	12,1					
Valado dos Frades – Pataias	7,0					
Pataias – Marinha Grande Sul	9,5					
Marinha Grande Sul – A8/A17 (Sul)	3,1					
IC36	2 x 2	2002	A8/A17 (Norte) – Marinha Grande Este	1,3		
			Marinha Grande Este – Leiria Sul	4,3		

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
A9	Brisa	IC18	2 x 3	1994	Estádio Nacional (A5/A9) – Queluz	3,4
					Queluz – A9/A16	2,9
				1995	A9/A16 – Radial da Pontinha	3,1
					Radial da Pontinha – Radial de Odivelas	6,8
					Radial de Odivelas – A8/A9	3,5
					A8/A9 – Bucelas (Zambujal)	3,4
					Bucelas (Zambujal) – A9/A10	8,3
					A9/A10 – Alverca	3,0
						34,4

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
A10	Brisa	IC2	2 x 3	2003	A9/A10 – Arruda dos Vinhos	6,9
				2006	Arruda dos Vinhos – Carregado (A1/A10)	11,0
		IC11	2 x 2	2007	Carregado (A1/A10) – Benavente	14,5
				2005	Benavente – A10/A13	7,4
						39,8

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
A11	Norte	IC14	2 x 2	2005	Apúlia (A28) – EN205	4,0
					EN205 – Barcelos	8,6
					Barcelos – Braga Oeste (A3/A11)	10,0
					Braga Oeste (A3/A11) – Braga (Ferreiros)	4,8
		EN14		2003	Braga (Ferreiros) – Celeirós	3,7
					Celeirós – Guimarães Oeste	12,8
		IP9		1999	Guimarães Oeste – Selho	1,8
				2006	Calvos – Vizela	7,4
					Vizela – Felgueiras	3,4
					Felgueiras – Lousada	5,3
					Lousada – EN15	6,0
					EN15 – EN211	2,4
					EN211 – Castelões (A4/A11)	0,4
						70,6

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
A12	Lusoponte	IP1	2 x 3	1998	Ponte Vasco da Gama	18,0
	Brisa				Montijo – Pinhal Novo	10,2
					Pinhal Novo – A2/A12	9,4
		IC3	2 x 2	1979	A2/A12 – Setúbal	5,2
						42,8

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
A13	Brisa	IC11	2 x 2	2002	Marateca (A2/A6/A13) – Pegões	10,2
					Pegões – Stº. Estevão	19,3
		IC3		2005	Stº. Estevão – A10/A13	10,9
					A10/A13 – Salvaterra Magos	12,4
					Salvaterra Magos – Almeirim (IC10)	25,9
						78,7

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
A14	Brisa	IP3	2 x 2	1995	Figueira da Foz – Zona Portuária	1,0
					Zona Portuária – Vila Verde	2,2
					Vila Verde – A14/A17	1,6
				1994	A14/A17 – Santa Eulália	7,2
					2001	Santa Eulália – Montemor-o-Velho
				Montemor-o-Velho – EN 335		8,0
				EN 335 – Ançã		9,6
				2002	Ançã – Coimbra Norte	4,4
					Coimbra Norte – Zombaria	1,1
						39,9

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
A15	Oeste	IP6	2 x 2	2001	Arnóia – A-dos-Negros	4,0
					A-dos-Negros – A-dos-Francos	8,9
					A-dos-Francos – Rio Maior Oeste	5,7
					Rio Maior Oeste – Rio Maior Este	3,3
					Rio Maior Este – Malaqueijo	7,5
					Malaqueijo – Santarém (A1)	10,8
						40,2

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.	
A16	Grande Lisboa	IC30	2 x 3	2009	A5 – Alcabideche	0,8	
					Alcabideche – AKI	1,2	
					AKI – Centro Comercial	0,5	
					Centro Comercial – Alcoitão	0,4	
					Alcoitão – Linhó	1,3	
					Linhó – Ranholas	4,2	
				1995	Ranholas – Sintra	2,6	
					Sintra – Lourel	1,1	
		IC16	2 x 2	2009	Lourel – Sacotes	1,7	
					Sacotes – Telhal	3,1	
			2 x 3		Telhal – Mira Sintra	1,9	
					Mira Sintra – Cacém	1,9	
					Cacém – Idanha	0,9	
					Idanha – CREL	1,4	
						23,0	

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
A17	Litoral Centro	IC1	2 x 2	2007	A8/17 – Leiria Norte	10,3
			2 x 3		Leiria Norte – Monte Real	4,5
					Monte Real – Monte Redondo	5,3
					Monte Redondo – Guia	6,6
					Guia – Louriçal	5,6
				Louriçal – Marinha das Ondas	6,5	
			2 x 2	2008	Marinha das Ondas – A14/A17	16,3
					A14/A17 – Quiaios	8,6
					Quiaios – Tocha	14,3
					Tocha – Mira	10,3
	Mira – Mira PV				4,4	
	Mira PV – Ponte de Vagos				5,7	
	Costa Prata		2004	Ponte de Vagos – Vagos	5,5	
				Vagos – Ilhavo	4,3	
				Ilhavo – Aveiro Sul	1,6	
				Aveiro Sul – S. Bernardo	5,4	
S. Bernardo – Aveiro Nascente (A17/A25)		2,1				
					117,3	

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
A20	Douro Litoral	IP1	2 x 4	1985	A1/IC2 – Carvalhos	0,3
			2 x 2		Carvalhos – S. Lourenço	1,7
					S. Lourenço – EN 222	1,4
					EN 222 – Freixo Sul	4,2
			2 x 4		Freixo Sul – Freixo Norte	1,3
			2 x 3		Freixo Norte – Campanhã	0,8
					Campanhã – Mercado Abastecedor	1,1
					Mercado Abastecedor – Antas	0,7
					Antas – A3/A20	0,8
		IC23		1988	A3/A20 – Paranhos	0,8
			Paranhos – Ameal (EN12/EN14)		0,8	
			Ameal (EN12/EN14) – Regado		0,8	
			Regado – Francos		1,8	
					16,5	

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
A22	Algarve	IC4	2 x 2	2003	Bensafrim – Lagos	2,7
					Lagos – Odeáxere	3,2
					Odeáxere – Mexilhoeira	5,7
					Mexilhoeira – Alvor	6,3
					Alvor – Portimão	3,4
					Portimão – Lagoa (Silves)	7,9
					Lagoa (Silves) – Alcantarilha	9,1
				2000	Alcantarilha – Algoz	3,1
					Algoz – Guia	6,2
					1992	Guia – A2/A22
		A2/A22 – Boliqueime		8,5		
		Boliqueime – Loulé		8,4		
		Loulé – Faro (Aeroporto)		5,3		
		Faro (Aeroporto) – Faro (Estói)		7,1		
		Faro (Estói) – Olhão		11,6		
	Olhão – Tavira	10,9				
Tavira – Monte Gordo	19,7					
Monte Gordo – Castro Marim	6,4					
IP1	1991	Castro Marim – Ponte Internacional do Guadiana	2,2			
		Estradas de Portugal				
						132,4

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
A27	Norte Litoral	IP9	2 x 2	2005	Meadela – Nogueira	6,7
					Nogueira – Lanheses	3,7
					Lanheses – Estorãos	5,5
					Estorãos – Arcozelo	4,2
					Arcozelo – Ponte de Lima	4,6
						24,7

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
A28	Douro Litoral	IC1	2 x 3	1960	Arrábida Norte – Bessa Leite	0,9
					Bessa Leite – Boavista	0,4
					Boavista – Francos	1,1
			2 x 2		Francos – EN12	1,6
					EN12 – Sendim	1,5
	2 x 3		1985	Sendim – Matosinhos	0,6	
				Matosinhos – Leça da Palmeira	1,0	
				Leça da Palmeira – Exponor	1,1	
				Exponor – Freixieiro (TIR)	1,4	
				Freixieiro (TIR) – Perafita	1,3	
	2 x 2		1997	Perafita – IC 24	0,5	
				IC 24 – Angeiras	2,9	
				Angeiras – Modivas	5,0	
				Modivas – EN 104	3,1	
				EN 104 – Vila do Conde	5,9	
			Vila do Conde – Póvoa do Varzim	3,3		
			1998	Póvoa do Varzim – Estela	7,1	
				Estela – Apúlia	3,9	
				Apúlia – Esposende	4,9	
				Esposende – Antas	9,8	
				Antas – Neiva	3,7	
			1996	Neiva – Darque	5,2	
			1993	Darque – Viana do Castelo	3,4	
	Viana do Castelo – Meadela			1,0		
	2005		Meadela – Outeiro	3,6		
			Outeiro – EN 305	7,4		
EN 305 – Riba de Ancora		1,8				
Riba de Ancora – Argela (Dem)		4,4				
2001	Argela (Dem) – Vilar de Mouros	3,9				
	Vilar de Mouros – Vilar de Mouros Norte	2,4				
						94,1

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
A29	Costa Prata	IC1	2 x 2	2009	Angeja – Salreu	7,1
					Salreu – Estarreja	5,0
				2004	Estarreja – Ovar	8,8
					Ovar – Arada	4,5
					Arada – Maceda	4,1
				1995	Maceda – Esmoriz	2,7
					Esmoriz – Paramos	2,4
					Paramos – Espinho Nascente	4,3
					Espinho Nascente – Espinho Norte	1,8
					Espinho Norte – Granja	2,2
					Granja – Miramar	2,9
		ER1-18	2 x 3	2004	Miramar – ER1-18	2,3
					ER1-18 – Canelas (Gaia)	2,5
					Canelas (Gaia) – IC2	1,4
					IC2 – Hospital	0,4
					Hospital – A20/A29	0,9
						53,3

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
A41	Grande Porto	IC24	2 x 3	2006	Freixieiro – Aeroporto	2,6
					Aeroporto – Lipor	1,1
					Lipor – EN13	1,7
					EN13 – EN14	2,0
					EN14 – EN107	2,0
					EN107 – Maia	3,1
					Maia – Alfena	2,2
			2 x 2	2005	Alfena – Santo Tirso	5,1
					Santo Tirso – Ermida	2,4
					Ermida – IC24/IC25	1,1
	2000			Argoncilhe – Nogueira	1,4	
				Nogueira – A1/IC24	1,0	
				2002	A1/IC24 – Guetim	2,0
					Guetim – Espinho	1,3
Douro Litoral						29,0

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
A42	Grande Porto	IC25	2 x 2	2005	IC24/IC25 – Seroa	3,6
					Seroa – Paços de Ferreira Oeste	2,9
					Paços de Ferreira Oeste – Paços de Ferreira Este	3,6
				2006	Paços de Ferreira Este – EN106 (Sul)	2,5
					EN106 (Sul) – EN106 (Norte)	1,3
					EN106 (Norte) – Lousada	5,8
						19,7

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
A43	Douro Litoral	IC29	2 x 2	2005	Freixo Norte – Falcão	1,0
					Falcão – Areias	1,0
					Areias – Carregais	1,7
					Carregais – Gondomar Oeste	1,7
					Gondomar Oeste – Gondomar Este	2,2
				2010	Gondomar Este – Gens	4,8
						12,4

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
A44	Costa Prata	IC1	2 x 2	2004	ER1-18 – EN109	0,7
					EN109 – Valadares Norte	1,3
					Valadares Norte – Madalena	1,1
				2000	Madalena – Coimbrões	0,6
	Douro Litoral	IC23	2 x 2	2007	Coimbrões – Continente	0,5
					Continente – Barosa	0,4
					Barosa – Av. da República	1,5
					Av. da República – Gervide	0,9
					Gervide – Freixo Sul	1,2
						8,2

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
CSB	Brisa	CSB	2 x 2	2003	Braga Sul – Celeirós (A11)	2,2
					Celeirós (A11) – EN14	1,0
				2002	EN14 – EN309	1,4
					EN309 – EN101	1,0
					EN101 – Circular Sul de Braga	0,7
						6,3

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
VRI	Grande Porto	VRI	2 x 3	2006	Aeroporto – São Brás	0,2
					São Brás – VILPL	1,9
					VILPL – Custóias	0,8
						2,9

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
-	Grande Lisboa	IP7	2 x 3	2007	CRIL/Eixo NS – Camarate	0,6
					Camarate – Alto Lumiar	1,0
					Alto Lumiar – Ameixoeira	1,3
					Ameixoeira – Av. Padre Cruz	1,2
				1998	Av. Padre Cruz – Telheiras	1,4
					Telheiras – 2ª Circular/Eixo NS	0,7
					2ª Circular/Eixo NS – Av. Lusíada	0,9
					Av. Lusíada – Entrecampos	0,6
			2 x 2	Entrecampos – Radial de Benfica	1,0	
				Radial de Benfica – Av. Ceuta	1,2	
				Av. Ceuta – Viaduto Duarte Pacheco	0,9	
						10,8

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
-	Grande Lisboa	IC2	2 x 2	1998	Praça José Queirós – Portela	1,2
					Portela – Bobadela	1,6
					Bobadela – Ligação EN10	4,6
					Ligação N10 – Santa Iria (IP1)	2,3
						9,7

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
-	Grande Lisboa	IC16	2 x 3	1998	Pontinha – Stº Eloi	1,5
					Stº Eloi – Á-de-Beja	1,7
					Á-de-Beja – Belas (IC16/CREL)	0,8
						4,0

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
-	Grande Lisboa	IC17	2 x 3	2003	R. Doca Pesca – Alto do Duque	1,4
				1993	Alto do Duque – Miraflores	0,8
					Miraflores – CRIL/A5	0,3
					CRIL/A5 – Monsanto	1,0
					Monsanto – Zambujal	0,9
					Zambujal – Buraca	1,3
			1997	Pontinha – Patameiras	2,2	
				Patameiras – Odivelas	2,0	
			2 x 2	Odivelas – Olival Basto	1,4	
			2 x 3	1998	Olival Basto – Grilo	1,4
					Grilo – IP7/CRIL	0,9
					IP7/CRIL – Limite Este IC17	2,2
						15,8

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
-	Grande Lisboa	IC19	2 x 3	1985	Limite Este do IC19 – Estado Maior	1,2
					Estado Maior – Damaia	0,9
					Damaia – 4 Caminhos	0,9
					N117 – Hospital	0,8
					Hospital – Palácio	0,8
				1991	Palácio – Queluz	0,7
					Queluz – IC19/CREL	0,8
					IC19/CREL – Tercena	0,8
					Tercena – Consolata	1,9
					Consolata – Aqualva	0,6
					Aqualva – Cacém	0,5
					Cacém – Paiões	0,9
					Paiões – Rio de Mouro	1,3
				1994	Rio de Mouro – Alto do Forte	1,0
					Alto do Forte – Mem Martins	1,5
					Mem Martins – Ranholas	1,2
						15,8

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
-	Grande Lisboa	IC22	2 x 2	1995	Olival Basto – Ramada	2,0
					Ramada – Montemor	1,5
						3,5

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
-	Douro Litoral	EN14	2 x 2	1970	Regado – EN12	1,1
					EN12 – Amieira	0,6
					Amieira – Bouça de Cima	0,4
					Bouça de Cima – Arroteia	1,0
					Arroteia – A4	0,6
					A4 – Leça do Balio	0,8
					Leça do Balio – EN13	1,4
					EN13 – Via Norte	0,5
						6,4

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
-	Estradas de Portugal	IC21	2 x 2	1980	Coina – Barreiro (IC32)	1,9
						1,9

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
-	Estradas de Portugal	IC32	2 x 2	1999	Barreiro (IC21) – Moita	6,0
				1998	Moita – Montijo	14,0
						20,0

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
-	Estradas de Portugal	IC12	2 x 2	1998	Stª Comba Dão – Variante a Carregal do Sal	9,0
				1995	Variante a Carregal do Sal	12,0
						21,0

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
-	Estradas de Portugal	IC20	2 x 3	1980	Almada – Costa de Caparica	6,2
						6,2

AE	Concessão	Est.	PPT	Abertura	Sublanço	Ext.
-	Estradas de Portugal	IC3	2 x 2	1998	Montijo – Alcochete	3,0
				2006	Variante a Tomar	8,0
						11,0

Concessão	AE	Itin.	Ext.
Algarve	A22	IP1	77,9
		IC4	52,3
Total			130,2

Concessão	AE	Itin.	Ext.
Beira Interior	A23	IP6	40,3
		IP2	137,2
Total			177,5

Concessão	AE	Itin.	Ext.
Beiras Litoral e Alta	A25	IP5	172,6
Total			172,6

Concessão	AE	Itin.	Ext.
Brisa	A1	IP1	293,6
		IC2	1,6
	A2	IP1	202,8
		IP7	32,0
	A3	IP1	106,5
	A4	IP4	51,3
	A5	IC15	25,0
	A6	IP7	157,9
	A9	IC18	34,4
	A10	IC2	17,9
		IC11	21,9
	A12	IP1	19,6
		IC3	5,2
	A13	IC11	40,4
		IC3	38,3
	A14	IP3	39,9
	CSB	CSB	6,3
Total			1.094,6

Concessão	AE	Itin.	Ext.
Costa Prata	A17	IC1	24,6
	A25	IP5	22,9
	A29	IC1	48,1
		ER1-18	5,2
	A44	IC1	3,7
Total			104,5

Concessão	AE	Itin.	Ext.
Douro Litoral	A1	IC2	2,2
		IC1	4,3
	A20	IP1	12,3
		IC23	4,2
	A28	IC1	5,5
	A41	IC24	5,7
	A43	IC29	12,4
	A44	IC23	4,5
		EN14	6,4
Total			57,5

Concessão	AE	Itin.	Ext.
Estradas de Portugal	A3	IP1	5,5
	A21	-	20,7
	A22	IP1	2,2
	A23	IP6	37,7
		IC3	11,0
		IC12	21,0
		IC20	6,2
		IC21	1,9
		IC32	20,0
Total			126,2

Concessão	AE	Itin.	Ext.
Grande Lisboa	A1	IP1	1,1
	A16	IC30	12,1
		IC16	10,9
		IC2	9,7
		IP7	10,8
		IC16	4,0
		IC17	15,8
		IC19	15,8
		IC22	3,5
Total			83,7

Concessão	AE	Itin.	Ext.
Grande Porto	A4	IP4	8,8
	A41	IC24	23,3
	A42	IC25	19,7
	VRI	VRI	2,9
Total			54,7

Concessão	AE	Itin.	Ext.
Interior Norte	A24	IP3	156,5
Total			156,5

Concessão	AE	Itin.	Ext.
Litoral Centro	A17	IC1	92,7
Total			92,7

Concessão	AE	Itin.	Ext.
Lusoponte	A2	IP7	6,0
	A12	IP1	18,0
Total			24,0

Concessão	AE	Itin.	Ext.
Marão	A4	IP4	3,9
Total			3,9

Concessão	AE	Itin.	Ext.
Norte	A7	IC5	103,9
	A11	IC14	22,6
		IP9	48,0
Total			174.5

Concessão	AE	Itin.	Ext.
Norte Litoral	A27	IP9	24,7
	A28	IC1	88,6
Total			113,3

Concessão	AE	Itin.	Ext.
Oeste	A8	IC1	123,4
		IC36	5,7
	A15	IP6	40,2
Total			169,3

Relatório de Monitorização da Rede Rodoviária Nacional 2010

Anexo III – Empreendimentos Rodoviários 2009/2011



Instituto de Infra-Estruturas
Rodoviárias IP

01. A28\IC1 – Ligação do nó de Mazarefes à zona Histórica e de actividades empresariais de Darque

Distrito:

Viana do Castelo

Estrada:

A28

Extensão:

0,58 km

Valor do Empreendimento

1.700.000,00€

Concessão:

.Estadas de Portugal, S.A.

Subconcessão:

Data de Concurso

Data de Contrato

Data de Consignação

30-04-2009

Data de Abertura Tráfego

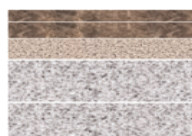
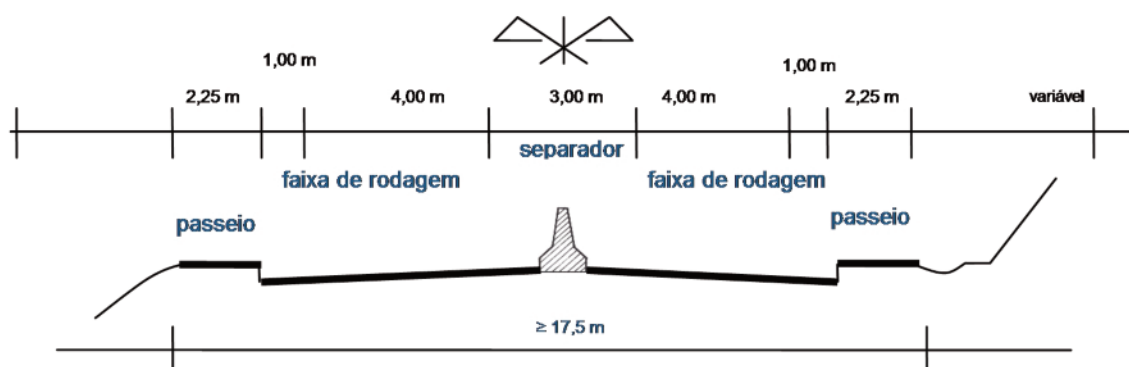
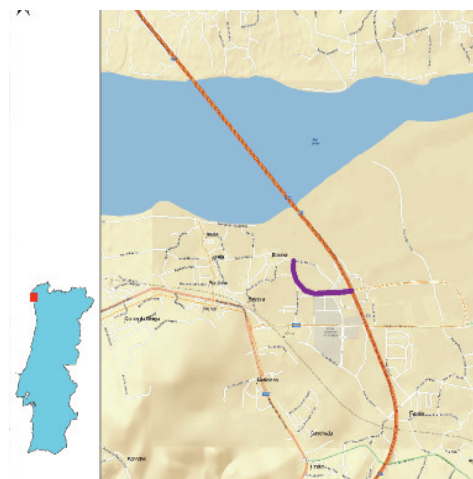
26-01-2010

Descrição

A obra tem como objectivo a melhoria das condições de ligação do Nó de Mazarefes, da A28, à rede de Darque.

A solução implementada consistiu em dar continuidade à via de acesso à EN 203, desde o Nó de Mazarefes, até à Rua da Barroca, através de uma intersecção em T, permitindo que os movimentos de saída e de entrada no nó de Mazarefes sejam feitos com segurança. Incluiu ainda a construção duma rotunda a qual permite estabelecer as seguintes ligações:

- À zona industrial e daí à EN13, cumprindo o objectivo de encurtar a distância entre os centros de Viana e de Darque;
- Ao centro histórico que constitui a zona ribeirinha de Darque



0,05m - betão betuminoso
0,07m - mistura betuminosa densa
0,07m - macadame betuminoso
0,20m - agregado britado de granulometria extensa
0,20m - agregado britado de granulometria extensa



O2. Ligação da EN17 à Lousã / Variante Foz de Arouce

Distrito:

Coimbra

Estrada:

EN236

Extensão:

7,0 km

Valor Adjudicação (s/ IVA)

8 778 000,00€

Concessão:

Estadas de Portugal, S.A.

Subconcessão:

Data de Concurso

30-09-2005

Data de Contrato

07-05-2007

Data de Consignação

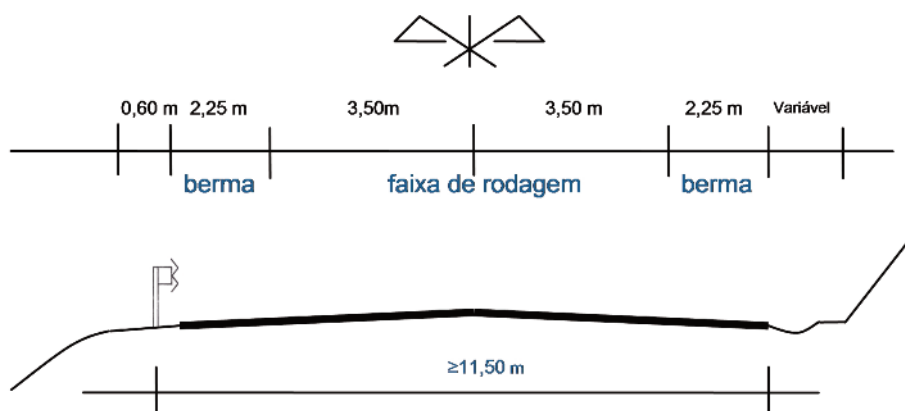
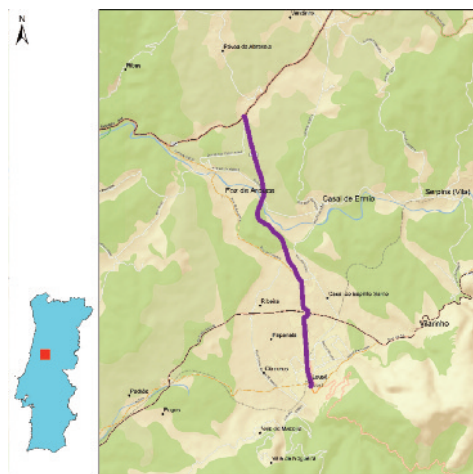
05-06-2007

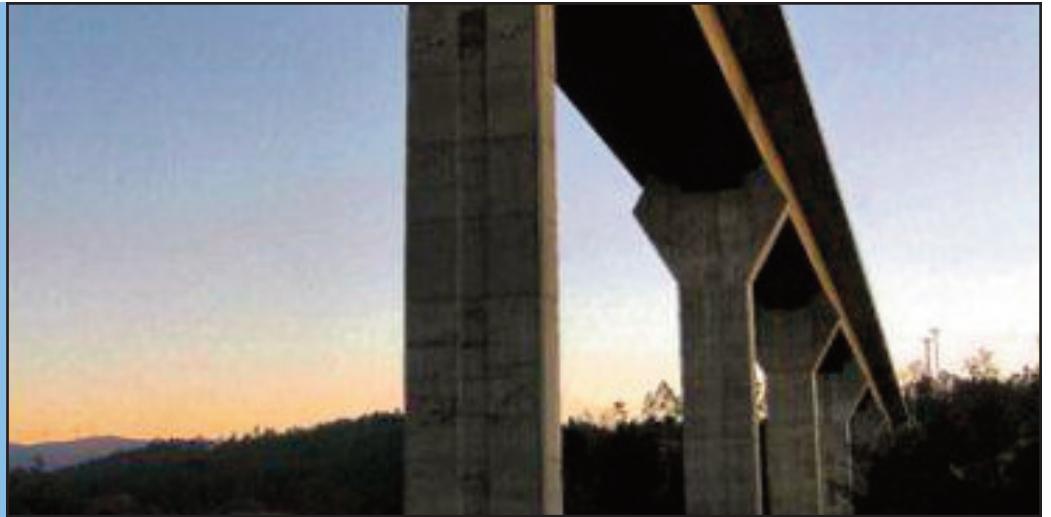
Data de Abertura Tráfego

03-02-2010

Descrição

A Variante Foz de Arouce veio permitir um acesso mais rápido e em condições de segurança entre a EN17 e a Lousã, tendo por intuito o melhoramento dos acessos da zona suburbana da Lousã, incluindo por isso a beneficiação de um pequeno troço da actual EN236 e a construção de uma nova ligação até às proximidades do centro da Lousã. A extensão total da obra é de cerca de 6,8 Kms, sendo 5,7 Kms correspondentes ao traçado da EN236 entre a Lousã e a EN17 (Foz do Arouce) e os restantes 1,1 Kms referem-se ao traçado da Ligação à Lousã.





03.

IC 6 Catraia dos Poços – Venda de Galizes, incluído Ligação à Tábua

Distrito:

Coimbra

Estrada:

IC6

Extensão:

17,2 km

Valor Adjudicação (s/ IVA)

49 100 000,00€

Concessão:

Estadas de Portugal, S.A.

Subconcessão:

Data de Concurso

29-11-2007

Data de Contrato

13-08-2008

Data de Consignação

31-07-2008

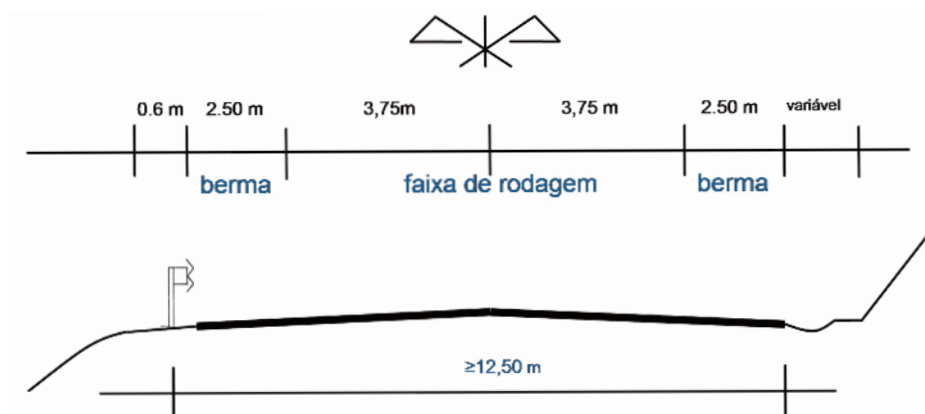
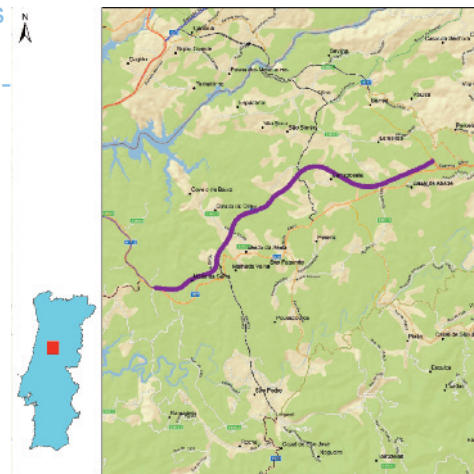
Data de Abertura Tráfego

19-02-2010

Descrição

Consistiu na construção de 17,2 Kms do IC 6, entre Catraia dos Poços e Venda de Galizes, incluindo a “Variante à Tábua”.

Insera-se no distrito de Coimbra, dando melhor acessibilidade aos concelhos de Arganil, Tábua e Oliveira do Hospital, bem como a melhoria de ligação da região da Beira da Serra ao Litoral do país.





04. IC32 - Casas Velhas / Palhais Ligação ao Funchalinho

Distrito:

Setúbal

Estrada:

Extensão:

1,4km

Valor Adjudicação (s/ IVA)

€

Concessão:

Estadas de Portugal, S.A.

Subconcessão:

Baixo Tejo

Data de Concurso

29-07-2008

Data de Contrato

16-07-2009

Data de Consignação

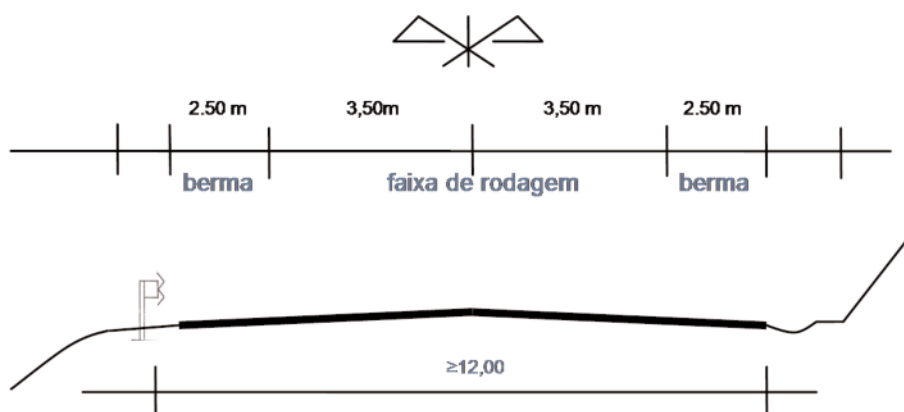
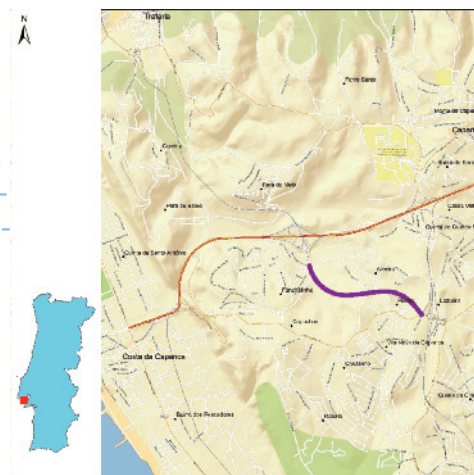
17-08-2009

Data de Abertura Tráfego

02-03-2010

Descrição

O traçado da Ligação ao Funchalinho, com uma extensão de cerca de 1,4 km, tem origem no Nó do Funchalinho, já construído, inserido no IC20 – Via Rápida da Caparica e termina junto ao Nó do Lazarim, inserido no Trecho Lazarim / Palhais do IC32. Nos primeiros 700 metros de extensão, esta ligação desenvolve-se sobre uma estrada existente. Dada a natureza da Ligação ao Funchalinho, são admitidos cruzamentos de nível. No entanto, os necessários restabelecimentos das vias locais serão feitos através de rotundas, uma vez que estas apresentam melhores características do ponto de vista da segurança rodoviária.





05. IC32 - Casas Velhas / Palhais Ligação à Trafaria

Distrito:

Setúbal

Estrada:

Extensão:

2.0 km

Valor Adjudicação (s/ IVA)

€

Concessão:

Estadas de Portugal, S.A.

Subconcessão:

Baixo Tejo

Data de Concurso

Data de Contrato

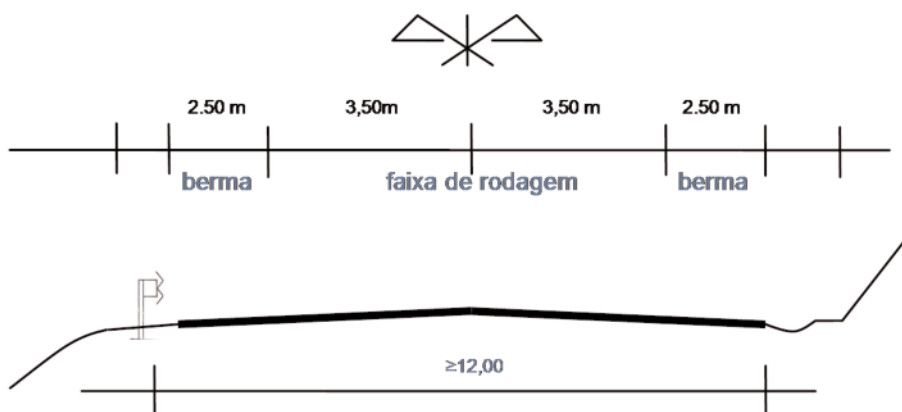
Data de Consignação

Data de Abertura Tráfego 02-03-2011

Descrição

A ligação à Trafaria tem como objectivo a melhoria de acesso à Trafaria com especial incidência para o tráfego pesado com destino aos silos de armazenamento de graneis sólidos alimentares que se localizam na Trafaria. Este tráfego usa actualmente a 337-1, entre o Nó de Casas Velhas do IC20 – Via Rápida da Caparica e a Trafaria, via que apresenta um traçado em planta bastante sinuoso e em perfil apresenta pendentes acentuadas, tornando o acesso aos pesados difícil. A alternativa à EN337-1 é a EN10-1, no término do IC20 – Via Rápida da Caparica, para Norte, que com as características marcadamente urbanas, não a torna uma via adequada para o acesso de pesados à Trafaria, tendo em conta os impactes negativos que a circulação destes veículos provoca nas populações ao longo da via. A ligação à Trafaria desenvolve-se no Concelho de Almada, com uma extensão de cerca de 2km numa orografia pouco acidentada e com existência de alguns núcleos urbanos já consolidados, ainda que dispersos.

O traçado desenvolvido teve sempre Subjacente a minimização dos impactes ambientais, o interesse público e das populações em particular.





06. IC17 (CRIL) Buraca - Pontinha

Distrito:

Lisboa

Estrada:

IC17

Extensão:

4,4km

Valor Adjudicação (s/ IVA)

111 611 840,00€

Concessão:

Estadas de Portugal, S.A.

Subconcessão:

Grande Lisboa

Data de Concurso

19-01-2007

Data de Contrato

16-11-2007

Data de Consignação

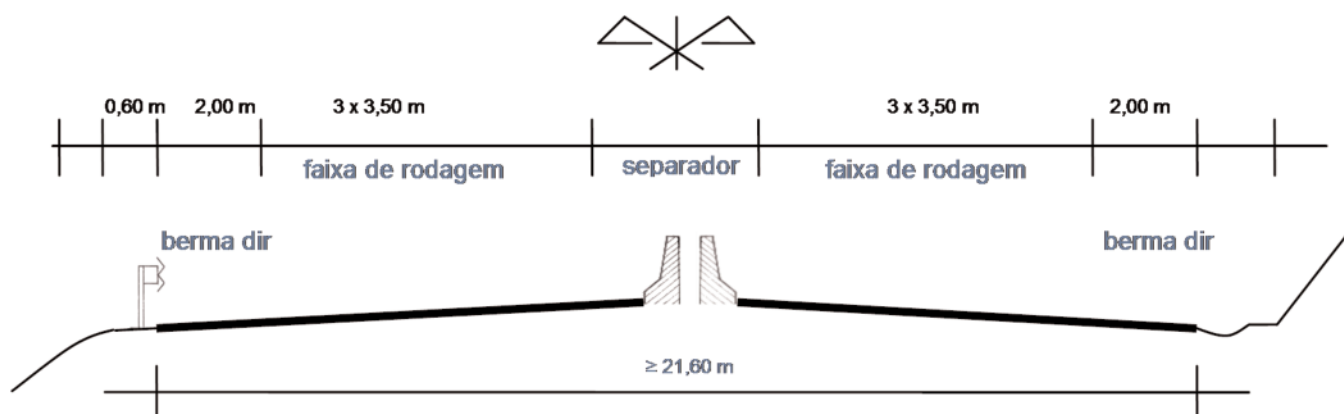
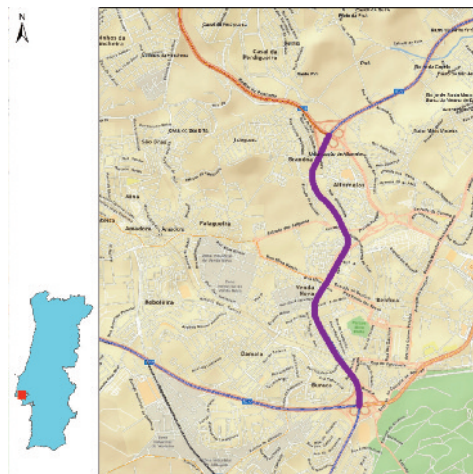
18-12-2007

Data de Abertura Tráfego

17-04-2011

Descrição

No contrato de concepção/construção, para o fecho da CRIL – Circular Regional Interior de Lisboa, destaca-se a execução de 4 Túneis Rodoviários, tendo o mais extenso cerca de 1500 m; a preservação dos Aquedutos das Águas Livres e das Francesas; a construção de 4 Nós de Ligação e reformulação de 2 Nós existentes; o desvio / reposição dos Caneiros da Damaia e de Alcântara; e os trabalhos de Integração Paisagística.





07. EN369 - Variante à Ponte de Vila Formosa

Distrito:
Portalegre
Estrada:
EN369

Extensão:
3,0km
Valor Adjudicação (s/ IVA)
6 200 000,00€

Concessão:
Estadas de Portugal, S.A.
Subconcessão:

Data de Concurso 29-07-2008
Data de Contrato 16-07-2009
Data de Consignação 17-08-2009
Data de Abertura Tráfego 29-07-2010

Descrição

A obra diz respeito à construção da EN 369 – Variante à Ponte de Vila Formosa, a qual se inicia sobre a actual EN 369, cerca do Km 7+400, e termina novamente sobre a actual EN 369, cerca do Km 10+500.

A variante tem uma extensão de 3000m

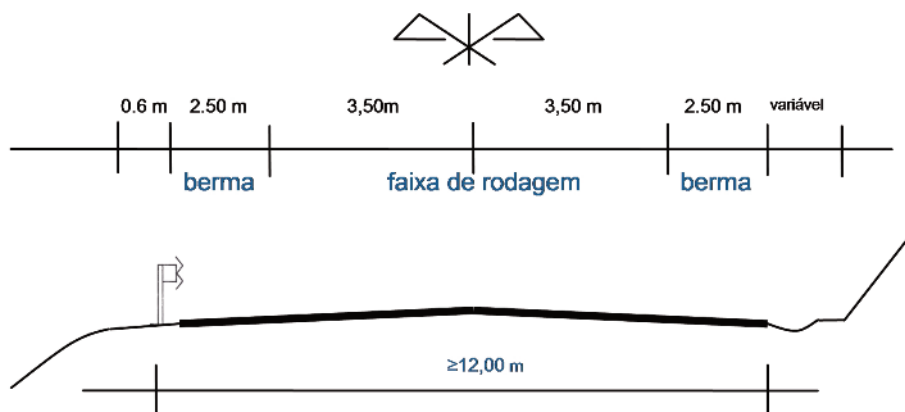
Contempla ainda a recuperação da Ponte Romana de Vila Formosa (monumento nacional), o arranjo paisagístico de uma zona de lazer junto à ponte romana, que inclui acessos, estacionamento e equipamentos próprios para usufruto e valorização do monumento nacional que é a ponte romana.

Os principais trabalhos compreendidos neste empreendimento são:

- Execução de 3 km de estrada;
- Construção de Ponte com 220m de extensão;
- Construção de Passagem Agrícola;

São executadas 2 ligações à rede viária existente:

- Ligação 1 – Acesso a Vila Formosa;
- Ligação 2 – Acesso à EN369 / Ponte Romana.





Distrito:

Castelo Branco

Estrada:

EN351

Extensão:

14 km

Valor Adjudicação (s/ IVA)

16 359 915,22€

Concessão:

Estadas de Portugal, S.A.

Subconcessão:

Data de Concurso

16-12-2005

Data de Contrato

27-07-2008

Data de Consignação

28-08-2008

Data de Abertura Tráfego

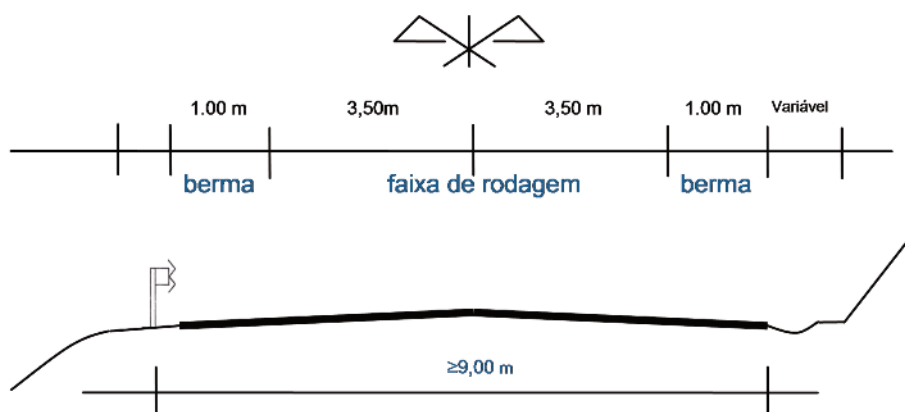
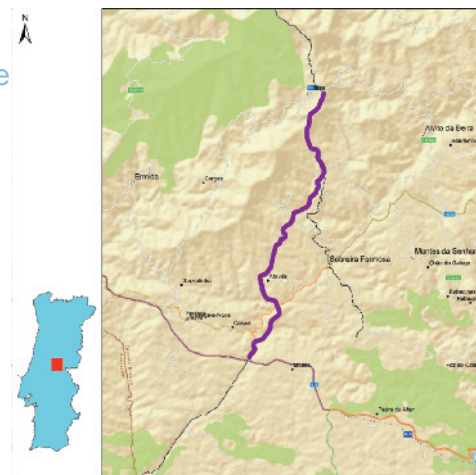
29-07-2010

Descrição

Trata-se de uma Variante à actual EN351 entre Isna e Sobreira Formosa e da E.N.233 entre Sobreira Formosa e a E.N.241.

O traçado, com uma extensão aproximada de 14.154m, desenvolve-se predominantemente com uma orientação Norte / Sul, e tem o seu início junto a Isna, a Nascente desta localidade, e final nas imediações do IC8, junto ao nó de ligação a Proença-a-Nova.

Estão previstas doze ligações de nível com a rede viária existente, nomeadamente com estradas nacionais, caminhos municipais e caminhos rurais.





Distrito:

Faro

Estrada:

EN270

Extensão:

4,4 km

Valor Adjudicação (s/ IVA)

7 459 895,85€

Concessão:

Estadas de Portugal, S.A.

Subconcessão:

Data de Concurso

29-03-2006

Data de Contrato

21-11-2008

Data de Consignação

23-12-2008

Data de Abertura Tráfego

30-07-2010

Descrição

Esta variante desenvolve-se no distrito de Faro, concelho de Loulé, numa extensão de cerca de 4,4 Kms.

A variante tem como objectivo a construção da primeira fase da Variante Norte de Loulé à EN270, que permitirá uma melhor acessibilidade à zona Norte da cidade de Loulé.

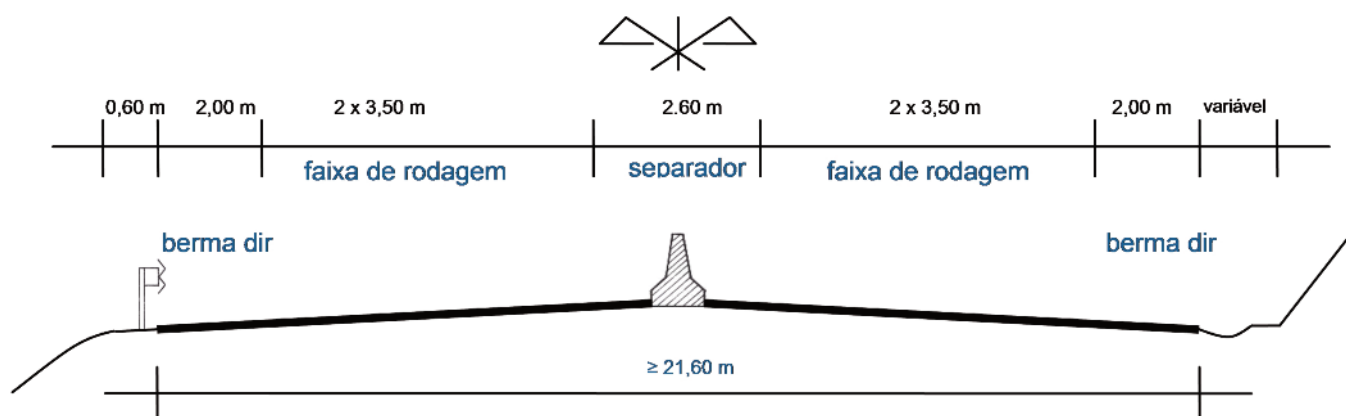
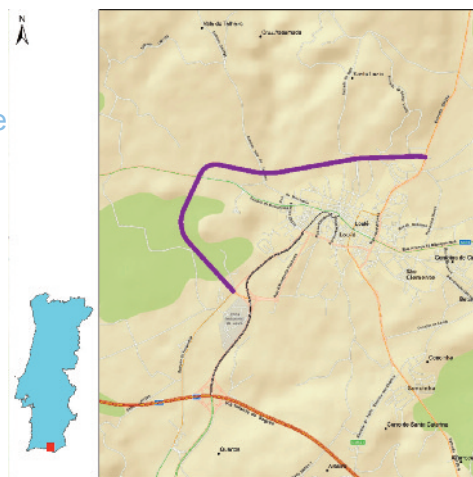
Simultaneamente será concluída a Variante à EN396 entre a zona industrial de Loulé e a EN270, que em articulação com a variante norte, criará um acesso privilegiado da zona Norte da cidade de Loulé à A22 - Via Infante de Sagres.

O restabelecimento e articulação com a rede viária existente e o acesso às propriedades afectadas pela construção da nova variante são garantidos por 4 rotundas de nível, por 5 restabelecimentos e por caminhos paralelos.

Está prevista a construção de 4 obras de arte do tipo corrente, sendo 2 passagens superiores (PS) e 2 passagens agrícolas (PA).

Inclui a construção de 1 obra de arte do tipo especial, entre os Kms 2+448,50 e 2+564,50 perfazendo uma extensão total de 116m repartida por 5 tramos com vãos de 16m – 3 x 28m – 16m.

Inclui ainda uma Passagem Superior para Peões, em regime de concepção/construção, destinando-se a manter o acesso pedonal existente na actual EM525





Distrito:

Viana do Castelo

Estrada:

EN13

Extensão:

1.1km

Valor Adjudicação (s/ IVA)

4 141 897,39€

Concessão:

Estadas de Portugal, S.A.

Subconcessão:**Data de Concurso**

18-07-2008

Data de Contrato

20-03-2009

Data de Consignação

29-04-2009

Data de Abertura Tráfego

05-08-2010

Descrição

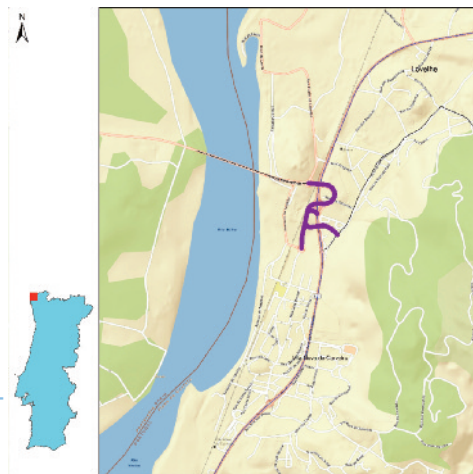
O empreendimento em apreço localiza-se no Distrito de Viana do Castelo, concelho de Vila Nova de Cerveira.

Pretendeu-se garantir a articulação da travessia sobre o Rio Minho com a EN13, reformulando, ao mesmo tempo, a ligação a partir do norte ao centro de Vila Nova de Cerveira.

Dá continuidade à travessia da ponte internacional, para nascente, transpondo a Linha de Caminho de Ferro através dum ramo, bidireccional, e articulando com a EN13 através de uma nova rotunda na zona do actual Nó a qual permite garantir todos os movimentos entre a EN 13, a ponte e o acesso a Vila Nova de Cerveira. A partir desta rotunda promove-se também a ligação ao centro de Vila Nova de Cerveira, nomeadamente à zona ribeirinha, através da Passagem Inferior ao Caminho de Ferro.

Incluiu uma intervenção na EN13 em cerca de 1100m, com reconstrução do pavimento, introdução de vias de aceleração e de separador central.

Foram eliminados os acessos directos à EN13, mantendo-se os acessos a outras vias, como é o caso da EN302 e o CM de acesso a Picouto, permitindo apenas as entradas na mão por questões de segurança. A empreitada integra duas obras de arte correntes, uma passagem superior à Linha do Minho em betão armado com dois vãos de 22,75m cada, e uma passagem inferior à EN13 através de pórtico em betão armado betonado in situ com vão livre de 10,75m.





Distrito:

Coimbra

Estrada:

IC2

Extensão:

5,05 km

Valor Adjudicação (s/ IVA)

17 900 000,00€

Concessão:

Estadas de Portugal, S.A.

Subconcessão:

Data de Concurso

01-02-2005

Data de Contrato

03-10-2007

Data de Consignação

05-11-2007

Data de Abertura Tráfego

12-09-2010

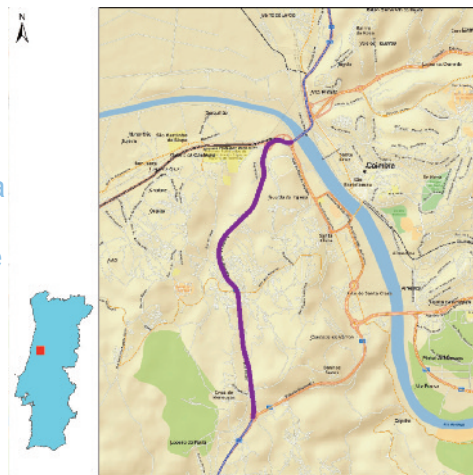
Descrição

A Obra desenvolve-se no concelho de Coimbra, freguesias de Santa Clara e S. Martinho do Bispo.

Traduz-se na construção de um troço do IC2, a sudoeste de Coimbra, com o objectivo de retirar o tráfego de passagem da travessia poente a Coimbra.

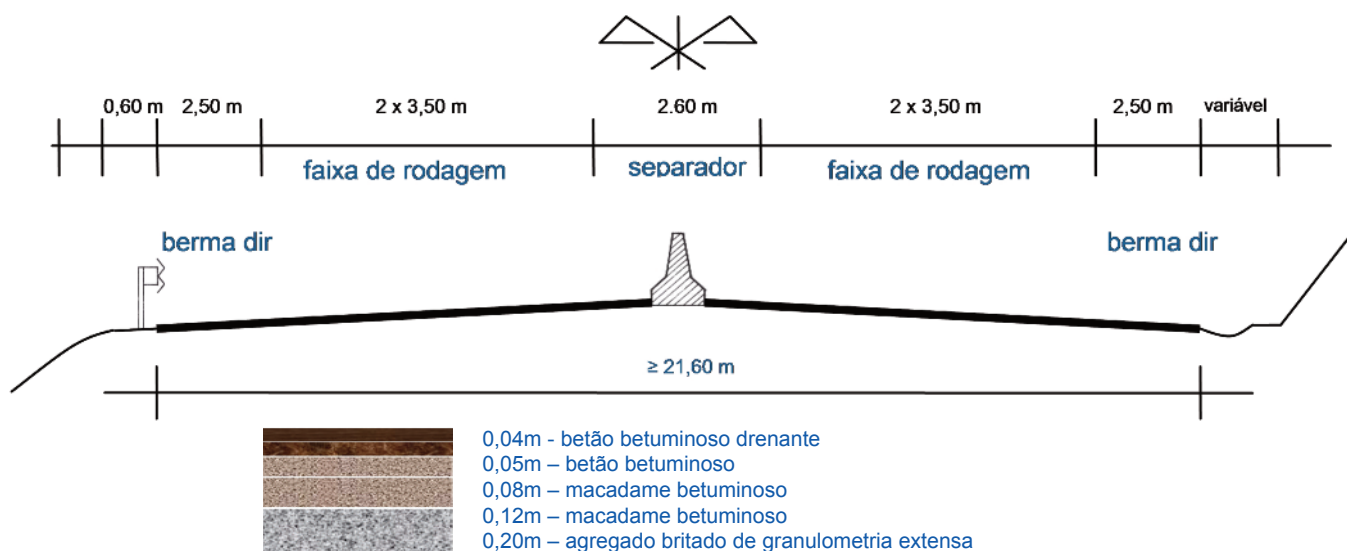
Com uma extensão de cerca de 5.050 metros, ligará ao actual IC2 e à empreitada recentemente concluída “Ligação entre o IC2 e o acesso sul à Ponte Europa” no Nó com a EN1, localizado ao Km 184 (zona de Cruz de Morouços), sendo que o outro extremo ligará também ao IC2 ao Km 190 (na zona da Ponte Açude / Almegue).

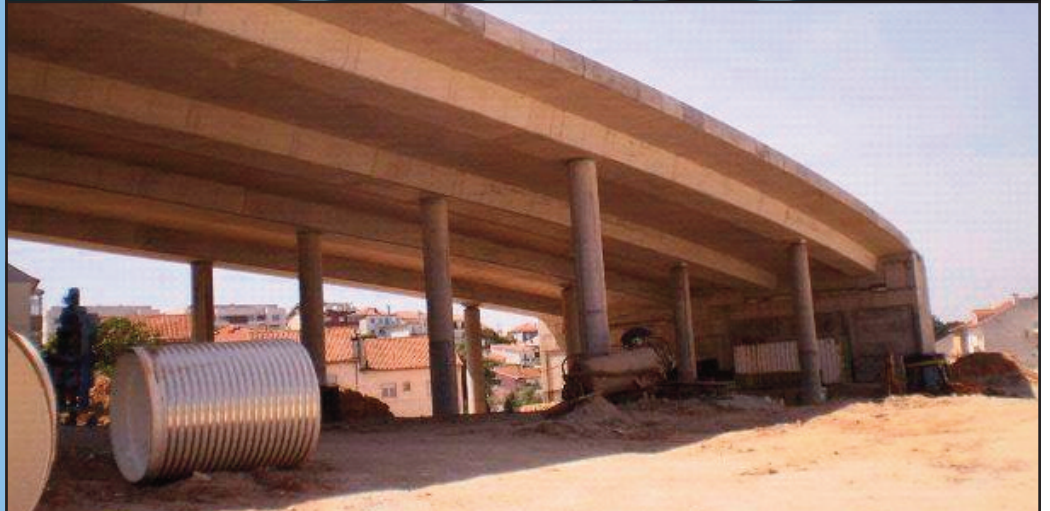
Face à zona urbana atravessada, serão necessárias 25 Obras de Contenção, com recurso a maciços de solos reforçados, muros de “terra-armada”, muros de betão, muros “gabião”, muros em “cortinas de estacas secantes”, paredes ancoradas e paredes pregadas.



Inclui ainda 8 Obras de Arte, sendo duas delas Viadutos.

As ligações à malha secundária existente são asseguradas pelo Nó com a EN341 (ligação desnivelada através da construção de uma Rotunda desnivelada, subjacente à Plena Via) e localizada nas proximidades do Hospital dos Covões





12. EN 229 - Variante a Aguiar da Beira

Distrito:

Aveiro

Estrada:

EN229

Extensão:

3,669 km

Valor Adjudicação (s/ IVA)

5 129 084,18 €

Concessão:

Estadas de Portugal, S.A.

Subconcessão:

Data de Concurso

22-10-2006

Data de Contrato

10-07-2009

Data de Consignação

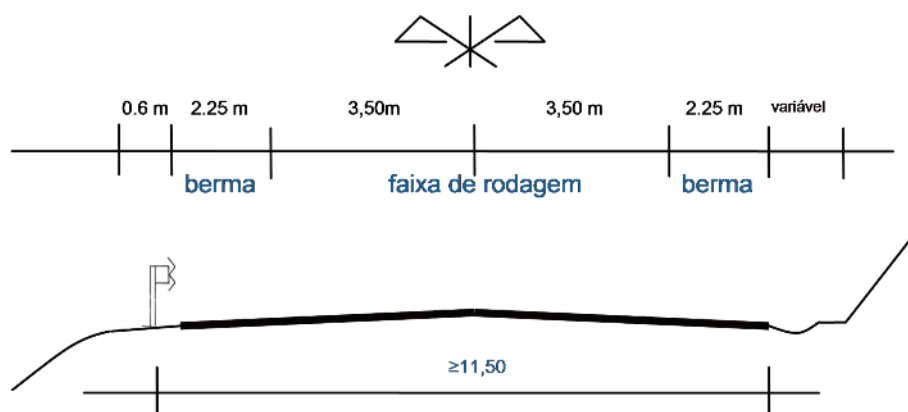
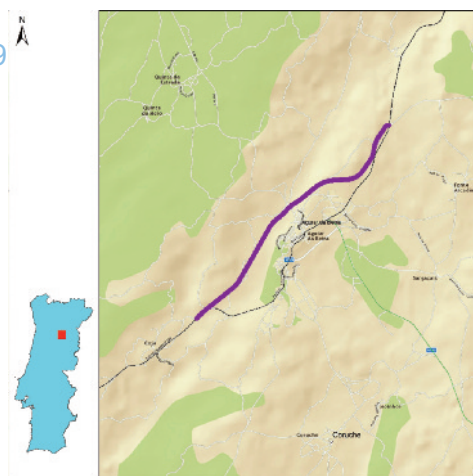
07-08-2009

Data de Abertura Tráfego

15-09-2010

Descrição

A obra constitui a execução de um lanço de estrada com 3,669 Km de extensão, a Poente/Norte de Aguiar da Beira, ligando com a EN229 a SW e a NE por intermédio de um entroncamento e de uma rotunda, respectivamente, de forma a que, desviando o tráfego que está apenas de passagem, se evita o atravessamento da Vila permitindo uma maior fluidez e uma maior segurança no tráfego interno da mesma..





13. EN246-1 - Variante a Castelo de Vide

Distrito:
Portalegre
Estrada:
EN246-1

Extensão:
2,0km
Valor Adjudicação (s/ IVA)
2 320 096,07€

Concessão:
Estadas de Portugal, S.A.
Subconcessão:

Data de Concurso	29-07-2008
Data de Contrato	16-07-2009
Data de Consignação	17-08-2009
Data de Abertura Tráfego	15-09-2010

Descrição

A obra a levar a efeito diz respeito à construção da EN246-1 - Variante a Castelo de Vide, com início na EN 246-1, junto ao Fontanário a Poente de Castelo de Vide.

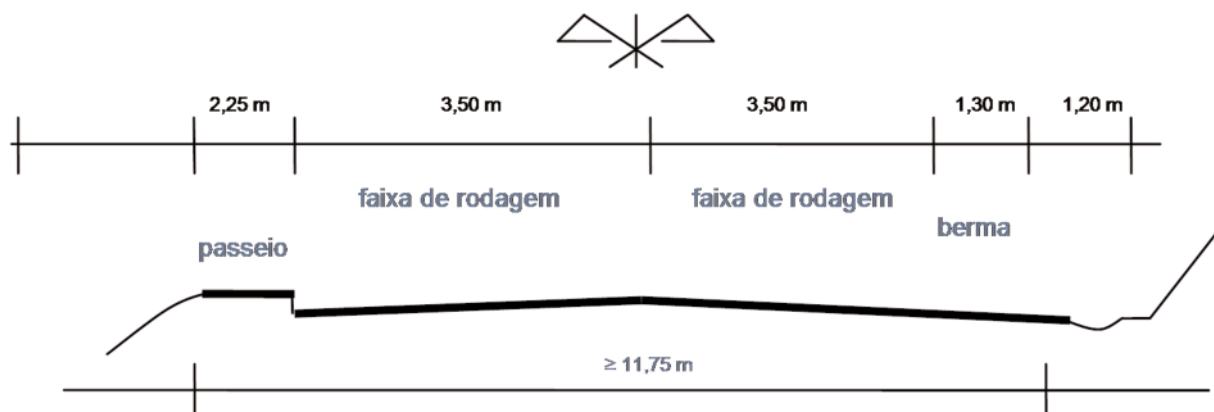
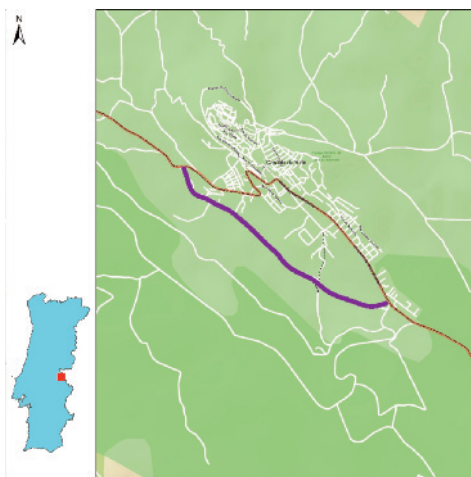
desenvolve-se ao longo do Caminho Municipal 1141 e termina naquela EN, junto à ligação para Serra da Penha, a Nascente, permitindo assim que o tráfego de passagem que actualmente circula nesta localidade, o faça através desta variante.

A extensão desta intervenção é de cerca de 2 Km, tendo havido a preocupação de reduzir ao mínimo indispensável a afectação das edificações, muros e propriedades adjacentes.

Os principais trabalhos compreendidos neste empreendimento são:

- Execução de cerca de 2 km de estrada;
- Construção de 3 rotundas de Ligação;

Construção de Restabelecimentos de Estradas Nacionais, Municipais, Caminhos Municipais e Rurais.





14. EN322 - Variante entre o IP3 e S. Martinho da Anta

Distrito:

Vila Real

Estrada:

EN322

Extensão:

6.6km

Valor Adjudicação (s/ IVA)

12 424 493,00€

Concessão:

Estadas de Portugal, S.A.

Subconcessão:

Data de Concurso

29-07-2008

Data de Contrato

02-04-2009

Data de Consignação

24-05-2009

Data de Abertura Tráfego

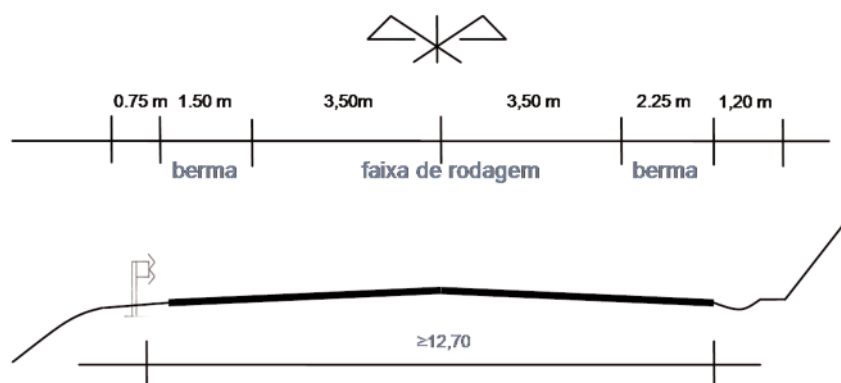
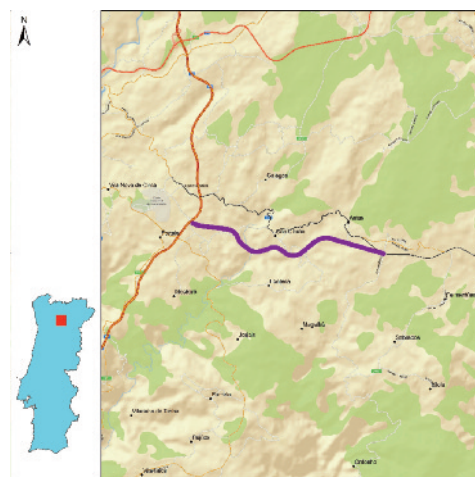
24-09-2010

Descrição

A empreitada consiste na execução de uma Variante à EN322, no lanço compreendido entre o IP3/A24 e S. Martinho de Anta, numa extensão total de 6,8 Km, tendo em vista a ligação à sede do concelho de Sabrosa a partir do IP3/A24.

No estudo do traçado foram consideradas três ligações à rede viária existente e o restabelecimento de estradas municipais e caminhos agrícolas, com a execução de 5 passagens superiores, 1 passagem inferior e 4 passagens a agrícolas.

São ainda contempladas 3 obras de arte especiais, o Viaduto para atravessamento do vale de Andrães e as Pontes sobre a Ribeira de Tanha e sobre o Ribeiro da Ponte da Corva.





15. EN242 - Variante da Nazaré

Distrito:

Leiria

Estrada:

EN242

Extensão:

5,64km

Valor Adjudicação (s/ IVA)

19.113.595,56€

Concessão:

Estadas de Portugal, S.A.

Subconcessão:

Litoral Oeste

Data de Concurso

Data de Contrato

Data de Consignação

Data de Abertura Tráfego 13-10-2010

Descrição

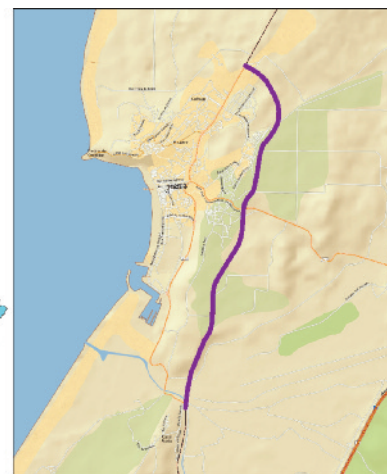
A construção da Variante da Nazaré desenvolve-se segundo uma orientação Sul-Norte, a cerca de 1km a Nascente da zona urbana da Nazaré.

O traçado da Variante tem início e final na própria EN 242, com origem a Sul da Ponte

das Barcas e fim a Norte da Nazaré, perto do Parque de Campismo Vale Paraíso.

Pussui as seguintes de ligações com a rede viária envolvente:

- Cerca do km 0,7, após o viaduto sobre o Rio Alcôa, uma rotunda de nível que estabelece a articulação com a actual EN242;
- Cerca do km 3,3, uma rotunda que permite estabelecer a principal ligação à Nazaré, através da EN 8-5, estando-lhe associadas outras duas rotundas, de menores dimensões, e características marcadamente urbanas.
- Cerca do km 4,2, uma outra rotunda de nível que estabelece a interligação entre a Variante e o lanço Nazaré / Alcobaça / EN1 do IC9, permitindo também assegurar acessibilidade directa à Nazaré.
- No final do traçado, uma outra rotunda, designada por Rotunda 4, que assegura a ligação com a actual EN242.





16.

A4 - Amarante - Padronelo A4 - Padronelo - Ligação ao IP4

Distrito:

Vila Real

Estrada:

A4

Extensão:

3.9 km

Valor Adjudicação (s/ IVA)

€

Concessão:

Túnel do Marão

Subconcessão:

Data de Concurso

Data de Contrato

Data de Consignação

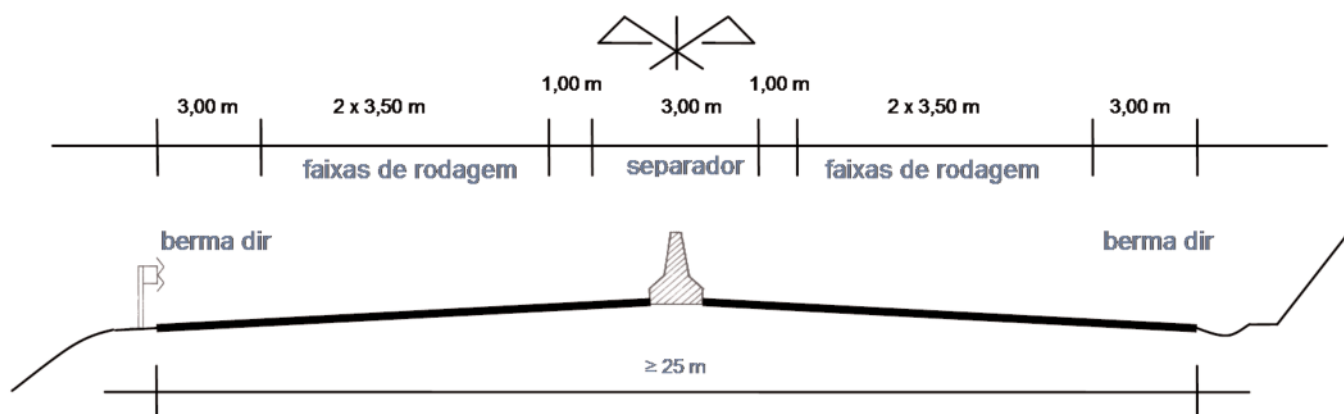
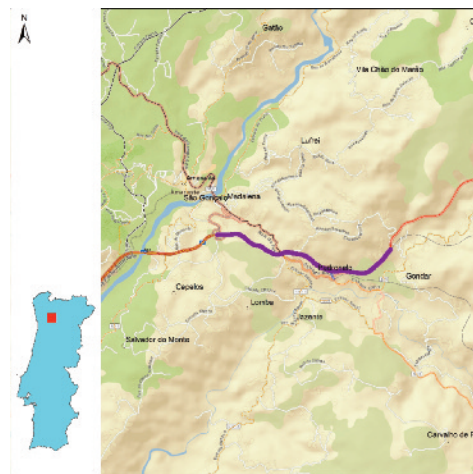
Data de Abertura Tráfego

16-12-2010

Descrição

Este empreendimento é da responsabilidade da Auto – estrada do Marão, sob atutela do Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, IP(InIR). A entidade licenciadora do presente projecto é o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC).

Este projecto corresponde ao alargamento e beneficiação do actual IP4, entre o Nó de Gerales e a Ligação ao IP4, numa extensão aproximada de 3,9 km





17. IP2 - Trancoso-Celorico

Distrito:

Guarda

Estrada:

IP2

Extensão:

18km

Valor Adjudicação (s/ IVA)

72 327 697€

Concessão:

Estadas de Portugal, S.A.

Subconcessão:

Douro Interior

Data de Concurso

Data de Contrato

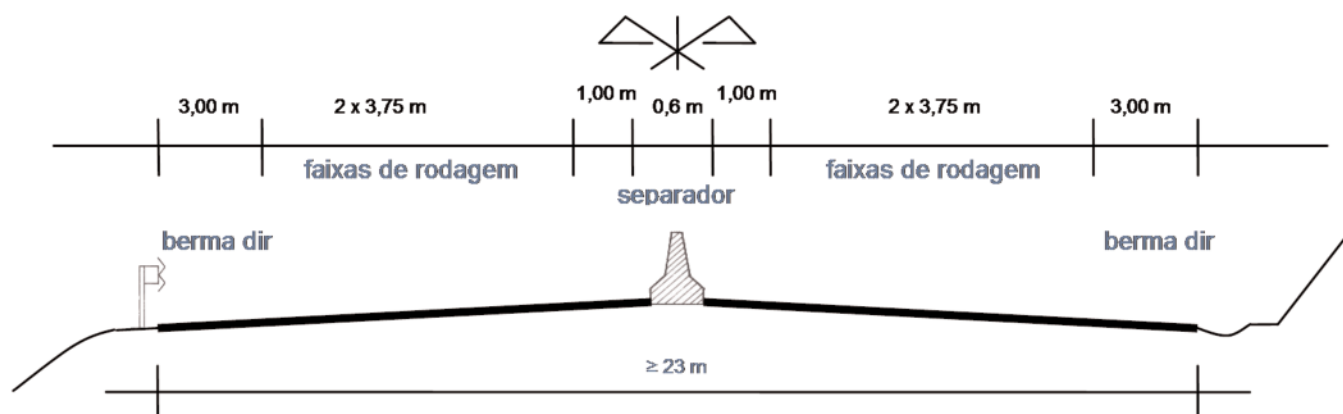
Data de Consignação

Data de Abertura Tráfego

20-12-2010

Descrição

Este lanço tem uma extensão de 18km iniciando-se a 4km da ligação a Trancoso, junto a localidade de S. Martinho, e termina no IP5/A25 junto do Nó de Ratoeira Nascente Próximo da localidade de Aldeia Rica. Compreende também as ligações a vila Franca das Neves e a ligação do IP2 à EN102, e ainda a Beneficiação da EN102 entre a variante de Celorico e a Ligação do IP2 à EN102





18. IC5 - Murça(IP4) - Carlão

Distrito:

Vila Real

Estrada:

IC5

Extensão:

7,0km

Valor Adjudicação (s/ IVA)

€

Concessão:

Estadas de Portugal, S.A.

Subconcessão:

Douro Interior

Data de Concurso

Data de Contrato

Data de Consignação

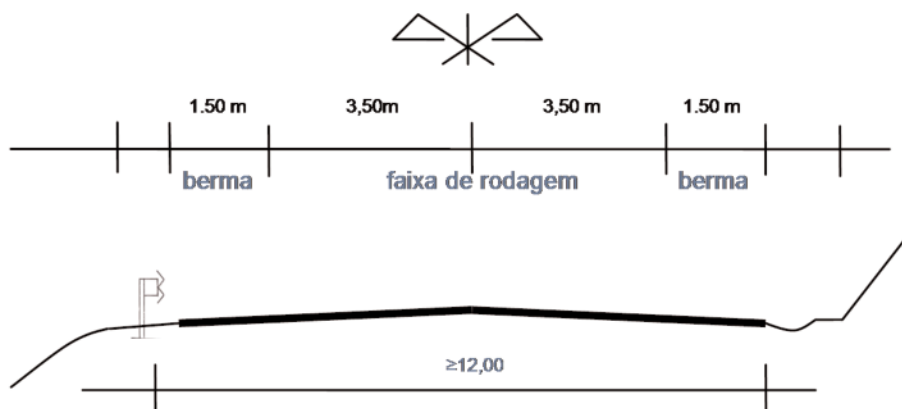
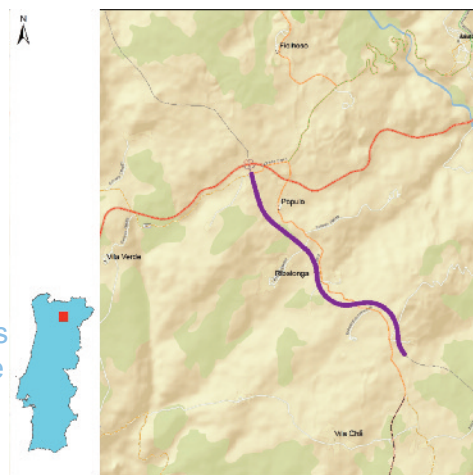
Data de Abertura Tráfego 22-12-1010

Descrição

O conjunto de lanços do IC5 entre Murça e Miranda do Douro (Duas Igrejas), que tem uma extensão aproximada de 131km, inicia-se junto ao IP4, nas proximidades de Murça, após o atravessamento da EN15, e termina na EN221, a nascente da localidade de Duas Igrejas, próximo de Miranda do Douro.

O Trecho Murça / Carlão tem uma extensão de 7km e situa-se no Distrito de Vila Real.

Integra-se no lanço com início a sul do actual IP4(nó do Pópulo), nas proximidades de Murça, após o atravessamento da EN15. Termina nas Proximidades de Carlão antes da materialização do designado Nó de Carlão.





19. A41 - Picoto-Nó da Ermida

Distrito:

Porto

Estrada:

A41

Extensão:

33,0 km

Valor do Empreendimento

325 200 000€

Concessão:

Douro Litoral

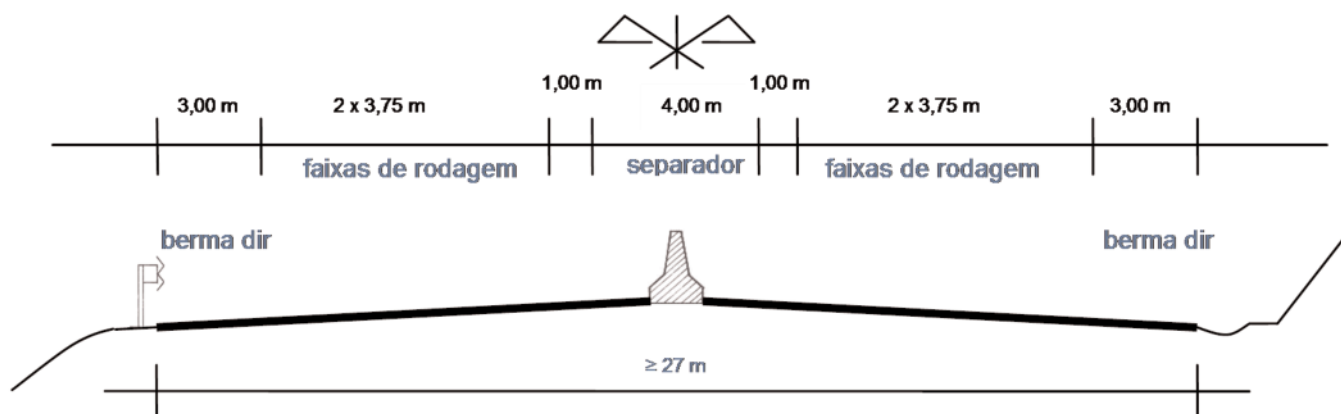
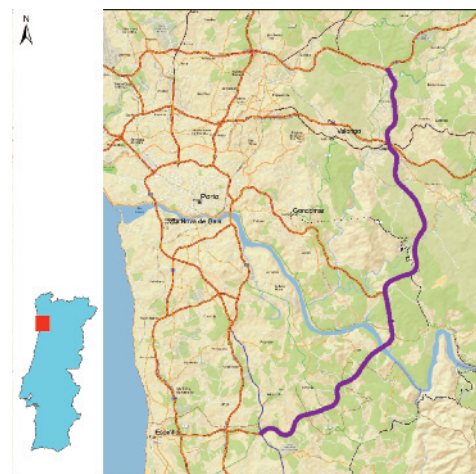
Subconcessão:

Data de Concurso

Data de Contrato

Data de Consignação

Data de Abertura Tráfego 01-04-2011





20.

A43\IC29 - Gondomar / Gens A43\IC29 - Gens / Aguiar de Sousa

Distrito:

Porto

Estrada:

A43

Extensão:

8,5km

Valor do Empreendimento

59 300 000€

Concessão:

Douro Litoral.

Subconcessão:**Data de Concurso**

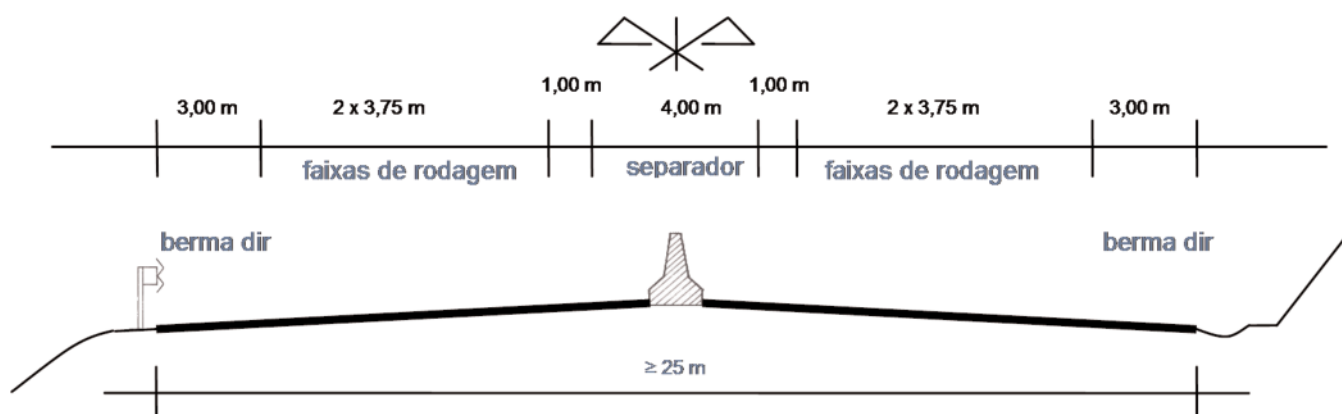
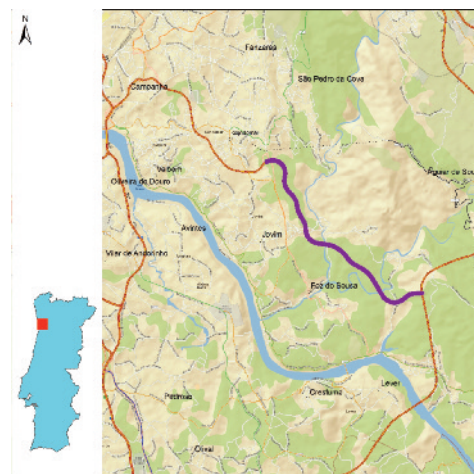
Data de Contrato

Data de Consignação

Data de Abertura Tráfego 01-04-2011

Descrição

O Itinerário Complementar 29 (IC29), também referido como a Via Rápida de Gondomar, é uma das estradas previstas no Plano Rodoviário Nacional, que tem como objectivo estabelecer a ligação entre o Porto e o IC24 (Circular Regional Exterior do Porto (CREP)). Estes sublanços da A43/IC29 com aproximadamente 8,5 km, que estabelece a ligação entre o troço já existente da A43/IC29, que actualmente termina em Gondomar, à A41/IC24.





21.

EN210 - Variante entre os km56+200 e 56+520 incluindo nova ponte sobre o Rio Ovelha

Distrito:

Porto

Estrada:

EN210

Extensão:

0,319km

Valor Adjudicação (s/ IVA)

1 644 887€

Concessão:

Estadas de Portugal, S.A.

Subconcessão:

Data de Concurso

Data de Contrato

Data de Consignação

Data de Abertura Tráfego

06-05-2011

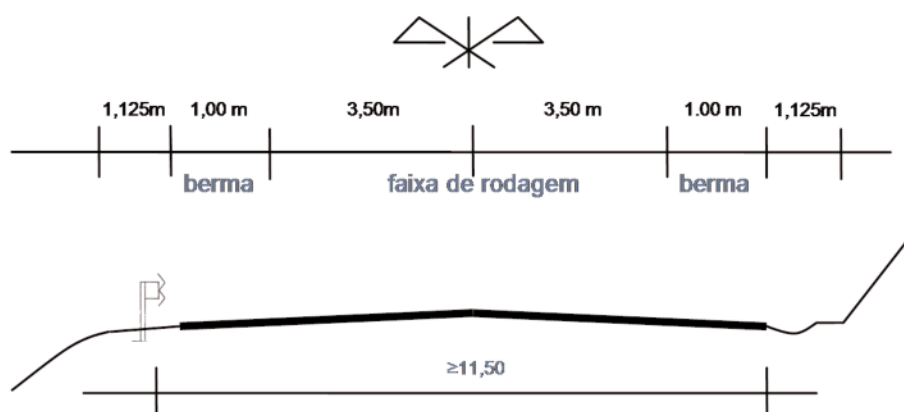
Descrição

A empresa estradas de Portugal S.A. realizou a empreitada para a execução da Variante à EN210, entre os km56+200 e 56+520, a qual incluía construção de uma nova Ponte sobre o rio Ovelha, junto à povoação de Pontinha, no concelho de marco de Canaveses, estabelecendo a ligação, para Norte, à freguesia de várzea da Ovelha e Aliviada

A obra de arte tem um vão total de 76.00m, distribuído por um vão central de 36.00m e dois vãos laterais com 18.00m e 22.00m. A altura máxima do rio é de cerca de 12.00m. A Solução estrutural adoptada para esta ponte é a de um pórtico de três tramoas com dois pilares verticais de fuste único

O taboleiro é composto por uma laje de nervura única central aligeirada, vazada, pré esforçada, apresentando uma constante de 1.65m, e com ligação monolítica aos pilares

Os encontros, com alturas variáveis até cerca de 10.00m, dada a forte variação de orografia do local, são do tipo aparente, sendo compostos por muro de testa e por muros de avenida, na extensão máxima de 25m e dotados de gigantes.





22. Ligação A12 - EN10 Alto da Guerra

Distrito:

Setúbal

Estrada:

Concessão:

Brisa, S.A.

Subconcessão:

Extensão:

4,30km

Valor do Empreendimento

16.000.000 €

Data de Concurso

Data de Contrato

Data de Consignação

Data de Abertura Tráfego 19-05-2011

Descrição

Características da Obra:

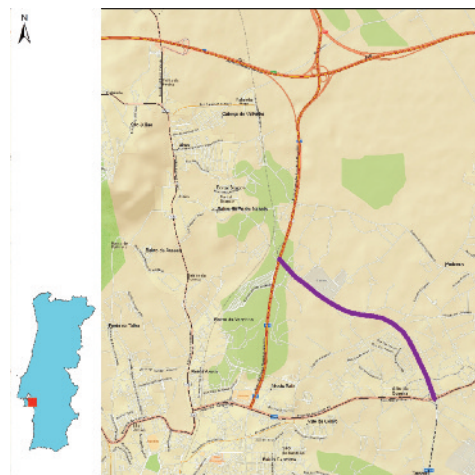
Extensão – 4,3 km

Nós de ligação – 3

Nó 1 – Nó de Ligação à A12

Nó 2 – Nó de Ligação à Rede viária local, servindo a Central de Compostagem da Amarsul e futura zona comercial

Nó 3 – Nó de Ligação à EN 10 dando continuidade à zona industrial da Mitrena, Porto de Setúbal e ZIL.





A1 - Condeixa – Coimbra Sul para 2x3 vias

Concessão: Brisa

Extensão: 16,8 km:

Data de Abertura Tráfego: 2009

A1 - Estarreja / Feira - Alargamento e beneficiação para 2x3 vias

Concessão: Brisa

Extensão: 16,8 km:

Data de Abertura Tráfego: 2010

A2 - Coina / Setúbal - Alargamento para 2x3 vias

Concessão: Brisa

Extensão: 13,5 km

Data de Abertura Tráfego: 2011

A8 - Cril/Malveira - Alargamento para 2x3 vias

Concessão: Oeste

Extensão: 16,8 km

Data de Abertura Tráfego: 2011



Rua dos Lusíadas, 9 - 4º F • 1300-364 LISBOA
Tel.: 213 643 116 • Fax: 213 643 119
inir@inir.pt www.inir.pt