



INSTITUTO DE ESTRADAS - CABO VERDE

PROJETO DE NORMA NIE 5

CONDIÇÕES DE ACESSO ÀS ESTRADAS NACIONAIS

CONDIÇÕES DE ACESSO ÀS ESTRADAS NACIONAIS

ACCESS CONDITIONS TO NATIONAL ROADS

CONDITIONS D'ACCÈS AUX ROUTES NATIONALES

ÍNDICE

Art.º 1º Preâmbulo	2
Art.º 2º Campo de aplicação	2
Art.º 3º Referências normativas	2
Art.º 4º Princípios gerais	2
Art.º 5º Proibições de construção de novos acessos	3
Art.º 6º Requisitos para a aprovação de acessos	3
Art.º 7º Pedido de autorização de acesso	4
Art.º 8º Instrução do pedido de licença	5
Art.º 9º Execução da obra	6
Art.º 10º Casos excecionais	7
ANEXO ELEMENTOS DE APOIO AO PROJETO	8

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Distâncias de Visibilidade de Paragem, DVP, em função da velocidade do tráfego (m)	8
Tabela 2 – Distâncias de cruzamento, DC, função do tipo de veículo e da velocidade (m)	9
Tabela 3 – Viragens à esquerda associadas ao TMDA da estrada	9
Tabela 4 – Valores para a geometria da via de viragem	10

Data de encerramento da Consulta Pública ___/___/___	Data da aprovação final ___/___/___	Versão 0	Pág. 1
--	-------------------------------------	----------	--------



PROJETO DE NORMA NIE 5

CONDIÇÕES DE ACESSO ÀS ESTRADAS NACIONAIS

Art.º 1º

Preâmbulo

A presente Norma tem por objetivos principais:

1. Definir as regras gerais para a implantação de acessos de uso público e privado fora dos limites de localidades nas atuais Estradas Nacionais do Plano Rodoviário Nacional, PRN 2015, transposto para o Decreto-Lei nº 54/2015, de 1 de outubro;
2. Estabelecer as condições necessárias e suficientes para a autorização de acessos com base em regras técnicas específicas impondo um desenho adequado na implantação do acesso.

Art.º 2º

Campo de aplicação

A presente Norma aplica-se às Estradas Nacionais classificadas, com exceção para os trechos de estrada nacional que constituam travessias urbanas delimitadas por sinais de início e fim de localidade.

Art.º 3º

Referências normativas

Os documentos a seguir referenciados são necessários à aplicação desta norma. Para referências datadas, apenas se aplica a edição citada. Para referências não datadas, aplica-se a última edição do documento referenciado (incluindo as emendas).

- NIE 1 Procedimentos para a redação e aprovação de normas IE
- NIE 2 Terminologia rodoviária
- NIE 3 Níveis de Serviço da capacidade operacional de uma estrada
- NIE 4 Parâmetros de projeto e características geométricas de uma estrada

Art.º 4º

Princípios gerais

1. Tendo presente os princípios gerais de uma rede rodoviária hierarquizada, as ligações a Estradas Nacionais classificadas de 1ª Classe deverão, por regra, ser restringidas apenas a estradas de nível imediatamente inferior, isto é, a vias classificadas como de 2ª Classe e estas, por sua vez, apenas a vias de 3ª Classe. Esta regra poderá ter exceções, em função do interesse das comunidades locais ou de polos de desenvolvimento agrícola, comercial ou industrial.



PROJETO DE NORMA NIE 5

CONDIÇÕES DE ACESSO ÀS ESTRADAS NACIONAIS

2. As exceções à regra serão objeto de autorização especial por parte do Instituto de Estradas.
3. Tendo as estradas de 1ª Classe uma função predominantemente de mobilidade, o número de acessos a estas estradas não deverá ter uma frequência elevada. As estradas de 3ª Classe, em relação às quais a função dominante é a de acessibilidade, é aceitável existência de um maior número de acessos.

Art.º 5º

Proibições de construção de novos acessos

1. Não são permitidos novos acessos diretos às Estradas Nacionais de 1ª Classe a partir de propriedades públicas ou privadas e de vias municipais não classificadas.
2. Quando devidamente justificado, o Instituto de Estradas poderá aprovar exceções à regra anterior.
3. Consideram-se justificações o demonstrado interesse social de comunidades locais ou a viabilização de projetos produtivos geradores de emprego e de valor.
4. Não são permitidos acessos às estradas da rede nacional, qualquer que seja a sua classificação:
 - a) Nas curvas sem visibilidade;
 - b) Na concordância convexa de traneis sem visibilidade (lombas);
 - c) Nas vias de mudanças de velocidade;
 - d) Nos ramos de intersecções de nível ou de nós de ligação;
 - e) Onde existam acessos a menos de 300 m e 150 m, respetivamente, em Estradas Nacionais de 2ª Classe e 3ª Classe.
5. O Instituto de Estradas irá proceder ao levantamento e interligação dos acessos autorizados existentes, de molde a reduzir o seu número e eliminar os que se encontrarem em situação irregular e em contravenção com o ponto 4.

Art.º 6º

Requisitos para a aprovação de acessos

Para garantir a viabilidade de um acesso direto a uma Estrada Nacional devem ser cumpridas as seguintes condições:

1. Que esteja suficientemente justificada a impossibilidade de acesso por outro caminho ou estrada municipal;
2. Que a parcela de terreno para a qual o acesso é solicitado não provenha do emparcelamento ou segregação de um terreno que disponha já de acesso;



PROJETO DE NORMA NIE 5

CONDIÇÕES DE ACESSO ÀS ESTRADAS NACIONAIS

3. Que o acesso venha a dispor, em relação ao sentido de circulação da estrada que lhe é mais próximo, de uma visibilidade, D_v , superior à distância de visibilidade de paragem, DVP, que a estrada oferece;
4. Que, para o movimento de tráfego de viragem à esquerda destinado à via principal, a distância de visibilidade, D_v , seja superior à distância de cruzamento, DC;
5. Que a distância ao acesso mais próximo seja superior a 300 m para as Estradas Nacionais de 2ª Classe e de 150 m para as Estradas Nacionais de 3ª Classe. As distâncias são medidas ao longo do eixo da estrada.

Art.º 7º

Pedido de autorização de acesso

1. Previamente à elaboração de um projeto, o requerente tem de solicitar ao Instituto de Estradas a viabilidade da construção do acesso, assim como toda a informação e orientação sobre os requisitos a respeitar, sejam de carácter jurídico, sejam de carácter técnico, função da classificação da estrada onde pretende construir o acesso.
2. O pedido de viabilidade deverá incluir os seguintes elementos:
 - Identificação da entidade requerente;
 - Declaração expressa de que se trata de uma consulta prévia, para eventual pedido posterior de licença;
 - A localização pretendida para o acesso, inserida em planta ou esboço, suficientemente preciso da viabilidade pretendida, onde conste a identificação de outros acessos a uma distância inferior a 300 m ou 150 m medida a partir dos limites do acesso pretendido, se se tratar, de um acesso a uma Estrada Nacional de 2ª Classe e 3ª Classe, respetivamente;
 - O tipo de uso que se pretende para o acesso.
3. Se na fase do pedido de viabilidade forem apresentados, em simultâneo, os documentos necessários e o projeto de execução que constituem o pedido da licença, a autorização a emitir terá carácter vinculativo, desde que o projeto não sofra alterações.
4. Se houver posterior alteração do projeto, a autorização é considerada nula e sem efeito e deverão ser cumpridos os procedimentos a que se refere o Art.º 8º, até que nova autorização seja obtida.



PROJETO DE NORMA NIE 5

CONDIÇÕES DE ACESSO ÀS ESTRADAS NACIONAIS

Art.º 8º

Instrução do pedido de licença

O pedido de licença para a construção do acesso à estrada deverá ser suportado por um projeto de execução e instruído com:

1. Requerimento em que para além dos dados da entidade requerente, deve constar o número da estrada, a sua classificação e o ponto quilométrico. Quando a entidade que requer o acesso o faz em representação de terceiros, deve apresentar com o requerimento, a respetiva procuração.
2. Projeto de execução do acesso, elaborado por um engenheiro civil inscrito na Ordem respetiva, com as seguintes peças:
 - Memória descritiva com indicação das características gerais do acesso e das zonas por ele servidas;
 - Planta de localização onde conste a parcela ou parcelas de terreno servido pelo acesso e suas confrontações, nomeadamente em relação à estrada;
 - Planta topográfica, atualizada, à escala 1:1000 abrangendo pelo menos 300 m para cada lado da ligação, contendo a implantação cotada do conjunto das instalações, incluindo parques de estacionamento e rede viária interna, se se tratar de um empreendimento;
 - Planta à escala 1:500 da ligação pretendida, indicando as zonas de visibilidade, os raios das curvas de concordância e a drenagem pluvial e doméstica se existir;
 - Perfis longitudinais;
 - Perfis-tipo com a indicação dos pormenores dos pavimentos bem como elementos estruturais de drenagem, sendo obrigatório prever uma estrutura de pavimento idêntica à da estrada, numa extensão de 10 m, contada a partir do início da plataforma;
 - Projeto da sinalização, balizagem e iluminação, permanentes, se aplicável;
 - Projeto de sinalização temporária destinado a garantir as condições de segurança na estrada, durante o período de realização da obra;
 - Análise do tráfego do polo gerador, para um horizonte temporal de 10 anos, aplicável apenas quando a estrada apresentar um TMDA superior ou igual a 1000 veículos/dia.
3. O Instituto de Estradas determinará, dos itens atrás identificados, aqueles de que prescinde, em função da relevância que atribui ao acesso, devendo comunicá-lo ao requerente aquando da aprovação do pedido de viabilidade.



PROJETO DE NORMA NIE 5

CONDIÇÕES DE ACESSO ÀS ESTRADAS NACIONAIS

4. A licença será passada a título precário, podendo o Instituto de Estradas suspender temporariamente ou revogar a autorização de acesso, sempre que se verifique:

- a) Incumprimento das condições de autorização;
- b) Modificação do uso e características do acesso;
- c) Alteração dos pressupostos da autorização.

Art.º 9º

Execução da obra

Obtida a autorização, o requerente terá o prazo de 180 dias para dar início à construção do acesso.

Findo este prazo a autorização carece de renovação, não podendo ser iniciada a obra sob pena de ser considerada ilegal ficando neste caso, sujeita a contraordenação, de acordo com a lei em vigor.

As condições a respeitar são as seguintes:

1. Informar o Instituto de Estradas da data de início da obra com 5 dias úteis de pré-aviso;
2. Prestar a caução a favor do Instituto de Estradas que este vier a determinar.
3. Apresentação de declaração escrita do requerente, em como assume os custos legalmente estabelecidos e que vierem a ser calculados, para a fiscalização da obra por parte do Instituto de Estradas.

Razões supervenientes por parte do Instituto de Estradas podem determinar adiamentos na data prevista pelo requerente para o início da obra. Nesse caso o Instituto de Estradas dará conhecimento por escrito ao requerente, devendo fazê-lo até 48 h antes da data de início prevista, sugerindo uma nova data. Não havendo comunicação em contrário por parte do requerente, o Instituto de Estradas assumirá que a nova data merece o acordo do interessado.

A caução será libertada pelo Instituto de Estradas, logo que sejam cumpridas duas condições:

1. A conclusão efetiva dos trabalhos;
2. Estejam liquidados os pagamentos que forem devidos pela fiscalização da obra.

A caução será acionada:

1. Se os trabalhos se prolongarem para além do prazo previsto no programa de trabalhos e após notificação do Instituto de Estradas ao requerente, com data limite para a sua conclusão;
2. Se não se verificar cumprimento do prazo de pagamento imposto pelo Instituto de Estradas para liquidação dos trabalhos de fiscalização;

Data de encerramento da Consulta Pública ___/___/___	Data da aprovação final ___/___/___	Versão 0	Pág. 6
--	-------------------------------------	----------	--------



PROJETO DE NORMA NIE 5

CONDIÇÕES DE ACESSO ÀS ESTRADAS NACIONAIS

3. Por não correção dos trabalhos ou correção deficiente, no prazo definido pelo Instituto de Estradas, após má execução verificada pela fiscalização.

Art.º 10º

Casos excecionais

Consideram-se como casos excecionais os acessos que venham a ser solicitados e autorizados em Estradas Nacionais de 1ª Classe.

A autorização excecional de novos acessos públicos ou privados, em compatibilização com os já existentes exige a apresentação dum Plano de Ordenamento e Controlo de Acessos.

Constitui o Plano de Ordenamento e Controlo de Acessos o estudo que tem como finalidade ordenar os acessos à estrada, compatibilizando os existentes com as necessidades atuais e futuras face à ocupação marginal e seu desenvolvimento, tendo por objetivo manter os níveis de desempenho da estrada ao longo do tempo, designadamente a segurança, a capacidade e a fluidez do tráfego.

Só poderão ser autorizados acessos a Estradas Nacionais de 1ª Classe, e a título excecional, desde que:

1. Seja respeitado o que se estipula nas alíneas a) a d) do ponto 4. do Art.º 5º;
2. Seja cumprido o estipulado nos pontos 1. a 4. do Art.º 6º;
3. O Plano de Ordenamento e Controlo de Acessos a realizar pelo requerente venha a demonstrar:
 - a) Não existem outras alternativas de acessibilidade; e
 - b) O novo acesso pretendido suscita e permite concretizar a eliminação de pelo menos um acesso já existente.

Depois de verificadas todas as condições anteriores, estão cumpridas as formalidades indicadas no Art.º 7º, podendo o requerente iniciar, se e quando assim o pretender, o pedido de licenciamento nos moldes indicados no Art.º 8º.

Cumprir-se-ão igualmente, a partir do Art.º 8º, todos os requisitos quer processuais, quer de carácter técnico, exigidos para acessos a Estradas Nacionais de 2ª Classe e de 3ª Classe.

O projeto de execução deverá incluir, na sequência do que foi estudado no Plano de Ordenamento e Controlo de Acessos, a reformulação e eliminação de acessos e sua consequente concretização em obra, a expensas do requerente.

O Instituto de Estradas poderá solicitar ao requerente, na fase de licenciamento de obra, os demais documentos necessários para garantia de exequibilidade do que é proposto no projeto quanto a eliminação de acessos.



PROJETO DE NORMA NIE 5

CONDIÇÕES DE ACESSO ÀS ESTRADAS NACIONAIS

ANEXO ELEMENTOS DE APOIO AO PROJETO

1. DISTÂNCIAS DE VISIBILIDADE

A Distância de Visibilidade, D_v , é a extensão contínua de estrada livre de obstáculos que o condutor de um veículo pode avistar a partir de um dado ponto.

A Distância de Visibilidade de Paragem, DVP , é a distância percorrida por um veículo que se pretende parar o mais rapidamente possível, medida entre o ponto que o condutor tem possibilidade de tomar consciência da necessidade de parar e o ponto de paragem.

A distância de paragem corresponde, portanto, à distância que é percorrida durante o tempo de percepção, reação e de travagem.

A velocidade utilizada para o cálculo da distância de visibilidade de paragem, DVP , será a menor das seguintes:

- A velocidade sinalizada na secção da estrada onde se pretende implantar o acesso; ou,
- A velocidade de tráfego deduzida na Tabela 1.

Tabela 1 – Distâncias de Visibilidade de Paragem, DVP , em função da velocidade do tráfego (m)

Velocidade base, km/h	Velocidade de tráfego, km/h	Distância de Visibilidade Paragem, DVP
30	40	40
40	50	60
50	60	80
60	80	120
70	90	150
80	100	180

Considera-se _____ como Distância de Cruzamento, DC , aquela que é obtida a partir da velocidade do tráfego da estrada, de acordo com a Tabela 2.



PROJETO DE NORMA NIE 5

CONDIÇÕES DE ACESSO ÀS ESTRADAS NACIONAIS

Tabela 2 – Distâncias de cruzamento, DC, função do tipo de veículo e da velocidade (m)

V (km/h)	40	50	60	70	80	90
Tipo de veículo						
Veículo ligeiro	72	91	109	127	145	163
Pesado rígido	104	131	157	183	209	235
Pesado articulado	120	170	204	238	271	305

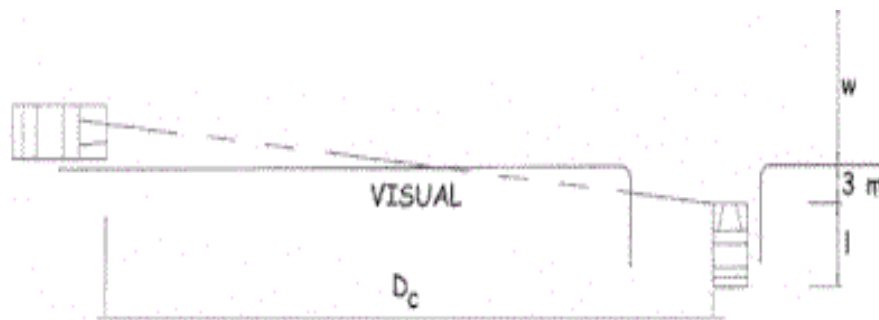


Figura 1 – Esquema de visibilidade e DC

2. VIRAGENS À ESQUERDA DE E PARA A ESTRADA. LIMITAÇÕES

A viragem à esquerda de e para a via principal está condicionada ao Tráfego Médio Diário Anual, TMDA, da estrada e de outras características que possua a secção onde se implanta o acesso.

As condicionantes apresentam-se na Tabela 3.

Tabela 3 – Viragens à esquerda associadas ao TMDA da estrada

TMDA	Viragem à esquerda
< 1000	Permitida quando a distância de visibilidade, DV, for superior à distância de cruzamento, DC
> 1000	Permitida com via de viragem à esquerda na via principal com ou sem via de abrandamento no acesso



PROJETO DE NORMA NIE 5

CONDIÇÕES DE ACESSO ÀS ESTRADAS NACIONAIS

Não é permitida a viragem à esquerda de e para a estrada quando esta tiver via de lentos. Neste caso relativamente ao acesso, só serão permitidos movimentos de entradas e saídas na mão.

Quando o Tráfego Médio Diário da via principal for superior a 1000 veículos, a via de viragem à esquerda é materializada de acordo com o esquema apresentado na figura seguinte, sendo:

- DB – distância do bisel;
- DT – distância da via de desaceleração;
- EA – extensão de armazenamento.

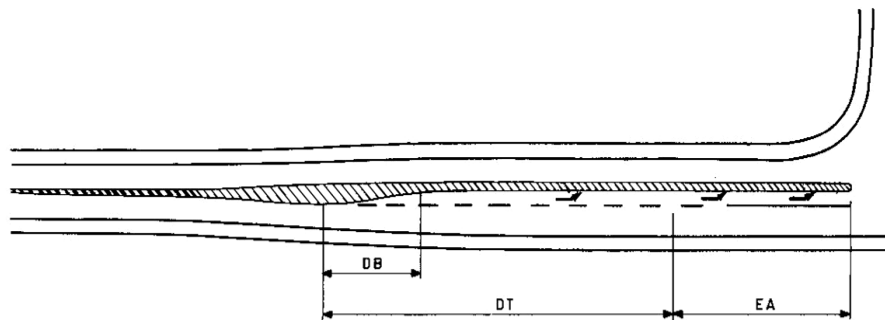


Figura 2 – Esboço geométrico da via de viragem

Os valores mínimos para estas distâncias são os da Tabela 4, em função da velocidade da via principal.

Tabela 4 – Valores para a geometria da via de viragem

Velocidade de tráfego, km/h	DB	DT	EA
30	20	40	>15
50	30	60	>15
60	40	95	>15
70	40	110	>15
80	50	130	>15
90	50	150	>15



PROJETO DE NORMA NIE 5

CONDIÇÕES DE ACESSO ÀS ESTRADAS NACIONAIS

A Extensão de Armazenamento, EA, é determinada em função dos volumes de tráfego da via principal e do acesso, sendo o seu valor mínimo de 15 metros.

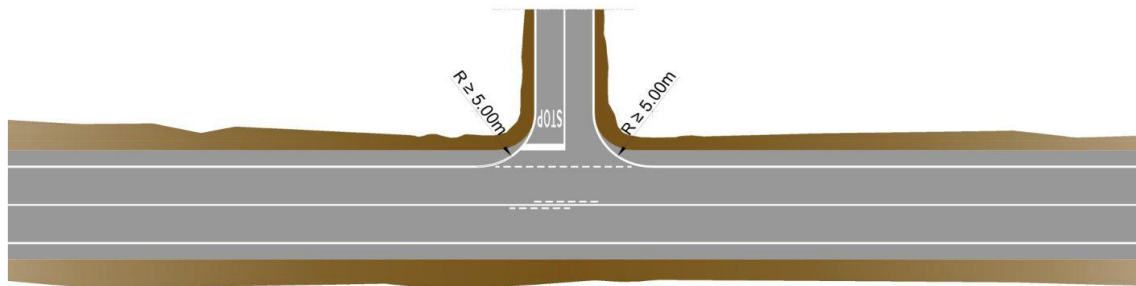
A marcação raiada em sinalização horizontal, embora recomendada, pode ser substituída simplesmente, por uma linha contínua dupla.

3. EXEMPLOS DE INSERÇÕES DO ACESSO

As características do acesso na sua ligação à estrada deverão estar adaptadas, não apenas ao tráfego gerado, mas ainda aos TMDA verificados na secção da estrada onde aquele se insere.

A título ilustrativo, apresentam-se soluções para acessos simples, isto é, acessos de baixo volume de tráfego e TMDA na estrada até 1000 veículos, (Tipo 1), e para acessos com elevados volumes de tráfego e TMDA na estrada inferiores a 1000 veículos (tipo 2).

O acesso Tipo 3 representado corresponde ao desenho geométrico da Figura 2 e é adequado a TMDA superiores a 1000 veículos, na estrada. Este acesso Tipo 3 quando apresentar volumes de tráfego estimados superiores a 400 veículos/dia deve ser munido de uma via de abrandamento.



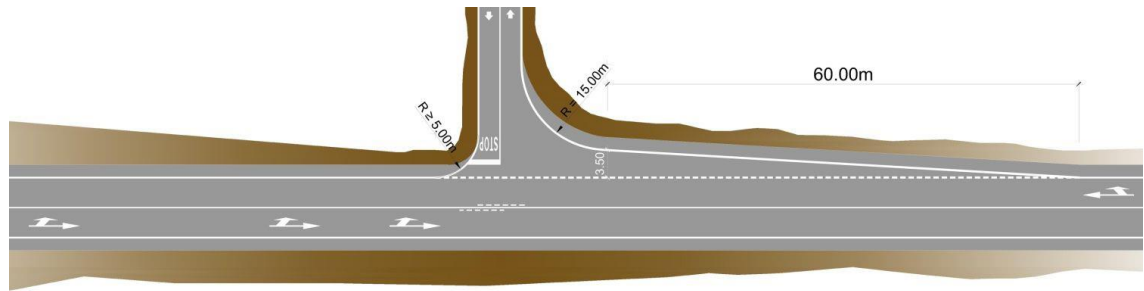
TMDA da estrada	TMDA estimado para o acesso
< 1000	< 400

Figura 3 – Acesso Tipo 1 e TMDA associados



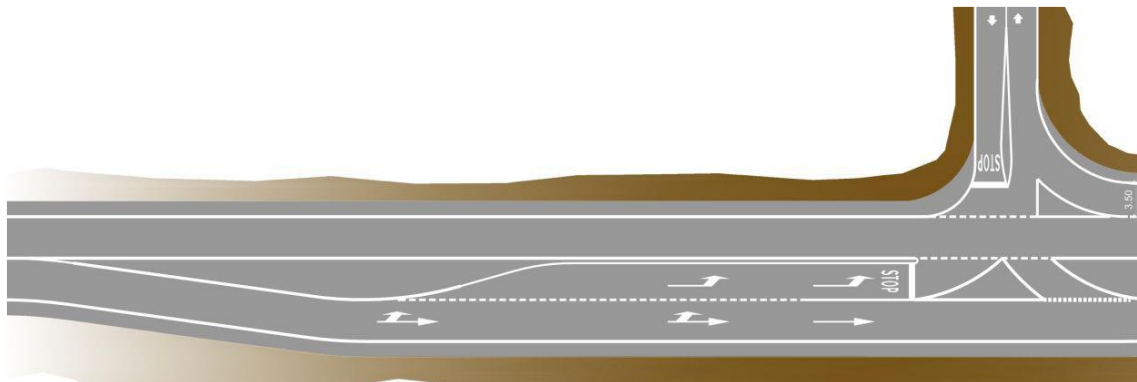
PROJETO DE NORMA NIE 5

CONDIÇÕES DE ACESSO ÀS ESTRADAS NACIONAIS



TMDA da estrada	TMDA estimado para o acesso
< 1000	< 400

Figura 4. Acesso Tipo 2 e TMDA associados



TMDA da estrada	TMDA estimado para o acesso
> 1000	> 400

Figura 5. Acesso Tipo 3 e TMDA associados