

CORREDOR INTERNACIONAL SUL

Audição AR - Comissão Economia, Inovação e Obras Públicas

18 de junho de 2019

ÍNDICE


01 CORREDOR INTERNACIONAL SUL

01 LIGAÇÃO ÉVORA - ELVAS

02 TROÇO ÉVORA - ÉVORA NORTE

03 CONCLUSÕES

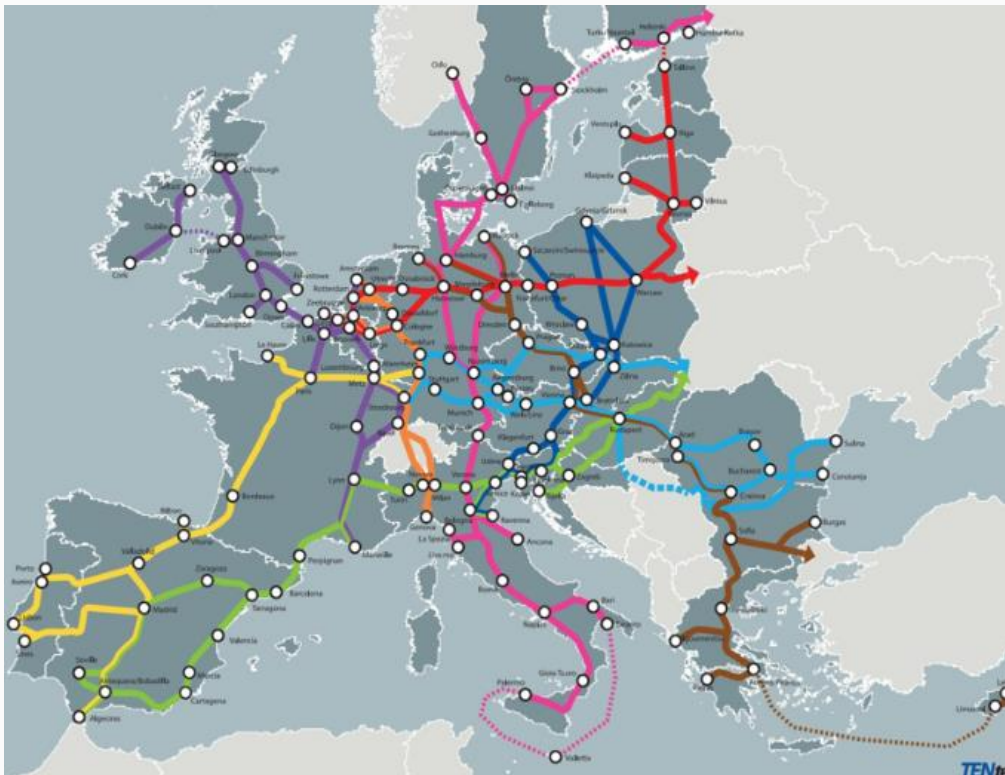


 Infraestruturas
de Portugal

CORREDOR INTERNACIONAL SUL

CORREDOR INTERNACIONAL SUL

REDE TRANSEUROPEIA DE TRANSPORTES



A RTE-T será uma **rede europeia alargada de estradas, ferrovia, canais fluviais, rotas marítimas, portos, aeroportos e terminais rodoferroviários.**

O grande objetivo da RTE-T é eliminar lacunas e remover estrangulamentos, **reforçando a coesão social, económica e territorial da União.**

A RTE-T foi estruturada em dois níveis :

- A **Rede Global** abrangendo todas as regiões da Europa
- A **Rede Principal** ou “**Core**” inclui as **ligações europeias mais importantes e está dividida em 9 corredores internacionais.**

CORREDOR INTERNACIONAL SUL CORREDOR ATLÂNTICO



O **CORREDOR ATLÂNTICO** desenvolve-se desde os portos da Península Ibérica (Sines, Lisboa e Leixões) até ao porto de Le Havre no norte de França, e as cidades de Estrasburgo e Mannheim.

O PRINCIPAL “**MISSING LINK**” do Corredor Atlântico é a ligação entre Évora e Elvas no âmbito da ligação entre Lisboa e Madrid.

“Os Estados-Membros devem adotar as medidas necessárias para que a rede principal seja desenvolvida (...) **ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 2030**”

(Regulamento 1315/2013)

Legenda:

Aeroportos



Portos



Terminais
Rodo-Ferro



Canais
fluviais



Ferrovias



Rodovias



ATLANTIC
CORRIDOR



À Escala Europeia

Eliminação de um dos **principais *missing links*** da RTE-T, promovendo a integração de Portugal no Corredor Atlântico e nas principais cadeias logísticas europeias

À Escala Ibérica

- **Expansão** do *hinterland* do arco portuário Sines/Setúbal/Lisboa para a Península Ibérica
- Espanha é o **maior** parceiro comercial: 30% das trocas comerciais com o exterior
- **Potencial de crescimento** da ferrovia, atualmente apenas 4%

À Escala Nacional

- Importância crescente do **Porto de Sines**: carga contentorizada
- Quota de mercado da ferrovia no tráfego de *hinterland*: (81% em 2014*)

CORREDOR INTERNACIONAL SUL ENQUADRAMENTO

IMPORTÂNCIA DO EIXO SINES/SETÚBAL/LISBOA-CAIA

- Incremento do tráfego contentorizado no Porto de Sines (56% do total nacional);
- Desenvolvimento da **Zona de Atividades Logísticas de Sines**;
- Estabelecimento de **plataformas logísticas no Corredor**.

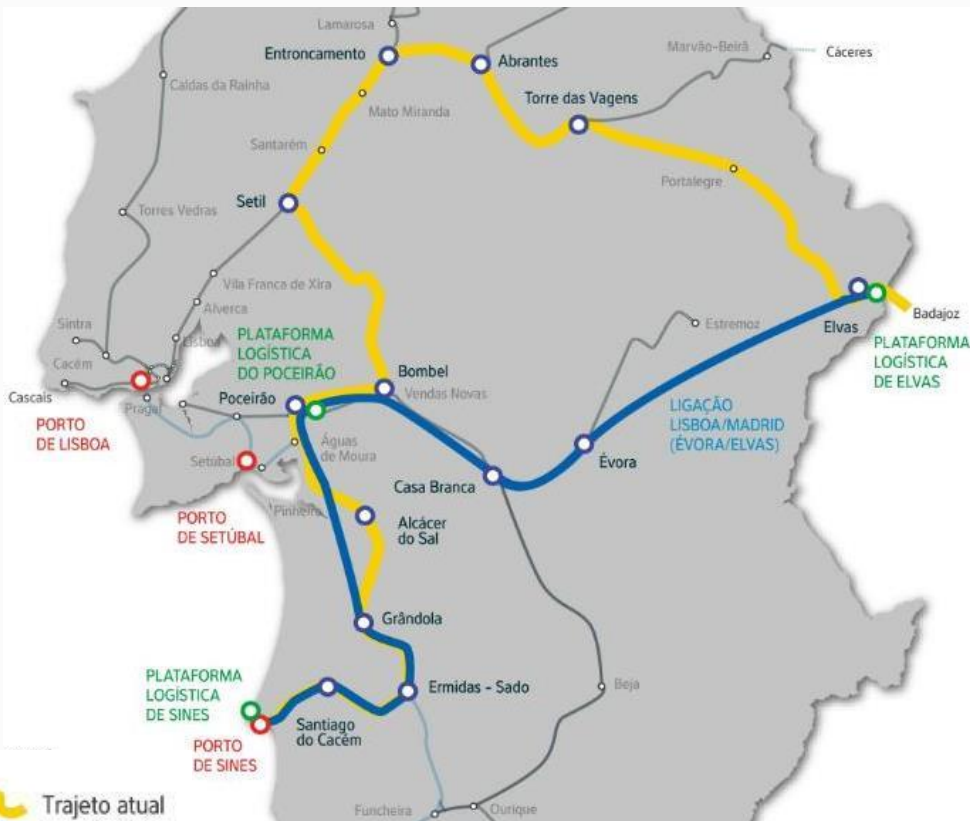
IMPACTOS SOCIO-ECONÓMICOS DIRETOS

- **Redução de 428 M tonCO₂eq** até 2045
- **Criação de 4.250 empregos diretos** durante a fase de obra



CORREDOR INTERNACIONAL SUL

BENEFÍCIOS



TRAJETO Sines - Caia

- **Redução de 140 km** (extensão) e **3H30** (tempo de percurso)
- **REDUÇÃO DE CUSTO DE 50%** (trajeto e comprimento dos comboios)

CAPACIDADE (comboios/dia)

- **17 de 400 m** - Atual
- **30 de 750 m** - Após conclusão do projeto

PROCURA (comboios/dia)

- **12 comboios** após conclusão do projeto
- **30 comboios** no ano horizonte (2045)

CORREDOR INTERNACIONAL SUL

PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS



PREPARADO PARA A
CIRCULAÇÃO DE COMBOIOS
DE MERCADORIAS COM 750 M



ELETRIFICAÇÃO (25 KV)



SINALIZAÇÃO ELETRÓNICA +
ERTMS (ETCS N2+ GSM-R)



APLICAÇÃO DE TRAVESSAS
POLIVALENTES
(PERMITEM MIGRAÇÃO PARA
BITOLA EUROPEIA)



AUTOMATIZAÇÃO E
ELIMINAÇÃO DE PASSAGENS
DE NÍVEL

CORREDOR INTERNACIONAL SUL

Investimento e Financiamento

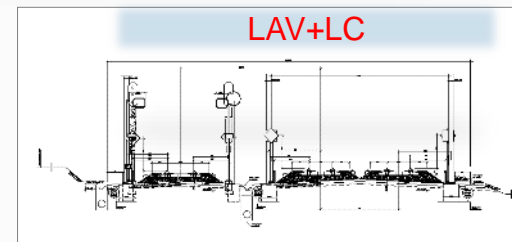
Projetos	Investimento (M€)	Financiamento EU (M€)	
Évora-Caia (1ª fase)	315	128	CEF Geral Ação 2014-PT-TM-0627-M
Évora-Caia (2ª fase)	73	56	CEF Coesão Ação n.º 2016-PT-TMC-0059-M
Sines-Ermidas	47	36	CEF Coesão Ação n.º 2016-PT-TMC-0065-M



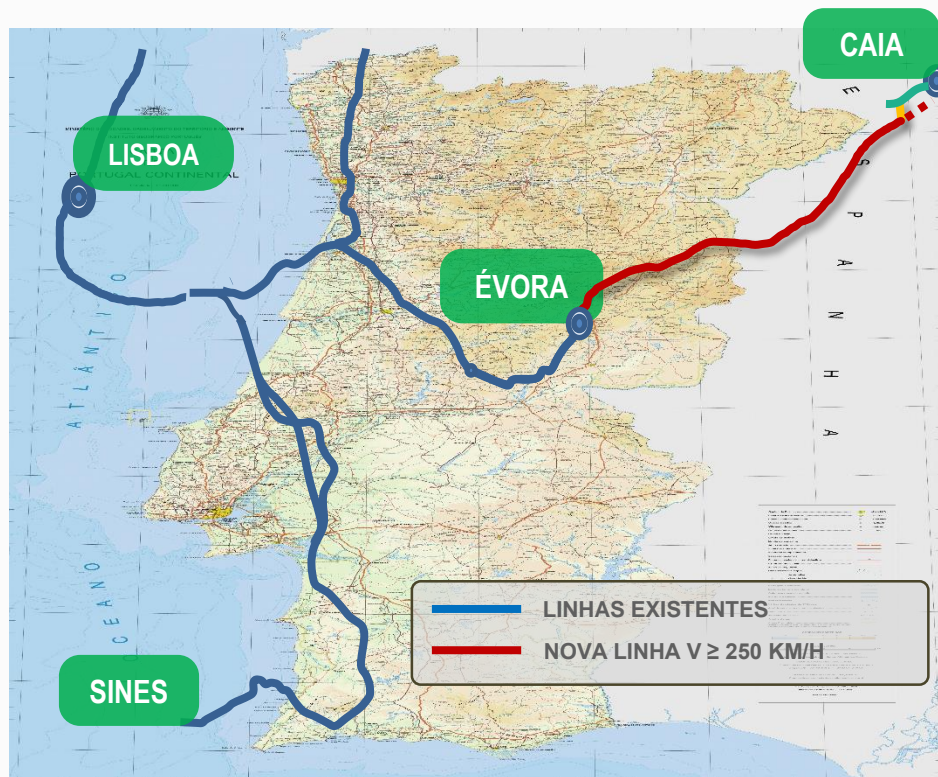


LIGAÇÃO ÉVORA-ELVAS

LIGAÇÃO ÉVORA-ELVAS ANTECEDENTES



LIGAÇÃO ÉVORA-ELVAS ANTECEDENTES



LIGAÇÃO ÉVORA-ELVAS

SITUAÇÃO ATUAL

Évora Norte-Elvas



80 km de plataforma dupla e via única
Linha férrea eletrificada (25 kV-50 Hz)
Travessa polivalente
3 estações técnicas

PROJETO	EXTENSÃO
1- Évora Norte / Freixo	20,5 km
2- Freixo / Alandroal	20,5 km
3 - Alandroal / Linha do Leste	37,2 km
Subestação do Alandroal	--
Évora-Évora Norte + Via e Catenária: Évora / Caia	105 km

LIGAÇÃO ÉVORA-ELVAS ARTICULAÇÃO COM ESPANHA

4 Está em curso a construção de uma nova ligação AV entre Madrid e Badajoz preparada para tráfego misto (passageiros + mercadorias) e em bitola ibérica:

- Troço Badajoz / Placencia em **2019** com eletrificação a 25kV em **2020**
- Troço Placencia / Talavera e sua ligação à linha AV Madrid-Sevilha

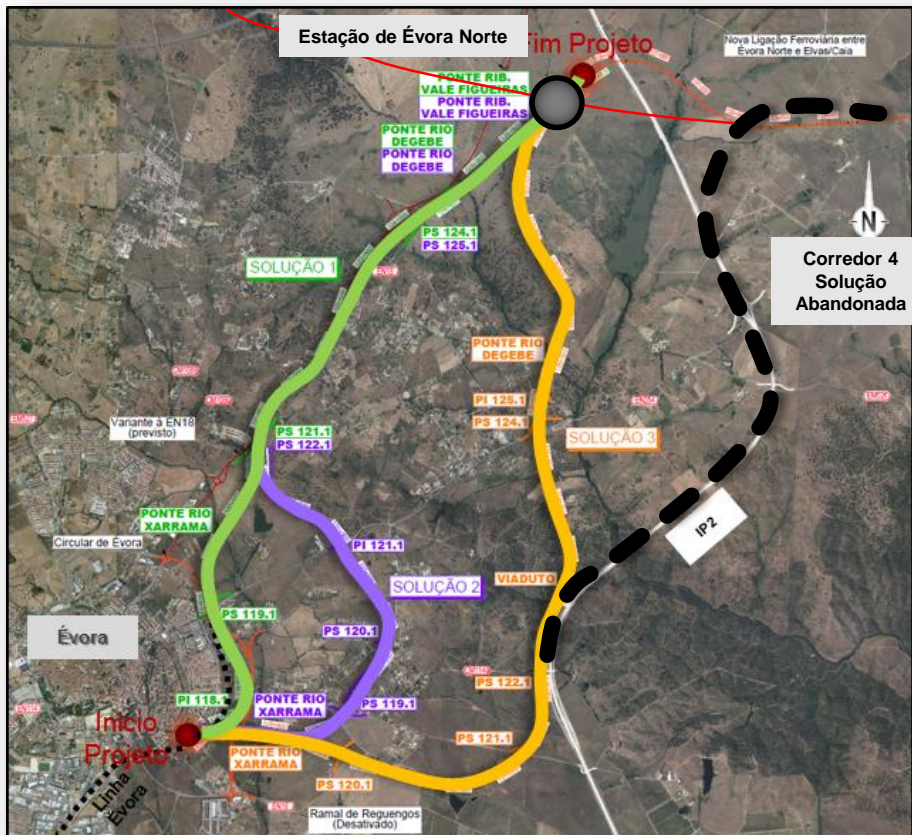
5 Está em curso o estudo da modernização da ligação a Madrid via Puertollano / Ciudad Real





TROÇO ÉVORA - ÉVORA NORTE

Variante de Évora – Soluções estudadas



A solução designada “Corredor 4” foi avaliada técnica e ambientalmente em fase de Estudo de Viabilidade, tendo sido abandonada principalmente pelas seguintes razões:

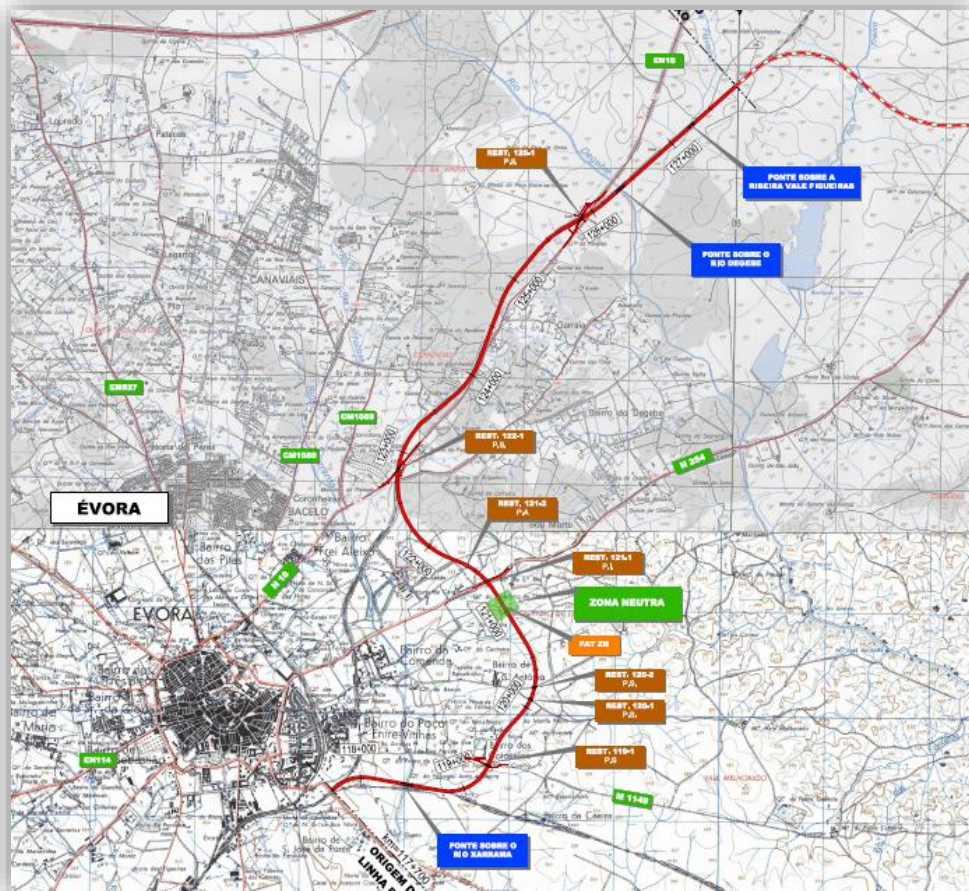
1. Ao fazer a ligação ao novo troço vários quilómetros mais a nascente, **inviabilizaria a construção da futura estação de Évora Norte**, planeada como ponto de conexão entre a rede convencional e o futura ligação Lisboa-Madrid, a uma distância razoável de Évora.
2. Para adequar a plataforma do IP2 à futura linha férrea, seria necessário aumentar significativamente as escavações e os aterros já contruídos e intervir nas obras de arte já iniciadas, **comprometendo-se o desenvolvimento da obra do futuro IP2 neste corredor.**

Variante de Évora – Soluções estudadas

- A adaptação de um traçado ferroviário a uma plataforma rodoviária existente é muito difícil (ou mesmo impossível) excetuando as situações em que a via rodoviária se desenvolve em reta e em terreno plano, o que não é manifestamente o caso do IP2;
- Na Europa todas as novas infraestruturas ferroviárias não acompanham estradas ou autoestradas existentes por óbvia incompatibilidade geométrica dos traçados, como se pode observar nos exemplos abaixo.



Solução que obteve DIA



Solução 2 (DIA 27 de julho 2018)

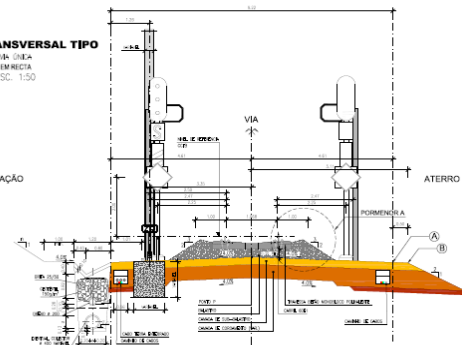
10 km de plataforma via única

PERFIL TRANSVERSAL TIPO

TR 001A
EMBRICA
ESC. 1:50

ESCAVAÇÃO

ATERRO

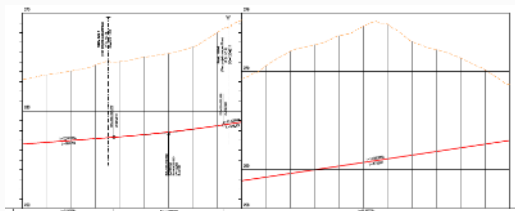


49% linha nova e 51% canal existente

Ações de minimização de impactes - exemplos



- ✓ Ripagem do traçado ao km 120+100 em planta (afastando 15 m face ao estudo prévio)
- ✓ Implantação de uma nova Passagem Superior (PS) ao km 120+088 (fábrica Nutrimonte)

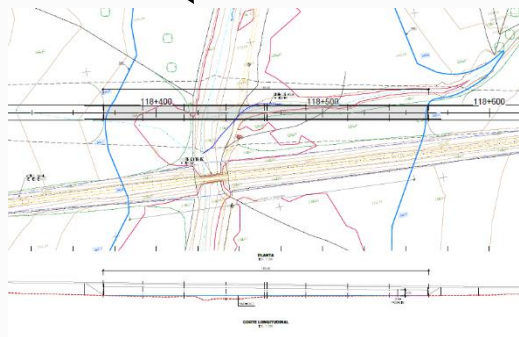


- ✓ Descida de rasante do traçado (ficando a linha em escavação a 8 metros da superfície)

Ações de minimização de impactes - exemplos



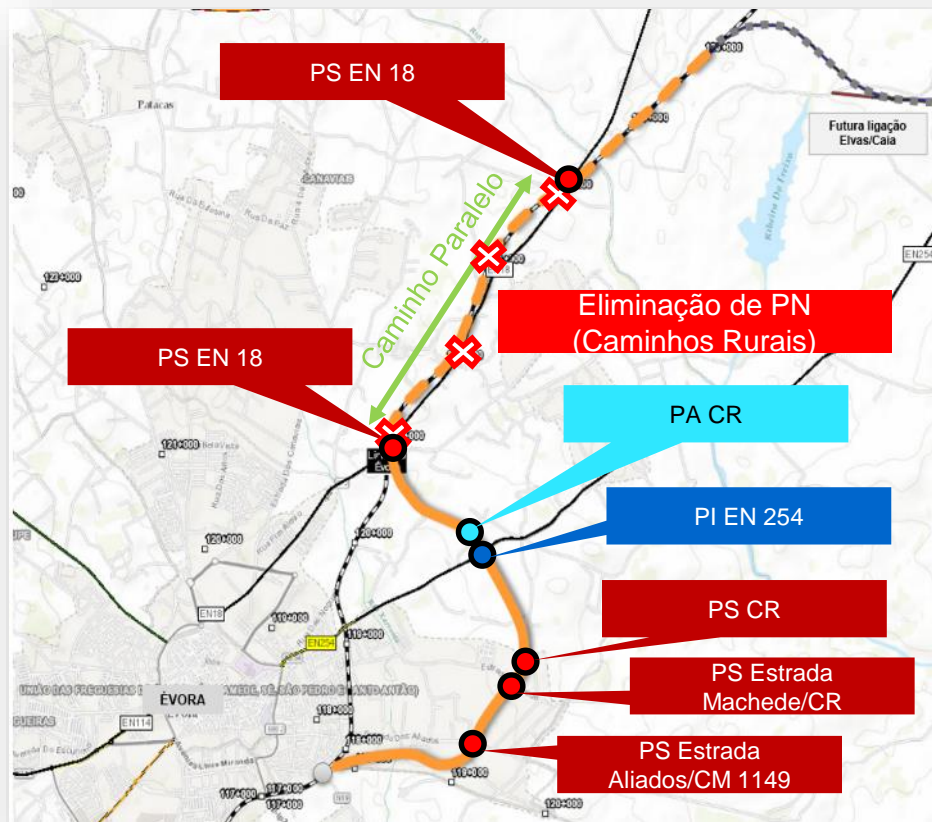
- ✓ Duas novas Passagens Agrícolas (PA) – entre pk 121,600 e 122,200



- ✓ Aumento do Viaduto do Xarrama

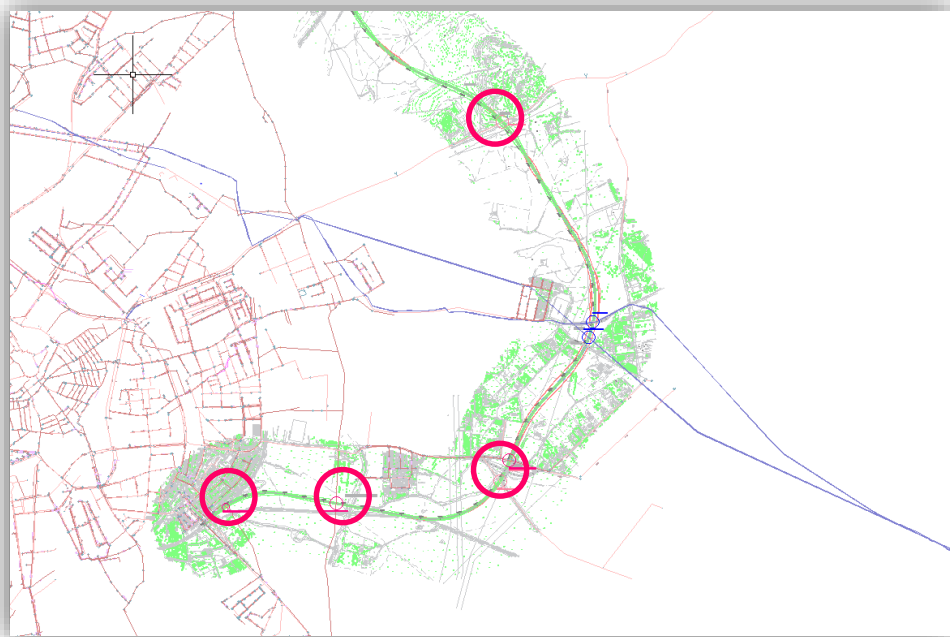
TROÇO ÉVORA-ÉVORA NORTE

Restabelecimentos



TROÇO ÉVORA-ÉVORA NORTE

Serviços Afetados



○ Reposição de
infraestruturas de água e
saneamento – CM Évora



CONCLUSÕES



 Infraestruturas
de Portugal

ANEXOS

TROÇO ÉVORA-ÉVORA NORTE

Variante de Évora – Avaliação Comparativa

Impactes	Fase de projeto	Solução 1	Solução 2	Solução 3
Incómodos ambientais (ruído, poeiras, segurança) em áreas sociais	Construção	180 edifícios até 100 m	91 edifícios até 100 m	78 edifícios até 100 m
Afetação de montado de sobre e azinho	Construção	2,4 ha	3,1 ha	16,8 ha
Afetação de culturas anuais	Construção	2,4 ha	17,2 ha	20,8 ha
Afetação de olival	Construção	0,5 ha	0,5 ha	1,0 ha
Afetação de vinha	Construção	-	-	0,003 ha
Efeito de barreira (via nova) em áreas rurais	Construção	950 m	3,2 km	8,6 km
Efeito de barreira (<u>aproveitamento de canal ferro existente</u>) em áreas rurais	Construção	6,7 km	5,5 km	1,9 km
Demolição de habitações	Construção	3 edifícios	2 edifícios	6 edifícios
Proximidade a habitações	Funcionamento	178 edifícios até 100 m	90 edifícios até 100 m	73 edifícios até 100 m
Afetação direta de espaços urbanizáveis	Construção	4,8 ha	3,9 ha	2,3 ha
Afetação direta (5,6 ha) de espaços turísticos previstos (Herdade da Fonte Boa)	Construção	-	-	5,6 ha – Herdade da Fonte Boa
Interseção de zonas de caça	Construção Funcionamento	Uma zona de caça associativa e uma zona de caça turística, em troços de via existente	Uma zona de caça associativa e uma zona de caça turística, em troços de via existente	Duas zonas de caça associativa e uma zona de caça turística, em troços de via nova e num pequeno

Grande vantagem da **Solução 2** é o maior aproveitamento do espaço canal existente (5,5 km), o que permite evitar a afetação do território em novas áreas.

O número de demolições de edifícios é mais expressivo na **Solução 3**

Melhor avaliação