



TÉCNICO  
LISBOA

# **Actualização da Carta de Ruído Prospectiva do Município de Loures no Âmbito do Processo de Revisão do Plano Director Municipal de Loures**

**Março 2015**

# **Actualização da Carta de Ruído Prospectiva do Município de Loures no Âmbito do Processo de Revisão do Plano Director Municipal de Loures**

**Volume I**

**Relatório Técnico**

## **Equipa de trabalho**

J. L. Bento Coelho, Eng., MSc., Ph.D., (coordenador)

Diogo Alarcão, Eng., Ph.D.

**Março 2015**

## ÍNDICE

<b>1. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>5</b>
<b>2. OBJECTIVOS DO TRABALHO .....</b>	<b>8</b>
<b>3. AVALIAÇÃO ACÚSTICA .....</b>	<b>9</b>
3.1 METODOLOGIA .....	9
3.2 CARTAS DE RUÍDO .....	9
3.2.1 Dados de Base .....	14
3.2.1.1 Rede Rodoviária Prospectiva .....	19
3.2.1.2 Rede Ferroviária Prospectiva .....	25
3.2.1.3 Tráfego Aéreo na Situação Prospectiva .....	25
3.2.1.4 Ruído Industrial na Situação Prospectiva .....	26
3.2.1.5 Planos de Desenvolvimento Urbanístico .....	26
3.2.2 Cartas de Ruído Prospectivas de Loures.....	35
<b>4. ANÁLISE.....</b>	<b>36</b>
<b>5. PLANO DE INTERVENÇÃO .....</b>	<b>49</b>
5.1 PRINCÍPIOS .....	49
5.2 METODOLOGIA GERAL .....	50
5.3 RECOMENDAÇÕES.....	51
5.3.1 Soluções de Minimização de Ruído.....	51
5.3.2 Procedimentos de Ordenamento .....	69
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>71</b>
<b>ANEXO 1 – DADOS DE TRÁFEGO RODOVIÁRIO.....</b>	<b>73</b>
<b>ANEXO 2 – DADOS DE TRÁFEGO FERROVIÁRIO .....</b>	<b>139</b>
<b>ANEXO 3 – DADOS DE TRÁFEGO AÉREO .....</b>	<b>142</b>



## 1. INTRODUÇÃO

O Grupo de Acústica e Controlo de Ruído do Instituto Superior Técnico elaborou em Dezembro 2012, por solicitação da Câmara Municipal de Loures (CML), a Carta de Ruído Prospectiva do Município de Loures, no âmbito da revisão do Plano Director Municipal (PDM) do Concelho.

Na sequência dos resultados do processo de consulta pública da proposta do PDM de Loures levada a cabo pela CML surgiu a necessidade de ser realizada uma revisão e associada actualização da referida Carta de Ruído Prospectiva de modo a englobar as alterações resultantes da discussão pública.

As principais alterações prendem-se com uma revisão da rede rodoviária proposta originalmente, nomeadamente:

- Variante a Lousa (EN8), com alteração do traçado da EM632;
- Variante a Pinheiro de Loures;
- Variante de Bucelas;
- Variante dos Tojais;
- EM631/EN250 em Montemor.

Em termos dos planos de desenvolvimento urbanístico, a revisão contempla a não consideração da inclusão do Plano de Urbanização de Unhos, no que concerne às vias rodoviárias preconizadas e as respectivas cargas de tráfego.

O presente documento representa assim uma revisão e reedição do relatório técnico da Carta de Ruído Prospectiva de Loures, para efeitos da revisão do PDM do Concelho.

O Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de Janeiro, rectificado pela Declaração de Rectificação n.º 18/2007 de 16 de Março e alterado pelo Decreto-Lei n.º 278/2007 de 1 de Agosto, que aprova o novo Regulamento Geral do Ruído (RGR) [1], pretende enquadrar e dar resposta ao problema da poluição sonora e apresenta como um dos princípios orientadores a articulação com a restante disciplina jurídica, nomeadamente urbanística, não só no reforço da actuação preventiva e na adopção de figuras de planeamento e de ordenamento do território específicas, mas, também, em termos de critérios de correcção e redução de ruído. Neste âmbito, atribui aos Municípios obrigações de elaboração de uma avaliação sonora adequada no exterior para a articulação com os diferentes Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOTS)

A “Nota técnica - Articulação do Regulamento Geral do Ruído com os Planos Directores Municipais”, publicada pela Agência Portuguesa do Ambiente em Dezembro 2010, veio clarificar os procedimentos a adoptar relativos aos aspectos do indicador Ruído no acompanhamento dos PDM.

É dentro deste enquadramento legal que a Carta de Ruído Prospectiva do Município de Loures no Âmbito do Processo de Revisão do Plano Director Municipal de Loures foi elaborada, de forma a permitir uma vertente tanto de diagnóstico como de potencial intervenção.

Os trabalhos executados fornecem assim informação e dados relativamente à qualidade sonora nos cenários futuros que permitem ao Município de Loures assegurar a conformidade das opções de planeamento com as disposições legais vigentes.

A Câmara Municipal de Loures dispõe de uma Carta de Ruído para a totalidade da área do seu Concelho, a qual foi concluída pelo Grupo de Acústica e Controlo de Ruído do CAPS-IST em Maio 2008. Esta informação

orientou a metodologia utilizada e serviu de base a ser utilizada para a elaboração da Carta de Ruído Prospectiva.

A avaliação acústica para o cenário prospectivo foi realizada através da inclusão da rede viária principal e secundária existente e prevista para a área total do Município, bem como através da consideração dos diferentes planos de desenvolvimento urbanístico, integrantes da presente proposta do PDM.

## 2. OBJECTIVOS DO TRABALHO

A Carta de Ruído Prospectiva do Município de Loures elaborada no Âmbito do Processo de Revisão do Plano Director Municipal de Loures pretende suportar o diagnóstico relativo ao ambiente acústico da totalidade da área do Concelho numa visão prospectiva nos termos de evolução considerados na proposta do PDM municipal.

Assim, os principais objectivos deste trabalho são definidos como:

- Execução das cartas de ruído prospectivas do Município de Loures, contemplando os novos desenvolvimentos urbanísticos e as futuras fontes de ruído, desde que relevantes para o ambiente sonoro no espaço do Concelho de Loures, e que se enquadram:
  - nos novos Planos de desenvolvimento urbanístico - Planos de Urbanização (PU), Planos de Pormenor (PP) e outros
  - na rede prospectiva de vias de tráfego
- Análise de eventuais alterações no ambiente sonoro das zonas onde o PDM apresenta alterações em relação à situação existente
- Apreciação e recomendação de eventuais medidas minimizadoras ou correctivas a aplicar (em termos de tipologias e em função da relação benefício-custo). As possíveis soluções poderão ser tanto ao nível da minimização dos valores de emissão de ruído das fontes sonoras como ao nível da minimização dos valores de recepção de ruído.

### 3. AVALIAÇÃO ACÚSTICA

#### 3.1 Metodologia

A Carta de Ruído do Concelho de Loures elaborada pelo Grupo de Acústica e Controlo de Ruído do CAPS-IST em Maio 2008 derivou de uma adaptação aos critérios legais constantes no Regime Geral do Ruído das Cartas de Ruído anteriormente elaboradas também pelo CAPS-IST para o Município, no formato estratégico (Janeiro 2004), e no formato de pormenor (Maio 2006), e de muitas actualizações à base cartográfica digital original.

A opção metodológica escolhida consistiu em utilizar a cartografia base constante da Carta de Ruído de Loures, tendo-se procedido primeiro a diversas actualizações tanto ao nível dos usos do solo como ao nível das fontes de ruído consideradas, e depois à inclusão da informação relevante para a elaboração da Carta de Ruído Prospectiva, e integrante da proposta de revisão do PDM.

A informação das cartas foi também complementada com a informação sobre os usos do solo na área do Município, recolhida *in loco* através de diversas visitas técnicas.

#### 3.2 Cartas de Ruído

A Carta de Ruído Prospectiva do Município de Loures no Âmbito do Processo de Revisão do PDM de Loures estabelece uma representação visual da distribuição espacial de um indicador de ruído ambiente.

Os indicadores base de ruído são derivados a partir do índice energético de longa duração, o nível sonoro contínuo equivalente, ponderado por um filtro de característica A,  $L_{Aeq(LT)}$  (NP EN ISO 1996 partes 1 [2], e 2 [3]). Este índice é o considerado no actual documento legal nacional em vigor, o

Regulamento Geral do Ruído, servindo de base ao cálculo do indicador de incomodidade geral  $L_{den}$  (indicador de ruído diurno-entardecer-nocturno).

Tomaram-se, pois, em consideração os três indicadores de ruído ambiente baseados no nível sonoro contínuo equivalente  $L_{Aeq(LT)}$ :  $L_d$ ,  $L_e$  e  $L_n$ . Estes correspondem ao valor de  $L_{Aeq}$  para o período do dia (07h00-20h00), para o período do entardecer (20h00-23h00) e para o período da noite (23H00-07H00), respectivamente, tal como definidos na actual legislação em vigor. A partir destes três indicadores, é calculado o valor do indicador  $L_{den}$  segundo a expressão:

$$L_{den} = 10 \log \frac{1}{24} \left[ 13 * 10^{\frac{L_d}{10}} + 3 * 10^{\frac{L_e+5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_n+10}{10}} \right] \quad [dB]$$

(publicada na Declaração de Rectificação n.º 57/2006 da Presidência do Concelho de Ministros).

Os parâmetros  $L_{den}$  e  $L_n$  são os indicadores de ruído exterior requeridos no Regulamento Geral do Ruído para a elaboração dos mapas de ruído. Estes indicadores de ruído são definidos no referido Decreto-Lei no artigo 3.º, nas alíneas j) a n).

Para o indicador  $L_d$  esta definição é dada segundo a redacção “determinado durante uma série de períodos diurnos representativos de um ano”. Para os restantes indicadores as definições são análogas com a ressalva da correcta estipulação do respectivo período. O importante na definição é a adopção da representatividade de um ano, que não sendo definido explicitamente no Decreto-Lei n.º 9/2007, é definido no Decreto-Lei n.º 146/2006 (Directiva Europeia 2002/49/CE) [4] como segue: “A unidade um ano corresponde a um período com a duração de uma ano no que se

refere à emissão sonora e a um ano médio no que diz respeito às condições meteorológicas".

A consideração da unidade "um ano" obriga pois a que os dados de base referentes aos tráfegos rodoviário, ferroviário e aéreo, bem como aos dados de emissões sonoras derivadas de actividades de índole industrial, refletem este carácter de longo termo nas cartas de ruído.

Tendo em vista uma cartografia de ruído com detalhe a uma escala 1:25000 foram feitos cálculos dos indicadores de ruído numa malha de 10x10 m e a uma altura de 4,0 m do solo, tal como recomendado nas "Directrizes para Elaboração de Mapas de Ruído", da Agência Portuguesa do Ambiente [5].

Foram identificadas todas as fontes de ruído relevantes para o ambiente acústico exterior, tendo sido, para isso, utilizados para efeitos de cálculo o tráfego rodoviário, ferroviário e aéreo, e também as emissões derivadas de actividades de índole industrial.

A especificação das emissões para as diferentes fontes sonoras resulta da consideração de diferentes parâmetros. Assim, relativamente a fontes de tráfego rodoviário, os principais parâmetros considerados são:

- o fluxo médio horário e a percentagem de veículos pesados
- as velocidades médias de circulação para veículos leves e pesados
- a largura das vias
- o gradiente da via
- o tipo de pavimento
- o efeito de reflexões múltiplas em edifícios próximos.

Os principais parâmetros de caracterização das emissões do tráfego aéreo utilizados são:

- número de movimentos de aeronaves e “mix” do tráfego (classes de potência)
- operações e procedimentos de voo
- rotas aéreas
- ventos dominantes

Os parâmetros de caracterização das emissões do tráfego ferroviário são:

- a tipologia de construção da linha-férrea (estrutura rígida ou resiliente)
- o tipo de carril utilizado em cada troço da linha-férrea
- o tipo de material circulante em cada troço da linha-férrea
- a velocidade de circulação das composições
- a presença de curvas em cada troço da linha-férrea
- a presença de viadutos ou pontes, bem com de aparelhos de agulhagem.
- tipo de solo circundante

Relativamente às emissões de actividades de índole industrial, os parâmetros são:

- tipo de fonte (dimensionalidade)
- espectro da potência da fonte
- o efeito de reflexões múltiplas em edifícios próximos
- tipo de solo circundante

Como já referido anteriormente, o indicador escolhido para a representação do ruído ambiente é o  $L_{Aeq(LT)}$ , o qual resulta dos valores das emissões médias anuais e das condições de propagação sonora ao longo de um ano. Para a obtenção deste indicador é pois necessário considerar as correcções

meteorológicas relativas a um período anual, as quais são principalmente influenciadas pelo regime de ventos existente na área da Grande Lisboa, predominantemente do quadrante norte. Estas correcções atmosféricas foram contempladas nos modelos de propagação relativos a todas as fontes de ruído consideradas.

Os dados relativos às frequências dos rumos predominantes dos ventos foram obtidos através dos dados retirados da normal climatológica da estação de observação meteorológica de Lisboa/Geofísico (535), ver Figuras 1 e 2.

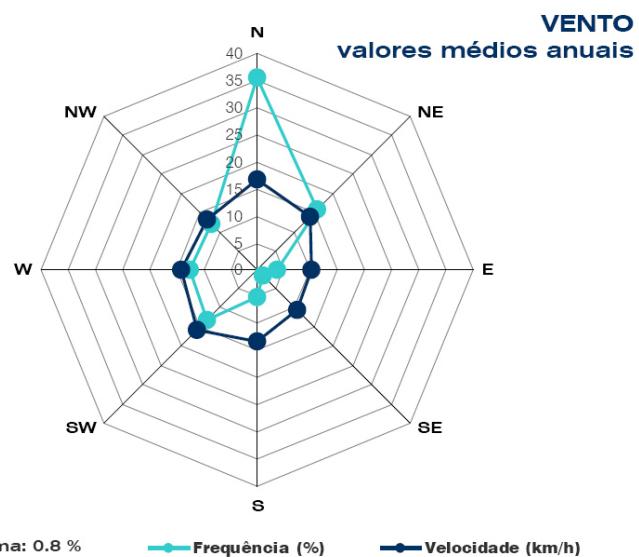


Figura 1 – Regime de ventos – Normal climatológica Lisboa/Geofísico

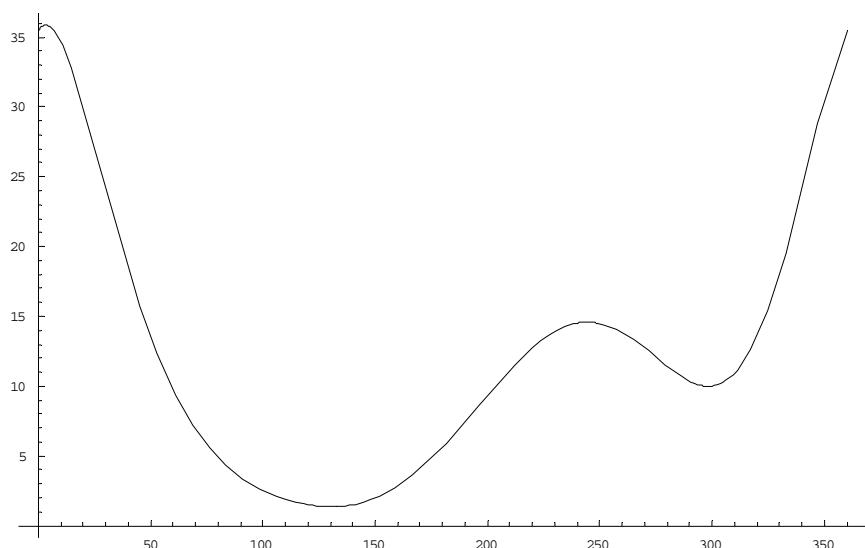


Figura 2 – Regime de ventos – Frequência de ocorrência interpolada por quadrante

O Decreto-Lei n.º 146/2006 [4] bem como o documento da Agência Portuguesa do Ambiente “Directrizes para Elaboração de Mapas de Ruído” [5], estipulam a obrigatoriedade da utilização de métodos provisórios de cálculo para os indicadores de ruído. Estes métodos são:

- Para o ruído do tráfego rodoviário - o método de cálculo francês NMPB-Routes-96 [6] e XPS 31-133 [7] conjuntamente com os dados de emissão do documento “Guide du Bruit 1980” [8]
- Para o ruído do tráfego ferroviário - o método de cálculo dos Países-Baixos RMR96/SRMII [9], ou, em alternativa, desde que seja demonstrada a obtenção de resultados equivalentes, outro método adaptado e validado ao material ferroviário e às condições de circulação em território nacional.
- Para o ruído industrial - NP4361-2:2001 [10] que é baseada na norma ISO 9613-2 [11]
- Para o ruído do tráfego aéreo - ECAC.CEAC Doc.29 [12], segundo a técnica de segmentação das rotas de voo mencionada na secção 7.5 do mesmo documento.

### **3.2.1 Dados de Base**

Foram tomados como dados de base para a elaboração da Carta de Ruído Prospectiva tanto os dados geográficos, a três dimensões, da área total municipal, bem como os dados relativos às emissões sonoras de todas as fontes de ruído consideradas (tendo-se considerado, sempre que possível, i.e. quando disponíveis, ainda dados fora da área do Concelho, mas localizados em zona que ainda influenciem o ambiente sonoro exterior dentro da área municipal).

A Carta de Ruído de Loures de Maio 2008 foi utilizada servindo de base aos dados geográficos 3-D usados para o modelo acústico actualizado. Mais especificamente, foram utilizados os dados altimétricos, em termos de curvas de nível equidistantes de metro a metro e dos pontos cotados sobre o terreno e sobre obras de arte.

Relativamente aos dados planimétricos, principalmente em termos do edificado e dos traçados das vias rodoviárias, foi utilizada a informação constante da cartografia digital à escala 1:10000 de Novembro 2010.

A estes dados foram ainda feitas algumas correcções e actualizações por confrontação com fotografias aéreas (disponíveis na Internet) e por observações no local.

Assim, no modelo acústico da Carta de Ruído de Loures de 2008, relativamente às vias rodoviárias, procedeu-se, genericamente, quando necessário, a:

- Rectificação de geometrias (planimetria e altimetria)
- Rectificação de velocidades e do tipo de dinâmica de tráfego
- Rectificação de tipos de camadas de desgaste
- Introdução de algumas vias com significado em termos de emissão de ruído
- Introdução de vias rodoviárias novas
- Verificação dos volumes e composição de tráfego nas vias existentes na Carta de Ruído de Loures de 2008, e actualização com dados mais recentes disponíveis.

Estes dados foram obtidos de:

- Carta de Ruído de Odivelas, elaborada pelo CAPS em Dezembro 2009

- Relatórios de Tráfego na Rede Nacional de Auto-estradas (2010, 2011) – Instituto de Infra-estruturas Rodoviárias IP
- Brisa – Relatório do Mapa Estratégico da A9/A5 (Março 2009)
- Telemática da Estradas de Portugal (CAV4001, CAV4002, CAV3608, CAV3610)
- Relatório do Mapa de Ruído do Plano de Pormenor da Quinta do Correio Mor – Loures (Dezembro 2009)
- Estudo Acústico do Plano de Pormenor da Zona Nascente de Loures – (Maio 2012)
- Estudo Acústico do Plano de Urbanização de Santo António dos Cavaleiros – Loures – (Maio 2012)
- Contagens de tráfego efectuadas *in loco* pelo Grupo de Acústica e Controlo de Ruído do CAPS – IST.

Mais especificamente, procedeu-se às seguintes operações:

- Inclusão do IP7/Eixo Norte Sul
- Inclusão do Nó do IP7/Eixo Norte Sul com a A36/IC17/CRIL
- Inclusão do Nó do IP7/Eixo Norte Sul com a Estrada de Fetais/EM507 (Nó de Camarate/Fetais)
- Correcção/actualização do traçado da Estrada de Fetais/EM507 e inclusão de rotunda
- Correcção/actualização do traçado da A10
- Correcção/actualização da camada de desgaste da A9/IC18/CREL
- Correcção/actualização da camada de desgaste da A8
- Actualização do nó da A8 com a EN115 (Nó do Infantado)
- Actualização do nó da A8 com a A9/IC18/CREL (Nó de Loures)
- Actualização do traçado da Via de Cintura e da EN115-5 e inclusão do viaduto

- Inclusão da nova Ligação do IC2/A1 ao MARL e actualização do traçado da EN115-5
- Inclusão da Variante ao CM1308 (junto Nó de St.<sup>a</sup> Iria)
- Actualização de volumes e composições de tráfego em todos os sublanços da A1, A8, A9/IC18/CREL, A36/IC17/CRIL, A40/IC22 segundo os dados disponíveis (2009 – 2011)

Foram revistas e introduzidas as seguintes barreiras acústicas:

- Junto à A1:

revistas:      A1\_1 Sacavém Oeste (214 m/2.5 m -> 450 m/5.0 m)  
                  A1\_2 Sacavém Este (214 m/4.0 m -> 430m/5.0 m)  
                  A1\_3 Bobadela Oeste (1110 m/2.0 m -> 1110m/5.0 m)  
                  A1\_3 Bobadela Oeste (285 m/2.0 m -> 285m/5.0 m)  
                  A1\_4 Bobadela Este (235 m/2.0 m -> 1385m/5.0 m)  
                  A1\_5 Santa Iria (450 m/2.0 m -> 1225m/5.0 m)  
                  A1\_6 Santa Iria (390 m/4.0 m -> 1380m/5.0 m)

introduzidas:      A1\_4 Bobadela Este (1785m/5.0 m)

                  A1\_7 Santa Iria (1560m/5.0 m)  
                  A1\_8 Santa Iria (210m/5.0 m)  
                  A1\_9 Santa Iria (1440m/5.0 m)  
                  Muro quartel Sacavém (Ralis) (1100m/1.8m)  
                  Muro quartel Bat. Serv. Transp. (210m/2.0m)

- Junto à A8:

instaladas recentemente quando das obras de alargamento da auto-estrada:

A8-1 Este Frielas (300m/3.2m)  
A8-2 Oeste Frielas (690m/2.0m)  
A8-3 Loures Este (210m/2.0m)  
A8-4 Frielas Oeste (315m/3.2m)  
A8-5 Loures Este (355m/4.0m)

A8-6 Frielas Oeste (285m/2.0m)

A8-7 Loures Este (185m/2.0m)

A8-8 Loures Oeste (900m/2.5m)

A8-9 Loures Este (340m/2.0m)

A8-10 Loures Oeste (175m/3.2m)

o Junto à A9/IC18/CREL:

revistas: CREL-1 (300m/4.0m->292m/3.5m+56m/2.5m+45m/2.0m)

introduzidas: CREL-4 (290m/4.0m)

CREL-5 (115m/4.0m)

CREL-6 (250m/2.8m)

o Junto ao IP7/Eixo Norte Sul (troço Alto Lumiar – Camarate):

introduzidas: IP7\_BARR1 (130m/4.0m)

IP7\_BARR2 (375m/4.0m)

IP7\_BARR3 (375m/4.0m)

Relativamente aos dados sobre o tráfego aéreo, estes foram também actualizados tendo em conta os dados disponibilizados no Anuário de Tráfego e no Relatório Anual de Tráfego de 2011 da ANA, em termos do número de movimentos e do “mix” de aeronaves. Em relação às rotas aéreas não se procedeu a nenhuma alteração visto as consideradas na Carta de Ruído de Loures de 2008 continuarem actuais.

Os dados constantes na Carta de Ruído de Loures de 2008 para o ruído de tráfego ferroviário (Linha-férrea do Norte) bem como para o ruído de índole industrial mantiveram-se, à excepção da não consideração do ruído de actividade da Covina Saint-Gobain em Bobadela/St.<sup>a</sup> Iria da Azóia, em suspensão desde 2009.

### 3.2.1.1 Rede Rodoviária Prospectiva

Em termos da situação prospectiva, considerou-se em primeiro lugar a rede rodoviária perspectivada no futuro, constante da proposta de revisão do PDM de Loures.

Os eixos viários principais da rede viária estruturante (A1, A8, A9/IC18/CREL, A36/IC17/CRIL, A40/IC22, IP7/Eixo Norte Sul, A30/IC2), que não sofrem qualquer alteração substancial previsível na situação prospectiva, mantêm na situação futura os volumes de tráfego actualmente existentes (dados disponíveis de 2009, 2010, 2011) visto para estas vias não ser claro quaisquer tendências de evolução, em face da actual conjuntura económica, e portanto não serem previsíveis variações significativas de tráfego que resultem em alterações com significado nas emissões sonoras associadas.

Em relação à restante rede viária, secundária e local, adoptou-se também a posição de não ser claro quaisquer tendências de evolução, pelo que se mantêm os valores actualmente existentes nessas vias, salvo nos caso de as mesmas se encontrarem directamente e/ou indirectamente interligadas aos novos projectos rodoviários, como seja, por exemplo, a construção de variantes a localidades (ver descrição na sequência), ou que se situem dentro da “esfera de influência” dos planos de desenvolvimento urbanístico preconizados, caso em que estas mesmas vias vêm os seus volumes e composições de tráfego afectados pelos volumes de tráfego gerados/atraídos pelos planos individualmente, e/ou em conjunto, caso aplicável (ver descrição na sequência).

Relativamente aos novos projectos rodoviários, foi levada em consideração a seguinte informação:

- Troço Sul da Variante a Lousa (EN8) e EM632

A parte sul da Variante da Lousa efectua uma ligação mais directa da EM539-1 à EN8, a sul da Lousa.

A EM632 é uma via que permite a ligação da EN374-2 (acessos à auto-estrada A8, nó da Lousa) à EN8, a norte da Lousa.

A Figura 3 ilustra os traçados destas vias rodoviárias.

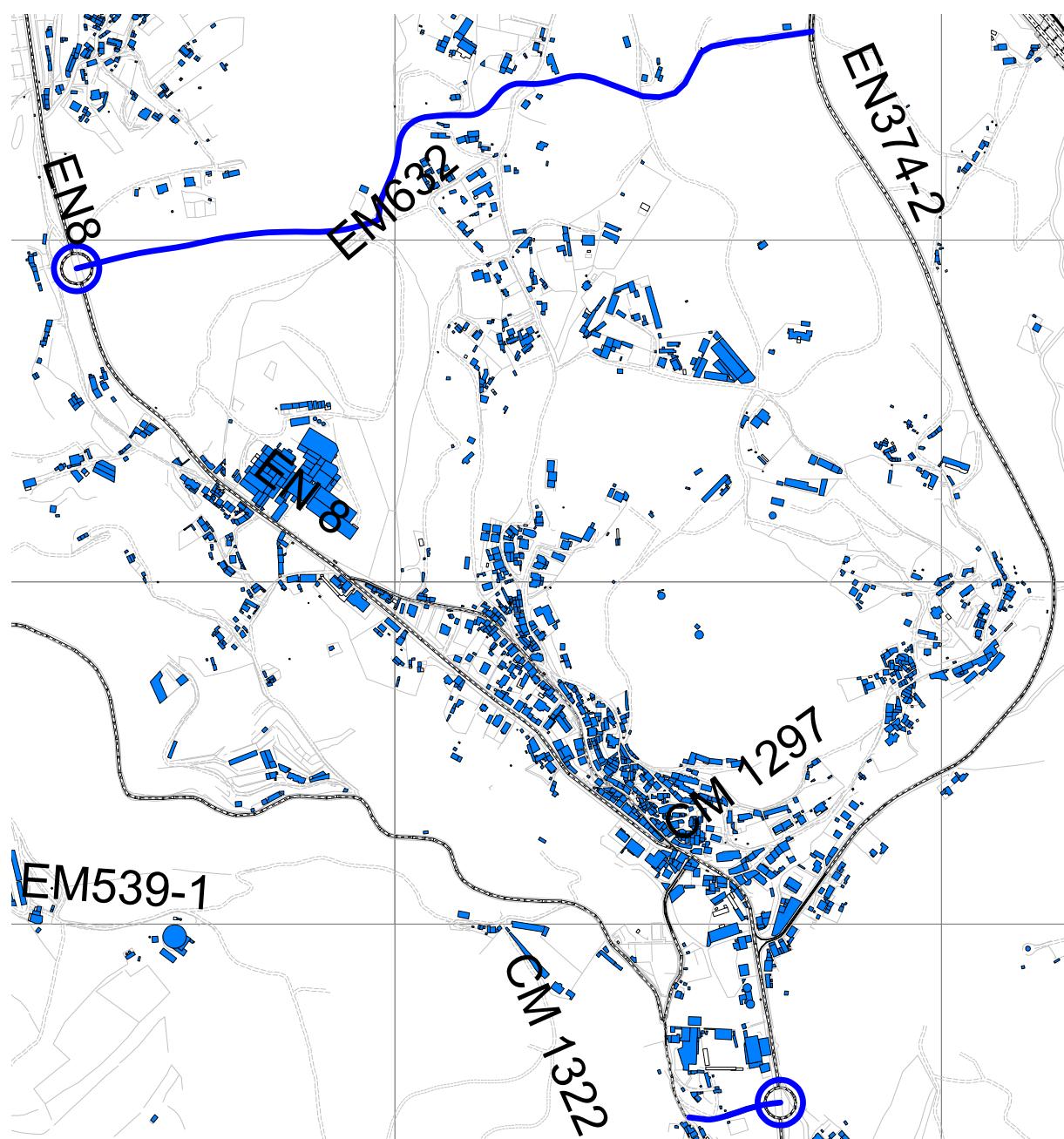


Figura 3 – Troço Sul da Variante a Lousa (EN8) e EM632

- Variante a Bucelas (EN115, EN116)

Trata-se de uma via rodoviária com a função de desviar tráfego, circulando nas actuais EN115 e EN116, da localidade de Bucelas. O seu traçado mostra-se na Figura 4.

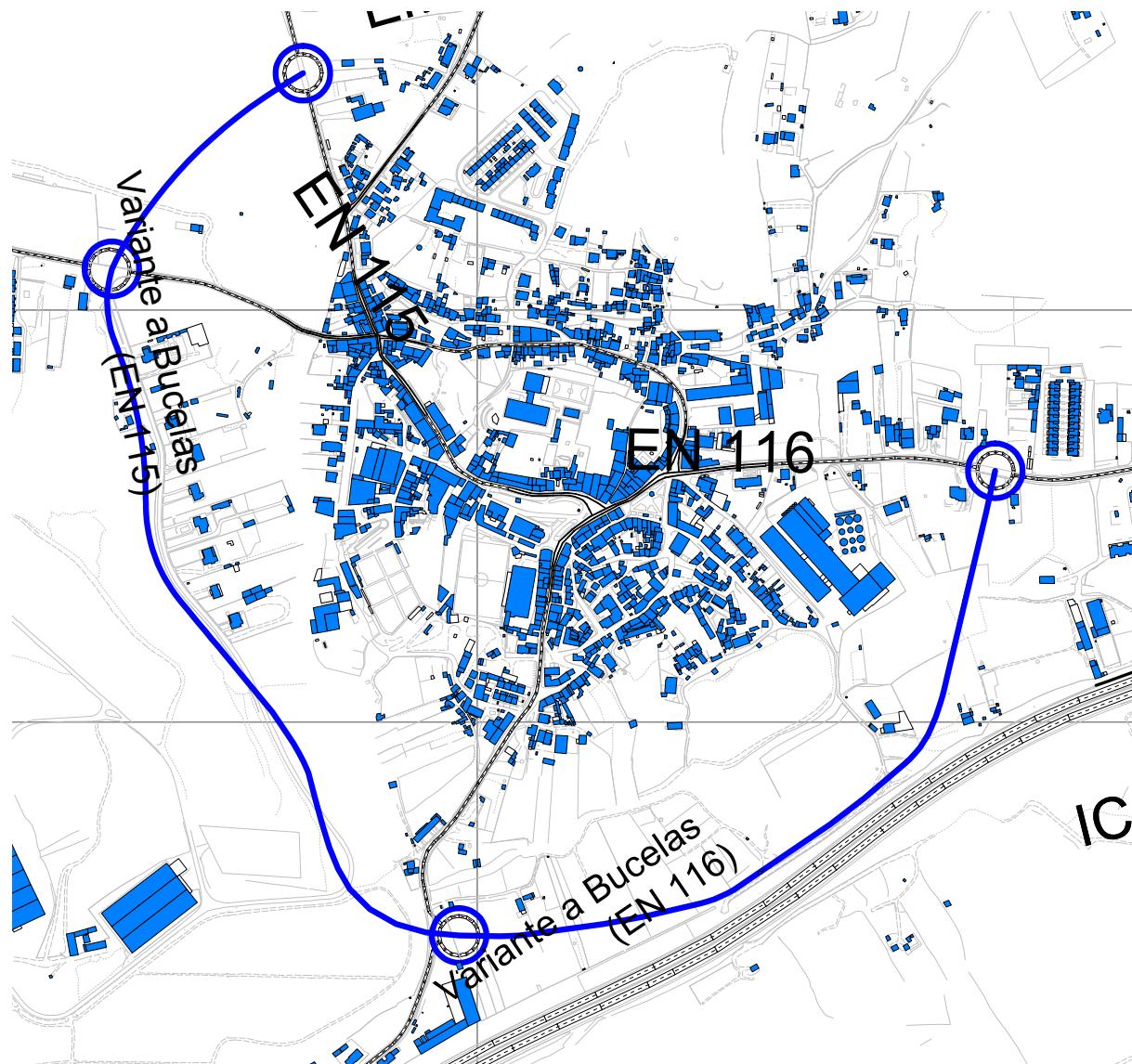


Figura 4 – Variante a Bucelas (EN115, EN116)

- Variante a Zambujal (EM613)

Esta variante tem a função de desviar tráfego da localidade de Zambujal.

O seu traçado mostra-se na Figura 5.

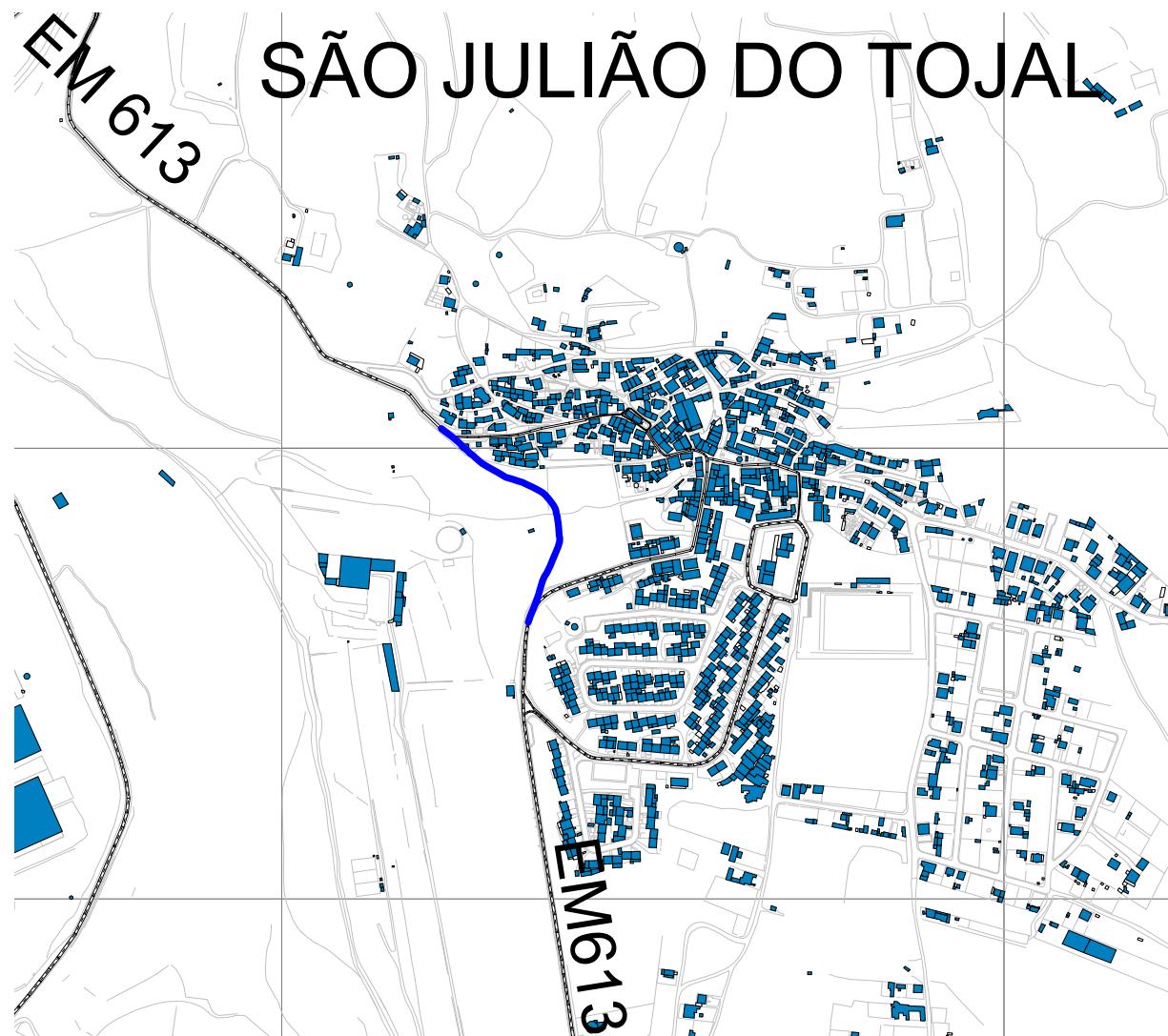


Figura 5 – Variante a Zambujal (EM613)

- Variante de Pinheiro de Loures (EN8)

Esta variante tem a função de desviar tráfego da localidade de Pinheiro de Loures, que circula pela actual EN8.

O seu traçado mostra-se na Figura 6.

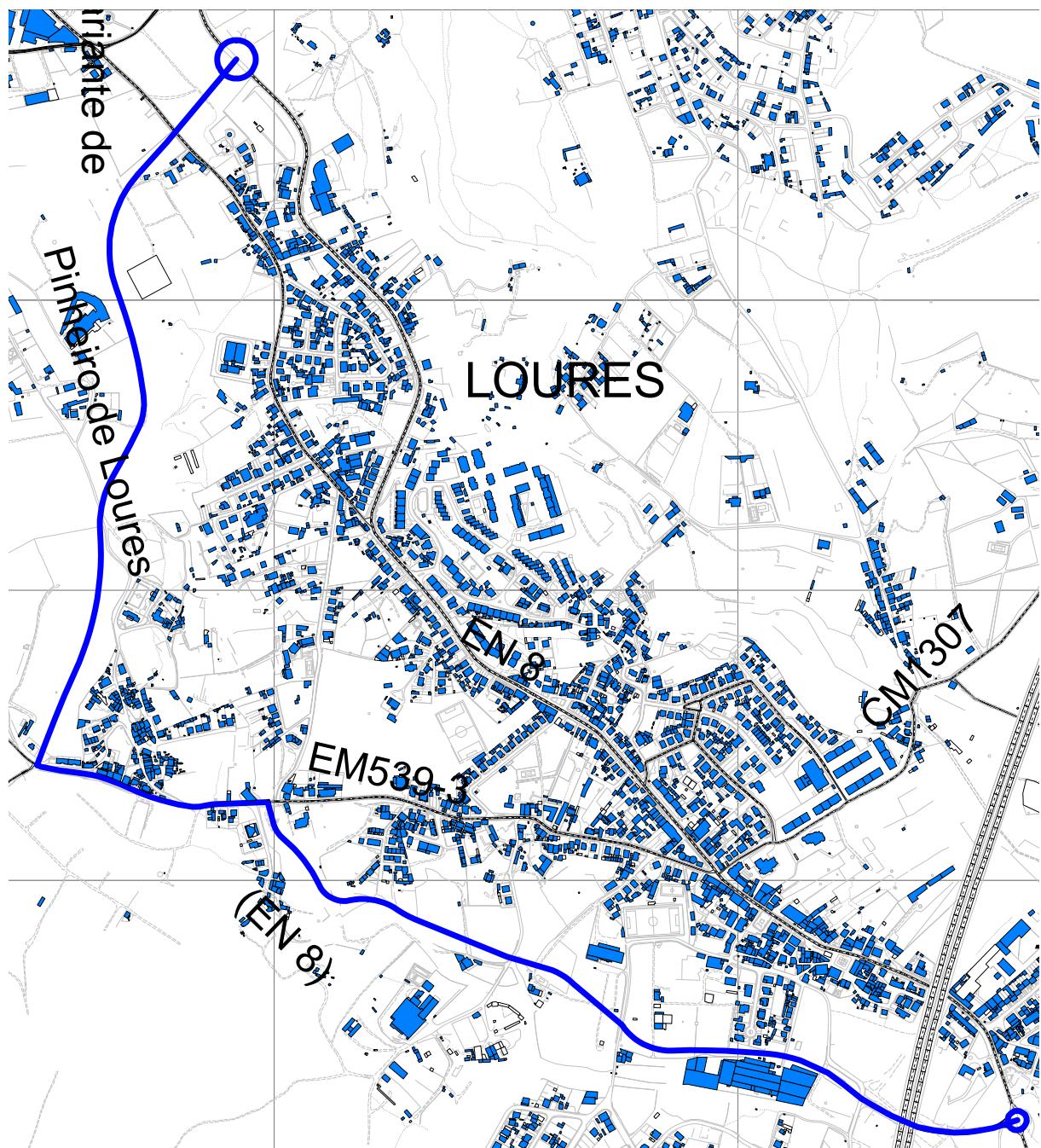


Figura 6 – Variante de Pinheiro de Loures (EN8)

- Conclusão da Via de Cintura de Acesso ao Mercado de Lisboa ER19/VCAML (EN115)

Consiste principalmente na requalificação da actual EN115, ao prever um alargamento do perfil da via rodoviária e a inclusão de várias rotundas de acesso às vias circundantes, permitindo a conclusão da Via de Cintura de acesso ao MARL (ER19/VCAML). Mostra-se o traçado preconizado na Figura 7.

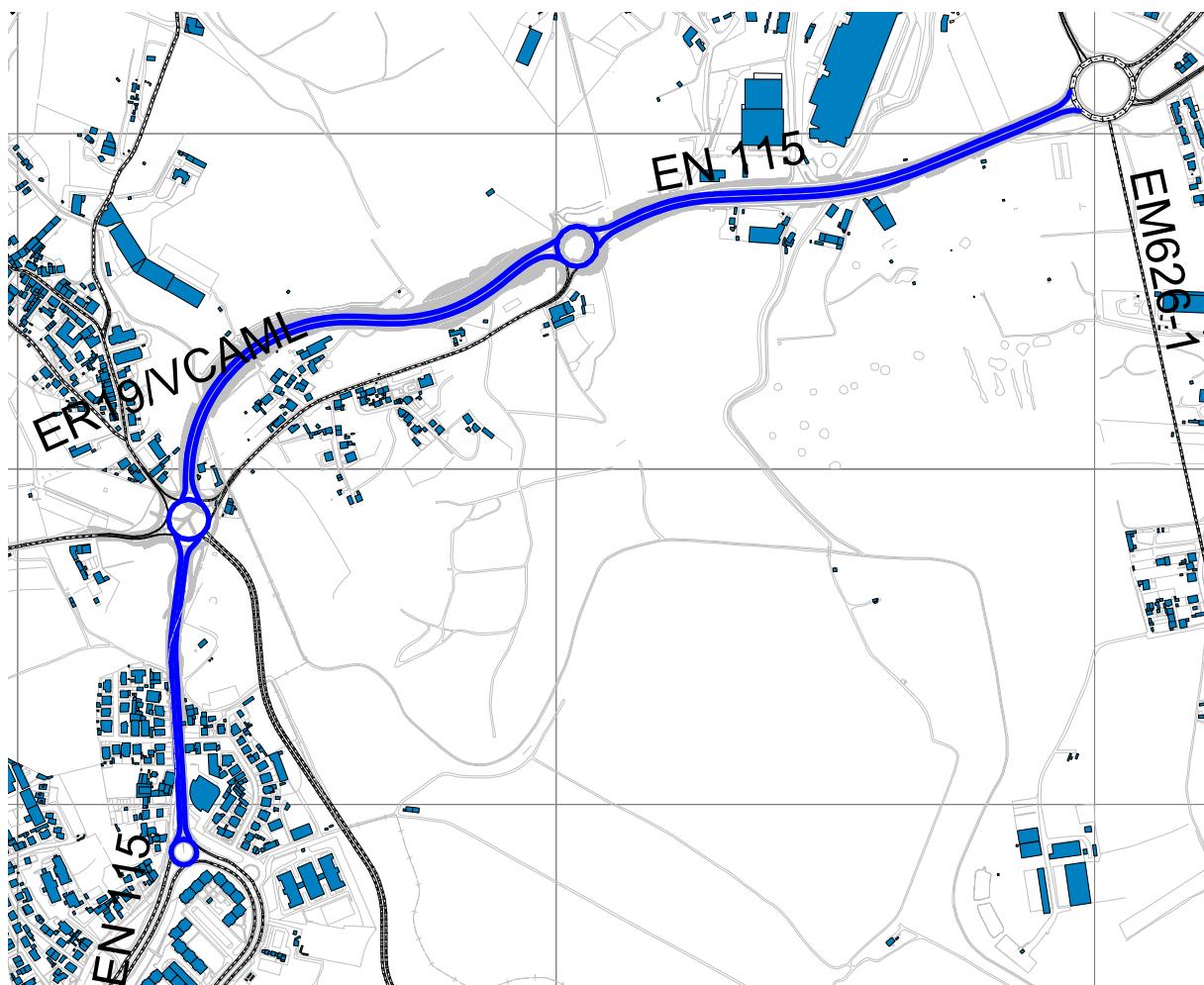


Figura 7 – Conclusão da ER90/VCAML (EN115)

### **3.2.1.2 Rede Ferroviária Prospectiva**

Para a Carta de Ruído Prospectiva no âmbito da proposta de revisão do PDM não se considerou qualquer alteração em termos do ruído de tráfego ferroviário, que circula na zona do Concelho de Loures apenas na Linha-férrea do Norte, face ao existente actualmente. Esta posição justifica-se, visto não se conhecerem tendências de evolução bem fundamentadas. Por um lado, nos últimos anos tem-se vindo a registar um ligeiro decréscimo no número de passageiros, e de toneladas de carga, transportados por ferrovia, mas por outro lado, como é do conhecimento geral, e particularmente na Europa, existe a estratégia de uma maior utilização do transporte ferroviário, pelo que os dois momentos se poderão anular. Isto tendo em consideração um horizonte de uma década.

Em termos de alteração de tipologias de composições ferroviárias, ou em termos de material circulante, igualmente no horizonte de uma década, também não são previsíveis grandes alterações, pelo que os dados de base na situação prospectiva são idênticos ao existente actualmente.

### **3.2.1.3 Tráfego Aéreo na Situação Prospectiva**

No que diz respeito às emissões sonoras resultantes do tráfego aéreo do Aeroporto da Portela, foi adoptado um factor anual de crescimento de tráfego de 2%, valor tido como conservador em vários estudos disponíveis actualmente, mas plausível, e, visto, novamente, existir um grande incerteza na evolução dos movimentos aéreos em face da actual conjuntura económica. Saliente-se, que a plausível evolução da composição do “mix” de aeronaves foi também levado em conta (através de uma extração por regressão linear das diferentes classes de potência de aeronaves da norma AzB, ver Anexo 3) para a situação prospectiva, visto as classes de aeronaves mais silenciosas tenderem a ser preponderantes no futuro, em

detrimento das classes de aeronaves mais ruidosas. Ambas estas considerações pretendem ser válidas para um horizonte de uma década.

### **3.2.1.4 Ruído Industrial na Situação Prospectiva**

Neste caso, novamente, e por inexistência de dados mais concretos, considerou-se a situação prospectiva como idêntica à situação existente actualmente, salvo a inclusão do ruído de laboração da Covina Saint-Gobain, pois existe a probabilidade de que prospectivamente aquela instalação industrial volte a laborar.

### **3.2.1.5 Planos de Desenvolvimento Urbanístico**

Relativamente aos diferentes planos de desenvolvimento urbanístico, integrantes da presente proposta de revisão do PDM, foi levada em consideração a seguinte informação:

#### **1. *Plano de Urbanização de Santo António dos Cavaleiros (PUSAC)***

O Grupo de Acústica e Controlo de Ruído do CAPS-IST realizou o Estudo Acústico do PUSAC (Maio 2012) [13], tendo sido elaborada uma carta de ruído prospectiva para a zona de implementação do plano. A informação constante do estudo e da carta de ruído então elaborada foi incluída na elaboração da Carta Prospectiva de Loures no âmbito de revisão do PDM, que aqui se reporta. Mais especificamente, foi efectuado o seguinte:

Foram importados os dados geográficos e os relativos às fontes de ruído prospectivas, tendo sido verificadas e introduzidas as informações em termos futuros de ocupação dos solos e da rede viária.

As alterações perspectivadas incidiram, essencialmente, sobre as novas vias e sobre algumas correcções de traçado e/ou classificação de vias existentes. Mantiveram-se os edifícios existentes, procedendo-se à remoção

de alguns edifícios que, para a construção de novas vias, seriam obrigatoriamente demolidos.

Por não existir informação sobre os conjuntos dos novos edifícios previstos para a zona do PUSAC, a situação prospectiva considera o mesmo edificado actualmente existente.

Em relação à introdução/reconfiguração de novas vias rodoviárias salienta-se a seguinte informação:

- Introdução da Via T12, entre o IC22 e a EN250 (Montemor)
- Introdução da Via L1, a norte da Rua António Sérgio
- Introdução da Via T3, entre a Via L2 (Av. Luís de Camões) e a Via L1
- Introdução da Via L2, entre a Rua Vieira da Silva e a Via L1 (norte)
- Introdução da Rua Adriano Correia de Oliveira
- Reconfiguração da Via L1, entre a Via T4 (Rua Nuno Gonçalves) e a Rua António Sérgio
- Reconfiguração da Via T2, entre o Continente de Loures e a rotunda com a Via L2 (norte)

As alterações nas emissões sonoras de vias já existentes na situação actual ocorreram principalmente sobre as derivadas da circulação rodoviária e tiveram por base o estudo de tráfego que foi fornecido ao IST pela CML para a situação da implementação do Plano.

Neste âmbito, foram efectuadas as devidas alterações aos volumes e às composições de tráfego rodoviário nas vias pertencentes e circundantes ao Plano segundo os dados compilados, e realizada a afectação das variações (positivas e/ou negativas) às respectivas vias interligadas.

## **2. Plano de Pormenor da Zona Nascente de Loures (PPZNL)**

O Grupo de Acústica e Controlo de Ruído do CAPS-IST realizou o Estudo Acústico do PPZNL (Maio 2012) [14], tendo sido elaborada uma carta de ruído prospectiva para a zona de implementação do PP. A informação constante do estudo e da carta de ruído então elaborada foi também incluída na elaboração da Carta Prospectiva de Ruído, que aqui se reporta. Mais especificamente, foi efectuado o seguinte:

Aos dados de base existentes para área do Plano foram feitas correcções e actualizações induzidas tanto pela cartografia relativa à área de intervenção do PPZNL, disponibilizada pela Câmara Municipal de Loures para o estudo acústico, como por confrontação com fotografias aéreas (disponíveis na Internet) e por observações no local.

Estas correcções e actualizações incidiram sobre actualização de edificado (eliminação de edifícios já inexistentes, inclusão de novos edifícios e ajustes nas alturas de alguns edifícios), correcção dos traçados de algumas vias entretanto alterados e inclusão de novas vias rodoviárias entretanto inauguradas, e introdução de novas barreiras sonoras.

Em termos do edificado, salientam-se as seguintes correcções e actualizações:

- Correcção da implantação dos edifícios localizados junto à Rua Dr. Henrique Barbas de Albuquerque e Rua Alfredo Duarte Pinto.
- Inclusão do posto de combustível da GALP junto à Rua da República (EN8).
- Inclusão do edifício do Loures Shopping junto à Av. das Descobertas.

Foram verificadas e introduzidas as informações em termos futuros de ocupação dos solos e da rede viária existente e preconizada.

As actualizações incidiram, essencialmente, sobre as novas vias e sobre algumas correcções de traçado e/ou classificação de vias existentes. Mantiveram-se todos os edifícios existentes actualmente, procedendo-se à remoção de alguns edifícios que, para a construção das novas vias preconizadas, seriam obrigatoriamente demolidos.

A informação sobre os conjuntos dos novos edifícios preconizados para a zona do Plano foi também tida em conta, pelo que os polígonos de implantação dos novos edifícios foram importados para o modelo da situação prospectiva, tendo a altura de cada edifício sido atribuída individualmente com base no número de pisos previstos para cada um deles.

A informação altimétrica em termos de modelação do terreno para a situação prospectiva foi considerada nas áreas onde disponível, no restante, manteve-se o terreno existente no modelo para a situação actual, com algumas correcções manuais tais como curvas de nível adicionais e quebras de terreno, a fim de obter uma implantação verosímil das novas vias e o terreno actual, e de modo a criar continuidade entre a nova modelação do terreno proposta e o terreno actual.

Em relação à introdução/reconfiguração de novas vias rodoviárias salienta-se a seguinte informação:

- Introdução da Via T1, via variante transversal à Cidade de Loures, entre a rotunda na Av. das Descobertas e a rotunda da Rua da República/EN8 e EN115.
- Reconfiguração e prolongamento da Rua Jacinto Duarte com nó de ligação à nova Via T1. Inclusão de três rotundas ao longo do prolongamento da Rua Jacinto Duarte.

- Reconfiguração e prolongamento da Rua do Mercado – ligação a nova rotunda no prolongamento da Rua Jacinto Duarte.
- Introdução de nova via rodoviária, ligando a Rua do Mercado ao prolongamento da Rua Jacinto Duarte.
- Introdução de 5 novas vias rodoviárias, situadas geograficamente entre o prolongamento da Rua Jacinto Duarte e a nova via T1, tratando-se de ruas locais de acesso/serviço aos novos edifícios e zonas verdes/parques dos lotes 6 a 20 do PPZNL.

As alterações nas emissões sonoras de vias já existentes na situação actual resultaram principalmente da circulação rodoviária e tiveram por base a estimativa de tráfego para a situação prospectiva da implementação do Plano. Os volumes e composições de tráfego para as novas vias rodoviárias contempladas no PPZNL foram estimados com base na sua tipologia e com base nos dados das vias situadas na proximidade das mesmas.

Os eixos viários principais, tais como a Rua da República/EN8 e a A8 mantiveram na situação prospectiva os volume de tráfego existentes actualmente (como já referido anteriormente).

Foram efectuadas as devidas alterações aos volumes e às composições de tráfego rodoviário nas vias pertencentes e circundantes ao Plano segundo o estudo de tráfego disponibilizado, e realizada a afectação das variações (positivas e/ou negativas) às respectivas vias interligadas.

### **3. *Plano de Pormenor 5 da Zona de Intervenção da EXPO'98 (PP5)***

Foi considerada a informação constante do Plano, nomeadamente o novo edificado entretanto já existente actualmente, bem como a revisão de tráfego nas vias rodoviárias entre a Av. D. João II e a EN10 (Via do

Oriente/Estrada de Beirolas, Rua Domingos José de Moraes) derivado do acréscimo dos movimentos automóveis.

#### **4. *Plano de Pormenor da Quinta do Correio Mor (PPQCM)***

A Câmara Municipal de Loures disponibilizou o relatório técnico da elaboração do mapa de ruído deste PP (Nemus – Gestão e Requalificação Ambiental Lda., Dezembro 2009), no qual são descritos os dados de base considerados para a carta de ruído prospectiva para a zona de implementação do PPQCM. Esta informação (adaptada no necessário) foi também incluída na elaboração da Carta Prospectiva de Ruído de Loures.

Assim, foram revistos os dados relativos às emissões sonoras das vias existentes (fluxos, composições, etc.), e foram incorporadas as novas vias perspectivadas e com significado na emissão de ruído rodoviário. Informação disponível sobre o edificado existente e prospectivo foi também levado em conta. Mais especificamente, foi efectuado o seguinte:

- Incorporação da via longitudinal que permite a ligação do Hospital Beatriz Ângelo à Cidade de Loures (Via L1-T5 no PPQCM, Via L1-1 no PUSAC)
- Incorporação da Via Nova (VN no PPQCM) e respectivas rotundas de ligação
- Introdução do edificado considerado para a situação prospectiva
- Alteração dos volumes e composições de tráfego rodoviário nas vias pertencentes e circundantes ao Plano segundo o estudo de tráfego disponibilizado, e afectação das variações (positivas e/ou negativas) às vias interligadas.

## **5. Plano de Pormenor do Cabeça da Rosa (PPCR)**

A rede viária preconizada para a zona de implantação do PPCR, bem como o novo edificado, foram incorporados no modelo da Carta de Ruído Prospectiva de Loures. Para além disso, procedeu-se também à alteração dos volumes e composições de tráfego rodoviário nas vias circundantes ao Plano segundo o volume de tráfego gerado/atraído estimado, bem como à afectação das variações (positivas e/ou negativas) às vias interligadas. Mais precisamente, procedeu-se a:

- Incorporação do edificado proposto
- Incorporação das vias rodoviárias inseridas dentro do Plano
- Estimação do volume de tráfego rodoviário gerado/atraído pelo Plano, dado não terem sido fornecidos dados de tráfego para a situação prospectiva. A estimação baseou-se na ocupação do solo prevista para actividades empresariais e de comércio e serviços, estando também um hotel contemplado, e no facto de estarem previstos 3100 lugares de estacionamento, pelo que se calculou um número aproximado de TMD = 8370 veículos, com uma percentagem de 2.5% de veículos com características de pesados
- O volume gerado/atraído pelo PPCR foi afectado à rede viária circundante existente, mais precisamente à EN116, a Este e a Oeste do Plano (para além de Bucelas), e consequentemente à EN115, Norte e Sul de Bucelas, bem como ao CM1250-4 e CM1250-2 a Norte do Plano.

## **6. Plano de Pormenor da Quinta dos Almosteis (PPQA)**

Neste caso, procedeu-se à incorporação da rede viária preconizada para a zona de implantação do PPQA no modelo da Carta de Ruído Prospectiva de Loures. Adicionalmente, procedeu-se também à alteração dos volumes e

composições de tráfego rodoviário nas vias circundantes ao Plano segundo o volume de tráfego gerado/atraído estimado, bem como à afectação das variações (positivas e/ou negativas) às vias interligadas. Mais precisamente, procedeu-se a:

- Incorporação das vias rodoviárias inseridas dentro do Plano, que ligam à EN250 por duas rotundas
- Estimação do volume de tráfego rodoviário gerado/atraído pelo Plano, dado não terem sido fornecidos dados de tráfego para a situação prospectiva. Esta estimativa baseou-se na ocupação do solo prevista para actividades industriais, empresariais e de comércio e serviços (1,87 ha), e no facto de estar previsto uma área de estacionamento de aproximadamente 1,05 ha, pelo que se calculou um número aproximado de  $TMD = 16800$  veículos, com uma percentagem de 2.5% de veículos com características de pesados
- O volume gerado/atraído pelo empreendimento foi afectado à rede viária circundante existente, mais precisamente à EN250, a Este (até à EN10 Sacavém) e a Oeste do Plano (até à A8), e ainda à EM506.

## **7. Plano de Pormenor do Antigo Quartel de Sacavém (PPAQs)**

Foram verificadas e introduzidas as informações em termos futuros de ocupação dos solos e da rede viária existente e preconizada.

As actualizações incidiram, essencialmente, sobre as novas vias e sobre algumas correcções de traçado e/ou classificação de vias existentes.

A informação sobre os conjuntos dos novos edifícios preconizados para a zona do Plano foi também tida em conta, pelo que os polígonos de implantação dos novos edifícios foram importados para o modelo da

situação prospectiva, tendo a altura de cada edifício sido atribuída individualmente com base no número de pisos previstos para cada um deles.

A informação altimétrica em termos de modelação do terreno para a situação prospectiva foi considerada nas áreas onde disponível, no restante, manteve-se o terreno existente no modelo para a situação actual, com algumas correcções manuais tais como curvas de nível adicionais e quebras de terreno, a fim de obter uma implantação verosímil das novas vias e o terreno actual, e de modo a criar continuidade entre a nova modelação do terreno proposta e o terreno actual.

Em relação à introdução/reconfiguração de novas vias rodoviárias salienta-se a introdução da continuação da Rua Luís de Camões, da continuação da Rua Barbosa do Bocage, da continuação da Rua Eça de Queiróz, e da continuação da Rua José Duarte Moraes.

Neste caso, procedeu-se também a uma estimativa do volume de tráfego rodoviário gerado/atraído pelo Plano, dado não terem sido fornecidos dados de tráfego para a situação prospectiva. Esta estimativa baseou-se na ocupação do solo prevista para habitação e comércio, mais precisamente 725 fogos previstos ( $\approx 2465$  hab.  $\rightarrow 5550$  mov/24h) e uma área comercial aproximada igual a 14 ha (2450 mov/24h), pelo que se calculou um número aproximado de TMD = 8000 veículos, com uma percentagem de 2.5% de veículos com características de pesados.

Este volume de tráfego gerado/atraído foi distribuído pelas vias rodoviárias locais do Plano, mas também foi afectar proporcionalmente as vias circundantes ao Plano (variações positivas e/ou negativas). Mais precisamente, o tráfego foi propagado à Rua Auta da Palma Carlos, à EN10 (Norte e Sul da Rotunda da Praça da República), à EM507 (Oeste, Rua

Salvador Allende, e L8, e Este, Rua São José ) e à EN250 (Rua Miguel Bombarda, Sacavém → Unhos).

### **3.2.2 Cartas de Ruído Prospectivas de Loures**

Em volume separado, em formato A3, e à escala 1:25000, são apresentadas as seguintes Cartas de Ruído Prospectivas:

- Ruído Global, indicadores  $L_{den}$  e  $L_n$
- Ruído Rodoviário, indicadores  $L_{den}$  e  $L_n$
- Ruído Aéreo, indicadores  $L_{den}$  e  $L_n$

Os indicadores de ruído ambiente são apresentados em intervalos de 5 dB. Foram considerados, para a representação, intervalos entre 45 e 75 dB.

A cada intervalo foi atribuída uma cor distinta. Foi utilizado o código de cores especificado no documento “Directrizes para Elaboração de Mapas de Ruído”, versão 3, de Dezembro de 2011 [5].

## 4. ANÁLISE

Neste capítulo, procede-se a uma análise das principais diferenças detectadas no ambiente sonoro das zonas onde a proposta de revisão do PDM de Loures apresenta alterações em relação à situação existente actualmente.

A presente análise foi realizada tendo em consideração o carácter estratégico e macroscópico da escala do PDM, existindo, no entanto, e quando tal se justifica, uma preocupação em detalhar aspectos relevantes.

A análise da Carta de Ruído Prospectiva no âmbito da proposta de revisão do PDM permite identificar as fontes de ruído mais importantes para o ambiente sonoro para a totalidade da área do Município de Loures. Permite, ainda, observar a localização e extensão das zonas expostas a níveis de ruído  $L_{den}$  superiores a 65 dB e a 55 dB, e expostas a níveis de  $L_n$  superiores a 55 dB e a 45 dB. Estes limites para os indicadores  $L_{den}$  e  $L_n$  são os correspondentes, respectivamente, a zonas definidas como “zonas mistas” e como “zonas sensíveis” no RGR [1].

Adicionalmente, as diferentes cartas produzidas para ruído global, ruído rodoviário, e ruído aéreo, para ambos os indicadores, permitem também avaliar o peso relativo de cada componente no ambiente sonoro exterior.

Em termos macroscópicos, pode-se concluir da análise efectuada que não existem alterações de relevância no ambiente sonoro das zonas onde a proposta de revisão do PDM preconiza alterações viárias e/ou desenvolvimentos urbanísticos.

De um ponto de vista de uma análise mais orientada às diferentes zonas sob alteração por proposta da revisão do PDM, pode-se salientar o seguinte:

### **Plano de Urbanização de Santo António dos Cavaleiros - PUSAC**

A influência do ruído de tráfego aéreo na zona do PUSAC assume pouca expressão face ao ruído global, excepto na sua zona mais oriental. De qualquer modo, os valores de  $L_{den}$  são sempre bastante baixos (menores do que 50 dB) e os valores de  $L_n$  são sempre inferiores a 45 dB em toda a zona de implantação do PUSAC.

A observação da Carta de Ruído Prospectiva revela a importância do tráfego rodoviário na emissão de ruído, principalmente o ocorrente nas grandes infra-estruturas de tráfego (GIT), nomeadamente a A9/CREL, IC22 e A8, as quais geram níveis de ruído com algum significado nas suas envolventes.

Saliente-se, no entanto, que não existem receptores sensíveis expostos directamente ao ruído produzido por estas vias rodoviárias na zona do PUSAC.

Em termos das estradas nacionais que atravessam a área do Plano salienta-se a EN8, na zona oriental do Plano, e a EN250, que atravessa mais ou menos longitudinalmente a área do Plano.

Nas imediações da EN8 podem-se encontrar vários edifícios de habitação, alguns com uma altura considerável (10 pisos), expostos a níveis apreciáveis de ruído ( $L_{den} > 65$  dB;  $L_n > 55$  dB), devendo-se este facto ao elevado volume de tráfego presente e à considerável percentagem de veículos pesados que aí circulam.

Em relação à EN250, a situação não se afigura muito problemática. Existem apenas algumas habitações na zona de Montemor onde os níveis de exposição ao ruído rodoviário ultrapassam marginalmente os limites para as "zonas mistas" ( $L_{den} > 65$  dB;  $L_n > 55$  dB).

Para além destas vias rodoviárias existem algumas poucas vias locais na zona da Cidade Nova e do Almirante (principalmente a Av. Vasco da Gama e R. Guerra Junqueiro – Via T3) que também apresentam nas suas imediações alguns edifícios de habitação, e outros de uso escolar e de cuidados de saúde, que se encontram expostos a níveis de ruído rodoviário que ultrapassam marginalmente os limites para as “zonas mistas” ( $L_{den} > 65$  dB;  $L_n > 55$  dB).

No geral, pode-se afirmar que entre a situação existente actualmente e a situação prospectiva nesta zona não existem diferenças dignas de menção, as principais fontes de ruído continuam na situação futura a ser, grosso modo, existentes actualmente, com a presença de adicionais emissões de ruído derivadas do tráfego nos prolongamentos de algumas vias.

O aumento de tráfego previsto, para a situação prospectiva com a implementação do PUSAC, em algumas vias rodoviárias já existentes influencia ligeiramente os níveis de ruído nas suas envolventes, mas que, no entanto, não indiciam nunca aumentos superiores a 3 dB relativamente à situação existente actualmente.

Sublinhe-se ainda, que algumas vias rodoviárias existentes actualmente vêm os seus níveis de emissão reduzidos em comparação com a situação actual, por motivo ou de um decréscimo nos volumes de tráfego ou através da alteração de tráfego para a situação futura, como é, por exemplo, o caso da actual EN250 junto a Montemor, que vê o seu volume de tráfego fortemente reduzido por migração de veículos automóveis para a futura via T12.

Para a situação futura não se prevê nenhuma alteração considerável nos níveis do ruído de tráfego aéreo, pelo que a influência do ruído aéreo na zona do Plano continuará a ter pouca expressão face ao ruído global.

Globalmente, pode-se portanto observar, no mapa de ruído para a situação futura, que continuarão a existir zonas com uma extensão média onde se prevêem valores para o indicador  $L_{den}$  superiores a 55 dB, mas mesmo assim, abaixo dos 65 dB, enquanto que para o período nocturno continuarão a existir manchas com alguma abrangência onde os valores previstos para o indicador  $L_n$  são superiores a 45 dB, mas que, no entanto, se situam abaixo dos 55 dB.

#### **Plano de Pormenor da Zona Nascente de Loures - PPZNL**

A influência do ruído de tráfego aéreo na zona do Plano tem pouca expressão face ao ruído global, excepto na sua zona mais oriental. De qualquer modo, os valores de  $L_{den}$  são sempre bastante baixos (menores que 50 dB) e os valores de  $L_n$  são sempre inferiores a 45 dB em toda a zona de implantação do PPZNL.

A observação da Carta de Ruído Prospectiva revela a importância do tráfego rodoviário na emissão de ruído, principalmente o decorrente das grandes infra-estruturas de tráfego (GIT), nomeadamente a A8, a qual gera níveis de ruído com algum significado na sua envolvente.

Saliente-se, no entanto, que não existem receptores sensíveis expostos directamente ao ruído produzido pela A8 na zona do PPZNL.

Em termos das estradas nacionais na área do Plano salienta-se a EN8 (Rua da República), situada na zona de delimitação sul do mesmo.

Nas imediações da EN8 podem-se encontrar vários edifícios de habitação, a maioria com uma altura de três pisos, expostos a níveis elevados de ruído ( $L_{den} > 65$  dB;  $L_n > 55$  dB), devendo-se este facto ao elevado volume de tráfego presente e à considerável percentagem de veículos pesados que aí circulam.

Saliente-se também a presença da Escola Secundária José Afonso, localizada directamente junto à Rua da República/EN8, na parte sul do Plano, que se encontra também exposta a níveis elevados de ruído.

Em termos de arruamentos locais, refira-se apenas a Rua Alfredo Duarte Pinto, que apresenta na sua imediação alguns edifícios de habitação, que se encontram expostos a níveis de ruído rodoviário que ultrapassam marginalmente os limites para as “zonas mistas” ( $L_{den} > 65$  dB;  $L_n > 55$  dB).

Existem algumas diferenças relativamente à situação existente actualmente do ponto de vista morfológico, através da inclusão da via transversal T1 e através do prolongamento da Rua Jacinto Duarte. Do ponto de vista geral, as diferenças qualitativas e quantitativas não são, no entanto, muito grandes.

Assim, as principais fontes de ruído continuam na situação prospectiva a ser, grosso modo, as mesmas, existentes actualmente, com a ocorrência de emissões adicionais de ruído derivadas do tráfego na via T1 e no prolongamento da Rua Jacinto Duarte.

As emissões adicionais derivadas da Rua Jacinto Duarte não se afiguram problemáticas, visto os níveis de exposição ao ruído previstos junto aos edifícios residenciais localizados na sua proximidade se encontrarem dentro dos limites permitidos segundo a classificação das zonas proposta.

No caso da nova via T1, pode-se constatar que na zona prevista para o parque verde nascente, os níveis de exposição ao ruído encontram-se manifestamente acima dos limites característicos.

Sublinhe-se ainda, que algumas vias rodoviárias existentes actualmente vêm os seus níveis de emissão reduzidos em comparação com a situação actual, por motivo ou de um decréscimo nos volumes de tráfego ou através

da alteração de tráfegos para a situação futura, como é por exemplo o caso da actual Rua da República/EN8, que vê o seu volume de tráfego reduzido por migração de veículos automóveis para a futura via T1.

Para a situação prospectiva não se prevê nenhuma alteração considerável nos níveis do ruído de tráfego aéreo, pelo que a influência do ruído aéreo na zona do Plano continuará a ter pouca expressão face ao ruído global.

Globalmente, pode-se portanto observar, no mapa de ruído para a situação futura, que existirão zonas com uma extensão média onde os níveis para o indicador  $L_{den}$  se prevêem superiores a 55 dB, mas mesmo assim, abaixo dos 65 dB, enquanto que para o período nocturno existirão manchas com alguma abrangência onde os valores previstos para o indicador  $L_n$  são superiores a 45 dB, mas que, no entanto, se situam abaixo dos 55 dB.

#### **Plano de Pormenor 5 da Zona de Intervenção da EXPO'98 (PP5)**

A comparação entre a situação actual e a situação prospectiva na zona de implantação deste Plano não revela diferenças a referir.

A influência do ruído de tráfego aéreo nesta zona é muito reduzida, situando-se os níveis para ambos os indicadores,  $L_{den}$  e  $L_n$ , abaixo dos 45 dB.

Relativamente ao ruído de tráfego ferroviário, pode-se observar que os níveis de exposição sonora são também sempre bastante baixos.

Deste modo, o ruído de tráfego rodoviário assume a preponderância, devido principalmente à presença na proximidade da área do Plano do IC17/A36/CRIL e do IC2/A30, mas também devido à circulação de tráfego automóvel na Via do Oriente/Estrada Velha de Beirolas. No entanto, devido á presença de edifícios destinados a escritórios, serviços e comércio colocados em primeira linha paralelamente à referida via de tráfego, servindo de protecção acústica, constata-se que os níveis de exposição

sonora junto dos edifícios de habitação se encontram sempre abaixo dos limites legais.

### **Plano de Pormenor da Quinta do Correio Mor (PPQCM)**

No caso deste Plano, pode-se constatar que também não existem diferenças importantes entre as situações actual e prospectiva.

Na área de implantação do PPQCM apenas se regista influência do ruído de tráfego rodoviário no ambiente sonoro exterior.

A observação da Carta de Ruído Prospectiva revela a importância do ruído de tráfego rodoviário decorrente das grandes infra-estruturas de tráfego (GIT), nomeadamente do IC18/A9/CREL e do IC22/A40 (Radial de Odivelas), que geram níveis de ruído com alguma expressão nas suas envolventes.

Saliente-se, no entanto, que não existem receptores sensíveis expostos directamente ao ruído produzido por estas GITs na zona do PPQCM.

A área considerada é atravessada na zona sul transversalmente pela actual EN250, que origina níveis de ruído com alguma relevância na sua proximidade. No entanto, não existem também, neste caso, receptores sensíveis expostos a níveis elevados de ruído. A quase totalidade dos edifícios preconizados que se situam em redor desta via rodoviária, bem como os preconizados para uma zona próxima do IC22/A40, são destinados a actividades terciárias.

Exceptua-se a consideração de um campus de saúde e bem estar (parcela P12) a localizar junto a futura rotunda de circulação automóvel na EN250, cuja área de implantação poderá (se não for salvaguardado o correcto afastamento da via rodoviária) ficar exposta a níveis de ruído não regulamentares.

A principal alteração do ponto de vista acústico na situação prospectiva, face à situação actual, prende-se com a introdução da via rodoviária longitudinal L1, a efectuar a ligação entre a actual EN250 (junto ao Hospital de Loures) e a EN8/EN115 junto à zona oeste da Cidade de Loures.

Na proximidade desta nova via L1 estão previstos alguns edifícios mistos para habitação e comércio, bem como a consideração de uma ampla parcela verde, actualmente já existente, como um parque urbano, equipado. Os níveis de exposição previstos para os indicadores  $L_{den}$  e  $L_{den}$  junto às fachadas destes edifícios, viradas para a referida via, bem como em grande parte da área dos parques urbanos preconizados junto à via L1, ultrapassam consideravelmente os valores aceitáveis e estipulados como limites na legislação.

Deste modo recomenda-se a distribuição das áreas edificadas destinados a habitação para as zonas menos ruidosas, estabelecendo as áreas dedicadas às actividades terciárias junto das fachadas mais expostas ao ruído do tráfego rodoviário que circulará na Via L1.

Numa parte não muito vasta das áreas destinadas aos parques urbanos não equipados na zona sul do Plano pode-se observar que os valores previstos se situam também ligeiramente acima do regulamentar. Neste caso, recomenda-se que as áreas que terão manifesta ocupação humana se passem a localizar nas áreas em que os níveis sonoros se encontrem conformes aos limites para as zonas sensíveis.

Excluindo-se estas situações, localizadas, pode-se observar globalmente, no mapa de ruído para a situação prospectiva, que a maior parte da área total de implantação do PPQCM apresenta níveis para o indicador  $L_{den}$  inferiores a 55 dB, e para o indicador  $L_n$  inferiores aos 45 dB.

## **Plano de Pormenor do Cabeço da Rosa (PPCR) e Variante a Bucelas (EN115, EN116)**

A análise da situação prospectiva permite concluir que a geração de tráfego por introdução do PPCR não agrava na prática os níveis de ruído na área do Plano, bem como os níveis de ruído emitido pelas vias próximas ao Plano: EN115, CM1250-4, e EN116, face à situação actualmente existente.

Por outro lado, a adopção da Variante a Bucelas, com o consequente desvio de tráfego da área urbana de Bucelas, introduz uma marcada alteração morfológica no ambiente sonoro da zona, consubstanciada numa marcada redução dos níveis de exposição sonora junto aos edifícios habitacionais situados naquela zona.

Algumas fachadas de edifícios de habitação situados junto da EN115, e junto da EN116, nesta zona, encontram-se expostos a níveis de ruído ligeiramente elevados, e acima dos limites regulamentares, situação que se verifica já actualmente. Tratando-se de estradas nacionais, intervenções com vista a corrigir estas situações ficam fora do âmbito do Município de Loures. Pode-se, no entanto, apontar, como exemplo de solução de redução de ruído a adoptar, a introdução de uma zona de velocidade de circulação reduzida, a 40 km/h, que permitiria resolver a maioria dos casos em desconformidade.

Sublinhe-se, que junto à Variante de Bucelas não se identificam actualmente receptores sensíveis, pelo que na situação futura de implementação desta nova via rodoviária se deverá precaver o estabelecimento de receptores sensíveis na proximidade da infraestrutura.

## **Plano de Pormenor da Quinta dos Almostéis (PPQA) e Plano de Pormenor do Antigo Quartel de Sacavém (PPAQS)**

A consideração conjunta destes dois Planos na situação prospectiva origina um moderado aumento de tráfego rodoviário na zona, face à situação actual. Este aumento de tráfego rodoviário médio situa-se nos 38%, variando conforme a via considerada entre os 11% e os 100%. A EN250/EM631 irá descarregar principalmente o aumento de tráfego atraído/gerado pelos PPQA e PPAQS na A8 (a Oeste) e na Praça da República em Sacavém (a Leste) e a consequente distribuição pelas vias que aí desembocam (EN10, Rua Auta da Palma Carlos, Rua Domingos José de Moraes).

No entanto, o acréscimo de emissão sonora das vias rodoviárias devido a este aumento de tráfego situa-se geralmente abaixo dos 2 dB, pelo que a comparação macroscópica entre a situação prospectiva e a situação actual não apresenta diferenças dignas de registo.

Ao longo da EN250/EM631, bem como ao longo da EN10, em Sacavém, podem-se identificar casas de habitação cujas fachadas viradas para a via rodoviária se encontram expostas a níveis de ruído acima dos limites regulamentares, situação que se verifica já actualmente. Tratando-se de estradas nacionais, intervenções com vista a corrigir estas situações ficam fora do âmbito do Município de Loures.

Edifícios de habitação localizados na Rua Auta da Palma Carlos, e EM507, têm também algumas fachadas expostas a níveis de ruído ligeiramente elevados, situação também já existente actualmente.

Na situação prospectiva, os níveis de exposição sonora junto às fachadas do conjunto de edificado preconizado para a área do PPAQS encontram-se todos dentro dos limites regulamentares.

### **Troço Sul da Variante a Lousa (EN8) e EM632**

A parte sul da Variante da Lousa efectua uma ligação mais directa da EN539-1 à EN8, a sul da Lousa. Os volumes de tráfego são bastante reduzidos pelo que os níveis de ruído na envolvente são pouco importantes.

Em relação à EM632 trata-se de uma via que efectua a ligação da EN374-2 (acessos à auto-estrada A8, nó da Lousa) à EN8, a norte da Lousa.

A introdução desta via EM632 permite desviar substancialmente o tráfego que circula na EN8 e que atravessa actualmente a localidade da Lousa. Deste modo, os níveis de exposição sonora junto à EN8 diminuem consideravelmente, passando os limites regulamentares a serem respeitados na situação prospectiva, em praticamente todas as situações, nesta zona.

Refira-se, ainda, que existem alguns receptores sensíveis na proximidade do traçado de implantação da EM632 mas que, no entanto, ficam expostos a níveis bastante inferiores a 65 dB  $L_{den}$  e 55 dB  $L_n$ .

Deste modo, deve ser acutelada a possibilidade de localização de futuros receptores sensíveis nas proximidades do traçado da EM632, com base nos níveis de ruído previstos na situação prospectiva.

### **Variante a Pinheiro de Loures**

A adopção da Variante a Pinheiro de Loures permite desviar uma quantidade considerável de tráfego automóvel da EN8, pelo que a situação prospectiva antevê uma melhoria substancial do ambiente sonoro exterior em redor desta via rodoviária.

De facto, os níveis de exposição sonora junto às fachadas mais expostas das casas de habitação localizadas junto da EN8 diminuem consideravelmente na situação prospectiva com a utilização da Variante, e, na grande maioria dos casos, os limites regulamentares são respeitados junto dos receptores

sensíveis. Em muito poucos casos, restantes, os níveis de exposição ultrapassarão apenas marginalmente os limites estipulados.

Na proximidade do traçado de implantação da Variante a Pinheiro de Loures não se identificaram praticamente quase nenhum receptores sensíveis, à excepção de algumas casas de habitação, localizadas mais perto da via rodoviária em que os níveis de exposição junto das fachadas viradas para a estrada ultrapassarão ligeiramente os limites vigentes (algumas vivendas na Rua Poeta António Aleixo, Rua Quinta das Palhescas, em Pinheiro de Loures).

A situação mais problemática prende-se com algumas casas de habitação situadas junto à EM539-3, no Tojalinho, no troço comum à Variante a Pinheiro de Loures, cujas fachadas ficarão expostas a níveis de ruído rodoviário muito elevados ( $L_{den} > 70$  dB;  $L_n > 60$  dB).

Tratando-se de uma infraestrutura no âmbito de uma estrada de tipologia nacional julga-se que a responsabilidade de gestão e redução de ruído neste caso não recai sobre o Município de Loures.

De qualquer modo, a título de sugestão, aconselha-se a contemplar um programa de monitorização de ruído junto a estes receptores sensíveis na situação prospectiva de construção da Variante a Pinheiro de Loures de modo a permitir aferir e quantificar os níveis de ruído realmente existentes na prática, antes de considerar potenciais intervenções de redução de ruído.

### **Conclusão da Via de Cintura (ER19/VCAML; EN115) e da Via L5 na Urbanização do Infantado**

A conclusão da Via de Cintura permite estabelecer uma ligação rápida entre o IC1/A8 e o IC18/A9/CREL, e ao MARL em São Julião do Tojal, evitando assim a utilização do traçado actual da EN115.

O traçado adoptado para esta conclusão da Via de Cintura utiliza grande parte do actual traçado da EN115, pelo que em termos gerais as diferenças entre a situação prospectiva e a situação actual são bastante reduzidas. Exceptua-se um troço central a ser construído ligeiramente a Norte do actual traçado da EN115, entre duas rotundas, e que irá permitir desviar o tráfego da já mencionada EN115. Consequentemente, nessa zona, os níveis de ruído a que algumas casas de habitação se encontram actualmente expostas decrescem consideravelmente, e os mesmos passam a estar abaixo dos limites estipulados. Junto a este novo troço não se identificaram receptores sensíveis actualmente, pelo que se aconselha preservar esta situação.

Tanto na situação actualmente existente, como na situação prospectiva, existem várias casas de habitação localizadas junto da actual EN115 (Rua Funchal, à saída da Urbanização do Infantado para Norte) expostas a níveis de ruído elevados, dado a proximidade à via rodoviária. Tratando-se de uma infraestrutura de cariz de estrada nacional, julga-se esta situação como não sendo directamente da alcada do Município de Loures.

A conclusão da Via L5, estabelecendo a ligação entre a Av. das Descobertas, junto ao empreendimento Loures Shopping, e a Via de Cintura, numa rotunda localizada a Norte da Rua Funchal, introduz uma nova fonte de ruído na zona que atravessa. Apesar disso, não se consideram os níveis de ruído emitidos como sendo muito elevados, e também não se identificaram receptores sensíveis localizados na proximidade da via prospectiva, expostos a níveis de ruído considerados acima dos limites regulamentares.

## 5. PLANO DE INTERVENÇÃO

### 5.1 Princípios

Os planos de intervenção em matéria da gestão e redução de ruído destinam-se, segundo a legislação aplicável, a definir acções e medidas de minimização de ruído no sentido de melhorar a qualidade do ambiente sonoro e de procurar repor os níveis existentes e prospectivos de ruído ambiente dentro de limites estipulados. Estes limites referem-se, na legislação nacional, a zonas sensíveis e mistas, e consideram os distintos períodos de referência: diurno, entardecer e nocturno.

O princípio que orientou a procura das possíveis soluções do plano de intervenção preconizado tem como base as suas tipologias, as suas viabilidades práticas de implementação (tanto em termos técnicos como em termos económicos), e as suas relações custo-benefício.

Neste âmbito, foi também levado em conta o facto de apesar de ser mais importante minimizar os valores de emissão de ruído das fontes sonoras relevantes, a sua exequibilidade é muitas vezes questionável do ponto de vista prático e económico, ou mesmo impossível tecnicamente, pelo que poderá interessar nesses casos reduzir os valores de recepção local nas zonas com sensibilidade ao ruído.

Assim, pode-se distinguir três tipos de intervenção:

- Intervenção nas fontes de ruído
- Intervenção na propagação sonora na atmosfera
- Intervenção nos receptores bem como na distribuição e ordenamento dos usos do solo e dos usos do edificado.

## 5.2 Metodologia Geral

O presente plano de intervenção resultou da avaliação da situação acústica patente na Carta de Ruído Prospectiva elaborada para a situação futura e uma confrontação com os limites expressos para as zonas sensíveis e mistas.

As cartas de ruído para os indicadores  $L_{den}$  e  $L_n$  referentes à situação prospectiva mostram as áreas geográficas expostas ao ruído ambiente caracterizado em intervalos de níveis sonoros (normalizados de 5 em 5 dB), delimitadas pelas diferentes curvas isofónicas.

As zonas onde os valores para os indicadores  $L_{den}$  e  $L_n$  ultrapassam marginalmente os limites estipulados devem ser consideradas como de vigilância, tendo em conta todas as incertezas associadas a todo o processo de avaliação acústica, quer experimental, quer previsional, quer de cálculo, que pode assumir valores da ordem de grandeza dos 2 a 3 dB. Tais valores poderão, contudo, indicar desvios marginais que devem ser vigiados para não crescerem. Não justificam, portanto, na presente fase, qualquer acção.

Para valores de desvio superiores, foram, sempre que possível segundo os princípios referidos no ponto 5.1, apreciadas e recomendadas medidas minimizadoras ou correctivas a aplicar.

Estas medidas minimizadoras ou correctivas foram seleccionadas utilizando os critérios de eficácia técnica e de razoável custo associado, seguindo as boas práticas de Engenharia Acústica, no sentido de reduzir a extensão das curvas isofónicas e, como tal, a exposição das populações ao ruído. As soluções foram desenhadas no sentido de não interferir com a funcionalidade das infra-estruturas urbanas (sobretudo de transportes) nem com o espaço urbano consolidado.

As soluções apontadas neste plano são as que correspondem à melhor relação benefício-custo, no actual estado da arte.

A responsabilidade pela redução de ruído das GIT é alheia à CML, pelo que serão as entidades gestoras destas infra-estruturas rodoviárias as responsáveis pelos respectivos planos de gestão e de redução de ruído.

## 5.3 Recomendações

### 5.3.1 Soluções de Minimização de Ruído

O plano de intervenção preconizado deriva da análise previamente apresentada bem como de considerações de viabilidade das soluções técnicas e da ordem prática das suas implementações.

#### **Plano de Urbanização de Santo António dos Cavaleiros - PUSAC**

Recomendam-se as seguintes medidas de minimização de ruído:

➔ Redução de velocidade:

- Adopção do limite de velocidade de 40 km/h para a EN8, entre a Av. Salgado Zenha e o Largo Francisco Morais/Largo Santo António (junto a paragem de autocarro perto do conjunto de prédios situados a oeste da EN8),
- Adopção do limite de velocidade de 30 km/h desde este último ponto até ao cruzamento com a rotunda do Almirante/EN250.

Os mapas de ruído locais resultantes desta medida estão ilustrados nas Figuras 8 e 9, para ambos os indicadores de ruído legais.



Figura 8 – Redução de velocidade; Esquerda: Av. Salgado Zenha a Rua N.º Sr.º Nazaré; Direita: Rua N.º Sr.º Nazaré a Rotunda do Almirante; Indicador  $L_{den}$



Figura 9 – Redução de velocidade; Esquerda: Av. Salgado Zenha a Rua N.º Sr.ª Nazaré; Direita: Rua N.º Sr.ª Nazaré a Rotunda do Almirante; Indicador  $L_n$

➔ Barreiras Acústicas:

- Introdução de 2 barreiras acústicas (B\_1 e B\_2) junto à escola EB23 Maria Veleda.

Uma das barreiras localiza-se na Av. Vasco da Gama, a outra na Av. Conde de Avranches, como se ilustra na Figura 10.

- Introdução de 1 barreira acústica (B\_3) junto à Escola Secundária José Cardoso Pires, localizada na Via L1, Rua Virgílio Ferreira, Bela Vista, como se ilustra na Figura 13.
- Introdução de 1 barreira acústica (B\_4) junto à escola EB1 e JI de Santo António dos Cavaleiros, situada na Rua Cesário Verde, como se ilustra na Figura 16.
- Introdução de 1 barreira acústica (B\_5) junto à escola EB23 General Humberto Delgado, situada na Rua António Sérgio, como se ilustra também na Figura 16.
- Introdução de 1 barreira acústica (B\_6) junto ao Centro de Saúde de Santo António dos Cavaleiros, situada na Av. Manuel Carlos de Andrade, como se ilustra na Figura 10.

Nas Figuras 10 a 18 apresentam-se também os mapas de ruído locais para ambos os indicadores de ruído legais com estas medidas implementadas. São também mostrados os mapas de ruído locais para o indicador de ruído  $L_d$ , visto nestes casos ser o indicador mais importante a avaliar, por se tratar de escolas com funcionamento quase exclusivamente durante o dia e de um centro de saúde onde as pessoas permanecem normalmente também apenas durante o dia.

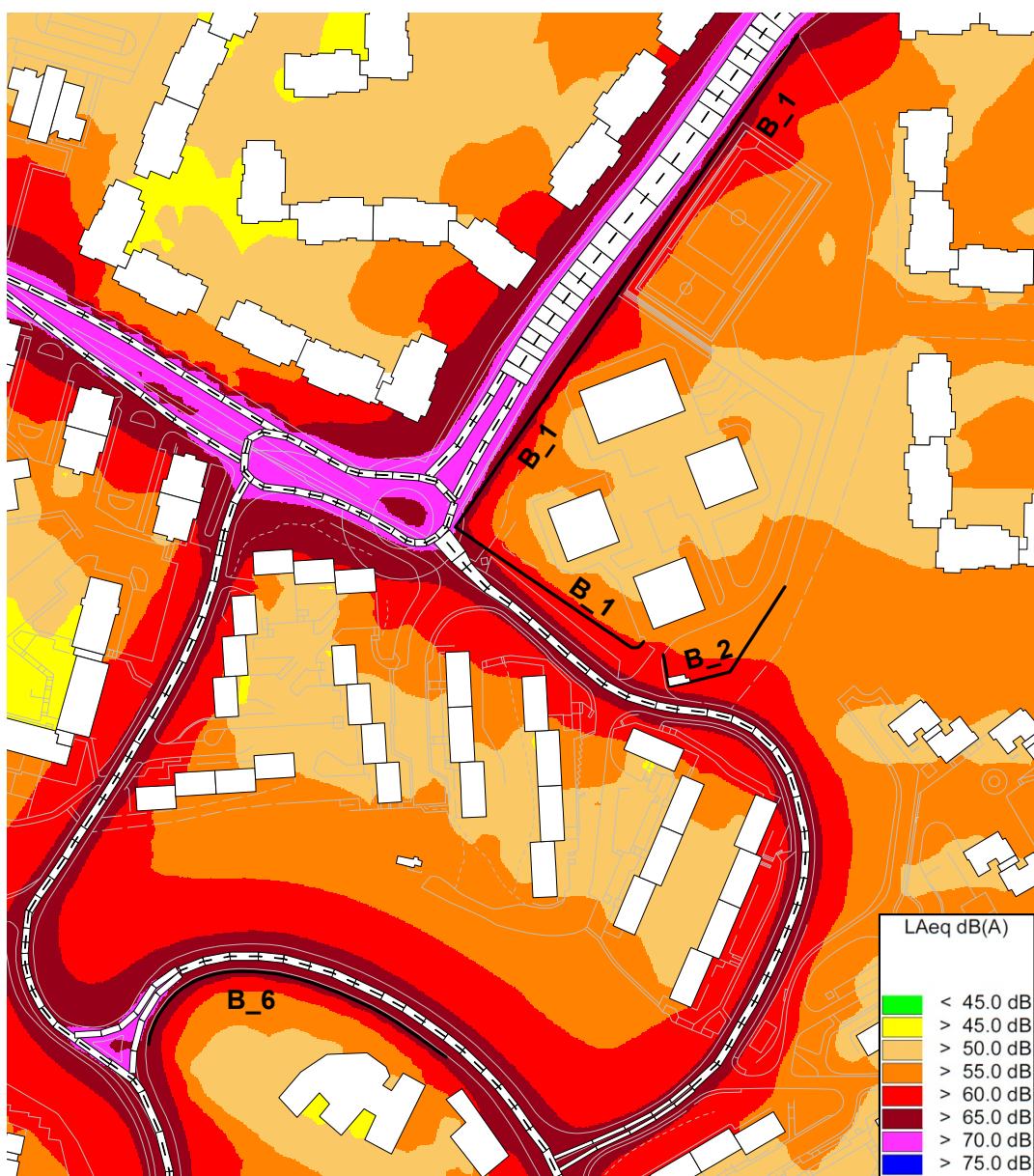


Figura 10 – Implantação das barreiras B\_1, B\_2 e B\_6; Indicador  $L_{den}$

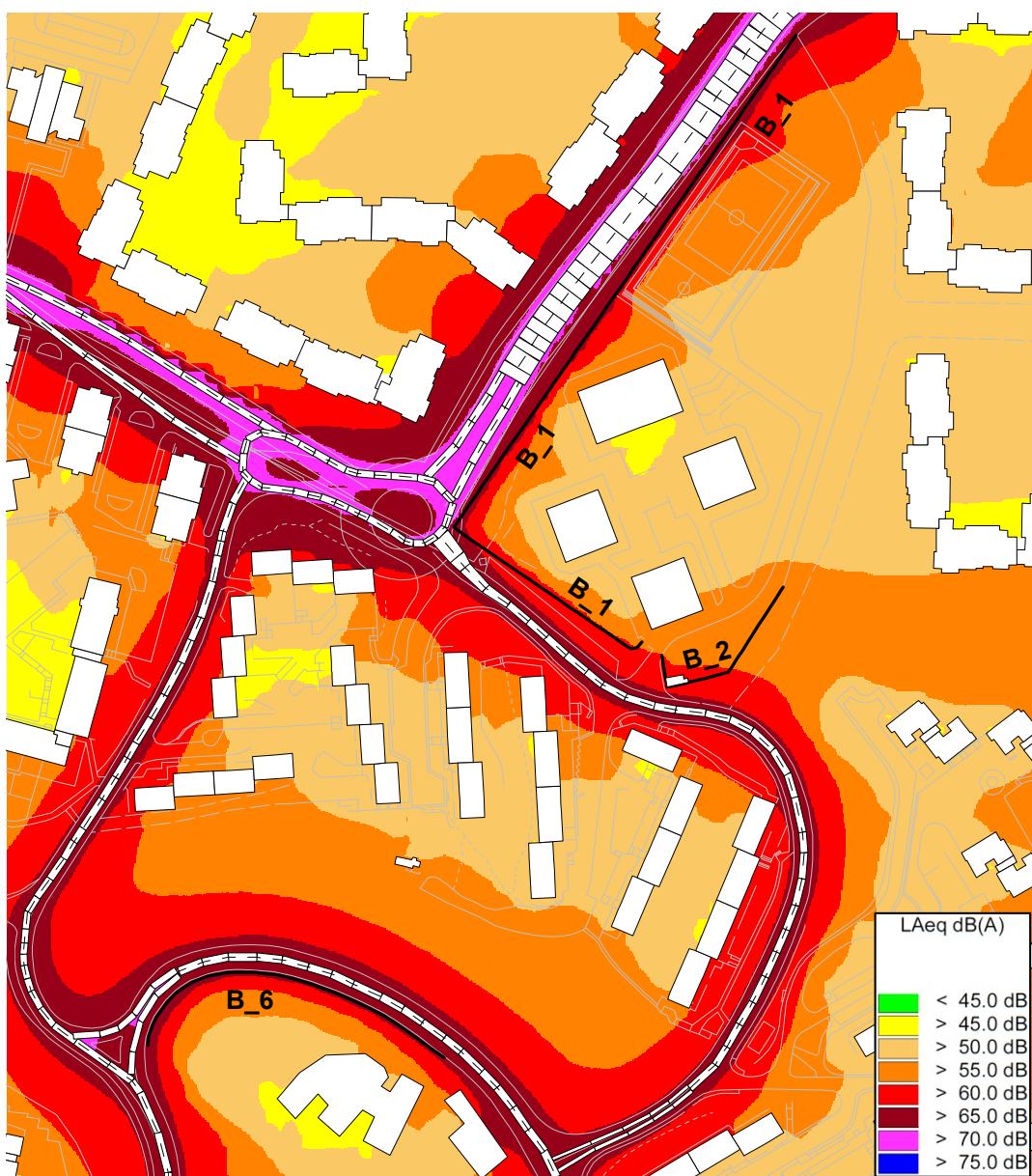


Figura 11 – Implantação das barreiras B\_1, B\_2 e B\_6; Indicador  $L_d$

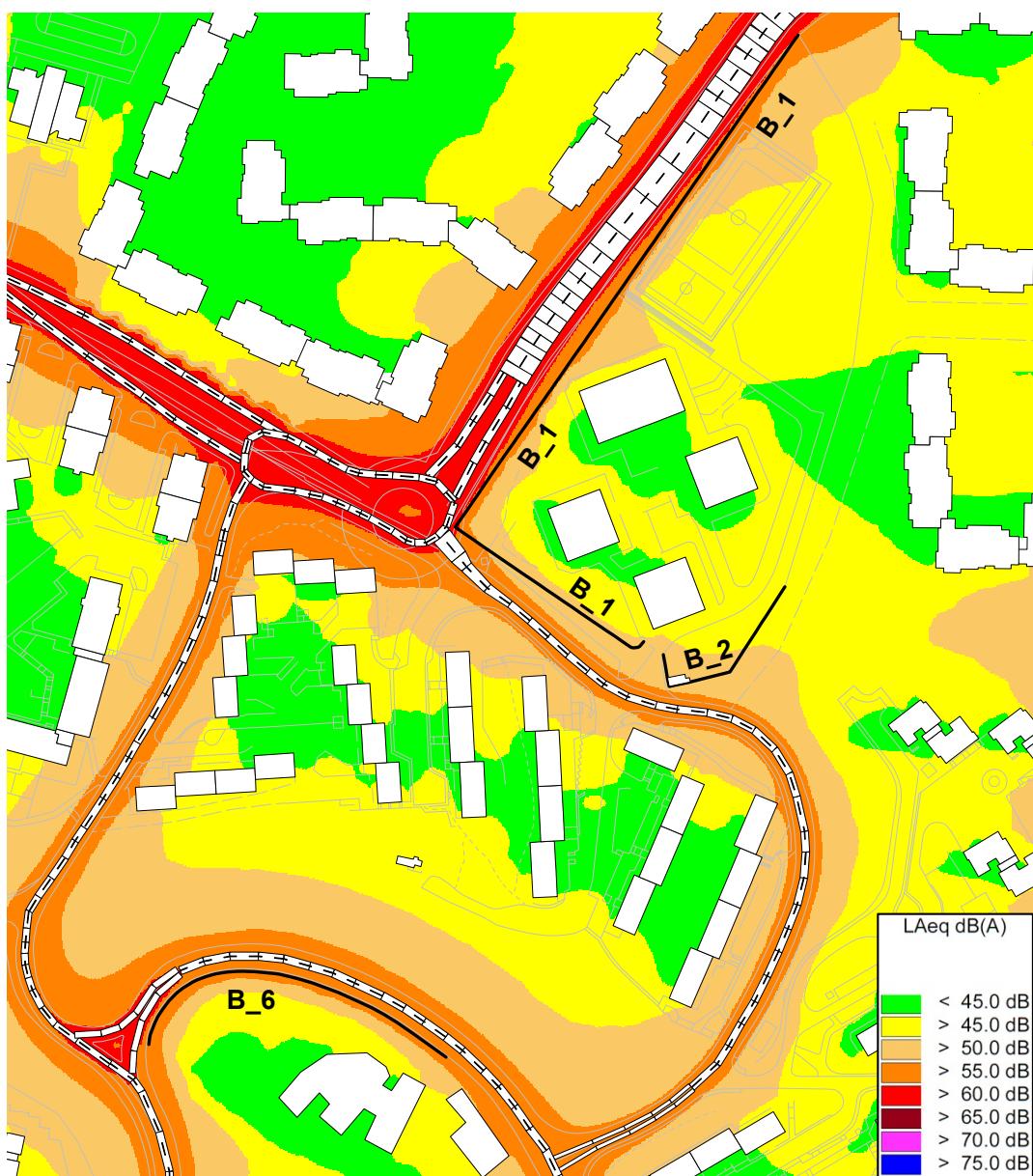


Figura 12 – Implantação das barreiras B\_1, B\_2 e B\_6; Indicador  $L_n$

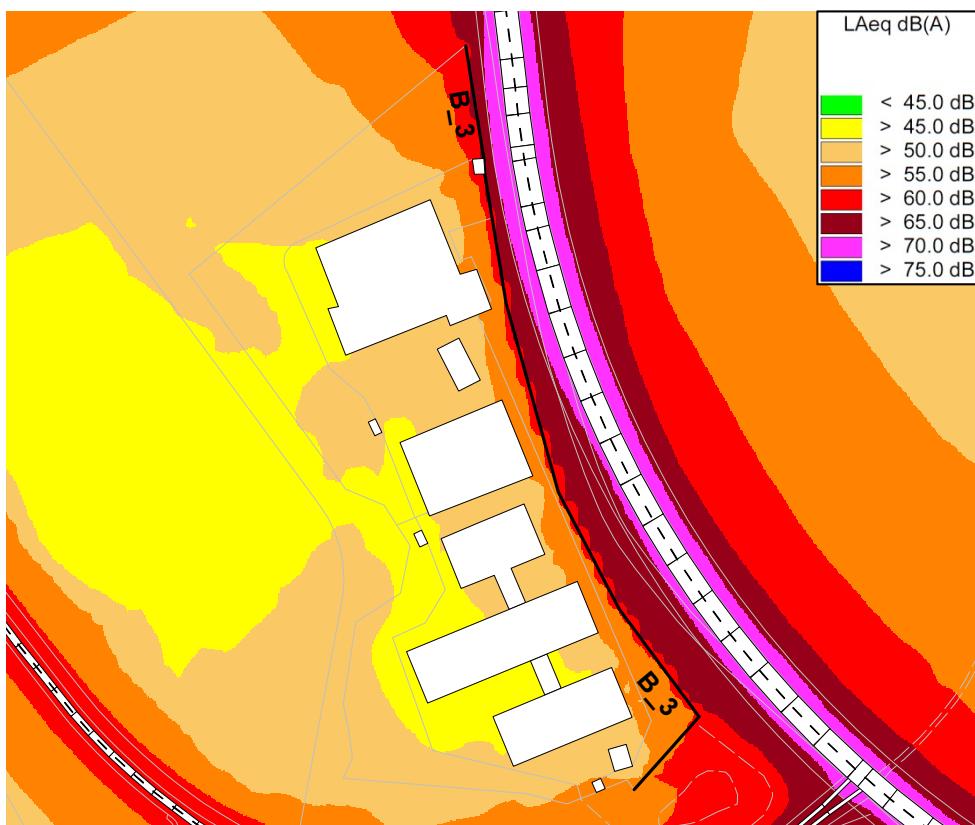


Figura 13 – Implantação da barreira B\_3; Indicador  $L_{den}$

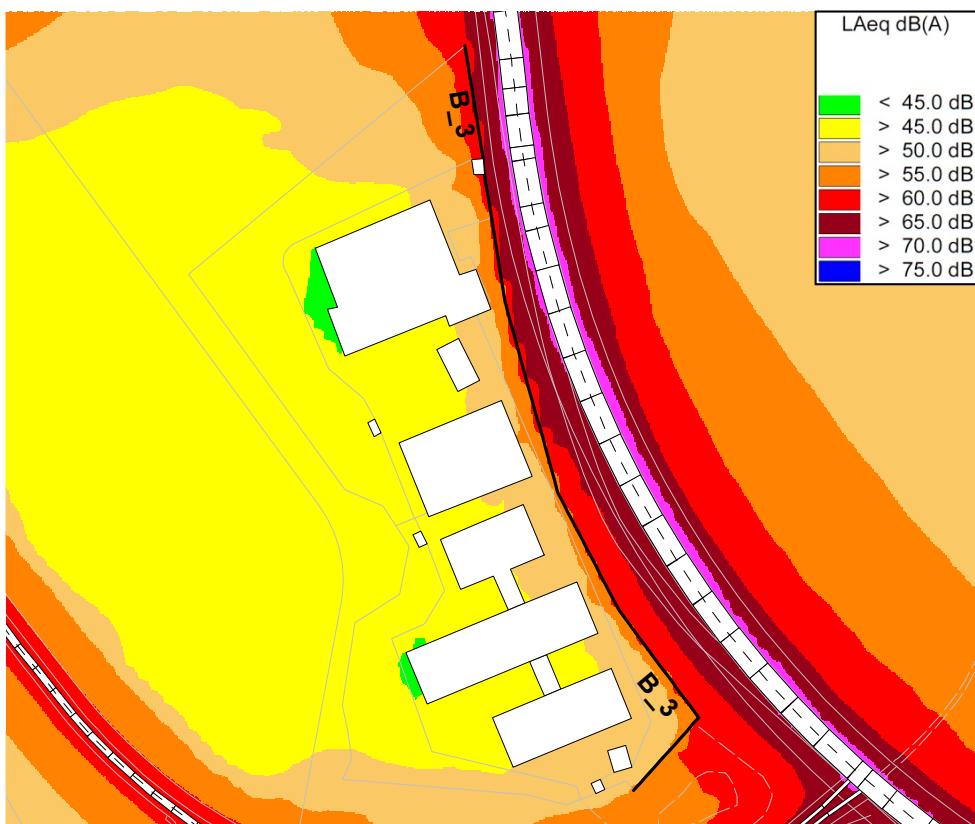


Figura 14 – Implantação da barreira B\_3; Indicador  $L_d$

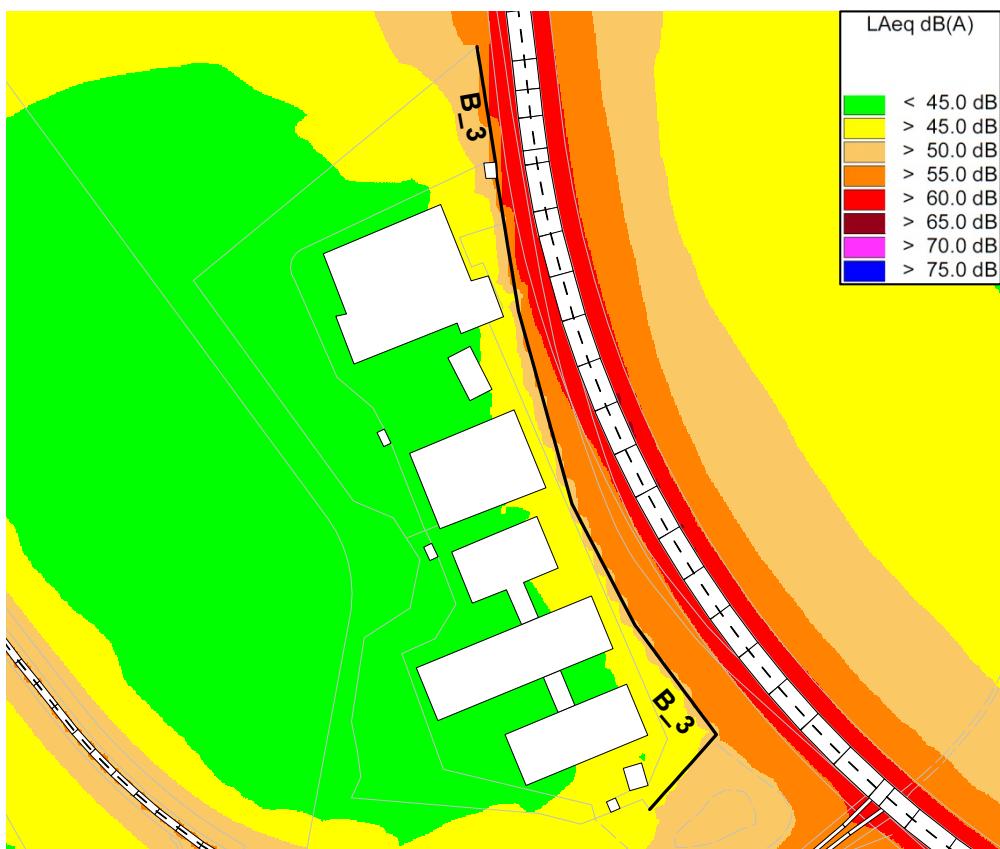


Figura 15 – Implantação da barreira B\_3; Indicador  $L_n$



Figura 16 – Implantação das barreiras B\_4 e B\_5; Indicador  $L_{den}$

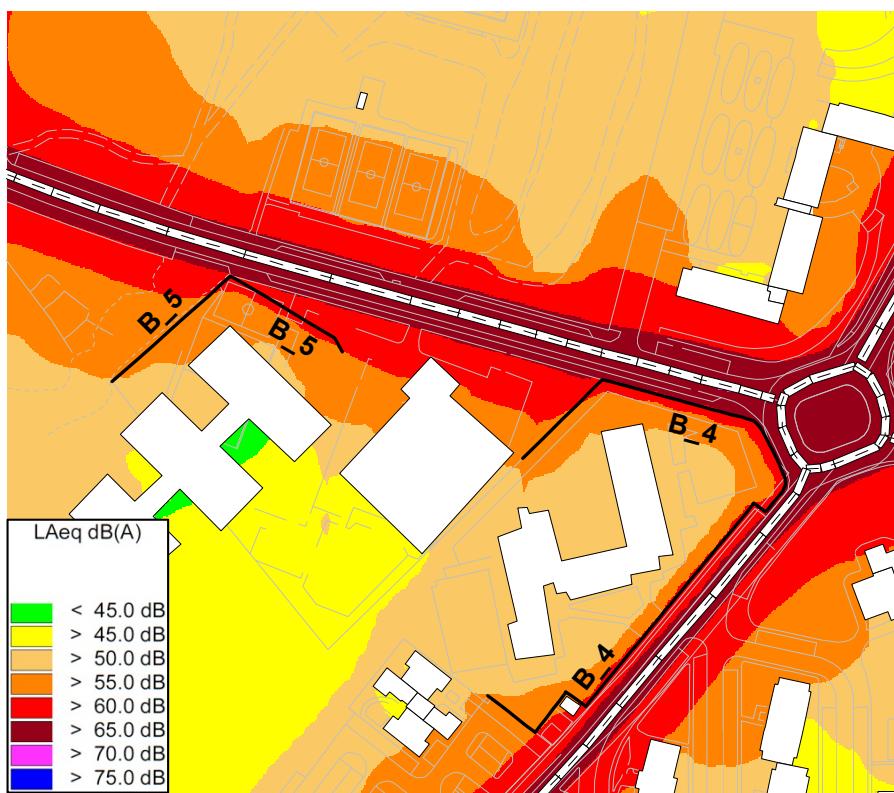


Figura 17 – Implantação das barreiras B\_4 e B\_5; Indicador  $L_d$

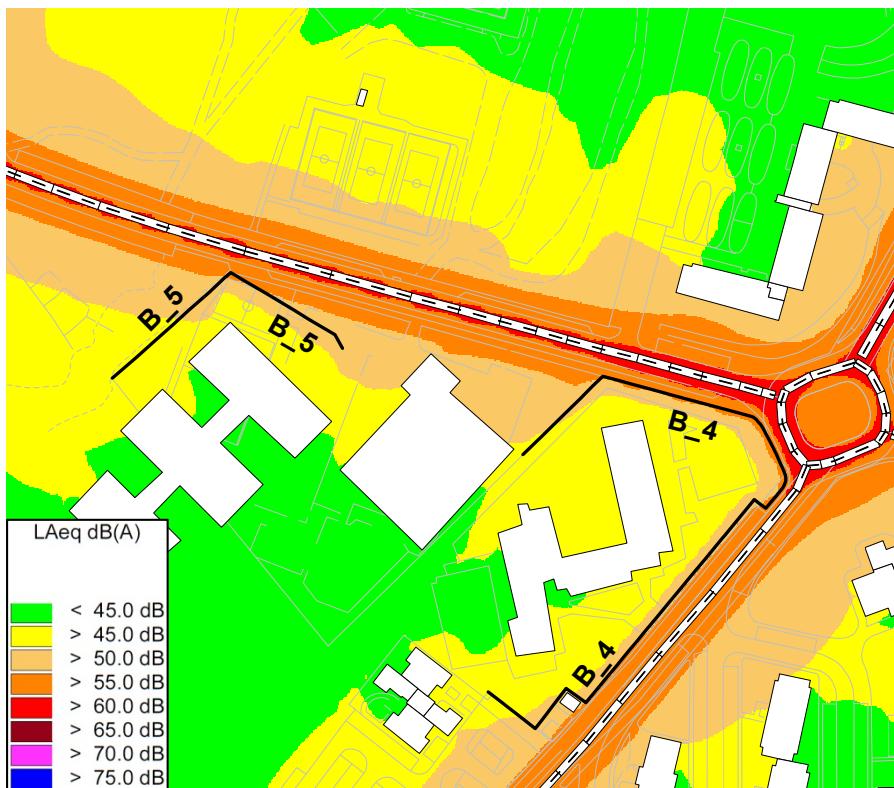


Figura 18 – Implantação das barreiras B\_4 e B\_5; Indicador  $L_n$

Na Tabela 1 informa-se sobre as principais características das barreiras acústicas preconizadas.

Tabela 1 – Características das barreiras acústicas para minimização de ruído

Barreira	Extensão [m]	Altura [m]	Absorvente	Obs.
B_1	325,0	3,0	sim (interior e exterior)	
B_2	77,0	2,0	sim (interior e exterior)	
B_3	327,5	4,0	sim (interior e exterior)	
B_4	300,0	3,2	não	pode ser muro de alvenaria
B_5	110,0	3,0	não	pode ser muro de alvenaria
B_6	140,0	2,0	sim (interior e exterior)	

➔ Reforço de isolamento de fachadas para edificado novo

- Os valores dos índices de isolamento a sons de condução aérea deverão ser  $\geq 35$  dB nas fachadas dos edifícios dos conjuntos de novos prédios de habitação colectiva expostas às vias de tráfego mais ruidosas.

**Plano de Pormenor da Zona Nascente de Loures - PPZNL**

Recomendam-se as seguintes medidas de minimização de ruído:

➔ Barreiras Acústicas:

- Introdução de 1 barreira acústica (B\_1) junto à Escola Secundária José Afonso.

A barreira localiza-se na Rua da República, como se ilustra na Figura 19. Refira-se a existência de um muro de alvenaria com cerca de 1,70 m de altura a servir de delimitação do terreno que poderá ser alteado até à altura desejada.

- Introdução de 1 barreira acústica (B\_2) junto ao novo parque verde nascente, implantada paralelamente à nova via variante transversal T1, como se ilustra na Figura 22.

Nas Figuras 19 a 24, ilustra-se também os mapas de ruído locais para ambos os indicadores de ruído legais com estas medidas implementadas. São também mostrados os mapas de ruído locais para o indicador de ruído  $L_d$ , visto nestes dois casos ser o indicador mais importante a avaliar, por se tratar de uma escola com funcionamento quase exclusivamente durante o dia e de um parque onde as pessoas usufruem do seu espaço normalmente também apenas durante o dia.

Os mapas de ruído locais das Figuras 22 a 24 reportam-se a uma altura de 1,5 m acima do solo (representativa da altura de uma pessoa no parque).

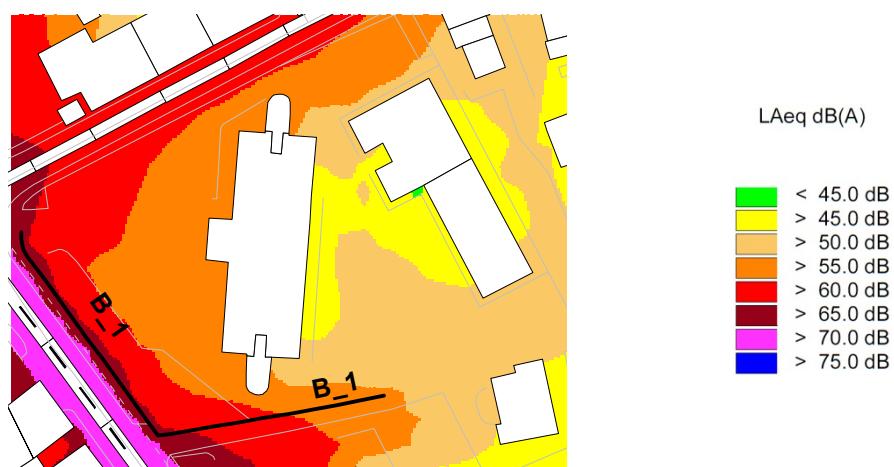


Figura 19 – Implantação da barreira B\_1; mapa de ruído global resultante – indicador  $L_{den}$

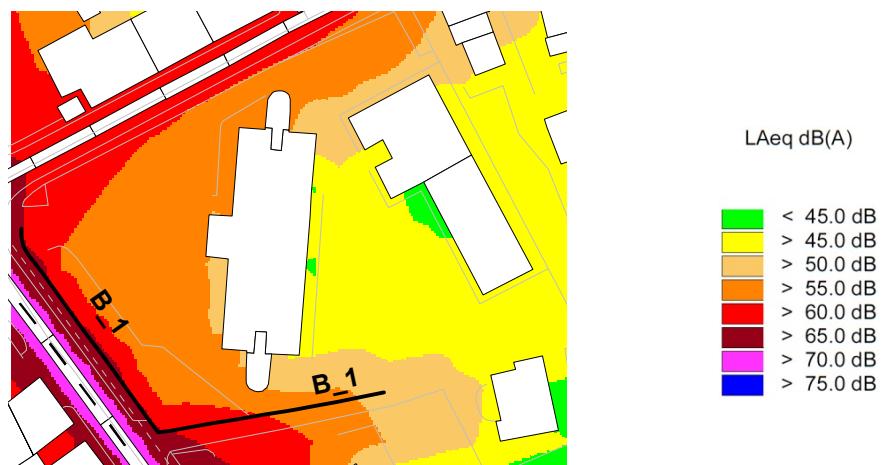


Figura 20 – Implantação da barreira B\_1; mapa de ruído global resultante – indicador  $L_d$



Figura 21 – Implantação da barreira B\_1; mapa de ruído global resultante – indicador  $L_n$

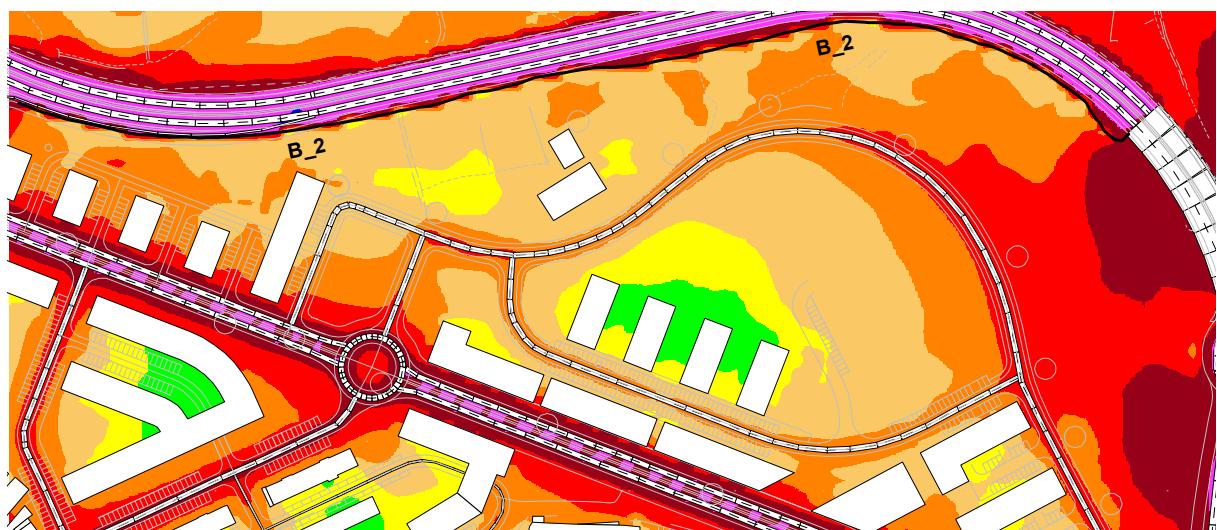


Figura 22 – Implantação da barreira B\_2; mapa de ruído global resultante (1,5 m do solo) – indicador  $L_{den}$

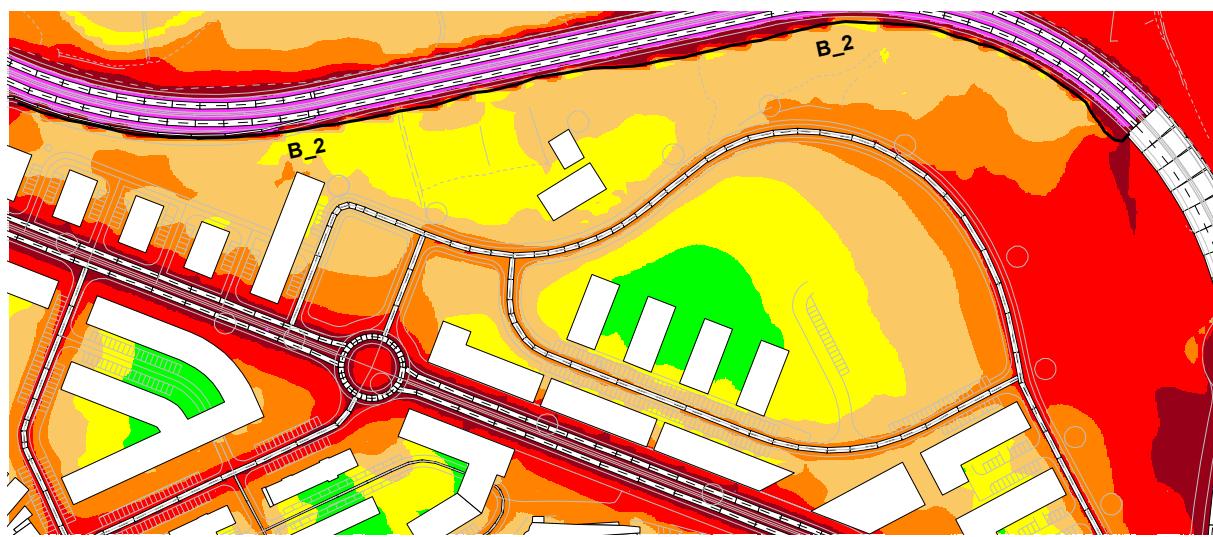


Figura 23 – Implantação da barreira B\_2; mapa de ruído global resultante (1,5 m do solo – indicador  $L_d$ )



Figura 24 – Implantação da barreira B\_2; mapa de ruído global resultante (1,5 m do solo) – indicador  $L_n$

Na Tabela 2 informa-se sobre as principais características das barreiras acústicas preconizadas.

Tabela 2 – Características das barreiras acústicas para minimização de ruído

Barreira	Extensão [m]	Altura [m]	Absorvente	Obs.
B_1	95,0	3,2	não	pode ser muro de alvenaria
B_2	585,0	3,5	sim (interior e exterior)	

- ➔ Reforço de isolamento de fachadas para edificado novo
- Os valores dos índices de isolamento a sons de condução aérea deverão ser  $\geq 35$  dB nas fachadas expostas às vias de tráfego mais ruidosas, de novos prédios de habitação colectiva a virem a ser construídos, caso da Rua da República/EN8.

### **Plano de Pormenor da Quinta do Correio Mor (PPQCM)**

Recomendam-se as seguintes medidas de minimização de ruído:

- ➔ Barreiras Acústicas:
- Introdução de 2 barreiras acústicas (B\_1e B\_2) junto às áreas mais amplas do parque urbano equipado localizado na zona nascente do PPQCM, implantadas paralelamente à nova via variante longitudinal L1, como se ilustra na Figura 25.

Nas Figuras 25 a 27, mostra-se também os mapas de ruído locais para ambos os indicadores de ruído legais com estas medidas implementadas. É também mostrado o mapa de ruído local para o indicador de ruído  $L_d$ , visto ser o indicador mais importante a avaliar, por se tratar de um parque onde as pessoas usufruem do seu espaço normalmente apenas durante o dia.

Os mapas de ruído locais das Figuras 25 a 27 reportam-se a uma altura de 1,5 m acima do solo (representativa da altura de uma pessoa no parque).

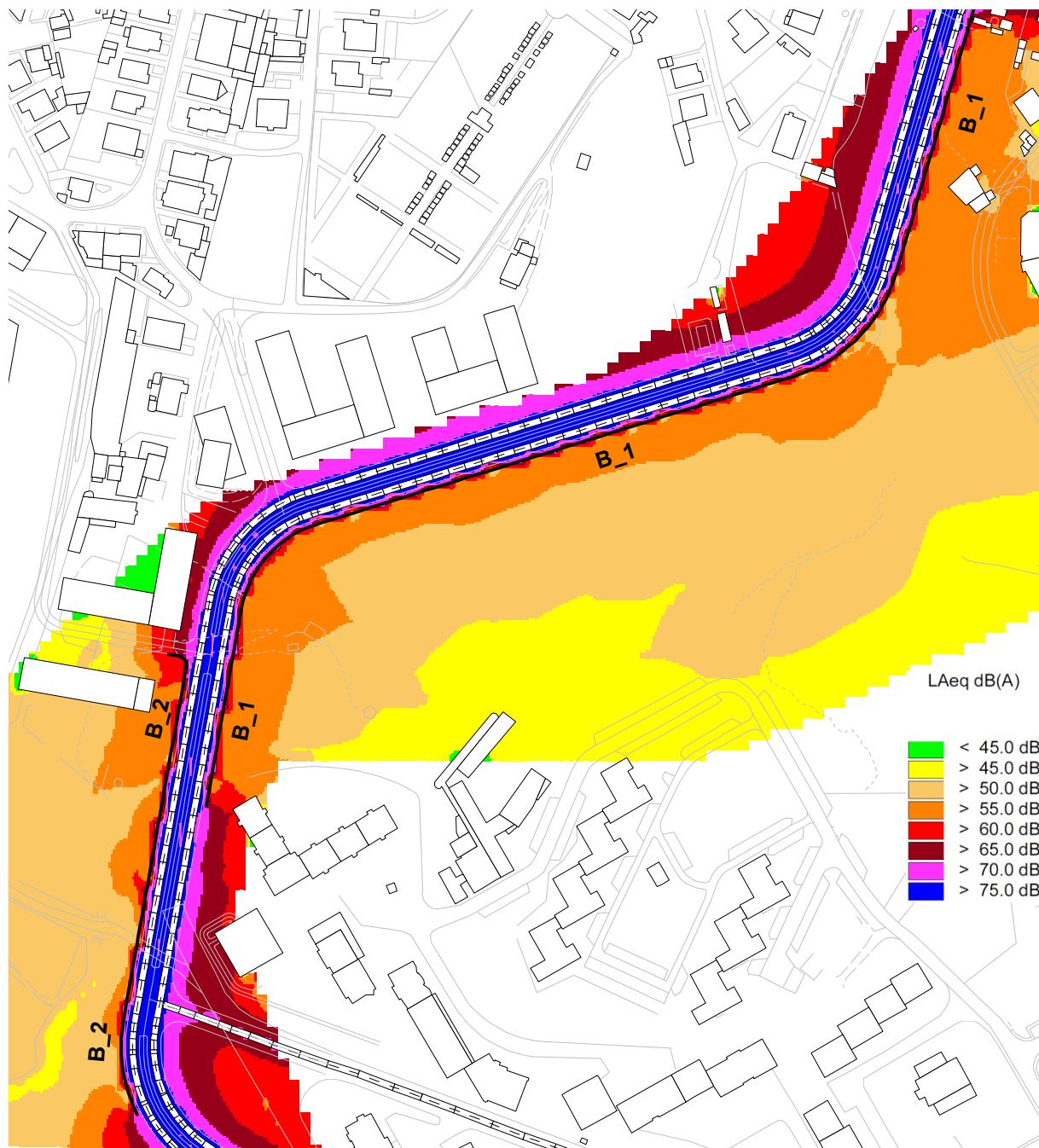


Figura 25 – Implantação da barreira B\_1 e da barreira B\_2; mapa de ruído resultante (1,5 m do solo)– indicador  $L_{den}$



Figura 26 – Implantação da barreira B\_1 e da barreira B\_2; mapa de ruído resultante (1,5 m do solo)– indicador  $L_d$



Figura 27 – Implantação da barreira B\_1 e da barreira B\_2; mapa de ruído resultante (1,5 m do solo)– indicador  $L_n$

Na Tabela 3 informa-se sobre as principais características das barreiras acústicas preconizadas.

Tabela 3 – Características das barreiras acústicas para minimização de ruído

Barreira	Extensão [m]	Altura [m]	Absorvente	Obs.
B_1	585,0	3,2	sim (lado virado p/ via)	
B_2	225,0	3,2	sim (lado virado p/ via)	

- ➔ Reforço de isolamento de fachadas para edificado novo
- Os valores dos índices de isolamento a sons de condução aérea deverão ser  $\geq 35$  dB nas fachadas destinadas a habitação dos edifícios mistos, quando expostas ao ruído da Via L1.

### 5.3.2 Procedimentos de Ordenamento

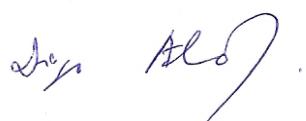
Ao nível da intervenção urbanística, recomendam-se, ainda, os seguintes procedimentos de ordenamento:

- A localização das novas construções deverá ter em conta a distribuição espacial do ruído ambiente exterior.
- Para tal, deverá ter-se especial atenção à informação constante das cartas de ruído, incluídas em volume separado, a fim de que novos receptores sensíveis localizados em zonas sensíveis ou mistas não fiquem expostos a níveis de ruído superiores aos limites definidos na legislação aplicável.
- Os projectos de arquitectura dos edifícios de habitação deverão distribuir as zonas de usos mais sensíveis (quartos de dormir, salas) para junto das fachadas menos ruidosas.
- Os projectos de arquitectura dos edifícios mistos, para habitação e escritórios, comércio e serviços, deverão distribuir sempre que possível as áreas destinadas ao uso não habitacional para junto das fachadas

mais ruidosas, e as áreas destinadas exclusivamente para uso habitacional para junto das fachadas/zonas menos ruidosas.

- Os projectos de arquitectura dos edifícios destinados a actividades escolares deverão atribuir as zonas de usos mais sensíveis (salas de aula, biblioteca, salas de estudo, etc.) para junto das fachadas menos ruidosas.
- Os projectos de arquitectura dos edifícios destinados a cuidados de saúde (hospitais, centros de saúde) deverão prever as zonas de usos mais sensíveis para junto das fachadas menos ruidosas, instalando as zonas destinadas a usos menos sensíveis (serviços administrativos, refeitórios, salas de espera) para junto das fachadas mais ruidosas.
- Os projectos de arquitectura paisagística e de desenho de equipamentos urbanos em parques e zonas de lazer devem distribuir as áreas com manifesta ocupação humana para junto das zonas menos ruidosas.

Lisboa, Março 2015



Diogo Alarcão  
Eng.º, Ph.D.



J. L. Bento Coelho  
Eng.º, M.Sc., Ph.D.

## REFERÊNCIAS

- [1] – Regulamento Geral do Ruído, Decreto-Lei n.º 9/2007, 17 de Janeiro de 2007, rectificado pela Declaração de Rectificação n.º 18/2007 de 16 de Março
- [2] – Norma Portuguesa NP EN ISO 1996. “Acústica. Descrição, medição e avaliação do ruído ambiente. Parte1: Grandezas fundamentais e métodos de avaliação”, 2011
- [3] – Norma Portuguesa NP EN ISO 1996. “Acústica. Descrição, medição e avaliação do ruído ambiente. Parte 2: Determinação dos níveis de pressão sonora do ruído ambiente”, 2011
- [4] – Decreto-Lei n.º 146/2006 de 31 de Julho, que transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 25 de Junho de 2002 relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente, rectificado pela Declaração de Rectificação n.º 57/2006 de 31 de Agosto
- [5] – Agência Portuguesa do Ambiente, “Directrizes para Elaboração de Mapas de Ruído”, versão 3, Dezembro 2011
- [6] – NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB) – “Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières”, Journal Officiel du 10 mai 1995, article 6
- [7] – XP S 31-133, “Acoustique – Bruit des infrastructures de transports terrestres – Calcul de l’atténuation du son lors de sa propagation en milieu extérieur, incluant les effets météorologiques”, AFNOR, 2001
- [8] – “Guide du bruit des transports terrestres”, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980
- [9] – RMR96/SRMII – „Standard-Rekenmethode II, - Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerswet '96“, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. 20 Nov. 1996

- [10] – Norma Portuguesa NP-ISO 9613-1 – “Acústica. Atenuação do som na sua propagação ao ar livre. Parte 2 - Método geral de cálculo”. 2014
- [11] – ISO 9613 – “Acoustics. Attenuation of sound during propagation outdoors. Part 1. Calculation of the absorption of sound by the atmosphere. Part 2. General method of calculation”. 1996
- [12] – European Civil Aviation Conference Document 29 (ECAC Doc. 29), “Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports”, 2nd edition, 1997
- [13] – Plano de Urbanização de Santo António dos Cavaleiros, Estudo Acústico, Relatório Técnico, CAPS – Instituto Superior Técnico, Maio 2012
- [14] – Plano de Pormenor da Zona Nascente de Loures, Estudo Acústico, Relatório Técnico, CAPS – Instituto Superior Técnico, Maio 2012

## ANEXO 1 – Dados de Tráfego Rodoviário

**Estradas LOURES PDM FUTURO 2015 VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
2499	A10-1	A10 - 1	380	224	42	8	4	8	120	90	3	1	0	RQ	15,5
2500	A10-2	A10 - 2	380	224	42	8	4	8	90	70	2	1	0	RQ	15,5
1038	A1-NS-1	Autoestrada A1 - Norte Sul - 1	3126	2115	705	9	9	9	100	80	0	1	0	6	
1037	A1-NS-2	Autoestrada A1 - Norte Sul - 2	3063	2073	691	10,8	10,8	10,8	100	80	0	1	0	9	
1039	A1-NS-3	Autoestrada A1 - Norte Sul - 3	3063	2073	691	10,8	10,8	10,8	100	80	0	1	0	9	
1042	A1-NS-4	Autoestrada A1 - Norte Sul - 4	2000	1420	400	8,8	5,3	14	100	80	0	1	0	6	
1045	A1-NS-5	Autoestrada A1 - Norte Sul - 5	2336	1748	491	10	6	16	110	95	0	1	0	8	
5000	A1-NS-5a	Autoestrada A1 - Norte Sul - 5A	2720	1874	527	10	6	16	110	95	0	1	0	8	
1047	A1-NS-6	Autoestrada A1 - Norte Sul - 6	1936	1375	387	10	6	16	110	95	0	1	0	7,5	
1068	A1-NS-7	Autoestrada A1 - Norte Sul - 7	2055	1829	514	10	6	16	110	95	0	1	0	9	
1035	A1-SN-1	Autoestrada A1 - Sul - Norte - 1	3090	2091	697	6	6	6	100	80	0	1	0	6	
1036	A1-SN-2	Autoestrada A1 - Sul - Norte - 2	3135	2121	707	11,5	11,5	11,5	100	80	0	1	0	6	
1040	A1-SN-3	Autoestrada A1 - Sul - Norte - 3	2000	1420	400	8,8	5,3	9,7	100	80	0	1	0	10	
1041	A1-SN-4	Autoestrada A1 - Sul - Norte - 4	2412	1780	484	10	6	11	110	95	0	1	0	8	
5001	A1-SN-4a	Autoestrada A1 - Sul - Norte - 4A	2588	1910	519	10	6	11	110	95	0	1	0	8	
1046	A1-SN-5	Autoestrada A1 - Sul - Norte - 5	1820	1292	364	10	6	11	110	95	0	1	0	7,5	
1067	A1-SN-6	Autoestrada A1 - Sul - Norte - 6	2526	1864	506	10	6	11	110	95	0	1	0	9	
1348	A8-1	Autoestrada A8 - 1	3016	1960	390	5	2,5	5	115	90	0	1	0	RQ 33	
1350	A8-NS-1	Autoestrada A8 Norte Sul - 1	1508	980	195	5	2,5	5	120	90	0	1	0	5,5	
1394	A8-NS-10	Autoestrada A8 Norte Sul - 10	1448	941	187	5	2,5	5	120	95	0	1	0	RQ	15,5
1397	A8-NS-11	Autoestrada A8 Norte Sul - 11	1060	657	127	3,8	1,9	3,8	120	95	0	1	0	RQ	15,5
1420	A8-NS-12	Autoestrada A8 Norte Sul - 12	1748	1136	225	4,2	2,1	4,2	120	95	0	1	0	RQ	15,5
1794	A8-NS-13	Autoestrada A8 Norte Sul - 13	1748	1136	225	4,2	2,1	4,2	120	95	0	1	0	7	
1817	A8-NS-14	Autoestrada A8 Norte Sul - 14	1748	1136	225	4,2	2,1	4,2	120	95	0	1	0	7	
1820	A8-NS-15	Autoestrada A8 Norte Sul - 15	1748	1136	225	4,2	2,1	4,2	120	95	0	1	0	7	
1874	A8-NS-16	Autoestrada A8 Norte Sul - 16	1568	1019	202	4,4	2,2	4,4	120	95	0	1	0	5	

**Estradas LOURES PDM FUTURO 2015 VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1875	A8-NS-17	Autoestrada A8 Norte Sul - 17	1609	1046	208	4,6	2,3	4,6	120	95	0	1	1	0	7
1351	A8-NS-2	Autoestrada A8 Norte Sul - 2	1250	813	161	3	1,5	3	120	95	0	1	1	0	4
1352	A8-NS-3	Autoestrada A8 Norte Sul - 3	1890	1229	244	6,6	3,3	6,6	120	95	0	1	1	0	5,5
1356	A8-NS-4	Autoestrada A8 Norte Sul - 4	2638	1715	340	3	1,5	3	120	90	0	1	1	0	RQ 15,5
1375	A8-NS-5	Autoestrada A8 Norte Sul - 5	1128	733	146	4,6	2,3	4,6	90	80	0	1	1	0	RQ 15,5
1376	A8-NS-6	Autoestrada A8 Norte Sul - 6	1448	941	187	5	2,5	5	60	55	2	1	1	0	RQ 15,5
1389	A8-NS-7	Autoestrada A8 Norte Sul - 7	1448	941	187	5	2,5	5	50	40	1	1	1	0	RQ 20
1391	A8-NS-8	Autoestrada A8 Norte Sul - 8	1448	941	187	5	2,5	5	60	55	3	1	1	0	RQ 15,5
1393	A8-NS-9	Autoestrada A8 Norte Sul - 9	1448	941	187	5	2,5	5	90	80	3	1	1	0	RQ 15,5
1349	A8-SN-1	Autoestrada A8 Sul Norte - 1	1508	980	195	5	2,5	5	120	90	0	1	1	0	5,5
1395	A8-SN-10	Autoestrada A8 Sul Norte - 10	1448	941	187	5	2,5	5	120	95	0	1	1	0	RQ 15,5
1396	A8-SN-11	Autoestrada A8 Sul Norte - 11	1234	765	148	4,7	2,4	4,7	120	95	0	1	1	0	RQ 20
1398	A8-SN-12	Autoestrada A8 Sul Norte - 12	1566	971	188	4,7	2,4	4,7	120	95	0	1	1	0	RQ 20
1418	A8-SN-13	Autoestrada A8 Sul Norte - 13	1379	855	165	4,6	2,3	4,6	120	95	0	1	1	0	RQ 20
1419	A8-SN-14	Autoestrada A8 Sul Norte - 14	1748	1136	225	4,2	2,1	4,2	120	95	0	1	1	0	RQ 15,5
1793	A8-SN-15	Autoestrada A8 Sul Norte - 15	1748	1136	225	4,2	2,1	4,2	120	95	0	1	1	0	RQ 15,5
1809	A8-SN-16	Autoestrada A8 Sul Norte - 16	1748	1136	225	4,2	2,1	4,2	120	95	0	1	1	0	5
1818	A8-SN-17	Autoestrada A8 Sul Norte - 17	1748	1136	225	4,2	2,1	4,2	120	95	0	1	1	0	7
1819	A8-SN-18	Autoestrada A8 Sul Norte - 18	1748	1136	225	4,2	2,1	4,2	120	95	0	1	1	0	7
1872	A8-SN-19	Autoestrada A8 Sul Norte - 19	1568	1019	202	4,4	2,2	4,4	120	95	0	1	1	0	5
1353	A8-SN-2	Autoestrada A8 Sul Norte - 2	2498	1623	322	7	3,5	7	120	95	0	1	1	0	5,5
1873	A8-SN-20	Autoestrada A8 Sul Norte - 20	1609	1046	208	4,6	2,3	4,6	120	95	0	1	1	0	7
1354	A8-SN-3	Autoestrada A8 Sul Norte - 3	1890	1229	244	6,6	3,3	6,6	120	95	0	1	1	0	4
1355	A8-SN-4	Autoestrada A8 Sul Norte - 4	2638	1715	340	3	1,5	3	120	90	0	1	1	0	RQ

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1372	A8-SN-5	Autoestrada A8 Sul Norte - 5	1448	941	187	5	2,5	5		90	80	0	1	0	RQ 15,5
5004	A8-SN-5a	Autoestrada A8 Sul Norte - 5a	1128	733	146	4,6	2,3	4,6		90	80	0	1	0	RQ 15,5
1373	A8-SN-6	Autoestrada A8 Sul Norte - 6	1448	941	187	5	2,5	5		60	55	3	1	0	RQ 15,5
1374	A8-SN-7	Autoestrada A8 Sul Norte - 7	1448	941	187	5	2,5	5		50	40	1	1	0	RQ 20
1390	A8-SN-8	Autoestrada A8 Sul Norte - 8	1448	941	187	5	2,5	5		60	55	2	1	0	RQ 15,5
1392	A8-SN-9	Autoestrada A8 Sul Norte - 9	1448	941	187	5	2,5	5		90	80	2	1	0	RQ 15,5
2254	ACCBRSAOFRANC1	Acesso B. São Francisco - 1	136	91	24	11,7	7	3,5		50	50	0	1	3	RQ 7,5
2255	ACCBRSAOFRANC2	Acesso B. São Francisco - 2	136	91	24	11,7	7	3,5		40	40	1	1	3	RQ 7,5
2256	ACCBRSAOFRANC3	Acesso B. São Francisco - 3	34	22	6	11,7	7	3,5		35	30	3	1	3	1,5
2257	ACCBRSAOFRANC4	Acesso B. São Francisco - 4	34	22	6	11,7	7	3,5		35	30	3	1	3	1,5
2258	ACCBRSAOFRANC5	Acesso B. São Francisco - 5	34	22	6	11,7	7	3,5		40	35	2	1	3	1,5
2259	ACCBRSAOFRANC6	Acesso B. São Francisco - 6	34	22	6	11,7	7	3,5		35	30	2	1	3	1,5
1101	ACCIC2-1	Acesso EN10 - IC2 - 1	605	406	107	14,2	14,2	14,2		40	35	2	1	1	1,3
1102	ACCIC2-2	Acesso EN10 - IC2 - 2	605	406	107	14,2	14,2	14,2		40	35	3	1	1	1,3
1103	ACCIC2-3	Acesso EN10 - IC2 - 3	605	406	107	14,2	14,2	14,2		50	40	1	1	1	1,3
1104	ACCIC2-4	Acesso EN10 - IC2 - 4	605	406	107	14,2	14,2	14,2		50	40	1	1	1	1,3
1105	ACCIC2-5	Acesso EN10 - IC2 - 5	605	406	107	14,2	14,2	14,2		40	35	3	1	1	1,3
1106	ACCIC2-6	Acesso EN10 - IC2 - 6	605	406	107	14,2	14,2	14,2		40	35	2	1	1	1,3
982	ACESIC2-1	Acesso IC2 - 1	162	110	21	12	9	6		70	60	0	1	2	5
983	ACESIC2-1D	Acesso IC2 - 1 D	162	110	21	12	9	6		40	30	3	1	2	5
985	ACESIC2-2	Acesso IC2 - 2	162	110	21	12	9	6		70	60	0	1	2	5
984	ACESIC2-2A	Acesso IC2 - 2 A	162	110	21	12	9	6		40	30	2	1	2	5
4021	ACESSO_1_VIA_T1	ACESSO_1_VIA_T1	110	74	19	3	1,8	0,9		45	40	3	1	3	1
4022	ACESSO_2_VIA_T1	ACESSO_2_VIA_T1	55	37	9	3	1,8	0,9		40	35	2	1	3	1
4023	ACESSO_3_VIA_T1	ACESSO_3_VIA_T1	55	37	9	3	1,8	0,9		40	35	1	1	3	1

**Estradas LOURES PDM FUTURO 2015 VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
2088	ACESSOA1	Acesso A1 (da Rotunda EM504)	268	178	47	9,7	5,8	2,9		45	40	2	1	3	2
1970	ALAMBOATESPERANC	Alameda Boa Esperança	720	488	93	8,1	6	4		50	45	0	1	1	2,5
1976	ALAMOCEANOS1	Alameda dos Oceanos - 1	237	157	30	3,8	2,8	1,9		55	55	0	1	1	2 RQ 9
1981	ALAMOCEANOS2	Alameda dos Oceanos - 2	237	157	30	3,8	2,8	1,9		40	35	3	1	1	2 RQ 9
1982	ALAMOCEANOS3	Alameda dos Oceanos - 3	237	157	30	3,8	2,8	1,9		40	35	2	1	1	2 RQ 9
1985	ALAMOCEANOS4	Alameda dos Oceanos - 4	174	115	22	1,7	1,2	0,8		40	35	2	1	1	2 1,5
1986	ALAMOCEANOS5	Alameda dos Oceanos - 5	174	115	22	1,7	1,2	0,8		40	35	3	1	1	2 1,5
1987	ALAMOCEANOS6	Alameda dos Oceanos - 6	174	115	22	1,7	1,2	0,8		60	55	0	1	1	2 2
1993	ALAMOCEANOS7	Alameda dos Oceanos - 7	174	115	22	1,7	1,2	0,8		40	35	3	1	1	2 2
1994	ALAMOCEANOS8	Alameda dos Oceanos - 8	174	115	22	1,7	1,2	0,8		40	35	2	1	1	2 2
5089	ALDOMIOAOI_1	Alameda D. João II - 1	300	200	53	5	3	1,5		40	35	2	1	1	3 RQ 9,5
5090	ALDOMIOAOI_2	Alameda D. João II - 2	300	200	53	5	3	1,5		45	40	3	1	1	3 RQ 9,5
5091	ALDOMIOAOI_3	Alameda D. João II - 3	300	200	53	5	3	1,5		50	50	0	1	1	3 RQ 9,5
1915	ARTURFERSILVA-1	Rua Artur Ferreira da Silva - 1	102	68	18	3,9	2,3	1,1		40	30	1	1	1	3 RQ 9
1916	ARTURFERSILVA-2	Rua Artur Ferreira da Silva - 2	87	57	15	4,6	2,7	1,3		40	30	1	1	1	3 RQ 9
1917	ARTURFERSILVA-3	Rua Artur Ferreira da Silva - 3	72	45	12	5,6	3,3	1,6		40	30	1	1	1	3 RQ 9
5103	AV_JOSE_AFONSO_1	Av. José Afonso - Unhos - 1	200	134	35	2,5	1,5	0,8		50	45	0	1	1	3 RQ 9
5104	AV_JOSE_AFONSO_2	Av. José Afonso - Unhos - 2	200	134	35	2,5	1,5	0,8		40	35	1	1	1	3 RQ 9
5135	AV_JOSE_AFONSO_3	Av. José Afonso - Unhos - 3	200	134	35	2,5	1,5	0,8		50	50	0	1	1	3 RQ 9
1914	AV_MOSCAVIDE	Avenida de Moscavide	316	209	55	12	7,2	3,6		40	30	1	1	1	3 RQ 9
2188	AV11MARÇO1	Av. 11 de Março - 1	66	41	11	3	1,8	0,9		35	30	1	1	1	3 RQ 9
2189	AV11MARÇO2	Av. 11 de Março - 2	66	41	11	3	1,8	0,9		50	45	1	1	1	3 RQ 9
2177	AV25ABRIL1	Av. 25 de Abril - 1	121	79	21	18,2	10,9	5,4		35	30	2	1	1	3 2
2196	AV25ABRIL13	Av. 25 de Abril - 13	218	144	38	7,7	4,6	2,3		40	35	2	1	1	3 2
2178	AV25ABRIL2	Av. 25 de Abril - 2	121	79	21	18,2	10,9	5,4		35	30	3	1	1	3 2
2179	AV25ABRIL3	Av. 25 de Abril - 3	242	159	42	18,2	10,9	5,4		45	40	1	1	1	3 RQ 10
2185	AV25ABRIL4	Av. 25 de Abril - 4	218	144	38	7,7	4,6	2,3		35	30	2	1	1	3 2
2186	AV25ABRIL5	Av. 25 de Abril - 5	218	144	38	7,7	4,6	2,3		35	30	3	1	1	3 2
2187	AV25ABRIL6	Av. 25 de Abril - 6	437	292	77	7,7	4,6	2,3		50	45	1	1	1	3 RQ 10
2190	AV25ABRIL7	Av. 25 de Abril - 7	437	292	77	7,7	4,6	2,3		55	50	0	1	1	3 RQ 10

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
2191	AV25ABRIL8	Av. 25 de Abril - 8	218	144	38	7,7	4,6	2,3		40	35	3	1	1	3 2
3007	AVAGANDRADE0	Av. António Galvão de Andrade - 0	200	135	36	3,3	1,9	0,9		35	35	0	1	1	3 RQ 9
2373	AVAGANDRADE1	Av. António Galvão de Andrade - 1	423	286	76	5	3	1,5		40	35	0	1	1	3 RQ 9
2374	AVAGANDRADE2	Av. António Galvão de Andrade - 2	390	264	70	5	3	1,5		45	45	0	1	1	3 RQ 9
2378	AVAGANDRADE3	Av. António Galvão de Andrade - 3	355	240	63	5	3	1,5		40	35	1	1	1	3 RQ 7,5
1972	AVBOAESPERANCA	Av. Da Boa Esperança	192	125	33	4,9	2,9	1,4		50	50	0	1	1	3 RQ 9
2214	AVBRASILIA1	Av. Brasília - 1	146	95	25	1,9	1,1	0,5		40	30	1	1	1	3 RQ 7,5
2215	AVBRASILIA2	Av. Brasília - 2	146	95	25	1,9	1,1	0,5		45	45	0	1	1	3 RQ 7,5
2216	AVBRASILIA3	Av. Brasília - 3	146	95	25	1,9	1,1	0,5		45	45	0	1	1	3 RQ 7,5
2379	AVCDAVRANCHES1	Av. Conde de Avranches - 1	100	67	18	14,3	8,5	4,2		30	30	2	1	1	3 1,5
2380	AVCDAVRANCHES2	Av. Conde de Avranches - 2	100	67	18	14,3	8,5	4,2		30	30	3	1	1	3 1,5
2381	AVCDAVRANCHES3	Av. Conde de Avranches - 3	200	135	36	14,3	8,5	4,2		40	40	0	1	1	3 RQ 9
2382	AVCDAVRANCHES4	Av. Conde de Avranches - 4	435	294	78	5	3	1,5		40	35	2	1	1	3 RQ 7,5
2384	AVCDAVRANCHES5	Av. Conde de Avranches - 5	435	294	78	5	3	1,5		40	40	3	1	1	3 RQ 7,5
2407	AVCDAVRANCHES6	Av. Conde de Avranches - 6	355	240	63	5	3	1,5		30	30	1	1	1	3 RQ 9
2408	AVCDAVRANCHES7	Av. Conde de Avranches - 7	355	240	63	5	3	1,5		40	40	0	1	1	3 RQ 9
2307	AVDESCOBERTAS1	Av. Das Descobertas - 1	217	144	38	10,9	6,5	3,2		35	30	2	1	1	3 2
4003	AVDESCOBERTAS10	Av. Das Descobertas -10	375	253	67	2,9	1,7	0,8		40	40	0	1	1	3 RQ 10,5
4006	AVDESCOBERTAS11	Av. Das Descobertas -11	500	338	90	5	3	1,5		40	40	0	1	1	3 RQ 10,5
2308	AVDESCOBERTAS2	Av. Das Descobertas -2	217	144	38	10,9	6,5	3,2		35	30	2	1	1	3 2
2309	AVDESCOBERTAS3	Av. Das Descobertas -3	217	144	38	10,9	6,5	3,2		35	30	3	1	1	3 2
2310	AVDESCOBERTAS4	Av. Das Descobertas -4	217	144	38	10,9	6,5	3,2		35	30	2	1	1	3 2
2311	AVDESCOBERTAS5	Av. Das Descobertas -5	433	288	76	10,9	6,5	3,2		50	45	0	1	1	3 RQ 9
2312	AVDESCOBERTAS6	Av. Das Descobertas -6	300	201	53	4	2,4	1,2		50	50	0	1	1	3 RQ 9
2313	AVDESCOBERTAS7	Av. Das Descobertas -7	375	253	67	2,9	1,7	0,8		50	50	0	1	1	3 RQ 9
2314	AVDESCOBERTAS8	Av. Das Descobertas -8	375	253	67	2,9	1,7	0,8		40	35	0	1	1	3 RQ 9
2315	AVDESCOBERTAS9	Av. Das Descobertas -9	375	253	67	2,9	1,7	0,8		45	40	0	1	1	3 2
1958	AVDIOAOI1	Av. D. João II - 1	528	357	68	9	6,7	4,5		55	50	0	1	1	2 10
1959	AVDIOAOI2	Av. D. João II - 2	528	357	68	9	6,7	4,5		60	55	0	1	1	2 10

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1960	AVDJOAO13	Av. D. João II - 3	382	257	49	4	3	2		60	55	0	1		2 10
1988	AVDJOAO14	Av. D. João II - 4	382	257	49	4	3	2		40	40	1	1		2 10
1989	AVDJOAO15	Av. D. João II - 5	782	530	101	4,4	3,3	2,2		55	50	0	1		2 10
1961	AVDJOAO1LAT1	Av. D. João II Lateral - 1	268	178	47	9	5,4	2,7		50	50	1	1		3 2
1962	AVDJOAO1LAT2	Av. D. João II Lateral - 2	191	125	33	4	2,4	1,2		50	50	0	1		3 RQ9
1963	AVDJOAO1LAT3	Av. D. João II Lateral - 3	191	125	33	4	2,4	1,2		40	35	3	1		3 RQ9
1964	AVDJOAO1LAT4	Av. D. João II Lateral - 4	191	125	33	4	2,4	1,2		40	35	2	1		3 RQ9
2433	AVDOMSEBASTIAO1	Av. Dom Sebastião - 1	181	121	32	5,9	3,5	1,7		40	40	0	1		3 RQ9
2434	AVDOMSEBASTIAO2	Av. Dom Sebastião - 2	120	79	21	5,9	3,5	1,7		35	30	1	1		3 RQ9
1937	AVDRALFRBENSAU1	Av. Dr. Alfredo Bensaúde - 1	1256	855	163	5	3,7	2,5		60	50	0	1		2 12
2036	AVDRALFRBENSAU2	Av. Dr. Alfredo Bensaúde - 2	2131	1454	277	8	6	4		60	50	0	1		2 8
2037	AVDRALFRBENSAU3	Av. Dr. Alfredo Bensaúde - 3	3006	2047	390	9,2	6,9	4,6		60	50	0	1		2 12
2038	AVDRALFRBENSAU4	Av. Dr. Alfredo Bensaúde - 4	3006	2047	390	9,2	6,9	4,6		50	45	0	1		2 8
2563	AVDRANTCARVFIG1	Av. Dr. António Carvalho de Figueiredo - 1	932	623	164	2,1	1,2	0,6		40	30	0	1		3 RQ7,5
2564	AVDRANTCARVFIG2	Av. Dr. António Carvalho de Figueiredo - 2	932	623	164	2,1	1,2	0,6		45	40	1	1		3 RQ7,5
2565	AVDRANTCARVFIG3	Av. Dr. António Carvalho de Figueiredo - 3	932	623	164	2,1	1,2	0,6		50	45	0	1		3 RQ7,5
2355	AVFPFPACHEC01	Av. Francisco Pinto Pacheco - 1	12	7	2	8,3	4,9	2,4		35	30	3	1		3 2
2356	AVFPFPACHEC02	Av. Francisco Pinto Pacheco - 2	12	7	2	8,3	4,9	2,4		30	30	2	1		3 2
2357	AVFPFPACHEC03	Av. Francisco Pinto Pacheco - 3	24	15	4	8,3	4,9	2,4		40	40	0	1		3 RQ7,5
5087	AVGILEANES_1	Av. Gil Eanes - 1	300	200	53	5	3	1,5		40	35	2	1		3 RQ9,5
5088	AVGILEANES_2	Av. Gil Eanes - 2	300	200	53	5	3	1,5		45	40	3	1		3 RQ9,5
5086	AVGILEANES_3	Av. Gil Eanes - 3	300	200	53	5	3	1,5		50	50	0	1		3 RQ9,5
1932	AVIDOMHENRIQUE1	Av. Infante d. Henrique - 1	1204	809	213	17,4	17,4			50	50	0	1		1 12
1933	AVIDOMHENRIQUE2	Av. Infante d. Henrique - 2	419	281	74	5	5			50	45	0	1		1 3
3031	AVIDOMHENRIQUE3	Av. Infante d. Henrique - 3	419	281	74	5	5			40	35	2	1		1 3
3032	AVIDOMHENRIQUE4	Av. Infante d. Henrique - 4	419	281	74	5	5			45	40	3	1		1 3
2350	AVINFDPEDR01	Av. Infante D. Pedro - 1	479	319	84	2,2	1,3	0,6		35	30	1	1		3 RQ10
2351	AVINFDPEDR02	Av. Infante D. Pedro - 2	479	319	84	2,2	1,3	0,6		45	45	0	1		3 RQ10
2197	AVINFSANTO1	Av. Infante Santo - 1	274	182	48	8	4,8	2,4		35	30	1	1		3 2,5
2198	AVINFSANTO2	Av. Infante Santo - 2	274	182	48	8	4,8	2,4		45	40	0	1		3 2,5

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
2199	AVINFSANTO3	Av. Infante Santo - 3	310	205	54	7,1	4,2	2,1		50	45	0	1		3 RQ 7,5
2200	AVINFSANTO4	Av. Infante Santo - 4	346	231	61	6,4	3,8	1,9		40	35	1	1		3 2,5
2201	AVINFSANTO5	Av. Infante Santo - 5	173	114	30	6,4	3,8	1,9		30	25	3	1		3 1,5
2202	AVINFSANTO6	Av. Infante Santo - 6	173	114	30	6,4	3,8	1,9		30	25	2	1		3 1,5
2369	AVIBNUNCIO1	Av. João Branco Núncio - 1	93	60	16	1,1	0,6	0,3		30	30	2	1		3 1,5
2370	AVIBNUNCIO2	Av. João Branco Núncio - 2	93	60	16	1,1	0,6	0,3		35	30	3	1		3 1,5
2371	AVIBNUNCIO3	Av. João Branco Núncio - 3	186	121	32	1,1	0,6	0,3		40	40	0	1		3 RQ 9
2372	AVIBNUNCIO4	Av. João Branco Núncio - 4	186	121	32	1,1	0,6	0,3		40	35	1	1		3 RQ 9
1928	AVPRIBEIROLAT1	Av. João Pinto Ribeiro lat - 1	117	76	20	20,5	12,3	6,1		50	45	1	1		3 2
1929	AVPRIBEIROLAT2	Av. João Pinto Ribeiro lat - 2	723	482	127	10,8	6,4	3,2		45	45	1	1		3 2,5
2411	AVLUISCAMOES1	Av. Luís de Camões - 1	700	473	126	5	5	5		30	30	1	1		1 RQ 14
2412	AVLUISCAMOES2	Av. Luís de Camões - 2	700	473	126	5	5	5		40	40	0	1		1 RQ 14
2352	AVMARQMARIALVA1	Av. Marquês de Marialva - 1	520	349	92	3	1,8	0,9		40	40	0	1		3 RQ 10
2353	AVMCANDRADE1	Av. Manuel Carlos de Andrade - 1	486	326	86	6,2	3,7	1,8		40	40	0	1		3 RQ 10
2354	AVMCANDRADE2	Av. Manuel Carlos de Andrade - 2	243	163	43	6,2	3,7	1,8		40	35	1	1		3 2,5
2123	AVMIRATEJO1	Av. Miratejo - 1	0	0	0	0	0	0		40	35	1	1		3 RQ 9
2124	AVMIRATEJO2	Av. Miratejo - 2	0	0	0	0	0	0		50	45	0	1		3 RQ 9
2579	AVMRBASTOS5	Av. Major Rosa Bastos - 5	477	319	84	1,1	0,6	0,3		45	40	1	1		3 RQ 7,5
2580	AVMRBASTOS6	Av. Major Rosa Bastos - 6	477	319	84	1,1	0,6	0,3		40	35	1	1		3 RQ 7,5
2426	AVPDLMENES1	Av. Padre Dom Luís de Meneses - 1	373	250	66	5,4	3,2	1,6		30	25	1	1		3 RQ 12
2427	AVPDLMENES2	Av. Padre Dom Luís de Meneses - 2	181	121	32	5,9	3,5	1,7		40	40	0	1		3 RQ 9
2428	AVPDLMENES3	Av. Padre Dom Luís de Meneses - 3	120	79	21	5,9	3,5	1,7		35	35	1	1		3 RQ 9
2429	AVPDLMENES4	Av. Padre Dom Luís de Meneses - 4	120	79	21	5,9	3,5	1,7		35	35	1	1		3 RQ 9
2430	AVPDLMENES5	Av. Padre Dom Luís de Meneses - 5	175	114	30	6,5	3,9	1,9		30	30	2	1		3 1,5
2431	AVPDLMENES6	Av. Padre Dom Luís de Meneses - 6	175	114	30	6,5	3,9	1,9		35	30	3	1		3 1,5
2432	AVPDLMENES7	Av. Padre Dom Luís de Meneses - 7	349	231	61	6,5	3,9	1,9		40	40	0	1		3 RQ 9
2171	AVPROFEGASMONIZ	Av. Prof. Egas Moniz	318	212	56	11,3	6,7	3,3		50	50	0	1		3 RQ 7,5
2268	AVSANTOSCASTRO	Av. Santos e Castro	1415	950	250	13,5	13,5	13,5		50	50	0	1		1 RQ 9
2181	AVSERPAPINTO1	Av. Serpa Pinto - 1	84	53	14	4,7	2,8	1,4		30	25	1	1		3 RQ 9
2182	AVSERPAPINTO2	Av. Serpa Pinto - 2	84	53	14	4,7	2,8	1,4		50	45	1	1		3 RQ 9

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	% p - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
2183	AVSERPAPINTO3	Av. Serpa Pinto - 3	84	53	14	4,7	2,8	1,4		40	35	1	1		3 RQ 9
2003	AVSEVERFALCA01	Av. Severiano Falcão - 1	569	383	73	7,8	5,8	3,9		40	30	2	1		2 1,5
2012	AVSEVERFALCA010	Av. Severiano Falcão - 10	1551	1055	201	7,5	5,6	3,7		50	45	0	1		2 RQ 10
2013	AVSEVERFALCA011	Av. Severiano Falcão - 11	1680	1144	218	7	5,2	3,5		50	45	0	1		2 RQ 10
2014	AVSEVERFALCA012	Av. Severiano Falcão - 12	2216	1512	288	6,1	4,5	3		45	40	1	1		2 RQ 10
2004	AVSEVERFALCA02	Av. Severiano Falcão - 2	569	383	73	7,8	5,8	3,9		40	30	3	1		2 1,5
2005	AVSEVERFALCA03	Av. Severiano Falcão - 3	1338	771	147	7,8	5,8	3,9		50	45	0	1		2 RQ 9
2006	AVSEVERFALCA04	Av. Severiano Falcão - 4	569	383	73	7,8	5,8	3,9		50	45	0	1		2 1,5
2007	AVSEVERFALCA05	Av. Severiano Falcão - 5	1338	771	147	7,8	5,8	3,9		50	50	0	1		2 RQ 10
2008	AVSEVERFALCA06	Av. Severiano Falcão - 6	569	383	73	7,8	5,8	3,9		40	35	3	1		2 1,5
2009	AVSEVERFALCA07	Av. Severiano Falcão - 7	569	383	73	7,8	5,8	3,9		40	35	2	1		2 1,5
2010	AVSEVERFALCA08	Av. Severiano Falcão - 8	776	525	100	7,5	5,6	3,7		40	35	2	1		2 1,5
2011	AVSEVERFALCA09	Av. Severiano Falcão - 9	776	525	100	7,5	5,6	3,7		40	35	3	1		2 1,5
2262	AZREGUENGO	Azinhaga do Reguengo	107	68	18	7,4	4,4	2,2		45	45	1	1		3 RQ 7,5
2517	CARREFOUR10	Carrefour 10	161	106	28	1,9	1,1	0,5		35	30	1	1		3 1,5
2518	CARREFOUR11	Carrefour 11	161	106	28	1,9	1,1	0,5		40	35	1	1		3 RQ 7,5
2519	CARREFOUR12	Carrefour 12	161	106	28	1,9	1,1	0,5		40	35	3	1		3 1,5
2520	CARREFOUR13	Carrefour 13	161	106	28	1,9	1,1	0,5		40	35	2	1		3 1,5
2521	CARREFOUR14	Carrefour 14	700	473	126	5	5	5		35	30	1	1		1 RQ 9
2533	CARREFOUR15	Carrefour 15	480	324	86	5	5	5		40	35	2	1		1 RQ 10
2534	CARREFOUR16	Carrefour 16	480	324	86	5	5	5		65	60	0	1		1 RQ 10
2535	CARREFOUR17	Carrefour 17	480	324	86	5	5	5		65	60	0	1		1 RQ 10
2536	CARREFOUR18	Carrefour 18	480	324	86	5	5	5		45	40	3	1		1 RQ 10
2537	CARREFOUR19	Carrefour 19	711	481	127	5	5	5		50	45	3	1		1 RQ 10
2538	CARREFOUR20	Carrefour 20	711	481	127	5	5	5		45	40	2	1		1 6
2539	CARREFOUR21	Carrefour 21	407	275	73	5	5	5		65	60	0	1		1 RQ 10
2540	CARREFOUR22	Carrefour 22	407	275	73	5	5	5		45	40	3	1		1 RQ 10
2541	CARREFOUR23	Carrefour 23	407	275	73	5	5	5		45	40	2	1		1 RQ 10
2542	CARREFOUR24	Carrefour 24	407	275	73	5	5	5		65	60	0	1		1 RQ 10
2511	CARREFOUR4	Carrefour 4	533	360	95	5	5	5		40	35	1	1		1 6

### Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
2512	CARREFOUR5	Carrefour 5	319	215	57	5	5	5	45	40	2	1	1	1 RQ.9	
2513	CARREFOUR6	Carrefour 6	319	215	57	5	5	5	50	50	0	1	1	1 RQ.9	
2514	CARREFOUR7	Carrefour 7	319	215	57	5	5	5	45	40	3	1	1	1 RQ.9	
2515	CARREFOUR8	Carrefour 8	477	322	85	5	5	5	40	35	1	1	1	1 6	
2516	CARREFOUR9	Carrefour 9	228	152	40	2,6	1,5	0,7	45	40	1	1	1	3 RQ.9	
1235	CBoição-1	Caminho Boição 1	0	0	0	0	0	0	35	25	1	1	1	3 2	
1236	CBoição-2	Caminho Boição 2	0	0	0	0	0	0	45	35	0	1	1	3 2	
1237	CBoição-3	Caminho Boição 3 ns	0	0	0	0	0	0	35	25	3	1	1	3 1	
1240	CBoição-4	Caminho Boição 3 sn	0	0	0	0	0	0	35	25	2	1	1	3 1	
1566	CM1250_1-1	Caminho Municipal 1250-1 - 1 ns	0	0	0	0	0	0	35	25	2	1	1	3 1	
1567	CM1250_1-2	Caminho Municipal 1250-1 - 2 sn	0	0	0	0	0	0	35	25	3	1	1	3 1	
1568	CM1250_1-3	Caminho Municipal 1250-1 - 3	0	0	0	0	0	0	55	45	0	1	1	3 RQ.5	
1569	CM1250_1-4	Caminho Municipal 1250-1 - 4	0	0	0	0	0	0	50	40	0	1	1	3 1.5	
1570	CM1250_1-5	Caminho Municipal 1250-1 - 5 ns	0	0	0	0	0	0	35	25	3	1	1	3 1	
1571	CM1250_1-6	Caminho Municipal 1250-1 - 6 sn	0	0	0	0	0	0	35	25	2	1	1	3 1	
1294	CM1250_2-1	Caminho Municipal 1250-2 - 1	164	110	29	29,9	18	9	50	40	0	1	1	3 2.5	
1295	CM1250_2-2	Caminho Municipal 1250-2 - 2 ns	82	55	15	29,9	18	9	30	25	3	1	1	3 1	
1296	CM1250_2-3	Caminho Municipal 1250-2 - 3 sn	82	55	15	29,9	18	9	30	25	2	1	1	3 1	
1304	CM1250_4-1	Caminho Municipal 1250-4 - 1	210	141	37	38	22,8	11,4	50	40	0	1	1	3 2.5	
1413	CM1250_4-10	Caminho Municipal 1250-4 - 10	374	250	66	24,3	14,6	7,3	50	40	0	1	1	3 RQ.7.5	
1416	CM1250_4-11	Caminho Municipal 1250-4 - 11 ns	187	125	33	24,3	14,6	7,3	45	40	3	1	1	3 1	
1417	CM1250_4-12	Caminho Municipal 1250-4 - 12 sn	187	125	33	24,3	14,6	7,3	40	30	2	1	1	3 1	
1305	CM1250_4-2	Caminho Municipal 1250-4 - 2 ns	105	70	19	38	22,8	11,4	40	30	3	1	1	3 1	
1306	CM1250_4-3	Caminho Municipal 1250-4 - 3 sn	105	70	19	38	22,8	11,4	40	30	2	1	1	3 1	
1307	CM1250_4-4	Caminho Municipal 1250-4 - 4 ns	105	70	19	38	22,8	11,4	40	30	2	1	1	3 1	
1308	CM1250_4-5	Caminho Municipal 1250-4 - 5 sn	105	70	19	38	22,8	11,4	40	30	3	1	1	3 1	
1409	CM1250_4-6	Caminho Municipal 1250-4 - 6 ns	105	70	19	38	22,8	11,4	40	30	3	1	1	3 1	
1410	CM1250_4-7	Caminho Municipal 1250-4 - 7 sn	105	70	19	38	22,8	11,4	40	30	2	1	1	3 1	
1411	CM1250_4-8	Caminho Municipal 1250-4 - 8 ns	187	125	33	24,3	14,6	7,3	40	30	2	1	1	3 1	
1412	CM1250_4-9	Caminho Municipal 1250-4 - 9 sn	187	125	33	24,3	14,6	7,3	45	40	3	1	1	3 1	

**Estradas LOURES PDM FUTURO 2015 VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1475	CM1250-1	Caminho Municipal 1250 - 1 ns	0	0	0	0	0	0	0	30	25	2	1	2	1
1484	CM1250-10	Caminho Municipal 1250 - 10	0	0	0	0	0	0	0	50	40	0	1	1	2
1547	CM1250-11	Caminho Municipal 1250 - 11 ns	0	0	0	0	0	0	0	40	30	3	1	2	1
1548	CM1250-12	Caminho Municipal 1250 - 12 sn	0	0	0	0	0	0	0	40	30	2	1	2	1
1549	CM1250-13	Caminho Municipal 1250 - 13 ns	0	0	0	0	0	0	0	40	30	2	1	2	1
1550	CM1250-14	Caminho Municipal 1250 - 14 sn	0	0	0	0	0	0	0	40	30	3	1	2	1
1551	CM1250-15	Caminho Municipal 1250 - 15	0	0	0	0	0	0	0	50	40	0	1	2	1.5
1552	CM1250-16	Caminho Municipal 1250 - 16 ns	0	0	0	0	0	0	0	35	25	3	1	2	1
1553	CM1250-17	Caminho Municipal 1250 - 17 sn	0	0	0	0	0	0	0	35	25	2	1	2	1
1476	CM1250-2	Caminho Municipal 1250 - 2 sn	0	0	0	0	0	0	0	30	25	3	1	2	1
1477	CM1250-3	Caminho Municipal 1250 - 3	0	0	0	0	0	0	0	50	40	0	1	2	2
1478	CM1250-4	Caminho Municipal 1250 - 4	0	0	0	0	0	0	0	40	30	0	1	2	2
1479	CM1250-5	Caminho Municipal 1250 - 5	0	0	0	0	0	0	0	50	40	0	1	2	2
1480	CM1250-6	Caminho Municipal 1250 - 6 ns	0	0	0	0	0	0	0	40	30	3	1	2	1
1481	CM1250-7	Caminho Municipal 1250 - 7 sn	0	0	0	0	0	0	0	40	30	2	1	2	1
1482	CM1250-8	Caminho Municipal 1250 - 8 ns	0	0	0	0	0	0	0	40	30	2	1	2	1
1483	CM1250-9	Caminho Municipal 1250 - 9 sn	0	0	0	0	0	0	0	40	30	3	1	2	1
2522	CM1294-1	Caminho Municipal 1294 - 1	34	21	4	2,9	2,1	1,4	35	30	3	1	2	1	2
2523	CM1294-2	Caminho Municipal 1294 - 2	34	21	4	2,9	2,1	1,4	35	30	2	1	2	1	2
2524	CM1294-3	Caminho Municipal 1294 - 3	68	42	8	2,9	2,1	1,4	70	50	1	1	2	RQ 7.5	
1180	CM1299-1	Caminho Municipal 1299 1 ns	17	10	2	17,7	13,2	8,8	35	25	2	1	2	1	2
1266	CM1299-10	Caminho Municipal 1299 10	34	21	4	17,7	13,2	8,8	55	45	0	1	2	2	
1267	CM1299-11	Caminho Municipal 1299 11 ns	17	10	2	17,7	13,2	8,8	35	25	3	1	2	1	
1268	CM1299-12	Caminho Municipal 1299 12 sn	17	10	2	17,7	13,2	8,8	35	25	2	1	2	1	
1188	CM1299-2	Caminho Municipal 1299 2 sn	17	10	2	17,7	13,2	8,8	35	25	3	1	2	1	
1189	CM1299-3	Caminho Municipal 1299 3	34	21	4	17,7	13,2	8,8	50	35	0	1	2	3	
1195	CM1299-4	Caminho Municipal 1299 4	34	21	4	17,7	13,2	8,8	30	20	0	1	2	3	
1196	CM1299-5	Caminho Municipal 1299 5	34	21	4	17,7	13,2	8,8	40	30	0	1	2	3	
1201	CM1299-6	Caminho Municipal 1299 6	34	21	4	17,7	13,2	8,8	30	20	0	1	2	2	
1202	CM1299-7	Caminho Municipal 1299 7	34	21	4	17,7	13,2	8,8	40	30	0	1	2	3	

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1203	CM1299-8	Caminho Municipal 1299 8	34	21	4	17,7	13,2	8,8		40	30	0	1	1	2 2
1228	CM1299-9	Caminho Municipal 1299 9	34	21	4	17,7	13,2	8,8		50	45	0	1	1	2 2
1576	CM1301-1	Caminho Municipal -1301 - 1 eo	9	3	1	0	0	0		35	25	3	1	1	3 1
1577	CM1301-2	Caminho Municipal -1301 - 2 oe	9	3	1	0	0	0		35	25	2	1	1	3 1
1578	CM1301-3	Caminho Municipal -1301 - 3	18	11	3	0	0	0		50	40	0	1	1	3 2
1579	CM1301-4	Caminho Municipal -1301 - 4	18	11	3	0	0	0		40	35	0	1	1	3 2
1580	CM1301-5	Caminho Municipal -1301 - 5 ns	9	3	1	0	0	0		35	25	3	1	1	3 1
1581	CM1301-6	Caminho Municipal -1301 - 6 sn	9	3	1	0	0	0		35	25	2	1	1	3 1
2444	CM1302-1	Caminho Municipal 1302 - 1	22	11	3	14,8	8,8	4,4		35	30	3	1	1	3 1
2445	CM1302-2	Caminho Municipal 1302 - 2	22	11	3	14,8	8,8	4,4		35	30	2	1	1	3 1
2446	CM1302-3	Caminho Municipal 1302 - 3	44	26	7	14,8	8,8	4,4		45	40	1	1	1	3 RQ 7,5
1426	CM1304_1-1	Caminho Municipal 1304-1 - 1	3	0	0	33,3	19,9	9,9		30	25	2	1	1	3 1
1427	CM1304_1-2	Caminho Municipal 1304-1 - 2	3	0	0	33,3	19,9	9,9		30	25	3	1	1	3 1
2438	CM1304-1	Caminho Municipal 1304 - 1	18	11	3	16,7	10	5		35	30	3	1	1	3 1
2439	CM1304-2	Caminho Municipal 1304 - 2	18	11	3	16,7	10	5		35	30	2	1	1	3 1
2440	CM1304-3	Caminho Municipal 1304 - 3	36	22	6	16,7	10	5		45	35	1	1	1	3 RQ 7,5
2413	CM1305-1	Caminho Municipal 1305 - 1	41	26	7	21,9	13,1	6,5		35	30	3	1	1	3 1,5
2414	CM1305-2	Caminho Municipal 1305 - 2	41	26	7	21,9	13,1	6,5		35	30	2	1	1	3 1,5
2526	CM1305-3	Caminho Municipal 1305 - 3	32	19	5	3,1	1,8	0,9		35	30	3	1	1	3 1,5
2527	CM1305-4	Caminho Municipal 1305 - 4	32	19	5	3,1	1,8	0,9		35	30	2	1	1	3 1,5
2401	CM1306-1	Caminho Municipal 1306 - 1	91	60	16	4,4	2,6	1,3		35	30	3	1	1	3 1
2402	CM1306-2	Caminho Municipal 1306 - 2	91	60	16	4,4	2,6	1,3		35	30	2	1	1	3 1
2403	CM1306-3	Caminho Municipal 1306 - 3	182	121	32	4,4	2,6	1,3		45	40	1	1	1	3 RQ 7,5
2528	CM1306-4	Caminho Municipal 1306 - 4	36	22	6	0	0	0		50	45	1	1	1	3 RQ 7,5
1561	CM1307_2-1	Caminho Municipal 1307-2 - 1	0	0	0	0	0	0		35	30	2	1	1	3 1
1562	CM1307_2-2	Caminho Municipal 1307-2 - 2	0	0	0	0	0	0		35	30	3	1	1	3 1
1563	CM1307_2-3	Caminho Municipal 1307-2 - 3	0	0	0	0	0	0		50	50	0	1	1	3 2
1564	CM1307_2-4	Caminho Municipal 1307-2 - 4	0	0	0	0	0	0		35	30	3	1	1	3 1
1565	CM1307_2-5	Caminho Municipal 1307-2 - 5	0	0	0	0	0	0		35	30	2	1	1	3 1
1070	CM1308-1	CM1308-1	314	209	55	0,3	0,1	0		40	35	2	1	1	3 1

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	% p - noite	% p - dia	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1071	CM1308-2	CM1308-2	314	209	55	0,3	0,1	0	40	35	3	1	1	3 1
1069	CM1308-3	CM1308-3	628	421	111	0,3	0,1	0	55	50	0	1	1	3 RQ 7,5
2203	CM1308-4	CM1308-4	314	209	55	0,3	0,1	0	45	40	0	1	1	3 RQ 7,5
5050	CM1308-4VAR	CM1308-4VAR	314	209	55	0,3	0,1	0	45	40	0	1	1	3 RQ 7,5
2204	CM1308-5	CM1308-5	157	105	28	0,3	0,1	0	40	30	1	1	1	3 1,5
2205	CM1308-6	CM1308-6	628	421	111	0,3	0,1	0	55	50	0	1	1	3 2
2207	CM1308-7	CM1308-7	628	421	111	0,3	0,1	0	40	40	1	1	1	3 2
1319	CM1310-1	Caminho Municipal 1310 - 1	85	57	15	10,6	6,3	3,1	35	30	2	1	1	3 1,5
1320	CM1310-2	Caminho Municipal 1310 - 2	85	57	15	10,6	6,3	3,1	35	30	3	1	1	3 1,5
1321	CM1310-3	Caminho Municipal 1310 - 3	170	114	30	10,6	6,3	3,1	50	45	0	1	1	3 RQ 9
1322	CM1310-4	Caminho Municipal 1310 - 4	116	76	20	6,9	4,1	2	40	35	0	1	1	3 RQ 9
1323	CM1310-5	Caminho Municipal 1310 - 5	58	38	10	6,9	4,1	2	35	30	3	1	1	3 1,5
1324	CM1310-6	Caminho Municipal 1310 - 6	58	38	10	6,9	4,1	2	35	30	2	1	1	3 1,5
2028	CM1314-0	Caminho Municipal 1314 - 0 (R. Moçambique)	146	95	25	2,7	1,6	0,8	40	40	1	1	1	3 3
1217	CM1314-1	Caminho Municipal 1314 - 1 (R. Moçambique)	234	155	41	1,7	1	0,5	40	40	1	1	1	3 3
1226	CM1314-10	Caminho Municipal 1314 - 10 (R. Fernando Namora)	21	11	3	0	0	0	40	40	1	1	1	3 3
1227	CM1314-11	Caminho Municipal 1314 - 11 (R. Fernando Namora)	42	26	7	0	0	0	40	40	1	1	1	3 4
1218	CM1314-2	Caminho Municipal 1314 - 2 (R. Moçambique)	381	254	67	8,5	5,1	2,5	40	40	1	1	1	3 3
1219	CM1314-3	Caminho Municipal 1314 - 3 (R. Moçambique)	646	433	114	7,4	4,4	2,2	40	40	1	1	1	3 3
1220	CM1314-4	Caminho Municipal 1314 - 4 (R. Moçambique)	323	216	57	7,4	4,4	2,2	25	25	3	1	1	3 2
1221	CM1314-5	Caminho Municipal 1314 - 5 (R. Moçambique)	323	216	57	7,4	4,4	2,2	25	25	2	1	1	3 2
1222	CM1314-6	Caminho Municipal 1314 - 6	415	277	73	7,3	4,3	2,1	25	25	1	1	1	3 4
1223	CM1314-7	Caminho Municipal 1314 - 7 (R. Fernando Namora)	21	11	3	0	0	0	25	25	3	1	1	3 3

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1224	CM1314-8	Caminho Municipal 1314 - 8 (R. Fernando Namora)	21	11	3	0	0	0		25	25	2	1	1	3
1225	CM1314-9	Caminho Municipal 1314 - 9 (R. Fernando Namora)	21	11	3	0	0	0		40	40	1	1	1	3
2467	CM1322-1	Caminho Municipal 1322 - 1	9	3	1	22,2	13,3	6,6		30	25	3	1	1	3
2468	CM1322-2	Caminho Municipal 1322 - 2	9	3	1	22,2	13,3	6,6		30	25	2	1	1	3
2469	CM1322-3	Caminho Municipal 1322 - 3	18	11	3	22,2	13,3	6,6		35	30	1	1	1	3
1918	COMBGRANDGUERRA	Rua Combatentes da Grande Guerra	72	45	12	5,6	3,3	1,6		40	30	0	1	1	3
2265	CPAMOREIRAS1	Campo das Amoreiras - 1	114	76	20	15,8	9,4	4,7		45	45	1	1	1	3
2266	CPAMOREIRAS2	Campo das Amoreiras - 2	312	209	55	19,2	11,5	5,7		50	45	1	1	1	3
2267	CPAMOREIRAS3	Campo das Amoreiras - 3	533	357	94	12,8	12,8	12,8		50	45	1	1	1	1
1641	CREL-LO-1	CREL Leste Oeste - 1	225	155	26	8,4	4,1	9,1		100	80	0	103	0	RQ 15,5
1670	CREL-LO-10	CREL Leste Oeste - 10	1220	734	140	5,6	3	5,1		95	65	0	1	1	0 RQ 15,5
1673	CREL-LO-11	CREL Leste Oeste - 11	711	457	84	4,3	1	3,8		105	75	0	1	1	0 RQ 15,5
1674	CREL-LO-12	CREL Leste Oeste - 12	1091	659	126	5,4	3	4,7		120	90	0	1	1	0 RQ 16
1692	CREL-LO-13	CREL Leste Oeste - 13	1091	659	126	5,4	3	4,7		120	90	0	1	1	0 RQ 16
1642	CREL-LO-2	CREL Leste Oeste - 2	152	90	17	7,9	4	7,9		120	90	0	103	0	RQ 15,5
1643	CREL-LO-3	CREL Leste Oeste - 3	447	298	49	7,7	3,9	8,2		120	90	0	1	1	0 RQ 15,5
5002	CREL-LO-3a	CREL Leste Oeste - 3A	447	298	49	7,7	3,9	8,2		120	90	0	103	0	RQ 15,5
1714	CREL-LO-4	CREL Leste Oeste - 4	960	648	216	9,6	9,6	9,6		120	90	0	103	0	RQ 15,5
1659	CREL-LO-5	CREL Leste Oeste - 5	630	409	72	6,9	3,2	6		120	90	0	103	0	RQ 15,5
1661	CREL-LO-6	CREL Leste Oeste - 6	366	227	44	2,7	1,4	2,7		120	90	0	103	0	RQ 15,5
1662	CREL-LO-7	CREL Leste Oeste - 7	672	417	81	5,4	2,7	5,4		120	90	0	103	0	RQ 15,5

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	% p - noite	% p - dia	% p - noite	DHV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1667	CREL-LO-8	CREL Leste Oeste - 8	1220	734	140	5,6	3	5,1	120	90	0	103	0	RQ 15,5
1668	CREL-LO-9	CREL Leste Oeste - 9	1220	734	140	5,6	3	5,1	105	80	0	1	0	RQ 15,5
1644	CREL-OL-1	CREL Oeste Leste - 1	356	189	38	7,7	5,3	8,6	120	90	0	103	0	RQ 15,5
1669	CREL-OL-10	CREL Oeste Leste - 10	660	354	65	6,4	4,4	4,5	120	100	0	1	0	RQ 15,5
1671	CREL-OL-11	CREL Oeste Leste - 11	496	269	47	7,4	5,1	6,7	120	90	0	1	0	RQ 15,5
1672	CREL-OL-12	CREL Oeste Leste - 12	719	394	73	5,7	4	4	120	90	0	1	0	RQ 16
1693	CREL-OL-13	CREL Oeste Leste - 13	719	394	73	5,7	4	4	120	90	0	1	0	RQ 16
1645	CREL-OL-2	CREL Oeste Leste - 2	270	160	30	7,4	3,7	7,4	120	90	0	103	0	RQ 15,5
1646	CREL-OL-3	CREL Oeste Leste - 3	557	305	53	8,5	5,7	10,1	120	90	0	1	0	RQ 15,5
5003	CREL-OL-3a	CREL Oeste Leste - 3	557	305	53	8,5	5,7	10,1	120	90	0	103	0	RQ 15,5
1715	CREL-OL-4	CREL Oeste Leste - 4	960	648	216	9,6	9,6	9,6	120	90	0	103	0	RQ 15,5
1660	CREL-OL-5	CREL Oeste Leste - 5	930	459	104	7,9	5,1	6,4	120	90	0	103	0	RQ 15,5
1663	CREL-OL-6	CREL Oeste Leste - 6	617	383	74	8,1	4	8,1	120	90	0	103	0	RQ 16
1664	CREL-OL-7	CREL Oeste Leste - 7	910	564	109	6,2	3,1	6,2	120	90	0	103	0	RQ 20
1665	CREL-OL-8	CREL Oeste Leste - 8	640	397	77	6,3	3,2	6,3	120	90	0	103	0	RQ 20
1666	CREL-OL-9	CREL Oeste Leste - 9	660	354	65	6,4	4,4	4,5	120	90	0	103	0	RQ 15,5
972	CRIL-LO-1	CRIL Leste Oeste - 1	2000	1476	400	11,2	6	11,2	100	80	0	1	0	6,5
973	CRIL-LO-2	CRIL Leste Oeste - 2	1229	831	277	13,1	13,1	100	80	0	1	0	15	
977	CRIL-LO-3	CRIL Leste Oeste - 3	855	579	193	16,8	16,8	100	80	0	1	0	9	
979	CRIL-LO-4	CRIL Leste Oeste - 4	1358	918	306	13,6	13,6	100	80	0	1	0	6	
1031	CRIL-LO-5	CRIL Leste Oeste - 5	1358	918	306	13,6	13,6	100	80	0	1	0	RQ 16	
1033	CRIL-LO-6	CRIL Leste Oeste - 6	2385	1253	328	8,3	4,3	15,5	100	80	0	1	0	RQ 16

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
5021	CRIL-LO-6a	CRIL Leste Oeste - 6a	1850	1244	402	6,9	4,6	11,4		90	80	0	1		0 RQ 16
5022	CRIL-LO-6b	CRIL Leste Oeste - 6b	2750	1750	515	6,9	4,2	10,4		90	80	0	1		0 RQ 16
1332	CRIL-LO-7	CRIL Leste Oeste - 7	2012	1132	271	5,3	5,3	5,3		110	85	0	103		0 RQ 15,5
1347	CRIL-LO-8	CRIL Leste Oeste - 8	2012	1132	271	5,3	5,3	5,3		85	65	0	1		0 RQ 12
974	CRIL-OL-1	CRIL Oeste Este - 1	2000	1476	400	18,1	9	18,1		100	80	0	1		0 6,5
975	CRIL-OL-2	CRIL Oeste Este - 2	1994	1350	450	15,9	15,9	15,9		100	80	0	1		0 11
980	CRIL-OL-3	CRIL Oeste Este - 3	2265	1533	511	14,3	14,3	14,3		100	80	0	1		0 20
1013	CRIL-OL-4	CRIL Oeste Este - 4	2045	1383	461	13,5	13,5	13,5		100	80	0	1		0 6
1034	CRIL-OL-5	CRIL Oeste Este - 5	2385	1253	328	8,3	4,3	4,3		100	80	0	1		0 RQ 16
5019	CRIL-OL-5a	CRIL Oeste Este - 5a	1850	1244	402	6,9	4,6	11,4		90	80	0	1		0 RQ 16
5020	CRIL-OL-5b	CRIL Oeste Este - 5b	2750	1750	515	6,9	4,2	10,4		80	70	0	1		0 RQ 16
1331	CRIL-OL-6	CRIL Oeste Este - 6	1338	753	180	5,4	5,4	5,4		100	75	0	103		0 RQ 15,5
1346	CRIL-OL-7	CRIL Oeste Este - 7	1338	753	180	5,4	5,4	5,4		90	80	0	1		0 RQ 12
1595	EENN115,116-1	EENN 115 e 116 - 1 ns	74	50	13	12	7,2	3,6		35	30	2	1		1 1
1596	EENN115,116-2	EENN 115 e 116 - 2 sn	74	50	13	12	7,2	3,6		35	30	3	1		1 1
1597	EENN115,116-3	EENN 115 e 116 - 3	148	99	26	12	7,2	3,6		40	40	0	1		1 RQ 10
1598	EENN115,116-4	EENN 115 e 116 - 4 ns	74	50	13	12	7,2	3,6		40	30	3	1		1 1
1599	EENN115,116-5	EENN 115 e 116 - 5 sn	74	50	13	12	7,2	3,6		40	30	2	1		1 1
2277	EFETAI1	Estrada de Fetais - 1	507	341	65	4,3	3,2	2,1		60	55	0	1		2 RQ 9
5017	EFETAI1a	Estrada de Fetais - 1a	507	341	65	4,3	3,2	2,1		45	40	1	1		2 RQ 9
2278	EFETAI2	Estrada de Fetais - 2	233	157	30	9	6,7	4,5		40	30	1	1		2 RQ 9
2269	EFORTEAMEIX1	Estrada do Forte das Ameixoeiras - 1	124	79	21	6,5	3,9	1,9		45	45	1	1		3 RQ 9
2272	EFORTEAMEIX2	Estrada do Forte das Ameixoeiras - 2	124	79	21	6,5	3,9	1,9		60	55	0	1		3 RQ 9
2273	EFORTEAMEIX3	Estrada do Forte das Ameixoeiras - 3	62	38	10	6,5	3,9	1,9		40	35	1	1		3 RQ 7,5
2395	EM501-1	Estrada Municipal 501 - 1	451	300	79	6	3,6	1,8		35	30	1	1		3 2
2396	EM501-2	Estrada Municipal 501 - 2	451	300	79	6	3,6	1,8		35	30	1	1		3 2
2397	EM501-3	Estrada Municipal 501 - 3	902	604	159	6	6	6		80	70	1	1		1 RQ 14
1088	EM503-1	Estrada Municipal 503 - 1	368	246	47	3,4	2,5	1,7		35	30	3	1		2 1
1089	EM503-2	Estrada Municipal 503 - 2	368	246	47	3,4	2,5	1,7		35	30	2	1		2 1

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1090	EM503-3	Estrada Municipal 503 - 3	549	372	71	2,6	1,9	1,3		50	45	1	1	1	2 3
1091	EM503-4	Estrada Municipal 503 - 4	181	120	23	1,1	0,8	0,5		35	30	3	1	1	2 1
1092	EM503-5	Estrada Municipal 503 - 5	181	120	23	1,1	0,8	0,5		35	30	2	1	1	2 1
2095	EM504_1-1	Estrada Municipal 504 1 - 1	256	173	33	5,7	4,2	2,8		30	25	2	1	1	2 1
2096	EM504_1-2	Estrada Municipal 504 1 - 2	256	173	33	5,7	4,2	2,8		30	25	3	1	1	2 1
2097	EM504_1-3	Estrada Municipal 504 1 - 3	513	346	66	5,7	4,2	2,8		50	50	0	1	1	2 RQ 9
2157	EM504-0	Estrada Municipal 504 - 0	470	320	61	1	0,7	0,5		40	40	1	1	1	2 RQ 7,5
1107	EM504-1	Estrada Municipal 504 - 1	307	204	39	1,6	1,2	0,8		40	35	2	1	1	2 1
1116	EM504-10	Estrada Municipal 504 - 10	588	399	76	12,2	9,1	6,1		50	45	0	1	1	2 2
1118	EM504-12	Estrada Municipal 504 - 12	588	399	76	12,2	9,1	6,1		35	30	1	1	1	2 4
1119	EM504-13	Estrada Municipal 504 - 13	900	614	117	4,1	3	2		40	35	1	1	1	2 4
1120	EM504-14	Estrada Municipal 504 - 14	295	199	38	3,6	2,7	1,8		35	30	1	1	1	2 4
1121	EM504-15	Estrada Municipal 504 - 15	433	294	56	4,2	3,1	2,1		40	35	2	1	1	2 1
1122	EM504-16	Estrada Municipal 504 - 16	433	294	56	4,2	3,1	2,1		40	35	3	1	1	2 1
1123	EM504-17	Estrada Municipal 504 - 17	866	588	112	4,2	3,1	2,1		50	50	0	1	1	2 RQ 7,5
1124	EM504-18	Estrada Municipal 504 - 18	468	315	60	4,9	3,6	2,4		50	50	0	1	1	2 RQ 7,5
1125	EM504-19	Estrada Municipal 504 - 19	554	378	72	4	3	2		50	50	0	1	1	2 RQ 7,5
1108	EM504-2	Estrada Municipal 504 - 2	307	204	39	1,6	1,2	0,8		40	35	3	1	1	2 1
1126	EM504-20	Estrada Municipal 504 - 20	393	267	51	4,8	3,6	2,4		45	40	1	1	1	2 2
1127	EM504-21	Estrada Municipal 504 - 21	294	199	38	2,8	2,1	1,4		45	40	1	1	1	2 1
1128	EM504-22	Estrada Municipal 504 - 22	292	194	37	6,8	5,1	3,4		50	45	0	1	1	2 2
1129	EM504-23	Estrada Municipal 504 - 23	250	168	32	7,2	5,4	3,6		55	50	0	1	1	2 RQ 7,5
1130	EM504-24	Estrada Municipal 504 - 24	208	141	27	7,7	5,7	3,8		55	50	0	1	1	2 RQ 7,5
1131	EM504-25	Estrada Municipal 504 - 25	208	141	27	7,7	5,7	3,8		35	30	3	1	1	2 1
1132	EM504-26	Estrada Municipal 504 - 26	0	0	0	0	0	0		35	30	2	1	1	2 1
1109	EM504-3	Estrada Municipal 504 - 3	126	84	16	4,8	3,6	2,4		50	50	0	1	1	2 RQ 7,5
1110	EM504-4	Estrada Municipal 504 - 4	174	115	22	6,9	5,1	3,4		45	40	1	1	1	2 2
1111	EM504-5	Estrada Municipal 504 - 5	174	115	22	6,9	5,1	3,4		35	30	3	1	1	2 2
1112	EM504-6	Estrada Municipal 504 - 6	225	152	29	8,4	6,3	4,2		40	35	2	1	1	2 1
1113	EM504-7	Estrada Municipal 504 - 7	225	152	29	8,4	6,3	4,2		40	35	3	1	1	2 1

**Estradas LOURES PDM FUTURO 2015 VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1114	EM504-8	Estrada Municipal 504 - 8	450	304	58	8,4	6,3	4,2		45	45	0	1		2 RQ 7,5
1115	EM504-9	Estrada Municipal 504 - 9	525	357	68	8,8	6,6	4,4		50	50	0	1		2 RQ 7,5
1325	EM506-1	Estrada Municipal 506 - 1	100	67	18	2,8	2,1	1,4		35	30	2	1		2 1,5
1326	EM506-2	Estrada Municipal 506 - 2	100	67	18	2,8	2,1	1,4		35	30	3	1		2 1,5
1327	EM506-3	Estrada Municipal 506 - 3	200	134	35	2,8	2,1	1,4		50	45	0	1		2 RQ 7,5
1328	EM506-4	Estrada Municipal 506 - 4	200	134	35	2,8	2,1	1,4		60	60	0	1		2 RQ 7,5
1329	EM506-5	Estrada Municipal 506 - 5	100	67	18	3,4	2,5	1,7		35	30	3	1		2 1,5
1330	EM506-6	Estrada Municipal 506 - 6	100	67	18	3,4	2,5	1,7		35	30	2	1		2 1,5
5112	EM506-7	Estrada Municipal 506 - 7	50	34	9	2,5	1,5	0,8		40	40	0	1		3 1,5
1311	EM507_1-1	Estrada Municipal 507-1 - 1	162	110	21	7,6	5,7	3,8		35	30	3	1		2 1,5
1312	EM507_1-2	Estrada Municipal 507-1 - 2	162	110	21	7,6	5,7	3,8		35	30	2	1		2 1,5
1313	EM507_1-3	Estrada Municipal 507-1 - 3	324	220	42	7,6	5,7	3,8		50	45	0	1		2 RQ 10
1314	EM507_1-4	Estrada Municipal 507-1 - 4	329	220	42	7,1	5,3	3,5		50	45	0	1		2 RQ 10
1315	EM507_1-5	Estrada Municipal 507-1 - 5	334	225	43	6,7	5	3,3		45	40	1	1		2 RQ 12
1316	EM507_1-6	Estrada Municipal 507-1 - 6	408	278	53	4,6	3,4	2,3		45	40	1	1		2 RQ 9
1317	EM507_1-7	Estrada Municipal 507-1 - 7	204	136	26	4,6	3,4	2,3		35	30	2	1		2 1,5
1318	EM507_1-8	Estrada Municipal 507-1 - 8	204	136	26	4,6	3,4	2,3		35	30	3	1		2 1,5
1230	EM507-1	Estrada Municipal 507 - 1	192	128	34	2,1	2	2		30	30	2	1		1 2
1243	EM507-10	Estrada Municipal 507 - 10	549	384	93	4,2	3,9	4,3		35	25	3	1		1 2
1244	EM507-11	Estrada Municipal 507 - 11	549	384	93	4,2	3,9	4,3		35	25	2	1		1 2
1245	EM507-12	Estrada Municipal 507 - 12	671	465	114	3,6	3,4	3,5		35	25	2	1		1 2
1246	EM507-13	Estrada Municipal 507 - 13	671	465	114	3,6	3,4	3,5		35	25	3	1		1 2
1247	EM507-14	Estrada Municipal 507 - 14	1342	929	228	3,6	3,3	3,5		50	50	1	1		1 RQ 10
1248	EM507-15	Estrada Municipal 507 - 15	671	465	114	3,6	3,4	3,5		35	25	3	1		1 2
1249	EM507-16	Estrada Municipal 507 - 16	671	465	114	3,6	3,4	3,5		35	25	2	1		1 2
1250	EM507-17	Estrada Municipal 507 - 17	805	547	129	5,6	4,5	3,8		25	25	1	1		1 RQ 14
1251	EM507-18	Estrada Municipal 507 - 18	420	281	74	5,2	5,2	5,2		35	25	2	1		1 2
1252	EM507-19	Estrada Municipal 507 - 19	420	281	74	5,2	5,2	5,2		35	25	3	1		1 2
1231	EM507-20	Estrada Municipal 507 - 20	192	128	34	2,1	2	2		30	30	3	1		1 2
1253	EM507-20	Estrada Municipal 507 - 20	934	627	165	5,2	5,2	5,2		50	50	0	1		1 RQ 10

### Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1254	EM507-21	Estrada Municipal 507 - 21	791	532	140	6,8	6,8	6,8		60	50	0	1		1 RQ.10
1255	EM507-22	Estrada Municipal 507 - 22	791	532	140	6,8	6,8	6,8		50	45	1	1		1 RQ.10
1256	EM507-23	Estrada Municipal 507 - 23	1630	1094	288	7,3	7,3	7,3		45	40	1	1		1 RQ.10
1257	EM507-24	Estrada Municipal 507 - 24	344	228	60	8,1	8,1	8,1		45	40	2	1		1.15
1258	EM507-25	Estrada Municipal 507 - 25	344	228	60	8,1	8,1	8,1		45	40	3	1		1.15
1259	EM507-26	Estrada Municipal 507 - 26	689	459	121	8,1	8,1	8,1		55	50	0	1		1 RQ.9
1232	EM507-3	Estrada Municipal 507 - 3	384	256	68	2,1	2	2		50	45	1	1		1.3
1233	EM507-4	Estrada Municipal 507 - 4	192	128	34	2,1	2	2		35	30	3	1		1.2
1234	EM507-5	Estrada Municipal 507 - 5	192	128	34	2,1	2	2		35	30	2	1		1.2
1238	EM507-6	Estrada Municipal 507 - 6	486	337	82	3,9	3	2,4		30	30	1	1		1 RQ.10
1239	EM507-7	Estrada Municipal 507 - 7	549	384	93	4,2	3,9	4,3		35	30	2	1		1.2
1241	EM507-8	Estrada Municipal 507 - 8	549	384	93	4,2	3,9	4,3		35	30	3	1		1.2
1242	EM507-9	Estrada Municipal 507 - 9	1098	766	185	4,2	3,8	3,8		40	35	1	1		1 RQ.9
1269	EM528-1	Estrada Municipal 528 - 1	86	57	11	16,3	12,2	8,1		60	50	0	1		2 RQ.7,5
1271	EM528-2	Estrada Municipal 528 - 2	86	57	11	16,3	12,2	8,1		45	35	0	1		2 RQ.7,5
1272	EM528-3	Estrada Municipal 528 - 3	86	57	11	16,3	12,2	8,1		60	50	0	1		2 RQ.7,5
1273	EM528-4	Estrada Municipal 528 - 4 ns	43	26	5	16,3	12,2	8,1		35	25	3	1		2.1
1274	EM528-5	Estrada Municipal 528 - 5 sn	43	26	5	16,3	12,2	8,1		35	25	2	1		2.1
1043	EM530_1-1	Estrada Municipal 530-1 - 1	52	31	6	26,9	20,1	13,4		60	50	0	1		2 RQ.7,5
1146	EM530_1-2	Estrada Municipal 530-1 - 2	52	31	6	26,9	20,1	13,4		40	30	2	1		2.1
1147	EM530_1-3	Estrada Municipal 530-1 - 3	26	15	3	26,9	20,1	13,4		40	30	3	1		2.1
1149	EM530_1	Estrada Municipal 530 - 1	0	0	0	0	0	0		40	30	2	1		1.1
1150	EM530-2	Estrada Municipal 530 - 2	0	0	0	0	0	0		40	30	3	1		1.1
1151	EM530-3	Estrada Municipal 530 - 3	26	15	4	26,9	26,9	26,9		40	30	2	1		1.1
1152	EM530-4	Estrada Municipal 530 - 4	26	15	4	26,9	26,9	26,9		40	30	3	1		1.1
1153	EM530-5	Estrada Municipal 530 - 5	52	34	9	26,9	26,9	26,9		60	50	0	1		1 RQ.7,5
1154	EM530-6	Estrada Municipal 530 - 6	26	15	4	26,9	26,9	26,9		40	30	2	1		1.1
1155	EM530-7	Estrada Municipal 530 - 7	26	15	4	26,9	26,9	26,9		40	30	3	1		1.1
2470	EM539_1-1	Estrada Municipal 539-1 - 1	9	3	1	22,2	13,3	6,6		35	30	3	1		3.1
2471	EM539_1-2	Estrada Municipal 539-1 - 2	9	3	1	22,2	13,3	6,6		35	30	2	1		3.1

**Estradas LOURES PDM FUTURO 2015 VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
2472	EM539_1-3	Estrada Municipal 539-1 - 3	18	11	3	22,2		13,3	6,6	50	45	1	1		3 RQ 12
2619	EM539-3_1	Estrada Municipal 539-3 - 1	119	78	15	7,2	5,4	3,6		35	30	2	1		2 1
2620	EM539-3_2	Estrada Municipal 539-3 - 2	119	78	15	7,2	5,4	3,6		35	30	3	1		2 1
2621	EM539-3_3	Estrada Municipal 539-3 - 3	238	157	30	7,2	5,4	3,6		55	50	0	1		2 RQ 7,5
10000	EM539-3_3V	Estrada Municipal 539-3 - 3 Variante Pinheiro Loures	658	438	104	8,4	7,8	7,7		55	50	0	1		2 RQ 7,5
2629	EM539-3_4	Estrada Municipal 539-3 - 4	116	78	15	3,2	2,4	1,6		55	50	0	1		2 2
2630	EM539-3_5	Estrada Municipal 539-3 - 5	116	78	15	3,2	2,4	1,6		40	35	1	1		2 2
2631	EM539-3_6	Estrada Municipal 539-3 - 6	116	78	15	3,2	2,4	1,6		65	60	0	1		2 2
1421	EM540-1	Estrada Municipal 540 - 1	60	36	7	6,7	5	3,3		50	40	0	1		2 2
1422	EM540-2	Estrada Municipal 540 - 2	60	36	7	6,7	5	3,3		50	40	0	1		2 2
1423	EM540-3	Estrada Municipal 540 - 3	60	36	7	6,7	5	3,3		50	40	0	1		2 RQ 7,5
1424	EM540-4	Estrada Municipal 540 - 4	30	15	3	6,7	5	3,3		30	25	0	1		2 1,5
1425	EM540-5	Estrada Municipal 540 - 5	30	15	3	6,7	5	3,3		30	25	0	1		2 1,5
2425	EM540-8	Estrada Municipal 540 - 8	60	36	7	6,7	5	3,3		50	40	1	1		2 RQ 7,5
1530	EM541_1-1	Estrada Municipal 541-1 - 1	54	36	7	8,6	6,4	4,3		30	25	2	1		2 1,5
1539	EM541_1-10	Estrada Municipal 541-1 - 10	141	94	18	7,2	5,4	3,6		40	35	2	1		2 1,5
1540	EM541_1-11	Estrada Municipal 541-1 - 11	141	94	18	7,2	5,4	3,6		40	35	3	1		2 1,5
1531	EM541_1-2	Estrada Municipal 541-1 - 2	54	36	7	8,6	6,4	4,3		30	25	3	1		2 1,5
1532	EM541_1-3	Estrada Municipal 541-1 - 3	132	89	17	8,1	6	4		50	50	0	1		2 RQ 10
1533	EM541_1-4	Estrada Municipal 541-1 - 4	132	89	17	8,1	6	4		60	55	0	1		2 RQ 10
1534	EM541_1-5	Estrada Municipal 541-1 - 5	84	52	10	9,5	7,1	4,7		55	50	0	1		2 RQ 7,5
1535	EM541_1-6	Estrada Municipal 541-1 - 6	132	89	17	6,1	4,5	3		60	55	0	1		2 RQ 7,5
1536	EM541_1-7	Estrada Municipal 541-1 - 7	132	89	17	6,1	4,5	3		55	50	0	1		2 RQ 10
1537	EM541_1-8	Estrada Municipal 541-1 - 8	132	89	17	6,1	4,5	3		50	50	0	1		2 RQ 7,5
1538	EM541_1-9	Estrada Municipal 541-1 - 9	282	189	36	7,2	5,4	3,6		50	50	0	1		2 RQ 7,5
1513	EM541_1	Estrada Municipal 541-1 - 1	149	99	19	7,1	5,3	3,5		30	25	2	1		2 1,5
1522	EM541-10	Estrada Municipal 541-1 - 10	149	99	19	7,1	5,3	3,5		30	25	2	1		2 1,5
1523	EM541-11	Estrada Municipal 541-1 - 11	149	99	19	4	3	2		30	25	1	1		2 RQ 7,5
1524	EM541-12	Estrada Municipal 541-1 - 12	132	89	17	7,1	5,3	3,5		30	25	1	1		2 RQ 7,5

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1525	EM541-13	Estrada Municipal 541 - 13	149	99	19	4,9	3,6	2,4		30	25	1	1		2 RQ 7,5
1526	EM541-14	Estrada Municipal 541 - 14	83	52	10	2,4	1,8	1,2		30	25	2	1		2 1,5
1527	EM541-15	Estrada Municipal 541 - 15	83	52	10	2,4	1,8	1,2		30	25	3	1		2 1,5
1528	EM541-16	Estrada Municipal 541 - 16	166	110	21	2,4	1,8	1,2		40	35	0	1		2 RQ 10
1529	EM541-17	Estrada Municipal 541 - 17	166	110	21	2,4	1,8	1,2		60	55	0	1		2 RQ 10
2344	EM541-18	Estrada Municipal 541 - 18	208	141	27	6,7	5	3,3		60	55	0	1		2 RQ 9
2451	EM541-19	Estrada Municipal 541 - 19	56	36	7	13,4	10	6,7		30	25	3	1		2 1,5
1514	EM541-2	Estrada Municipal 541 - 2	149	99	19	7,1	5,3	3,5		30	25	3	1		2 1,5
2452	EM541-20	Estrada Municipal 541 - 20	156	105	20	13,4	10	6,7		30	25	2	1		2 1,5
2525	EM541-21	Estrada Municipal 541 - 21	66	42	8	13,4	10	6,7		50	45	0	1		2 RQ 9
2639	EM541-22	Estrada Municipal 541 - 22	112	73	14	13,4	10	6,7		35	35	0	1		2 RQ 9
1515	EM541-3	Estrada Municipal 541 - 3	149	99	19	7,1	5,3	3,5		30	25	3	1		2 1,5
1516	EM541-4	Estrada Municipal 541 - 4	149	99	19	7,1	5,3	3,5		30	25	2	1		2 1,5
1520	EM541-8	Estrada Municipal 541 - 8	298	199	38	7,1	5,3	3,5		50	50	0	1		2 RQ 10
1521	EM541-9	Estrada Municipal 541 - 9	149	99	19	7,1	5,3	3,5		30	25	3	1		2 1,5
2416	EM545-1	Estrada Municipal 545 - 1	88	57	15	15,7	9,4	4,7		35	30	3	1		3 1,5
2417	EM545-2	Estrada Municipal 545 - 2	88	57	15	15,7	9,4	4,7		35	30	2	1		3 1,5
2418	EM545-3	Estrada Municipal 545 - 3	177	117	31	15,7	9,4	4,7		50	40	1	1		3 RQ 9
1655	EM613-1	Estrada Municipal 613 - 1 ns	19	11	3	10,5	6,3	3,1		40	35	2	1		3 1
1686	EM613-10	Estrada Municipal 613 - 10	83	56	15	3,6	2,1	1,1		40	35	1	1		3 2
1687	EM613-11	Estrada Municipal 613 - 11	83	56	15	3,6	2,1	1,1		50	45	0	1		3 RQ 7,5
1688	EM613-12	Estrada Municipal 613 - 12	140	91	24	2,9	1,7	0,8		65	60	0	1		3 RQ 7,5
1689	EM613-13	Estrada Municipal 613 - 13	140	91	24	2,9	1,7	0,8		55	50	0	1		3 RQ 7,5
1690	EM613-14	Estrada Municipal 613 - 14	140	91	24	2,9	1,7	0,8		40	30	0	1		3 RQ 7,5
1691	EM613-15	Estrada Municipal 613 - 15	70	45	12	2,9	1,7	0,8		35	30	3	1		3 1
2299	EM613-16	Estrada Municipal 613 - 16	70	45	12	2,9	1,7	0,8		35	30	2	1		3 1
1656	EM613-2	Estrada Municipal 613 - 2 sn	19	11	3	10,5	6,3	3,1		40	35	3	1		3 1
1657	EM613-3	Estrada Municipal 613 - 3	38	22	6	10,5	6,3	3,1		60	50	0	1		3 2,5
1658	EM613-4	Estrada Municipal 613 - 4	38	22	6	10,5	6,3	3,1		70	60	0	1		3 RQ 7,5
1681	EM613-5	Estrada Municipal 613 - 5	11	7	2	9	5,4	2,7		40	35	0	1		3 1,5

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1682	EM613-6	Estrada Municipal 613 - 6	11	7	2	9	5,4	2,7		40	30	0	1		3 2
1683	EM613-7	Estrada Municipal 613 - 7	11	7	2	9	5,4	2,7		40	30	0	1		3 1
1684	EM613-8	Estrada Municipal 613 - 8	6	4	1	9	5,4	2,7		30	25	1	1		3 1
1685	EM613-9	Estrada Municipal 613 - 9	11	7	2	9	5,4	2,7		40	30	1	1		3 1,5
1504	EM626-1	Estrada Municipal 626 - 1	79	52	10	6,1	4,5	3		30	25	2	1		2 1,5
5070	EM626-1_1	Estrada Municipal 626 - 1	100	67	18	2,5	1,5	0,75		50	50	0	1		3 RQ 9,5
5071	EM626-1_2	Estrada Municipal 626-1	100	67	18	2,5	1,5	0,75		45	40	1	1		3 RQ 9,5
1505	EM626-2	Estrada Municipal 626 - 2	79	52	10	6,1	4,5	3		30	25	3	1		2 1,5
1506	EM626-3	Estrada Municipal 626 - 3	158	105	20	6,1	4,5	3		50	50	0	1		2 RQ 7,5
1507	EM626-4	Estrada Municipal 626 - 4	158	105	20	6,1	4,5	3		40	35	0	1		2 RQ 7,5
1508	EM626-5	Estrada Municipal 626 - 5	34	21	4	5,9	4,4	2,9		50	50	0	1		2 RQ 7,5
1509	EM626-6	Estrada Municipal 626 - 6	34	21	4	5,9	4,4	2,9		65	60	0	1		2 2
1510	EM626-7	Estrada Municipal 626 - 7	34	21	4	5,9	4,4	2,9		40	30	0	1		2 2
1511	EM626-8	Estrada Municipal 626 - 8	17	10	2	5,9	4,4	2,9		30	25	3	1		2 1
1512	EM626-9	Estrada Municipal 626 - 9	17	10	2	5,9	4,4	2,9		30	25	2	1		2 1
2375	EM627_1-1	Estrada Municipal 627-1 - 1	60	38	10	0	0	0		40	35	1	1		3 2
2376	EM627_1-2	Estrada Municipal 627-1 - 2	30	19	5	0	0	0		35	30	1	1		3 1
2377	EM627_1-3	Estrada Municipal 627-1 - 3	60	38	10	0	0	0		55	50	0	1		3 2
1605	EM627_1	Estrada Municipal 627-1 oe	29	15	3	10,4	7,8	5,2		35	25	2	1		2 1
1614	EM627-10	Estrada Municipal 627 - 10	74	47	9	12,2	9,1	6,1		40	30	0	1		2 RQ 12
1615	EM627-11	Estrada Municipal 627 - 11 oe	37	21	4	12,2	9,1	6,1		35	25	3	1		2 1,5
1616	EM627-12	Estrada Municipal 627 - 12 oe	37	21	4	12,2	9,1	6,1		35	25	2	1		2 1,5
1617	EM627-13	Estrada Municipal 627 - 13 oe	0	0	0	0	0	0		35	25	2	1		2 1
1618	EM627-14	Estrada Municipal 627 - 14 eo	0	0	0	0	0	0		35	25	3	1		2 1
1619	EM627-15	Estrada Municipal 627 - 15	0	0	0	0	0	0		50	40	0	1		2 2
1620	EM627-16	Estrada Municipal 627 - 16	0	0	0	0	0	0		60	50	0	1		2 2
1621	EM627-17	Estrada Municipal 627 - 17	0	0	0	0	0	0		40	30	0	1		2 2
1622	EM627-18	Estrada Municipal 627 - 18	0	0	0	0	0	0		60	50	0	1		2 2
1623	EM627-19	Estrada Municipal 627 - 19	0	0	0	0	0	0		45	35	0	1		2 1
1606	EM627-2	Estrada Municipal 627 - 2 eo	29	15	3	10,4	7,8	5,2		35	25	3	1		2 1

**Estradas LOURES PDM FUTURO 2015 VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1624	EM627-20	Estrada Municipal 627 - 20 oe	0	0	0	0	0	0	30	20	3	1	1	2	1
1625	EM627-21	Estrada Municipal 627 - 21 eo	0	0	0	0	0	0	30	20	2	1	1	2	1
1607	EM627-3	Estrada Municipal 627 - 3	58	36	7	10,4	7,8	5,2	60	50	0	1	1	2	RQ 9
1608	EM627-4	Estrada Municipal 627 - 4	58	36	7	10,4	7,8	5,2	40	30	0	1	1	2	RQ 9
1609	EM627-5	Estrada Municipal 627 - 5	58	36	7	10,4	7,8	5,2	50	40	0	1	1	2	RQ 9
1610	EM627-6	Estrada Municipal 627 - 6	58	36	7	10,4	7,8	5,2	40	30	0	1	1	2	RQ 9
1611	EM627-7	Estrada Municipal 627 - 7	58	36	7	10,4	7,8	5,2	60	50	0	1	1	2	RQ 9
1612	EM627-8	Estrada Municipal 627 - 8	58	36	7	10,4	7,8	5,2	60	50	0	1	1	2	RQ 7,5
1613	EM627-9	Estrada Municipal 627 - 9	74	47	9	12,2	9,1	6,1	60	50	0	1	1	2	RQ 7,5
1541	EM628-1	Estrada Municipal 628 - 1	128	84	16	3,8	2,8	1,9	30	25	2	1	1	2	1,5
1557	EM628-10	Estrada Municipal 628 - 10	52	31	6	3,9	2,9	1,9	55	55	0	1	1	2	RQ 7,5
1558	EM628-11	Estrada Municipal 628 - 11	52	31	6	3,9	2,9	1,9	50	50	0	1	1	2	RQ 7,5
1559	EM628-12	Estrada Municipal 628 - 12	45	26	5	4,5	3,3	2,2	40	35	3	1	1	2	1,5
1560	EM628-13	Estrada Municipal 628 - 13	45	26	5	4,5	3,3	2,2	40	35	2	1	1	2	1,5
1542	EM628-2	Estrada Municipal 628 - 2	128	84	16	3,8	2,8	1,9	30	25	3	1	1	2	1,5
1543	EM628-3	Estrada Municipal 628 - 3	257	173	33	3,8	2,8	1,9	50	50	0	1	1	2	RQ 10
1544	EM628-4	Estrada Municipal 628 - 4	257	173	33	3,8	2,8	1,9	60	55	0	1	1	2	RQ 10
1545	EM628-5	Estrada Municipal 628 - 5	128	84	16	3,8	2,8	1,9	30	25	3	1	1	2	1,5
1546	EM628-6	Estrada Municipal 628 - 6	128	84	16	3,8	2,8	1,9	30	25	2	1	1	2	1,5
1554	EM628-7	Estrada Municipal 628 - 7	26	15	3	3,9	2,9	1,9	30	25	2	1	1	2	1,5
1555	EM628-8	Estrada Municipal 628 - 8	26	15	3	3,9	2,9	1,9	30	25	3	1	1	2	1,5
1556	EM628-9	Estrada Municipal 628 - 9	52	31	6	3,9	2,9	1,9	40	35	1	1	1	2	RQ 7,5
2622	EM629-1	Estrada Municipal 629 - 1	42	26	5	11,9	8,9	5,9	35	30	2	1	1	2	1
2623	EM629-2	Estrada Municipal 629 - 2	42	26	5	11,9	8,9	5,9	35	30	3	1	1	2	1
2624	EM629-3	Estrada Municipal 629 - 3	84	52	10	11,9	8,9	5,9	45	40	0	1	1	2	2
2625	EM629-4	Estrada Municipal 629 - 4	84	52	10	11,9	8,9	5,9	60	55	0	1	1	2	2
10002	EM632_1	Estrada Municipal 632 - 1	63	42	12	9,6	9,6	9,6	50	40	3	1	1	2	1,5
10003	EM632_2	Estrada Municipal 632 - 2	63	42	12	9,6	9,6	9,6	45	40	2	1	1	2	1,5
10001	EM632_3	Estrada Municipal 632 - 3	125	84	23	9,6	9,6	9,6	60	55	0	1	1	2	RQ 9,5
1282	EMILITAR-1	Estrada Militar - 1	306	204	54	6,2	3,7	1,9	35	30	2	1	1	3	1,5

**Estradas LOURES PDM FUTURO 2015 VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1291	EMILITAR-10	Estrada Militar - 10	472	315	83	6,2		3,7	1,8	50	45	0	1		3 RQ 10
1292	EMILITAR-11	Estrada Militar - 11	160	106	28	2,5	1,5	0,7		50	45	0	1		3 RQ 10
10004	EMILITAR-11a	Estrada Militar - 11	107	71	19	2,5	1,5	0,7		50	45	0	1		3 RQ 9
10005	EMILITAR-11b	Estrada Militar - 11	53	35	9	2,5	1,5	0,7		45	40	0	1		3 RQ 9
1293	EMILITAR-12	Estrada Militar - 12	0	0	0	2,5	1,5	0,7		45	40	0	1		3 2
1297	EMILITAR-13	Estrada Militar - 13	0	0	0	2,5	1,5	0,7		55	55	0	1		3 RQ 7,5
1298	EMILITAR-14	Estrada Militar - 14	0	0	0	2,5	1,5	0,7		40	30	3	1		3 1,5
1299	EMILITAR-15	Estrada Militar - 15	0	0	0	2,5	1,5	0,7		40	30	2	1		3 1,5
1300	EMILITAR-16	Estrada Militar - 16	83	53	14	10,8	6,4	3,2		40	30	2	1		3 1,5
1301	EMILITAR-17	Estrada Militar - 17	83	53	14	10,8	6,4	3,2		40	30	3	1		3 1,5
1302	EMILITAR-18	Estrada Militar - 18	166	110	29	10,8	6,4	3,2		50	45	0	1		3 RQ 9
1303	EMILITAR-19	Estrada Militar - 19	270	178	47	13,3	7,9	3,9		50	45	0	1		3 RQ 9
1283	EMILITAR-2	Estrada Militar - 2	306	204	54	6,2	3,7	1,9		35	30	3	1		3 1,5
1309	EMILITAR-20	Estrada Militar - 20	113	76	20	11	6,6	3,3		50	45	0	1		3 RQ 9
1310	EMILITAR-21	Estrada Militar - 21	116	76	20	5,4	3,2	1,6		50	50	0	1		3 RQ 9
2274	EMILITAR-22	Estrada Militar - 22	270	178	47	20	12	6		50	50	0	1		3 RQ 9
2275	EMILITAR-23	Estrada Militar - 23	135	87	23	20	12	6		40	35	1	1		3 RQ 9
1284	EMILITAR-3	Estrada Militar - 3	611	407	107	6,2	3,7	1,9		50	50	0	1		3 RQ 10
1285	EMILITAR-4	Estrada Militar - 4	261	174	46	7,1	4,2	2,1		30	25	3	1		3 1,5
1286	EMILITAR-5	Estrada Militar - 5	261	174	46	7,1	4,2	2,1		30	25	2	1		3 1,5
1287	EMILITAR-6	Estrada Militar - 6	330	231	61	6,7	4	2		30	25	2	1		3 1,5
1288	EMILITAR-7	Estrada Militar - 7	350	231	61	6,7	4	2		40	30	3	1		3 1,5
1289	EMILITAR-8	Estrada Militar - 8	350	231	61	6,7	4	2		40	30	2	1		3 1,5
1290	EMILITAR-9	Estrada Militar - 9	350	231	61	6,7	4	2		45	40	3	1		3 1,5
1093	EN10-1	Estrada Nacional 10 - 1	1032	691	182	7,4	7,4	7,4		50	50	0	1		1 4
1136	EN10-10	Estrada Nacional 10 -10	1127	756	199	4,7	4,7	4,7		50	50	0	1		1 4
1137	EN10-11	Estrada Nacional 10 -11	1847	1238	326	4	4	4		50	50	0	1		1 4
1138	EN10-12	Estrada Nacional 10 -12	924	619	163	4	4	4		40	35	3	1		1 3
1139	EN10-13	Estrada Nacional 10 -13	924	619	163	4	4	4		40	35	2	1		1 3
1140	EN10-14	Estrada Nacional 10 -14	924	619	163	4	4	4		40	40	1	1		1 5

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1141	EN10-15	Estrada Nacional 10 -15	924	619	163	4	4	4	40	40	40	1	1	1	15
1142	EN10-16	Estrada Nacional 10 -16	70	45	12	5	5	5	20	20	1	1	1	1	13
1143	EN10-17	Estrada Nacional 10 -17	634	451	106	5,8	5,5	6,6	40	40	3	1	1	1	12,5
1144	EN10-18	Estrada Nacional 10 -18	634	451	106	5,8	5,5	6,6	40	40	2	1	1	1	12
1145	EN10-19	Estrada Nacional 10 -19	70	45	12	5	5	5	20	20	1	1	1	1	12,5
1096	EN10-2	Estrada Nacional 10 -2	1752	1178	310	22,3	22,3	22,3	50	50	0	0	1	1	14
1148	EN10-20	Estrada Nacional 10 -20	1266	901	211	5,8	5,4	6,2	50	50	0	0	1	1	14
5102	EN10-20a	Estrada Nacional 10 -20	1266	901	211	5,8	5,4	6,2	45	40	1	1	1	1	14
1156	EN10-21	Estrada Nacional 10 -21	634	451	106	5,8	5,5	6,6	25	25	1	1	1	1	12
1157	EN10-22	Estrada Nacional 10 -22	634	451	106	5,8	5,5	6,6	25	25	1	1	1	1	12
1158	EN10-23	Estrada Nacional 10 -23	1281	914	214	8,2	7,8	8,4	40	40	1	1	1	1	15
1169	EN10-24	Estrada Nacional 10 -24	1357	966	227	5,8	5,5	5,7	40	40	1	1	1	1	15
1170	EN10-25	Estrada Nacional 10 -25	1208	838	229	4,9	4,8	4,4	40	35	1	1	1	1	15
1171	EN10-26	Estrada Nacional 10 -26	1127	781	217	3,5	3,3	3,2	50	50	1	1	1	1	15
1172	EN10-27	Estrada Nacional 10 -27	570	396	98	4,2	4	4,1	30	30	2	1	1	1	12
1173	EN10-28	Estrada Nacional 10 -28	570	396	98	4,2	4	4,1	30	30	3	1	1	1	12
1174	EN10-29	Estrada Nacional 10 -29	1139	792	195	4,2	4	4,1	40	40	1	1	1	1	13
1097	EN10-3	Estrada Nacional 10 -3	876	589	155	22,3	22,3	22,3	40	35	3	1	1	1	12
1175	EN10-30	Estrada Nacional 10 -30	255	171	45	6,5	6,5	6,5	25	25	3	1	1	1	12
1176	EN10-31	Estrada Nacional 10 -31	255	171	45	6,5	6,5	6,5	25	25	1	1	1	1	12
1177	EN10-32	Estrada Nacional 10 -32	402	269	71	4,5	4,5	4,5	35	30	2	1	1	1	12
1178	EN10-33	Estrada Nacional 10 -33	402	269	71	4,5	4,5	4,5	35	30	3	1	1	1	12
1179	EN10-34	Estrada Nacional 10 -34	804	539	142	4,5	4,5	4,5	50	50	0	1	1	1	14
1181	EN10-35	Estrada Nacional 10 -35	402	269	71	4,5	4,5	4,5	40	35	3	1	1	1	12
1182	EN10-36	Estrada Nacional 10 -36	201	133	35	4,5	4,5	4,5	40	35	3	1	1	1	12
1183	EN10-37	Estrada Nacional 10 -37	402	269	71	4,5	4,5	4,5	40	35	2	1	1	1	12
1184	EN10-38	Estrada Nacional 10 -38	201	133	35	4,5	4,5	4,5	40	35	1	1	1	1	12
1098	EN10-4	Estrada Nacional 10 -4	876	589	155	22,3	22,3	22,3	40	35	2	1	1	1	12
1186	EN10-40	Estrada Nacional 10 -40	201	133	35	4,5	2,7	1,3	35	30	3	1	1	3	2
1187	EN10-41	Estrada Nacional 10 -41	579	387	102	9,8	9,8	9,8	35	30	1	1	1	1	1 RQ 9

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1190	EN10-42	Estrada Nacional 10 -42	942	630	166	8,9	8,9	8,9		50	50	0	1	1	19
1191	EN10-43	Estrada Nacional 10 -43	471	315	83	8,9	8,9	8,9		35	30	3	1	1	13
1192	EN10-44	Estrada Nacional 10 -44	471	315	83	8,9	8,9	8,9		35	30	2	1	1	13
1193	EN10-45	Estrada Nacional 10 -45	471	315	83	8,9	8,9	8,9		40	35	1	1	1	15
1194	EN10-46	Estrada Nacional 10 -46	471	315	83	8,9	8,9	8,9		40	35	1	1	1	15
1099	EN10-5	Estrada Nacional 10 -5	389	258	68	8	8	8		40	35	2	1	1	12
1100	EN10-6	Estrada Nacional 10 -6	389	258	68	8	8	8		40	35	3	1	1	12
1133	EN10-7	Estrada Nacional 10 -7	806	539	142	7,6	7,6	7,6		50	50	0	1	1	14
1134	EN10-8	Estrada Nacional 10 -8	830	554	146	6,6	6,6	6,6		50	50	0	1	1	14
1135	EN10-9	Estrada Nacional 10 -9	854	573	151	5,7	5,7	5,7		50	50	0	1	1	14
1072	EN115_5-1	Estrada Nacional 115-5-1	342	229	61	7,4	7,4	7,4		40	35	2	1	1	RQ 9
1081	EN115_5-10	Estrada Nacional 115-5-10	293	193	51	6,7	6,7	6,7		40	35	2	1	1	1
1082	EN115_5-11	Estrada Nacional 115-5-11	293	193	51	6,7	6,7	6,7		40	35	3	1	1	11
1083	EN115_5-12	Estrada Nacional 115-5-12	557	372	98	6,7	6,7	6,7		60	55	1	1	1	13
1084	EN115_5-13	Estrada Nacional 115-5-13	264	174	46	6,7	6,7	6,7		40	35	3	1	1	1
1085	EN115_5-14	Estrada Nacional 115-5-14	132	87	23	6,7	6,7	6,7		20	20	1	1	1	11
1086	EN115_5-15	Estrada Nacional 115-5-15	132	87	23	6,7	6,7	6,7		20	20	1	1	1	11
1087	EN115_5-16	Estrada Nacional 115-5-16	264	174	46	6,7	6,7	6,7		40	35	2	1	1	11
1465	EN115_5-17	Estrada Nacional 115-5-17	313	209	55	8	8	8		40	30	1	1	1	RQ 10
1466	EN115_5-18	Estrada Nacional 115-5-18	313	209	55	8	8	8		50	50	0	1	1	RQ 10
1467	EN115_5-19	Estrada Nacional 115-5-19	313	209	55	8	8	8		50	50	0	1	1	RQ 14
1073	EN115_5-2	Estrada Nacional 115-5-2	342	229	61	7,4	7,4	7,4		45	40	3	1	1	15
1471	EN115_5-22	Estrada Nacional 115-5-22	1283	862	227	7,7	7,7	7,7		45	40	0	1	1	RQ 10
1472	EN115_5-23	Estrada Nacional 115-5-23	1283	862	227	7,7	7,7	7,7		50	50	0	1	1	RQ 10
1473	EN115_5-24	Estrada Nacional 115-5-24	642	429	113	7,7	7,7	7,7		35	30	2	1	1	15
1474	EN115_5-25	Estrada Nacional 115-5-25	642	429	113	7,7	7,7	7,7		35	30	3	1	1	15
1485	EN115_5-26	Estrada Nacional 115-5-26	599	402	106	11,9	11,9	11,9		30	30	1	1	1	RQ 12
1486	EN115_5-27	Estrada Nacional 115-5-27	1086	729	192	14,9	14,9	14,9		40	30	2	1	1	RQ 7,5
1487	EN115_5-28	Estrada Nacional 115-5-28	1086	729	192	14,9	14,9	14,9		40	30	3	1	1	RQ 7,5
1488	EN115_5-29	Estrada Nacional 115-5-29	1086	729	192	14,9	14,9	14,9		55	50	0	1	1	RQ 12

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - noite	% p - dia	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1074	EN115_5-3	Estrada Nacional 115-3	683	458	121	7,4	7,4	7,4	60	55	0	1	1 RQ 15,5
1489	EN115_5-30	Estrada Nacional 115-30	1086	729	192	14,9	14,9	14,9	55	50	0	1	1 RQ 12
1490	EN115_5-31	Estrada Nacional 115-31	1086	729	192	14,9	14,9	14,9	40	30	3	1	1 RQ 7,5
1491	EN115_5-32	Estrada Nacional 115-32	1086	729	192	14,9	14,9	14,9	40	30	2	1	1 RQ 7,5
1492	EN115_5-33	Estrada Nacional 115-33	1086	729	192	14,9	14,9	14,9	30	30	1	1	1 RQ 12
1493	EN115_5-34	Estrada Nacional 115-34	1086	729	192	14,9	14,9	14,9	40	30	2	1	1 RQ 7,5
1494	EN115_5-35	Estrada Nacional 115-35	1086	729	192	14,9	14,9	14,9	55	50	0	1	1 RQ 12
1495	EN115_5-36	Estrada Nacional 115-36	1086	729	192	14,9	14,9	14,9	40	30	3	1	1 RQ 7,5
1496	EN115_5-37	Estrada Nacional 115-37	1086	729	192	14,9	14,9	14,9	55	50	0	1	1 RQ 12
1903	EN115_5-38	Estrada Nacional EN115-5 - 38 oe	1086	729	192	14,9	14,9	14,9	60	60	0	1	1 RQ 9
1904	EN115_5-39	Estrada Nacional EN115-5 - 39 eo	1086	729	192	14,9	14,9	14,9	60	60	0	1	1 RQ 9
5046	EN115_5-3a	Estrada Nacional 115-3a	683	458	121	7,4	7,4	7,4	45	40	1	1	1 RQ 15,5
1075	EN115_5-4	Estrada Nacional 115-4	715	480	127	6,5	6,5	6,5	60	60	0	1	1 RQ 15,5L
1905	EN115_5-40	Estrada Nacional EN115-5 - 40 oe	1086	729	192	14,9	14,9	14,9	45	35	3	1	1 RQ 9
1906	EN115_5-41	Estrada Nacional EN115-5 - 41 eo	1086	729	192	14,9	14,9	14,9	45	35	2	1	1 RQ 9
1907	EN115_5-42	Estrada Nacional EN115-5 - 42 rot	993	665	176	9,6	9,5	9,7	40	30	1	1	1 RQ 15,5
1910	EN115_5-45	Estrada Nacional EN115-5 - 45	0	0	0	0	0	0	50	40	0	1	1 RQ 12
5047	EN115_5-4a	Estrada Nacional 115-4a	715	480	127	6,5	6,5	6,5	45	40	1	1	1 RQ 15,5L
1076	EN115_5-5	Estrada Nacional 115-5	962	646	170	4	4	4	60	55	1	1	1 3
1077	EN115_5-6	Estrada Nacional 115-6	481	323	85	4	4	4	40	35	3	1	1 1
1078	EN115_5-7	Estrada Nacional 115-7	481	323	85	4	4	4	40	35	2	1	1 1
1079	EN115_5-8	Estrada Nacional 115-8	552	368	97	4,4	4,4	4,4	40	35	1	1	1 1
1080	EN115_5-9	Estrada Nacional 115-9	552	368	97	4,4	4,4	4,4	40	35	1	1	1 1
1159	EN115-1	Estrada Nacional 115 - 1	428	287	76	14,2	14,2	14,2	60	50	0	1	1 RQ 9,5
1168	EN115-10	Estrada Nacional 115 - 10	428	287	76	14,2	14,2	14,2	60	50	0	1	1 RQ 9,5
1216	EN115-11	Estrada Nacional 115 - 11	428	287	76	14,2	14,2	14,2	50	40	0	1	1 RQ 9,5

**Estradas LOURES PDM FUTURO 2015 VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1441	EN115-12	Estrada Nacional 115 - 12	900	609	162	5	5	5		35	30	2	1	1	1,15
1442	EN115-13	Estrada Nacional 115 - 13	900	609	162	5	5	5		35	30	3	1	1	1,15
1443	EN115-14	Estrada Nacional 115 - 14	1800	1218	324	5	5	5		50	40	0	1	1	1,17
1444	EN115-15	Estrada Nacional 115 - 15	1812	1216	320	9,6	9,6	9,6		50	40	0	1	1	1 RQ 10
1445	EN115-16	Estrada Nacional 115 - 16	927	623	164	14,6	7,3	14,6		50	40	1	1	1	1 RQ 9,5
1446	EN115-17	Estrada Nacional 115 - 17	927	623	164	14,6	7,3	14,6		40	40	3	1	1	1 RQ 9,5
1447	EN115-18	Estrada Nacional 115 - 18	1044	699	184	17,8	8,9	17,8		45	40	2	1	1	1 RQ 10
1448	EN115-19	Estrada Nacional 115 - 19	1044	699	184	17,8	8,9	17,8		50	50	0	1	1	1 RQ 10
1160	EN115-2	Estrada Nacional 115 - 2 ns	214	144	38	14,2	14,2	14,2		55	50	3	1	1	1,15
1450	EN115-21	Estrada Nacional 115 - 21	891	596	157	11,8	5,9	11,8		50	40	1	1	1	1 RQ 9,5
1451	EN115-22	Estrada Nacional 115 - 22	891	596	157	11,8	5,9	11,8		50	40	1	1	1	1 RQ 9,5
1452	EN115-23	Estrada Nacional 115 - 23	780	524	138	15,4	7,7	15,4		50	50	0	1	1	1 RQ 10
1453	EN115-24	Estrada Nacional 115 - 24	780	524	138	15,4	7,7	15,4		50	50	0	1	1	1 RQ 10
1456	EN115-27	Estrada Nacional 115 - 27	50	34	9	2,5	1,5	0,8		50	50	0	1	1	1 RQ 10
1457	EN115-28	Estrada Nacional 115 - 28	25	17	5	2,5	1,5	0,8		40	35	3	1	1	1,2
1458	EN115-29	Estrada Nacional 115 - 29	25	17	5	2,5	1,5	0,8		40	35	2	1	1	1,2
1161	EN115-3	Estrada Nacional 115 - 3 sn	214	144	38	14,2	14,2	14,2		55	50	2	1	1	1,15
1460	EN115-30	Estrada Nacional 115 - 30	173	114	30	11,6	11,6	11,6		40	30	2	1	1	1,2
1461	EN115-31	Estrada Nacional 115 - 31	173	114	30	11,6	11,6	11,6		40	30	3	1	1	1,2
1462	EN115-32	Estrada Nacional 115 - 32	345	231	61	11,6	11,6	11,6		60	50	0	1	1	1 RQ 10
1463	EN115-33	Estrada Nacional 115 - 33	345	231	61	11,6	11,6	11,6		55	50	0	1	1	1 RQ 10
1464	EN115-34	Estrada Nacional 115 - 34	224	148	39	14	14	14		55	50	0	1	1	1 RQ 10
1626	EN115-35	Estrada Nacional 115 - 35	428	287	76	14,2	14,2	14,2		55	50	0	1	1	1 RQ 10
1627	EN115-36	Estrada Nacional 115 - 36	428	287	76	14,2	14,2	14,2		55	50	0	1	1	1 RQ 10
1628	EN115-37	Estrada Nacional 115 - 37	428	287	76	14,2	14,2	14,2		60	55	0	1	1	1 RQ 10
5057	EN115-37a	Estrada Nacional 115 - 37a	428	287	76	14,2	14,2	14,2		45	40	1	1	1	1 RQ 10
1629	EN115-38	Estrada Nacional 115 - 38	90	60	16	14	8,4	4,2		50	45	0	1	1	1 RQ 7,5
1630	EN115-39	Estrada Nacional 115 - 39	90	60	16	14	8,4	4,2		45	40	0	1	1	1 RQ 7,5
1162	EN115-4	Estrada Nacional 115 - 4 ns	214	144	38	14,2	14,2	14,2		55	50	2	1	1	1,15
1631	EN115-40	Estrada Nacional 115 - 40 ns	45	30	8	14	8,4	4,2		35	25	3	1	1	1,1

### Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1632	EN115-41	Estrada Nacional 115 - 41 sn	45	30	8	14	8,4	4,2		35	25	2	1	1	1
1647	EN115-42	Estrada Nacional 115 - 42 ns	25	17	5	14,3	8,6	4,3		40	35	2	1	1	1
1648	EN115-43	Estrada Nacional 115 - 43 sn	25	17	5	14,3	8,6	4,3		40	35	3	1	1	1
1649	EN115-44	Estrada Nacional 115 - 44	495	332	88	14,3	14,3	14,3		75	65	0	1	1	RQ 9
5056	EN115-44_1	Estrada Nacional 115 - 44_1	495	332	88	14,3	14,3	14,3		50	45	1	1	1	RQ 9
1649	EN115-44_2	Estrada Nacional 115 - 44_2	49	33	9	14,3	8,6	4,3		45	40	1	1	1	RQ 9
1649	EN115-44_3	Estrada Nacional 115 - 44_3	49	33	9	14,3	8,6	4,3		50	45	0	1	1	RQ 9
1650	EN115-45	Estrada Nacional 115 - 45	495	332	88	14,3	14,3	14,3		45	35	0	1	1	RQ 9
1651	EN115-46	Estrada Nacional 115 - 46	495	332	88	14,3	14,3	14,3		75	65	0	1	1	RQ 9
1652	EN115-47	Estrada Nacional 115 - 47	625	419	111	14,4	14,4	14,4		75	65	0	1	1	RQ 9
1653	EN115-48	Estrada Nacional 115 - 48	625	419	111	14,4	14,4	14,4		50	45	0	1	1	RQ 9
1654	EN115-49	Estrada Nacional 115 - 49	625	419	111	14,4	14,4	14,4		75	65	0	1	1	RQ 9
1163	EN115-5	Estrada Nacional 115 - 5 sn	214	144	38	14,2	14,2	14,2		55	50	3	1	1	1,15
1750	EN115-50	Estrada Nacional 115 - 50 ns	134	90	24	15,7	15,7	15,7		50	50	3	1	1	1
1751	EN115-51	Estrada Nacional 115 - 51 sn	127	85	22	15,7	15,7	15,7		45	40	2	1	1	1
1790	EN115-52	Estrada Nacional 115 - 52 ns	112	72	19	14	14	14		35	30	2	1	1	1
1791	EN115-53	Estrada Nacional 115 - 53 sn	112	72	19	14	14	14		40	30	3	1	1	RQ 9,5
1792	EN115-54	Estrada Nacional 115 - 54	224	148	39	14	14	14		80	75	0	1	1	RQ 12
1164	EN115-6	Estrada Nacional 115 - 6 ns	214	144	38	14,2	14,2	14,2		55	50	3	1	1	1,15
1165	EN115-7	Estrada Nacional 115 - 7 sn	214	144	38	14,2	14,2	14,2		55	50	2	1	1	1,15
1166	EN115-8	Estrada Nacional 115 - 8 ns	214	144	38	14,2	14,2	14,2		55	50	2	1	1	1,15
1167	EN115-9	Estrada Nacional 115 - 9 sn	214	144	38	14,2	14,2	14,2		55	50	3	1	1	1,15
1572	EN116-1	Estrada Nacional 116 - 1	292	196	52	10,3	10,3	10,3		60	50	0	1	1	RQ 10,5
1587	EN116-10	Estrada Nacional 116 - 10	265	178	47	9,4	9,4	9,4		70	65	0	1	1	RQ 10,5
1588	EN116-11	Estrada Nacional 116 - 11	265	178	47	9,4	9,4	9,4		55	50	0	1	1	RQ 10,5
1589	EN116-12	Estrada Nacional 116 - 12	265	178	47	9,4	9,4	9,4		60	60	0	1	1	RQ 7,5
5058	EN116-12_1	Estrada Nacional 116 - 12_1	265	178	47	9,4	9,4	9,4		50	45	1	1	1	RQ 7,5
5059	EN116-12_2	Estrada Nacional 116 - 12_2	26	17	5	7,7	5	2,5		45	45	1	1	1	RQ 7,5

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1590	EN116-13	Estrada Nacional 116 - 13 eo	13	9	3	7,7	5	2,5		40	35	3	1	1	1
1591	EN116-14	Estrada Nacional 116 - 14 oe	13	9	3	7,7	5	2,5		40	35	2	1	1	1
1592	EN116-15	Estrada Nacional 116 - 15 oe	40	27	7	8,6	5,2	2,6		40	35	2	1	1	1
1593	EN116-16	Estrada Nacional 116 - 16 eo	40	27	7	8,6	5,2	2,6		40	35	3	1	1	1
5054	EN116-17_1	Estrada Nacional 116 - 17_1	563	377	100	8,9	8,9	8,9		50	45	1	1	1	1 RQ 10
5055	EN116-17_2	Estrada Nacional 116 - 17_2	81	54	14	8,6	5,2	2,6		40	40	1	1	1	1 RQ 10
5055	EN116-17_3	Estrada Nacional 116 - 17_3	81	54	14	8,6	5,2	2,6		45	45	0	1	1	1 RQ 10
1600	EN116-18	Estrada Nacional 116 - 18	563	377	100	8,9	8,9	8,9		60	50	0	1	1	1 RQ 10
1601	EN116-19	Estrada Nacional 116 - 19	518	347	92	8,8	8,5	8,5		60	50	0	1	1	1 RQ 10
1573	EN116-2	Estrada Nacional 116 - 2	292	196	52	10,3	10,3	10,3		45	35	0	1	1	1 RQ 10,5
1602	EN116-20	Estrada Nacional 116 - 20	473	317	84	8	8	8		70	60	0	1	1	1 RQ 10
1603	EN116-21	Estrada Nacional 116 - 21	473	317	84	8	8	8		55	45	0	1	1	1 RQ 10
5038	EN116-21a	Estrada Nacional 116 - 21a	237	159	42	8	8	8		50	40	3	1	1	1,15
5039	EN116-21b	Estrada Nacional 116 - 21b	237	159	42	8	8	8		45	40	2	1	1	1,15
1604	EN116-22	Estrada Nacional 116 - 22	677	454	120	15,4	15,4	15,4		70	60	0	1	1	1 RQ 10
5040	EN116-22a	Estrada Nacional 116 - 22a	677	454	120	15,4	15,4	15,4		55	50	0	1	1	1 RQ 10
5041	EN116-22b	Estrada Nacional 116 - 22b	339	227	60	15,4	15,4	15,4		50	45	3	1	1	1,15
5042	EN116-22c	Estrada Nacional 116 - 22c	339	227	60	15,4	15,4	15,4		45	40	2	1	1	1,15
1878	EN116-23	Estrada Nacional 116 - 23	276	182	48	13	13	13		80	75	0	1	1	1 RQ 14
1879	EN116-24	Estrada Nacional 116 - 24	276	182	48	13	13	13		65	60	0	1	1	1 RQ 14
1880	EN116-25	Estrada Nacional 116 - 25	276	182	48	13	13	13		75	70	0	1	1	1 RQ 14
1574	EN116-3	Estrada Nacional 116 - 3	292	196	52	10,3	10,3	10,3		65	55	0	1	1	1 RQ 10,5
1575	EN116-4	Estrada Nacional 116 - 4	292	196	52	10,3	10,3	10,3		65	55	0	1	1	1 RQ 10,5
1582	EN116-5	Estrada Nacional 116 - 5	292	196	52	10,3	10,3	10,3		50	40	0	1	1	1 RQ 10,5
1583	EN116-6	Estrada Nacional 116 - 6	292	196	52	10,3	10,3	10,3		60	50	0	1	1	1 RQ 10,5
1584	EN116-7	Estrada Nacional 116 - 7	292	196	52	10,3	10,3	10,3		50	40	0	1	1	1 RQ 10,5

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - noite	DfV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1585	EN116-8	Estrada Nacional 116 - 8	265	178	47	9,4	9,4		50	40	1	1	1	1 RQ 10,5
1586	EN116-9	Estrada Nacional 116 - 9	265	178	47	9,4	9,4		45	35	0	1	1	1 RQ 10,5
1260	EN250-1	Estrada Nacional 250 - 1	378	335	46	4,8	5,1	8,7	30	25	2	1	1	1 2
1277	EN250-10	Estrada Nacional 250 - 10	439	333	67	3,2	3	3	40	30	2	1	1	1 1,5
1278	EN250-11	Estrada Nacional 250 - 11	876	665	134	3,1	2,9	3	45	45	0	1	1	1 RQ 10
1279	EN250-12	Estrada Nacional 250 - 12	876	665	134	3,1	2,9	3	50	50	0	1	1	1 RQ 10
1280	EN250-13	Estrada Nacional 250 - 13	1043	699	184	3,7	3,7	3,7	35	35	1	1	1	1 RQ 12
1281	EN250-14	Estrada Nacional 250 - 14	1510	1014	267	3,7	3,7	3,7	45	45	1	1	1	1 RQ 12
1700	EN250-15	Estrada Nacional 250 - 15	1977	1326	349	3,7	3,7	3,7	50	50	1	1	1	1 RQ 12
1701	EN250-16	Estrada Nacional 250 - 16	2444	1641	432	3,4	3,4	3,4	50	50	1	1	1	1 RQ 20
1702	EN250-17	Estrada Nacional 250 - 17	678	456	120	4,9	4,9	4,9	40	30	3	1	1	1 RQ 7,5
1703	EN250-18	Estrada Nacional 250 - 18	756	505	133	4,8	4,8	4,8	40	30	2	1	1	1 RQ 7,5
1720	EN250-19	Estrada Nacional 250 - 19	335	224	59	3,8	3,8	3,8	30	30	2	1	1	1 2
1261	EN250-2	Estrada Nacional 250 - 2	378	335	46	4,8	5,1	8,7	40	35	3	1	1	1 2
1721	EN250-20	Estrada Nacional 250 - 20	335	224	59	3,8	3,8	3,8	30	30	3	1	1	1 2
1722	EN250-21	Estrada Nacional 250 - 21	670	448	118	3,8	3,8	3,8	45	40	0	1	1	1 RQ 10
1723	EN250-22	Estrada Nacional 250 - 22	670	448	118	3,8	3,8	3,8	30	30	0	1	1	1 RQ 10
1883	EN250-27	Estrada Nacional 250 - 27 rot	600	406	108	6,5	6,5	6,5	35	30	1	1	1	1 RQ 9
1884	EN250-28	Estrada Nacional 250 - 28 eo	600	406	108	6,5	6,5	6,5	40	30	1	1	1	1 2
1885	EN250-29	Estrada Nacional 250 - 29 oe	600	406	108	6,5	6,5	6,5	40	30	1	1	1	1 2
1262	EN250-3	Estrada Nacional 250 - 3	1155	937	164	5,5	4,9	6,7	45	40	1	1	1	1 RQ 10
1746	EN250-30	Estrada Nacional 250 - 30	585	396	105	5	5	5	50	45	0	1	1	1 RQ 10
3020	EN250-30a	Estrada Nacional 250 - 30a	693	469	124	5	5	5	60	55	0	1	1	1 RQ 10
3021	EN250-30b	Estrada Nacional 250 - 30b	725	490	130	5	5	5	60	55	0	1	1	1 RQ 10
1747	EN250-31	Estrada Nacional 250 - 31	425	287	76	8,7	8,7	8,7	60	55	0	1	1	1 RQ 10
1748	EN250-32	Estrada Nacional 250 - 32	425	287	76	8,7	8,7	8,7	50	45	0	1	1	1 RQ 10
1749	EN250-33	Estrada Nacional 250 - 33	585	396	105	5	5	5	40	30	0	1	1	1 RQ 10
1886	EN250-34	Estrada Nacional 250 - 34 rot	600	406	108	6,5	6,5	6,5	35	30	1	1	1	1 RQ 9
1887	EN250-35	Estrada Nacional 250 - 35 eo	492	333	88	8,7	8,7	8,7	40	40	2	1	1	1 RQ 9

### Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1888	EN250-36	Estrada Nacional 250 - 36 oe	492	333	88	8,7	8,7	8,7		40	30	3	1	1	RQ 9
1889	EN250-37	Estrada Nacional 250 - 37 eo	492	333	88	8,7	8,7	8,7		40	40	0	1	1	RQ 9
1890	EN250-38	Estrada Nacional 250 - 38 oe	492	333	88	8,7	8,7	8,7		45	40	0	1	1	RQ 9
1263	EN250-4	Estrada Nacional 250 - 4	926	702	143	6,5	6,1	7,7		55	50	0	1	1	RQ 10
1264	EN250-5	Estrada Nacional 250 - 5	888	677	137	5,3	4,7	5,8		55	50	0	1	1	RQ 10
1265	EN250-6	Estrada Nacional 250 - 6	888	677	137	5,3	4,7	5,8		50	50	0	1	1	RQ 10
1270	EN250-7	Estrada Nacional 250 - 7	726	567	108	4,8	4,6	5,6		50	50	0	1	1	RQ 10
1275	EN250-8	Estrada Nacional 250 - 8	876	665	134	3,1	2,9	3		50	50	0	1	1	RQ 10
1276	EN250-9	Estrada Nacional 250 - 9	439	333	67	3,2	3	3		40	30	3	1	1	1,15
1821	EN374_2-1	Estrada Nacional 374-2 - 1 eo	63	42	12	9,6	9,6	9,6		35	25	3	1	1	1
1835	EN374_2-10	Estrada Nacional 374-2 - 10 eo	169	110	29	15	15	15		60	50	0	1	1	1
1836	EN374_2-11	Estrada Nacional 374-2 - 11 oe	213	140	37	18,3	18,3	18,3		65	55	0	1	1	1,2
1837	EN374_2-12	Estrada Nacional 374-2 - 12 eo	213	140	37	18,3	18,3	18,3		65	55	0	1	1	1,2
1838	EN374_2-13	Estrada Nacional 374-2 - 13	426	285	75	18,3	18,3	18,3		55	50	0	1	1	1,6
1839	EN374_2-14	Estrada Nacional 374-2 - 14	426	285	75	18,3	18,3	18,3		55	50	0	1	1	RQ 9
1840	EN374_2-15	Estrada Nacional 374-2 - 15 oe	146	95	25	16,5	16,5	16,5		55	50	0	1	1	1,1
1841	EN374_2-16	Estrada Nacional 374-2 - 16 eo	146	95	25	16,5	16,5	16,5		55	50	0	1	1	1,1
1842	EN374_2-17	Estrada Nacional 374-2 - 17	156	102	27	11,5	11,5	11,5		55	50	0	1	1	RQ 9
1843	EN374_2-18	Estrada Nacional 374-2 - 18	156	102	27	11,5	11,5	11,5		50	45	0	1	1	RQ 9
1844	EN374_2-19	Estrada Nacional 374-2 - 19 oe	78	49	13	11,5	11,5	11,5		35	25	3	1	1	1,1
1822	EN374_2-2	Estrada Nacional 374-2 - 2 oe	63	42	12	9,6	9,6	9,6		35	25	2	1	1	1,1
1845	EN374_2-20	Estrada Nacional 374-2 - 20 eo	78	49	13	11,5	11,5	11,5		35	25	2	1	1	1,1
1823	EN374_2-3	Estrada Nacional 374-2 - 3	125	84	23	9,6	9,6	9,6		50	45	0	1	1	RQ 10
1824	EN374_2-4	Estrada Nacional 374-2 - 4	125	84	23	9,6	9,6	9,6		65	60	0	1	1	RQ 10
1825	EN374_2-5	Estrada Nacional 374-2 - 5	125	84	23	9,6	9,6	9,6		75	65	0	1	1	1,4
1826	EN374_2-6	Estrada Nacional 374-2 - 6	125	84	23	9,6	9,6	9,6		80	70	0	1	1	1,5
1832	EN374_2-7	Estrada Nacional 374-2 - 7 oe	124	79	21	9,4	9,4	9,4		60	55	0	1	1	1,2
1833	EN374_2-8	Estrada Nacional 374-2 - 8 oe	124	79	21	9,4	9,4	9,4		60	55	0	1	1	1,2
1834	EN374_2-9	Estrada Nacional 374-2 - 9 oe	169	110	29	15	15	15		60	50	0	1	1	1,1
1428	EN374-1	Estrada Nacional 374 - 1	390	262	69	24,6	24,6	24,6		70	60	0	1	1	RQ 7,5

### Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1437	EN374-10	Estrada Nacional 374 - 10	98	64	17	24,6	24,6	24,6	24,6	30	25	3	1	1	1,15
1438	EN374-11	Estrada Nacional 374 - 11	98	64	17	24,6	24,6	24,6	24,6	30	25	2	1	1	1,15
1439	EN374-12	Estrada Nacional 374 - 12	98	64	17	24,6	24,6	24,6	24,6	30	25	2	1	1	1,15
1795	EN374-13	Estrada Nacional 374 - 13	390	262	69	24,6	24,6	24,6	24,6	80	70	0	1	1	1 RQ 9
1796	EN374-14	Estrada Nacional 374 - 14	390	262	69	24,6	24,6	24,6	24,6	60	50	0	1	1	1 RQ 9
1797	EN374-15	Estrada Nacional 374 - 15	390	262	69	24,6	24,6	24,6	24,6	60	55	0	1	1	1 RQ 9
1798	EN374-16	Estrada Nacional 374 - 16	390	262	69	24,6	24,6	24,6	24,6	70	65	0	1	1	1 RQ 9
1799	EN374-17	Estrada Nacional 374 - 17	390	262	69	24,6	24,6	24,6	24,6	70	65	0	1	1	1 RQ 9
1800	EN374-18	Estrada Nacional 374 - 18	390	262	69	24,6	24,6	24,6	24,6	70	65	0	1	1	1 RQ 9
1801	EN374-19	Estrada Nacional 374 - 19	390	262	69	24,6	24,6	24,6	24,6	60	50	0	1	1	1 RQ 9
1429	EN374-2	Estrada Nacional 374 - 2	390	262	69	24,6	24,6	24,6	24,6	75	70	0	1	1	1,15
1802	EN374-20	Estrada Nacional 374 - 20	390	262	69	24,6	24,6	24,6	24,6	60	50	0	1	1	1 RQ 9
1803	EN374-21	Estrada Nacional 374 - 21	168	110	29	14,1	14,1	14,1	14,1	60	50	0	1	1	1 RQ 9
1804	EN374-22	Estrada Nacional 374 - 22 sn	84	53	14	14,1	14,1	14,1	14,1	45	40	3	1	1	1,15
1805	EN374-23	Estrada Nacional 374 - 23 ns	84	53	14	14,1	14,1	14,1	14,1	45	40	2	1	1	1,15
1806	EN374-24	Estrada Nacional 374 - 24 sn	162	106	28	9,7	9,7	9,7	9,7	45	40	2	1	1	1,1
1807	EN374-25	Estrada Nacional 374 - 25 ns	162	106	28	9,7	9,7	9,7	9,7	45	40	3	1	1	1,1
1808	EN374-26	Estrada Nacional 374 - 26	323	216	57	9,7	9,7	9,7	9,7	60	50	0	1	1	1 RQ 9
1430	EN374-3	Estrada Nacional 374 - 3	390	262	69	24,6	24,6	24,6	24,6	80	75	0	1	1	1 RQ 10
1431	EN374-4	Estrada Nacional 374 - 4	390	262	69	24,6	24,6	24,6	24,6	60	60	0	1	1	1 RQ 10
1432	EN374-5	Estrada Nacional 374 - 5	390	262	69	24,6	24,6	24,6	24,6	50	50	0	1	1	1 RQ 10
1433	EN374-6	Estrada Nacional 374 - 6	390	262	69	24,6	24,6	24,6	24,6	50	50	0	1	1	1 RQ 10
1434	EN374-7	Estrada Nacional 374 - 7	195	129	34	24,6	24,6	24,6	24,6	40	35	3	1	1	1,15
1435	EN374-8	Estrada Nacional 374 - 8	195	129	34	24,6	24,6	24,6	24,6	40	35	2	1	1	1,15
1436	EN374-9	Estrada Nacional 374 - 9	98	64	17	24,6	24,6	24,6	24,6	30	25	3	1	1	1,15
1949	EN6	EN 6	1099	737	194	1,5	0,9	0,4	0,4	50	45	1	1	1	3,8
1206	EN6_1-1	Estrada Nacional EN6-1 - 1	244	163	43	9,7	9,7	9,7	9,7	25	25	1	1	1	1,2
1901	EN6_1-10	Estrada Nacional EN6-1 -10 ns	354	251	59	7,1	6,8	6,8	6,8	45	40	3	1	1	1,2
1902	EN6_1-11	Estrada Nacional EN6-1 -11 sn	354	251	59	7,1	6,8	6,8	6,8	45	40	2	1	1	1,2
1207	EN6_1-2	Estrada Nacional EN6-1 -2	354	251	59	7,1	6,8	6,8	6,8	40	35	3	1	1	1,2

### Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1208	EN6_1-3	Estrada Nacional EN6-1 -3	354	251	59	7,1	6,8	6,8		40	35	2	1	1	12
1209	EN6_1-4	Estrada Nacional EN6-1 -4	185	121	32	7,5	7,5	7,5		25	25	1	1	1	12
1210	EN6_1-5	Estrada Nacional EN6-1 -5	42	26	7	6,9	6,9	6,9		25	25	1	1	1	12
1211	EN6_1-6	Estrada Nacional EN6-1 -6	150	98	26	7,6	7,6	7,6		25	25	1	1	1	12
1212	EN6_1-7	Estrada Nacional EN6-1 -7	6	3	1	13,3	13,3	13,3		25	25	1	1	1	12
1213	EN6_1-8	Estrada Nacional EN6-1 -8	39	22	6	6	6	6		25	25	1	1	1	12
1214	EN6_1-9	Estrada Nacional EN6-1 -9	706	500	118	6,9	6,6	6,8		50	50	1	1	1	13
3056	EN8-0	Estrada Nacional 8 - 0	1350	913	243	5	5	5		50	50	0	1	1	1 RQ 9
3057	EN8-0a	Estrada Nacional 8 - 0a	1550	913	243	5	5	5		40	35	1	1	1	1 RQ 9
1704	EN8-1	Estrada Nacional 8 - 1	970	582	148	7,8	7,8	7,8		50	45	0	1	1	1 RQ 9
1713	EN8-10	Estrada Nacional 8 - 10	928	623	164	8,7	8,7	8,7		50	50	0	1	1	1 RQ 10
5030	EN8-10a	Estrada Nacional 8 - 10a	928	623	164	8,7	8,7	8,7		40	40	1	1	1	1 RQ 10
5079	EN8-10b	Estrada Nacional 8 - 10b	510	342	90	8,4	8,4	8,4		45	40	1	1	1	1 RQ 10
5080	EN8-10c	Estrada Nacional 8 - 10c	510	342	90	8,4	8,4	8,4		50	50	0	1	1	1 RQ 10
1716	EN8-11	Estrada Nacional 8 - 11	383	257	68	6,8	6,8	6,8		45	40	1	1	1	1 RQ 10
1717	EN8-12	Estrada Nacional 8 - 12	383	257	68	6,8	6,8	6,8		50	50	0	1	1	1 RQ 10
1719	EN8-13	Estrada Nacional 8 - 13	678	456	120	10,6	10,6	10,6		60	55	0	1	1	1 RQ 10
5081	EN8-13a	Estrada Nacional 8 - 13a	255	171	43	6	6	6		50	50	0	1	1	1 RQ 10
1810	EN8-14	Estrada Nacional 8 - 14	678	456	120	10,6	10,6	10,6		70	70	0	1	1	1 RQ 9,5
1811	EN8-15	Estrada Nacional 8 - 15	423	281	74	8,5	8,5	8,5		60	55	0	1	1	1 RQ 7,5
1812	EN8-16	Estrada Nacional 8 - 16	423	281	74	8,5	8,5	8,5		50	45	0	1	1	1 RQ 7,5
1813	EN8-17	Estrada Nacional 8 - 17	423	281	74	8,5	8,5	8,5		50	45	0	1	1	1 RQ 14
1814	EN8-18	Estrada Nacional 8 - 18	401	266	70	6,3	6,3	6,3		50	45	0	1	1	1 RQ 14
1815	EN8-19	Estrada Nacional 8 - 19	401	266	70	6,3	6,3	6,3		55	45	0	1	1	1 RQ 14
3058	EN8-1a	Estrada Nacional 8 - 1a	970	582	148	7,8	7,8	7,8		40	35	1	1	1	1 RQ 9
1705	EN8-2	Estrada Nacional 8 - 2	885	599	159	6,5	6,5	6,5		50	45	0	1	1	1 RQ 9
1816	EN8-20	Estrada Nacional 8 - 20	401	266	70	6,3	6,3	6,3		70	70	0	1	1	1 RQ 14
1827	EN8-21	Estrada Nacional 8 - 21	401	266	70	6,3	6,3	6,3		65	55	0	1	1	1 RQ 14
1828	EN8-22	Estrada Nacional 8 - 22	401	266	70	6,3	6,3	6,3		50	50	0	1	1	1 RQ 14
1829	EN8-23	Estrada Nacional 8 - 23	401	266	70	6,3	6,3	6,3		45	40	1	1	1	1 RQ 14

### Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1830	EN8-24	Estrada Nacional 8 - 24	275	184	50	5,5	5,5	5,5		50	45	0	1		1 RQ.14
1831	EN8-25	Estrada Nacional 8 - 25	398	266	70	7,1	7,1	7,1		50	45	0	1		1 RQ.14
1876	EN8-26	Estrada Nacional 8 - 26	398	266	70	7,1	7,1	7,1		60	50	0	1		1 RQ.14
1877	EN8-27	Estrada Nacional 8 - 27	398	266	70	7,1	7,1	7,1		60	50	0	1		1 RQ.14
1706	EN8-3	Estrada Nacional 8 - 3	1650	1117	297	6,5	6,5	6,5		50	45	0	1		1 RQ.9
4000	EN8-3a	Estrada Nacional 8 - 3a	1650	1117	297	6,5	6,5	6,5		40	35	1	1		1 RQ.9
4014	EN8-3b	Estrada Nacional 8 - 3b	650	440	117	5	5	5		40	40	0	1		1 RQ.9
1707	EN8-4	Estrada Nacional 8 - 4	325	220	58	5	5	5		45	40	0	1		1 2
1708	EN8-5	Estrada Nacional 8 - 5	650	440	117	5	5	5		45	40	0	1		1 RQ.9
4012	EN8-5a	Estrada Nacional 8 - 5a	650	440	117	5	5	5		40	40	1	1		1 RQ.9
4015	EN8-5b	Estrada Nacional 8 - 5b	650	440	117	5	5	5		40	40	1	1		1 RQ.9
1709	EN8-6	Estrada Nacional 8 - 6	325	220	58	5	5	5		40	30	3	1		1 2
1710	EN8-7	Estrada Nacional 8 - 7	325	220	58	5	5	5		40	30	2	1		1 2
1711	EN8-8	Estrada Nacional 8 - 8	508	343	91	8	8	8		45	40	2	1		1 2
1712	EN8-9	Estrada Nacional 8 - 9	508	343	91	8	8	8		45	40	3	1		1 2
2000	ENTRADIC2DIOAO1	Entrada IC2 - Av. D. João II - 1	304	204	39	2,6	1,9	1,3		55	55	0	1		2 1,5
2144	EPARALELIC2_1	Estrada Paralela IC2 - 1	134	87	23	38,8	23,2	11,6		40	35	2	1		3 1,5
2145	EPARALELIC2_2	Estrada Paralela IC2 - 2	134	87	23	38,8	23,2	11,6		40	35	3	1		3 1,5
2146	EPARALELIC2_3	Estrada Paralela IC2 - 3	268	178	47	38,8	23,2	11,6		65	60	0	1		3 RQ.7,5
2147	EPARALELIC2_4	Estrada Paralela IC2 - 4	268	178	47	38,8	23,2	11,6		55	50	1	1		3 RQ.7,5
2148	EPARALELIC2_5	Estrada Paralela IC2 - 5	268	178	47	38,8	23,2	11,6		65	60	0	1		3 RQ.7,5
2271	ESBARTOLOMEU	Estrada de S. Bartolomeu	349	231	61	18,4	11	5,5		50	45	0	1		3 RQ.7,5
3029	ESTMONTMEMOR1	Estrada de Montemor - 1	72	48	12	0	0	0		30	30	1	1		3 2,5
3030	ESTMONTMEMOR2	Estrada de Montemor - 2	72	48	12	0	0	0		45	40	0	1		3 2,5
1927	ESTMOSCAVIDE	Estrada de Moscavide	150	98	26	16	9,6	4,8		40	35	1	1		3 3
1996	EVELHABEIROLAS1	Estrada Velha de Beirolas - 1	263	186	45	5,7	3,2	2,2		40	35	2	1		3 RQ.7,5
1997	EVELHABEIROLAS2	Estrada Velha de Beirolas - 2	263	186	45	5,7	3,2	2,2		45	40	3	1		3 RQ.7,5
1998	EVELHABEIROLAS3	Estrada Velha de Beirolas - 3	263	186	45	5,7	3,2	2,2		60	55	0	1		3 RQ.7,5
5023	EVELHABEIROLAS3a	Estrada Velha de Beirolas - 3	263	186	45	5,7	3,2	2,2		45	40	3	1		3 RQ.7,5
5024	EVELHABEIROLAS3b	Estrada Velha de Beirolas - 3	263	186	45	5,7	3,2	2,2		45	40	2	1		3 RQ.7,5

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
2001	EVELHABEIROLAS4	Estrada Velha de Beirolas - 4	525	371	89	5,5	3,2	1,1		40	40	1	1		3 RQ 10
5026	EVELHABEIROLAS4a	Estrada Velha de Beirolas - 4	229	164	40	0	0	0		40	40	0	1		3 2
5027	EVELHABEIROLAS4b	Estrada Velha de Beirolas - 4	261	184	40	11,1	10,3	2,5		40	40	0	0		3 RQ 7,5
1977	FABRICAMUNIC1	AV. Fábrica das Munições - 1	606	409	78	4,6	3,4	2,3		40	30	1	1		2 9
1978	FABRICAMUNIC2	AV. Fábrica das Munições - 2	606	409	78	4,6	3,4	2,3		50	50	0	1		2 9
1979	FABRICAMUNIC3	AV. Fábrica das Munições - 3	303	204	39	4,6	3,4	2,3		40	35	3	1		2 RQ 9
1980	FABRICAMUNIC4	AV. Fábrica das Munições - 4	303	204	39	4,6	3,4	2,3		40	35	2	1		2 RQ 9
1919	FABRICAMUNICOES	Rua Fábrica das Munições	72	45	12	5,6	3,3	1,6		40	30	0	1		3 2,5
1913	FRAN_MARQ_BEATO	Rua Francisco Marques Beato	606	406	107	9,1	5,4	2,7		40	40	1	1		3 RQ 7,5
3019	FUTVIA_L2_1	FUTVIA_L2_1	325	220	58	5	5	5		35	30	2	1		1 RQ 9
3020	FUTVIA_L2_2	FUTVIA_L2_2	325	220	58	5	5	5		40	35	3	1		1 RQ 9
3021	FUTVIA_L2_3	FUTVIA_L2_3	325	220	58	5	5	5		45	45	0	1		1 RQ 9
3023	FUTVIA_L2_4	FUTVIA_L2_4	325	220	58	5	5	5		40	40	0	1		1 2
981	IC2-1	IC2 - 1	1623	1090	287	14,2	14,2	14,2		90	70	0	1		1 RQ 26
1095	IC2-10	IC2 - 10	370	247	65	17,9	17,9	17,9		80	70	0	1		1 RQ 26
1899	IC2-11	IC2 - 11	185	121	32	17,9	17,9	17,9		55	50	1	1		1 RQ 10,5
987	IC2-2	IC2 - 2	1946	1307	344	10,1	10,1	10,1		90	70	0	1		1 RQ 35,5
1694	IC22-NS-1	IC22 Norte Sul - 1	612	330	68	4,6	4,5	4,4		75	70	0	1		0 RQ 16
1695	IC22-NS-2	IC22 Norte Sul - 2	612	330	68	4,6	4,5	4,4		60	50	3	1		0 25
1696	IC22-NS-3	IC22 Norte Sul - 3	612	330	68	4,6	4,5	4,4		70	60	2	1		0 25
1892	IC22-NS-4	IC22 Norte Sul - 4	300	137	35	12,3	3,6	17		85	70	0	1		0 RQ 12
1894	IC22-NS-5	IC22 Norte Sul - 5	530	261	60	9,2	4,3	12,2		90	70	0	1		0 RQ 12
1896	IC22-NS-6	IC22 Norte Sul - 6	865	568	135	5,9	2,2	5,4		90	70	0	1		0 RQ 12
1898	IC22-NS-7	IC22 Norte Sul - 7	1200	875	210	4,5	1,6	3,4		90	70	0	1		0 RQ 12
1697	IC22-SN-1	IC22 Sul Norte - 1	620	336	68	7,1	7,1	5,9		75	65	0	1		0 RQ 16
1698	IC22-SN-2	IC22 Sul Norte - 2	620	336	68	7,1	7,1	5,9		60	55	2	1		0 22
1699	IC22-SN-3	IC22 Sul Norte - 3	620	336	68	7,1	7,1	5,9		65	60	3	1		0 RQ 16
1891	IC22-SN-4	IC22 Sul Norte - 4	300	137	35	12,3	3,6	17		75	60	0	1		0 RQ 12
1893	IC22-SN-5	IC22 Sul Norte - 5	530	261	60	9,2	4,3	12,2		80	60	0	1		0 RQ

**Estradas LOURES PDM FUTURO 2015 VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	% p - noite	% p - dia	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1895	IC22-SN-6	IC22 Sul Norte - 6	865	568	135	5,9	2,2	5,4	80	60	0	1	0	RQ 15,5
1897	IC22-SN-7	IC22 Sul Norte - 7	1200	875	210	4,5	1,6	3,4	80	60	0	1	0	RQ 15,5
988	IC2 - 3	IC2 - 3	1749	1174	309	10,8	10,8	10,8	90	70	0	1	1	RQ 29
989	IC2 - 4	IC2 - 4	1749	1174	309	10,8	10,8	10,8	90	70	0	1	1	RQ 29
990	IC2 - 5	IC2 - 5	1749	1174	309	10,8	10,8	10,8	90	70	0	1	1	RQ 29
991	IC2 - 6	IC2 - 6	1749	1174	309	10,8	10,8	10,8	90	70	0	1	1	RQ 26
992	IC2 - 7	IC2 - 7	1552	1041	274	11,7	11,7	11,7	90	70	0	1	1	RQ 35,5
1900	IC2-7a	IC2 - 7a	3252	2185	575	11,1	11,1	11,1	90	70	0	1	1	RQ 35,5
1012	IC2 - 8	IC2 - 8	1698	1140	300	14,5	14,5	14,5	90	80	0	1	1	RQ 26
1094	IC2 - 9	IC2 - 9	1034	695	183	15,1	15,1	15,1	90	80	0	1	1	RQ 20
1011	IC2-EN10-NS	IC2 - EN10 - Norte - Sul	777	520	137	7,4	7,4	7,4	70	60	0	1	1	3
1010	IC2-EN10-SN	IC2 - EN10 - Sul - Norte	777	520	137	7,4	7,4	7,4	70	60	0	1	1	3
5007	IP7_LO_1	IP7 Eixo Norte Sul - Leste Oeste 1	1800	1012	225	6,9	3,4	6,9	90	80	0	1	0	RQ 15,5
5011	IP7_LO_1a	IP7 Eixo Norte Sul - Leste Oeste 1a	1800	1012	225	6,9	3,4	6,9	90	80	0	1	0	RQ 16
5009	IP7_LO_5	IP7 Eixo Norte Sul - Leste Oeste 5	900	506	113	6,9	3,4	6,9	60	50	0	1	0	RQ 10,5
5010	IP7_LO_6	IP7 Eixo Norte Sul - Leste Oeste 6	900	506	113	6,9	3,4	6,9	50	45	0	1	0	RQ 10,5
5012	IP7_NO_CAMARATE_1	IP7_NO_CAMARATE_1	250	141	31	3,5	7	3,5	50	45	0	1	0	0,15
5014	IP7_NO_CAMARATE_2	IP7_NO_CAMARATE_2	250	141	31	3,5	7	3,5	60	55	0	1	0	0,15
5015	IP7_NO_CAMARATE_3	IP7_NO_CAMARATE_3	250	141	31	3,5	7	3,5	45	40	1	1	1	RQ 9,5
5016	IP7_NO_CAMARATE_ROT	IP7_NO_CAMARATE_ROT	375	211	47	7	3,5	7	40	35	1	1	1	RQ 9,5
5005	IP7_OL_1	IP7 Eixo Norte Sul - Oeste Leste 1	1800	1012	225	6,9	3,4	6,9	90	80	0	1	0	RQ 15,5
5013	IP7_OL_1a	IP7 Eixo Norte Sul - Oeste Leste 1a	1800	1012	225	6,9	3,4	6,9	90	80	0	1	0	RQ 16
5006	IP7_OL_2	IP7 Eixo Norte Sul - Oeste Leste 2	1800	1012	225	6,9	3,4	6,9	90	80	0	1	0	RQ

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	% p - noite	% p - dia	% p - noite	DfV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
5008	IP7_OL_3	IP7 Eixo Norte Sul - Oeste Leste 3	900	506	113	6,9	3,4	6,9	60	50	0	1	0	RQ 10.5
5008	IP7_OL_4	IP7 Eixo Norte Sul - Oeste Leste 4	900	506	113	6,9	3,4	6,9	50	45	0	1	0	RQ 10.5
1920	JOMESPATACAO	Rua Dr João Gomes Patação	102	68	18	3,9	2,3	1,1	40	30	0	1	1	3.25
2298	LGANTSERGIO	Largo António Sérgio	57	39	10	1,8	1,1	0,6	35	30	1	1	1	3.2
2063	LGARDIM	Largo do Jardim	132	87	23	6,8	4	2	30	30	1	1	1	3 RQ 9
2345	LGREDDUARTE1	Largo D'el Rei D. Duarte - 1	161	106	28	2,5	1,5	0,7	30	30	2	1	1	3.15
2346	LGREDDUARTE2	Largo D'el Rei D. Duarte - 2	161	106	28	2,5	1,5	0,7	30	30	3	1	1	3.15
2347	LGREDDUARTE3	Largo D'el Rei D. Duarte - 3	161	106	28	2,5	1,5	0,7	35	35	1	1	1	3.15
2348	LGREDDUARTE4	Largo D'el Rei D. Duarte - 4	161	106	28	2,5	1,5	0,7	35	30	1	1	1	3 RQ 7.5
2349	LGREDDUARTE5	Largo D'el Rei D. Duarte - 5	215	144	38	3	1,8	0,9	30	30	1	1	1	3 RQ 7.5
3022	LIG_CASTAMOR_MAIBASTOS	LIG_CASTAMOR_MAIBASTOS	250	169	45	5	3	1,5	45	45	0	1	1	3 RQ 9
2448	LIGA(IC22)1	Ligaçāo IC22 - 1	450	304	81	5	5	5	40	40	1	1	1	1.15
2473	LIGA(IC22)6	Ligaçāo IC22 - 6	660	446	118	5	5	5	45	40	0	1	1	RQ 10.5
2474	LIGA(IC22)7	Ligaçāo IC22 - 7	660	446	118	5	5	5	70	60	0	1	1	RQ 10.5
2589	LIGEN115EN374_1	Estrada ligacāo EN374-EN115 - 1	0	0	0	0	0	0	30	25	2	1	1	3.1
2590	LIGEN115EN374_2	Estrada ligacāo EN374-EN115 - 2	0	0	0	0	0	0	30	25	3	1	1	3.1
2591	LIGEN115EN374_3	Estrada ligacāo EN374-EN115 - 3	0	0	0	0	0	0	45	40	0	1	1	3 RQ 7.5
2592	LIGEN115EN374_4	Estrada ligacāo EN374-EN115 - 4	0	0	0	0	0	0	50	45	0	1	1	3.2
1984	LIGROTUNDAS	Ligaçāo rotundas - Al. Oceanos D. João II	189	126	24	1,6	1,2	0,8	45	45	1	1	1	2 RQ 9
2234	LIGROTUNDASNOV1	Ligaçāo entre Rot. Cam. - Rot. Fetais - 1	369	246	47	4,2	3,1	2,1	60	60	0	1	1	2 RQ 9
2235	LIGROTUNDASNOV2	Ligaçāo entre Rot. Cam. - Rot. Fetais - 2	369	246	47	4,2	3,1	2,1	50	50	0	1	1	2 RQ 9
2636	LJASF	Largo José António Simões Fernandes	22	11	3	9,1	5,4	2,7	30	25	1	1	1	3 RQ 9
1921	MROSARIOPATACAO	Rua Maria do Rosário Patacão	102	68	18	3,9	2,3	1,1	40	30	0	1	1	3.25
3055	NARRSACVO	Novos Atuam. S. A. Cavaleiros - 0	657	444	118	6,5	6,5	6,5	35	30	1	1	1	1 RQ 10
2329	NARRSACV1	Novos Atuam. S. A. Cavaleiros - 1	1050	1117	297	6,5	6,5	40	35	1	1	1	1 RQ 12	
2338	NARRSACV10	Novos Atuam. S. A. Cavaleiros - 10	605	409	108	5	3	1,5	35	35	2	1	1	3 RQ 10

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
2339	NARRSACV11	Novos Aruan. S. A. Cavaleiros - 11.	605	409	108	5	3	1,5	40	40	40	2	1	3	RQ.9
2340	NARRSACV12	Novos Aruan. S. A. Cavaleiros - 12	24	15	4	2,4	1,4	0,7	40	40	40	1	1	3	1,5
2341	NARRSACV13	Novos Aruan. S. A. Cavaleiros - 13	1210	819	217	5	3	1,5	50	50	50	0	1	3	4
2342	NARRSACV14	Novos Aruan. S. A. Cavaleiros - 14	605	409	108	5	3	1,5	50	45	45	0	1	3	RQ.9
2343	NARRSACV15	Novos Aruan. S. A. Cavaleiros - 15	605	409	108	5	3	1,5	40	35	35	3	1	3	RQ.9
2404	NARRSACV16	Novos Aruan. S. A. Cavaleiros - 16	491	332	88	5	3	1,5	40	35	35	2	1	3	RQ.10
2405	NARRSACV17	Novos Aruan. S. A. Cavaleiros - 17	491	332	88	5	3	1,5	40	35	35	3	1	3	RQ.10
2406	NARRSACV18	Novos Aruan. S. A. Cavaleiros - 18	983	665	176	5	3	1,5	45	45	45	0	1	1	3,12
2447	NARRSACV19	Novos Aruan. S. A. Cavaleiros - 19	455	308	81	3	1,8	0,9	35	30	30	1	1	1	3,25
2330	NARRSACV2	Novos Aruan. S. A. Cavaleiros - 2	826	559	148	6,5	6,5	6,5	40	35	35	1	1	1	RQ.12
2331	NARRSACV3	Novos Aruan. S. A. Cavaleiros - 3	385	260	69	5	3	1,5	45	45	45	0	1	1	RQ.7,5
2332	NARRSACV4	Novos Aruan. S. A. Cavaleiros - 4	385	260	69	5	3	1,5	45	45	45	0	1	1	RQ.7,5
2333	NARRSACV5	Novos Aruan. S. A. Cavaleiros - 5	885	599	159	5	3	1,5	35	30	30	1	1	1	RQ.7,5
2334	NARRSACV6	Novos Aruan. S. A. Cavaleiros - 6	885	599	159	6,5	6,5	6,5	40	30	30	1	1	1	RQ.9
2335	NARRSACV7	Novos Aruan. S. A. Cavaleiros - 7	485	291	74	7,8	7,8	7,8	40	35	35	3	1	1	1,15
2336	NARRSACV8	Novos Aruan. S. A. Cavaleiros - 8	485	291	74	7,8	7,8	7,8	40	35	35	2	1	1	1,15
2337	NARRSACV9	Novos Aruan. S. A. Cavaleiros - 9	1210	819	217	5	3	1,5	50	50	50	0	1	1	3,4
1633	NOA10-1	Nó A10 - 1	85	50	9	8	4	8	60	50	50	3	1	0	RQ.12
1634	NOA10-2	Nó A10 - 2	85	50	9	8	4	8	70	50	50	2	1	0	RQ.12
1635	NOA10-3	Nó A10 - 3	295	174	32	7,8	3,9	7,8	80	70	70	3	1	0	RQ.12
1636	NOA10-4	Nó A10 - 4	295	174	32	7,8	3,9	7,8	70	50	50	2	1	0	RQ.12
1637	NOA10-5	Nó A10 - 5	295	174	32	7,8	3,9	7,8	70	50	50	2	1	0	RQ.12
1638	NOA10-6	Nó A10 - 6	295	174	32	7,8	3,9	7,8	70	50	50	3	1	0	RQ.12
1639	NOA10-7	Nó A10 - 7	85	50	9	8	4	8	60	50	50	2	1	0	RQ.12
1640	NOA10-8	Nó A10 - 8	85	50	9	8	4	8	60	45	45	3	1	0	RQ.12
3008	NOBELAVISTA_1	Nó da Bela Vista - 1	115	62	13	5	5	5	65	60	60	3	1	0	2
3009	NOBELAVISTA_2	Nó da Bela Vista - 2	115	62	13	5	5	5	50	45	45	3	1	0	2
3010	NOBELAVISTA_3	Nó da Bela Vista - 3	160	87	18	5	5	5	40	35	35	2	1	0	RQ.12
3011	NOBELAVISTA_4	Nó da Bela Vista - 4	160	87	18	5	5	5	50	45	45	2	1	0	RQ.12
3012	NOBELAVISTA_5	Nó da Bela Vista - 5	160	87	18	5	5	5	65	60	60	3	1	0	RQ.12

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
3013	NOBELAVISTA_6	Nó da Bela Vista - 6	160	87	18	5	5	5	50	45	3	1	0	RQ 12	
3014	NOBELAVISTA_7	Nó da Bela Vista - 7	115	62	13	5	5	5	45	40	2	1	1	0	2
3015	NOBELAVISTA_8	Nó da Bela Vista - 8	115	62	13	5	5	5	55	50	2	1	1	0	2
1357	NOFRIELAS-1	Nó de Frielas - 1	470	315	83	8,1	8,1	8,1	25	25	2	1	1	1,5	
1369	NOFRIELAS-10	Nó de Frielas - 10	578	387	102	3,7	3,7	3,7	30	25	2	1	1	1,2	
1370	NOFRIELAS-11	Nó de Frielas - 11	578	387	102	3,7	3,7	3,7	30	25	2	1	1	1,2	
1371	NOFRIELAS-12	Nó de Frielas - 12	1042	699	184	7,6	7,6	7,6	50	45	2	1	1	1,2	
1358	NOFRIELAS-2	Nó de Frielas - 2	470	315	83	8,1	8,1	8,1	25	25	2	1	1	1,5	
1359	NOFRIELAS-3	Nó de Frielas - 3	940	630	166	8,1	8,1	8,1	45	40	2	1	1	1,2	
1360	NOFRIELAS-4	Nó de Frielas - 4	336	224	59	13,1	13,1	13,1	50	45	3	1	1	1,2	
1361	NOFRIELAS-5	Nó de Frielas - 5	183	121	32	13,1	13,1	13,1	30	25	3	1	1	1,2	
1362	NOFRIELAS-6	Nó de Frielas - 6	183	121	32	13,1	13,1	13,1	30	25	3	1	1	1,2	
1363	NOFRIELAS-7	Nó de Frielas - 7	607	406	107	8,1	8,1	8,1	50	45	3	1	1	1,2	
1364	NOFRIELAS-8	Nó de Frielas - 8	443	296	78	5,2	5,2	5,2	30	25	3	1	1	1,2	
1365	NOFRIELAS-9	Nó de Frielas - 9	443	296	78	5,2	5,2	5,2	30	25	3	1	1	1,2	
1333	NOGRILLO-1	Nó do Grilo - 1	1014	684	228	16	16	16	50	45	3	1	1	0	RQ 10
1342	NOGRILLO-10	Nó do Grilo - 10	376	252	84	8,1	8,1	8,1	50	45	3	1	1	0	2
1343	NOGRILLO-11	Nó do Grilo - 11	564	381	127	8,1	8,1	8,1	50	45	1	1	1	0	2
1344	NOGRILLO-12	Nó do Grilo - 12	1050	711	237	15,4	15,4	15,4	70	60	0	1	1	0	RQ 10
1345	NOGRILLO-13	Nó do Grilo - 13	1050	711	237	15,4	15,4	15,4	50	45	3	1	1	0	2
1334	NOGRILLO-2	Nó do Grilo - 2	1050	711	237	15,4	15,4	15,4	50	45	2	1	1	0	RQ 10
1335	NOGRILLO-3	Nó do Grilo - 3	1050	711	237	15,4	15,4	15,4	80	60	2	1	1	0	RQ 10
1336	NOGRILLO-4	Nó do Grilo - 4	1014	684	228	16	16	16	80	60	3	1	1	0	RQ 10
1337	NOGRILLO-5	Nó do Grilo - 5	1050	711	237	15,4	15,4	15,4	90	80	0	1	1	0	RQ 10
1338	NOGRILLO-6	Nó do Grilo - 6	1014	684	228	16	16	16	90	80	0	1	1	0	RQ 10
1339	NOGRILLO-7	Nó do Grilo - 7	1014	684	228	16	16	16	70	65	0	1	1	0	RQ 10
1340	NOGRILLO-8	Nó do Grilo - 8	1014	684	228	16	16	16	60	50	3	1	1	0	RQ 10
1341	NOGRILLO-9	Nó do Grilo - 9	638	432	144	13,9	13,9	13,9	60	50	3	1	1	0	2
1377	NOINFANTADO1	Nó do Infantado - 1	1500	975	194	2	1	2	60	50	3	1	1	1	RQ 14
1386	NOINFANTADO10	Nó do Infantado - 10	300	195	39	6,7	3,4	6,7	55	50	3	1	1	1	2,5

**Estradas LOURES PDM FUTURO 2015 VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1387	NOINFANTADO11	Nó do Infantado - 11	300	195	39	6,7	3,4	6,7	30	25	3		1	12,5	
1388	NOINFANTADO12	Nó do Infantado - 12	1026	687	178	10,7	7,6	10,7	40	35	1		1	1 RQ 9,5	
1378	NOINFANTADO2	Nó do Infantado - 2	582	391	103	14,8	7,4	14,8	40	40	1		1	12	
1379	NOINFANTADO3	Nó do Infantado - 3	1361	904	219	11	5,5	11,9	40	35	1		1	1 RQ 9,5	
1380	NOINFANTADO4	Nó do Infantado - 4	300	195	39	6,7	3,4	6,7	50	45	2		1	12	
1381	NOINFANTADO5	Nó do Infantado - 5	70	45	12	14,3	7,2	14,3	30	25	2		1	12	
1382	NOINFANTADO6	Nó do Infantado - 6	70	45	12	14,3	7,2	14,3	30	25	2		1	12	
1383	NOINFANTADO7	Nó do Infantado - 7	1500	975	194	2	1	2	50	45	2		1	12,5	
1384	NOINFANTADO8	Nó do Infantado - 8	508	338	89	5,9	3	5,9	45	45	2		1	12,5	
1385	NOINFANTADO9	Nó do Infantado - 9	508	338	89	5,9	3	5,9	30	25	2		1	12	
1399	NOLOURES1	Nó de Loures - 1	214	133	26	6,5	3,3	6,5	70	60	3		1	0 RQ 14	
1408	NOLOURES10	Nó de Loures - 10	226	140	27	11,5	5,8	11,5	60	50	2		1	0 RQ 15,5	
1414	NOLOURES11	Nó de Loures - 11	688	427	83	4,9	2,5	4,9	70	60	3		1	6	
1415	NOLOURES12	Nó de Loures - 12	434	269	52	3,2	1,6	3,2	50	45	3		1	6	
1400	NOLOURES2	Nó de Loures - 2	332	206	40	3,6	1,8	3,6	50	40	2		1	0 RQ 14	
1401	NOLOURES3	Nó de Loures - 3	254	158	30	7,9	4	7,9	80	70	3		1	0 RQ 14	
1402	NOLOURES4	Nó de Loures - 4	254	158	30	7,9	4	7,9	50	40	3		1	0 RQ 14	
1403	NOLOURES5	Nó de Loures - 5	188	117	23	4,3	2,2	4,3	50	45	3		1	0 RQ 14	
1404	NOLOURES6	Nó de Loures - 6	264	164	32	12,9	6,5	12,9	70	60	0		1	0 RQ 15,5	
1405	NOLOURES7	Nó de Loures - 7	132	82	16	9,1	4,6	9,1	60	50	2		1	0 RQ 7,5	
1406	NOLOURES8	Nó de Loures - 8	144	89	17	15,3	7,7	15,3	50	45	3		1	0 RQ 14	
1407	NOLOURES9	Nó de Loures - 9	69	43	8	5,8	2,9	5,8	60	50	3		1	0 RQ 12	
1846	NOLOUSA-1	Nó de Lousa - 1	27	18	4	5,2	2,6	5,2	90	80	3		1	0 1,5	
1855	NOLOUSA-10	Nó de Lousa - 10	169	110	22	4,2	2,1	4,2	45	40	0		1	0 1,5	
1856	NOLOUSA-11	Nó de Lousa - 11	24	16	3	5,4	2,7	5,4	55	45	0		1	0 1,5	
1857	NOLOUSA-12	Nó de Lousa - 12	24	16	3	5,4	2,7	5,4	60	50	0		1	0 1,5	
1858	NOLOUSA-13	Nó de Lousa - 13	24	16	3	5,4	2,7	5,4	50	40	0		1	0 1,5	
1859	NOLOUSA-14	Nó de Lousa - 14	24	16	3	5,4	2,7	5,4	80	70	2		1	0 1,5	
1860	NOLOUSA-15	Nó de Lousa - 15	168	109	22	4	2	4	50	40	0		1	0 1,5	

### Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1861	NOLOUSA-16	Nó de Lousa - 16	168	109	22	4	2	4		80	70	2	1		0 1,5
1862	NOLOUSA-17	Nó de Lousa - 17	196	127	25	4,3	2,1	4,3		45	40	1	1		0 RQ 14
1863	NOLOUSA-18	Nó de Lousa - 18	196	127	25	4,3	2,1	4,3		45	40	2	1		0 12
1864	NOLOUSA-19	Nó de Lousa - 19	196	127	25	4,3	2,1	4,3		50	40	0	1		0 RQ 14
1847	NOLOUSA-2	Nó de Lousa - 2	27	18	4	5,2	2,6	5,2		70	60	3	1		0 1,5
1865	NOLOUSA-20	Nó de Lousa - 20	98	64	13	4,3	2,1	4,3		40	35	1	1		0 1
1866	NOLOUSA-21	Nó de Lousa - 21	98	64	13	4,3	2,1	4,3		40	35	1	1		0 1
1867	NOLOUSA-22	Nó de Lousa - 22	193	125	25	4,2	2,1	4,2		45	40	2	1		0 1,2
1868	NOLOUSA-23	Nó de Lousa - 23	193	125	25	4,2	2,1	4,2		45	40	1	1		0 RQ 14
1869	NOLOUSA-24	Nó de Lousa - 24	193	125	25	4,2	2,1	4,2		50	40	0	1		0 RQ 14
1870	NOLOUSA-25	Nó de Lousa - 25	96	62	12	4,2	2,1	4,2		40	35	1	1		0 1
1871	NOLOUSA-26	Nó de Lousa - 26	96	62	12	4,2	2,1	4,2		40	35	1	1		0 1
1848	NOLOUSA-3	Nó de Lousa - 3	27	18	4	5,2	2,6	5,2		60	50	0	1		0 1,5
1849	NOLOUSA-4	Nó de Lousa - 4	27	18	4	5,2	2,6	5,2		45	40	3	1		0 1,5
1850	NOLOUSA-5	Nó de Lousa - 5	169	110	22	4,2	2,1	4,2		90	80	3	1		0 1,5
1851	NOLOUSA-6	Nó de Lousa - 6	169	110	22	4,2	2,1	4,2		70	60	3	1		0 1,5
1852	NOLOUSA-7	Nó de Lousa - 7	169	110	22	4,2	2,1	4,2		60	50	0	1		0 1,5
1853	NOLOUSA-8	Nó de Lousa - 8	169	110	22	4,2	2,1	4,2		50	40	0	1		0 1,5
1854	NOLOUSA-9	Nó de Lousa - 9	169	110	22	4,2	2,1	4,2		60	50	0	1		0 1,5
1675	NOMONTEMOR1	Nó de Montemor - 1	432	233	48	5,6	5,6	5,6		65	60	3	1		0 RQ 12
1676	NOMONTEMOR2	Nó de Montemor - 2	432	233	48	5,6	5,6	5,6		80	70	2	1		0 RQ 12
1677	NOMONTEMOR3	Nó de Montemor - 3	180	97	20	2,2	2,2	2,2		70	65	3	1		0 RQ 12
1678	NOMONTEMOR4	Nó de Montemor - 4	196	106	22	2	2	2		70	65	3	1		0 RQ 12
1679	NOMONTEMOR5	Nó de Montemor - 5	424	230	46	9,4	9,4	9,4		70	65	3	1		0 RQ 12
1680	NOMONTEMOR6	Nó de Montemor - 6	424	230	46	9,4	9,4	9,4		45	40	3	1		0 RQ 12
976	NOPORTELA1	Nó de Portela - CRIL LO IC2 SN	264	174	46	13,6	13,6	13,6		50	45	3	1		1 2
1000	NOPORTELA10	Nó de Portela - 10	320	212	56	12,5	12,5	12,5		50	40	3	1		1 4
1001	NOPORTELA11	Nó de Portela - 11	988	661	174	11,8	11,8	11,8		70	60	3	1		1 4
1002	NOPORTELA12	Nó de Portela - 12	988	661	174	11,8	11,8	11,8		70	60	0	1		1 4
1003	NOPORTELA13	Nó de Portela - 13	216	144	38	16,7	16,7	16,7		60	50	0	1		1 4

### Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1004	NOPORTELA14	Nó de Portela - 14	260	174	46	16,9	16,9	16,9	50	40	3	1	1	1	13
1005	NOPORTELA15	Nó de Portela - 15	476	319	84	16,8	16,8	16,8	50	40	0	1	1	1	14
1006	NOPORTELA16	Nó de Portela - 16	260	174	46	16,9	16,9	16,9	50	40	3	1	1	1	13,5
1007	NOPORTELA17	Nó de Portela - 17	570	380	100	15,2	15,2	15,2	50	40	3	1	1	1	12
1008	NOPORTELA18	Nó de Portela - 18	830	554	146	14,7	14,7	14,7	50	40	0	1	1	1	14
1009	NOPORTELA19	Nó de Portela - 19	214	140	37	13,5	13,5	13,5	40	30	3	1	1	1	12
978	NOPORTELA2	Nó de Portela - CRILLO IC2 NS	408	273	72	6,9	6,9	6,9	40	30	3	1	1	1	14
993	NOPORTELA3	Nó de Portela - 3	332	220	58	13,3	13,3	13,3	60	50	0	1	1	1	16
994	NOPORTELA4	Nó de Portela - 4	116	76	20	6,9	6,9	6,9	50	40	0	1	1	1	15
995	NOPORTELA5	Nó de Portela - 5	440	292	77	8,2	8,2	8,2	50	40	2	1	1	1	15
996	NOPORTELA6	Nó de Portela - 6	324	216	57	8,6	8,6	8,6	50	40	3	1	1	1	13
997	NOPORTELA7	Nó de Portela - 7	844	566	149	13,7	13,7	13,7	60	50	0	1	1	1	14
998	NOPORTELA8	Nó de Portela - 8	520	349	92	16,9	16,9	16,9	70	60	0	1	1	1	14
999	NOPORTELA9	Nó de Portela - 9	668	448	118	11,4	11,4	11,4	60	50	3	1	1	1	14
2475	NORAMADA1	Nó da Ramada (IC22) - 1	208	136	36	1	1	1	55	50	0	1	1	1	11,5
2476	NORAMADA2	Nó da Ramada (IC22) - 2	208	136	36	1	1	1	55	50	0	1	1	1	11,5
2477	NORAMADA3	Nó da Ramada (IC22) - 3	612	410	108	1	1	1	70	60	0	1	1	1	19
1014	NOSACAVEM1	Nó de Sacavém - 1	1044	705	235	14,9	14,9	14,9	60	50	0	1	1	0	RQ.10
1023	NOSACAVEM10	Nó de Sacavém - 10	1248	843	281	10,6	10,6	10,6	50	40	3	1	1	0	RQ.12
1024	NOSACAVEM11	Nó de Sacavém - 11	342	231	77	28,1	28,1	28,1	60	50	0	1	1	0	RQ.10
1025	NOSACAVEM12	Nó de Sacavém - 12	894	603	201	8,1	8,1	8,1	60	50	3	1	1	0	2,5
1026	NOSACAVEM13	Nó de Sacavém - 13	204	138	46	23,5	23,5	23,5	50	40	3	1	1	0	RQ.10
1027	NOSACAVEM14	Nó de Sacavém - 14	204	138	46	23,5	23,5	23,5	70	50	0	1	1	0	RQ.10
1028	NOSACAVEM15	Nó de Sacavém - 15	618	417	139	12,6	12,6	12,6	70	60	0	1	1	0	RQ.10
1029	NOSACAVEM16	Nó de Sacavém - 16	414	279	93	7,2	7,2	7,2	60	45	0	1	1	0	RQ.9
1030	NOSACAVEM17	Nó de Sacavém - 17	264	177	59	20,5	20,5	20,5	50	40	3	1	1	0	2,5
1032	NOSACAVEM18	Nó de Sacavém - 18	264	177	59	20,5	20,5	20,5	60	50	2	1	1	0	2,5
1044	NOSACAVEM19	Nó de Sacavém - 19	606	408	136	24,8	24,8	24,8	60	50	3	1	1	0	RQ.10
1015	NOSACAVEM2	Nó de Sacavém - 2	282	189	63	29,8	29,8	29,8	60	50	0	1	1	0	RQ.10
1016	NOSACAVEM3	Nó de Sacavém - 3	762	516	172	9,4	9,4	9,4	60	50	0	1	1	0	RQ.10

### Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1017	NOSACAVEM4	Nó de Sacavém - 4	690	465	115	11,3	11,3	11,3	60	40	0	1	0	RQ 10	
1018	NOSACAVEM5	Nó de Sacavém - 5	1242	840	280	9,6	9,6	9,6	70	60	0	1	0	RQ 10	
1019	NOSACAVEM6	Nó de Sacavém - 6	552	372	124	7,6	7,6	7,6	60	40	3	1	0	RQ 10	
1020	NOSACAVEM7	Nó de Sacavém - 7	696	471	157	12,9	12,9	12,9	60	50	0	1	0	RQ 10	
1021	NOSACAVEM8	Nó de Sacavém - 8	1932	1308	436	13,3	13,3	13,3	70	70	0	1	0	RQ 16	
1022	NOSACAVEM9	Nó de Sacavém - 9	1236	837	279	13,6	13,6	13,6	50	40	0	1	0	RQ 10	
1048	NOSTAIRIA1	Nó de Sta. Iria - 1	893	600	158	7,5	7,5	7,5	60	50	3	1	1	1,25	
1057	NOSTAIRIA10	Nó de Sta. Iria - 10	412	273	72	16,5	16,5	16,5	40	35	1	1	1	1,4	
1058	NOSTAIRIA11	Nó de Sta. Iria - 11	596	423	120	2	2	2	55	45	3	1	1	1,5	
1059	NOSTAIRIA12	Nó de Sta. Iria - 12	1008	716	202	8	8	8	60	50	2	1	1	1,10	
1060	NOSTAIRIA13	Nó de Sta. Iria - 13	720	511	144	10	6	6	60	50	3	1	1	1,3	
1061	NOSTAIRIA14	Nó de Sta. Iria - 14	491	326	86	14,6	14,6	14,6	40	35	1	1	1	1,5	
1062	NOSTAIRIA15	Nó de Sta. Iria - 15	491	326	86	14,6	14,6	14,6	40	35	1	1	1	1,5	
1063	NOSTAIRIA16	Nó de Sta. Iria - 16	491	326	86	14,6	14,6	14,6	40	35	1	1	1	1,4	
1064	NOSTAIRIA17	Nó de Sta. Iria - 17	491	326	86	14,6	14,6	14,6	40	35	1	1	1	1,3	
1065	NOSTAIRIA18	Nó de Sta. Iria - 18	500	334	88	12	12	12	60	50	2	1	1	1,3	
1066	NOSTAIRIA19	Nó de Sta. Iria - 19	93	60	16	10,9	10,9	10,9	50	40	3	1	1	1,2	
1049	NOSTAIRIA2	Nó de Sta. Iria - 2	481	323	85	6,4	6,4	6,4	40	35	1	1	1	1,25	
1050	NOSTAIRIA3	Nó de Sta. Iria - 3	412	273	72	8,7	8,7	8,7	30	25	3	1	1	1,25	
1051	NOSTAIRIA4	Nó de Sta. Iria - 4	491	326	86	14,6	14,6	14,6	40	35	1	1	1	1,75	
1052	NOSTAIRIA5	Nó de Sta. Iria - 5	481	323	85	6,4	6,4	6,4	30	25	3	1	1	1,3	
1053	NOSTAIRIA6	Nó de Sta. Iria - 6	491	326	86	14,6	14,6	14,6	40	35	1	1	1	1,75	
1054	NOSTAIRIA7	Nó de Sta. Iria - 7	491	326	86	14,6	14,6	14,6	40	35	1	1	1	1,75	
1055	NOSTAIRIA8	Nó de Sta. Iria - 8	491	326	86	14,6	14,6	14,6	40	35	1	1	1	1,5	
1056	NOSTAIRIA9	Nó de Sta. Iria - 9	491	326	86	14,6	14,6	14,6	40	35	1	1	1	1,5	
1724	NOZAMBUIAL-1	Nó do Zambujal - 1	28	18	6	14,3	14,3	14,3	50	40	0	1	0	RQ 10	
1733	NOZAMBUIAL-10	Nó do Zambujal - 10	356	240	80	12,4	12,4	12,4	60	50	0	1	0	RQ 9,5	
1734	NOZAMBUIAL-11	Nó do Zambujal - 11	185	124	33	11,4	11,4	11,4	40	35	1	1	0	1	
1735	NOZAMBUIAL-12	Nó do Zambujal - 12	272	183	61	12,5	12,5	12,5	30	20	1	1	0	1	
1736	NOZAMBUIAL-13	Nó do Zambujal - 13	453	306	102	11,3	11,3	11,3	40	30	0	1	0	RQ 14	

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1737	NOZAMBUJAL-14	Nó do Zambujal - 14	453	306	102	11,3	11,3	11,3	30	20	3	1	0	RQ.14	
1738	NOZAMBUJAL-15	Nó do Zambujal - 15	453	306	102	11,3	11,3	11,3	35	25	2	1	0	10,5	
1739	NOZAMBUJAL-16	Nó do Zambujal - 16	433	291	97	14,2	14,2	14,2	30	20	3	1	0	RQ.14	
1740	NOZAMBUJAL-17	Nó do Zambujal - 17	433	291	97	14,2	14,2	14,2	35	25	2	1	0	15,5	
1741	NOZAMBUJAL-18	Nó do Zambujal - 18	433	291	97	14,2	14,2	14,2	40	30	0	1	0	RQ.14	
1742	NOZAMBUJAL-19	Nó do Zambujal - 19	320	216	72	13,3	13,3	13,3	30	20	1	1	0	1	
1725	NOZAMBUJAL-2	Nó do Zambujal - 2	28	18	6	14,3	14,3	14,3	75	60	2	1	0	RQ.10	
1743	NOZAMBUJAL-20	Nó do Zambujal - 20	180	121	32	16,1	16,1	16,1	40	35	1	1	0	1	
1726	NOZAMBUJAL-3	Nó do Zambujal - 3	28	18	6	28,6	28,6	28,6	75	60	3	1	0	RQ.10	
1727	NOZAMBUJAL-4	Nó do Zambujal - 4	28	18	6	28,6	28,6	28,6	40	30	0	1	0	RQ.10	
1728	NOZAMBUJAL-5	Nó do Zambujal - 5	28	18	6	28,6	28,6	28,6	50	40	0	1	0	RQ.9,5	
1729	NOZAMBUJAL-6	Nó do Zambujal - 6	440	297	99	10	10	10	60	50	0	1	0	RQ.9,5	
1730	NOZAMBUJAL-7	Nó do Zambujal - 7	440	297	99	10	10	10	50	40	0	1	0	RQ.10	
1731	NOZAMBUJAL-8	Nó do Zambujal - 8	440	297	99	10	10	10	75	60	2	1	0	RQ.9,5	
1732	NOZAMBUJAL-9	Nó do Zambujal - 9	356	240	80	12,4	12,4	12,4	75	60	3	1	0	RQ.9,5	
2270	PCCAMOREIRAS	Pç. C. das Amoreiras	473	315	83	8,3	4,9	2,4	40	35	1	1	0	RQ.12	
1966	PCDMANUEL11	Praça D. Manuel I - 1	686	467	89	10	7,5	5	40	40	1	1	2	6	
1967	PCDMANUEL12	Praça D. Manuel I - 2	638	430	82	10	7,5	5	40	40	1	1	2	6	
1968	PCDMANUEL13	Praça D. Manuel I - 3	657	446	85	9	6,7	4,5	40	40	1	1	2	6	
1969	PCDMANUEL14	Praça D. Manuel I - 4	580	393	75	6,8	5,1	3,4	40	40	1	1	2	6	
1934	PCIOSEQUEROZ1	Pç. José Queiróz - 1	1037	703	134	14,5	10,8	7,2	45	40	1	1	2	7	
1935	PCIOSEQUEROZ2	Pç. José Queiróz - 2	1349	918	175	11,6	8,7	5,8	45	40	1	1	2	7	
1936	PCIOSEQUEROZ3	Pç. José Queiróz - 3	1037	703	134	8	6	4	45	40	1	1	2	7	
5035	PPCABROSA_1	Rua local PP Cabeço da Rosa 1	260	174	46	2,5	1,5	0,8	40	40	0	1	0	RQ.9	
5036	PPCABROSA_2	Rua local PP Cabeço da Rosa 2	260	174	46	2,5	1,5	0,8	35	35	2	1	0	1,5	
5037	PPCABROSA_3	Rua local PP Cabeço da Rosa 3	130	87	23	2,5	1,5	0,8	35	35	3	1	0	1,5	
5044	PPCABROSA_4	Rua local PP Cabeço da Rosa 4	130	87	23	2,5	1,5	0,8	40	35	1	1	0	1,5	
2121	PRHUMBDELGADO1	Praça Humberto Delgado - 1	110	72	19	6,3	3,7	1,8	35	30	1	1	0	RQ.9	
2122	PRHUMBDELGADO2	Praça Humberto Delgado - 2	110	72	19	6,3	3,7	1,8	35	30	1	1	0	RQ.9	
2588	PRIBERDADE1	Praça da Liberdade - 1	128	83	22	1,6	0,9	0,4	30	25	1	1	3	1	

### Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
2135	R10ULHO1	Rua 10 de Julho - 1	132	87	23	6	3,6	1,8		40	35	1	1		3 RQ 7,5
2136	R10ULHO2	Rua 10 de Julho - 2	132	87	23	6	3,6	1,8		50	45	0	1		3 RQ 7,5
2137	R10ULHO3	Rua 10 de Julho - 3	66	41	11	6	3,6	1,8		35	30	1	1		3 1,5
2075	R13NOVEMBRO1	Rua 13 Novembro - 1	135	87	23	4,4	2,6	1,3		35	30	2	1		3 1
2076	R13NOVEMBRO2	Rua 13 Novembro - 2	135	87	23	4,4	2,6	1,3		40	30	3	1		3 1
2077	R13NOVEMBRO3	Rua 13 Novembro - 3	270	178	47	4,4	2,6	1,3		45	35	1	1		3 RQ 10
2078	R13NOVEMBRO4	Rua 13 Novembro - 4	230	152	40	3,5	2,1	1		45	40	1	1		3 RQ 9
1931	R1MAIO1	Rua 1ºde Maio I	389	258	68	11	6,6	3,3		45	40	1	1		3 3
2208	R1MAIO-1	Rua 1 de Maio - 1	282	186	49	10,6	6,3	3,1		50	50	0	1		3 RQ 7,5
1930	R1MAIO2	Rua 1ºde Maio II	692	463	122	11	6,6	3,3		35	30	1	1		3 3
2209	R1MAIO-2	Rua 1 de Maio - 2	282	186	49	10,6	6,3	3,1		40	40	1	1		3 2,5
2083	R1MAIOSJATALHA1	Rua 1º Maio - 1 (S. João da Talha)	80	53	14	1,3	0,7	0,3		30	30	2	1		3 1
2084	R1MAIOSJATALHA2	Rua 1º Maio - 2 (S. João da Talha)	80	53	14	1,3	0,7	0,3		30	30	3	1		3 1
2085	R1MAIOSJATALHA3	Rua 1º Maio - 3 (S. João da Talha)	160	106	28	1,3	0,7	0,3		45	40	1	1		3 RQ 7,5
2086	R1MAIOSJATALHA4	Rua 1º Maio - 4 (S. João da Talha)	160	106	28	1,3	0,7	0,3		45	40	1	1		3 RQ 7,5
2087	R1MAIOSJATALHAS	Rua 1º Maio - 5 (S. João da Talha)	160	106	28	1,3	0,7	0,3		40	35	1	1		3 2
2634	R25ABRIL	Rua 25 de Abril (Fanhões)	22	11	3	9,1	5,4	2,7		35	30	1	1		3 1,5
2641	R25ABRILQPRETAS	Rua 25 de Abril (Qta. das Pretas)	60	38	10	30	18	9		45	40	1	1		3 RQ 9
2558	R4OUTUBRO1	Rua 4 de Outubro - 1	744	497	131	2,7	1,6	0,8		45	40	0	1		3 RQ 10,5
2559	R4OUTUBRO2	Rua 4 de Outubro - 2	744	497	131	2,7	1,6	0,8		50	45	0	1		3 RQ 10,5
2549	RABELMANTA1	Rua Abel João Manta - 1	162	106	28	6,9	4,1	2		40	35	0	1		3 RQ 10
2550	RABELMANTA2	Rua Abel João Manta - 2	162	106	28	6,9	4,1	2		50	45	0	1		3 RQ 10
2610	RACFONTESANTA1	Acesso à Fonte Santa (Sul) - 1	39	22	6	5,2	3,1	1,5		35	30	2	1		3 1
2611	RACFONTESANTA2	Acesso à Fonte Santa (Sul) - 2	39	22	6	5,2	3,1	1,5		35	30	3	1		3 1
2612	RACFONTESANTA3	Acesso à Fonte Santa (Sul) - 3	78	49	13	5,2	3,1	1,5		45	40	1	1		3 RQ 7,5
3044	RADRCORROLIVEIRA1	Rua Adriano Correia de Oliveira	238	161	42	5	3	1,5		40	35	1	1		3 RQ 10,5
3045	RADRCORROLIVEIRA2	Rua Adriano Correia de Oliveira	238	161	42	5	3	1,5		50	50	0	1		3 RQ 10,5

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
2245	RADRCOLIVEIRA1	Rua Adriano Correia de Oliveira - 1	140	91	24	2,9	1,7	0,8		40	35	1	1		3 RQ 7,5
2246	RADRCOLIVEIRA2	Rua Adriano Correia de Oliveira - 2	140	91	24	2,9	1,7	0,8		50	45	1	1		3 RQ 7,5
2638	RADS	Rua Artur Domingues Simões	44	26	7	9,1	5,4	2,7		35	35	1	1		3 2
2566	RAFGSP1	Rua António Francisco da Silva Gomes Porto - 1	162	106	28	1,2	0,7	0,3		40	35	1	1		3 1
2567	RAFGSP2	Rua António Francisco da Silva Gomes Porto - 2	162	106	28	1,2	0,7	0,3		35	30	1	1		3 RQ 7,5
2326	RALEXHERC1	Rua Alexandre Herculano - 1	67	41	11	16,4	9,8	4,9		35	30	3	1		3 1,5
2327	RALEXHERC2	Rua Alexandre Herculano - 2	67	41	11	16,4	9,8	4,9		35	30	2	1		3 1,5
2328	RALEXHERC3	Rua Alexandre Herculano - 3	134	87	23	16,4	9,8	4,9		45	40	1	1		3 RQ 12
2358	RALEXHERC4	Rua Alexandre Herculano - 4	34	22	6	16,4	9,8	4,9		35	30	3	1		3 2
2359	RALEXHERC5	Rua Alexandre Herculano - 5	34	22	6	16,4	9,8	4,9		35	30	2	1		3 2
4007	RALDEUARTPINTO	Rua Alfredo Duarte Pinto	190	128	34	5	3	1,5		40	40	0	1		3 RQ 12
2633	RALFRCALDEIRIA	Rua Alfredo Caldeira	44	26	7	9,1	5,4	2,7		40	35	1	1		3 2
2101	RALMNEGREIROS1	Rua Almada Negreiros - 1	244	163	43	3,3	1,9	0,9		35	30	1	1		3 RQ 9
2102	RALMNEGREIROS2	Rua Almada Negreiros - 2	244	163	43	3,3	1,9	0,9		45	40	1	1		3 RQ 9
2642	RAMFOVO	Rua Associação Moradores Força do Povo	30	19	5	30	18	9		40	35	1	1		3 RQ 9
2091	RANGOLA1	Rua de Angola - 1	372	247	65	5,9	3,5	1,7		40	35	1	1		3 RQ 10
2092	RANGOLA2	Rua de Angola - 2	238	159	42	12,6	7,5	3,7		40	35	1	1		3 RQ 10
4024	RANTCAETBENNARDO	Rua António Caetano Bernardo	100	67	18	2	1,2	0,6		35	35	0	1		3 RQ 7,5
2056	RANTFERREIRA1	Rua António Ferreira - 1	588	395	104	2,8	1,6	0,8		40	35	1	1		3 RQ 9
2057	RANTFERREIRA2	Rua António Ferreira - 2	588	395	104	2,8	1,6	0,8		50	45	0	1		3 RQ 9
2058	RANTFERREIRA3	Rua António Ferreira - 3	588	395	104	2,8	1,6	0,8		50	45	0	1		3 7
2059	RANTFERREIRA4	Rua António Ferreira - 4	294	197	52	2,8	1,6	0,8		40	40	3	1		3 1
2060	RANTFERREIRA5	Rua António Ferreira - 5	294	197	52	2,8	1,6	0,8		40	35	2	1		3 1
2572	RANTQUENTAL	Rua Antero de Quental	374	250	66	4,8	2,8	1,4		40	35	1	1		3 RQ 7,5
5105	RANTSERGIO_1	Rua António Sérgio - Unhos - 1	200	134	35	2,5	1,5	0,8		40	35	1	1		3 RQ 7,5
5106	RANTSERGIO_2	Rua António Sérgio - Unhos - 2	200	134	35	2,5	1,5	0,8		45	45	0	1		3 RQ 7,5
2065	RAQUILRIBEIRO	Rua Aquilino Ribeiro	264	174	46	6,8	4	2		30	25	1	1		3 RQ 7,5
2279	RARPALAS1	Rua das Arpalas - 1	186	121	32	3,2	1,9	0,9		40	30	1	1		3 RQ 7,5
2280	RARPALAS2	Rua das Arpalas - 2	186	121	32	3,2	1,9	0,9		50	45	1	1		3 RQ 7,5

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
2321	RARYSANTOS1	Rua José Carlos Ary dos Santos - 1	66	41	11	9,1	5,4	2,7		35	30	3	1		3 2
2322	RARYSANTOS2	Rua José Carlos Ary dos Santos - 2	66	41	11	9,1	5,4	2,7		35	30	2	1		3 2
2323	RARYSANTOS3	Rua José Carlos Ary dos Santos - 3	132	87	23	9,1	5,4	2,7		45	40	1	1		3 RQ 12
2493	RASERGIO1	Rua António Sérgio - 1	476	319	84	3,6	2,1	1		40	35	1	1		3 RQ 10
2494	RASERGIO2	Rua António Sérgio - 2	476	319	84	3,6	2,1	1		50	50	0	1		3 RQ 10
2495	RASERGIO3	Rua António Sérgio - 3	220	144	38	4,5	2,7	1,3		50	50	0	1		3 RQ 10
2496	RASERGIO4	Rua António Sérgio - 4	220	144	38	4,5	2,7	1,3		35	30	1	1		3 RQ 10
2487	RATEXPINTO1	Rua Abel Teixeira Pinto - 1	143	96	25	4,5	2,7	1,3		35	30	3	1		3 1,5
2488	RATEXPINTO2	Rua Abel Teixeira Pinto - 2	143	96	25	4,5	2,7	1,3		35	30	2	1		3 1,5
2489	RATEXPINTO3	Rua Abel Teixeira Pinto - 3	285	192	51	4,5	2,7	1,3		40	40	0	1		3 RQ 9
2492	RATEXPINTO4	Rua Abel Teixeira Pinto - 4	185	120	32	2,6	1,6	0,8		35	35	1	1		3 RQ 9
2574	RAUGMRAZO	Rua Augusto Matos Raso	385	258	68	4,7	2,8	1,4		35	30	1	1		3 RQ 7,5
2029	RAUTAPCARLOS1	Rua Auta da Palma Carlos - 1	840	592	139	4,5	2,5	1,4		40	40	0	1		3 RQ 7,5
2030	RAUTAPCARLOS2	Rua Auta da Palma Carlos - 2	840	592	139	4,5	2,5	1,4		40	40	1	1		3 RQ 7,5
1942	RB1	Rua B - 1 - Portela	265	174	46	8,5	5,1	2,5		50	45	1	1		3 RQ 12
1941	RB2	Rua B - 2 - Portela	1051	706	186	3,7	2,2	1,1		50	45	1	1		3 RQ 12
1943	RB3	Rua B - 3 - Portela	808	543	143	4	2,4	1,2		55	50	1	1		3 RQ 12
1944	RB4	Rua B - 4 - Portela	404	269	71	4	2,4	1,2		35	30	3	1		3 2
1945	RB5	Rua B - 5 - Portela	404	269	71	4	2,4	1,2		35	30	2	1		3 2
2581	RBARBRESENDE1	Rua Barbosa Resende - 1	477	319	84	1,1	0,6	0,3		35	30	2	1		3 1
2582	RBARBRESENDE2	Rua Barbosa Resende - 2	128	83	22	1,6	0,9	0,4		30	25	2	1		3 1
2583	RBARBRESENDE3	Rua Barbosa Resende - 3	0	0	0	0	0	0		30	25	3	1		3 1
2584	RBARBRESENDE4	Rua Barbosa Resende - 4	0	0	0	0	0	0		35	30	1	1		3 1
2585	RBARBRESENDE5	Rua Barbosa Resende - 5	0	0	0	0	0	0		35	30	1	1		3 1
2586	RBARBRESENDE6	Rua Barbosa Resende - 6	128	83	22	1,6	0,9	0,4		35	30	1	1		3 RQ 7,5
2587	RBARBRESENDE7	Rua Barbosa Resende - 7	128	83	22	1,6	0,9	0,4		35	30	1	1		3 2
5109	RBARTLDIAS_1	Rua Bartolomeu Dias - Unhos - 1	100	67	18	2,5	1,5	0,8		40	40	0	1		3 RQ 7,5
5110	RBARTLDIAS_2	Rua Bartolomeu Dias - Unhos - 2	50	34	9	2,5	1,5	0,8		40	40	0	1		3 RQ 7,5
2363	RBLAVISTA1	Rua da Bela Vista - 1	140	91	24	7,1	4,2	2,1		30	30	1	1		3 RQ 7,5
2398	RBLAVISTA1	Rua da Bela Vista - 1 (Fanhões)	22	11	3	9,1	5,4	2,7		35	30	3	1		3 1,5

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
2364	RBELAVISTA2	Rua da Bela Vista - 2	140	91	24	7,1	4,2	2,1		40	40	0	1		3 RQ 7,5
2399	RBELAVISTA-2	Rua da Bela Vista - 2 (Fanhões)	22	11	3	9,1	5,4	2,7		35	30	2	1		3 1,5
2632	RBELAVISTA-3	Rua da Bela Vista - 3 (Fanhões)	44	26	7	9,1	5,4	2,7		40	35	1	1		3 RQ 7,5
2062	RBGONÇALVES1	Rua Bento Gonçalves - 1	264	174	46	6,8	4	2		40	40	1	1		3 RQ 9
2066	RBGONÇALVES2	Rua Bento Gonçalves - 2	176	117	31	6,8	4	2		40	40	0	1		3 RQ 7,5
1940	RBLESTE	Rua B - Leste - Portela	265	174	46	8,5	5,1	2,5		45	45	1	1		3 RQ 12
1971	RBOJADOR	Rua do Bojador	384	254	67	5	3	1,5		50	50	0	1		3 4
2111	RBRASIL1	Rua do Brasil - 1	85	57	15	7	4,2	2,1		30	25	2	1		3 1,5
2112	RBRASIL2	Rua do Brasil - 2	85	57	15	7	4,2	2,1		35	30	3	1		3 1,5
2113	RBRASIL3	Rua do Brasil - 3	170	114	30	7	4,2	2,1		50	45	0	1		3 RQ 7,5
2114	RBRASIL4	Rua do Brasil - 4	170	114	30	7	4,2	2,1		35	30	1	1		3 RQ 7,5
2026	RCABOVERDE	Rua de Cabo Verde	92	60	16	0	0	0		40	35	1	1		3 RQ 7,5
2169	RCAPHENRGALVAO1	Rua Capitão Henrique Galvão - 1	472	315	83	3,4	2	1		50	45	0	1		3 RQ 7,5
2170	RCAPHENRGALVAO2	Rua Capitão Henrique Galvão - 2	472	315	83	3,4	2	1		35	30	1	1		3 RQ 7,5
2141	RCASTELO1	Rua do Castelo - 1	86	57	11	8,1	6	4		30	30	1	1		2 1,5
2142	RCASTELO2	Rua do Castelo - 2	86	57	11	8,1	6	4		30	30	1	1		2 1,5
2143	RCASTELO3	Rua do Castelo - 3	172	115	22	8,1	6	4		40	40	1	1		2 RQ 7,5
2069	RCGRANDGUERRA1	Rua Combatentes da Grande Guerra - 1	103	68	18	4,9	2,9	1,4		35	30	3	1		3 RQ 9
2070	RCGRANDGUERRA2	Rua Combatentes da Grande Guerra - 2	130	87	23	4,9	2,9	1,4		35	30	2	1		3 RQ 9
2071	RCGRANDGUERRA3	Rua Combatentes da Grande Guerra - 3	206	136	36	4,9	2,9	1,4		40	35	1	1		3 RQ 7,5
2072	RCGRANDGUERRA4	Rua Combatentes da Grande Guerra - 4	176	117	31	6,8	4	2		40	35	1	1		3 RQ 9
2024	RCIDADEBEIRA	Rua Cidade da Beira	183	121	32	1,1	0,6	0,3		40	35	1	1		3 RQ 7,5
2249	RCIDADECABINDA	Rua Cidade de Cabinda	140	91	24	2,9	1,7	0,8		40	40	1	1		3 2,5
2247	RCIDADELOBITO1	Rua Cidade do Lobito - 1	140	91	24	2,9	1,7	0,8		40	35	1	1		3 RQ 7,5
2248	RCIDADELOBITO2	Rua Cidade do Lobito - 2	140	91	24	2,9	1,7	0,8		40	35	1	1		3 2
2260	RCIDADELUANDA1	Rua Cidade de Luanda - 1	107	68	18	7,4	4,4	2,2		35	30	1	1		3 RQ 7,5
2261	RCIDADELUANDA2	Rua Cidade de Luanda - 2	107	68	18	7,4	4,4	2,2		45	40	1	1		3 RQ 7,5
2560	RCIDHORTA1	Rua Cidade da Horta - 1	134	87	23	7,5	4,5	2,2		40	35	2	1		3 1,5
2561	RCIDHORTA2	Rua Cidade da Horta - 2	134	87	23	7,5	4,5	2,2		40	35	3	1		3 1,5
2562	RCIDHORTA3	Rua Cidade da Horta - 3	268	178	47	7,5	4,5	2,2		45	40	0	1		3 RQ 9

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
2115	RCIRCUNVALACA01	Rua da Circunvalação - 1	342	228	60	4,7	2,8	1,4	45	40	1	1	1	3	RQ 7,5
2120	RCIRCUNVALACA02	Rua da Circunvalação - 2	292	193	51	7,5	4,5	2,2	40	35	1	1	1	3	RQ 7,5
2127	RCIRCUNVALACA03	Rua da Circunvalação - 3	218	144	38	5,5	3,3	1,6	45	40	1	1	1	3	RQ 7,5
2128	RCIRCUNVALACA04	Rua da Circunvalação - 4	218	144	38	5,5	3,3	1,6	35	30	1	1	1	3	RQ 7,5
2290	RCLISBOA1	Rua Cidade de Lisboa - 1	136	91	24	7,3	4,3	2,1	45	40	1	1	1	3	2,5
2291	RCLISBOA2	Rua Cidade de Lisboa - 2	136	91	24	7,3	4,3	2,1	50	45	0	1	1	3	2,5
2324	RCLISBOA3	Rua Cidade de Lisboa - 3	136	91	24	7,3	4,3	2,1	45	40	1	1	1	3	2,5
2325	RCLISBOA4	Rua Cidade de Lisboa - 4	136	91	24	7,3	4,3	2,1	35	30	1	1	1	3	2,5
2543	RCLOBOS1	Rua Câmara de Lobos - 1	290	193	51	2,5	1,5	0,7	40	35	2	1	1	3	1,5
2544	RCLOBOS2	Rua Câmara de Lobos - 2	290	193	51	2,5	1,5	0,7	40	35	3	1	1	3	1,5
2545	RCLOBOS3	Rua Câmara de Lobos - 3	580	387	102	2,5	1,5	0,7	50	45	1	1	1	3	RQ 9
5111	RCMDTRAMCORREIA_1	Rua Comdt. Ramiro Correia - Unhos - 1	200	134	35	2,8	2,1	1,4	50	50	0	1	1	3	RQ 9
2110	RCOLEGIO	Rua do Colégio	144	95	25	0	0	0	35	35	1	1	1	3	RQ 7,5
2297	RCONDDEMENDIA	Rua Conde Mendia	57	39	10	1,8	1,1	0,6	30	20	1	1	1	3	1,1
1950	RCTELESVASC	Rua Conselheiro Teles de Vasconcelos	1099	737	194	1,5	0,9	0,4	45	40	1	1	1	3	6
1947	RD	Rua D - Portela	378	250	66	5,3	3,1	1,5	45	45	1	1	1	3	RQ 12
2156	RDJOAOCASTRO	Rua D. João de Castro	258	171	45	9,3	5,5	2,7	45	40	1	1	1	3	RQ 7,5
2002	RDJOSEMEMORIAS	Rua Domingos José de Moraes	368	264	61	11,4	6,4	3,3	40	40	0	1	1	3	RQ 9
2646	RDNALVPEREIRA	Rua Dom Nuno Álvares Pereira	222	148	39	13,5	8,1	4	40	40	1	1	1	3	RQ 7,5
2093	RDNALVPERERA1	Rua D. Nuno Álvares Pereira - 1	522	349	92	6,5	6,5	6,5	50	45	0	1	1	1	2
2094	RDNALVPERERA2	Rua D. Nuno Álvares Pereira - 2	522	349	92	6,5	6,5	6,5	40	40	1	1	1	1	2
2098	RDPBNEVES1	Rua Deputado Pedro Botelho Neves - 1	347	236	45	1,5	1,1	0,7	50	45	1	1	1	2	RQ 9
2099	RDPBNEVES2	Rua Deputado Pedro Botelho Neves - 2	174	115	22	1,5	1,1	0,7	40	35	3	1	1	2	1,5
2100	RDPBNEVES3	Rua Deputado Pedro Botelho Neves - 3	174	115	22	1,5	1,1	0,7	40	35	2	1	1	2	1,5
2129	RDPEDROV1	Rua D. Pedro V - 1	262	174	46	5,8	3,4	1,7	30	25	2	1	1	3	1
2130	RDPEDROV2	Rua D. Pedro V - 2	262	174	46	5,8	3,4	1,7	30	25	3	1	1	3	1
2131	RDPEDROV3	Rua D. Pedro V - 3	525	349	92	5,8	3,4	1,7	45	40	1	1	1	3	RQ 7,5
2132	RDPEDROV4	Rua D. Pedro V - 4	155	102	27	5,5	3,3	1,6	35	30	1	1	1	3	RQ 7,5
2133	RDPEDROV5	Rua D. Pedro V - 5	390	262	69	5,7	3,4	1,7	50	45	1	1	1	3	RQ 7,5
2134	RDPEDROV6	Rua D. Pedro V - 6	390	262	69	5,7	3,4	1,7	40	35	1	1	1	3	RQ 7,5

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
4009	RDRBALVESOLIVEIRA1	Rua Dr. Alberto Alves de Oliveira - 1	80	54	14	10	6	3	30	30	1	1	1	3	RQ.10
4010	RDRBALVESOLIVEIRA2	Rua Dr. Alberto Alves de Oliveira - 2	80	54	14	10	6	3	40	40	0	0	1	1	3 RQ.10
2300	RDRHBARBARASALBQ1	Rua Dr. Henrique Barbas de Albuquerque - 1	75	50	13	10	6	3	30	25	1	1	1	1	3 25
2301	RDRHBARBARASALBQ2	Rua Dr. Henrique Barbas de Albuquerque - 2	75	50	13	10	6	3	35	35	0	0	1	1	3 25
2302	RDRHBARBARASALBQ3	Rua Dr. Henrique Barbas de Albuquerque - 3	0	0	0	0	0	0	45	40	0	0	1	1	3 2
2568	RDRMARRIAGA1	Rua Dr. Manuel de Arriaga - 1	206	136	36	11,1	6,6	3,3	35	30	2	1	1	1	3 1,5
2569	RDRMARRIAGA2	Rua Dr. Manuel de Arriaga - 2	206	136	36	11,1	6,6	3,3	35	30	3	1	1	1	3 1,5
2570	RDRMARRIAGA3	Rua Dr. Manuel de Arriaga - 3	411	273	72	11,1	6,6	3,3	45	40	1	1	1	1	3 RQ.7,5
2263	RDRMRJ1	Rua Dr. Manuel Rodrigues Júnior - 1	0	0	0	0	0	0	50	45	1	1	1	1	3 RQ.7,5
2264	RDRMRJ2	Rua Dr. Manuel Rodrigues Júnior - 2	0	0	0	0	0	0	50	50	0	0	1	1	3 RQ.9
1957	RE1	Rua E - 1 - Portela	1063	714	188	7,8	4,6	2,3	45	45	1	1	1	1	3 RQ.12
1197	RE1-1	Alternativa EN10 - 1	216	144	38	13,9	8,3	4,1	45	40	1	1	1	1	3 RQ.12
1198	RE1-2	Alternativa EN10 - 2	1278	871	166	4,7	3,5	2,3	40	35	1	1	1	1	2 RQ.12
1199	RE1-3	Alternativa EN10 - 3	639	435	83	4,7	3,5	2,3	25	25	3	1	1	1	2 2
1200	RE1-4	Alternativa EN10 - 4	639	435	83	4,7	3,5	2,3	25	25	2	1	1	1	2 2
1956	RE2	Rua E - 2 - Portela	277	186	49	1,1	0,6	0,3	40	30	1	1	1	1	3 RQ.7,5
2391	RENTREMURS-1	Rua Entre Muros - 1	20	11	3	15	9	4,5	35	30	3	1	1	1	3 1,5
2392	RENTREMURS-2	Rua Entre Muros - 2	20	11	3	15	9	4,5	35	30	2	1	1	1	3 1,5
2393	RENTREMURS-3	Rua Entre Muros - 3	40	26	7	15	9	4,5	40	35	1	1	1	1	3 RQ.7,5
2089	RESCOLA1	Rua da Escola - 1	372	247	65	5,9	3,5	1,7	30	30	1	1	1	1	3 RQ.7,5
2453	RESCOLA-1	Rua da Escola - 1	34	22	6	8,8	5,2	2,6	35	30	3	1	1	1	3 1
2090	RESCOLA2	Rua da Escola - 2	372	247	65	5,9	3,5	1,7	50	45	0	0	1	1	3 RQ.7,5
2454	RESCOLA-2	Rua da Escola - 2	34	22	6	8,8	5,2	2,6	35	30	2	1	1	1	3 1
2455	RESCOLA-3	Rua da Escola - 3	68	45	12	8,8	5,2	2,6	45	40	1	1	1	1	3 RQ.7,5
2212	RESPERANCA1	Rua Esperança - 1	198	131	25	3	2,2	1,5	45	35	1	1	1	1	2 RQ.7,5
2213	RESPERANCA2	Rua Esperança - 2	198	131	25	3	2,2	1,5	60	55	0	1	1	1	2 RQ.7,5
5113	RESPERANCA3	Rua Esperança - 3	50	34	9	2,5	1,5	0,8	40	40	0	1	1	1	3 1,5
2035	RESTADOINDIA	Rua Estado da Índia (EN10)	390	262	69	3,7	2,2	1,1	45	45	1	1	1	1	3 RQ.12

**Estradas LOURES PDM FUTURO 2015 VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
2618	RF(FONTESANTA)	Rua F (Fonte Santa)	62	38	10	3,2	1,9	0,9	35	30	1	1	1	3	RQ 7,5
1948	RF1	Rua F - 1 - Portela	1099	737	194	1,5	0,9	0,4	45	45	1	1	1	3	RQ 12
1952	RF2	Rua F - 2 - Portela	293	193	51	0,9	0,5	0,2	40	30	1	1	1	3	RQ 7,5
2210	RFARMADAS	Rua das Forças Armadas	536	357	94	5,1	3	1,5	40	35	1	1	1	3	2,5
5093	RFERNMENDPPINTO	Rua Fernão Mendes Pinto	100	67	18	2,5	1,5	0,8	45	45	0	1	1	3	RQ 9
2607	RFIDEUS1	Rua Frei João de Deus - 1	48	30	8	8,4	5	2,5	30	25	2	1	1	3	1
2608	RFIDEUS2	Rua Frei João de Deus - 2	48	30	8	8,4	5	2,5	30	25	3	1	1	3	1
2609	RFIDEUS3	Rua Frei João de Deus - 3	96	60	16	8,4	5	2,5	40	35	1	1	1	3	RQ 7,5
2637	RFMF	Rua Francisco Mateus Fernando	44	26	7	9,1	5,4	2,7	35	35	1	1	1	3	RQ 9
2168	RFONTENOV	Rua Fonte Nova	76	49	13	2,6	1,5	0,7	35	30	1	1	1	3	2
2571	RFRANCTARRE	Rua Frederico Tarre	374	250	66	4,8	2,8	1,4	40	35	1	1	1	3	RQ 7,5
2211	RGALVOES	Rua Galvões	204	136	36	10,8	6,4	3,2	40	35	1	1	1	3	RQ 9
2281	RGIAO1	Rua Gião - 1	116	76	20	0	0	0	40	30	1	1	1	3	2,5
2282	RGIAO2	Rua Gião - 2	116	76	20	0	0	0	50	40	0	1	1	3	2,5
2283	RGIAO3	Rua Gião - 3	116	76	20	0	0	0	40	30	1	1	1	3	2
2284	RGIAO4	Rua Gião - 4	116	76	20	0	0	0	30	30	1	1	1	3	2
2044	RIESTAS1	Rua das Giestas - 1	102	68	18	3,9	2,3	1,1	45	45	0	1	1	3	2
2045	RIESTAS2	Rua das Giestas - 2	102	68	18	3,9	2,3	1,1	45	45	1	1	1	3	2
2046	RIESTAS3	Rua das Giestas - 3	51	34	9	3,9	2,3	1,1	40	30	3	1	1	3	1
2047	RIESTAS4	Rua das Giestas - 4	51	34	9	3,9	2,3	1,1	40	30	2	1	1	3	1
2409	RGUNQUEIRO1	Rua Guerra Junqueiro - 1	370	588	156	5	3	1,5	40	40	0	1	1	3	RQ 10
2410	RGUNQUEIRO2	Rua Guerra Junqueiro - 2	870	588	156	5	3	1,5	30	30	1	1	1	3	RQ 10
2276	RGRAFANIL	Rua Grafanil	513	342	90	7	4,2	2,1	50	45	1	1	1	3	RQ 9
2015	RGUINE1	Rua da Guiné - 1	115	76	20	3,6	2,1	1	35	30	1	1	1	3	1
2016	RGUINE2	Rua da Guiné - 2	115	76	20	3,6	2,1	1	35	30	1	1	1	3	1
2017	RGUINE3	Rua da Guiné - 3	115	76	20	3,6	2,1	1	35	30	1	1	1	3	1
2018	RGUINE4	Rua da Guiné - 4	115	76	20	3,6	2,1	1	35	30	1	1	1	3	1
2019	RGUINE5	Rua da Guiné - 5	578	387	102	3,6	2,1	1	40	35	1	1	1	3	RQ 12
2020	RGUINE6	Rua da Guiné - 6	174	114	30	2,3	1,3	0,6	40	35	1	1	1	3	RQ 7,5
2021	RGUINE7	Rua da Guiné - 7	174	114	30	2,3	1,3	0,6	40	35	1	1	1	3	RQ 7,5

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1939	RH	Rua H - Portela	281	186	49	4	2,4	1,2		45	45	1	1		3 RQ 12
3004	RHENRSANTOS_1	Rua Henriques Santos - 1	434	244	58	3,3	3,3	3,3		35	35	2	1		3 1,5
3005	RHENRSANTOS_2	Rua Henriques Santos - 2	434	244	58	3,3	3,3	3,3		40	35	3	1		3 1,5
3006	RHENRSANTOS_3	Rua Henriques Santos - 3	868	488	117	3,3	3,3	3,3		45	45	0	1		3 RQ 10
2250	RHEROISDEMBOS	Rua Heróis Dembos	104	68	18	1,9	1,1	0,5		40	40	1	1		3 RQ 7,5
2032	RHEROISULTRAMAR	Rua Heróis do Ultramar	462	307	81	1,9	1,1	0,5		40	35	1	1		3 RQ 7,5
2103	RHGGUERRA1	Rua Heróis da Grande Guerra - 1	150	98	26	8	4,8	2,4		35	30	1	1		3 RQ 7,5
2104	RHGGUERRA2	Rua Heróis da Grande Guerra - 2	150	98	26	8	4,8	2,4		45	40	1	1		3 RQ 7,5
2105	RHGGUERRA3	Rua Heróis da Grande Guerra - 3	150	98	26	8	4,8	2,4		40	40	1	1		3 RQ 7,5
2061	RHORCOSTAMOREIR	Rua Horácio da Costa Moreira	150	98	26	5	3	1,5		40	40	1	1		3 2
2546	RILHATERC1	Rua Ilha Terceira - 1	209	136	36	4,8	2,8	1,4		40	35	2	1		3 1,5
2547	RILHATERC2	Rua Ilha Terceira - 2	209	136	36	4,8	2,8	1,4		40	35	3	1		3 1,5
2548	RILHATERC3	Rua Ilha Terceira - 3	418	277	73	4,8	2,8	1,4		45	40	1	1		3 RQ 9
2048	RJABATFERREIRA1	Rua José Alexandre Batalha Pereira - 1	372	247	65	2,7	1,6	0,8		35	30	2	1		3 RQ 9
2049	RJABATFERREIRA2	Rua José Alexandre Batalha Pereira - 2	372	247	65	2,7	1,6	0,8		35	30	3	1		3 RQ 9
2050	RJABATFERREIRA3	Rua José Alexandre Batalha Pereira - 3	372	247	65	2,7	1,6	0,8		40	30	2	1		3 2,5
2051	RJABATFERREIRA4	Rua José Alexandre Batalha Pereira - 4	372	247	65	2,7	1,6	0,8		45	35	3	1		3 1
2052	RJABATFERREIRA5	Rua José Alexandre Batalha Pereira - 5	745	497	131	2,7	1,6	0,8		50	45	0	1		3 RQ 7,5
4008	RJACDUARTE0	Rua Jacinto Duarte - 0	220	148	39	3	1,8	0,9		40	40	0	1		3 RQ 7,5
2303	RJACDUARTE1	Rua Jacinto Duarte - 1	220	148	39	3	1,8	0,9		40	40	0	1		3 RQ 7,5
2304	RJACDUARTE2	Rua Jacinto Duarte - 2	220	148	39	3	1,8	0,9		45	40	0	1		3 RQ 7,5
2305	RJACDUARTE3	Rua Jacinto Duarte - 3	220	148	39	3	1,8	0,9		45	40	0	1		3 RQ 7,5
2139	RJAGOUVEIA1	Rua José Augusto Gouveia - 1	172	114	30	7	4,2	2,1		35	35	1	1		3 RQ 7,5
2140	RJAGOUVEIA2	Rua José Augusto Gouveia - 2	172	114	30	7	4,2	2,1		50	45	0	1		3 RQ 7,5
2033	RJUGBRAANCAMP	Rua José Augusto Braancamp	390	262	69	3,7	2,2	1,1		40	35	1	1		3 2,5
2031	RJBCOSTAPEREIRA	Rua Júlio Bruno Costa Pereira	512	341	90	2	1,1	0,5		40	40	1	1		3 RQ 7,5
2292	RJCARYSANTOS1	Rua José Carlos Ary dos Santos - 1	29	20	5	1,8	1,1	0,6		35	30	1	1		3 1,5
2293	RJCARYSANTOS2	Rua José Carlos Ary dos Santos - 2	29	20	5	1,8	1,1	0,6		35	30	1	1		3 1,5
2294	RJCARYSANTOS3	Rua José Carlos Ary dos Santos - 3	57	39	10	1,8	1,1	0,6		40	35	1	1		3 RQ 7,5
2295	RJCARYSANTOS4	Rua José Carlos Ary dos Santos - 4	57	39	10	1,8	1,1	0,6		50	45	0	1		3 RQ 7,5

**Estradas LOURES PDM FUTURO 2015 VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
2296	RJCAYSANTOS5	Rua José Carlos Ary dos Santos - 5	29	20	5	1,8	1,1	0,6		35	30	1	1		3 RQ 7,5
5097	RJDPMORAIS_SAC_1	Rua José Duarte Moraís - Sacavém - 1	150	100	26	2,5	1,5	0,8		40	40	1	1		3 RQ 7,5
5098	RJDPMORAIS_SAC_2	Rua José Duarte Moraís - Sacavém - 1	50	34	9	2,5	1,5	0,8		40	40	1	1		3 RQ 7,5
2218	RJFRAPOSO1	Rua José Francisco Raposo - 1	78	49	13	12,8	7,6	3,8		45	40	1	1		3 RQ 7,5
2219	RJFRAPOSO2	Rua José Francisco Raposo - 2	39	22	6	12,8	7,6	3,8		35	30	3	1		3 1,5
2220	RJFRAPOSO3	Rua José Francisco Raposo - 3	39	22	6	12,8	7,6	3,8		35	30	2	1		3 1,5
2221	RJFRAPOSO4	Rua José Francisco Raposo - 4	39	22	6	12,8	7,6	3,8		35	30	1	1		3 RQ 7,5
5107	RJGOMESFERR_1	Rua José Gomes Ferreira - Unhos - 1	200	134	35	2,5	1,5	0,8		40	40	1	1		3 RQ 7,5
5108	RJGOMESFERR_2	Rua José Gomes Ferreira - Unhos - 1	100	67	18	2,5	1,5	0,8		40	35	0	1		3 RQ 7,5
5099	RJLMORAIS_SAC_1	Rua José Luís Moraís - Sacavém - 1	60	40	11	2,5	1,5	0,8		40	40	1	1		3 RQ 7,5
2635	RJM_B	Rua Joaquim Machado Bento	22	11	3	9,1	5,4	2,7		35	30	1	1		3 1,5
2318	RJOAOCAMALV1	Rua João Camilo Alves - 1	13	9	2	8	4,8	2,4		35	30	3	1		3 1
2319	RJOAOCAMALV2	Rua João Camilo Alves - 2	13	9	2	8	4,8	2,4		35	30	2	1		3 1
2320	RJOAOCAMALV3	Rua João Camilo Alves - 3	25	18	4	8	4,8	2,4		40	35	1	1		3 RQ 7,5
2172	RJOAQAGOSTINHO	Rua Joaquim Agostinho	144	95	25	4,2	2,5	1,2		40	35	1	1		3 RQ 7,5
2419	RJOAQCAETDIAS-1	Rua Joaquim Caetano Dias - 1	18	11	3	3,6	2,1	1		35	30	1	1		3 1
2420	RJOAQCAETDIAS-2	Rua Joaquim Caetano Dias - 2	18	11	3	3,6	2,1	1		35	30	1	1		3 1
2421	RJOAQCAETDIAS-3	Rua Joaquim Caetano Dias - 3	36	22	6	3,6	2,1	1		45	40	1	1		3 RQ 7,5
2603	RJOAQFERNADES	Rua Joaquim Fernandes	107	68	18	3,7	2,2	1,1		40	35	1	1		3 RQ 7,5
1922	RJPRIIBEIRO-1	Rua João Pinto Ribeiro - 1	345	231	44	10,6	7,9	5,3		50	50	0	1		2 4
1923	RJPRIIBEIRO-2	Rua João Pinto Ribeiro - 2	690	467	89	10,6	7,9	5,3		50	50	0	1		2 9
1924	RJPRIIBEIRO-3	Rua João Pinto Ribeiro - 3	2336	1454	277	10,4	7,8	5,2		45	40	1	1		2 9
1938	RL1	Rua L - 1 - Portela	261	174	46	4	2,4	1,2		45	45	1	1		3 RQ 12
1946	RL2	Rua L - 2 - Portela	598	399	105	3	1,8	0,9		45	45	1	1		3 RQ 12
2106	RLOURES1	Rua de Loures - 1	108	72	19	7,4	4,4	2,2		45	40	1	1		3 2
2107	RLOURES2	Rua de Loures - 2	108	72	19	7,4	4,4	2,2		35	30	3	1		3 2
5095	RJLUSCAMOES_SAC_1	Rua Luís de Camões - Sacavém - 1	200	134	35	2,5	1,5	0,8		40	40	1	1		3 RQ 7,5
5096	RJLUSCAMOES_SAC_2	Rua Luís de Camões - Sacavém - 2	175	117	31	2,5	1,5	0,8		40	40	1	1		3 RQ 7,5
2053	RJLUSCAMOES1	Rua Luís de Camões - 1	150	100	26	5,2	3,1	1,5		45	40	1	1		3 RQ 7,5
2054	RJLUSCAMOES2	Rua Luís de Camões - 2	75	50	13	5,2	3,1	1,5		40	30	3	1		3 1,5

**Estradas LOURES PDM FUTURO 2015 VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
2055	RLUISCAMOES3	Rua Luís de Camões - 3	75	50	13	5,2	3,1	1,5		40	30	2	1		3 1,5
2081	RMDALENA	Rua da Madalena	80	53	14	8,2	4,9	2,4		45	40	1	1		3 2,5
2435	RMANMIGBRAZUNA1	Rua Manuel Miguel Brazuna - 1	9	3	1	0	0	0		30	25	3	1		3 1
2436	RMANMIGBRAZUNA2	Rua Manuel Miguel Brazuna - 2	9	3	1	0	0	0		30	25	2	1		3 1
2437	RMANMIGBRAZUNA3	Rua Manuel Miguel Brazuna - 3	18	11	3	0	0	0		40	35	1	1		3 RQ 7,5
2599	RMARCRLOPES1	Rua Marechal Craveiro Lopes - 1	88	57	15	3,4	2	1		35	30	2	1		3 1
2600	RMARCRLOPES2	Rua Marechal Craveiro Lopes - 2	88	57	15	3,4	2	1		35	30	3	1		3 1
2601	RMARCRLOPES3	Rua Marechal Craveiro Lopes - 3	175	114	30	3,4	2	1		50	45	1	1		3 RQ 7,5
2602	RMARCRLOPES4	Rua Marechal Craveiro Lopes - 4	166	110	29	3,7	2,2	1,1		50	45	1	1		3 RQ 7,5
2064	RMARTTARRAFAL	Rua Mártires do Tarrafal	264	174	46	6,8	4	2		40	40	1	1		3 RQ 7,5
2222	RMDGFERREIRA1	Rua Maria Deolinda Gomes Ferreira - 1	20	11	3	4,7	2,8	1,4		35	30	1	1		3 RQ 7,5
2223	RMDGFERREIRA2	Rua Maria Deolinda Gomes Ferreira - 2	187	125	33	4,7	2,8	1,4		40	35	1	1		3 2,5
2224	RMDGFERREIRA3	Rua Maria Deolinda Gomes Ferreira - 3	187	125	33	4,7	2,8	1,4		45	40	0	1		3 RQ 7,5
2082	RIMERCADO	Rua do Mercado	90	57	15	8,9	5,3	2,6		40	40	1	1		3 RQ 7,5
2306	RIMERCUNICIPAL	Rua do Mercado Municipal	300	203	54	2	1,2	0,6		30	30	0	1		3 RQ 7,5
2464	RMRROSABASTOS-1	Rua Major Rosa Bastos - 1 (LS)	59	38	10	6,8	4	2		30	25	3	1		3 1
2465	RMRROSABASTOS-2	Rua Major Rosa Bastos - 2 (LS)	59	38	10	6,8	4	2		30	25	2	1		3 1
2466	RMRROSABASTOS-3	Rua Major Rosa Bastos - 3 (LS)	118	76	20	6,8	4	2		40	30	1	1		3 3,5
2529	RMRROSABASTOS-4	Rua Major Rosa Bastos - 4 (SA)	102	68	18	7,8	4,6	2,3		30	25	3	1		3 3,5
2530	RMRROSABASTOS-5	Rua Major Rosa Bastos - 5 (SA)	102	68	18	7,8	4,6	2,3		30	25	2	1		3 3,5
2531	RMRROSABASTOS-6	Rua Major Rosa Bastos - 6 (SA)	102	68	18	7,8	4,6	2,3		40	35	1	1		3 3,5
1775	RNEVCINT-1	Ramo NE Via de Cintura - 1	214	140	37	12,5	12,5	12,5		80	70	3	1		1 1,5
1776	RNEVCINT-2	Ramo NE Via de Cintura - 2	214	140	37	12,5	12,5	12,5		70	60	0	1		1 1,5
1777	RNEVCINT-3	Ramo NE Via de Cintura - 3	214	140	37	12,5	12,5	12,5		35	30	1	1		1 1,5
2067	RNORTE1	Rua do Norte - 1	148	98	26	6,8	4	2		40	35	1	1		3 RQ 10
2068	RNORTE2	Rua do Norte - 2	148	98	26	6,8	4	2		50	45	0	1		3 RQ 10
2217	RNRUEGA	Rua da Noruega	94	60	16	2,1	1,2	0,6		40	40	1	1		3 RQ 7,5
2385	RNOVA-1	Rua Nova - 1	29	19	5	20,7	12,4	6,2		35	30	3	1		3 1,5
2386	RNOVA-2	Rua Nova - 2	29	19	5	20,7	12,4	6,2		35	30	2	1		3 1,5
2387	RNOVA-3	Rua Nova - 3	58	38	10	20,7	12,4	6,2		45	40	1	1		3 RQ 7,5

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1769	RNOVCINT-1	Ramo NO Via de Cintura - 1	41	26	7	15,7	15,7	15,7	45	40	2	1	1	1,15	
1770	RNOVCINT-2	Ramo NO Via de Cintura - 2	41	26	7	15,7	15,7	15,7	70	60	0	1	1	1,15	
1771	RNOVCINT-3	Ramo NO Via de Cintura - 3	41	26	7	15,7	15,7	15,7	70	60	1	1	1	1,15	
2613	RNSRASSUNC1	Rua N.º Sra. da Assunção - 1	31	19	5	3,2	1,9	0,9	35	30	2	1	1	3,1	
2614	RNSRASSUNC2	Rua N.º Sra. da Assunção - 2	31	19	5	3,2	1,9	0,9	35	30	3	1	1	3,1	
2615	RNSRASSUNC3	Rua N.º Sra. da Assunção - 3	62	38	10	3,2	1,9	0,9	45	40	1	1	1	3 RQ 7,5	
2365	RNSRANAZARE1	Rua Nossa Sra. Nazaré - 1	109	71	19	7,2	4,3	2,2	30	30	2	1	1	3,15	
2366	RNSRANAZARE2	Rua Nossa Sra. Nazaré - 2	109	71	19	7,2	4,3	2,2	35	30	3	1	1	3,15	
2367	RNSRANAZARE3	Rua Nossa Sra. Nazaré - 3	140	91	24	7,1	4,2	2,1	35	35	1	1	1	3 RQ 7,5	
2368	RNSRANAZARE4	Rua Nossa Sra. Nazaré - 4	140	91	24	7,1	4,2	2,1	40	40	0	1	1	3 RQ 7,5	
3000	RNUNOGONC_1	Rua Nuno Gonçalves - 1	613	415	110	5	5	5	40	35	2	1	1	1,35	
3001	RNUNOGONC_2	Rua Nuno Gonçalves - 2	613	415	110	5	5	5	40	35	3	1	1	1,35	
3002	RNUNOGONC_3	Rua Nuno Gonçalves - 3	613	415	110	5	5	5	45	40	0	1	1	1,35	
2167	ROLIVAL	Rua do Olival	614	410	108	3,6	2,1	1	45	40	1	1	1	3,25	
2039	ROLIVEIRAS1	Rua das Oliveiras - 1	31	19	5	3,2	1,9	0,9	40	35	3	1	1	3,1	
2040	ROLIVEIRAS2	Rua das Oliveiras - 2	31	19	5	3,2	1,9	0,9	40	35	2	1	1	3,1	
2041	ROLIVEIRAS3	Rua das Oliveiras - 3	62	38	10	3,2	1,9	0,9	45	40	0	1	1	3,25	
2042	ROLIVEIRAS4	Rua das Oliveiras - 4	62	38	10	3,2	1,9	0,9	50	45	0	1	1	3,2	
2043	ROLIVEIRASS	Rua das Oliveiras - 5	62	38	10	3,2	1,9	0,9	40	35	0	1	1	3,2	
2573	ROLIVENCA	Rua de Olivença	385	258	68	4,7	2,8	1,4	40	35	1	1	1	3 RQ 7,5	
5092	ROT_A_ALDIOAOII	ROT_A_ALDIOAOII	300	200	53	5	3	1,5	45	45	0	1	1	3 RQ 9,5	
5134	ROT_A_PP_ALMOSTEIS	ROT_A_PP_ALMOSTEIS	588	476	84	5,7	4,8	6,6	45	40	1	1	1	1 RQ 10	
5116	ROT_AV_J_AFONSO	ROT_AV_J_AFONSO	100	67	18	2,5	1,5	0,8	45	40	0	1	1	3 RQ 9	
4002	ROT_AVDESC_1	ROT_AVDESC_1	451	328	81	3,3	1,8	1,2	40	35	1	1	1	3 RQ 12	
4004	ROT_AVDESC_2	ROT_AVDESC_2	563	381	101	2,9	1,7	0,8	30	30	0	1	1	3 RQ 12	
4005	ROT_AVDESC_3	ROT_AVDESC_3	475	321	85	4	2,4	1,2	35	35	0	1	1	3 RQ 12	
5133	ROT_B_PP_ALMOSTEIS	ROT_B_PP_ALMOSTEIS	703	594	95	5	4,1	5,9	45	40	1	1	1	1 RQ 10	
5114	ROT_EM506	ROT_EM506	130	87	21	3,1	2,3	0	40	40	1	1	1	2 RQ 9	
5101	ROT_EN10_20	ROT_EN10_20	634	451	106	5,8	5,5	6,6	45	40	0	1	1	1 RQ 10	
5100	ROT_EN10_SAC	ROT_EN10_SAC	818	601	132	6,6	5,5	5,8	45	40	1	1	1	1 RQ 10	

**Estradas LOURES PDM FUTURO 2015 VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
5048	ROT_EN115_5_1	ROT_EN115_5_1	428	287	76	7,2	6,6	6,6		40	35	1	1	1	1 RQ 9,5
5049	ROT_EN115_5_2	ROT_EN115_5_2	459	308	82	7,2	6,5	6,1		40	35	1	1	1	1 RQ 9,5
1459	ROT_EN115_EM541	Rotunda EN115 - EM541	442	296	75	9	8,8	8		40	40	1	1	1	1 RQ 15,5
1440	ROT_EN115_FN8	Rotunda EN115 - EN8	840	568	151	7	7	7		40	35	1	1	1	1 RQ 12
5043	ROT_EN116_CABROSA	Rotunda EN116 Cabeça da Rosa	446	299	80	13,5	11,4	10		40	40	1	1	1	1 RQ 12
4001	ROT_EN8_AVDESC	ROT_EN8_AVDESC	825	558	148	5	5	5		30	30	1	1	1	1 RQ 12
4013	ROT_EN8_LOURES	ROT_EN8_LOURES	300	203	54	5	5	5		35	30	1	1	1	1 RQ 7,5
5084	ROT_EN8_VARPINHLOURES	ROT_EN8_VARPINHLOURES	677	454	120	9,3	9,3	9,3		45	40	1	1	1	1 RQ 10
5085	ROT_EN8_VARPINHLOURES_S	ROT_EN8_VARPINHLOURES_S	465	312	82	8,8	8,8	8,8		45	40	1	1	1	1 RQ 10
5025	ROT_EVELHABEIROLAS	ROT_EVELHABEIROLAS	229	154	41	6,1	3,6	1,8		40	40	1	1	1	3 RQ 12
3022	ROT_FUTVIA_L2	ROT_FUTVIA_L2	325	220	58	5	5	5		30	30	0	1	1	1 RQ 9
5115	ROT_JGOMESFERR_1	ROT_JGOMESFERR_1	125	84	22	2,4	1,2	0		40	35	1	1	1	3 RQ 9
5031	ROT_NOVA_VIA_L1_1	ROT_NOVA_VIA_L1_1	767	516	136	6,3	6,2	5,9		40	35	1	1	1	1 RQ 10
5045	ROT_PPCABROSA	Rotnda PP Cabeço da Rosa 4	130	87	23	2,5	1,5	0,8		40	35	1	1	1	3 RQ 9
5124	ROT_PU_UNHOS_1	ROT_PU_UNHOS_1	300	200	54	5	3	1,9		45	40	1	1	1	3 RQ 10
5125	ROT_PU_UNHOS_2	ROT_PU_UNHOS_2	225	150	40	5	3	1,9		45	45	0	1	1	3 RQ 10
5128	ROT_PU_UNHOS_3	ROT_PU_UNHOS_3	225	150	40	5	3	1,9		45	45	0	1	1	3 RQ 10
5129	ROT_PU_UNHOS_4	ROT_PU_UNHOS_4	225	150	40	5	3	1,9		45	45	0	1	1	3 RQ 10
5094	ROT_R_VASCOGAMA	ROT_R_VASCOGAMA	180	121	32	20	12,4	6,3		40	40	1	1	1	3 RQ 9
4018	ROT_RIACDURATE_1	Rotunda 1 - Rua Jacinto Duarte	220	148	39	3	1,8	0,9		30	30	1	1	1	3 RQ 9
4019	ROT_RIACDURATE_2	Rotunda 2 - Rua Jacinto Duarte	240	162	43	3	1,8	0,9		30	30	1	1	1	3 RQ 9
4020	ROT_RIACDURATE_3	Rotunda 3 - Rua Jacinto Duarte	220	148	39	3	1,8	0,9		30	30	1	1	1	3 RQ 9
5052	ROT_VAR_LOUSA_1	ROT_VAR_LOUSA_1	200	134	36	6,9	6,9	6,9		40	40	1	1	1	1 RQ 9,5
5053	ROT_VAR_LOUSA_2	ROT_VAR_LOUSA_2	201	133	35	6,3	6,3	6,3		40	40	1	1	1	1 RQ 9,5
5066	ROT_VARBUCELAS_1	ROT_VARBUCELAS_1	210	140	37	13,8	12,9	13,5		40	40	1	1	1	1 RQ 10,5
5067	ROT_VARBUCELAS_2	ROT_VARBUCELAS_2	224	150	39	11,6	11,3	10,3		40	40	1	1	1	1 RQ 10,5
5068	ROT_VARBUCELAS_3	ROT_VARBUCELAS_3	308	206	54	12,3	12,1	11,1		40	40	1	1	1	1 RQ 10,5

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	% p - noite	% p - dia	% p - noite	DfV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
5068	ROT_VARBUCELAS_4	ROT_VARBUCELAS_4	281	188	50	9,3	9	8	40	40	1	1	1	10,5
3060	ROT_VIA_L1_ANTSERG	ROT_VIA_L1_ANTSERG	473	320	85	4,7	4,7	4,7	40	35	1	1	1	16
3037	ROT_VIA_L1_T2	ROT_VIA_L1_T2	768	519	138	5	5	5	40	35	1	1	1	16
5034	ROT_VIA_NOVA_(VN)	ROT_VIA_NOVA_(VN)	535	336	89	4,7	4,8	5,6	40	40	1	1	1	10,5
3016	ROT_VIA_T12_1	ROT_VIA_T12_1	330	223	59	5	5	5	40	35	1	1	1	16
3017	ROT_VIA_T12_2	ROT_VIA_T12_2	383	259	68	5	5	5	40	35	1	1	1	16
3024	ROT_VIA_T12_3	ROT_VIA_T12_3	355	240	63	5	5	5	40	35	1	1	1	16
3025	ROT_VIA_T12_4	ROT_VIA_T12_4	489	331	88	6,5	6,5	6,5	40	35	1	1	1	16
3059	ROT_VIA_T2_0	ROT_VIA_T2_0	480	324	86	5	5	5	40	35	1	1	1	16
3039	ROT_VIA_T2_1	ROT_VIA_T2_1	440	297	79	5	5	5	40	35	1	1	1	16
3046	ROT_VIA_T3_1	ROT_VIA_T3_1	616	417	110	5	5	5	35	30	1	1	1	15
3047	ROT_VIA_T3_2	ROT_VIA_T3_2	408	276	73	5	5	5	40	35	1	1	1	16
5077	ROT_VIACINTURA_0	ROT_VIACINTURA_0	1006	673	177	12,5	7,9	10,7	45	40	1	1	1	1 RQ 10
5075	ROT_VIACINTURA_1	ROT_VIACINTURA_1	385	258	62	7,3	7	6,5	45	40	1	1	1	16
5076	ROT_VIACINTURA_2	ROT_VIACINTURA_2	667	448	118	8,1	8,1	8,1	45	40	1	1	1	1 RQ 10
2176	ROT25ABRIL	Rotunda 25 Abril	137	91	24	10,2	6,1	3	35	30	1	1	1	3 RQ 10
2184	ROT25ABRIL2	Rotunda 25 Abril - 2	127	83	22	10,7	6,4	3,2	35	30	1	1	1	3 RQ 9
1995	ROTAOLCEANOS	Rotunda Alameda dos Oceanos	335	225	43	4,1	3	2	40	35	1	1	1	2 7
1965	ROTAVIDAOII	Rotunda Av. D. João II	382	254	67	4	2,4	1,2	40	40	1	1	1	3 RQ 9
2225	ROTCAMARATE1	Rotunda Camarate (Nova) - 1	166	110	21	5	3,7	2,5	40	35	1	1	1	2 RQ 7,5
2226	ROTCAMARATE2	Rotunda Camarate (Nova) - 2	167	110	21	6,7	5	3,3	40	35	3	1	1	2 1,5
2227	ROTCAMARATE3	Rotunda Camarate (Nova) - 3	167	110	21	6,7	5	3,3	40	35	2	1	1	2 1,5
2228	ROTCAMARATE4	Rotunda Camarate (Nova) - 4	94	63	12	4,7	3,5	2,3	40	35	3	1	1	2 1,5
2229	ROTCAMARATE5	Rotunda Camarate (Nova) - 5	94	63	12	4,7	3,5	2,3	40	35	2	1	1	2 1,5
2230	ROTCAMARATE6	Rotunda Camarate (Nova) - 6	199	131	25	6	4,5	3	40	35	3	1	1	2 1,5
2231	ROTCAMARATE7	Rotunda Camarate (Nova) - 7	199	131	25	6	4,5	3	40	35	2	1	1	2 1,5
2232	ROTCAMARATE8	Rotunda Camarate (Nova) - 8	185	126	24	4,2	3,1	2,1	40	35	2	1	1	2 1,5
2233	ROTCAMARATE9	Rotunda Camarate (Nova) - 9	185	126	24	4,2	3,1	2,1	40	35	3	1	1	2 1,5
2383	ROTCDAVRANCHES	Rotunda Conde de Avranches	600	406	108	5	3	1,5	35	30	1	1	1	3 RQ 7,5

**Estradas LOURES PDM FUTURO 2015 VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
2498	ROTCIDNOVA	Rotunda Cidade Nova	440	297	79	5	5	5		30	30	1	1		1 RQ 10
1951	ROTCTELEVASC	Rotunda Conselheiro Teles de Vasconcelos	550	368	97	1,5	0,9	0,4		35	30	1	1		3 4
5018	ROTFFETAS_EM507	ROTFFETAS_EM507	707	474	124	7,1	7,1	7,1		40	35	1	1		1 RQ 9,5
2236	ROTFFETAS1	Rotanda Fetais (Nova) - 1	456	304	80	6,9	6,9	6,9		40	35	1	1		1 RQ 7,5
2237	ROTFFETAS2	Rotanda Fetais (Nova) - 2	163	106	28	5,7	5,7	5,7		40	35	3	1		1 1,5
2238	ROTFFETAS3	Rotanda Fetais (Nova) - 3	163	106	28	5,7	5,7	5,7		40	35	2	1		1 1,5
2239	ROTFFETAS4	Rotanda Fetais (Nova) - 4	395	262	69	6,8	6,8	6,8		40	35	2	1		1 1,5
2240	ROTFFETAS5	Rotanda Fetais (Nova) - 5	395	262	69	6,8	6,8	6,8		40	35	3	1		1 1,5
2241	ROTFFETAS6	Rotanda Fetais (Nova) - 6	815	547	144	7,3	7,3	7,3		40	35	2	1		1 1,5
2242	ROTFFETAS7	Rotanda Fetais (Nova) - 7	815	547	144	7,3	7,3	7,3		40	35	3	1		1 1,5
1912	ROTGOASEMINARIO	Rotunda Goa/Seminário	299	197	52	6,5	3,9	1,9		30	30	0	1		3 RQ 14
1752	ROTCI2-1	Rotunda IC2 - 1	252	167	44	20,6	20,6	20,6		60	55	3	1		1 RQ 12
1753	ROTCI2-2	Rotunda IC2 - 2	252	167	44	20,6	20,6	20,6		40	30	3	1		1 RQ 12
1754	ROTCI2-3	Rotunda IC2 - 3	220	144	38	14,5	14,5	14,5		40	30	2	1		1 RQ 12
1755	ROTCI2-4	Rotunda IC2 - 4	220	144	38	14,5	14,5	14,5		60	55	2	1		1 RQ 12
1756	ROTCI2-5	Rotunda IC2 - 5	84	53	14	47,6	47,6	47,6		40	30	2	1		1 RQ 12
1757	ROTCI2-6	Rotunda IC2 - 6	84	53	14	47,6	47,6	47,6		60	55	2	1		1 RQ 12
1758	ROTCI2-7	Rotunda IC2 - 7	88	57	15	54,5	54,5	54,5		60	55	3	1		1 RQ 12
1759	ROTCI2-8	Rotunda IC2 - 8	88	57	15	54,5	54,5	54,5		40	30	3	1		1 RQ 12
1760	ROTCI2-9	Rotunda IC2 - 9	265	174	46	21,1	21,1	21,1		50	45	1	1		1 RQ 12
2552	ROTLOURES1	Rotunda Loures - 1	257	171	45	3,6	2,1	1		40	35	1	1		3 RQ 9
2553	ROTLOURES2	Rotunda Loures - 2	172	114	30	3,7	2,2	1,1		40	35	2	1		3 1,5
2554	ROTLOURES3	Rotunda Loures - 3	172	114	30	3,7	2,2	1,1		40	35	2	1		3 1,5
2555	ROTLOURES4	Rotunda Loures - 4	172	114	30	3,7	2,2	1,1		40	35	3	1		3 1,5
2556	ROTLOURES5	Rotunda Loures - 5	172	114	30	3,7	2,2	1,1		40	35	3	1		3 1,5
2557	ROTLOURES6	Rotunda Loures - 6	689	459	121	3,7	2,2	1,1		40	35	1	1		3 RQ 10,5
3052	ROTNGONC1	Rot Nuno Gonçalves	937	634	168	5	5	5		40	35	1	1		1 7
3003	ROTNGONC2	Rot Nuno Gonçalves	750	507	135	5	5	5		35	30	1	1		1 RQ 10,5
1954	ROTNRSANTOS	Rotunda Nuno Rodrigues dos Santos	286	190	50	1	0,6	0,3		40	35	1	1		3 1,5

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
1983	ROTOCEANOS	Rotunda - Alameda dos Oceanos	200	136	26	2,5	1,8	1,2		40	35	1	1	1	2 6
986	ROTPAUCAIDO	Rotunda Pau Caído	1126	766	146	11,2	8,4	5,6		40	30	1	1	1	2 6
1955	ROTRE	Rotunda Rua E	367	243	64	3,3	1,9	0,9		35	30	1	1	1	3 RQ 10
1953	ROTRF	Rotunda Rua F	333	220	58	2,2	1,3	0,6		35	30	1	1	1	3 RQ 10
1761	ROTVCINTURA-1	Rotunda Via de Cintura - 1	443	296	78	14,7	14,7	14,7		45	40	1	1	1	1 6
1762	ROTVCINTURA-2	Rotunda Via de Cintura - 2	402	269	71	14,6	14,6	14,6		45	40	1	1	1	1 6
1763	ROTVCINTURA-3	Rotunda Via de Cintura - 3	504	338	89	14	14	14		45	40	1	1	1	1 6
1764	ROTVCINTURA-4	Rotunda Via de Cintura - 4	245	163	43	17,7		17,7		45	40	1	1	1	1 6
1765	ROTVCINTURA-5	Rotunda Via de Cintura - 5	174	114	30	16,5		16,5		45	40	1	1	1	1 6
1766	ROTVCINTURA-6	Rotunda Via de Cintura - 6	387	258	68	14,3		14,3		45	40	1	1	1	1 6
1767	ROTVCINTURA-7	Rotunda Via de Cintura - 7	6	3	1	24,7		24,7		45	40	1	1	1	1 6
1973	ROVICEREI1	Rotunda Vice Rei - 1	289	193	51	6,2	3,7	1,8		35	30	1	1	1	3 6
1974	ROVICEREI2	Rotunda Vice Rei - 2	425	285	75	8	4,8	2,4		35	30	1	1	1	3 6
1975	ROVICEREI3	Rotunda Vice Rei - 3	365	243	64	6,6	3,9	1,9		35	30	1	1	1	3 6
2285	RPA8_1	Rua paralela à A8 - 1	174	114	30	12,6	7,5	3,7		70	65	0	1	1	3 RQ 10
2286	RPA8_2	Rua paralela à A8 - 2	393	262	69	3,4	2	1		45	40	1	1	1	3 RQ 7,5
2287	RPA8_3	Rua paralela à A8 - 3	196	129	34	3,4	2	1		40	35	1	1	1	3 RQ 7,5
2288	RPA8_4	Rua paralela à A8 - 4	196	129	34	3,4	2	1		40	35	1	1	1	3 RQ 7,5
2289	RPA8_5	Rua paralela à A8 - 5	155	102	27	10,2	6,1	3		40	35	1	1	1	3 RQ 7,5
2616	RPALVPROENCA1	Rua Padre Álvaro Proença - 1	62	38	10	3,2	1,9	0,9		40	35	1	1	1	3 RQ 7,5
2617	RPALVPROENCA2	Rua Padre Álvaro Proença - 2	31	19	5	3,2	1,9	0,9		35	30	1	1	1	3 2
2108	RPCRUZ1	Rua Padre Cruz - 1	144	95	25	0	0	0		35	30	1	1	1	3 RQ 7,5
2109	RPCRUZ2	Rua Padre Cruz - 2	144	95	25	0	0	0		45	40	1	1	1	3 RQ 7,5
2604	RPIQM1	Acesso Parque Industrial Quinta da Mata - 1	140	91	24	8,5	5,1	2,5		25	25	1	1	1	3 RQ 9
2605	RPIQM2	Acesso Parque Industrial Quinta da Mata - 2	35	22	6	8,5	5,1	2,5		30	25	0	1	1	3 1,5
2606	RPIQM3	Acesso Parque Industrial Quinta da Mata - 3	35	22	6	8,5	5,1	2,5		25	25	1	1	1	3 RQ 7,5
1925	RPIJACORREIA1	Rua Padre Joaquim Alves Correia - 1	171	114	30	10,5	6,3	3,1		40	35	1	1	1	3 4
1926	RPIJACORREIA2	Rua Padre Joaquim Alves Correia - 2	171	114	30	10,5	6,3	3,1		50	45	1	1	1	3 4

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
3028	RPORTUGALLIVRE1	Rua Portugal Livre - 1	72	48	12	0	0	0		40	40	0	1		3.2.5
3028	RPORTUGALLIVRE2	Rua Portugal Livre - 2	72	48	12	0	0	0		30	30	1	1		3.2.5
2497	RPRACB2_1	Rua da Praçaeta B2 - 1	650	440	117	5	5	5		30	30	0	1		1 RQ 9
2149	RPRINC(PCOXE)1	Rua Principal - 1	97	64	17	4,1	2,4	1,2		35	30	2	1		3.1.5
2150	RPRINC(PCOXE)2	Rua Principal - 2	97	64	17	4,1	2,4	1,2		35	30	3	1		3.1.5
2151	RPRINC(PCOXE)3	Rua Principal - 3	194	129	34	4,1	2,4	1,2		45	40	1	1		3 RQ 7.5
2152	RPRINC(PCOXE)4	Rua Principal - 4	132	87	23	0	0	0		45	40	1	1		3 RQ 7.5
2079	RPRINCIPAL1	Rua Principal - 1	142	95	25	9,9	5,9	2,9		40	35	1	1		3 RQ 7.5
2080	RPRINCIPAL2	Rua Principal - 2	80	53	14	8,2	4,9	2,4		45	40	1	1		3.2.5
2027	RPROFHENRIBARROS	Rua Prof. Henrique Barros	71	45	12	4,2	2,5	1,2		40	35	1	1		3 RQ 7.5
2174	RPROFRGOMES	Rua Prof. Rui Luís Gomes	501	334	88	3,6	2,1	1		45	40	1	1		3 RQ 7.5
2626	RPROGRESSO1	Rua do Progresso - 1	66	44	11	4,5	2,7	1,3		30	30	2	1		3.1.5
2627	RPROGRESSO2	Rua do Progresso - 2	66	44	11	4,5	2,7	1,3		30	30	3	1		3.1.5
2628	RPROGRESSO3	Rua do Progresso - 3	60	40	10	10	6	3		35	30	1	1		3.1.5
2173	RRESENDE	Rua do Resende	112	72	19	3,6	2,1	1		40	35	1	1		3 RQ 7.5
2175	RROSABRANCA1	Rua Rosa Branca - 1	501	334	88	3,6	2,1	1		40	35	1	1		3 RQ 7.5
2180	RROSABRANCA2	Rua Rosa Branca - 2	78	49	13	28,2	16,9	8,4		40	40	1	1		3 RQ 9
2597	RSACRAMENTO1	Rua do Sacramento - 1	166	110	29	3,7	2,2	1,1		30	25	0	1		3 RQ 7.5
2598	RSACRAMENTO2	Rua do Sacramento - 2	166	110	29	3,7	2,2	1,1		40	35	1	1		3 RQ 7.5
2022	RSALGZENHA1	Rua Salgado Zenha - 1	340	228	60	3,8	2,2	1,1		40	35	1	1		3 RQ 7.5
2023	RSALGZENHA2	Rua Salgado Zenha - 2	340	228	60	3,8	2,2	1,1		40	35	1	1		3 RQ 7.5
2073	RSANTAJUSTA1	Rua Santa Justa - 1	102	68	18	1,9	1,1	0,5		35	30	1	1		3 RQ 9
2074	RSANTAJUSTA2	Rua Santa Justa - 2	102	68	18	1,9	1,1	0,5		45	45	1	1		3 RQ 9
2025	RSAOTOME	Rua de São Tomé	42	26	7	0	0	0		40	35	1	1		3 RQ 7.5
1911	RSEMINARIO	Rua do Seminário	562	376	99	4	2,4	1,2		40	30	0	1		3 RQ 10
1778	RSEVCINT-1	Ramo SE Via de Cintura - 1	71	45	12	20,8	20,8	20,8		45	40	2	1		1 RQ 7.5
1779	RSEVCINT-2	Ramo SE Via de Cintura - 2	71	45	12	20,8	20,8	20,8		70	60	0	1		1.1.5
1780	RSEVCINT-3	Ramo SE Via de Cintura - 3	71	45	12	20,8	20,8	20,8		70	60	1	1		1.1.5
2158	RSFXAVIER1	Rua São Francisco Xavier - 1	215	144	38	3,3	1,9	0,9		35	30	2	1		3.1
2159	RSFXAVIER2	Rua São Francisco Xavier - 2	215	144	38	3,3	1,9	0,9		35	30	3	1		3.1

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
2160	RSFXAVIER3	Rua São Francisco Xavier - 3	430	288	76	3,3	1,9	0,9		45	40	1	1		3 RQ 7,5
2360	RSIMCAST1	Rua João Simões Castelo - 1	66	41	11	13,4	8	4		35	30	1	1		3 1
2593	RSIDEUS1	Rua São João de Deus - 1	46	30	8	4,4	2,6	1,3		30	25	2	1		3 1
2594	RSIDEUS2	Rua São João de Deus - 2	46	30	8	4,4	2,6	1,3		30	25	3	1		3 1
2595	RSIDEUS3	Rua São João de Deus - 3	92	60	16	4,4	2,6	1,3		40	35	1	1		3 RQ 7,5
2596	RSIDEUS4	Rua São João de Deus - 4	166	110	29	3,7	2,2	1,1		45	35	1	1		3 RQ 7,5
2643	RSJOAO	Rua de São João	30	19	5	30	18	9		40	35	1	1		3 2,5
2456	RSNLOUSA-1	Rua "Sem Nome" Lousa - 1	89	57	15	15,3	9,1	4,5		35	30	3	1		3 1,5
2457	RSNLOUSA-2	Rua "Sem Nome" Lousa - 2	89	57	15	15,3	9,1	4,5		35	30	2	1		3 1,5
2458	RSNLOUSA-3	Rua "Sem Nome" Lousa - 3	354	235	62	15,3	9,1	4,5		65	60	1	1		3 RQ 14
2460	RSNLOUSA-4	Rua "Sem Nome" Lousa - 4	89	57	15	15,3	9,1	4,5		35	30	3	1		3 1,5
2462	RSNLOUSA-5	Rua "Sem Nome" Lousa - 5	89	57	15	15,3	9,1	4,5		35	30	2	1		3 1,5
2154	RSOLNASC	Rua do Sol Nascente	108	72	19	9,3	5,5	2,7		40	40	1	1		3 RQ 7,5
1772	RSOVCINT-1	Ramo SO Via de Cintura - 1	102	68	18	11,6	11,6	11,6		80	70	3	1		3 1,5
1773	RSOVCINT-2	Ramo SO Via de Cintura - 2	102	68	18	11,6	11,6	11,6		70	60	0	1		3 1,5
1774	RSOVCINT-3	Ramo SO Via de Cintura - 3	102	68	18	11,6	11,6	11,6		35	30	1	1		3 1,5
2153	RSRAALMORTAO1	Rua Sra. do Almortexão - 1	132	87	23	0	0	0		40	35	1	1		3 RQ 7,5
2161	RSRAALMORTAO2	Rua Sra. do Almortexão - 2	44	26	7	4,5	2,7	1,3		35	30	1	1		3 RQ 7,5
2388	RTAZIM-1	Rua Tazim - 1	43	26	7	10,6	6,3	3,1		35	30	3	1		3 1,5
2389	RTAZIM-2	Rua Tazim - 2	43	26	7	10,6	6,3	3,1		35	30	2	1		3 1,5
2390	RTAZIM-3	Rua Tazim - 3	85	57	15	10,6	6,3	3,1		45	40	1	1		3 RQ 7,5
2034	RTRIGMARTEL	Rua Trigueiros Martel	390	262	69	3,7	2,2	1,1		40	40	1	1		3 2,5
5131	RUA_A_PP_ALMOSTEIS	Rua A - Piano Pormenor Almosteis	500	500	2,5	1,3	0,5			40	35	1	1		3 RQ 10
5132	RUA_B_PP_ALMOSTEIS	Rua B - Piano Pormenor Almosteis	500	500	2,5	1,3	0,5			45	40	1	1		3 RQ 10
2441	RUA(SACV)1	Rua A (Santo A. Cav) - 1	335	226	60	5	5	5		30	30	2	1		1 2
2442	RUA(SACV)2	Rua A (Santo A. Cav) - 2	335	226	60	5	5	5		30	30	3	1		1 2
2443	RUA(SACV)3	Rua A (Santo A. Cav) - 3	670	453	120	5	5	5		40	40	0	1		1 6,8
2251	RUA1	Rua A (B. São Francisco) - 1	116	76	20	15,5	9,3	4,6		40	40	1	1		3 RQ 7,5
2252	RUA2	Rua A (B. São Francisco) - 2	58	38	10	15,5	9,3	4,6		30	30	1	1		3 2
2253	RUA3	Rua A (B. São Francisco) - 3	136	91	24	11,7	7	3,5		40	35	1	1		3 RQ 7,5

**Estradas LOURES PDM FUTURO 2015 VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
4025	RUANOVA_1	Rua Nova - 1	60	40	10	2	1,2	0,6		35	35	0	1		3 RQ 7,5
4026	RUANOVA_2	Rua Nova - 2	30	20	5	2	1,2	0,6		35	35	0	1		3 RQ 7,5
2243	RUAOLIVEIRAS1	Rua Oliveiras - 1	140	91	24	18,6	11,1	5,5		40	35	1	1		3 RQ 9
2244	RUAOLIVEIRAS2	Rua Oliveiras - 2	140	91	24	18,6	11,1	5,5		50	45	1	1		3 RQ 9
2486	RUAPI(Paradeba)	Rua P (B.º Paradeba)	200	135	36	5	3	1,5		40	35	0	1		3 RQ 7,5
2116	RUAPRINCIPAL1	Rua Principal - 1	79	49	13	2,5	1,5	0,7		30	25	2	1		3 1,5
2117	RUAPRINCIPAL2	Rua Principal - 2	79	49	13	2,5	1,5	0,7		35	30	3	1		3 1,5
2118	RUAPRINCIPAL3	Rua Principal - 3	158	102	27	2,5	1,5	0,7		45	40	0	1		3 RQ 9
2119	RUAPRINCIPAL4	Rua Principal - 4	158	102	27	2,5	1,5	0,7		50	45	0	1		3 RQ 9
2166	RVALEFLOR	Rua Vale Flor	614	410	108	3,6	2,1	1		35	35	1	1		3 2,5
2316	RVASCOGAMA	Rua Vasco da Gama	260	174	46	26,9	16,1	8		45	40	1	1		3 RQ 12
2155	RVENCEDORES	Rua dos Vencedores	108	72	19	9,3	5,5	2,7		50	45	0	1		3 RQ 7,5
3042	RVIEIRASILVA	Rua Vieira da Silva	355	240	63	5	3	1,5		35	35	0	1		3 RQ 7,5
2162	RZEECAFONSO1	Rua Zeca Afonso - 1	332	220	58	6	3,6	1,8		30	25	1	1		3 RQ 7,5
2163	RZEECAFONSO2	Rua Zeca Afonso - 2	166	110	29	6	3,6	1,8		35	30	1	1		3 RQ 7,5
2164	RZEECAFONSO3	Rua Zeca Afonso - 3	166	110	29	6	3,6	1,8		35	30	1	1		3 RQ 7,5
2165	RZEECAFONSO4	Rua Zeca Afonso - 4	332	220	58	6	3,6	1,8		35	30	1	1		3 RQ 7,5
1990	SAIDAIC2DJOA01	Saída IC2 - Av. D. João II - 1	188	126	24	8,5	6,3	4,2		60	55	0	1		2 2
1991	SAIDAIC2DJOA02	Saída IC2 - Av. D. João II - 2	188	126	24	8,5	6,3	4,2		50	45	0	1		2 2
1992	SAIDAIC2DJOA03	Saída IC2 - Av. D. João II - 3	1052	714	136	3,8	2,8	1,9		45	40	0	1		2 10
1999	SAIDAIC2DJOA04	Saída IC2 - Av. D. João II - 4	560	378	72	2,9	2,1	1,4		55	55	0	1		2 1,5
4011	TRLUISPERMOTA	Travessa Luis Pereira da Mota	40	27	7	2	1,2	0,6		30	30	0	1		3 1
5060	VAR_BUCELAS_1	Variante a Bucelas - 1	318	213	56	12,7	12,7	12,7		60	55	0	1		1 RQ 14
5061	VAR_BUCELAS_1a	Variante a Bucelas - 1	318	213	56	12,7	12,7	12,7		45	40	1	1		1 RQ 14
5062	VAR_BUCELAS_2	Variante a Bucelas - 2	512	343	91	12,3	12,3	12,3		60	55	0	1		1 RQ 14
5063	VAR_BUCELAS_2a	Variante a Bucelas - 2	512	343	91	12,3	12,3	12,3		45	40	1	1		1 RQ 14
5064	VAR_BUCELAS_3	Variante a Bucelas - 3	480	322	85	9,8	9,8	9,8		60	55	0	1		1 RQ 14
5065	VAR_BUCELAS_3a	Variante a Bucelas - 3	480	322	85	9,8	9,8	9,8		45	40	1	1		1 RQ 14
5051	VARLOUSA	Variante a Lousa	18	11	3	22,2	13,3	6,6		40	40	1	1		3 RQ 9
5083	VARPINHLOURES_1	Variante de Pinheiro de Loures	210	140	37	9	9	9		55	50	3	1		1 1,5

**Estradas LOURES PDM FUTURO 2015 VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
5082	VARPINHLOURES_2	Variante de Pinheiro de Loures	210	140	37	9	9	9		50	45	2	1	1	1.1.5
5078	VARPINHLOURES_3	Variante de Pinheiro de Loures	420	281	74	9	9	9		70	70	0	1	1	1 RQ.10
5069	VARZAMBUJAL	Variante a Zambujal	43	29	8	7	4	2		60	60	0	1	1	3 RQ.9.5
2505	VCAML-1	Via de cintura da área metropolitana de Lisboa - 1	587	391	103	4,2	2,5	1,2		35	30	1	1	1	3 2
2506	VCAML-2	Via de cintura da área metropolitana de Lisboa - 2	587	391	103	4,2	2,5	1,2		35	30	1	1	1	3 2
2507	VCAML-3	Via de cintura da área metropolitana de Lisboa - 3	1174	786	207	4,2	4,2	4,2		80	70	1	1	1	1 RQ.14
3033	VIA_L1_1	VIA_L1_1	750	508	135	5	5	5		50	50	0	0	1	1 RQ.9.5
5028	VIA_L1_1a	VIA_L1_1a	750	508	135	5	5	5		40	40	2	1	1	1 RQ.9.5
5029	VIA_L1_1b	VIA_L1_1b	750	508	135	5	5	5		40	40	3	1	1	1 RQ.9.5
3034	VIA_L1_2	VIA_L1_2	755	511	135	5	5	5		50	50	0	1	1	1 RQ.16
3035	VIA_L1_3	VIA_L1_3	755	511	135	5	5	5		45	40	0	1	1	1 RQ.16
3049	VIA_L1_4	VIA_L1_4	833	563	149	5	5	5		45	40	0	1	1	1 RQ.16
3050	VIA_L1_5	VIA_L1_5	833	563	149	5	5	5		50	50	0	1	1	1 RQ.16
3051	VIA_L1_6	VIA_L1_6	808	547	145	5	5	5		50	50	0	1	1	1 RQ.16
3051	VIA_L1_7	VIA_L1_7	808	547	145	5	5	5		45	40	1	1	1	1 RQ.16
3016	VIA_L14_1	VIA_L14_1	250	169	45	2	1,2	0,6		45	45	0	1	1	3 RQ.16
3017	VIA_L14_2	VIA_L14_2	250	169	45	2	1,2	0,6		40	35	1	1	1	3 RQ.16
3040	VIA_L2_1	VIA_L2_1	853	577	153	5	5	5		50	45	0	1	1	1 RQ.16
3041	VIA_L2_2	VIA_L2_2	853	577	153	5	5	5		40	35	0	1	1	1 RQ.16
5033	VIA_NOVA_(VN)	VIA_NOVA_(VN)	219	50	9	1	2	0		50	50	0	1	3 RQ	10.5
5032	VIA_NOVA_(VN)1	VIA_NOVA_(VN)1	219	50	9	1	2	0		40	40	1	1	1	3 2
4016	VIA_T1_1	Via T1 - 1	375	253	67	5	5	5		40	40	1	1	1	1 RQ.10
4017	VIA_T1_2	Via T1 - 2	375	253	67	5	5	5		50	50	0	1	1	1 RQ.10
3018	VIA_T12_1	VIA_T12_1	585	396	105	5	5	5		50	50	0	1	1	1 RQ.20
3019	VIA_T12_2	VIA_T12_2	585	396	105	5	5	5		45	40	0	1	1	1 RQ.20
3023	VIA_T12_3	VIA_T12_3	693	469	124	5	5	5		45	40	0	1	1	1 RQ.20
3025	VIA_T12_4	VIA_T12_4	725	490	130	5	5	5		50	45	0	1	1	1 RQ.20

**Estradas LOURESPDMFUTURO2015VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTV	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
3026	VIA_T12_5	VIA_T12_5	725	490	130	5	5	5	45	40	0	1	1	1	RQ.20
3029	VIA_T2_1	VIA_T2_1	480	324	86	5	5	5	45	40	0	1	1	1	RQ.12
3030	VIA_T2_2	VIA_T2_2	960	649	172	5	5	5	50	50	0	1	1	1	17
3031	VIA_T2_3	VIA_T2_3	480	324	86	5	5	5	40	35	2	1	1	1	13
3032	VIA_T2_4	VIA_T2_4	480	324	86	5	5	5	45	40	3	1	1	1	13
3036	VIA_T2_5	VIA_T2_5	625	423	112	5	5	5	45	40	0	1	1	1	RQ.16
3036	VIA_T2_6	VIA_T2_6	625	423	112	5	5	5	50	45	0	1	1	1	RQ.16
3038	VIA_T2_7	VIA_T2_7	465	314	83	5	5	5	50	45	0	1	1	1	RQ.16
3043	VIA_T3_1	VIA_T3_1	655	443	117	5	5	5	45	45	0	1	1	1	RQ.14
3048	VIA_T3_2	VIA_T3_2	435	294	78	5	5	5	45	45	0	1	1	1	RQ.16
1497	VACINTURA-1	Via Cintura - 1	401	269	71	11,9	11,9	11,9	45	40	2	1	1	1	RQ.10
1781	VACINTURA-10	Via de Cintura - 10	188	126	33	10,9	10,9	10,9	80	80	0	1	1	1	RQ.10
1782	VACINTURA-11	Via de Cintura - 11	230	154	41	12,1	12,1	12,1	80	80	0	1	1	1	RQ.10
1783	VACINTURA-12	Via de Cintura - 12	230	154	41	12,1	12,1	12,1	80	80	0	1	1	1	RQ.10
1784	VACINTURA-13	Via de Cintura - 13	230	154	41	12,1	12,1	12,1	70	60	3	1	1	1	RQ.10
1785	VACINTURA-14	Via de Cintura - 14	230	154	41	12,1	12,1	12,1	50	45	3	1	1	1	RQ.10
1786	VACINTURA-15	Via de Cintura - 15	294	197	52	11	11	11	50	45	2	1	1	1	RQ.10
1787	VACINTURA-16	Via de Cintura - 16	294	197	52	11	11	11	65	60	0	1	1	1	RQ.10
1788	VACINTURA-17	Via de Cintura - 17	294	197	52	11	11	11	80	80	0	1	1	1	RQ.10
1789	VACINTURA-18	Via de Cintura - 18	192	125	33	10,7	10,7	10,7	80	80	0	1	1	1	RQ.10
5072	VACINTURA-19	Via de Cintura - 19	667	448	118	8,1	8,1	8,1	50	45	2	1	1	1	RQ.10
1498	VACINTURA-2	Via Cintura - 2	263	174	46	13,4	13,4	13,4	45	40	3	1	1	1	RQ.10
5073	VACINTURA-20	Via de Cintura - 20	667	448	118	8,1	8,1	8,1	55	50	3	1	1	1	RQ.10
5074	VACINTURA-21	Via de Cintura - 21	667	448	118	8,1	8,1	8,1	80	80	0	1	1	1	RQ.10
1499	VACINTURA-3	Via Cintura - 3	401	269	71	11,9	11,9	11,9	60	55	0	1	1	1	RQ.10
1500	VACINTURA-4	Via Cintura - 4	263	174	46	13,4	13,4	13,4	60	55	0	1	1	1	RQ.10
2125	VIADESTACAL1	Viaduto Estacial -1	152	98	26	5,3	3,1	1,5	35	35	1	1	1	1	3 RQ.9
2126	VIADESTACAL2	Viaduto Estacial -2	152	98	26	5,3	3,1	1,5	45	40	0	1	1	1	3 RQ.9
5117	VIADISTLOCAL_1	Via Distribuidora Local - PUUnhos - 1	163	109	29	5	3	1,5	45	45	0	1	1	1	3 RQ.7,5
5130	VIADISTLOCAL_10	Via Distribuidora Local - PUUnhos - 10	190	127	34	2,5	1,5	0,8	45	40	1	1	1	1	3 RQ.10

**Estradas LOURES PDM FUTURO 2015 VERSION**

Index	ID	Nome da via	V/h - dia	V/h - entardecer	V/h - noite	% p - dia	% p - entardecer	% p - noite	DTW	Vel média PKW	Vel média LKW	Tipo fluxo	Tipo superfície	Tipo via - NMPB	RQ via
5118	VIADISTLOCAL_2	Via Distribuidora Local - PUUnhos - 2	450	300	80	5	3	1,5		50	50	0	1		3 RQ 10
5119	VIADISTLOCAL_3	Via Distribuidora Local - PUUnhos - 3	450	300	80	5	3	1,5		40	40	1	1		3 RQ 10
5120	VIADISTLOCAL_4	Via Distribuidora Local - PUUnhos - 4	100	67	18	2,5	1,5	0,8		40	40	1	1		3 RQ 10
5121	VIADISTLOCAL_5	Via Distribuidora Local - PUUnhos - 5	300	200	53	5	3	1,5		50	50	0	1		3 RQ 10
5122	VIADISTLOCAL_6	Via Distribuidora Local - PUUnhos - 6	300	200	53	5	3	1,5		40	40	1	1		3 RQ 10
5123	VIADISTLOCAL_7	Via Distribuidora Local - PUUnhos - 7	450	300	80	5	3	1,5		45	40	1	1		3 RQ 10
5126	VIADISTLOCAL_8	Via Distribuidora Local - PUUnhos - 8	450	300	80	5	3	1,5		50	50	0	1		3 RQ 10
5127	VIADISTLOCAL_9	Via Distribuidora Local - PUUnhos - 9	450	300	80	5	3	1,5		45	40	1	1		3 RQ 10

**Legenda:**

Tipo fluxo: 0 – fluido; 1 – pulsado; 2 – acelerado; 3 – desacelerado;

Tipo superfície: 1 – enrobé bitumé; 103 – cement concrete;

Tipo via: 0 – motorway; 1 – federal road; 2 – secondary road; 3 – local road;

## ANEXO 2 – Dados de Tráfego Ferroviário

		Faro-Lisboa/Porto-Braga-Guimarães				Lis/Mira Sint./Coimbra/Fig. da Foz				6 - Tomar			
		Semana		FDS		Semana		FDS		Semana		FDS	
1 - Alfa Pendular	Faro-Lisboa/Porto-Braga-Guimarães	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N
Entre Campos	Total	2,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	4,0	0,0	0,0
Lisboa (Oriente)													
2 - Alfa Pendular	Faro-Lisboa/Porto-Braga-Guimarães	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N
Lisboa (Santa Apolónia)	Total	7,0	1,0	5,5	1,0	0,0	6,5	1,0	0,7				
Lisboa (Oriente)													
3 - Intercidades Eléctrico	Faro-Lisboa/Porto-Braga-Guimarães	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N
Lisboa (Santa Apolónia)	Total	9,0	1,0	8,0	1,0	0,0	8,7	1,0	0,0				
Lisboa (Oriente)													
Vila Franca de Xira	Santarém	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N
		9,0	1,0	8,0	1,0	0,0	8,7	1,0	0,0				
4 - Caldas	Lis/Mira Sint./Coimbra/Fig. da Foz	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N
Entre Campos	Total	4,0	0,0	4,0	0,0	0,0	4,0	0,0	0,0				
Lisboa (Oriente)													
5 - Caldas	Lis/Mira Sint./Coimbra/Fig. da Foz	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N
Entre Campos	Total	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	1,5	0,0	0,0				
Lisboa (Santa Apolónia)													
6 - Tomar	Lisboa / Entroncam. / Tomar (n para em cast.)	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N
	Lisboa (Santa Apolónia)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0
Póvoa	Lisboa / Entroncam. / Tomar (para em cast.)	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N
	Lisboa (Oriente)	3,0	0,0	3,0	0,0	0,0	3,0	0,0	0,0				
7 - Tomar	Lisboa / Entroncam. / Tomar	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N
	Lisboa (Santa Apolónia)	3,0	0,0	3,0	0,0	0,0	3,0	0,0	0,0				
Lisboa (Oriente)													
Vila Franca de Xira	Santarém	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N
		3,0	0,0	3,0	0,0	0,0	3,0	0,0	0,0				
8 - Tomar	Lisboa / Entroncam. / Tomar (n para em cast.)	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N
	Lisboa (Santa Apolónia)	4,0	1,5	0,5	2,5	1,5	0,5	4,0	1,5	0,5	3,5	1,5	0,5
Averca	Lisboa / Entroncam. / Tomar (para em cast.)	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N
	Lisboa (Oriente)	3,0	0,0	3,0	0,0	0,0	3,0	0,0	0,0				
9 - C. Ribatejo	Lisboa / Madrid	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N
	Lisboa (Santa Apolónia)	0,0	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0
Entre Campos	Total	2,0	1,5	0,0	2,0	1,5	0,0	2,0	1,5	0,0	2,0	1,5	0,0
Lisboa (Oriente)													
10 - Sintra	Lisboa / Paris	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N
	Lisboa (Santa Apolónia)	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0
Entre Campos	Total	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0
Lisboa (Oriente)													
11 - Azambuja	Sintra - Azambuja - Lisboa	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N
	Lisboa (Santa Apolónia)	19,0	4,0	5,0	13,0	3,0	3,0	17,1	3,7	4,4			
Entre Campos	Total	26,0	5,8	2,2	2,0	0,0	0,0	17,8	3,9	1,5			
Braco de Prata	Lisboa (Oriente)												
Moscavide	Póvoa												
Sacavém	Averca												
Bobadela	Alhandra												
Santa Iria	Vila Franca de Xira												
Póvoa	Castanheira do Ribatejo												
Alverca	Carregado												
Alhandra	Vila Nova da Rainha												
Quinta das Torres	Espadanal da Azambuja												
Vila Franca de Xira	Azambuja												
Castanheira do Ribatejo													
12 - Sintra	Sintra - Azambuja - Lisboa	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N
	Entre Campos	12,0	1,3	2,7	26,0	6,0	4,0	16,4	2,8	3,1			
Braco de Prata	Lisboa (Oriente)												
Moscavide	Sacavém												
Bobadela	Santa Iria												
Póvoa	Alverca												
Alverca													
5 - Sintra/Caldas	Sintra - Azambuja - Lisboa	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N
	Lisboa (Santa Apolónia)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Entre Campos	Total	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

## Troços Ascendentes

		Guimarães-Braga-Porto/Lisboa-Faro						Figu, da Foz/Coinbra/Mira Sintra/Lis						Tomar / Entroncamento / Lisboa						
		Semana			FDS			Semana			FDS			Semana			FDS			
1 - Alf. Pend.		Lisboa (Oriente)	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
		Entrecampos	2,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	4,0	0,0	0,0	4,0	0,0	0,0	4,0	0,0	
<b>Coimbra - B</b>		Lisboa (Oriente)	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
2 - Alf. Pend.		Guimarães-Braga-Porto/Lisboa-Faro	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
		Entrecampos	8,0	1,0	0,0	6,0	0,5	0,0	7,4	0,8	0,0	0,0	1,0	0,0	0,5	0,5	0,0	0,2	0,8	
<b>Coimbra - B</b>		Lisboa (Santa Apolónia)	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
3 - Inter. Elét.		Guimarães-Braga-Porto/Lisboa-Faro	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
		Vila Franca de Xira	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
<b>Coimbra - B</b>		Lisboa (Oriente)	8,0	2,0	0,0	7,0	1,2	0,0	7,7	2,0	0,0	2,0	1,0	0,0	2,0	1,0	0,0	0,0	0,0	
<b>Santarém</b>		Lisboa (Santa Apolónia)	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
1 - Inter. Elét.		Port/Lis/Faro/V.R. Sto. Ant.	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
		Entrecampos	3,5	0,0	0,0	3,5	0,0	0,0	3,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0	
<b>Coimbra - B</b>		Lisboa (Oriente)	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
1 - Inter. Dies.		Lisboa / Évora / Funcheira	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
		Entrecampos	5,0	0,0	0,0	5,0	0,0	0,0	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0	
<b>Coimbra - B</b>		Lisboa (Oriente)	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
10 - C. Ribat.		Azambuja - Lisboa - Sintra	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
		Entrecampos	26,0	6,0	2,0	0,0	0,0	0,0	17,8	4,1	1,4	4,0	5,0	13,0	3,0	3,0	17,1	3,7	4,4	
<b>Castanheira do Ribatejo</b>		Vila Franca de Xira	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
<b>Castanheira do Ribatejo</b>		Quinta das Torres	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
<b>Alhandra</b>		Alhandra	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
<b>Póvoa</b>		Póvoa	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
<b>Santa Iria</b>		Santa Iria	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
<b>Bobadela</b>		Bobadela	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
<b>Sacavém</b>		Sacavém	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
<b>Moscavide</b>		Moscavide	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
<b>Lisboa (Oriente)</b>		Lisboa (Oriente)	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
<b>Braco de Prata</b>		Braco de Prata	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
<b>Entrecampos</b>		Entrecampos	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
11 - Sintra/Caldas		Azambuja - Lisboa - Sintra	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
		Entrecampos	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
<b>5 - Sintra</b>		Azambuja - Lisboa - Sintra	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
		Lisboa (Oriente)	11,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
<b>Entrecampos</b>		Entrecampos	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
12 - Tomar		Azambuja	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
		Vila Franca de Xira	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
<b>Alverca</b>		Alverca	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
<b>Tomar</b>		Tomar	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
13 - Sintra		Azambuja	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
		Póvoa	12,7	0,0	3,3	26,0	6,0	4,0	16,9	1,9	3,5									
<b>Entrecampos</b>		Entrecampos	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	D	E	N	Total		
<b>Troços Descendentes</b>																				

## ANEXO 3 – Dados de Tráfego Aéreo

## Evolução do número total de movimentos no Aeroporto da Portela – 2001 a 2011



### Evolução do mix de aeronaves (classes de potência) no Aeroporto da Portela – 2005 a 2011; 2021 (extrapolado)

		2005	2006	2007	2009	2011	2021	b	a
	P2.1	5,4	3,9	2,9	3,5	3,9	1,6	-0,17	337,94
	S1.2	0,0	1,3	1,7	0,0	0,0	0,0	-0,13	268,86
	S5.1	12,3	14,2	13,2	11,0	12,9	10,4	-0,14	303,48
	S5.2	59,5	60,4	62,0	69,7	68,6	80,7	1,82	-3594,64
	S5.3	1,4	1,6	1,4	0,0	0,0	0,0	-0,30	610,08
	S6.1	7,1	5,0	7,0	7,2	6,5	6,3	0,07	-124,97
	S6.3	1,9	1,8	1,6	1,3	1,7	0,9	-0,05	103,77
	OUTROS	12,4	11,8	10,2	7,2	6,5	0,0	-1,08	2178,17
Linear regressions	P2.1	4,4	4,2	4,0	3,7	3,4	3,4	1,7	
	S5.1	13,1	13,0	12,8	12,5	12,2	12,2	10,8	
	S5.2	59,3	61,1	62,9	66,6	70,2	70,2	88,5	
	S6.1	6,4	6,5	6,5	6,7	6,8	6,8	7,4	
	S6.3	1,8	1,7	1,7	1,6	1,5	1,5	1,0	
	OUTROS	12,4	11,3	10,3	8,1	5,9	5,9	-4,9	

## Distribuição do tráfego aéreo por classes de potência e por rotas aéreas – 2011

ID	Art	Runway/Flughöhe	Gleitwinkel	Stiegwin	Zwischen Belegung (%)	P2.1		S1.2		S5.1		S5.2		S5.3		S6.1		S6.3			
						ho (m)	w (°)	alfa (°)	sz (m)	Tag	Abend	Nacht	Tag	Abend	Nacht	Tag	Abend	Nacht	Tag	Abend	Nacht
BUSEN9RWY03	Start	3	0,00	0,00	0,00	100	100	100	301	47	26	0	0	881	132	76	4679	706	400	0	0
GAIO59RWY03	Start	3	0,00	0,00	0,00	100	100	100	693	104	59	0	0	613	92	52	3254	491	278	0	0
GANSU8RWY03	Start	3	0,00	0,00	0,00	100	100	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	140	22	12
LIGRA8RWY03	Start	3	0,00	0,00	0,00	100	100	100	0	0	0	0	0	9	1	1	48	7	3	0	0
MORA59RWY03	Start	3	0,00	0,00	0,00	100	100	100	237	36	21	0	0	1058	159	90	5616	847	479	0	0
ABRAT8RWY03	Start	3	0,00	0,00	0,00	100	100	100	647	98	55	0	0	2052	309	176	10899	1644	929	0	0
REALSNRWY03	Start	3	0,00	0,00	0,00	100	100	100	290	44	25	0	0	690	104	59	3665	553	312	0	0
TROIA8RWY03	Start	3	0,00	0,00	0,00	100	100	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
POBOD8RWY03	Start	3	0,00	0,00	0,00	100	100	100	0	0	0	0	0	515	77	44	2736	412	234	0	0
ATERR0RWY03	Landing	3	1000,00	3,00	0,00	100	100	100	1890	284	162	0	0	5076	765	433	26960	4065	2300	0	0
BUSEN9RWY35	Start	35	0,00	0,00	0,00	100	100	100	33	5	3	0	0	25	5	2	137	20	12	0	0
GAIO59RWY35	Start	35	0,00	0,00	0,00	100	100	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GANSU8RWY35	Start	35	0,00	0,00	0,00	100	100	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LIGRA8RWY35	Start	35	0,00	0,00	0,00	100	100	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MORA59RWY35	Start	35	0,00	0,00	0,00	100	100	100	0	0	0	0	0	72	11	6	387	57	33	0	0
ABRAT8RWY35	Start	35	0,00	0,00	0,00	100	100	100	0	0	0	0	0	14	2	1	71	11	6	0	0
REALSNRWY35	Start	35	0,00	0,00	0,00	100	100	100	0	0	0	0	0	86	14	8	455	69	38	0	0
TROIA8RWY35	Start	35	0,00	0,00	0,00	100	100	100	0	0	0	0	0	27	5	2	145	21	12	0	0
POBOD8RWY35	Start	35	0,00	0,00	0,00	100	100	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ATERR3RWY35	Landing	35	1000,00	3,00	0,00	100	100	100	162	25	14	0	0	1099	166	95	5840	881	498	0	0
BUSEN9RWY21	Start	21	0,00	0,00	0,00	100	100	100	80	12	7	0	0	233	35	20	1240	187	106	0	0
GAIO59RWY21	Start	21	0,00	0,00	0,00	100	100	100	0	0	0	0	0	166	25	14	880	133	74	0	0
GANSU8RWY21	Start	21	0,00	0,00	0,00	100	100	100	0	0	0	0	0	50	8	5	259	38	21	0	0
LIGRA2RWY21	Start	21	0,00	0,00	0,00	100	100	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MOMAS9RWY21	Start	21	0,00	0,00	0,00	100	100	100	65	10	5	0	0	386	59	33	2048	308	174	0	0
ABRA12RWY21	Start	21	0,00	0,00	0,00	100	100	100	0	0	0	0	0	635	95	54	3371	508	288	0	0
REALSRWY21	Start	21	0,00	0,00	0,00	100	100	100	159	25	14	0	0	221	33	19	1176	176	100	0	0
TROIA2RWY21	Start	21	0,00	0,00	0,00	100	100	100	0	0	0	0	0	67	10	5	354	53	30	0	0
POBOD2RWY21	Start	21	0,00	0,00	0,00	100	100	100	0	0	0	0	0	171	26	14	910	137	78	0	0
ATERR2RWY21	Landing	21	1000,00	3,00	0,00	100	100	100	303	47	26	0	0	1929	291	165	10247	1545	873	0	0
<b>Total</b>																					
<b>Partidas</b>																					
<b>Aterragens</b>																					

**Distribuição do tráfego aéreo por classes de potência e por rotas aéreas – 2021**

