



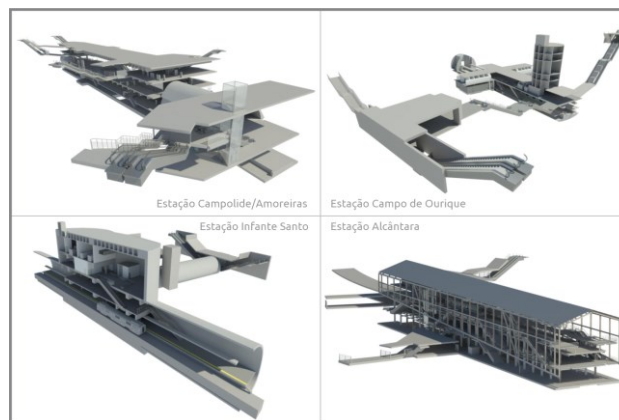
Metropolitano de Lisboa



PROLONGAMENTO DA LINHA VERMELHA ENTRE SÃO SEBASTIÃO E ALCÂNTARA

EMPREITADA DE CONCEÇÃO E CONSTRUÇÃO

PROJETO DE EXECUÇÃO



TOMO V - ESTAÇÕES

VOLUME 1 – CE – PROJETO DESVIO E REPOSIÇÃO ELÉTRICO

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA

Documento SAP:	LVSSA MSA PE DTR EST CE MD 82002 0
-----------------------	------------------------------------

	Nome	Assinatura	Data
Elaborado	Marta Borges		2024-10-03
Revisto	Nuno Carmona / João Pedro Sousa		2024-10-03
Verificado	Rui Rodrigues		2024-10-03
Coordenador Projeto	Rui Rodrigues		2024-10-03
Aprovado	Raúl Pistone		2024-10-03

	Nome	Assinatura	Data
Gestor Projeto	Raúl Pistone		2024-10-03

Índice

1	OBJETIVO E ÂMBITO	3
2	interferência com a linha do elétrico (carris).....	3
2.1	Estação Campolide/Amoreiras	3
2.2	Planeamento da intervenção (Desvio e Reposição do E24)	3

1 OBJETIVO E ÂMBITO

O presente documento refere-se ao Projeto de desvio e reposição do Elétrico n.º 24 na zona da estação Campolide Amoreiras no âmbito do Prolongamento da Linha Vermelha, entre São Sebastião e Alcântara, do Plano de Expansão do Metropolitano de Lisboa E.P.E.

2 INTERFERÊNCIA COM A LINHA DO ELÉTRICO (CARRIS)

Neste capítulo é descrita, de uma forma geral, a solução para a interferência do Projeto de Expansão da Linha Vermelha entre São Sebastião e Alcântara com a linha do elétrico E24 (Chiado/Campolide), mais concretamente na zona da Estação Campolide/Amoreiras.

2.1 Estação Campolide/Amoreiras

A estação Campolide/Amoreiras vai ser construída sob a Rua Conselheiro Fernando Sousa, com cais entre os pk's 0+563,721 e 0+668,721 da Via.

Uma vez que a implantação da Estação Campolide/Amoreiras irá realizar-se a céu aberto, as interferências com as infraestruturas de subsolo existentes irão ocorrer ao longo do desenvolvimento de toda a estação, em particular com a linha do elétrico.

É importante realçar que o limite superior da laje de cobertura da Estação Campolide/Amoreiras a construir, não será muito profundo, nomeadamente na Avenida Conselheiro Fernando de Sousa, viabilizando contudo a implantação das fundações dos postes nas dimensões usuais (1,70m de profundidade), nos locais onde a implantação dos mesmos coincide com as estruturas a construir.

2.2 Planeamento da intervenção (Desvio e Reposição do E24)

Para viabilização da interrupção dos elétricos na Cª 24, a solução concertada com a CARRIS é a construção de uma raquete, no largo da Rua das Amoreiras, frente à Rua Silva Carvalho para terminal e inversão dos elétricos.

Existem duas zonas principais da intervenção, identificadas respetivamente na Figura 1 e na Figura 2:

- a zona sobre a futura estação propriamente dita, onde será efetivado o desmonte e a reposição dos carris aproximadamente sobre a área da futura estação e contenções provisórias;
- a zona da raquete onde será efetivado o desmonte de carris, a construção de uma raquete para inversão da linha, e a reposição final parcial da linha.

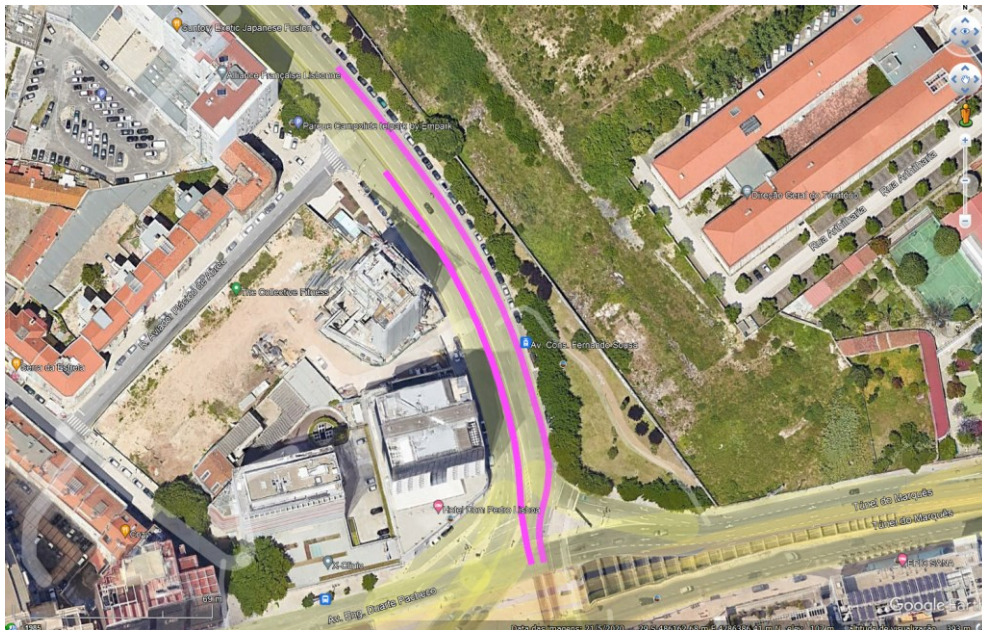


Figura 1 – Implantação em ortofotomapa, assinalando-se a rosa os novos carris a repor.

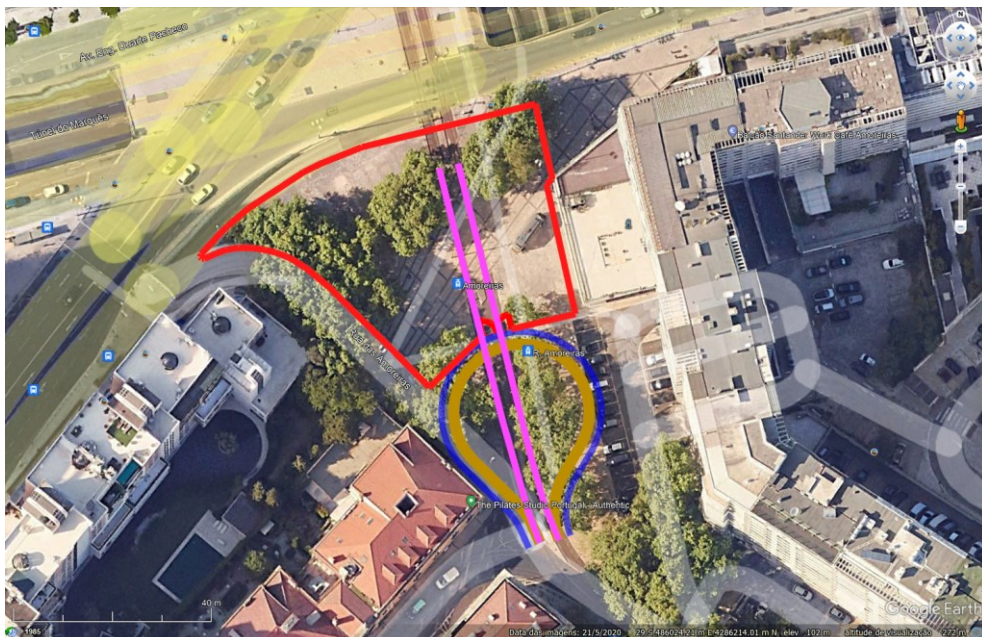


Figura 2 – Implantação em ortofotomapa, assinalando-se a rosa os novos carris a repor, e castanho a “raquete” provisória com raio do carril interior de 13m, com o alinhamento previsto para a implantação dos postes de catenária provisórios (azul). Limites dos estaleiro compatibilizado com a intervenção, e respetiva porta de acesso à sul, a vermelho.

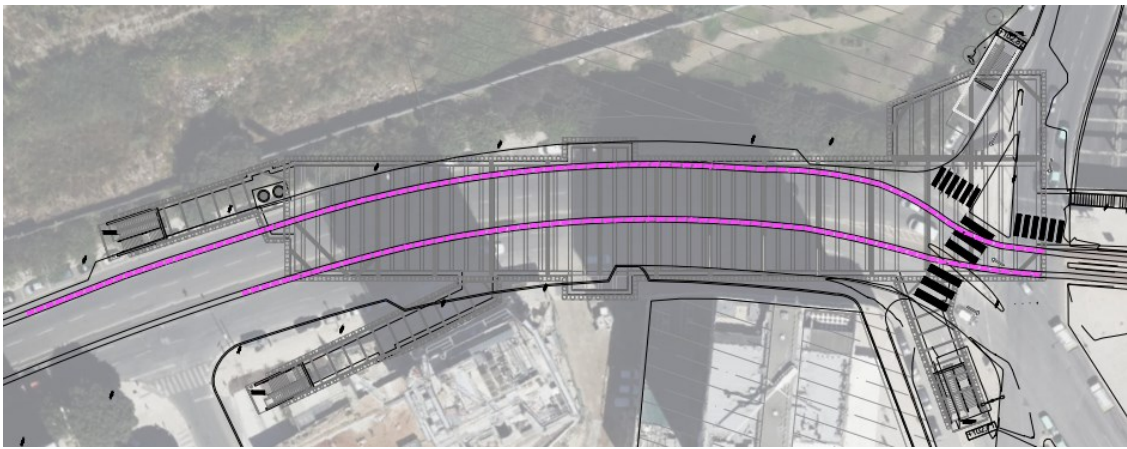


Figura 3 – Implantação em ortofotomapa com nova estação (estruturas definitivas e de contenção provisória).

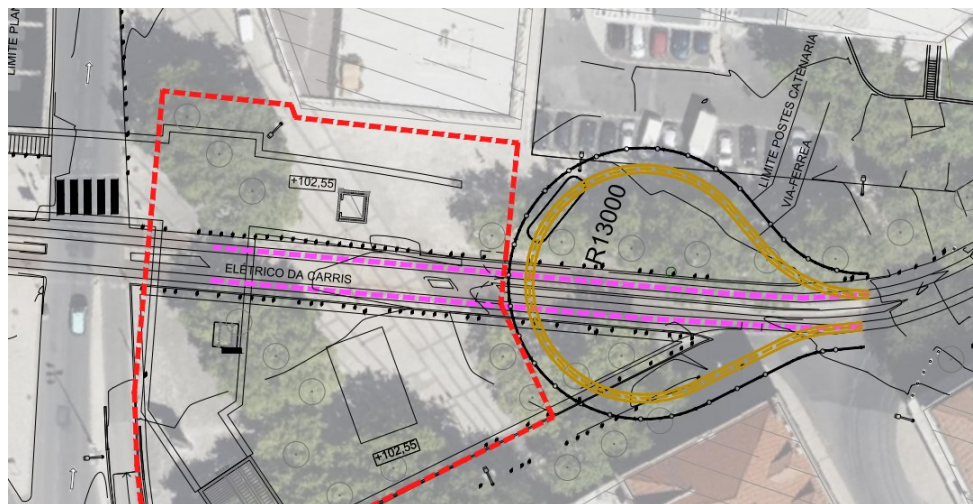


Figura 4 – Implantação em ortofotomapa com limites do estaleiro (vermelho) e raquete prevista para a inversão dos elétricos

Os trabalhos a desenvolver no âmbito da presente Empreitada, para a remoção e reposição da extensão de linha necessária envolvem intervenções específicas para a via férrea, sendo as principais a remoção dos carris existentes, dos postes e da catenária respetiva, e a instalação da “raquete”, que será executada pelos serviços técnicos da CARRIS, bem como todos os trabalhos de catenária da intervenção.

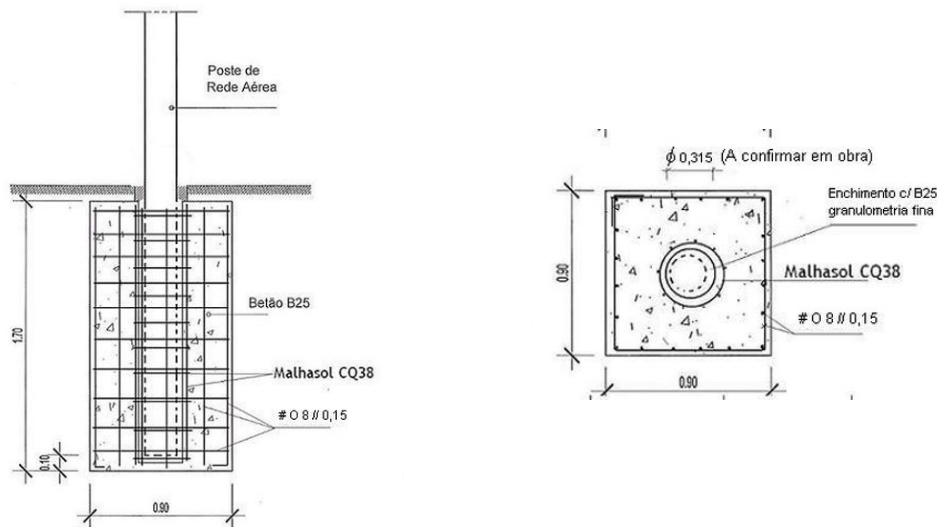


Figura 5 – Fundação dos postes a executar

Durante a construção da estação prevê-se assim a necessidade da desmontagem dos carris existentes e postes de catenária, que serão objeto de estudo e confirmação com a Carris.

De forma a manter em funcionamento a linha do elétrico E24, foi preconizada a materialização de uma “raquete” que irá permitir, durante a fase de obra, a continuidade da circulação do elétrico em Campolide.

Assim, será necessário proceder aos seguintes trabalhos:

- Levantamento da linha existente e desmonte dos postes de catenária;
- Amarração da linha existente nos pontos limite da intervenção;
- Instalação de estaleiro e respetivo acesso (portão) na zona junto à futura “raquete”;
- Construção de raquete com raio interior do carril R13m; e respetiva manutenção no decorrer dos trabalhos da Estação;
- Levantamento da raquete no fim dos trabalhos, aquando da reposição de superfície.
- Reassentamento da linha e postes de catenária (a priori nas posições existentes) e dos carris conforme traçado atual;

Para a execução dos trabalhos de rede aérea, dado que ocorrem em via publica aberta ao trânsito, será providenciado o necessário apoio policial.

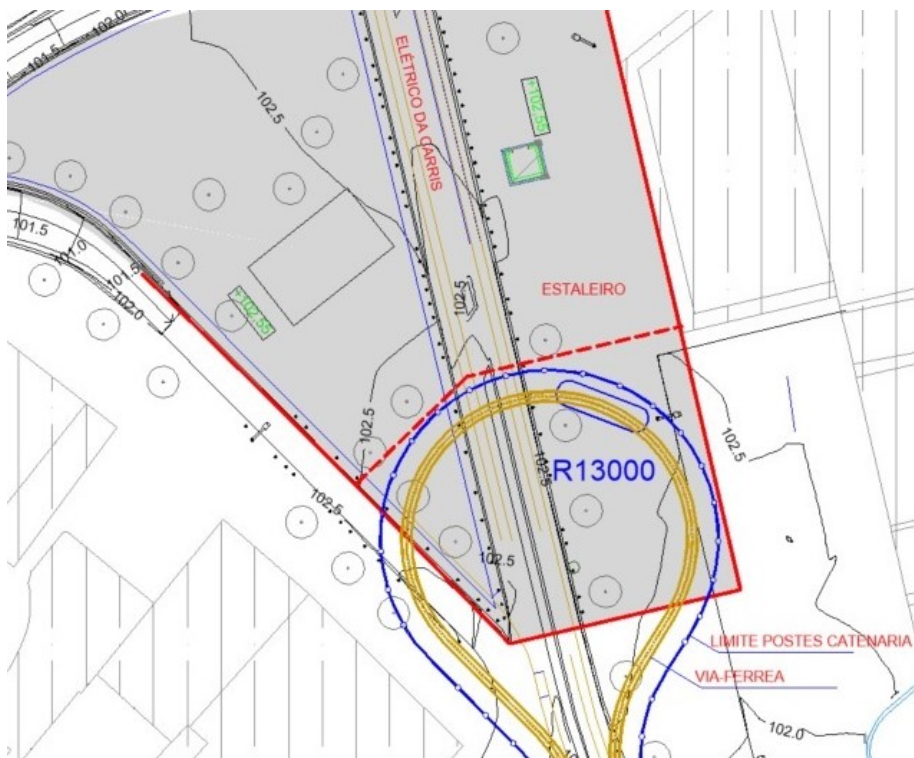


Figura 6 – “Raquete” com raio interior de 13m, para materialização da inversão da via férrea, e limite previsto dos postes de catenária; limites de estaleiro (traço interrompido);

No decorrer dos trabalhos, na zona da “raquete” será mantido o espaço-canal livre para a passagem do elétrico, garantindo-se que seja transitável com a catenária (a ~5,50m de altura) sempre em tensão.

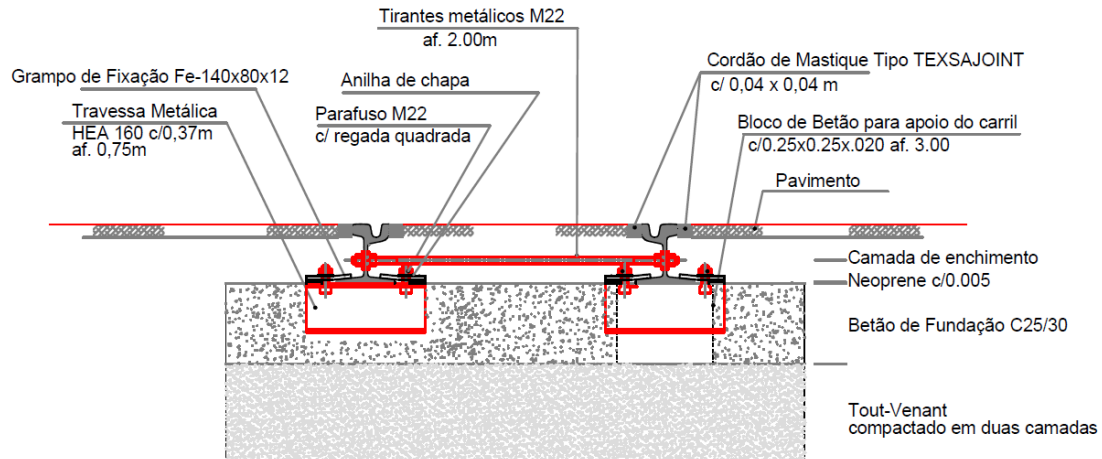
Os elementos condicionantes para o desenvolvimento do projeto encontram-se representados na planta geral (LVSSA MSA AP DTR EST CE DW 082101 0), nomeadamente:

- O limite da zona de estaleiro (em que se propõe manter a entrada do estaleiro conforme previsto, dadas as limitações de acessibilidades da zona);
- Postes de catenária existentes conforme levantamento topográfico na zona da estação, e área de implantação dos postes de catenária. Propõe-se a sua reposição sempre que possível na mesma localização, após os trabalhos;
- Limites das estruturas definitivas e das estruturas de contenção provisória da estação e respetivos acessos, para aferição da implantação dos postes. A profundidade da laje de cobertura da estação é compatível com a profundidade dos postes;
- Localização de infraestruturas de redes enterradas conhecidas, para auxílio na implantação dos postes de catenária, por efetuar, na zona da “raquete”.

Os trabalhos a executar pela CARRIS, consistem no fornecimento e assentamento dos materiais específicos da via para a raquete a executar no local, incluindo carril curvo, travessas de madeira, tirantes, eclises para juntas e fixações, após preparação da caixa pelo Empreiteiro (Figura 7).

Os trabalhos da rede aérea serão a executar pela CARRIS e incluem o fornecimento e assentamento dos materiais específicos da rede-aérea (catenária) para a raquete a executar no

local, incluindo fio de contacto, espiamentos e fixadores, após instalação pelo Empreiteiro dos postes de suporte da rede-aérea (PRA's).



FUNDAÇÃO EM BETÃO
COMPOSIÇÃO

Figura 7 – Fundação em betão para assentamento dos carris

