



Portugal em Acção

REDE FERROVIÁRIA NACIONAL
REFER EP

Eixo Atlântico
Lisboa - Setúbal

Lisboa - Setúbal

6 de Outubro de 2004



comunicação e imagem 2004



Projecto co-financiado pelo Fundo de Coesão



R e d e F e r r o v i á r i a N a c i o n a l

Diagrama Unifilar



Enquadramento

Concluída a 1ª Fase do empreendimento do Eixo Ferroviário Norte-Sul da Região de Lisboa, com a ligação regular de transporte de passageiros entre as duas margens do Tejo, através da Ponte 25 de Abril, concessionada à Fertagus, impunha-se a extensão desta ligação a norte e a sul, no sentido de o consolidar e complementar, essencialmente, pelos seguintes motivos:

- A nível nacional, melhora-se significativamente a estrutura da Rede Ferroviária Nacional ao materializar a importante ligação em falta entre as linhas a norte e a sul do Tejo nesta zona, viabilizando as ligações ferroviárias de médio e longo curso;
- A nível regional, contribui para o desenvolvimento sócio-económico da Península de Setúbal através da nova acessibilidade criada e da redução dos tempos de viagem até Lisboa (uma viagem entre Setúbal e Entrecampos poderá realizar-se em cerca de 55 minutos);
- A nível urbano e suburbano, é essencialmente, servida a procura pendular da população residente na margem Sul do Tejo que se desloca diariamente para os locais de trabalho situados na capital, e também a que se desloca no interior da península, entre centros urbanos, e de correspondência entre vários sistemas de transporte;
- Preparar a Linha de Cintura da Cidade de Lisboa para as funções de importante eixo colector e distribuidor, onde confluem os principais eixos ferroviários do país, não esquecendo as suas capacidades de serviço à procura interna urbana e de interligação aos restantes modos de transporte;
- Modernizar as infra-estruturas ferroviárias do troço Barreiro-Pinhal Novo de modo a possibilitar a requalificação da oferta e a sua exploração em regime suburbano, assegurando melhores condições de interface com os restantes modos de transporte.

Investimento

O valor do investimento no troço Coina - Setúbal é de 255 milhões de euros.

Comparticipação Comunitária:

Designação do Projecto: "Modernização da Ligação ao Algarve III:
Construção do subtroço Coina - Pinhal Novo"

Co-financiamento: Fundo de Coesão.

Data da decisão de aprovação da Comissão: 29/12/00 [C(2000) 3946]

Valor da candidatura: 107.698.395 euros

Comparticipação Comunitária: 80 %

Designação do Projecto: "Ligação à Linha do Norte: Subtroço

Designação do Projecto: "Modernização da Linha do Sul: Remodelação do sub troço Pinhal Novo (exclusive) - Setúbal Mar"

Co-financiamento - Fundo de Coesão.

Data da decisão de aprovação da Comissão: 29/12/00 [C(2000) 3947]

Valor da candidatura: 79.938.237 euros

Comparticipação Comunitária: 80 %

Lisboa - Setúbal



Coina

A futura Estação de Coina baseia-se na filosofia adoptada nas restantes Estações da margem Sul do Eixo Ferroviário Norte-Sul, que entre outros aspectos privilegia a separação de fluxos à partida e à chegada, distribuindo-se em três níveis, estando as plataformas em nível inferior ao átrio e a passagem superior a cerca de 2,5m, acima deste.

A localização do edifício e a sua implantação no terreno resulta da organização da interface tendo-se tido a preocupação de implantar o edifício de forma a permitir os acessos pedonais através dos arruamentos propostos.

A concepção e desenho arquitectónico desta Estação, teve como preocupação base, privilegiar a funcionalidade, nomeadamente a movimentação de passageiros, organizar os fluxos de maior intensidade os quais serão a chegada de passageiros provenientes de Lisboa, nas horas de ponta.

No centro do conjunto acima referido distribui-se o átrio de entrada e saída que dispõe de zonas de espera e áreas comerciais, para apoio a quem as utiliza.

A rede viária inclui locais de tomada e largada de passageiros para os transportes públicos colectivos e táxis. Da mesma forma o local para tomada e largada de passageiros de veículos privados far-se-á em local adjacente à zona central da Estação e colocado na Praça da Estação, de forma a não interferir com os transportes públicos. O estacionamento automóvel individual é de 1000 lugares.



Lisboa - Setúbal

Penalva

A Estação de Penalva baseia-se na filosofia já adoptada nas restantes Estações da margem Sul do Eixo Ferroviário Norte-Sul da Região de Lisboa.

A localização do edifício e a sua implantação no terreno resulta da organização da interface tendo-se tido a preocupação de implantar o edifício de forma a permitir os acessos pedonais através dos arruamentos propostos.

A concepção e desenho arquitectónico desta Estação, teve como preocupação base, privilegiar a funcionalidade, nomeadamente a movimentação de passageiros, organizar os fluxos de maior intensidade os quais serão a chegada de passageiros provenientes de Lisboa, nas horas de ponta.

No centro do conjunto acima referido distribui-se o átrio de entrada e saída que irá dispor de zonas de espera e áreas comerciais, para apoio a quem as utiliza.

A rede viária inclui locais de tomada e largada de passageiros para os transportes públicos colectivos e táxis.

Da mesma forma o espaço para tomada e largada de passageiros de veículos privados far-se-á em local adjacente à zona central da Estação e colocado na Praça da Estação, de forma a não interferir com os transportes públicos. O estacionamento automóvel individual é de 600 lugares.





Pinhal Novo

A futura Estação e Interface de Pinhal Novo pretende assumir-se como uma das fronteiras do Eixo Ferroviário Norte-Sul, sob o ponto de vista do tráfego ferroviário, na medida que irá desempenhar o papel de importante nó de confluência de serviços suburbanos e de longo curso.

Para o edifício de passageiro está previsto o aproveitamento do actual para instalações técnicas e culturais (sala de exposições) e desta forma reabilitar um importante marco da Vila de Pinhal Novo.

A construção do edifício de passageiros, adjacente ao actual, servirá a zona de passageiros, incluindo os acessos aos cais e operadores ferroviários.

Este edifício será ainda aproveitado para a passagem pedonal urbana, aumentando assim a mobilidade das populações de Pinhal Novo.

A concepção e desenho arquitectónico desta Estação teve como preocupação a movimentação de passageiros e das populações de Pinhal Novo, o conforto tal como foi apanágio da 1ª Fase do Eixo Ferroviário Norte-Sul e a intermodalidade através do reatamento dos transportes colectivos com condições de preferência no desenho funcional da Interface.

Está igualmente contemplada, nesta interface, a existência de locais de tomada e largada de passageiros quer para transportes colectivos, incluindo autocarros e táxis, quer para o transporte individual.

Relativamente ao estacionamento automóvel, terá uma capacidade para cerca de 250 lugares, aproveitando os arranjos da Praça da Independência, Largo José Maria dos Santos e das novas urbanizações situadas a sul da linha de caminho-de-ferro.

A conclusão da Estação está programada para o final de Outubro de 2004.

Venda do Alcaide

A Estação de Venda do Alcaide estabelece uma nova filosofia, em termos da volumetria, relativamente às restantes Estações do Eixo Ferroviário Norte-Sul da Região de Lisboa.

Pretende-se assim demonstrar a viabilidade de uma Estação, cuja volumetria e área de implantação são consideravelmente inferiores às existentes, sem contudo perder as características de funcionalidade e conforto, sempre presentes nas Estações do Eixo Ferroviário Norte-Sul.

O novo Edifício tem um átrio amplo e onde estão dispostos, de uma forma funcional, todas as zonas de apoio aos passageiros, nomeadamente, bilheteiras, máquinas automáticas de venda de bilhetes, instalações sanitárias, zona comercial (restauração), pequeno quiosque e zonas de espera.

A nova Estação de Venda do Alcaide situa-se a sul da existente (cerca de 200 m), sendo a interface inserida na rede viária existente e dotada de cerca de 100 lugares de estacionamento, bem como de locais de tomada e largada de passageiros para autocarros e táxis.



Lisboa - Setúbal

Palmela

A Estação de Palmela estabelece uma nova filosofia, em termos da volumetria, relativamente às restantes Estações do Eixo Ferroviário Norte-Sul da Região de Lisboa.

Pretende-se assim demonstrar a viabilidade de uma Estação, cuja volumetria e área de implantação são consideravelmente inferiores às existentes, sem contudo perder as características de funcionalidade e conforto, sempre presentes nas Estações do Eixo Ferroviário Norte-Sul.

O novo edifício possui um átrio amplo onde estão dispostas, de uma forma funcional, todas as zonas de apoio aos passageiros, nomeadamente, bilheteiras, máquinas automáticas de venda de bilhetes, instalações sanitárias, zona comercial (restauração), pequeno quiosque e zonas de espera.

A nova Estação de Palmela situa-se a sul da existente (cerca de 400 m), estando implantada numa zona de fraca expansão urbanística, em Aires. Pretende-se assim aproximar a infraestrutura ferroviária dos futuros passageiros. A interface insere-se na malha unitária existente, nomeadamente na futura via inter-municipal, permitindo ainda o encerramento da actual passagem de nível.

A Estação de Palmela tem capacidade para cerca de 300 lugares de estacionamento e está dotada de zonas de tomada e largada de passageiros vindos de táxis, transportes colectivos e individuais.





Rede Ferroviária Nacional REFER EP

Palácio Coimbra - Rua de S.ta Apolónia, 53
1100-468 LISBOA
Portugal
Tel: 211 022 800
Fax: 211 0 22 969
ci@org.refer.pt

www.refer.pt