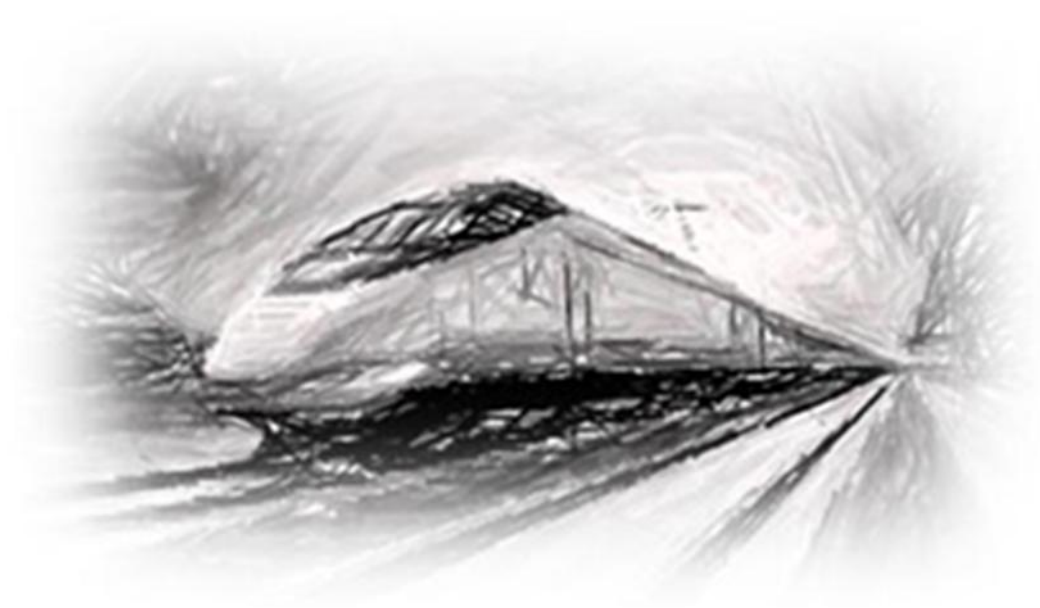


**LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE
PORTO (CAMPANHÃ) E LISBOA**
TROÇO PORTO (CAMPANHÃ) A OIÃ
SUBTROÇO A1 – KM 0+000 AO KM 15+500



PROJETO DE EXECUÇÃO
VOLUME 01 – INFRA-ESTRUTURA E PLATAFORMA DA VIA FÉRREA
TOMO 01.06.03 – DESVIOS DE TRÁFEGO

Memória Descritiva e Justificativa

Controlo de Assinaturas

Realizado	Revisto	Aprovado Coordenador Projeto
Pedro Martins Filomena Serra	Filomena Serra	Filomena Serra
14-08-2025	14-08-2025	14-08-2025
Data e Assinatura	Data e Assinatura	Data e Assinatura

Não necessita de assinatura se aprovado eletronicamente

Informação Adicional	Informação do Documento	
O Gestor de Projeto -	Código Documento PF102A1.PR.01.06.03.00.MDJ.00	
O Responsável Unidade -	Revisão 00	Data 14-08-2025
O Responsável Departamento -	Código Projetista	
O Diretor -	Nome do Ficheiro PF102A1.PR.01.06.03.00.MDJ.00	

Registo de Alterações

Rev	Data	Autor	Secção Afetada	Alterações
00	14-08-2025	Pedro Martins / Filomena Serra	Edição inicial	-----

LINHA FERROVIÁRIA DE ALTA VELOCIDADE ENTRE PORTO (CAMPANHÃ) E LISBOA**TROÇO PORTO (CAMPANHÃ) A OIÃ****SUBTROÇO A1 – KM 0+000 AO KM 15+500****PROJETO DE EXECUÇÃO****VOLUME 01 – INFRA-ESTRUTURA E PLATAFORMA DA VIA FÉRREA****TOMO 01.06.03 – DESVIOS DE TRÁFEGO****MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA****ÍNDICE**

1	INTRODUÇÃO	1
2	DESVIOS DE TRÁFEGO	2
3	CONSIDERAÇÕES DE IMPLEMENTAÇÃO	24
3.1	PLANEAMENTO E APROVAÇÃO	24
3.2	SINALIZAÇÃO TEMPORÁRIA	24
3.3	SEGURANÇA DOS UTILIZADORES E TRABALHADORES	24
3.4	CONSIDERAÇÕES FINAIS	24
4	NORMAS	25

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 – Situações identificadas com necessidade de Desvio de Tráfego e ações a implementar .19

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Obra de arte corrente (P.I.3) e Restabelecimento 3.1 implantados a sul das vias a restabelecer	3
Figura 2 – Vias existentes a restabelecer (roxo) e desvios alternativos provisórios, através da Rua Direita e Rua do Salgueiral (cyan)	4
Figura 3 – Obra de arte corrente (PS.4.1) e Restabelecimento 4.1 implantados a sul das vias a restabelecer	5
Figura 4 – Obra de arte corrente (PS.11.1) e Restabelecimento 11.1 implantados a norte da via a restabelecer (EM580).....	6
Figura 5 – Obra de arte corrente (PS.11.2) e Restabelecimento 11.2 implantados a sul da via a restabelecer (CM1471)	7
Figura 6 – Obra de arte corrente (PS.12.1) e Restabelecimento 12.1 implantados a sul da via a restabelecer (CM1470) - Desvio provisório do CM 1470.....	8
Figura 7 – Obra de arte corrente (PS.14.1) e Restabelecimento 14.1 implantados a sul da via a restabelecer (CM1466)	9

Figura 8 – Desvios alternativos provisórios, ao atravessamento da rua Direita	10
Figura 9 – Desvio pedonal provisório ao atravessamento da rua Direita	11
Figura 10 – Desvio provisório ao atravessamento da rua da Lavoura	12
Figura 11 – Restabelecimentos novos a construir, permitindo desviar o tráfego e avançar com a obra	13
Figura 12 – Restabelecimento 5 e P.S. 5.1.....	14
Figura 13 – Restabelecimentos novos, parcialmente realizados, permitindo desviar o tráfego e avançar com a obra	15
Figura 14 – Restabelecimento 6.1 e P.S. 6.1, interrupção da Rua Manuel Rodrigues Martins e da obra de arte existente	16
Figura 15 – Restabelecimento 10.1 - Rua das Flores.....	17
Figura 16 – Ligação da Rua das Flores à rua do Castelo a oeste	18

1 INTRODUÇÃO

A presente memória descritiva diz respeito ao Tomo T1.6.3 – Desvios de Tráfego, que integra o Volume 01 – Infraestruturas e Plataforma de Via Férrea, do projeto de execução da Linha Ferroviária de Alta Velocidade entre Porto e Lisboa, Lote A: Oiã / Porto (Campanhã), subtroço A1 - Km 0+000 – Km15+000, doravante denominado de ST1.

O presente estudo dos desvios de tráfego do ST1, apresenta as propostas que permitam garantir a segurança da circulação dos utilizadores das vias (peões e veículos) e do pessoal afeto à obra, nas vias afetadas durante a realização dos trabalhos.

A presente proposta não pretende condicionar as soluções que o adjudicatário venha a definir em fase de obra, devendo dentro das suas responsabilidades, desenvolver e adaptar as soluções às condições existentes dos locais de execução dos trabalhos e ao planeamento e programação da obra no subtroço em referência.

O presente estudo foi elaborado com base na topografia à escala 1/1000 e imagens google da região interessada, servindo de suporte às figuras apresentadas.

2 DESVIOS DE TRÁFEGO

A nova linha férrea intersesta diversas vias rodoviárias existentes que, decorrente da implantação da plataforma da Alta Velocidade, serão objeto de diversas ações, designadamente, a redefinição geométrica do traçado das vias existentes e a realização de uma obra de arte corrente para a transposição da LAV. Na maior parte destas situações, durante a realização da obra, o desvio de tráfego é assegurado por vias existentes na proximidade e/ou por desvios e ligações provisórios.

Os desvios provisórios de tráfego e ligações provisórias desenvolvidos no presente documento, decorrem da necessidade de interromper / condicionar a circulação rodoviária e pedonal nas vias a restabelecer, nas seguintes situações:

- construção do novo restabelecimento, com interferência com a via existente;
- ligação do novo restabelecimento à via existente;
- instalação de serviços públicos, com interferência com a via existente;
- Construção túnel, com interferência com a via existente;
- construção de nova obra de arte corrente (interseção com a via férrea), imediatamente na sequência de uma obra existente, com interferência com a via e obra de arte existentes.

As situações, em que haverá necessidade de proceder a desvios de tráfego e implementar um conjunto de ações, são apresentadas em seguida e sintetizadas no **Quadro 1**.

- [Km 3+395 - Construção do Restabelecimento 3.1 / PI3.1 – Rua do Salgueiral](#)

A posição da PS3.1 e do restabelecimento 3.1 relativamente às vias existentes a restabelecer, como se verifica na imagem abaixo, permite que durante a realização dos trabalhos de construção não existam condicionamentos ao tráfego, mantendo-se a circulação rodoviária e pedonal nas vias existentes (indicadas com linhas vermelhas), não estando nesta fase previstos desvios de tráfego.

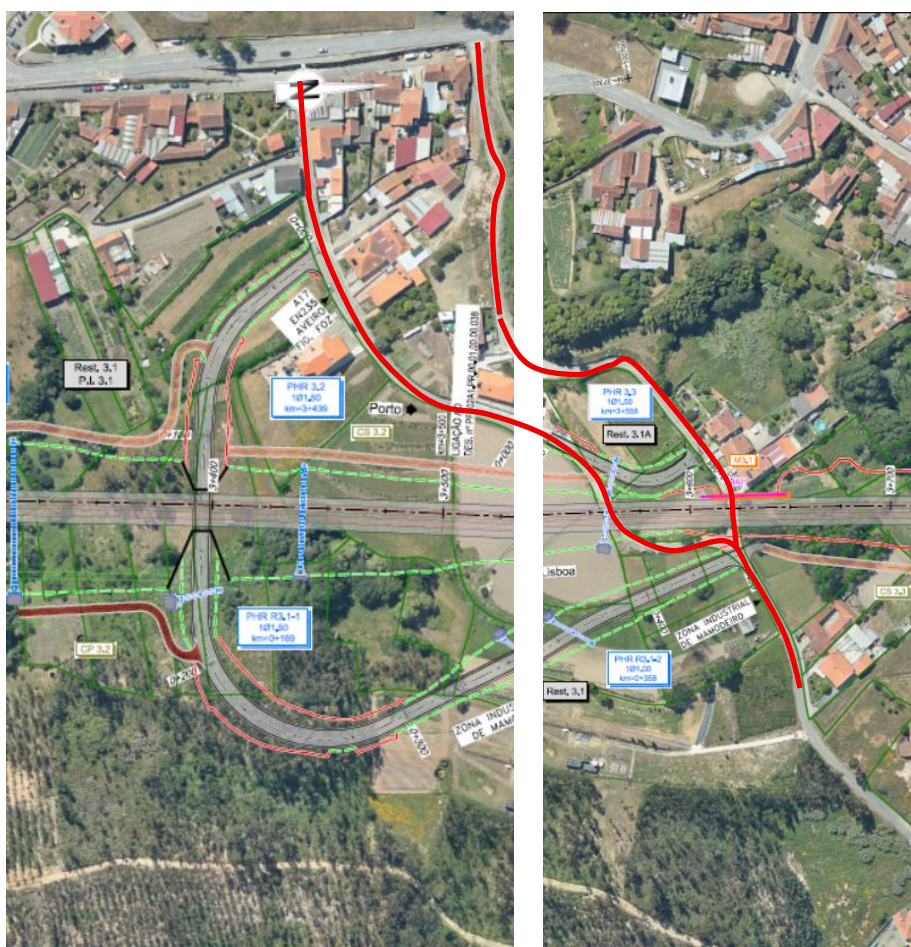


Figura 1 – Obra de arte corrente (P.I.3) e Restabelecimento 3.1 implantados a sul das vias a restabelecer

Após conclusão destas obras, serão realizadas as ligações entre o novo restabelecimento e a via existente a restabelecer. Estas são intervenções localizadas, com prazos de execução reduzidos e na generalidade não afetam a totalidade do perfil transversal da estrada existente, sendo a circulação efetuada alternadamente, com sinalização. Prevê-se a necessidade de impedir a circulação numa das vias (na zona da interseção / desvio) passando a circulação a ser alternada, regulada por raquetes de sinalização. Aplica-se assim o esquema de trabalhos fixos constante do Manual de sinalização temporária da IP.

Nas situações pontuais em que esta intervenção ocupa a totalidade do perfil transversal da via existente, não permitindo a circulação alternada, podem ocorrer duas situações: a criação de um desvio provisório lateral à via existente, desenvolvido sobre nova plataforma terraplenada /pavimentada para o efeito. Ou por impossibilidade de criar um desvio lateral, será indispensável interromper a via a restabelecer.

No primeiro caso, para a materialização do percurso alternativo / desvio de tráfego e posterior conclusão dos trabalhos, torna-se necessário efetuar trabalhos de terraplenagem / pavimentação nas zonas de ligação à via existente.

Na segunda hipótese, serão considerados desvios de tráfego rodoviário através das vias existentes nas proximidades, com a criação de desvios alternativos provisórios, devidamente sinalizados, como se apresenta na figura abaixo através da linha azul claro.

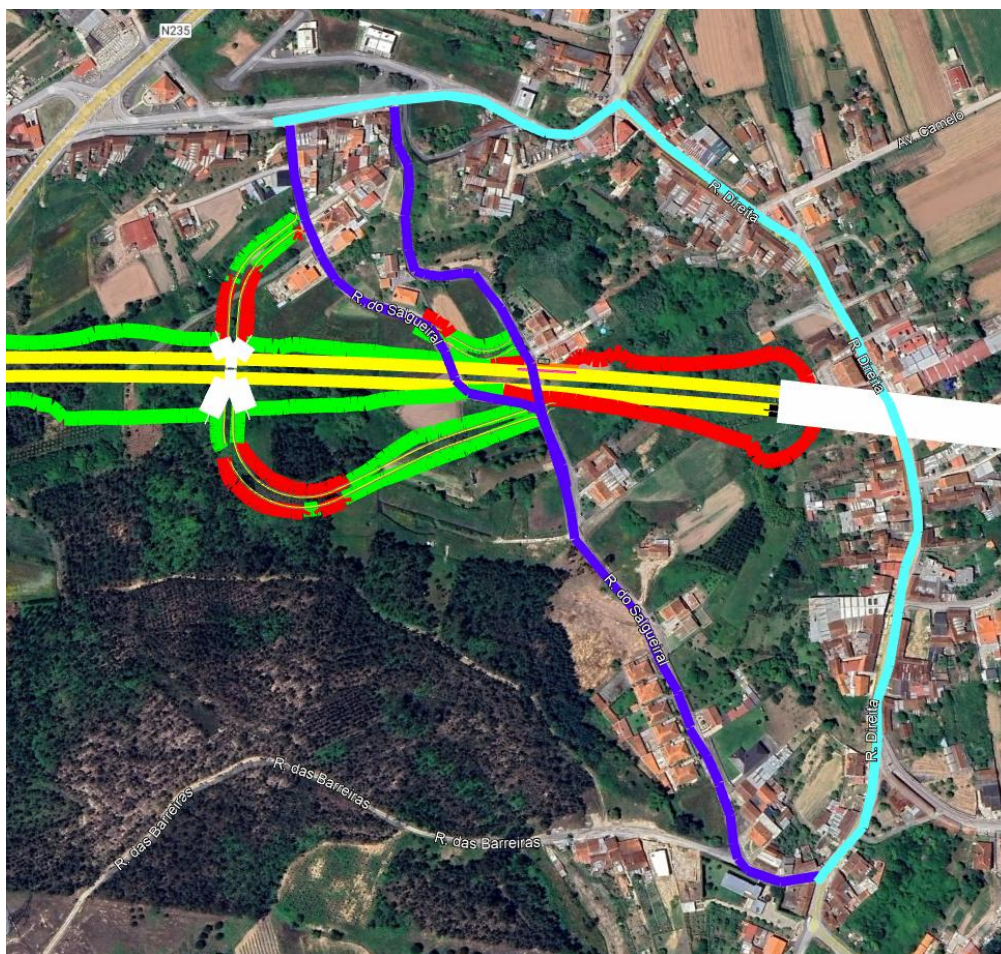


Figura 2 – Vias existentes a restabelecer (roxo) e desvios alternativos provisórios, através da Rua Direita e Rua do Salgueiral (cyan)

Solução análoga nos casos dos restabelecimentos R4.1 (PS 4.1), R11.1 (PS11.1), R11.2 (PS11.2) e R14.1 (PS14.1) cujas imagens se apresentam seguidamente

Nestas situações, como a implantação dos restabelecimentos e das novas obras de arte é realizada lateralmente à via existente a restabelecer e com afastamento suficiente, será mantida a circulação nestas vias durante o período de construção das obras.

Para conclusão dos trabalhos associados à construção dos restabelecimentos, com as ligações entre o novo restabelecimento e o existente, serão preconizadas soluções idênticas às supramencionadas para o Restabelecimento 3.1.

- Km 4+746 — Construção Restabelecimento 4.1 e da PS4.1 - Rua da Escola e Acesso à ERSUC

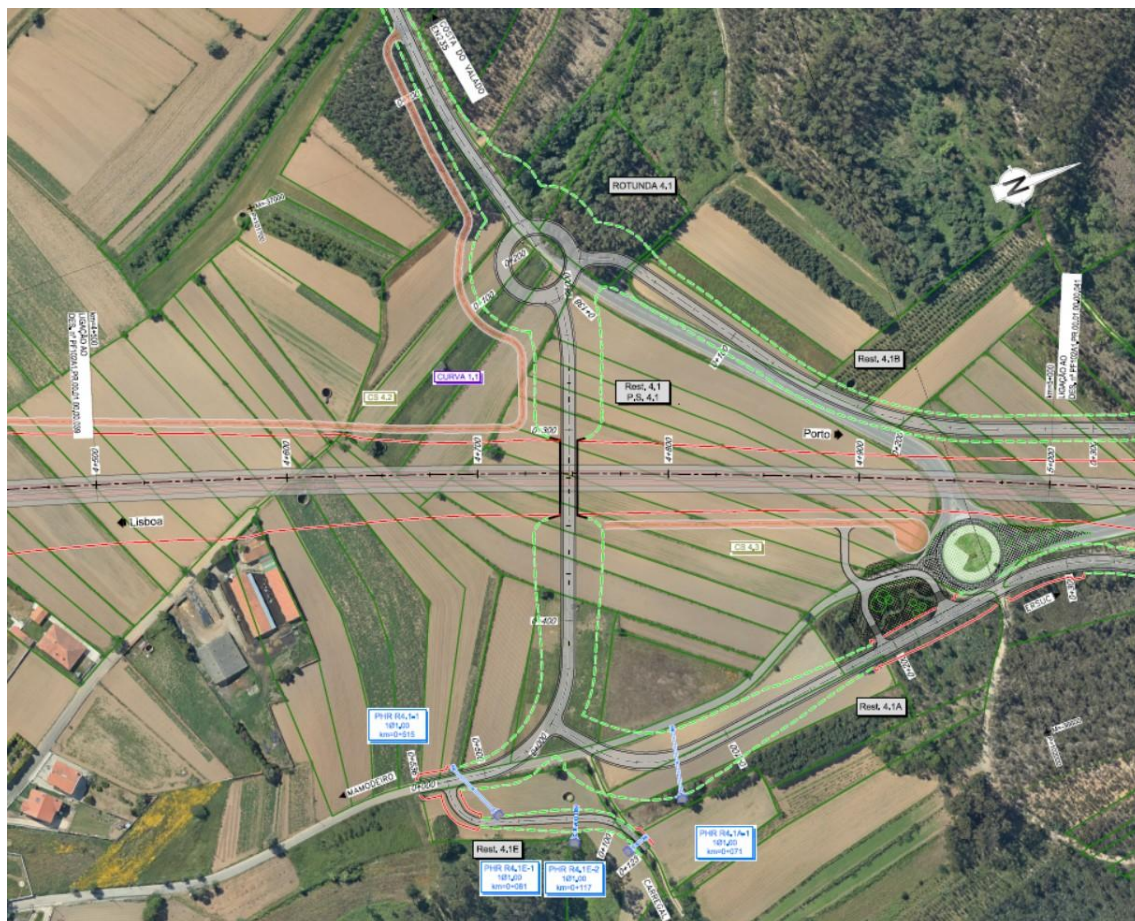


Figura 3 – Obra de arte corrente (PS.4.1) e Restabelecimento 4.1 implantados a sul das vias a restabelecer

- Km 11+128 – Construção Restabelecimento 11.1 e da PS11.1 - EM 580



Figura 4 – Obra de arte corrente (PS.11.1) e Restabelecimento 11.1 implantados a norte da via a restabelecer (EM580)

- Km 11+603 — Construção Restabelecimento 11.2 e PS 11.2 - CM 1471

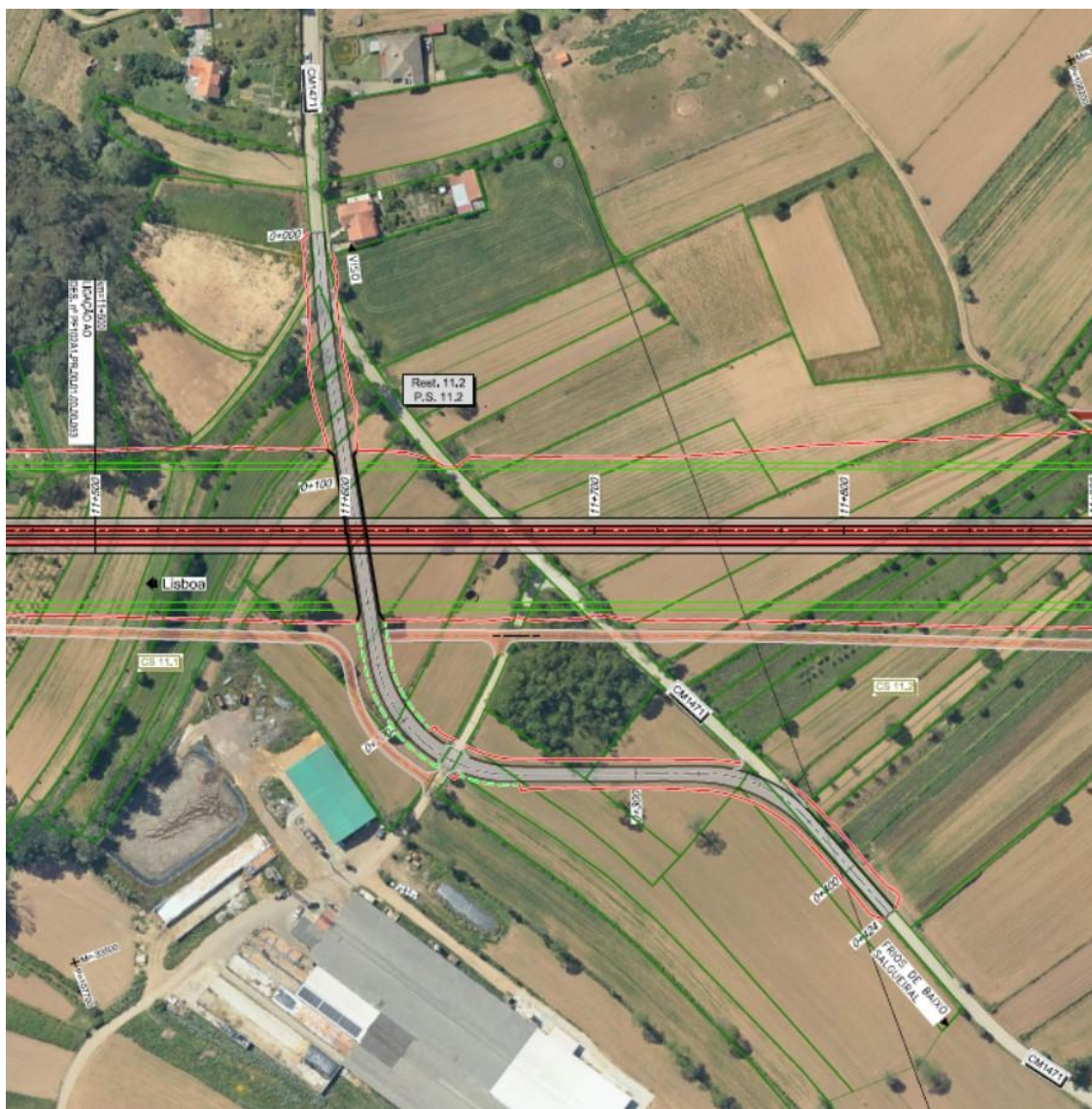


Figura 5 – Obra de arte corrente (PS.11.2) e Restabelecimento 11.2 implantados a sul da via a restabelecer (CM1471)

- Km 12+603 – Construção Restabelecimento 12.1 e PS 11.1 - CM 1470

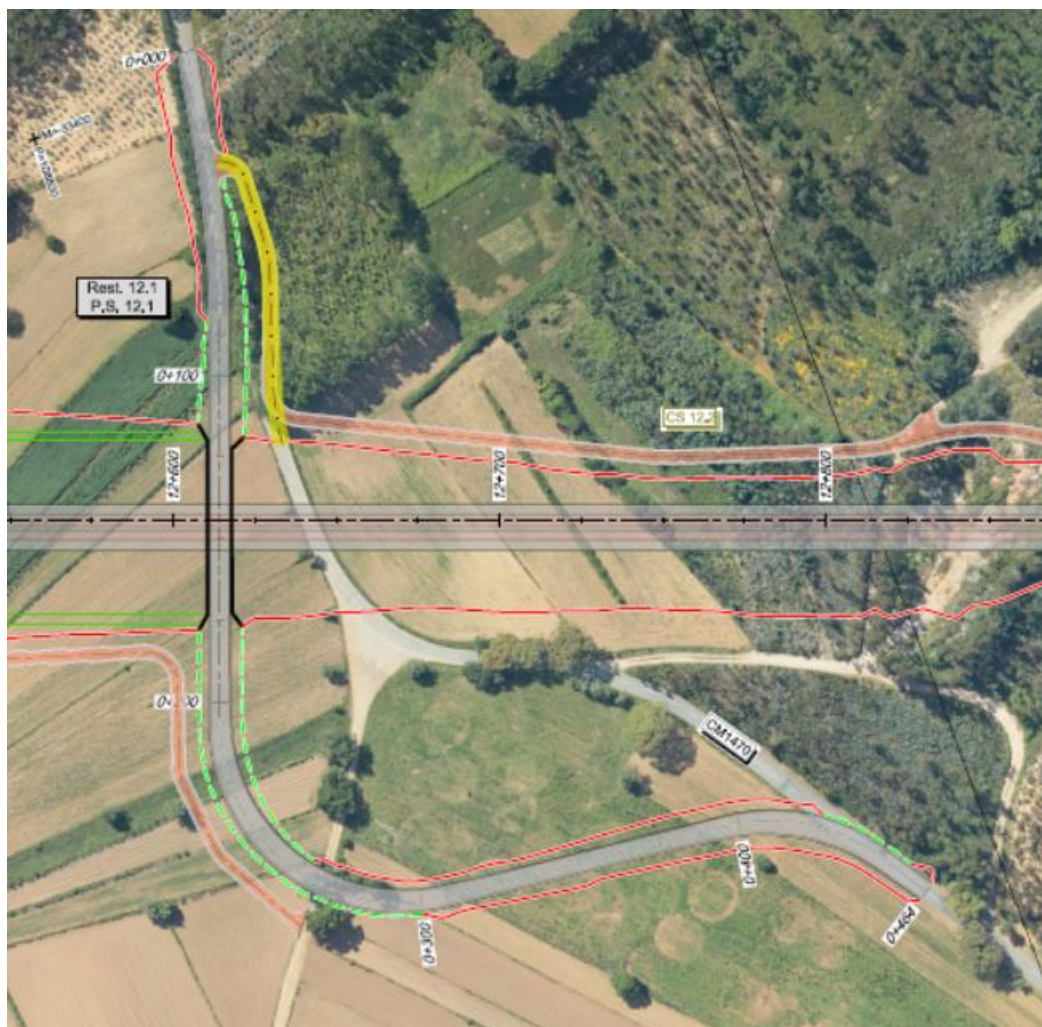


Figura 6 – Obra de arte corrente (PS.12.1) e Restabelecimento 12.1 implantados a sul da via a restabelecer (CM1470) - Desvio provisório do CM 1470

- Km 14+346 – Construção Restabelecimento 14.1 e PS 14.1 - CM 1466



Figura 7 – Obra de arte corrente (PS.14.1) e Restabelecimento 14.1 implantados a sul da via a restabelecer (CM1466)

- Km 3+875 – Construção do Túnel do Mamodeiro – Rua Direita

A via em causa trata-se de um via local principal (Rua Direita).

O túnel do Mamodeiro tem uma solução em cut & cover, o que resulta na necessidade de interrupção total desta via durante a execução dos trabalhos, sendo a via restabelecida após a execução do tabuleiro. Durante a construção do troço de túnel que intersecta a rua, será necessário a materialização de um percurso alternativo / desvio de tráfego.

A dificuldade de implantação do desvio rodoviário na proximidade do troço interrompido, prende-se com a densa ocupação de edificado, de um e de outro lado, ao longo de toda a rua. Existem, no entanto, alternativas para a circulação rodoviária com a utilização das vias existentes a norte e sul da interrupção, com distâncias de percurso admissíveis da ordem dos 1.5 km e 1.7 km. Na figura abaixo apresentamos duas propostas de desvios alternativos possíveis. Assinalado a amarelo, o percurso alternativo que utiliza a Rua do Salgueiral, a Rua de Aveiro e a Rua Direita. A verde, o percurso que utiliza a Rua da Lavoura, a Av. Camelo, a Rua da Igreja e a Rua Direita, ambas com distância de percurso da ordem de grandeza de 1.6 km.

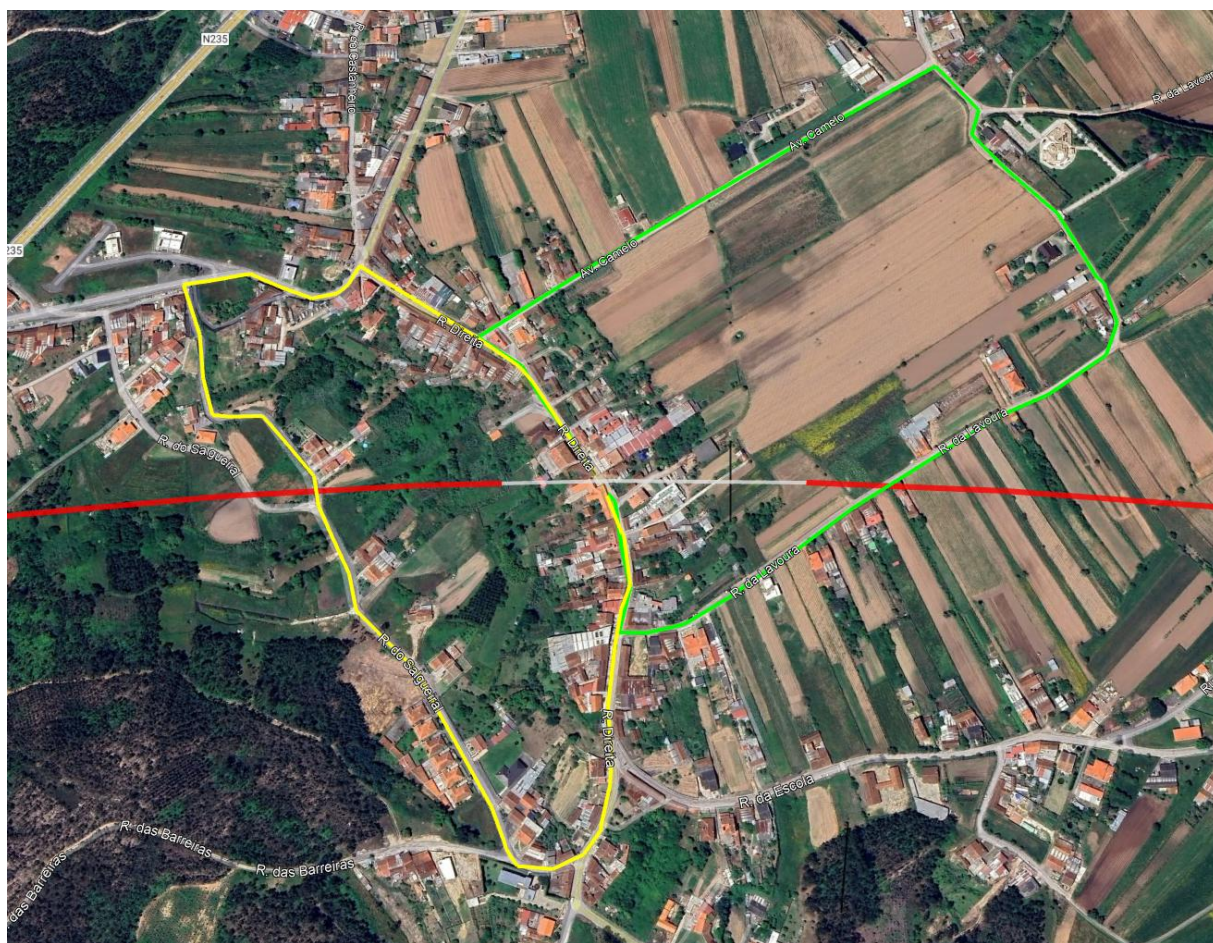


Figura 8 – Desvios alternativos provisórios, ao atravessamento da rua Direita

Para o tráfego pedonal, deverá ser implantado um desvio que permita transitar entre os dois lados da povoação sem efetuar um percurso longo e com orografia acidentada. Na figura seguinte apresenta-se uma proposta de acesso pedonal provisório que utiliza a área expropriada lateral à via do lado sul.

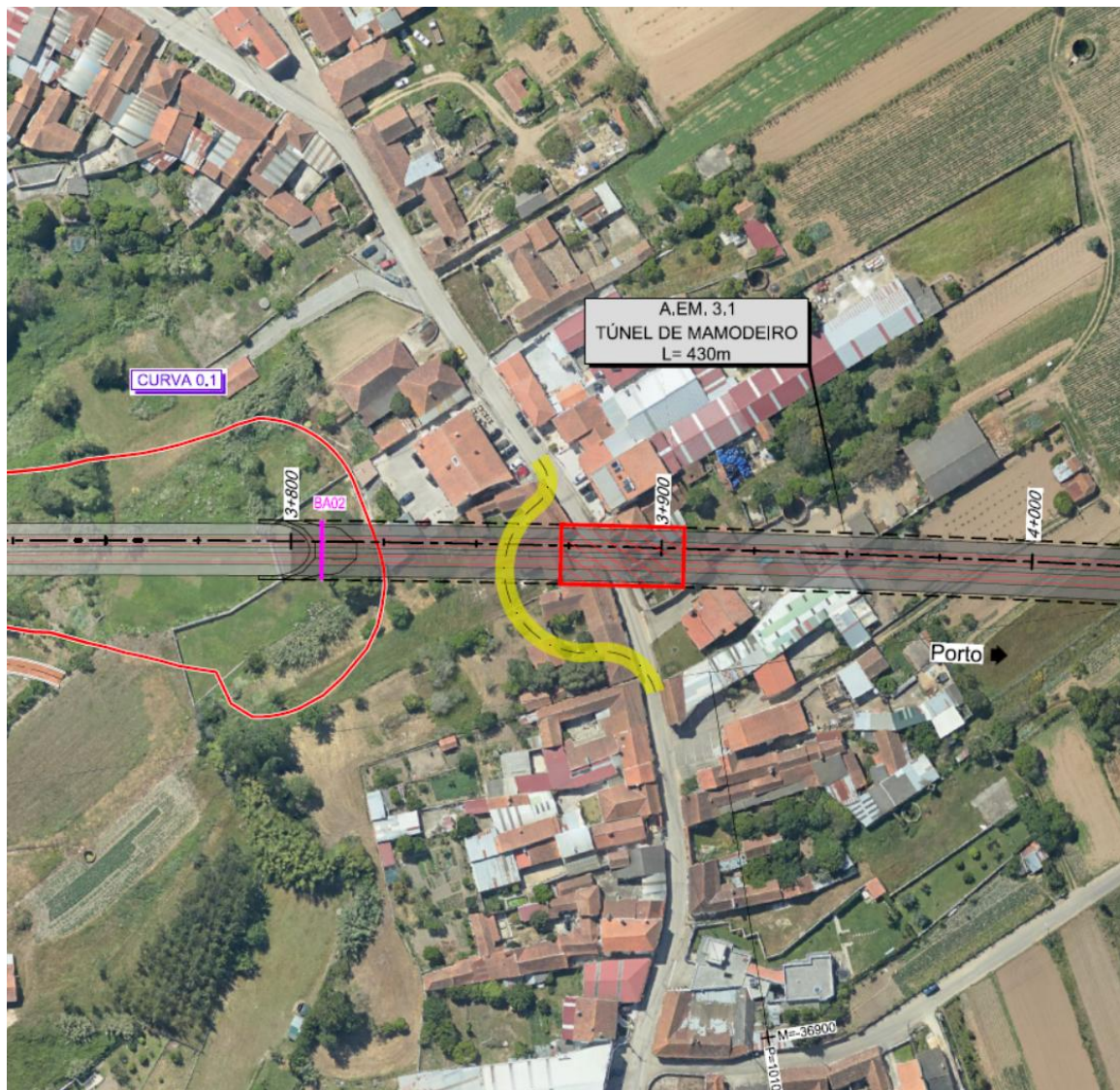


Figura 9 – Desvio pedonal provisório ao atravessamento da rua Direita

Nesta situação é prevista a interdição total de circulação (em ambos os sentidos de circulação) no trecho de via interferido, para que se possa construir o trecho de túnel que intersesta a via. Serão instaladas barreiras de segurança e respetivos dispositivos complementares de sinalização que impedem o acesso à via, que informam da via interrompida e que encaminham o trânsito para os percursos alternativos representado na figura abaixo. Para a materialização do percurso pedonal/desvio de tráfego pedonal, e posterior conclusão dos trabalhos associados à construção do troço do túnel, torna-se necessário efetuar trabalhos de terraplenagem / pavimentação no percurso e nas zonas de ligação à via existente, assim como a implementação da sinalização temporária. Os

percursos alternativos serão devidamente informados / sinalizados, em conformidade com a sinalização temporária estipulada no Manual de sinalização temporária da JAE.

- Km 4+100 – Construção do Túnel do Mamodeiro – Rua da Lavoura

A via em causa trata-se de um via local secundária (Rua da Lavoura).

O túnel do Mamodeiro tem uma solução em cut & cover, o que resulta na necessidade de interrupção total desta via durante a execução dos trabalhos na zona de interseção com esta rua, sendo a via restabelecida após a execução do tabuleiro. Durante da construção do troço de túnel que intersecta a rua, será necessário a materialização de um percurso alternativo / desvio de tráfego.

A implantação do desvio rodoviário será realizada na proximidade do troço interrompido, tendo a sua extensão condicionada pela extensão da intervenção no túnel nesta zona e respetivo o faseamento da construção. Será implantada do lado oeste da via, atendendo à ocupação do lado oposto (nascente) com edificado. Na figura abaixo apresentamos uma representação do desvio de tráfego.

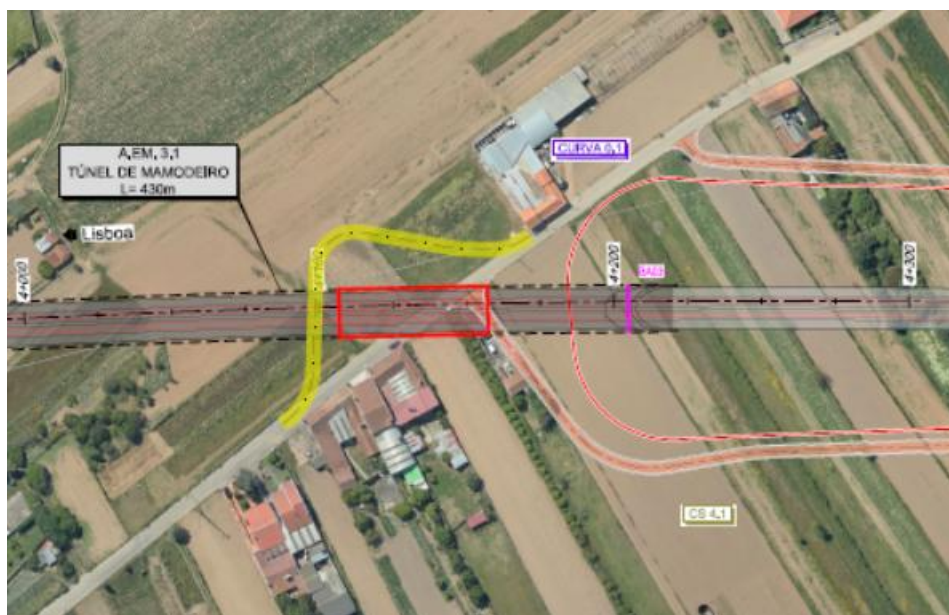


Figura 10 – Desvio provisório ao atravessamento da rua da Lavoura

Nesta situação é prevista a interdição total de circulação (em ambos os sentidos de circulação) no trecho de via interferido, para que se possa construir o trecho de túnel que intersecta a via. Serão instaladas barreiras de segurança e respetivos dispositivos complementares de sinalização que impedem o acesso à via, que informam da via interrompida e que encaminham o trânsito para o percurso alternativo representado na figura abaixo. Para a materialização do desvio de tráfego, e posterior conclusão dos trabalhos associados à construção do troço do túnel, torna-se necessário efetuar trabalhos de terraplenagem / pavimentação no percurso e nas zonas de ligação à via existente, assim como a implementação da sinalização temporária. A circulação no desvio será

alternada, regulada por raquetes de sinalização, aplicando-se o esquema de trabalhos fixos constante do Manual de sinalização temporária da JAE. O desvio será devidamente informado / sinalizado, em conformidade com a sinalização temporária estipulada no Manual de sinalização temporária da JAE.

- Km 4+750 – Construção do Restabelecimento 4.1A e 4.1 B

O conjunto de restabelecimentos nas imediações do km 4 serão construídos antes da execução da LAV, permitindo desviar a circulação para estas novas vias. O planeamento da sua execução está dependente do faseamento da obra e será ajustado em conformidade com este. Os troços dos restabelecimentos que não têm interferência com vias existentes serão os primeiros a construir, permitindo desviar o tráfego para estas novas vias. O processo de ligação entre as novas vias e as existentes a restabelecer segue o processo atrás mencionado.



Figura 11 – Restabelecimentos novos a construir, permitindo desviar o tráfego e avançar com a obra

- Km 5+980 – Construção do Restabelecimento 5.1 – PS5.1 – EN584

Nas situações em que a nova obra de arte corrente ficará implantada imediatamente a seguir à obra existente, no mesmo alinhamento, como se pode ver na figura seguinte para a PS5.1, não é possível manter a circulação na via e na obra existente, ficando esta interrompida durante a construção da obra nova. Nestes casos, a circulação de tráfego será realizada por vias alternativas existentes nas imediações.



Figura 12 – Restabelecimento 5 e P.S. 5.1

Durante a realização da construção da nova obra de arte corrente e dos Restabelecimentos R5, R5.1 e rotunda 5.1, o troço intervencionado da via existente (EN584) estará fechado à circulação, devido à proximidade entre as duas obras. A circulação será efetuada pela Rua Manuel Rodrigues Martins, pela Rua da Escola e a ligação a oeste à EN235. Em função do faseamento de obra, serão, entretanto, construídos restabelecimento novos que possibilitarão a reanálise de circulação, com uma utilização combinada de vias alternativas existentes e novas vias.



Figura 13 – Restabelecimentos novos, parcialmente realizados, permitindo desviar o tráfego e avançar com a obra

- Km 6+750 – Construção do Restabelecimento 6.1 – PS6.1

Durante a realização da PS5.1 e dos restabelecimentos R5, a Rua Manuel Rodrigues Martins e a obra existente nas proximidades da PS6.1 servirá como desvio e acesso à ERSUC. Após a conclusão destas obras, e durante a construção da PS6.1 e do Restabelecimento 6, a Rua Manuel Rodrigues Martins será interrompida nas imediações da obra existente e a circulação passará a ser realizada pela EN584 e pelos novos restabelecimentos 5 e pela PS5.

Embora esta obra PS 6.1 esteja afastada da obra existente, comparativamente com a PS5.1, podendo a sua realização ser efetuada com a via e a obra existentes em utilização, no entanto, a construção do restabelecimento entre as duas obras obrigará à interrupção do tráfego na obra/via existente. Neste caso, a circulação de tráfego deste troço das vias será realizada por vias alternativas existentes nas imediações, nomeadamente os novos restabelecimentos e nova obra, entretanto realizados no quilometro 5.



Figura 14 – Restabelecimento 6.1 e P.S. 6.1, interrupção da Rua Manuel Rodrigues Martins e da obra de arte existente

- Km 10+305 – Construção do Restabelecimento 10.1 – Rua das Flores

A ligação entre a Rua das Flores e a Rua do Castelo ficará cortada pela linha férrea. Embora exista outra ligação entre as vias para oeste, a uma distância de cerca de 500 m, por questões de segurança em caso de incêndios, o restabelecimento da rua é realizado sob a Ponte do Rio Vouga.

Durante a construção deste restabelecimento a circulação na Rua das Flores manter-se-á, com circulação alternada, mantendo o sistema anteriormente referido.



Figura 15 – Restabelecimento 10.1 - Rua das Flores

Caso para a realização de alguns trabalhos, seja necessário fechar pontualmente a rua das Flores junto ao novo restabelecimento, o acesso será realizado pela outra ligação existente, conforme se pode verificar na figura abaixo (linha a azul).

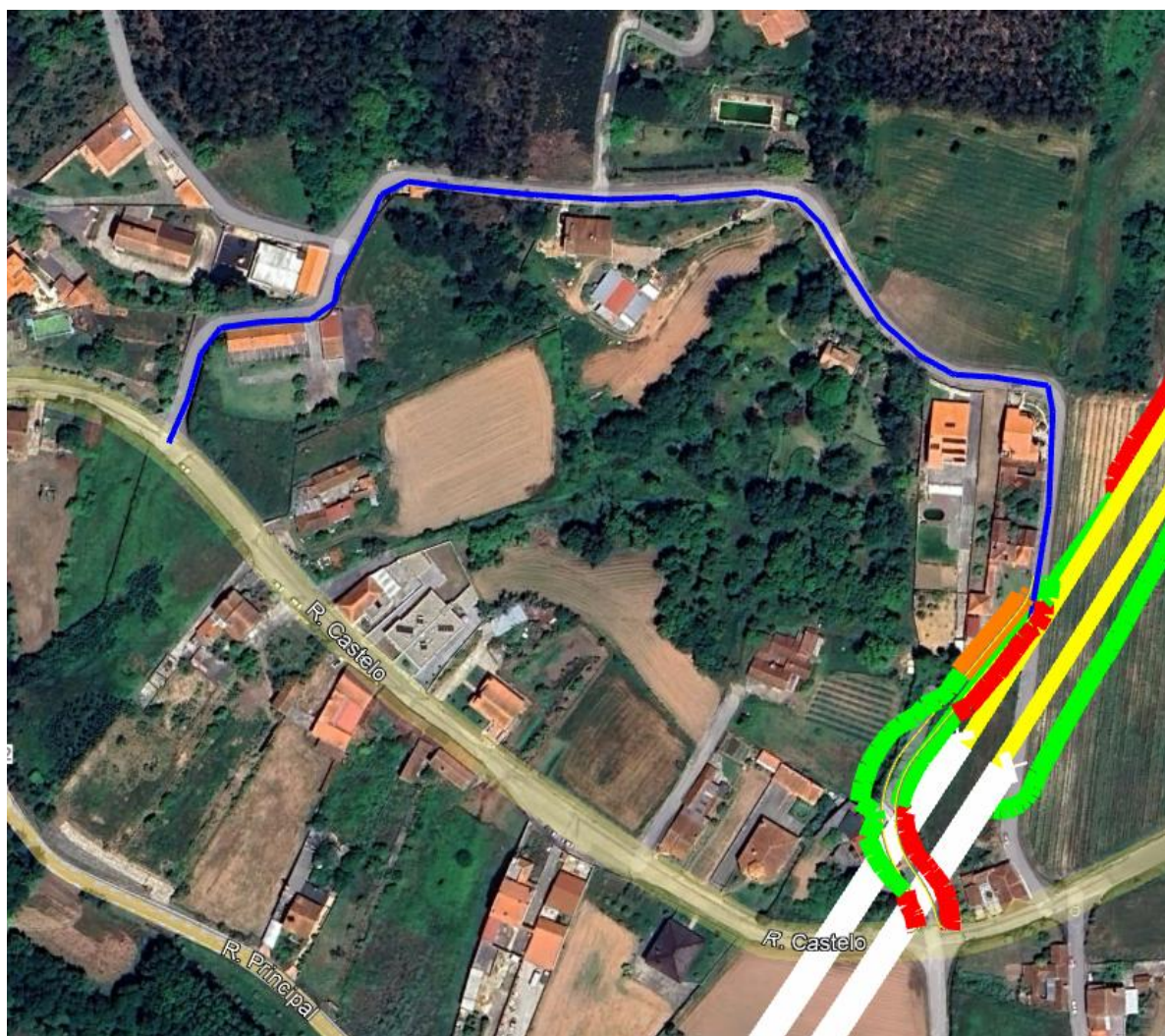


Figura 16 – Ligação da Rua das Flores à rua do Castelo a oeste

No quadro 1 apresenta-se a síntese das situações descritas acima e ações a implementar.

Quadro 1 – Situações identificadas com necessidade de Desvio de Tráfego e ações a implementar

Restab./ Via existente a restabelecer	Km aprox. LAV	Obra-de-arte	Ações a implementar / Extensão desvio (m)
Rest. 3.1 / Rua do Salgueiral	3+395	PI 3.1	Para construção das ligações entre a via nova e as existentes a restabelecer: • Circulação alternada com sinalização; ou, • desvio provisório de tráfego, sobre nova plataforma terraplenada /pavimentada para o efeito; (extensão aprox. 50 m); ou, • aproveitamento de vias existentes na proximidade, para desvio do tráfego rodoviário. (extensão aprox. 1.5 Km).
Rest. 4.1 / Rua da Escola /Acesso à ERSUC	4+746	PS 4.1	Para construção das ligações entre a via nova e as existentes a restabelecer: • Circulação alternada com sinalização; ou, • desvio provisório de tráfego, sobre nova plataforma terraplenada /pavimentada para o efeito; (extensão aprox. 50 m); ou, aproveitamento de vias existentes na proximidade, para desvio do tráfego rodoviário. (extensão aprox. 1.5 Km).

Restab./ Via existente a restabelecer	Km aprox. LAV	Obra-de-arte	Ações a implementar / Extensão desvio (m)
Rest.11.1 / Rua do Cabeço de S. Silvestre/ EM580	11+128	PS 11.1	Para construção das ligações entre a via nova e as existentes a restabelecer: • Circulação alternada com sinalização; ou, • desvio provisório de tráfego, sobre nova plataforma terraplenada /pavimentada para o efeito; (extensão aprox. 50 m); ou, • aproveitamento de vias existentes na proximidade, para desvio do tráfego rodoviário. (extensão aprox. 1.1 Km).
Rest.11.2 / Rua do Ribeiro / CM1471	11+603	PS11.2	Para construção das ligações entre a via nova e as existentes a restabelecer: • Circulação alternada com sinalização; ou, • desvio provisório de tráfego, sobre nova plataforma terraplenada /pavimentada para o efeito; (extensão aprox. 50 m); ou, • aproveitamento de vias existentes na proximidade, para desvio do tráfego rodoviário. (extensão aprox. 1.1 Km).
Rest.12.1 / Rua da Cancela / CM1470	12+603	PS12.1	Para construção das ligações entre a via nova e as existentes a restabelecer:

Restab./ Via existente a restabelecer	Km aprox. LAV	Obra-de-arte	Ações a implementar / Extensão desvio (m)
			• Circulação alternada com sinalização; ou, • desvio provisório de tráfego, sobre nova plataforma terraplenada /pavimentada para o efeito; (extensão aprox. 120 m); ou, • aproveitamento de vias existentes na proximidade, para desvio do tráfego rodoviário. (extensão aprox. 1.6 m).
Rest. 14.1 / Rua Marridas / CM1466	14+346	PS14.1	Para construção das ligações entre a via nova e as existentes a restabelecer: • Circulação alternada com sinalização; ou, • desvio provisório de tráfego, sobre nova plataforma terraplenada /pavimentada para o efeito; (extensão aprox. 50 m); ou, • aproveitamento de vias existentes na proximidade, para desvio do tráfego rodoviário. (extensão aprox. 700 m).
- / Rua Direita	3+875	Túnel do Mamodeiro	Para construção do túnel na interferência com a Rua Direita efetuar: • desvio provisório de tráfego pedonal, sobre nova plataforma terraplenada /pavimentada para o efeito; (extensão aprox. 100 m).

Restab./ Via existente a restabelecer	Km aprox. LAV	Obra-de-arte	Ações a implementar / Extensão desvio (m)
			• aproveitamento de vias existentes na proximidade, para desvio do tráfego rodoviário. (extensão aprox. 1.5 Km)
- / Rua da Lavoura	4+100	Túnel do Mamodeiro	Para construção do túnel na interferência com a Rua da Lavoura efetuar: • o desvio provisório de tráfego (extensão aprox. 200 m). • Desvio provisório desenvolvido sobre nova plataforma terraplenada /pavimentada para o efeito.
Rest. 5 / EN584	5+980	PS5.1	Para construção da PS5.1 e do Restabelecimento 5.1: • Interrupção da circulação na EN584 e obra de arte existente; • aproveitamento de vias e obra de arte existentes (Rua Manuel Rodrigues Martins) na proximidade e dos novos restabelecimentos entretanto construídos, para desvio do tráfego rodoviário. (extensão variáveis conforme vias adotadas).
Rest. 6 / Rua Manuel Rodrigues Martins	6+750	PS6.1	Para construção da PS6.1 e do Restabelecimento 6.1:

Restab./ Via existente a restabelecer	Km aprox. LAV	Obra-de-arte	Ações a implementar / Extensão desvio (m)
			- Interrupção da circulação na Rua Manuel Rodrigues Martins e obra de rate existente; - aproveitamento de vias existentes (EN584) na proximidade e dos novos restabelecimentos construídos, para desvio do tráfego rodoviário. (extensão variáveis conforme vias adotadas).
Rest. 10.1/ Rua das Flores / Rua do Castelo	10+305	-	Para construção das ligações entre a via nova e as existentes a restabelecer: - Circulação alternada com sinalização; ou, - desvio provisório de tráfego, sobre nova plataforma terraplenada /pavimentada para o efeito; (extensão aprox. 50 m); ou, - aproveitamento de vias existentes na proximidade, para desvio do tráfego rodoviário. (extensão aprox. 0.5 Km).

3 CONSIDERAÇÕES DE IMPLEMENTAÇÃO

A seguir resume-se as principais considerações e regras na sua implementação:

3.1 PLANEAMENTO E APROVAÇÃO

O empreiteiro deverá propor a programação das fases de execução, bem como os equipamentos de balizamento e proteção dos locais de trabalho, respeitando os prazos mínimos definidos no Caderno de Encargos. Estas propostas devem ser submetidas à aprovação da Fiscalização.

3.2 SINALIZAÇÃO TEMPORÁRIA

Todos os esquemas de sinalização e balizamento devem seguir o Manual de Sinalização Temporária da ex-JAE. Antes da entrada em funcionamento de qualquer desvio provisório, o adjudicatário deverá adaptar os esquemas de sinalização às condições específicas de cada local, em conformidade com as normas regulamentares e com o Plano de Segurança e Saúde, e submetê-los à aprovação da Fiscalização.

3.3 SEGURANÇA DOS UTILIZADORES E TRABALHADORES

Utilização de Barreiras físicas, cones e iluminação adequada para proteger zonas de obras.

Os trabalhadores devem usar equipamento de proteção individual (EPI) e estar visíveis aos condutores.

3.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As propostas apresentadas para os desvios de tráfego foram definidas com base na análise realizada na presente fase de projeto, segundo normas que garantem a segurança rodoviária e a boa gestão da mobilidade, assegurando eficiência e clareza para todos os usuários da via. No entanto, na realização da obra, o Adjudicatário poderá propor alternativas, que melhor se adaptem as condições e características de cada local, desde que garantam a circulação do tráfego solicitante nas vias existentes e a sinalização adequada, com aprovação prévia da Fiscalização.

4 NORMAS

A implantação dos desvios de tráfego terá em consideração as normas de sinalização temporária da IP, nomeadamente o Manual de sinalização temporária da JAE.