

REQUALIFICAÇÃO DO EIXO TRANSVERSAL SERRANO (EN 122-1 / ER 124 / ER 267)



JULHO 2010

ALGARVE 21
PROGRAMA OPERACIONAL

ÍNDICE

Requalificação do Eixo Transversal Serrano (EN 122/1, ER 124 e ER 267)

Introdução.....	1
Quadro Resumo do Levantamento.....	5
Planta Geral – Localização dos Troços de Intervenção.....	Esc.: 1/360 000
Anexo 01 - Fichas dos Troços do Concelho de Alcoutim	
Planta 01 – Localização dos Troços de Intervenção de Alcoutim.....	Esc.: 1/100 000
Anexo 02 - Fichas dos Troços do Concelho de Tavira	
Planta 02 – Localização dos Troços de Intervenção de Tavira.....	Esc.: 1/100 000
Anexo 03 - Fichas dos Troços do Concelho de Loulé	
Planta 03 – Localização dos Troços de Intervenção de Loulé.....	Esc.: 1/100 000
Anexo 04 - Fichas dos Troços do Concelho de Silves	
Planta 04 – Localização dos Troços de Intervenção de Silves.....	Esc.: 1/100 000
Anexo 05 - Fichas dos Troços do Concelho de Monchique	
Planta 05 – Localização dos Troços de Intervenção de Monchique.....	Esc.: 1/100 000
Anexo 06 - Fichas dos Troços do Concelho de Aljezur	
Planta 06 – Localização dos Troços de Intervenção de Aljezur.....	Esc.: 1/100 000

REQUALIFICAÇÃO DO EIXO TRANSVERSAL SERRANO (EN 122-1 / ER124 / ER267)

Introdução

*"A rede rodoviária do Algarve estrutura-se a partir do IP 1/A 2 e da VLA (A 22) que estabelecem a ligação ao resto do país e a Espanha. A A 22 estrutura ainda as ligações longitudinais regionais no sentido Este - Oeste e é complementada por duas vias de distribuição intra regionais: a sul a ER 125 e a norte a ER 124/ER 267. A ER 125 estabelece a interligação do sistema urbano (polinúcleado) regional litoral, desempenhando o eixo transversal serrano (ER124/267) o mesmo papel no interior, ligando entre si as principais sedes de concelho e freguesias serranas"*¹.

No que respeita aos desafios e prioridades de actuação está previsto no documento **Algarve – Estratégia de Desenvolvimento (2007 – 2013)** (...) *"que a consolidação de uma rede urbana regional equilibrada requer o estabelecimento de uma rede hierarquizada de centros/pólos de actividade económica, especializados e complementares, ligados entre si e ao exterior por sistemas de acessibilidades e telecomunicações adequado"* (...).

"O Modelo Territorial proposto integra dois elementos de estruturação do sistema urbano: aglomerações urbanas, constituídas por conjuntos de áreas urbanas e respectivos pólos, e eixos de articulação urbana, que consistem em ligações de centros urbanos que promovem a articulação entre diversos espaços e áreas de influência".

"Como principais eixos de articulação identificam-se:

(...)

- ***Eixo Transversal Serrano:** uma rede secundária assente na promoção e valorização dos centros tradicionais do interior (sedes de concelho ou de freguesia), localizados em cadeia ao longo de um eixo que percorre transversalmente o território da Serra - Alcoutim, Pereiro, Martim Longo, Cachopo, Salir, Benafim, Alte, S. Bartolomeu de Messines, S. Marcos da Serra, Alferce, Monchique, Marmeleite e Aljezur. É indispensável dotar estes centros de um conjunto adequado de equipamentos e serviços à população e de suporte ao aparecimento de novas dinâmicas sócio-económicas ou ao incremento das existentes. Estes pequenos centros deverão articular-se entre si, ancorando-se nos centros mais próximos de maior dimensão e dinamismo, nomeadamente os do eixo de articulação do Barrocal (Silves/ Loulé/ S. Brás de Alportel)" (...), tentando colmatar os limiares de procura a uma curta distância com melhores condições de acessibilidades.*

¹ - In Algarve – Estratégia de Desenvolvimento (2007–2013) – CCDR Algarve

- *A conclusão da execução do Plano Rodoviário Nacional no Algarve significa a conclusão da construção do IC27, que estrutura a rede urbana do Baixo Guadiana e liga o sotavento algarvio ao Alentejo, e também a remodelação da EN 120 com perfil de IC (IC4), que estruturará o eixo oeste a Barlavento, de Lagos para o Alentejo litoral, por Aljezur. As novas acessibilidades rodoviárias no seu conjunto, designadamente as conferidas pela A2, pelo IC4 e pelo IC27, vão consolidar a dimensão regional da rede urbana e da sua polinucleação, bem como as suas interligações terrestres com o país e com Espanha.*

Faltam ainda completar algumas ligações da VLA à orla costeira e à EN125 e desta aos centros urbanos da Serra (por melhoramento de vias existentes, ou pela construção de trechos de vias em falta), bem como o melhoramento da EN 124/267 (transversal serrana) entre os principais aglomerados urbanos do interior.

(in Algarve, Estratégia de Desenvolvimento)

O presente levantamento teve como principal objectivo estimar quais as necessidades de intervenção da via ao longo de um eixo que percorre transversalmente o território da Serra Algarvia atravessando cada uma das sedes de concelho ou freguesia, nomeadamente, Alcoutim, Pereiro, Martim Longo, Cachopo, Salir, Benafim, Alte, S.Bartolomeu de Messines, S. Marcos da Serra, Alferce, Monchique, Marmeleite e Aljezur.

Este estudo foi caracterizado por diversos parâmetros, teve em conta as últimas intervenções executadas pelos municípios, com o intuito de traduzir as actuais necessidades de intervenção através de um valor estimado próximo da realidade.

Foi efectuado o levantamento das necessidades de intervenção para os seguintes parâmetros:

- Via
- Berma
- Sinalização
- Equipamento de Segurança
- Drenagem de Águas Pluviais
- Travessias Urbanas

No ponto "Travessias Urbanas" são incluídas as eventuais intervenções de beneficiação e segurança da travessia que este Eixo efectua nos centros urbanos já citados, mas sobretudo intervenções nas zonas de "entrada" e "saída" dos mesmos, fora do perímetro urbano até onde ainda existe alguma habitação dispersa circundante do Centro.

A ideia é conferir um tratamento “urbano” (passeios ou bermas pavimentadas iluminação etc) a estas zonas que não excedem em geral os 500 a 800 m para fora do perímetro urbano, de forma a facilitar a circulação pedonal em segurança quer para efeitos de acesso a serviços básicos que o centro urbano possibilita às populações circundantes ou simplesmente para efeitos de lazer ou actividade de marcha desportiva.

Estes percursos poderão ser também utilizados por crianças em idade escolar têm como veículos motorizados em pequenas deslocações ao longo destes Eixos nas imediações das povoações

Estas intervenções prevêm a requalificação dos espaços pedonais com o alargamento do perfil transversal da via, em bermas ou passeios, contemplando os sistemas de drenagem das águas pluviais.

As necessidades de intervenção nestas travessias são comuns a quase todos os centros urbanos, dando continuidade às soluções já existentes com o prolongamento dos passeios ou bermas, procurando adoptar-se o mesmo tipo de material, respectivamente, calçada grada ou betuminoso.

Aquando da criação de uma berma com calçada grada, deverá o seu eixo possuir uma valeta, igualmente em calçada, com inclinação suficiente para encaminhar as águas pluviais para as linhas de água. Esta, deverá desenvolver-se longitudinalmente ao longo da via até às habitações mais dispersas, constituindo uma zona pedonal que garanta a mobilidade dos utentes em segurança.

Por outro lado, quando o perfil transversal da via é reduzido, ou seja, quando as habitações estão implantadas sobre a estrada em que a berma tem uma largura mínima de passagem, deverá ser adopta uma solução mista de passeio com drenagem inferior, constituída por lajetas em betão perfuradas, que permitam encaminhar as águas para as cotas mais baixas. Em alternativa e sempre que o perfil transversal da via o permita, as bermas de acesso às habitações, poderão ser igualmente em betuminoso com escoamento superficial sobre manilhas em betão, que encaminharão as águas para as valetas e por sua vez para o sistema de drenagem existente.

Custos-padrão para estas intervenções:

Os valores utilizados para o cálculo do orçamento desta intervenção, basearam-se em custos máximos de referência, à semelhança do anterior QCA.

VALORES DE REFERÊNCIA

TIPO	PERFIL TRANSVERSAL	CUSTOS MÁXIMO DE REFERÊNCIA
REABILITAÇÃO	6 - 7 m	100.000,00 €/km
REABILITAÇÃO PROFUNDA	6 - 7 m	250.000,00 €/km
VIA NOVA	6 - 7 m	574.342,00 €/km
TRAVESSIAS URBANAS Borma/Passeio com Lajetas + Calçada em betão	1m	30.000,00 €/km
TRAVESSIAS URBANAS Borma com Betuminoso Colorido	1m	29.000,00 €/km
TRAVESSIAS URBANAS Passeio em calçada ou Blocos de Betão	1m	16.000,00 €/km

QUADRO RESUMO DO LEVANTAMENTO DA IEN 122-1, ER 124-1, ER 124-2 E ER 267

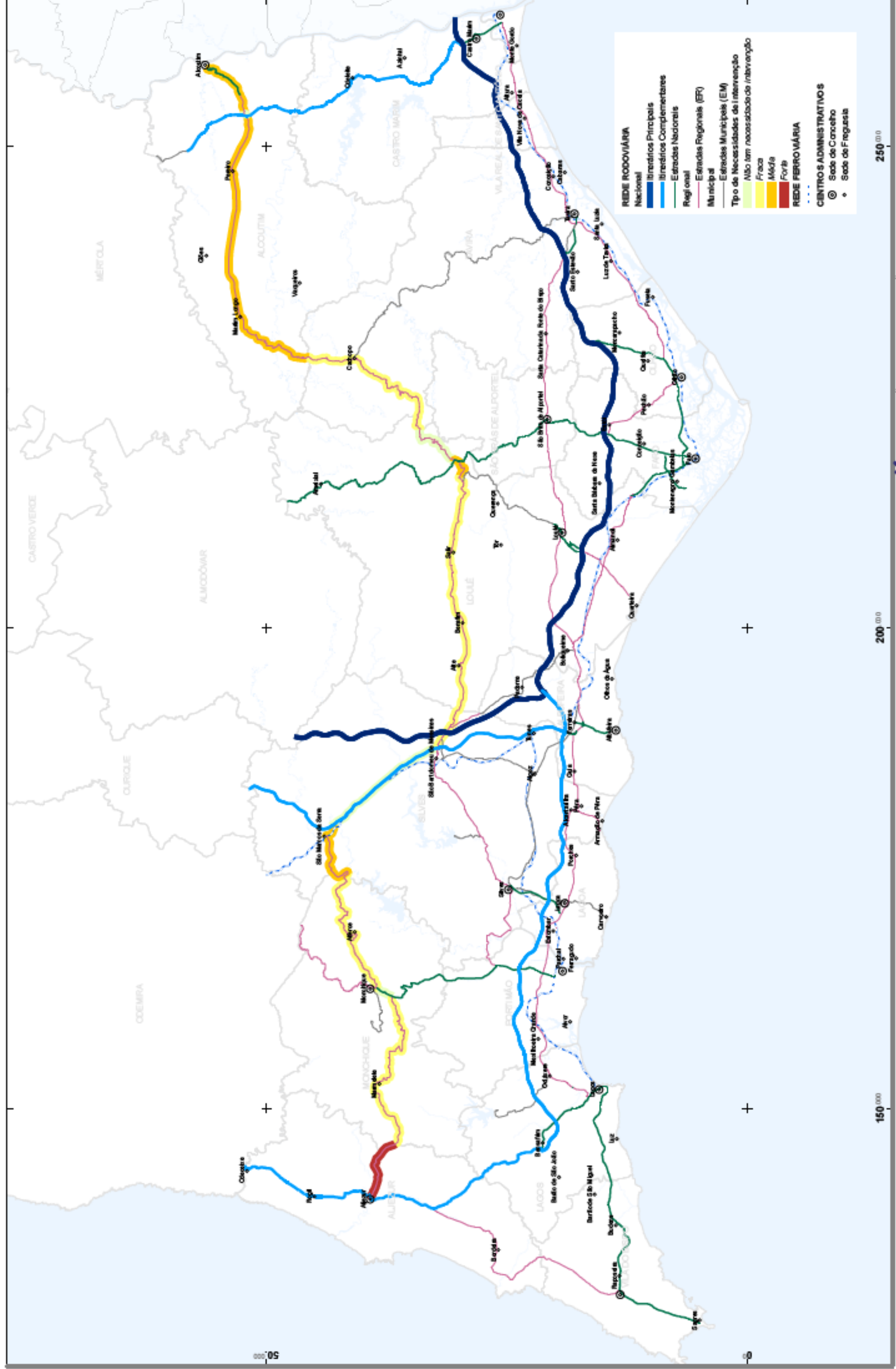
Nº	TROÇO		Km's	Via	Sinalização	Equipamento de Segurança	Mecanismos de Intervenção		Data última intervenção	Estimativa Orçamental	Estado da Intervenção			Observações
	Identificação	Concelho					Equipamento de Segurança	Travessia de Urta nas Urta nas			Intenção Técnica	Projeto Técnico	Concurso Adjudicado	
1	ER 122-1 - Alcoutim / IC27	Alcoutim	5,49						2003	274.800,00 €				Emparelha de Beneficiação 1.* fase contratada
5A	ER 124 - Alcoutim / IC27	Alcoutim	1,81						2003	90.500,00 €				Emparelha de Beneficiação 1.* fase contratada
2	ER 124 - N6 do IC27	Alcoutim	0,91						2006	0,00 €				
3	ER 124 - IC27/Martin Longo	Alcoutim	21,4						2000	1.081.000,00 €				Emparelha de Beneficiação 1.* fase contratada
4	ER 124 - Martin Longo / Lim. conc.	Alcoutim	10,9						2000	568.000,00 €				Emparelha de Beneficiação 2.* fase com projeto a provar
6	ER 124 - L. lin. conc. / Cachopo	Tavira	6,2						2003	40.000,00 €				Avaliação do Equip. de Segurança / Intervenção nas Travessias
6	ER 124 - Cachopo / L. lin. conc.	Tavira	14,91						2003	1.10.820,00 €				Avaliação do Equip. de Segurança / Intervenção nas Travessias
7	ER 124 - L. lin. conc. / Barmeco Velho	Loulé	7,07							0,00 €				
8	ER 124 - Barmeco do Velho / Sair	Loulé	11,86						03-03-2010	1.19.000,00 €				Reabilitação parcial / Manutenção do existente
9	ER 124 - Sair / Vizosa do Poço	Loulé	0,85						23-06-2006	87.700,00 €				Intervenção nas travessias urta nas / Manutenção do Equip.
10	ER 124 - Vizosa do Poço / Benafim	Loulé	6,94						23-06-2006	134.400,00 €				Intervenção nas travessias urta nas / Manutenção do Equip.
11	ER 124 - Benafim / Aiba	Loulé	5,28						23-06-2006	97.560,00 €				Intervenção nas travessias urta nas / Manutenção do Equip.
12	ER 124 - Aiba	Loulé								0,00 €				
13	ER 124 - Aiba / Lim. conc.	Loulé	5,37						23-06-2006	79.240,00 €				Intervenção nas travessias urta nas / Manutenção do Equip.
14	ER 124 - L. lin. conc. / S.Bartolomeu	Silves	4,61						15-09-2006	1.000,00 €				Manutenção do Equipamento de segurança
15	ER 267 - S. Marcos da Serra / Lim. conc.	Silves	8,1						30-09-2004	150.800,00 €				Reabilitação parcial / Manutenção do existente
16	ER 267 - L. lin. conc. / Alfene	Monchique	10,32						30-09-2004	60.000,00 €				Manutenção do Equipamento de segurança
17	ER 267 - Alfene / Monchique	Monchique	7,34						1990	49.000,00 €				Manutenção do Equipamento de segurança
18	ER 267 - Monchique / Marmeleira	Monchique	14,24						1994	206.880,00 €				Intervenção nas travessias urta nas / Manutenção do Equip.
19	ER 267 - Marmeleira	Monchique								0,00 €				
20	ER 267 - Marmeleira / Lim. conc.	Monchique	7,58						1994	96.000,00 €				Avaliação do Equipamento de Segurança
21	ER 267 - L. lin. conc. / Aljezur	Aljezur	6,91							1.382.000,00 €				Reabilitação profunda em fase de adjudicação

197,24 Km (9)

4.663.080,00 €

Tipo de Mecanismos de Intervenção:

- Não tem mecanismos de intervenção
- Fraca
- Média
- Forte

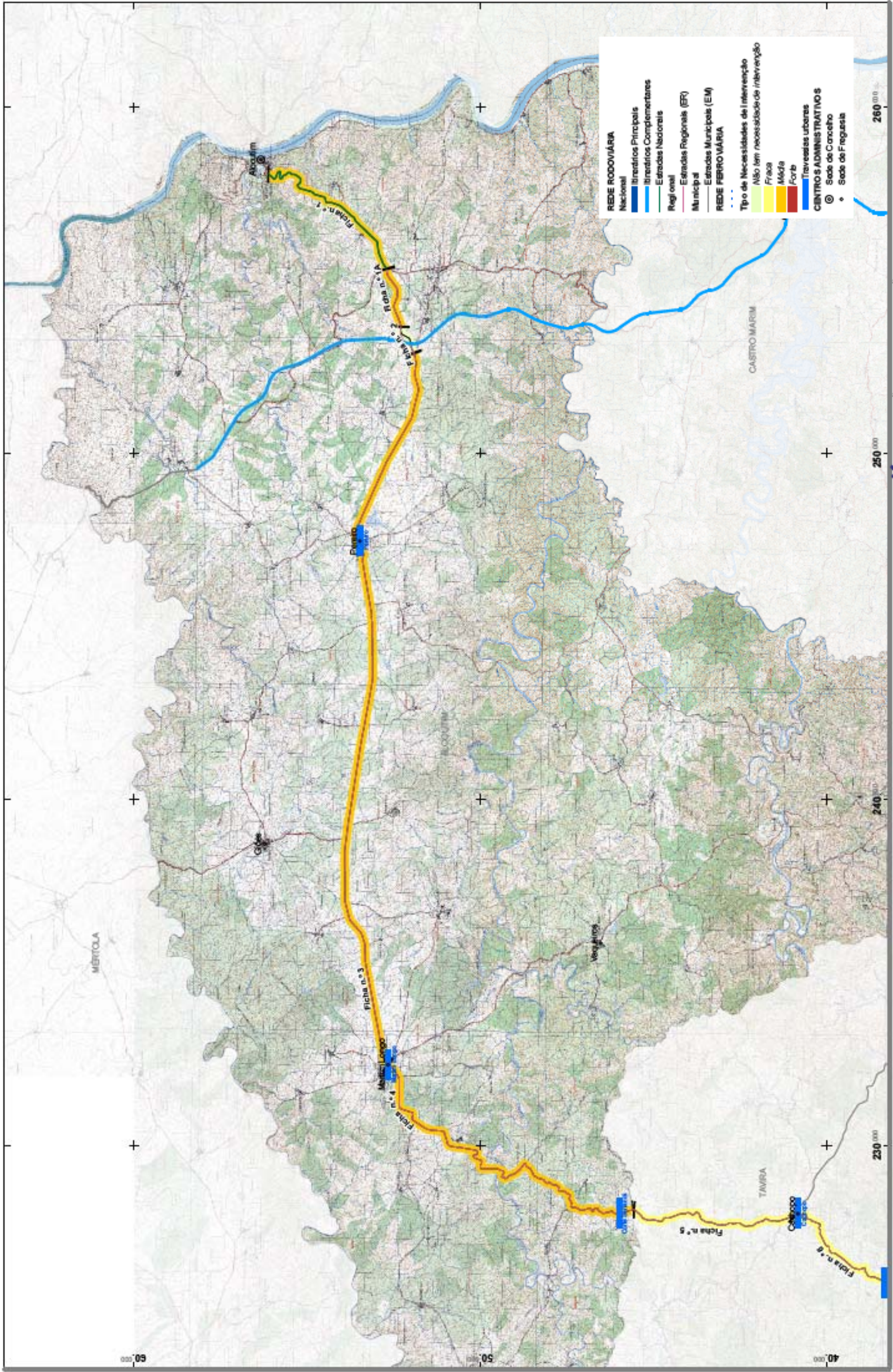


CCDR COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO ALGARVE

Assunto: **Requalificação do Eixo Transversal Serrano** Base: CAOP/IGP Junho 2010 Versão: 02

DIRETOS E RESERVADOS OS DOUTROS DEREITOS DE AUTOR E DE TERCEIROS

ANEXO 1 – Troços do Concelho de Alcoutim (Fichas n.ºs 1 a 4)



REDE RODoviÁRIA

- Nacional
- ItinerÁrios Principais
- ItinerÁrios Complementares
- Estradas Nacionais
- Regional
- Estradas Regionais (ER)
- Municipal
- Estradas Municipais (EM)
- REDE FERROVIÁRIA

Tipo de Necessidades de Intervenção

- Não tem necessidade de intervenção
- Fraca
- Média
- Forte
- Travessias urbanas

CENTROS ADMINISTRATIVOS

- Sede de Concelho
- Sede de Freguesia

EN122-1

Ficha n.º 1			
Km(s): 5+490		Troço(s): Alcoutim - Nó de acesso ao IC27	
1- Características da Via			
1.1	Largura da Via (m)	6m	
1.2	Extensão do troço (m)	5490m	
1.3	N.º de Faixas de Rodagem	2	
1.4	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input checked="" type="checkbox"/>
	Observações	Empreitada de Beneficiação (1.ª Fase), em fase de adjudicação. Esta intervenção é desde Alcoutim a Martim Longo.	
2- Características da Berma			
2.1	Largura (m)		
2.2	Tipo de berma	Terra <input type="checkbox"/>	Betuminoso <input type="checkbox"/> outros <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Não existem bermas definidas, apenas vegetação junto aos limites da estrada.	
3- Sinalização			
3.1	Sinalização Horizontal	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	A sinalização Horizontal encontra-se muito degradada e em muitos dos troços é totalmente omissa.	
3.2	Sinalização Vertical	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	A sinalização vertical visualizada é pontual, deficiente e degradada.	
4- Equipamentos de Protecção			
4.1	"railes" de protecção	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações		

EN122-1

Ficha n.º 1			
Km(s): 5+400		Troço(s): Alcouthim - Nó de acesso ao IC27	
5- Drenagem			
5.1 Drenagem Natural			
5.1.1	Ribeiras	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
5.1.2	Linhas de Água	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
Observações		Pontualmente existem pontões sobre ribeiras/linhas de água.	
5.2 Drenagem Artificial			
5.2.1	Valetas em betão	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
Estado de Conservação		Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.2	Aquedutos	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
Estado de Conservação		Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.3	Pontes/Pontões	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
Estado de Conservação		Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input checked="" type="checkbox"/> * Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.4	Sentido do escoamento	Longitudinal ao eixo <input type="checkbox"/> Perpendicular ao eixo <input type="checkbox"/>	
Observações		X* estado de conservação observado "in Situ" correspondente ao troço de estrada sobre as Pontões e/ou Pontes e não à estabilidade e resistência dos mesmos.	
6- Resumo das necessidades do troço			
6.1	Perfil Longitudinal da Via	Manter a rasante existente, eventualmente corrigindo-a em altimetria, por forma a minimizar as irregularidades do pavimento.	
6.2	Perfil Transversal da Via	Existem zonas onde o pavimento deverá ser fresado e outras onde deverá ser saneado.	
6.2.1	Zonas com Bermas	Pavimentar com betuminoso sempre que possível, caso contrário, as bermas deverão ser limpas, rearranjadas e niveladas.	
6.2.2	Zona com Valetas	Executar valetas em betão em situações pontuais, caso contrário, deverão ser mantidas as valetas existentes, de terra batida, ser limpas e reperfiladas.	

EN122-1

Ficha n.º 1		
Km(s): 5+400		Troço(s): Alcoutim - Nó de acesso ao IC27
6- Resumo das necessidades do troço		
6.3 Drenagem das Águas Pluviais		As Passagens Hidráulicas existentes apresentam, de uma forma geral, bom estado de conservação, no entanto, deverão ser limpas e desobstruídas, incluindo as bocas de entrada e de saída.
6.4 Sinalização e Segurança		
6.4.1	Sinalização Vertical	Deverão ser colocados sinais de perigo, sinais de regulamentação e indicação. A implantação deverá obedecer aos respectivos regulamentos.
6.4.2	Sinalização Horizontal	Deverá ser efectuada pintura na faixa de rodagem e nos entrocamentos de acordo com as normas em vigor (Normas da Estrada de Portugal).
6.4.3	Equipamentos de Segurança	Deverão ser aplicadas guardas de segurança em todos os locais de perigo para os utentes da via, nomeadamente, aquando da existência de desníveis consideráveis ou sempre que existam obstáculos situados nas proximidades da faixa de rodagem.
7- Estimativa Orçamental		
7.1	Custo estimado por Km	50 000€
	Orçamento X=	(50 000€ x 5,40km) = 274 500€

ER124

Ficha n.º 1A				
Km(s): 1+810		Troço(s): Alcoutim - Nó de acesso ao IC27		
1- Características da Via				
1.1	Largura da Via (m)	8m		
1.2	Extensão do troço (m)	1810m		
1.3	N.º de Faixas de Rodagem	2		
1.4	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input checked="" type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Empreitada de Beneficiação (1.ª Fase), em fase de adjudicação. Esta intervenção é desde Alcoutim a Martim Longo.		
2- Características da Berma				
2.1	Largura (m)			
2.2	Tipo de berma	Terra <input type="checkbox"/>	Betuminoso <input type="checkbox"/>	outros <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Não existem bermas definidas, apenas vegetação junta aos limites da estrada.		
3- Sinalização				
3.1	Sinalização Horizontal	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>	
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	A sinalização Horizontal encontra-se muito degradada e em muitos dos troços é totalmente omissa.		
3.2	Sinalização Vertical	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>	
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	A sinalização vertical visualizada é pontual, deficiente e degradada.		
4- Equipamentos de Protecção				
4.1	"railes" de protecção	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>	
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações			

ER124

Ficha n.º 1A				
Km(s): 1+810		Troço(s): Alcoutim - Nó de acesso ao IC27		
5- Drenagem				
5.1 Drenagem Natural				
5.1.1	Ribeiras	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>	
5.1.2	Linhas de Água	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>	
Observações		Pontualmente existem pontões sobre ribeiras/linhas de água.		
5.2 Drenagem Artificial				
5.2.1	Valetas em betão	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>	
Estado de Conservação		Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.2	Aquedutos	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>	
Estado de Conservação		Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.3	Pontes/Pontões	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>	
Estado de Conservação		Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input checked="" type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.4	Sentido do escoamento	Longitudinal ao eixo <input type="checkbox"/>		Perpendicular ao eixo <input type="checkbox"/>
Observações		X* estado de conservação observado "in Situ" correspondente ao troço de estrada sobre as Pontões e/ou Pontes e não à estabilidade e resistência dos mesmos.		
6- Resumo das necessidades do troço				
6.1	Perfil Longitudinal da Via	Manter a rasante existente, eventualmente corrigindo-a em alimetria, por forma a minimizar as irregularidades do pavimento.		
6.2	Perfil Transversal da Via	Existem zonas onde o pavimento deverá ser fresado e outras onde deverá ser saneado.		
6.2.1	Zonas com Bermas	Pavimentar com betuminoso sempre que possível, caso contrário, as bermas deverão ser limpas, rearranjadas e niveladas.		
6.2.2	Zona com Valetas	Executar valetas em betão em situações pontuais, caso contrário, deverão ser mantidas as valetas existentes, de terra batida, ser limpas e reperfiladas.		

ER124

Ficha n.º 1A		
Km(s): 1+810		Troço(s): Alcoutim - Nó de acesso ao IC27
6- Resumo das necessidades do troço		
6.3	Drenagem das Águas Pluviais	As Passagens Hidráulicas existentes apresentam, de uma forma geral, bom estado de conservação, no entanto, deverão ser limpas e desobstruídas, incluindo as bocas de entrada e de saída.
6.4	Sinalização e Segurança	
6.4.1	Sinalização Vertical	Deverão ser colocados sinais de perigo, sinais de regulamentação e indicação. A implantação deverá obedecer aos respectivos regulamentos.
6.4.2	Sinalização Horizontal	Deverá ser efectuada pintura na faixa de rodagem e nos entrocamentos de acordo com as normas em vigor (Normas da Estrada de Portugal).
6.4.3	Equipamentos de Segurança	Deverão ser aplicadas guardas de segurança em todos os locais de perigo para os utentes da via, nomeadamente, aquando da existência de desníveis consideráveis ou sempre que existam obstáculos situados nas proximidades da faixa de rodagem.
7- Estimativa Orçamental		
7.1	Custo estimado por Km	50 000€
	Orçamento X=	(50 000€ x 1,81km) = 90 500€

ER124

Ficha n.º 2	
Km(s):0+010	Troço(s): Nó de acesso ao IC27

1- Características da Via

1.1	Largura da Via (m)	6m
1.2	Extensão do troço (m)	010m
1.3	N.º de Faixas de Rodagem	2
1.4	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Troço da EN124 em bom estado, recentemente requalificado para efeitos de acesso ao IC27.

2- Características da Berma

2.1	Largura (m)	1,5m
2.2	Tipo de berma	Terra <input type="checkbox"/> Betuminoso <input checked="" type="checkbox"/> outros <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	

3- Sinalização

3.1	Sinalização Horizontal	existente <input checked="" type="checkbox"/> não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	
3.2	Sinalização Vertical	existente <input checked="" type="checkbox"/> não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	

4- Equipamentos de Protecção

4.1	"railes" de protecção	existente <input checked="" type="checkbox"/> não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	

ER124

Ficha n.º 2		
Km(s):0+910		Troço(s): Nó de acesso ao IC27
6- Resumo das necessidades do troço		
6.3 Drenagem das Águas Pluviais		Não tem necessidades de intervenção. Manutenção do existente.
6.4 Sinalização e Segurança		
6.4.1	Sinalização Vertical	Não tem necessidades de intervenção.
6.4.2	Sinalização Horizontal	Não tem necessidades de intervenção.
6.4.3	Equipamentos de Segurança	Não tem necessidades de intervenção.
7- Estimativa Orçamental		
7.1	Custo estimado por Km	50 000€
	Orçamento X=	(50 000€ x 0,00km) = 0,00€

ER124

Ficha n.º 3			
Km(s): 21+400		Troço(s): Nó de acesso ao IC27 - Martim Longo	
1- Características da Via			
1.1	Largura da Via (m)	6m	
1.2	Extensão do troço (m)	21400m	
1.3	N.º de Faixas de Rodagem	2	
1.4	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input checked="" type="checkbox"/>
	Observações	Troço pouco sinuoso, com alguns "remendos", devido a assentamento de valas provocados pela intervenção das Águas do Algarve. Dentro da localidade de Martim Longo o estado de degradação do piso agrava-se e a sinalização de aproximação à escola não é visível. Empreitada de Beneficiação (1.ª Fase) da EN124, em fase de adjudicação.	
2- Características da Berma			
2.1	Largura (m)		
2.2	Tipo de berma	Terra <input type="checkbox"/>	Betuminoso <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Não existem bermas definidas, apenas vegetação junta aos limites da estrada.	
3- Sinalização			
3.1	Sinalização Horizontal	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	A sinalização Horizontal encontra-se muito degradada e em muitos dos troços é totalmente omissa.	
3.2	Sinalização Vertical	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	A sinalização vertical visualizada é pontual, deficiente e degradada.	
4- Equipamentos de Protecção			
4.1	"railes" de protecção	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações		

ER124

Ficha n.º 3					
Km(s): 21+400		Troço(s): Nó de acesso ao IC27 - Martim Longo			
5- Drenagem					
5.1 Drenagem Natural					
5.1.1	Ribeiras	existente	<input checked="" type="checkbox"/>	não existente	<input type="checkbox"/>
5.1.2	Linhas de Água	existente	<input checked="" type="checkbox"/>	não existente	<input type="checkbox"/>
Observações		Pontualmente existem pontões sobre ribeiras/linhas de água.			
5.2 Drenagem Artificial					
5.2.1	Valetas em betão	existente	<input type="checkbox"/>	não existente	<input checked="" type="checkbox"/>
Estado de Conservação		Bom	<input type="checkbox"/>	Degradado	<input type="checkbox"/>
				Muito Degradado	<input type="checkbox"/>
5.2.2	Aquedutos	existente	<input type="checkbox"/>	não existente	<input checked="" type="checkbox"/>
Estado de Conservação		Bom	<input type="checkbox"/>	Degradado	<input type="checkbox"/>
				Muito Degradado	<input type="checkbox"/>
5.2.3	Pontes/Pontões	existente	<input checked="" type="checkbox"/>	não existente	<input type="checkbox"/>
Estado de Conservação		Bom	<input type="checkbox"/>	Degradado	<input checked="" type="checkbox"/>
				Muito Degradado	<input type="checkbox"/>
5.2.4	Sentido do escoamento	Longitudinal ao eixo		<input type="checkbox"/>	Perpendicular ao eixo <input type="checkbox"/>
Observações		X* estado de conservação observado "in Situ" correspondente ao troço de estrada sobre as Pontões e/ou Pontes e não à estabilidade e resistência dos mesmos.			
6- Resumo das necessidades do troço					
6.1	Perfil Longitudinal da Via	Manter a rasante existente, eventualmente corrigindo-a em altimetria, por forma a minimizar as irregularidades do pavimento.			
6.2	Perfil Transversal da Via	Existem zonas onde o pavimento deverá ser fresado e outras onde deverá ser saneado.			
6.2.1	Zonas com Bermas	Pavimentar com betuminoso sempre que possível, caso contrário, as bermas deverão ser limpas, rearranjadas e niveladas.			
6.2.2	Zona com Valetas	Executar valetas em betão em situações pontuais, caso contrário, deverão ser mantidas as valetas existentes, de terra batida, ser limpas e reperfiladas.			

ER124

Ficha n.º 3		
Km(s): 21+400		Troço(s): Nó de acesso ao IC27 - Martim Longo
6- Resumo das necessidades do troço		
6.3	Drenagem das Águas Pluviais	As Passagens Hidráulicas existentes apresentam, de uma forma geral, bom estado de conservação, no entanto, deverão ser limpas e desobstruídas, incluindo as bocas de entrada e de saída.
6.4	Sinalização e Segurança	
6.4.1	Sinalização Vertical	Deverão ser colocados sinais de perigo, sinais de regulamentação e indicação. A implantação deverá obedecer aos respectivos regulamentos.
6.4.2	Sinalização Horizontal	Deverá ser efectuada pintura na faixa de rodagem e nos entrocamentos de acordo com as normas em vigor (Normas da Estrada de Portugal).
6.4.3	Equipamentos de Segurança	Deverão ser aplicadas guardas de segurança em todos os locais de perigo para os utentes da via, nomeadamente, aquando da existência de desníveis consideráveis ou sempre que existam obstáculos situados nas proximidades da faixa de rodagem.
6.5	Travessias Urbanas	500m antes e 500m após a localidade do Pereiro deverão ser executadas zonas pedonais e/ou bermas em calçada, dando continuidade ao material existente que procura respeitar a "traça" original. Deste modo, ficará assegurada a proximidade das habitações dispersas ao centro desta localidade, onde os peões poderão deslocar-se com maior segurança, devido à estabilidade encontrada para o alargamento no perfil longitudinal das bermas.
7- Estimativa Orçamental		
7.1	Custo estimado por Km	50 000€
7.2	Custo estimado para execução de berma/zona pedonal em calçada por Km	16.000 €
	Orçamento X=	$(50\ 000€ \times 21,4km) + (16\ 000€ \times 1km) = 1\ 088\ 000€$

ER124

Ficha n.º 4				
Km(s): 10+000		Troço(s): Martim Longo - Limite do concelho Alcoutim/Tavira (Corte Serranos)		
1- Características da Via				
1.1	Largura da Via (m)	5m		
1.2	Extensão do troço (m)	10900m		
1.3	N.º de Faixas de Rodagem	2		
1.4	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input checked="" type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Estrada transitável, pontualmente existem algumas fissuras e alguns assentamentos. Não existem troços de pavimentos "remendados". Empreitada de Beneficiação (2.ª Fase) da EN124, em fase de preparação para efeitos de lançamento a concurso. O piso na zona da ribeira Foupana encontra-se degradado (X).		
2- Características da Berma				
2.1	Largura (m)			
2.2	Tipo de berma	Terra <input type="checkbox"/>	Betuminoso <input type="checkbox"/>	outros <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Não existem bermas definidas, apenas vegetação junta aos limites da estrada.		
3- Sinalização				
3.1	Sinalização Horizontal	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>	
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	A sinalização Horizontal encontra-se muito degradada e em muitos dos troços é totalmente omissa.		
3.2	Sinalização Vertical	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>	
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	A sinalização vertical visualizada é pontual, deficiente e degradada.		
4- Equipamentos de Protecção				
4.1	"railes" de protecção	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>	
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações			

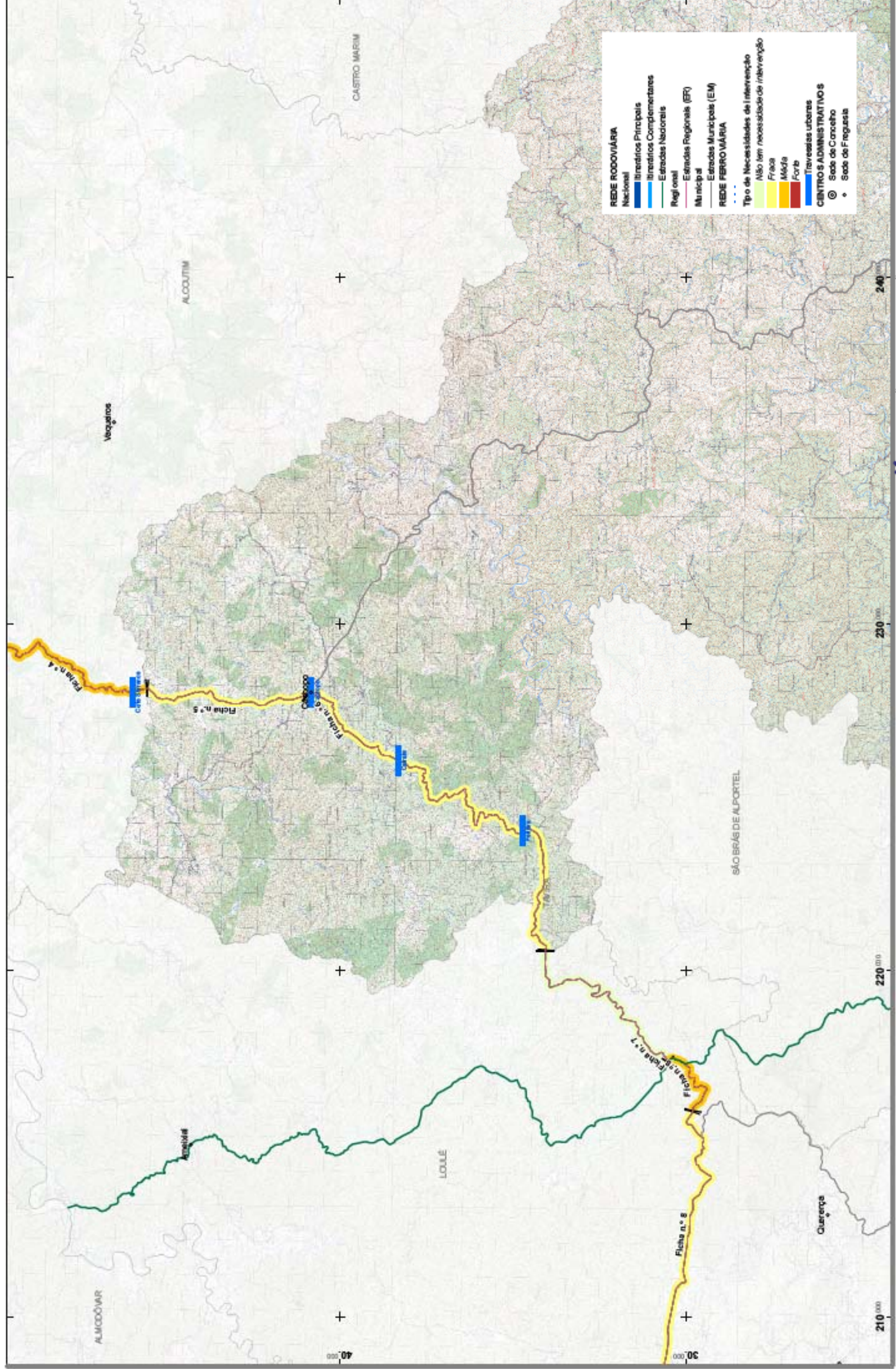
ER124

Ficha n.º 4					
Km(s): 10+900		Troço(s): Martim Longo - Limite do concelho Alcoutim/Tavira (Corte Serranos)			
5- Drenagem					
5.1 Drenagem Natural					
5.1.1	Ribeiras	existente	<input checked="" type="checkbox"/>	não existente	<input type="checkbox"/>
5.1.2	Linhas de Água	existente	<input checked="" type="checkbox"/>	não existente	<input type="checkbox"/>
Observações		Pontualmente existem pontões sobre ribeiras/linhas de água.			
5.2 Drenagem Artificial					
5.2.1	Valetas em betão	existente	<input type="checkbox"/>	não existente	<input checked="" type="checkbox"/>
Estado de Conservação		Bom	<input type="checkbox"/>	Degradado	<input type="checkbox"/>
				Muito Degradado	<input type="checkbox"/>
5.2.2	Aquedutos	existente	<input type="checkbox"/>	não existente	<input checked="" type="checkbox"/>
Estado de Conservação		Bom	<input type="checkbox"/>	Degradado	<input type="checkbox"/>
				Muito Degradado	<input type="checkbox"/>
5.2.3	Pontes/Pontões	existente	<input checked="" type="checkbox"/>	não existente	<input type="checkbox"/>
Estado de Conservação		Bom	<input type="checkbox"/>	Degradado	<input checked="" type="checkbox"/>
				Muito Degradado	<input type="checkbox"/>
5.2.4	Sentido do escoamento	Longitudinal ao eixo		<input type="checkbox"/>	Perpendicular ao eixo <input type="checkbox"/>
Observações		X* estado de conservação observado "in Situ" correspondente ao troço de estrada sobre as Pontões e/ou Pontes e não à estabilidade e resistência dos mesmos.			
6- Resumo das necessidades do troço					
6.1	Perfil Longitudinal da Via	Manter a rasante existente, eventualmente corrigindo-a em altimetria, por forma a minimizar as irregularidades do pavimento.			
6.2	Perfil Transversal da Via	Existem zonas onde o pavimento deverá ser fresado e outras onde deverá ser saneado.			
6.2.1	Zonas com Bermas	Pavimentar com betuminoso sempre que possível, caso contrário, as bermas deverão ser limpas, rearranjadas e niveladas.			
6.2.2	Zona com Valetas	Executar valetas em betão em situações pontuais, caso contrário, deverão ser mantidas as valetas existentes, de terra batida, ser limpas e reperfiladas.			

ER124

Ficha n.º 4		
Km(s): 10+900		Troço(s): Martim Longo - Limite do concelho Alcoutim/Tavira (Corte Serranos)
6- Resumo das necessidades do troço		
6.3	Drenagem das Águas Pluviais	As Passagens Hidráulicas existentes apresentam, de uma forma geral, bom estado de conservação, no entanto, deverão ser limpas e desobstruídas, incluindo as bocas de entrada e de saída.
6.4	Sinalização e Segurança	
6.4.1	Sinalização Vertical	Deverão ser colocados sinais de perigo, sinais de regulamentação e indicação. A implantação deverá obedecer aos respectivos regulamentos.
6.4.2	Sinalização Horizontal	Deverá ser efectuada pintura na faixa de rodagem e nos entrocamentos de acordo com as normas em vigor (Normas da Estrada de Portugal).
6.4.3	Equipamentos de Segurança	Deverão ser aplicadas guardas de segurança em todos os locais de perigo para os utentes da via, nomeadamente, aquando da existência de desníveis consideráveis ou sempre que existam obstáculos situados nas proximidades da faixa de rodagem.
6.5	Travessias Urbanas	No total de 1Km, antes e depois da localidade de Martim longo, mais 500m à chegada da localidade de Corte Serrano, deverão ser executadas zonas pedonais e/ou bermas em calçada, dando continuidade ao material existente que procura respeitar a "traça" original. Deste modo, ficará assegurada a proximidade das habitações dispersas ao centro destas, onde os peões poderão deslocar-se em condições de segurança, devido à estabilidade encontrada para o alargamento no perfil longitudinal das bermas.
7- Estimativa Orçamental		
7.1	Custo estimado por Km	50 000€
7.2	Custo estimado para execução de berma/zona pedonal em calçada por Km	16.000 €
	Orçamento X=	$(50\ 000€ \times 10,8km) + (16\ 000€ \times 1,5km) = 569\ 000€$

ANEXO 2 – Troços do Concelho de Tavira (Fichas n.ºs 5 e 6)



REDE RODoviÁRIA

- Nacional
- Itinerários Principais
- Itinerários Complementares
- Estradas Nacionais
- Regional
- Estradas Regionais (ER)
- Municipal
- Estradas Municipais (EM)
- REDE FERROVIÁRIA

Tipo de Necessidades de Intervenção

- Não tem necessidade de intervenção
- Fraca
- Média
- Forte
- Travessias urbanas

CENTROS ADMINISTRATIVOS

- Sede de Concelho
- Sede de Freguesia

ER124

Ficha n.º 5			
Km(s): 5+200		Troço(s): Limite do concelho Tavira/Alcoutim - Cachopo	
1- Características da Via			
1,1	Largura da Via (m)	5m	
1,2	Extensão do troço (m)	5200m	
1,3	N.º de Faixas de Rodagem	2	
1,4	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
1,5	Observações	Estrada transitável, troço mais sinuoso.	
2- Características da Berma			
2,1	Largura (m)		
2,2	Tipo de berma	Terra <input type="checkbox"/>	Betuminoso <input type="checkbox"/> outros <input type="checkbox"/>
2,3	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
2,4	Observações	Não existem bermas definidas, apenas vegetação junta aos limites da faixa de rodagem.	
3- Sinalização			
3,1	Sinalização Horizontal	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
3,1,1	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
3,1,2	Observações	A sinalização Horizontal encontra-se muito degradada e em muitos dos troços é totalmente omissa.	
3,2	Sinalização Vertical	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
3,2,1	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
3,2,2	Observações	A sinalização vertical visualizada é pontual, deficiente e degradada.	
4- Equipamentos de Protecção			
4,1	"railes" de protecção	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
4,1,1	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
4,1,2	Observações	Apenas existe uma guarda metálica em Vale de Ódre.	

ER124

Ficha n.º 5		
Km(s): 5+200		Troço(s): Limite do concelho Tavira/Alcoutim - Cachopo
6- Resumo das necessidades do troço		
6.3	Drenagem das Águas Pluviais	Limpeza e reparação de eventuais pontões existentes, nomeadamente alvenarias danificadas, rebocos e pinturas. Desentupimentos das PHs.
6.4	Sinalização e Segurança	
6.4.1	Sinalização Vertical	Deverão ser colocados sinais de perigo, sinais de regulamentação e indicação. A implantação deverá obedecer aos respectivos regulamentos.
6.4.2	Sinalização Horizontal	Deverá ser efectuada pintura na faixa de rodagem e nos entrocamentos de acordo com as normas em vigor (Normas da Estrada de Portugal).
6.4.3	Equipamentos de Segurança	Deverão ser aplicadas guardas de segurança em todos os locais de perigo para os utentes da via, nomeadamente, aquando da existência de desníveis consideráveis ou sempre que existam obstáculos situados nas proximidades da faixa de rodagem.
6.5	Travessias Urbanas	Idem, no total de 800m, antes e depois da localidade de Cachopo.
7- Estimativa Orçamental		
7.1	Custo estimado para equipamento de segurança por Km	20.000 €
7.2	Custo estimado para pintura por Km	2.000 €
7.3	Custo estimado para execução de berma/zona pedonal em calçada por Km	18.000 €
	Orçamento X=	$(20\ 000€ \times 1\text{km}) + (2\ 000€ \times 5,2\text{Km}) + (18\ 000€ \times 0,8\text{km}) = 40\ 000€$

ER124

Ficha n.º 6			
Km(s): 14+010		Troço(s): Cachopo - Limite de concelho de Tavira/Loulé	
1- Características da Via			
1.1	Largura da Via (m)	5m	
1.2	Extensão do troço (m)	14910m	
1.3	N.º de Faixas de Rodagem	2	
1.4	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input checked="" type="checkbox"/> (X)
	Observações	Estrada transitável, troço sinuoso e com alguns assentamentos localizados a 1km da localidade de Cachopo (X). Dentro da Feiteira o piso está muito degradado (X).	
2- Características da Berma			
2.1	Largura (m)		
2.2	Tipo de berma	Terra <input type="checkbox"/>	Betuminoso <input type="checkbox"/> outros <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Não existem bermas definidas, apenas vegetação junta aos limites da faixa de rodagem.	
3- Sinalização			
3.1	Sinalização Horizontal	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/> (X)
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	A sinalização Horizontal encontra-se muito degradada e em muitos dos troços é totalmente omissa.	
3.2	Sinalização Vertical	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/> (X)
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	A sinalização vertical visualizada é pontual, deficiente e degradada.	
4- Equipamentos de Protecção			
4.1	"railes" de protecção	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/> (X)
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações		

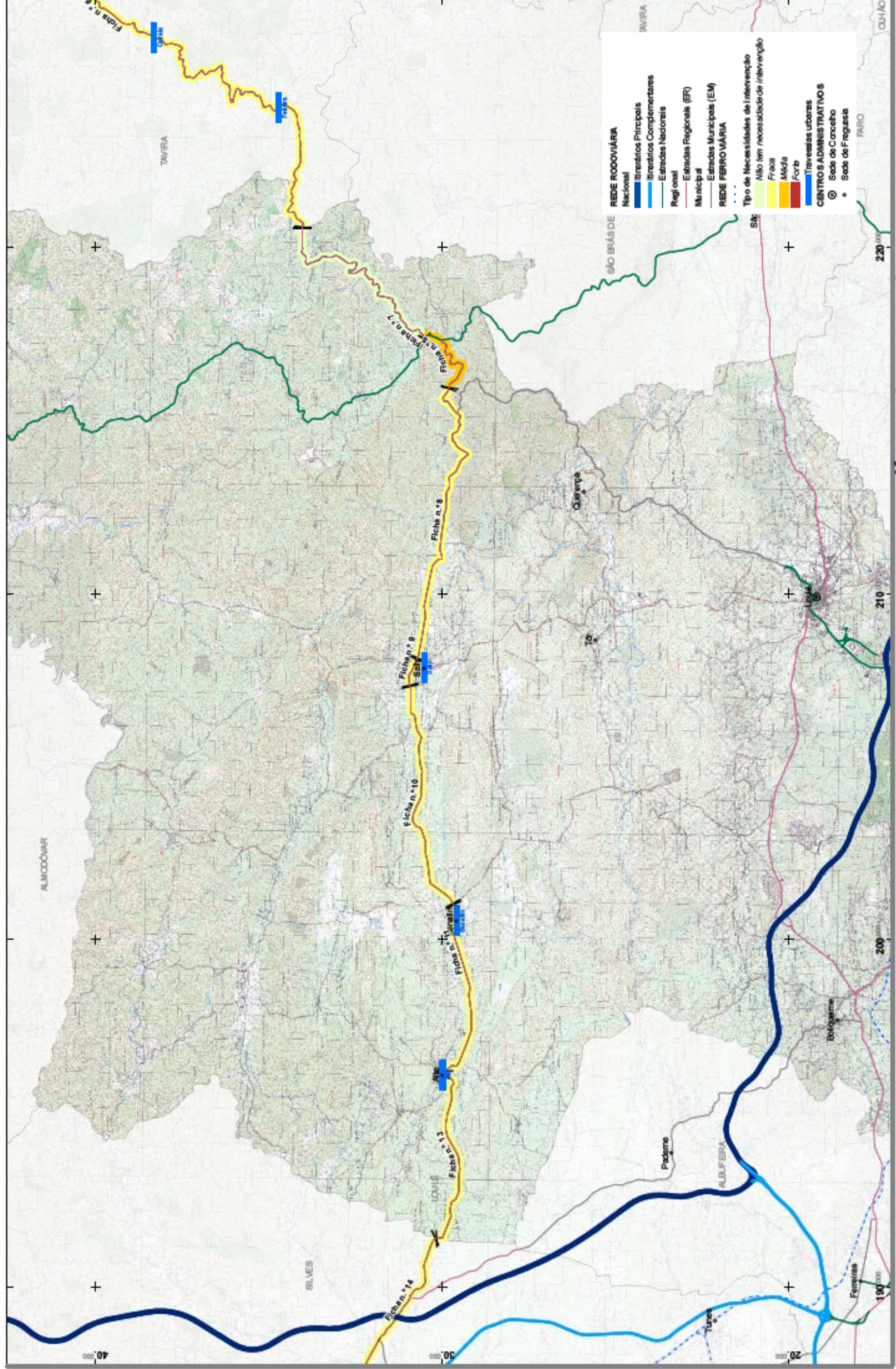
ER124

Ficha n.º 6			
Km(s): 14+910		Troço(s): Cachopo - Limite de concelho de Tavira/Loulé	
5- Drenagem			
5.1 Drenagem Natural			
5.1.1	Ribeiras	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
5.1.2	Linhas de Água	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
	Observações	Pontualmente existem pontões sobre ribeiras/linhas de água.	
5.2 Drenagem Artificial			
5.2.1	Valetas em betão	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.2	Aquedutos	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.3	Pontes/Pontões	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input checked="" type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.4	Sentido do escoamento	Longitudinal ao eixo <input type="checkbox"/> Perpendicular ao eixo <input type="checkbox"/>	
	Observações	X* estado de conservação observado "in Situ" correspondente ao troço de estrada sobre as Pontões e/ou Pontes e não à estabilidade e resistência dos mesmos.	
6- Resumo das necessidades do troço			
6.1	Perfil Longitudinal da Via	Manter a rasante existente.	
6.2	Perfil Transversal da Via	Manter o existente.	
6.2.1	Zonas com Bermas	Limpeza, regularização e reperfilamento das bermas onde for possível.	
6.2.2	Zona com Valetas	Limpeza, regularização e reperfilamento das valetas onde for possível.	

ER124

Ficha n.º 6		
Km(s): 14+910		Troço(s): Cachopo - Limite de concelho de Tavira/Loulé
6- Resumo das necessidades do troço		
6.3	Drenagem das Águas Pluviais	Limpeza e reparação de eventuais pontões existentes, nomeadamente alvenarias danificadas, rebocos e pinturas. Desentupimentos das PHs.
6.4	Sinalização e Segurança	
6.4.1	Sinalização Vertical	Deverão ser colocados sinais de perigo, sinais de regulamentação e indicação. A implantação deverá obedecer aos respectivos regulamentos.
6.4.2	Sinalização Horizontal	Deverá ser efectuada pintura na faixa de rodagem e nos entrocamentos de acordo com as normas em vigor (Normas da Estrada de Portugal).
6.4.3	Equipamentos de Segurança	Deverão ser aplicadas guardas de segurança em todos os locais de perigo para os utentes da via, nomeadamente, aquando da existência de desníveis consideráveis ou sempre que existam obstáculos situados nas proximidades da faixa de rodagem.
6.5	Travessias Urbanas	No total de 1,3Km, nos limites e dentro da localidade da Feiteira, incluindo 300m à chegada da localidade de Catraia, deverão ser executadas zonas pedonais e/ou bermas em calçada, dando continuidade ao material existente que procura respeitar a "traça" original. Deste modo, ficará assegurada a proximidade das habitações dispersas ao centro destas, onde os peões poderão deslocar-se em condições de segurança, devido à estabilidade encontrada para o alargamento no perfil longitudinal das bermas.
7- Estimativa Orçamental		
7.1	Custo estimado para equipamento de segurança por Km	20.000 €
7.2	Custo estimado para pintura por Km	2.000 €
7.3	Custo estimado para execução de berma/zona pedonal em calçada por Km	16.000 €
	Orçamento X=	$(20\ 000€ \times 3km) + (2\ 000€ \times 14,91Km) + (16\ 000€ \times 1,3km) = 110\ 620,00€$

ANEXO 3 – Troços do Concelho de Loulé (Fichas n.ºs 7 a 13)



ER124

Ficha n.º 7				
Km(s): 7+070		Troço(s): Limite de concelho Loulé/Tavira - Barranco do Velho		
		Troço recentemente requalificado com auto de recepção provisório datado de 02/03/2010		
1- Características da Via				
1.1	Largura da Via (m)	5m		
1.2	Extensão do troço (m)	7070m		
1.3	N.º de Faixas de Rodagem	2		
1.4	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Estrada transitável, troço sinuoso e intervencionado recentemente com auto de recepção provisório datado de 02/03/2010 com o projecto de Reabilitação da EN124 - Troço entre Barranco do Velho e o Limite do Concelho de Tavira.		
2- Características da Berma				
2.1	Largura (m)	1m		
2.2	Tipo de berma	Terra <input type="checkbox"/>	Betuminoso <input type="checkbox"/>	outros <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Existem bermas de largura variável, composta de misturas de britas de granulometria variável. Recomenda-se a manutenção da mesma.		
3- Sinalização				
3.1	Sinalização Horizontal	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>	
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações			
3.2	Sinalização Vertical	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>	
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações			
4- Equipamentos de Protecção				
4.1	"railes" de protecção	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>	
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações			

ER124

Ficha n.º 7			
Km(s): 7+070		Troço(s): Limite de concelho Loulé/Tavira - Barranco do Velho	
		Troço recentemente requalificado com auto de recepção provisório datado de 02/03/2010	
5- Drenagem			
5.1 Drenagem Natural			
5.1.1	Ribeiras	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
5.1.2	Linhas de Água	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
	Observações	Pontualmente existem pontões sobre ribeiras/linhas de água.	
5.2 Drenagem Artificial			
5.2.1	Valetas em betão	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.2	Aquedutos	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.3	Pontes/Pontões	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.4	Sentido do escoamento	Longitudinal ao eixo <input type="checkbox"/> Perpendicular ao eixo <input type="checkbox"/>	
	Observações	X* estado de conservação observado "in Situ" correspondente ao troço de estrada sobre as Pontões e/ou Pontes e não à estabilidade e resistência dos mesmos. A valeta em betão apenas existe na localidade de Montes Novos.	
6- Resumo das necessidades do troço			
6.1	Perfil Longitudinal da Via	Não tem necessidades de intervenção.	
6.2	Perfil Transversal da Via	Não tem necessidades de intervenção.	
6.2.1	Zonas com Bermas	Manutenção das bermas, nomeadamente a limpeza do material "Tout-venant" que actualmente encontra-se espalhado pela faixa de rodagem.	
6.2.2	Zona com Valetas	Manutenção.	

ER124

Ficha n.º 7		
Km(s): 7+070		Troço(s): Limite de concelho Loulé/Tavira - Barranco do Velho
		Troço recentemente requalificado com auto de recepção provisório datado de 02/03/2010
6- Resumo das necessidades do troço		
6.3	Drenagem das Águas Pluviais	Não tem necessidades de intervenção.
6.4	Sinalização e Segurança	
6.4.1	Sinalização Vertical	Não tem necessidades de intervenção.
6.4.2	Sinalização Horizontal	Não tem necessidades de intervenção.
6.4.3	Equipamentos de Segurança	Não tem necessidades de intervenção.
7- Orçamento da Empreitada "Reabilitação da E.N.124- Barranco do Velho e o Limite do Concelho de Tavira"		
7.1	Custo orçamentado por Km	64 960,28€
	Orçamento X=	454 721,99€

ER124

Ficha n.º 8	
Km(s): 11 + 860	Troço(s): Barranco do Velho - Salir
	Troço parcialmente reabilitado com auto de recepção provisório de 23/06/2006

1- Características da Via

1.1	Largura da Via (m)	6m
1.2	Extensão do troço (m)	11860m
1.3	N.º de Faixas de Rodagem	2
1.4	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	A estrada apresenta um estado do pavimento bom na sua generalidade, existindo pontualmente fissuras longitudinais no pavimento, devido à ausência de valetas para drenar as águas. Existem também alguns assentamentos pontuais nos Kms iniciais.

2- Características da Berma

2.1	Largura (m)	
2.2	Tipo de berma	Terra <input type="checkbox"/> Betuminoso <input type="checkbox"/> outros <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Não existem bermas definidas, apenas vegetação junta aos limites das faixas de rodagem.

3- Sinalização

3.1	Sinalização Horizontal	existente <input checked="" type="checkbox"/> não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	
3.2	Sinalização Vertical	existente <input checked="" type="checkbox"/> não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Em falta: estabilização de taludes ao longo dos primeiros Kms de estrada.

4- Equipamentos de Protecção

4.1	"railes" de protecção	existente <input checked="" type="checkbox"/> não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	

ER124

Ficha n.º 8			
Km(s): 11 + 660		Troço(s): Barranco do Velho - Salir	
		Troço parcialmente reabilitado com auto de recepção provisório de 23/06/2006	
5- Drenagem			
5.1 Drenagem Natural			
5.1.1	Ribeiras	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
5.1.2	Linhas de Água	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
	Observações	Existência de pontões sobre ribeiras/linhas de água.	
5.2 Drenagem Artificial			
5.2.1	Valetas em betão	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.2	Aquedutos	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.3	Pontes/Pontões	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.4	Sentido do escoamento	Longitudinal ao eixo <input type="checkbox"/> Perpendicular ao eixo <input type="checkbox"/>	
	Observações	X* estado de conservação observado "in Situ" correspondente ao estado do pavimento no troço de estrada sobre as Pontões e/ou Pontes e não à estabilidade e resistência dos mesmos.	
6- Resumo das necessidades do troço			
6.1	Perfil Longitudinal da Via	Não tem necessidades de intervenção, mantendo a rasante existente.	
6.2	Perfil Transversal da Via	De um modo geral não tem necessidades de intervenção. Pontualmente existem zonas que deverão ser fresadas, sujeitas a uma nova camada de desgaste, minimizando assim eventuais irregularidades do pavimento.	
6.2.1	Zonas com Bermas	Regularização e reperfilamento das bermas.	
6.2.2	Zona com Valetas	Limpeza, reperfilamento e regularização das valetas. Pontualmente existem taludes que deverão ser estabilizados, minimizando assim eventuais deslizamentos dos mesmos.	
	Observações	Nos primeiros Kms deste troço, o tipo de intervenção adoptada deverá ser média, de acordo com o traçado inicial indicado na planta 03 para a Ficha n.º 8, devido às irregularidades existentes na via e devidamente referenciadas no ponto 1.	

ER124

Ficha n.º 8		
Km(s): 11 + 660		Troço(s): Barranco do Velho - Salir
		Troço parcialmente reabilitado com auto de recepção provisório de 23/06/2006
6- Resumo das necessidades do troço		
6.3	Drenagem das Águas Pluviais	Limpeza e reparação de eventuais pontões existentes, nomeadamente alvenarias danificadas, rebocos e pinturas. Desentupimentos das PHs.
6.4	Sinalização e Segurança	
6.4.1	Sinalização Vertical	Não tem necessidades de intervenção.
6.4.2	Sinalização Horizontal	Não tem necessidades de intervenção. Pontualmente, existem zonas que deverão ser repintadas a tinta termoplástica.
6.4.3	Equipamentos de Segurança	Não tem necessidades de intervenção.
6.5	Travessias Urbanas	1 Km antes da rotunda de Salir deverão ser executadas zonas pedonais e/ou bermas em betuminoso colorido que garantam a deslocação dos utentes em segurança. À saída de Salir, numa extensão de 1Km, onde existem habitações próximas umas das outras, os espaços pedonais a executar deverão ser em lajetas com valetas incorporadas para drenagem das águas pluviais.
7- Estimativa Orçamental		
7.1	Custo estimado para repavimentação por Km	50 000€
7.2	Custo estimado para execução de berma/zona pedonal em betuminoso colorido por Km	29.000 €
7.3	Custo estimado para execução de berma/zona pedonal em lajetas + caleiras em betão por Km	30.000 €
	Orçamento X=	$(50\ 000€ \times 1,2km) + (29\ 000€ \times 1km) + (30\ 000€ \times 1km) = 119\ 000,00€$

ER 124

Ficha n.º 9	
Km(s): 0 + 850	Troço(s): Salir - Várzea do Poço
	Troço reabilitado com auto de recepção provisório datado de 23/08/2006

1- Características da Via

1.1	Largura da Via (m)	6m
1.2	Extensão do troço (m)	850m
1.3	N.º de Faixas de Rodagem	2
1.4	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/> Degradado <input checked="" type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Dentro da localidade de Várzea o pavimento apresenta-se degradado.

2- Características da Berma

2.1	Largura (m)	
2.2	Tipo de berma	Terra <input type="checkbox"/> Betuminoso <input type="checkbox"/> outros <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Existem bermas em calçada dentro da localidade de Várzea.


3- Sinalização

3.1	Sinalização Horizontal	existente <input checked="" type="checkbox"/> não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/> Degradado <input checked="" type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	
3.2	Sinalização Vertical	existente <input checked="" type="checkbox"/> não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	

4- Equipamentos de Protecção

4.1	"railes" de protecção	existente <input type="checkbox"/> não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	não se aplica.

ER 124

Ficha n.º 9		
Km(s): 0 + 850		Troço(s): Salir - Várzea do Poço
		Troço reabilitado com auto de recepção provisório datado de 23/06/2006
6- Resumo das necessidades do troço		
6.3	Drenagem das Águas Pluviais	Dentro da localidade existe um sistema de drenagem das águas pluviais completamente renovado. Não existe necessidade de intervenção.
6.4	Sinalização e Segurança	
6.4.1	Sinalização Vertical	Não tem necessidades de intervenção.
6.4.2	Sinalização Horizontal	Este troço deverá ser repintado a tinta termoplástica em toda a sua extensão.
6.4.3	Equipamentos de Segurança	Não tem necessidades de intervenção, ou seja, não se aplica a este troço.
6.5	Travessias Urbanas	Imediatamente antes e dentro da localidade de Várzea as bermas deverão ser prolongadas em calçada ou betuminoso, numa extensão aproximada de 2Km, garantindo a segurança dos utentes e facilitando a sua deslocação ao longo do aglomerado habitacional.
7- Estimativa Orçamental		
7.1	Custo estimado para repavimentação por Km	50.000 €
7.2	Custo estimado para pintura por km	2.000 €
7.3	Custo estimado para execução de berna/zona pedonal em calçada ou betuminoso por Km	16.000 €
	Orçamento X=	$(50\ 000€ \times 0,5km) + (2\ 000€ \times 0,35km) + (16\ 000€ \times 2km) = 57\ 700,00€$
8 - Fotos		
		

ER 124

Ficha n.º 10			
Km(s): 6 + 040		Troço(s): Várzea do Poço - Benafim	
		Troço reabilitado com auto de recepção provisório datado de 23/08/2006	
1- Características da Via			
1.1	Largura da Via (m)	6m	
1.2	Extensão do troço (m)	6940m	
1.3	N.º de Faixas de Rodagem	2	
1.4	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Pontualmente existem assentamentos e fissuras longitudinais ao longo da estrada pelos motivos já anteriormente identificados, ausência de valetas para drenagem as águas pluviais.	
2- Características da Berma			
2.1	Largura (m)		
2.2	Tipo de berma	Terra <input type="checkbox"/>	Betuminoso <input type="checkbox"/> outros <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Vegetação junto às faixas de rodagem.	
3- Sinalização			
3.1	Sinalização Horizontal	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input checked="" type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações		
3.2	Sinalização Vertical	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações		
4- Equipamentos de Protecção			
4.1	"railes" de protecção	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações		

ER 124

Ficha n.º 10		
Km(s): 6 + 940		Troço(s): Várzea do Poço - Benafim
		Troço reabilitado com auto de recepção provisório datado de 23/06/2006
6- Resumo das necessidades do troço		
6.3	Drenagem das Águas Pluviais	Limpeza e reparação de eventuais pontões existentes, nomeadamente alvenarias danificadas, rebocos e pinturas. Desentupimentos das PHs.
6.4	Sinalização e Segurança	
6.4.1	Sinalização Vertical	Não tem necessidades de intervenção.
6.4.2	Sinalização Horizontal	Este troço deverá ser repintado a tinta termoplástica em toda a sua extensão.
6.4.3	Equipamentos de Segurança	Não tem necessidades de intervenção, ou seja, não se aplica a este troço.
6.5	Travessias Urbanas	Nas localidades imediatamente depois de Várzea e antes de Benafim, as bermas deverão ser prolongadas em betuminoso colorido, numa extensão aproximada de 3Km, procurando aproximar os aglomerados habitacionais à vila com a garantia que os utentes possam deslocar-se pedonalmente em segurança.
7- Estimativa Orçamental		
7.1	Custo estimado para repavimentação por Km	50.000 €
7.2	Custo estimado para pintura por km	2.000 €
7.3	Custo estimado para execução de berna/zona pedonal em betuminoso colorido por Km	29.000 €
	Orçamento X=	$(50\ 000€ \times 0,7km) + (2\ 000€ \times 6,24km) + (29\ 000€ \times 3Km) = 134\ 480,00€$

ER 124

Ficha n.º 11	
Km(s): 5 + 280	Troço(s): Benafim - Alte
	Troço reabilitado com auto de recepção provisório datado de 23/08/2006

1- Características da Via

1.1	Largura da Via (m)	6m
1.2	Extensão do troço (m)	5280m
1.3	N.º de Faixas de Rodagem	2
1.4	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Pavimento com boas características. Dentro da localidade de Benafim o Pavimento tem alguns assentamentos, devido a intervenções na rede de saneamento.

2- Características da Berma

2.1	Largura (m)	
2.2	Tipo de berma	Terra <input type="checkbox"/> Betuminoso <input type="checkbox"/> outros <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Dentro da localidade de Benafim existem bermas em calçada. Fora desta não existem bermas definidas.

3- Sinalização

3.1	Sinalização Horizontal	existente <input checked="" type="checkbox"/> não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/> Degradado <input checked="" type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	
3.2	Sinalização Vertical	existente <input checked="" type="checkbox"/> não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	

4- Equipamentos de Protecção

4.1	"railes" de protecção	existente <input checked="" type="checkbox"/> não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	

ER 124

Ficha n.º 11			
Km(s): 5 + 280		Troço(s): Benafim - Alte	
		Troço reabilitado com auto de recepção provisório datado de 23/06/2006	
5- Drenagem			
5.1 Drenagem Natural			
5.1.1	Ribeiras	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
5.1.2	Linhas de Água	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
	Observações	Pontualmente existem pontões sobre ribeiras/linhas de água.	
5.2 Drenagem Artificial			
5.2.1	Valetas em betão	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.2	Aquedutos	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.3	Pontes/Pontões	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.4	Sentido do escoamento	Longitudinal ao eixo <input type="checkbox"/> Perpendicular ao eixo <input type="checkbox"/>	
	Observações		
6- Resumo das necessidades do troço			
6.1	Perfil Longitudinal da Via	Não tem necessidades de intervenção, mantendo-se a rasante existente.	
6.2	Perfil Transversal da Via	Não tem necessidades de intervenção.	
6.2.1	Zonas com Bemas	Regularização e reperfilamento das bemas fora da localidade de Benafim.	
6.2.2	Zona com Valetas	Limpeza, reperfilamento e regularização das valetas, fora da localidade de Benafim.	

ER 124

Ficha n.º 11		
Km(s): 5 + 280		Troço(s): Benafim - Alte
		Troço reabilitado com auto de recepção provisório datado de 23/06/2006
6- Resumo das necessidades do troço		
6.3	Drenagem das Águas Pluviais	Limpeza e reparação de eventuais pontões existentes, nomeadamente alvenarias danificadas, rebocos e pinturas. Desentupimentos das PHs.
6.4	Sinalização e Segurança	
6.4.1	Sinalização Vertical	Não tem necessidades de intervenção.
6.4.2	Sinalização Horizontal	Este troço deverá ser repintado a tinta termoplástica em toda a sua extensão.
6.4.3	Equipamentos de Segurança	Não tem necessidades de intervenção, ou seja, não se aplica a este troço.
6.5	Travessias Urbanas	Nas localidades imediatamente depois de Benafim e antes de Alte, as bermas deverão ser prolongadas em betuminoso colorido, numa extensão aproximada de 3Km, procurando aproximar os aglomerados habitacionais à vila com a garantia que os utentes possam deslocar-se pedonalmente em segurança.
7- Estimativa Orçamental		
7.1	Custo estimado para pintura por km	2.000 €
7.2	Custo estimado para execução de berna/zona pedonal em betuminoso colorido por Km	29.000 €
	Orçamento X=	$(2\ 000€ \times 5,28km) + (29\ 000€ \times 3,0Km) = 97\ 560,00€$

ER124

Ficha n.º 12	
Km(s): 1Km	Troço(s): Localidade de Alte
	Troço reabilitado com auto de recepção provisório datado de 23/06/2006

1- Características da Via

1.1	Largura da Via (m)	8m
1.2	Extensão do troço (m)	
1.3	N.º de Faixas de Rodagem	2
1.4	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Pavimento com boas características. Dentro da localidade de Alte o Pavimento tem alguns assentamentos, devido a intervenções de saneamento com algumas travessias.

2- Características da Berma

2.1	Largura (m)	
2.2	Tipo de berma	Terra <input type="checkbox"/> Betuminoso <input type="checkbox"/> outros <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Dentro da localidade de Alte existem bermas em calçada. Existem zonas onde as bermas funcionam como valetas e fazem a divisão entre o limite da faixa de rodagem e os alçados principais das habitações.

3- Sinalização

3.1	Sinalização Horizontal	existente <input type="checkbox"/> não existente <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Existem passeadeiras novas mas falta o resto da sinalização horizontal.
3.2	Sinalização Vertical	existente <input checked="" type="checkbox"/> não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	

4- Equipamentos de Protecção

4.1	"railes" de protecção	existente <input type="checkbox"/> não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	não se aplica.

ER124

Ficha n.º 12		
Km(s): 1Km		Troço(s): Localidade de Alte
		Troço reabilitado com auto de recepção provisório datado de 23/06/2006
6- Resumo das necessidades do troço		
6.3	Drenagem das Águas Pluviais	Limpeza e reparação de eventuais pontões existentes, nomeadamente alvenarias danificadas, rebocos e pinturas. Desentupimentos das PHs.
6.4	Sinalização e Segurança	
6.4.1	Sinalização Vertical	Não tem necessidades de intervenção.
6.4.2	Sinalização Horizontal	Este troço deverá ser repintado a tinta termoplástica em toda a sua extensão.
6.4.3	Equipamentos de Segurança	Não tem necessidades de intervenção, ou seja, não se aplica a este troço.
6.5	Travessias Urbanas	Dentro da localidade de Alte as habitações muito próximas da via, deverão possuir barras de protecção localizadas na zona frontal das casas entre o passeio e a via.
7.1	Custo estimado para pintura por km	2.000 €
7.2	Custo estimado para Barras de protecção por km	1.000 €
	Orçamento X=	$(2\ 000€ \times 1\text{km}) + (1\ 000€ \times 0,5\text{km}) = 2\ 500€$

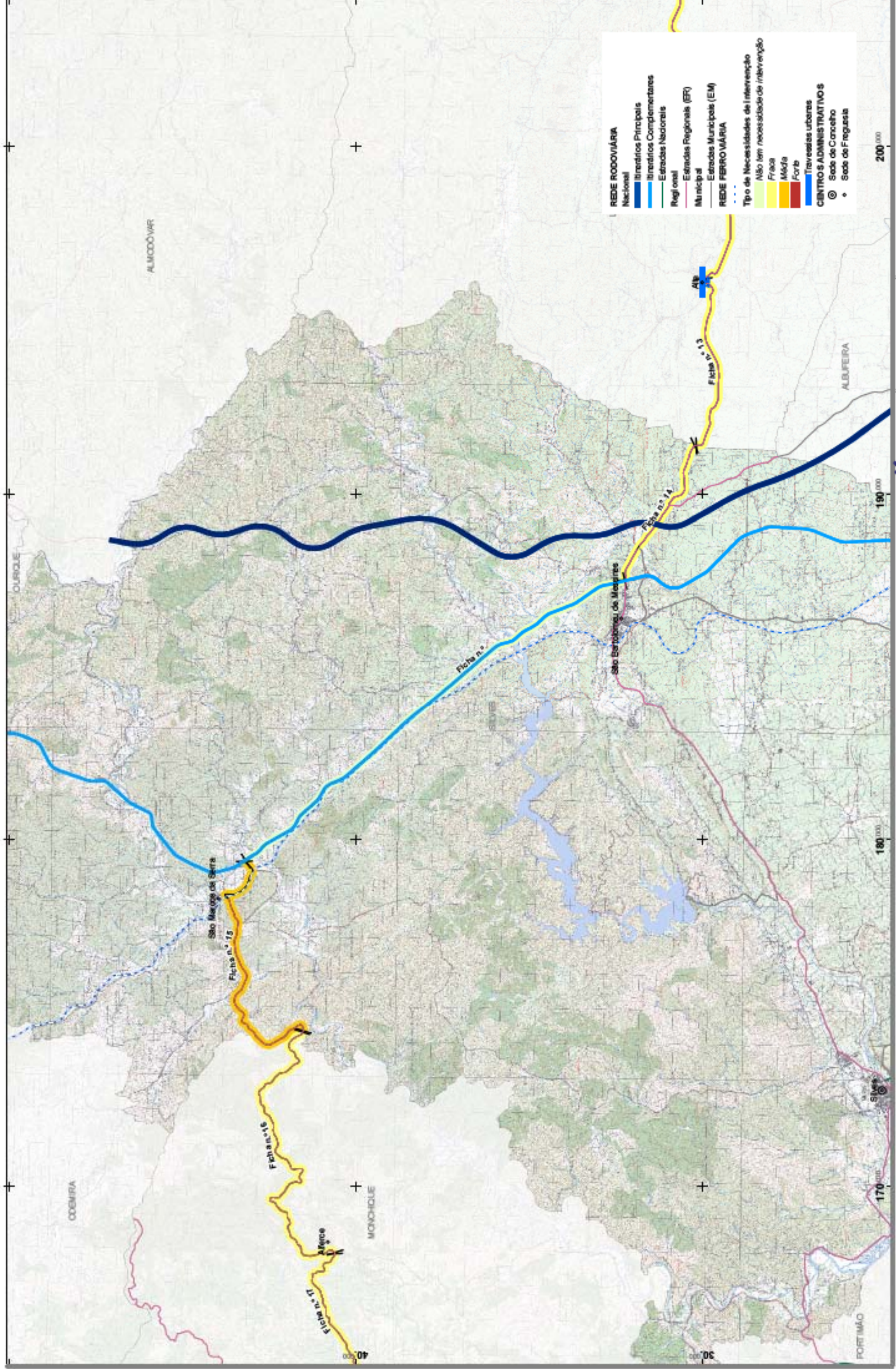
ER124

Ficha n.º 13			
Km(s): 5 + 370		Troço(s): Alte - Limite do concelho (Loulé -Silves)	
		Troço reabilitado com auto de recepção provisório datado de 23/08/2006	
1- Características da Via			
1.1	Largura da Via (m)	6m	
1.2	Extensão do troço (m)	5370m	
1.3	N.º de Faixas de Rodagem	2	
1.4	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Excepto à saída de Alte existe um troço de cerca de 2Km com obras de infra-estruturas das "Águas do Algarve".	
2- Características da Berma			
2.1	Largura (m)		
2.2	Tipo de berma	Terra <input checked="" type="checkbox"/>	Betuminoso <input type="checkbox"/> outros <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações		
3- Sinalização			
3.1	Sinalização Horizontal	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	A sinalização Horizontal é deficiente, pouco visível.	
3.2	Sinalização Vertical	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações		
4- Equipamentos de Protecção			
4.1	"railes" de protecção	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	não se aplica a este perfil.	

ER124

Ficha n.º 13			
Km(s): 5 + 370		Troço(s): Alte - Limite do concelho (Loulé -Silves)	
		Troço reabilitado com auto de recepção provisório datado de 23/06/2006	
5- Drenagem			
5.1 Drenagem Natural			
5.1.1	Ribeiras	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
5.1.2	Linhas de Água	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
	Observações	Existência de pontões sobre ribeiras/linhas de água.	
5.2 Drenagem Artificial			
5.2.1	Valetas em betão	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.2	Aquedutos	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.3	Pontes/Pontões	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.4	Sentido do escoamento	Longitudinal ao eixo <input type="checkbox"/> Perpendicular ao eixo <input type="checkbox"/>	
	Observações	Valetas com vegetação natural.	
6- Resumo das necessidades do troço			
6.1	Perfil Longitudinal da Via	Não tem necessidades de intervenção, mantendo-se a rasante existente.	
6.2	Perfil Transversal da Via	De um modo geral não tem necessidades de intervenção. Pontualmente existem zonas que deverão ser fresadas, sujeitas a uma nova camada de desgaste, minimizando assim eventuais irregularidades do pavimento.	
6.2.1	Zonas com Bermas	Regularização e reperfilamento das bermas.	
6.2.2	Zona com Valetas	Limpeza, reperfilamento e regularização das valetas.	

ANEXO 4 – Troços do Concelho de Silves (Fichas n.ºs 14 e 15)



- REDE RODOVIÁRIA**
- Nacional
 - Itinerários Principais
 - Itinerários Complementares
 - Estradas Nacionais
 - Regional
 - Estradas Regionais (ER)
 - Municipal
 - Estradas Municipais (EM)
 - REDE FERROVIÁRIA
- Tipo de Necessidades de Intervenção**
- Não tem necessidade de intervenção
 - Fraca
 - Média
 - Forte
 - Travessias urbanas
- CENTROS ADMINISTRATIVOS**
- ◉ Sede de Concelho
 - ◊ Sede de Freguesia

ER124

Ficha n.º 14	
Km(s): 4 + 610	Troço(s): Limite do concelho Silves/Loulé - S. Bartolomeu de Messines
	Troço reabilitado com auto de recepção provisório datado de 15/09/2006

1- Características da Via

1.1	Largura da Via (m)	6m			
1.2	Extensão do troço (m)	4610m			
1.3	N.º de Faixas de Rodagem	2			
1.4	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>	
	Observações				

2- Características da Berma

2.1	Largura (m)	0,5m			
2.2	Tipo de berma	Terra <input type="checkbox"/>	Betuminoso <input checked="" type="checkbox"/>	outros <input type="checkbox"/>	
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>	
	Observações				

3- Sinalização

3.1	Sinalização Horizontal	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>		
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>	
	Observações	Existem zonas pontuais que deverão ser repintadas.			
3.2	Sinalização Vertical	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>		
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>	
	Observações				

4- Equipamentos de Protecção

4.1	"railes" de protecção	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>		
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>	
	Observações				

ER267

Ficha n.º 15				
Km(s): 8 + 100		Troço(s): S. Marcos da Serra - Limite concelho (Silves/Monchique)		
		Troço parcialmente reabilitado c/ auto de recepção provisório datado de 30/09/2004		
1- Características da Via				
1.1	Largura da Via (m)	6m		
1.2	Extensão do troço (m)	8100m		
1.3	N.º de Faixas de Rodagem	2		
1.4	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input checked="" type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	X* - Piso degradado especialmente na zona da ponte. No primeiros kms deste troço, o pavimento encontra-se com alguns assentamentos e fissuras longitudinais. Nos 2kms seguintes à passagem de nível o piso melhora consideravelmente até Alferce.		
2- Características da Berma				
2.1	Largura (m)	0,5m		
2.2	Tipo de berma	Terra <input type="checkbox"/>	Betuminoso <input checked="" type="checkbox"/>	outros <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações			
3- Sinalização				
3.1	Sinalização Horizontal	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>	
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input checked="" type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	A sinalização Horizontal é deficiente, pouco visível.		
3.2	Sinalização Vertical	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>	
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Sinalização vertical inclui pinos reflectores.		
4- Equipamentos de Protecção				
4.1	"railes" de protecção	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>	
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações			

ER267

Ficha n.º 15					
Km(s): 8 + 100		Troço(s): S. Marcos da Serra - Limite concelho (Silves/Monchique)			
		Troço parcialmente reabilitado c/ auto de recepção provisório datado de 30/08/2004			
5- Drenagem					
5.1 Drenagem Natural					
5.1.1	Ribeiras	existente	<input checked="" type="checkbox"/>	não existente	<input type="checkbox"/>
5.1.2	Linhas de Água	existente	<input checked="" type="checkbox"/>	não existente	<input type="checkbox"/>
Observações		Existência de pontões sobre ribeiras/linhas de água.			
5.2 Drenagem Artificial					
5.2.1	Valetas em betão	existente	<input checked="" type="checkbox"/>	não existente	<input type="checkbox"/>
Estado de Conservação		Bom	<input checked="" type="checkbox"/>	Degradado	<input type="checkbox"/>
				Muito Degradado	<input type="checkbox"/>
5.2.2	Aquedutos	existente	<input type="checkbox"/>	não existente	<input checked="" type="checkbox"/>
Estado de Conservação		Bom	<input type="checkbox"/>	Degradado	<input type="checkbox"/>
				Muito Degradado	<input type="checkbox"/>
5.2.3	Pontes/Pontões	existente	<input checked="" type="checkbox"/>	não existente	<input type="checkbox"/>
Estado de Conservação		Bom	<input type="checkbox"/>	Degradado	<input checked="" type="checkbox"/>
				Muito Degradado	<input type="checkbox"/>
5.2.4	Sentido do escoamento	Longitudinal ao eixo		<input type="checkbox"/>	Perpendicular ao eixo <input type="checkbox"/>
Observações		X*- Piso degradado na "ponte" à entrada de S. Marcos da Serra. As valetas em betão encontram-se junto aos taludes.			
6- Resumo das necessidades do troço					
6.1	Perfil Longitudinal da Via	Não tem necessidades de intervenção, mantendo-se a rasante existente.			
6.2	Perfil Transversal da Via	Na zona da ponte e nos 2kms a seguir à linha de caminho de ferro o pavimento deverá ser fresado e sujeito a uma nova camada de desgaste, minimizando assim eventuais irregularidades do pavimento.			
6.2.1	Zonas com Bemas	Regularização e reperfilamento das bemas nos 2kms a seguir à linha do caminho de ferro.			
6.2.2	Zona com Valetas	Limpeza, reperfilamento e regularização das valetas.			

ER 267

Ficha n.º 15	
Km(s): 8 + 100	Troço(s): S. Marcos da Serra - Limite concelho (Silves/Monchique)
	Troço parcialmente reabilitado c/ auto de recepção provisório datado de 30/09/2004

6- Resumo das necessidades do troço

6.3	Drenagem das Águas Pluviais	Limpeza e reparação de eventuais pontões existentes, nomeadamente alvenarias danificadas, rebocos e pinturas. Desentupimentos das PHs.
6.4	Sinalização e Segurança	
6.4.1	Sinalização Vertical	Não tem necessidades de intervenção.
6.4.2	Sinalização Horizontal	Este troço deverá ser parcialmente repintado a tinta termoplástica.
6.4.3	Equipamentos de Segurança	Não tem necessidades de intervenção.

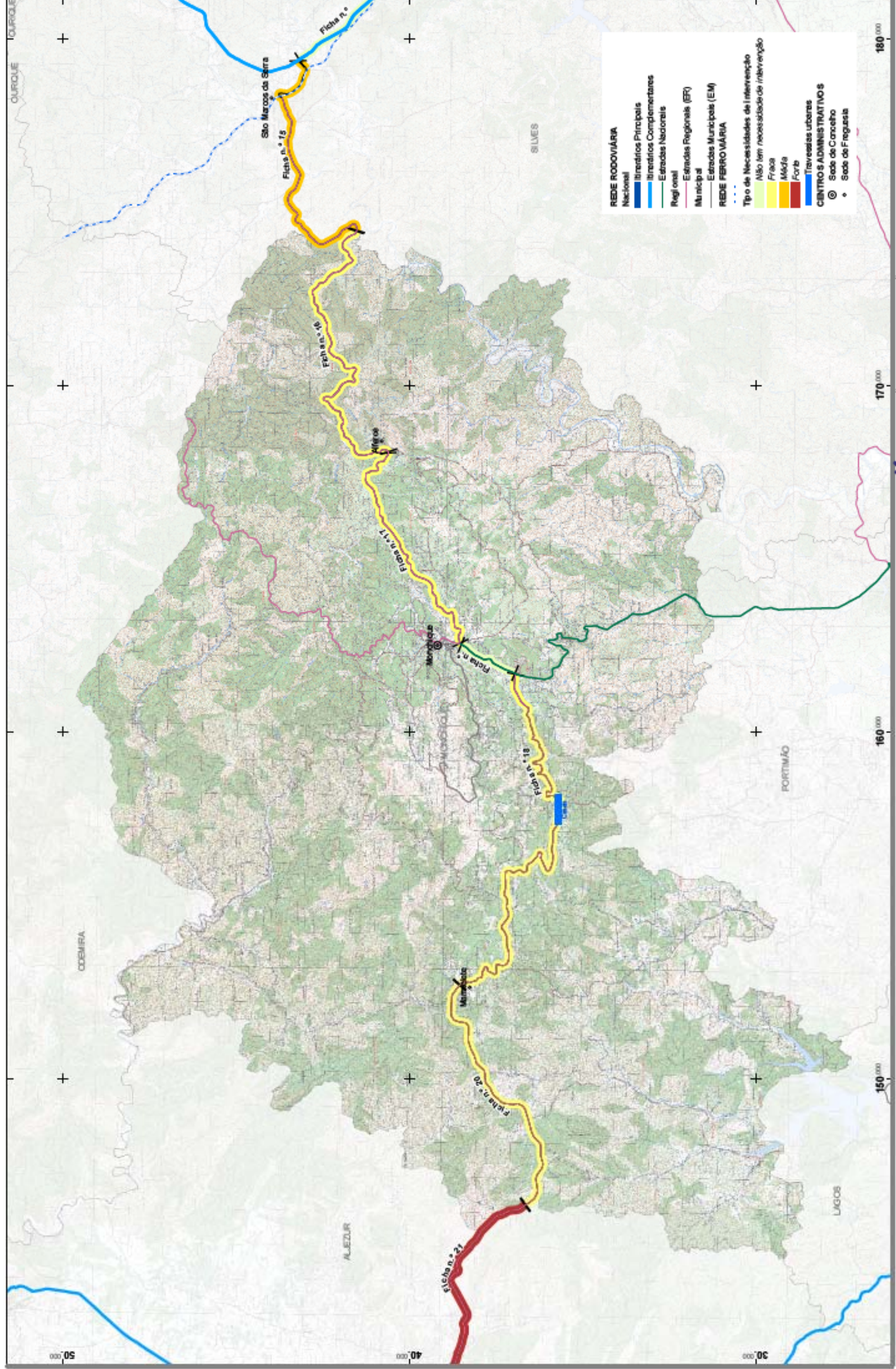
7- Estimativa Orçamental

7.1	Custo estimado para repavimentação por Km	50.000 €
7.2	Custo estimado para pintura por km	2.000 €
	Orçamento X=	$(50\ 000€ \times 2,8km) + (2\ 000€ \times 5,3km) = 150\ 600€$

8 - Fotos



ANEXO 5 – Troços do Concelho de Monchique (Fichas n.ºs 16 a 20)



ER267

Ficha n.º 16	
Km(s): 10 + 320	Troço(s): Limite do Concelho de Monchique/Silves - Alferce
	Troço reabilitado c/ auto de recepção provisório datado de 30/08/2004

1- Características da Via

1.1	Largura da Via (m)	6m
1.2	Extensão do troço (m)	10320m
1.3	N.º de Faixas de Rodagem	2
1.4	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Pontualmente existem alguns assentamentos que deverão ser reparados.

2- Características da Berma

2.1	Largura (m)	0,5m
2.2	Tipo de berma	Terra <input type="checkbox"/> Betuminoso <input checked="" type="checkbox"/> outros <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	

3- Sinalização

3.1	Sinalização Horizontal	existente <input checked="" type="checkbox"/> não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	
3.2	Sinalização Vertical	existente <input checked="" type="checkbox"/> não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	

4- Equipamentos de Protecção

4.1	"railes" de protecção	existente <input checked="" type="checkbox"/> não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	

ER267

Ficha n.º 16	
Km(s): 10 + 320	Troço(s): Limite do Concelho de Monchique/Silves - Alferce
	Troço reabilitado c/ auto de recepção provisório datado de 30/08/2004

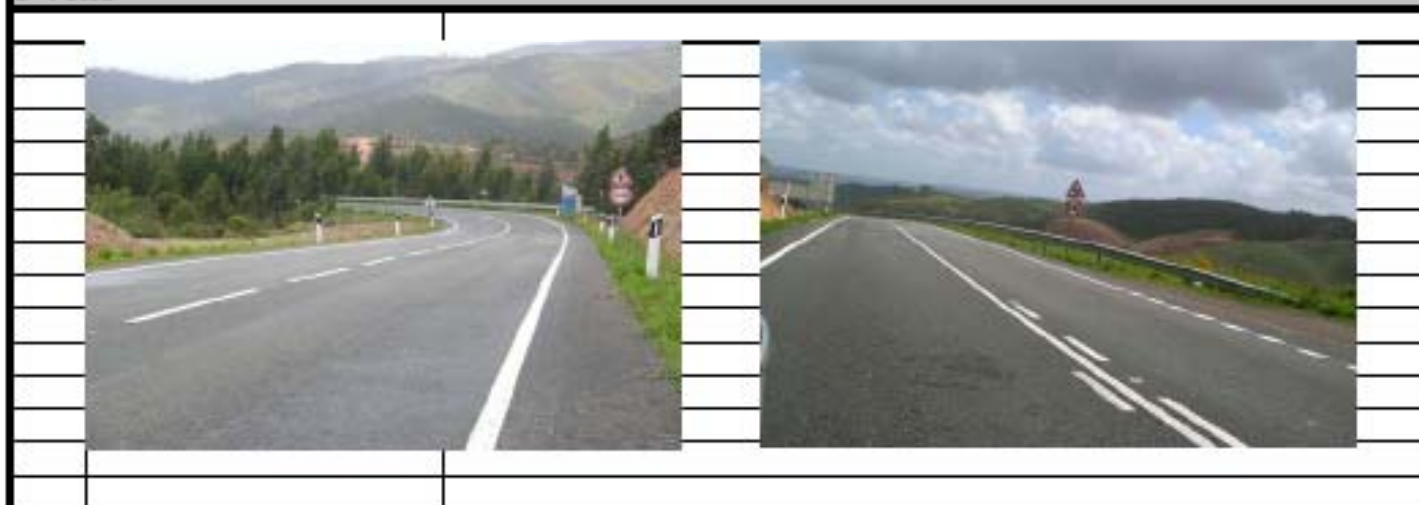
6- Resumo das necessidades do troço

6.3	Drenagem das Águas Pluviais	Limpeza e reparação de eventuais pontões existentes, nomeadamente alvenarias danificadas, rebocos e pinturas. Desentupimentos das PHs.
6.4	Sinalização e Segurança	
6.4.1	Sinalização Vertical	Não tem necessidades de intervenção.
6.4.2	Sinalização Horizontal	Não tem necessidades de intervenção.
6.4.3	Equipamentos de Segurança	Não tem necessidades de intervenção.

7- Estimativa Orçamental

7.1	Custo estimado para repavimentação por Km	50 000€
	Orçamento X=	(50 000€ x 1km) = 50 000€

8 - Fotos



ER267

Ficha n.º 17	
Km(s): 7 + 340	Troço(s): Alferce - Monchique
	Troço reabilitado em 1990

1- Características da Via

1.1	Largura da Via (m)	5m
1.2	Extensão do troço (m)	7340m
1.3	N.º de Faixas de Rodagem	2
1.4	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Pontualmente existem alguns assentamentos no limite da faixa. O Km: 38+000 deverá ser rapidamente intervençionado devido ao deslizamento de terras na base do pavimento.

2- Características da Berma

2.1	Largura (m)	
2.2	Tipo de berma	Terra <input type="checkbox"/> Betuminoso <input type="checkbox"/> outros <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Não existem bermas.

3- Sinalização

3.1	Sinalização Horizontal	existente <input checked="" type="checkbox"/> não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	
3.2	Sinalização Vertical	existente <input checked="" type="checkbox"/> não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	

4- Equipamentos de Protecção

4.1	"railes" de protecção	existente <input type="checkbox"/> não existente <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	

ER267

Ficha n.º 18				
Km(s): 14 + 240		Troço(s): Monchique - Marmelete		
		Troço reabilitado em 1994		
1- Características da Via				
1.1	Largura da Via (m)	4m		
1.2	Extensão do troço (m)	14240m		
1.3	N.º de Faixas de Rodagem	2		
1.4	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Troços urbanos sem guardas de protecção entre a faixa de rodagem e as habitações.		
2- Características da Berma				
2.1	Largura (m)			
2.2	Tipo de berma	Terra <input type="checkbox"/>	Betuminoso <input type="checkbox"/>	outros <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Não existem bermas.		
3- Sinalização				
3.1	Sinalização Horizontal	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>	
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações			
3.2	Sinalização Vertical	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>	
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Sinalização Vertical pouco relevante.		
4- Equipamentos de Protecção				
4.1	"railes" de protecção	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>	
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Pontualmente existem em algumas zonas mais altas.		

ER267

Ficha n.º 18			
Km(s): 14 + 240		Troço(s): Monchique - Marmelete	
		Troço reabilitado em 1994	
5- Drenagem			
5.1 Drenagem Natural			
5.1.1	Ribeiras	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
5.1.2	Linhas de Água	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
	Observações	Pontualmente existem pontões sobre ribeiras/linhas de água.	
5.2 Drenagem Artificial			
5.2.1	Valetas em betão	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.2	Aquedutos	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.3	Pontes/Pontões	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.4	Sentido do escoamento	Longitudinal ao eixo <input type="checkbox"/> Perpendicular ao eixo <input type="checkbox"/>	
	Observações	As valetas em betão "existentes" são entre as casas e as faixas de rodagem.	
6- Resumo das necessidades do troço			
6.1	Perfil Longitudinal da Via	Não tem necessidades de intervenção, mantendo-se a rasante existente devido à topografia do terreno.	
6.2	Perfil Transversal da Via		
6.2.1	Zonas com Bermas	Dentro das localidades existem zonas em que as bermas deverão funcionar como valetas e consequentemente como drenagem das águas pluviais. Fora destas, quando possível, as bermas deverão ser regularizadas e reperfiladas.	
6.2.2	Zona com Valetas	Fora das localidades: limpeza, reperfilamento e regularização das valetas, nomeadamente em zona de taludes.	
6.2.3	Zona com passeios	Atendendo ao perfil do terreno, as zonas de "passeios" deverão ser tratadas como espaço pedonal, contemplar barreiras de protecção e em simultâneo, funcionar como sistema de drenagem das águas pluviais. Este sistema, deverá prolongar-se ao longo da via, procurando abranger as habitações dispersas, possibilitando assim maior conforto e segurança aos residentes.	
ER 267			

Ficha n.º 18	
Km(s): 14 + 240	Troço(s): Monchique - Marmelete
	Troço reabilitado em 1994

6- Resumo das necessidades do troço

6.3	Drenagem das Águas Pluviais	Limpeza e reparação de eventuais pontões existentes, nomeadamente alvenarias danificadas, rebocos e pinturas. Desentupimentos das PHs.
6.4	Sinalização e Segurança	
6.4.1	Sinalização Vertical	Não tem necessidades de intervenção.
6.4.2	Sinalização Horizontal	Este troço deverá ser repintado a tinta termoplástica em toda a sua extensão.
6.4.3	Equipamentos de Segurança	Deverão ser aplicadas guardas metálicas de segurança em todos os locais de perigo para os utentes da via, nomeadamente, aquando da existência de desníveis consideráveis ou sempre que existam obstáculos situados nas proximidades da faixa de rodagem.
6.5	Travessias Urbanas	Devido às limitações referenciadas neste troço, aproximadamente numa extensão de 5Km, incluindo o atravessamento da localidade de Casais, deverão ser executados passeios com lajetas em betão ao longo da via, assentes sobre valeta de perfil em "V" por forma a drenar as águas pluviais e facilitando a deslocação dos peões em segurança. Existem ainda, situações pontuais, em que as habitações encontram-se praticamente em cima da faixa de rodagem. Nestes casos, deverão ser colocadas barras de protecção em ferro, de dimensões regulamentares, implantadas entre o limite da via e a zona pedonal.

7- Estimativa Orçamental

7.1	Custo estimado para pintura por km	2.000 €
7.2	Custo estimado para Equipamento de Segurança por km	20.000 €
7.3	Custo estimado para execução de passeio com lajetas + caleiras em betão por Km	30.000 €
	Orçamento X=	$(2.000€ \times 14,24Km) + (20,000€ \times 1,42km) + (30,000€ \times 5Km) = 206\ 880,00€$

8 - Fotos



ER267

Ficha n.º 19			
Km(s):		Troço(s): Localidade de Marmeleite	
1- Características da Via			
1.1	Largura da Via (m)	5m	
1.2	Extensão do troço (m)	1000m	
1.3	N.º de Faixas de Rodagem	2	
1.4	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Dentro da localidade o pavimento encontra-se em bom estado de conservação. Troço sujeito a uma intervenção urbana recente, com passeadeiras, pilaretes de protecção, passeios e drenagem das águas pluviais.	
2- Características da Berma			
2.1	Largura (m)	2m	
2.2	Tipo de berma	Terra <input type="checkbox"/>	Betuminoso <input type="checkbox"/> outros <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Bermas em calçada.	
3- Sinalização			
3.1	Sinalização Horizontal	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações		
3.2	Sinalização Vertical	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações		
4- Equipamentos de Protecção			
4.1	"railes" de protecção	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	não se aplica.	

ER267

Ficha n.º 19					
Km(s):		Troço(s): Localidade de Marmelete			
5- Drenagem					
5.1 Drenagem Natural					
5.1.1	Ribeiras	existente	<input checked="" type="checkbox"/>	não existente	<input type="checkbox"/>
5.1.2	Linhas de Água	existente	<input checked="" type="checkbox"/>	não existente	<input type="checkbox"/>
Observações		Pontualmente existem pontões sobre ribeiras/linhas de água.			
5.2 Drenagem Artificial					
5.2.1	Valetas em betão	existente	<input checked="" type="checkbox"/>	não existente	<input type="checkbox"/>
Estado de Conservação		Bom	<input checked="" type="checkbox"/>	Degradado	<input type="checkbox"/>
				Muito Degradado	<input type="checkbox"/>
5.2.2	Aquedutos	existente	<input checked="" type="checkbox"/>	não existente	<input type="checkbox"/>
Estado de Conservação		Bom	<input checked="" type="checkbox"/>	Degradado	<input type="checkbox"/>
				Muito Degradado	<input type="checkbox"/>
5.2.3	Pontes/Pontões	existente	<input type="checkbox"/>	não existente	<input checked="" type="checkbox"/>
Estado de Conservação		Bom	<input type="checkbox"/>	Degradado	<input type="checkbox"/>
				Muito Degradado	<input type="checkbox"/>
5.2.4	Sentido do escoamento	Longitudinal ao eixo		<input type="checkbox"/>	Perpendicular ao eixo <input type="checkbox"/>
Observações					
6- Resumo das necessidades do troço					
6.1	Perfil Longitudinal da Via	Não tem necessidades de intervenção. Manter o existente.			
6.2	Perfil Transversal da Via	Não tem necessidades de intervenção. Manter o existente.			
6.2.1	Zonas com Bemas	Não tem necessidades de intervenção. Manter o existente.			
6.2.2	Zona com Valetas	Não existem valetas neste troço. Existe drenagem das águas pluviais com sumidouros, colectores e caixas de visita.			

ER 267

Ficha n.º 19	
Km(s):	Troço(s): Localidade de Marmelete

6- Resumo das necessidades do troço

6.3	Drenagem das Águas Pluviais	Limpeza dos sumidouros e dos colectores das águas pluviais.
6.4	Sinalização e Segurança	
6.4.1	Sinalização Vertical	Não tem necessidades de intervenção. Manutenção do existente.
6.4.2	Sinalização Horizontal	Não tem necessidades de intervenção. Manutenção do existente.
6.4.3	Equipamentos de Segurança	Não se aplica.

7- Estimativa Orçamental

7.1	Custo estimado para pintura por km	0,00 €
7.2	Custo estimado para Equipamento de Segurança por km	0,00 €
	Orçamento X=	0,00 €

8 - Fotos



ER267

Ficha n.º 20	
Km(s): 7 + 930	Troço(s): Marmeleite - limite do concelho de Monchique/ Alzejur
	Troço reabilitado em 1994

1- Características da Via

1.1	Largura da Via (m)	6m
1.2	Extensão do troço (m)	7930m
1.3	N.º de Faixas de Rodagem	2
1.4	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Pontualmente o pavimento tem algumas fissuras, com alguns assentamentos.

2- Características da Berma

2.1	Largura (m)	
2.2	Tipo de berma	Terra <input type="checkbox"/> Betuminoso <input type="checkbox"/> outros <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Não tem.

3- Sinalização

3.1	Sinalização Horizontal	existente <input checked="" type="checkbox"/> não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	
3.2	Sinalização Vertical	existente <input checked="" type="checkbox"/> não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	

4- Equipamentos de Protecção

4.1	"railes" de protecção	existente <input checked="" type="checkbox"/> não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/> Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	

ER267

Ficha n.º 20			
Km(s): 7 + 930		Troço(s): Marmeleite - limite do concelho de Monchique/ Alzejur	
		Troço reabilitado em 1994	
5- Drenagem			
5.1 Drenagem Natural			
5.1.1	Ribeiras	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
5.1.2	Linhas de Água	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
	Observações	Pontualmente existem pontões sobre ribeiras/linhas de água.	
5.2 Drenagem Artificial			
5.2.1	Valetas em betão	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input checked="" type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.2	Aquedutos	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.3	Pontes/Pontões	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.4	Sentido do escoamento	Longitudinal ao eixo <input type="checkbox"/> Perpendicular ao eixo <input type="checkbox"/>	
	Observações		
6- Resumo das necessidades do troço			
6.1	Perfil Longitudinal da Via	Não tem necessidades de intervenção, mantendo-se a rasante existente devido à topografia do terreno.	
6.2	Perfil Transversal da Via	De um modo geral não tem necessidades de intervenção. Pontualmente existem zonas que deverão ser fresadas, sujeitas a uma nova camada de desgaste, minimizando assim eventuais irregularidades do pavimento.	
6.2.1	Zonas com Bemas	Regularização e reperfilamento das bemas, quando possível.	
6.2.2	Zona com Valetas	Limpeza, reperfilamento e regularização das valetas, nomeadamente em zona de taludes.	

ER267

Ficha n.º 20	
Km(s): 7 + 930	Troço(s): Marmeleite - limite do concelho de Monchique/ Alzejur
	Troço reabilitado em 1994

6- Resumo das necessidades do troço

6.3	Drenagem das Águas Pluviais	Limpeza e reparação de eventuais pontões existentes, nomeadamente alvenarias danificadas, rebocos e pinturas. Desentupimentos das PHs.
6.4	Sinalização e Segurança	
6.4.1	Sinalização Vertical	Não tem necessidades de intervenção.
6.4.2	Sinalização Horizontal	Não tem necessidades de intervenção.
6.4.3	Equipamentos de Segurança	Deverão ser aplicadas guardas metálicas de segurança em todos os locais de perigo para os utentes da via, nomeadamente, aquando da existência de desníveis consideráveis ou sempre que existam obstáculos situados nas proximidades da faixa de rodagem.

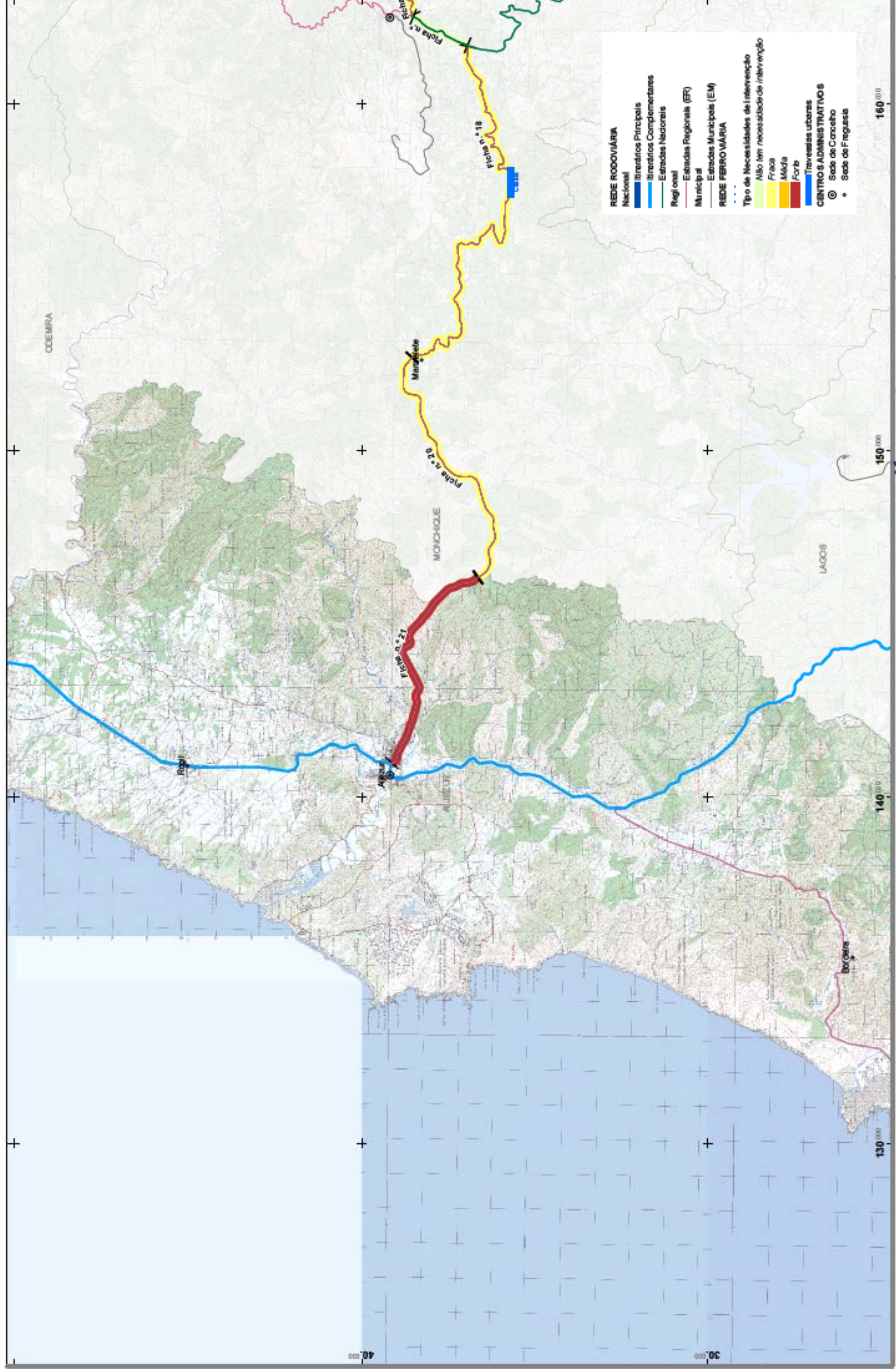
7- Estimativa Orçamental

7.1	Custo estimado para repavimentação por Km	50.000 €
7.2	Custo estimado para Equipamento de Segurança por km	20.000 €
	Orçamento X=	$(50.000€ \times 0,8Km) + (20.000€ \times 0,8km) = 56\ 000€$

8 - Fotos



ANEXO 6 – Troços do Concelho de Aljezur (Ficha n.º 21)



REDE RODoviÁRIA

- Nacional
- Itinerários Principais
- Itinerários Complementares
- Estradas Nacionais
- Regional
- Estradas Regionais (ER)
- Municipal
- Estradas Municipais (EM)
- REDE FERROVIÁRIA

Tipo de Necessidades de Intervenção

- Não tem necessidade de intervenção
- Fraca
- Média
- Forte
- Travessias urbanas

CENTROS ADMINISTRATIVOS

- Sede de Concelho
- Sede de Freguesia

ER267

Ficha n.º 21				
Km(s): 6 + 910		Troço(s): Limite do concelho de Monchique - Aljezur		
		Troço a reabilitar com projecto de execução em fase de conclusão.		
1- Características da Via				
1.1	Largura da Via (m)	7m		
1.2	Extensão do troço (m)	6910m		
1.3	N.º de Faixas de Rodagem	2		
1.4	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input checked="" type="checkbox"/>
	Observações	O pavimento apresenta buracos e assentamentos consideráveis. A plataforma deste troço deverá ser integralmente corrigida em altimetria, dado que apresenta irregularidades bastante acentuadas. De qualquer forma, deverá manter-se a rasante existente, procurando minorar os volumes de pavimentação betuminosa a executar.		
2- Características da Berma				
2.1	Largura (m)			
2.2	Tipo de berma	Terra <input type="checkbox"/>	Betuminoso <input type="checkbox"/>	outros <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações	Este troço não tem bermas definidas.		
3- Sinalização				
3.1	Sinalização Horizontal	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>	
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações			
3.2	Sinalização Vertical	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>	
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações			
4- Equipamentos de Protecção				
4.1	"railes" de protecção	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>	
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/>	Muito Degradado <input type="checkbox"/>
	Observações			

ER267

Ficha n.º 21			
Km(s): 6 + 910		Troço(s): Limite do concelho de Monchique - Aljezur	
		Troço a reabilitar com projecto de execução em fase de conclusão.	
5- Drenagem			
5.1 Drenagem Natural			
5.1.1	Ribeiras	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
5.1.2	Linhas de Água	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
	Observações	Existência de pontões sobre ribeiras/linhas de água.	
5.2 Drenagem Artificial			
5.2.1	Valetas em betão	existente <input checked="" type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input checked="" type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.2	Aquedutos	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input checked="" type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.3	Pontes/Pontões	existente <input type="checkbox"/>	não existente <input type="checkbox"/>
	Estado de Conservação	Bom <input type="checkbox"/>	Degradado <input type="checkbox"/> Muito Degradado <input type="checkbox"/>
5.2.4	Sentido do escoamento	Longitudinal ao eixo <input type="checkbox"/> Perpendicular ao eixo <input type="checkbox"/>	
	Observações	Pontualmente existem valetas em betão.	
6- Resumo das necessidades do troço			
6.1	Perfil Longitudinal da Via	Aproveitar a plataforma existente, corrigindo-a em altimetria dado que o pavimento actual apresenta muita irregularidade.	
6.2	Perfil Transversal da Via	Deverá ter duas faixas de rodagem com 3m cada, acrescidos de bermas igualmente pavimentadas com largura suficiente, uma vez que a plataforma existente o permite, garantindo as condições de segurança.	
6.2.1	Zonas com Bermas	Deverão ser executadas bermas de preferência pavimentadas.	
6.2.2	Zona com Valetas	Limpeza, reperfilamento e regularização das valetas, nomeadamente em zona de taludes. As valetas deverão encaminhar as águas pluviais para as passagens hidráulicas (PHs) e estas para as linhas de água.	
6.2.3	Zona com passeios	Dentro da localidade de Aljezur o perfil projectado deverá contemplar a requalificação dos espaços pedonais.	

