#### Conteúdo

1. AN	TECEDENTES	6
	ÁLISE DO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DA LIGAÇÃO FERROVIÁRIA ENTRE ÉVOR NORTE (ABRIL E MAIO DE 2018)	
	ROPOSTAS DE TRAÇADOS ALTERNATIVOS DA LINHA FERROVIÁRIA DE LIGAÇÃO ÉVORA NORTE (ABRIL E MAIO DE 2018)	. 11
2.1.1.	CORREDOR 1 (cor verde)	. 16
2.1.1.1.	Circular Ramo Nascente / Compatibilização com o Corredor 1	. 21
2.1.1.2.	Rotunda 1 (EN254, Rua Bento Jesus Caraça e Circular Ramo Nascente)	. 23
2.1.1.3. Nascento	Rotunda 2 (Av Almirante Gago Coutinho, Rua Padre Américo e Circular Ramo e) 27	
2.1.1.4.	Rotunda 3 (Estrada dos Aliados e Circular Ramo Nascente)	. 29
2.1.1.5.	Ruído e Vibrações	. 31
2.1.1.6.	Infraestruturas de água e esgotos	. 31
2.1.1.7.	Transporte de Mercadorias Perigosas, situação de derrame	. 31
2.1.1.8.	Acesso às quintas a norte da EN18	. 31
2.1.1.9.	Conclusões sobre o Corredor 1	. 32
2.1.2.	CORREDOR 2 (cor azul)	. 33
2.1.2.1.	Circular Ramo Nascente / Compatibilização com o Corredor 2	. 35
2.1.2.2.	Acessos à Qta do Evaristo e ao Bairro da Caeira	. 37
2.1.2.3.	CM1149 e ligação entre o Bº de Sto António e o Montinho de Ferro	. 38
2.1.2.4.	Passagem inferior na EN254 / vista protegida	. 39
2.1.2.5.	Infraestruturas de água, esgoto e eletricidade	. 40
2.1.2.6.	Transporte de Mercadorias perigosas, situação de derrame	. 40
2.1.2.7.	Acesso às quintas a norte da EN18	. 41
2.1.2.8.	Conclusões sobre o Corredor 2	. 42
2.1.3.	CORREDOR 3 (cor violeta)	. 43
2.1.3.1.	Circular Ramo Nascente / Compatibilização com o Corredor 3	. 45
2.1.3.2.	Bº do Degebe / passagem superior da EN254	. 47
2.1.3.3.	Montado e Sobro / Passagem Inferior	. 49
2.1.3.4.	Infraestruturas de água, esgoto e eletricidade	. 49

2.1.3.5.

2.1.3.6.	Conclusões sobre o Corredor 35	0
2.1.4.	CORREDOR 4 (cor magenta)5	1
2.1.4.1.	Circular Ramo Nascente / Compatibilização com o Corredor 45	3
2.1.4.2.	IP2 / Compatibilização com o Corredor 45	4
2.1.4.3.	Integração do Corredor 4 no Território5	6
2.1.4.4.	Conclusões sobre o Corredor 45	8
3. ANÁ	LISE QUANTITATIVA DOS 4 CORREDORES ALTERNATIVOS5	9
	ICLUSÃO6	
	Índice de Figuras	
Figura 2 - execução	28 de março 2017- Corredores apresentados em reunião IP/CME - Outubro 2017 - Planta Esquemática do traçado sujeito a EIA no âmbito do projeto do da Ferrovia Évora Norte / Elvas e Corredor 3 (à frente designado por Corredor 4),	le
Figura 3- corredore Figura 4- Figura 5 - Figura 6 - Figura 7-	Fotografia Aérea extraída do Google Map com implantação aproximada dos es ferroviários em análise 1, 2, 3 e 4	.0 .1 .3
Figura 8– Rodoviár Figura 9- Figura 10	Extrato da Planta de Ordenamento do PUE s/ escala, imagem do Perfil da Rede ia Principal Nível 1 e fotografia de arruamento existente com aquela classificação 1 Traçados do Corredor 1 e da Circular Ramo Nascente conforme PUE S/escala 2 I- Simulação em 3D do traçado rebaixado da Circular Ramo Nascente sob o Corredor 2	.8 !1
Figura 11 Figura 12 restabele Figura 13 em passa Figura 14 desnível	- Traçados coincidentes do Corredor1 e da Circular Ramo Nascente s/ escala	:3 :3 :4 :4
e à Rotur	i- Vista atual da Rua Bento Jesus Caraça. Troço a rebaixar para futura ligação à EN254 nda 1 da Circular Ramo Nascente2 i– Perfil transversal do Corredor 1 sobre a Circular Ramo Nascente entre as Rotundas	4
1 e 2 s/e	escala	5

Figura 17– Vista atual da zona compreendida entre a Qta dos Álamos e o Bº da Comenda, de	
Sul para Norte25	5
Figura 18– Fotomontagem com Corredor 1 sobre a Circular Ramo Nascente rebaixada 25	5
Figura 19- Simulação em 3D da Rotunda 2 na proximidade do Corredor 1 e restabelecimentos	
da Rua Padre Américo da Avenida Almirante Gago Coutinho em passagem inferior27	7
Figura 20– Vista atual da Av Almirante Gago Coutinho. Troço a rebaixar e a criar passagem	
inferior para ligação à Rotunda 2 da Circular Ramo Nascente rebaixada27	7
Figura 21– Vista atual da Rua Padre Américo. Área a rebaixar afeta à Rotunda 2 da Circular	
Ramo Nascente	7
Figura 22– Simulação em 3D da Rotunda 3 na proximidade do Corredor 1 e restabelecimento	
da Estrada dos Aliados em passagem inferior	Э
Figura 23- Perfil transversal do Corredor 1 sobre passagem inferior no restabelecimento da	
Estrada dos Aliados e Rotunda 3 da Circular Ramo Nascente rebaixada em relação ao terreno	
natural s/ escala29	Э
Figura 24– Estrada dos Aliados e Rotunda 3 de ligação à Circular Ramo Nascente – ANTES –	
DEPOIS	Э
Figura 25– Passagem inferior Km117.673, obra executada pelo IP e recebida pela CME -	
trabalhos de reparação do gerador de drenagem pluvial	J
Figura 26– Traçados do Corredor 1, atual EN18 e Variante à EN18 S/escala	
Figura 27– Acessos das quintas através da EN1832	
Figura 28-Traçados do Corredor 2 e Circular Ramo Nascente S/escala35	5
Figura 29– Passagem Superior da Circular Ramo Nascente sobre o Corredor 2 próximo do Rio	
Xarrama, vista a partir do Bº da Sra da Saúde, ANTES e DEPOIS	5
Figura 30- Passagem Superior da Circular Ramo Nascente sobre o Corredor 2, no arranque a	
partir do Bº S José da Ponte, ANTES e DEPOIS	5
Figura 31- Passagens Superiores sobre o Corredor 2 dos acessos à Qta do Evaristo e ao Bº da	
Caeira- ANTES – DEPOIS	7
Figura 32– Interrupção do CM1149 de acesso à indústria, quintas dispersas e quinta do	
Evaristo – ANTES - DEPOIS	3
Figura 33- Passagem Superior sobre o Corredor 2 do caminho de ligação entre o Bº de Sto	
António e o Montinho de Ferro – ANTES - DEPOIS38	3
Figura 34– Passagem Inferior da Estrada de Estremoz, EN254, sob o Corredor 2, visto a partir	
da cidade – ANTES - DEPOIS39	9
Figura 35– Sector de tomadas de vista do Centro Histórico de Évora na zona da Passagem	-
Inferior da Estrada do Redondo, EN254 – ANTES – DEPOIS	9
Figura 36– Aproximação à Cidade através da Estrada do Redondo, EN254, na Passagem Inferior	
sob o Corredor 2 – ANTES - DEPOIS	
Figura 37– Traçados do Corredor 2, atual EN18 e Variante à EN18 S/escala	
Figura 38– Acessos das quintas através da EN18	
Figura 39– Traçados do Corredor 3, da Circular Ramo Nascente e do IP2, S/ escala	
Figura 40– Passagem Superior da Circular Ramo Nascente sobre o Corredor 3 vista a partir do	_
Bº Sra da Saúde	6
Figura 41– Passagem Superior da Circular Ramo Nascente sobre o Corredor 3 vista a partir do	٠
Bº S José da Ponte	5

Figura 42- Passagem Superior da EN254 junto ao topo poente do Bº do Degebe,
desenvolvendo-se sobre área de montado – ANTES – DEPOIS
Figura 43– Passagem Superior da EN254 junto ao topo nascente do Bº do Degebe,
desenvolvendo-se em área de montado – ANTES – DEPOIS
Figura 44– Passagem Inferior a norte do Bº do Degebe, desenvolvendo-se em área de montado – ANTES - DEPOIS
Figura 45– Traçados do Corredor 4, da Circular Ramo Nascente e do IP2, S/ escala53
Figura 46– Passagem Superior da Circular Ramo Nascente sobre o Corredor 4 vista a partir do Bº Sra da Saúde
Figura 47– Passagem Superior da Circular Ramo Nascente sobre o Corredor 4 vista a partir do
Bº de S José da Ponte
Figura 48– Obras suspensas do IP2 junto à EN254 e integração do Corredor 4- ANTES – DEPOIS
Figura 49– Fotografia Aérea extraída do Google Map onde se destaca o rasgo do território
pelo IP2, evidenciando a adequabilidade do Corredor 4 em detrimento dos Corredores 1, 2 e 3
– ANTES - DEPOIS56
Figura 50– Cenário geral das obras suspensas do IP2, em zonas de escavação a rentabilizar na
execução do Corredor 4
Figura 51– Património arqueológico e arquitetónico identificado no PDME na área de estudo
dos corredores 1, 2, 3 e 4. S/escala63
<i>.</i>
Índice de Quadros
Quadro 1: Enquadramento do "Corredor 1" na Planta de Ordenamento do PDME16
Quadro 2: Enquadramento do "Corredor 1" na Planta de Condicionantes do PDME16
Quadro 3: Enquadramento do "Corredor 1" na Planta de Zonamento do PUE17
Quadro 4: Enquadramento do "Corredor 2" na Planta de Ordenamento do PDME33
Quadro 5: Enquadramento do "Corredor 2" na Planta de Condicionantes do PDME33
Quadro 6: Enquadramento do "Corredor 2" na Planta de Zonamento do PUE
Quadro 7- Enquadramento do "Corredor 3" na Planta de Ordenamento do PDME43
Quadro 8- Enquadramento do "Corredor 3" na Planta de Condicionantes do PDME43
Quadro 9- Enquadramento do "Corredor 3" na Planta de Ordenamento do PUE43
Quadro 10- Enquadramento do "Corredor 4" na Planta de Ordenamento do PDME51
Quadro 11- Enquadramento do "Corredor 4" na Planta de Condicionantes do PDME51
Quadro 12- Enquadramento do "Corredor 4" na Planta de Zonamento do PUE
Quadro 13- Quadro Alterado de Comparação de Alternativas
Quadro 14- Síntese dos Aspetos Negativos dos Corredores 1, 2, 3 e 4 (legenda: X negativo e XX
muito negativo)

Parecer sobre Estudo de Impacte Ambiental da Ligação Ferroviária entre Évora e Évora Norte — Variante de Évora Consulta Pública de 29/03/2018 a 14/05/2018 CME — Maio de 2018

# Parecer sobre o Estudo de Impacte Ambiental da ligação ferroviária Évora e Évora Norte – Variante de Évora

Consulta Pública de 29/03/2018 a 14/05/2018

CME – Maio de 2018

#### 1. ANTECEDENTES

No dia 29 de Janeiro de 2016, a pedido da Infraestruturas de Portugal, realizou-se uma reunião com a Câmara Municipal de Évora na qual foi entregue um exemplar do Estudo de Viabilidade da "Ligação Ferroviária Évora/Évora Norte". A proposta apresentada, coincidente com o traçado do antigo Ramal de Estremoz que atravessa a zona nascente da cidade, mereceu o consenso geral tendo sido deliberadopor unânimidade na Reunião de Câmara de 24 de Fevereiro de 2016 "manifestar preocupação com a solução de atravessamento da Cidade de Évora para Ligação Ferroviária Sines/Badajoz, nomeadamente quanto ao percurso de interrupção das ligações rodoviárias e pedonais e ao ruído. Manifestar junto do Conselho de Administração de Infraestruturas de Portugal aquela preocupação. Solicitar ao Senhor Ministro das Infraestruturas de Planeamento uma audiência para expor o assunto e procurar uma alternativa". A proposta do IP mereceu ainda discordância pública e desencadeou a criação de movimentos de cidadãos e o envolvimento de instituições, nomeadamente, o Município (Câmara e Assembleia Municipais), Uniões de Freguesias (Bacelo e Sª da Saúde, Centro Histórico, Malagueira e Horta das Figueiras), forças políticas (PCP, PS, PSD, BE, CDS), associações empresariais (NERE, ACDE, ANJE), que culminaram na realização de uma audição pública, promovida pela Assembleia Municipal de Évora, onde se registou um enorme consenso sobre os seguintes principais pontos:

- Defesa da construção da ligação ferroviária Sines / Évora / Espanha como projeto estruturante para o país e, também, para o Alentejo e para Évora desde que territorialmente adequado, economicamente articulado com a cidade e ambientalmente minimizado;
- Rejeição do troço ferroviário defendido pela IP e que atravessaria o tecido urbano da cidade partindo da estação ferroviária e usando o antigo e desativado ramal de Estremoz. As muitas e ponderosas razões para aquela rejeição foram devidamente apresentadas e fundamentadas;
- 3. Exigência de um estudo de alternativas àquele traçado ferroviário de modo a minimizar os impactos na cidade e no seu futuro desenvolvimento;
- 4. Exigência de uma estação / cais ou zona logística de mercadorias que potencie o uso daquela ferrovia para o desenvolvimento económico de Évora e da região;
- 5. A elaboração de um estudo de impacto ambiental para as alternativas ferroviárias que vierem a ser propostas.

Na sequência daquela audição pública e da reunião que se seguiu no Ministério do Planeamento e Infraestruturas (com a presença do Secretário de Estado das Infraestruturas, do Presidente da CME e do Presidente da IP), onde foram transmitidas as preocupações do município e entregue "Relatório Técnico de Avaliação do Estudo de Ligação Ferroviária entre as duas estações de Évora; Atual Estação de Évora/Futura Estação de Évora", Março de 2016, contendo análise do traçado proposto pelo IP e sugestões alternativas, o Governo determinou que o IP estudasse outras opções ao traçado daquele troço, tendo sido apresentados em Março de 2017 os corredores representados na Figura 1.

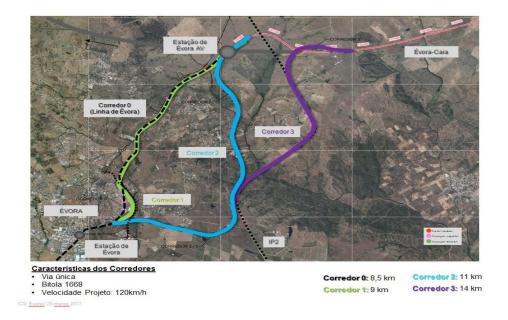


Figura 1-28 de março 2017- Corredores apresentados em reunião IP/CME

No dia **20 de junho de 2017**, o Presidente da CME transmitiu a cada instituição participante, incluindo as forças políticas, o estudo do IP com os corredores alternativos convocando uma reunião conjunta no sentido de se procurar consensualizar uma posição a transmitir ao IP e ao Governo.

Dessa reunião resultou a seguinte posição:

- Manifestar satisfação por, finalmente, ter sido elaborado um estudo sobre reais alternativas de traçado, conforme tinha sido solicitado, nomeadamente, na audição pública realizada pela AM Évora;
- Reiterar a defesa da construção da ligação ferroviária Sines / Évora / Espanha para mercadorias e passageiros como projeto estruturante para o país e, também, para o Alentejo e para Évora desde que territorialmente adequado, economicamente articulado com a cidade e ambientalmente minimizado;
- 3. Reafirmar a rejeição do troço ferroviário inicialmente defendido pela IP (agora identificado no estudo como "corredor 0") e que atravessaria o tecido urbano da cidade partindo da atual estação ferroviária e usando o antigo e desativado ramal de Estremoz. As muitas e ponderosas razões para aquela rejeição foram, em devido tempo, apresentadas e fundamentadas;
- Sublinhar que as alternativas de traçados, ora apresentadas, ainda terão que ser objeto de estudo de impacto ambiental e discussão pública pelo que nenhuma delas se considera como definitiva nesta fase;

- 5. Constatar que a alternativa identificada no estudo como "corredor 1" não apresenta alterações substanciais em relação ao "corredor 0". Com efeito, regista um ligeiro afastamento do troço inicial, reduzindo ligeiramente o impacto em parte da zona urbana mas agravando os problemas de inserção na parte da zona urbana (Bairro da Comenda) onde retoma o "corredor 0". Acresce, nesta opção, que se propõe ocupar parte do corredor rodoviário previsto para a construção da Variante Rodoviária Nascente à cidade, projeto estruturante para a mobilidade na cidade e cada vez mais urgente. Em suma, o impacto negativo é igual ou maior do que o do "corredor 0";
- 6. Constatar que as alternativas identificadas no estudo como "corredor 2" e "corredor 3", propondo inflexões para Nascente, ultrapassam a generalidade dos problemas e razões que levaram à rejeição do traçado inicialmente apontado pela IP. Contudo, o percurso inicial utiliza parte do ramal de Reguengos o qual se aproxima de zonas urbanas (passa a Sul dos Bairros de Santa Luzia e da Caeira e, ainda, do Degebe), ainda que de menor densidade, pelo que se defende o maior afastamento possível do edificado e medidas de mitigação adequadas. Assim, estes corredores parecem-nos alternativas aceitáveis a considerar para a fase seguinte, o estudo de impacto ambiental.

Reafirmar a exigência de uma estação / cais ou zona logística de mercadorias que potencie o uso daquela ferrovia para o desenvolvimento económico de Évora e da região. Não tem sentido e não é aceitável que Évora e a região não beneficiem desta ferrovia pelo que se considera essencial garantir esta infraestrutura, solicitando-se que o respetivo estudo avance.

Em **Outubro 2017**, durante um período de 20 dias úteis, de 3 a 31 de outubro de 2017, decorreu a Consulta Pública associada ao procedimento de avaliação de impacte ambiental que integra o processo de Licenciamento Único do projeto de ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia – Corredor internacional Sul.

Contudo, observando o traçado sujeito a EIA, concluímos que o corredor 3 (à frente designado por Corredor 4 no presente documento) da figura 1 se afigura como excluído das propostas em estudo se se mantiver a totalidade do traçado do EIA, uma vez que a configuração do términus poente da ferrovia não seria compatível com o início

deste Corredor, como se pode verificar na figura 2:

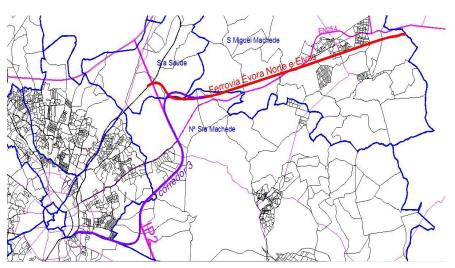


Figura 2 – Outubro 2017 - Planta Esquemática do traçado sujeito a EIA no âmbito do projeto de execução da Ferrovia Évora Norte / Elvas e Corredor 3 (à frente designado por Corredor 4). S/escala

A CME apresentou a sua participação no processo de consulta pública do EIA e reiterou a posição do município relativamente a cada um dos traçados propostos sublinhando que os corredores 2 e 3 (da Figura 1), seriam as propostas que, apesar de acarretarem impactos no território constituiriam as únicas alternativas viáveis do ponto de vista do concelho, da cidade e dos habitantes, por preencherem os seguintes critérios:

- 1. Permitem o crescimento da cidade para Nascente.
- 2. Mantêm a cidade como um todo, mantendo as sinergias entre bairros,
- 3. Mantêm a qualidade de vida dos habitantes,
- 4. Mantêm as vistas sobre a cidade.

Do ponto de vista da infraestrutura ferroviária qualquer das duas soluções:

- 1. Permite o aproveitamento parcial do espaço canal do Ramal de Reguengos que faz parte do domínio público ferroviário,
- 2. Permite uma futura expansão da via ferroviária,
- 3. Nomeadamente a duplicação da linha,
- 4. Possibilita quaisquer obras ou intervenções que venham a ser necessárias realizar na infraestrutura ferroviária.

Entre estes dois corredores, o **corredor 3**, que acompanha o alinhamento do traçado do IP2, afigurou-se, do ponto de vista do ordenamento do território a **solução mais adequada** uma vez que, a concentração de duas infraestruturas paralelas poderia absorver os efeitos acumulados de duas infraestruturas tão impactantes num território e não interferia diretamente com os bairros dispersos localizados na área envolvente da cidade, nomeadamente o Bairro do Degebe.

Do ponto de vista da infraestrutura ferroviária a solução do corredor 3 permitiria:

- Maior facilidade de afetação das propriedades já parcialmente expropriadas no âmbito do IP2;
- Rentabilizar os estudos já realizados no âmbito do IP2;
- Potenciar a realização simultânea das grandes obras de arte por executar no âmbito do IP2, como seja a ponte sobre o Rio Degebe.

A participação do município no EIA, termina destacando que o projeto da 1ª fase da obra, "Ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia - Corredor Internacional Sul", deveria ser revisto de forma a não comprometer a solução do Corredor 3 da 2ª fase da obra, Ligação Ferroviária Évora Norte e Évora.

# 2. ANÁLISE DO ESTUDO DE IMPACTE AMBIENTAL DA LIGAÇÃO FERROVIÁRIA ENTRE ÉVORA-ÉVORA NORTE (ABRIL E MAIO DE 2018)

O município de Évora toma conhecimento, no âmbito do processo de consulta pública do Estudo de Impacte Ambiental, da Ligação Ferroviária entre Évora e Évora Norte — Variante de Évora, atualmente em curso de 29/03/2018 a 14/05/2018 -, dos 3 traçados da linha ferroviária de ligação Évora-Évora Norte que apresenta significativas alterações face à proposta apresentada em Março de 2017 pela IP.

Assim, nesta fase damos a conhecer a perspetiva da CME, enquanto entidade com conhecimento relevante sobre o território em causa, procedendo a uma análise preliminar sobre os três corredores sujeitos a Estudo de Impacte Ambiental, bem como, sobre o antigo Corredor 3, que passámos a designar nesta proposta como **Corredor 4**, que consideramos imprescindível estudar.

Assim, a análise que se segue **incide sobre os 4 traçados representados na figura 3,** que apesar de não possuir o rigor desejável, uma vez que não houve acesso aos traçados vetoriais mas apenas às imagens em PDF que integram a consulta pública referida, correspondem maioritariamente a soluções apresentadas anteriormente, ou seja:

Corredor 1 - Traçado mantem-se.

**Corredor 2** – Traçado totalmente novo. Este traçado localizado entre a cidade e o anterior traçado 2, ocupa a encosta a nascente da cidade. Atravessa áreas residenciais envolventes da cidade.

**Corredor 3** – O traçado do corredor 3 passa a corresponder ao anterior corredor 2.

**Corredor 4** – Às três propostas, acima descritas, somámos a análise do antigo Corredor 3 que acompanha o IP2, que já não existe na presente proposta e que passámos a designar por **Corredor 4**.



Figura 3- Fotografia Aérea extraída do Google Map com implantação aproximada dos corredores ferroviários em análise 1, 2, 3 e 4.

## 2.1. PROPOSTAS DE TRAÇADOS ALTERNATIVOS DA LINHA FERROVIÁRIA DE LIGAÇÃO ÉVORA-ÉVORA NORTE (ABRIL E MAIO DE 2018)

Tendo tomado conhecimento do documento com a representação da última proposta dos traçados da linha ferroviária de ligação Évora-Évora Norte (Figura 4), a CME propôs-se a elaborar, para as 3 soluções apresentadas, um **enquadramento nos planos municipais de Ordenamento** em vigor no território, um **ensaio do impacto visual na paisagem** e uma avaliação preliminar da influência da sua construção quer na **mobilidade da zona nascente da cidade quer, no bem-estar da população do concelho**. Este exercício foi alargado à solução de traçado que acompanha o IP2, apresentado pelas Infraestruturas de Portugal em Março de 2017 (Corredor 4).

A avaliação municipal baseou-se sobretudo em sobreposições dos traçados apresentados com os planos em vigor, fotografias dos locais afetados e o reconhecimento dos traçados no terreno. No âmbito da nossa avaliação, propusemos ainda, às Juntas de Freguesias da área de influência dos traçados propostos, a emissão de parecer relativamente aos elementos que dispomos, enriquecendo o seu contributo com a integração de pareceres de proprietários afetados pelos traçados propostos para que possam, atempadamente, expor os impactes que preveem nas suas propriedades.

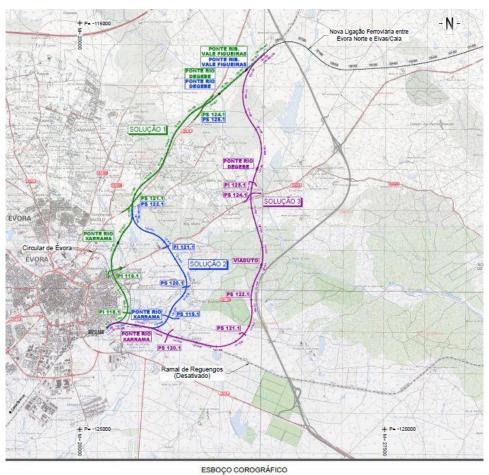


Figura 4- Abril 2018 - Corredores previstos em EIA -. S/escala

De acordo com as Figura 5, 6 e 7 verifica-se que a área de desenvolvimento dos traçados propostos, abrange territórios urbanos e rurais. Todos os traçados atravessam inicialmente, o

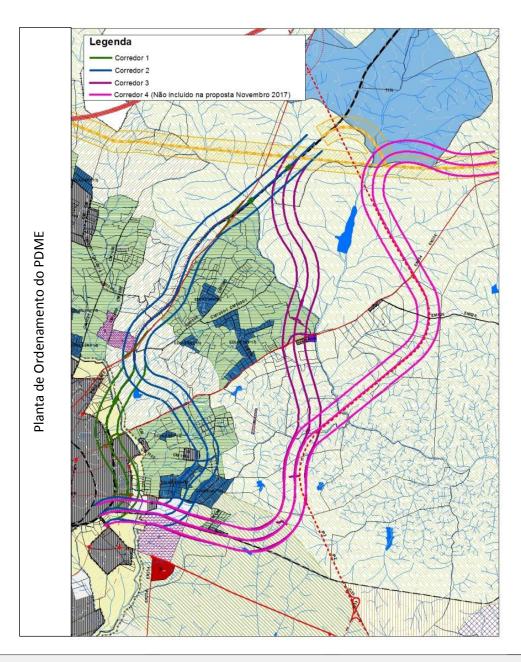
Parecer sobre Estudo de Impacte Ambiental da Ligação Ferroviária entre Évora e Évora Norte — Variante de Évora Consulta Pública de 29/03/2018 a 14/05/2018 CME — Maio de 2018

espaço urbano da cidade de Évora e bairros adjacentes, propriedades de pequena dimensão, que estão na origem de várias áreas residenciais de ocupação dispersa e propriedades agrícolas de grande dimensão. Os espaços urbanos da zona nascente da cidade são diretamente afetados uma vez que, todas as soluções apresentadas se desenvolvem muito próximas de zonas de habitação consolidada, devidamente identificadas nos PMOT em vigor, designadamente os bairros dos Álamos, Sra. da Saúde, Comenda, Urbanização nº1, Garcia de Resende, Bairros Periféricos à cidade, como o Bº 25 de Abril, Bº Sto. António, Bº Sta. Luzia e Bº da Caeira e também as quintinhas, constituem núcleos populacionais com uma estreita relação urbana com a cidade de Évora.

Por outro lado, as infraestruturas da rede rodoviária de Évora, representadas na Planta de Condicionantes e de Ordenamento do PDME, também serão fortemente afetadas, quer ao nível da mobilidade na zona nascente da cidade, quer ao nível do concelho, onde se irá construir mais uma infraestrutura linear com forte impacto na paisagem, valores naturais e construídos do concelho.

De facto as infraestruturas rodoviárias e ferroviárias construídas e previstas para o município constituem atualmente importantes obstáculos na paisagem municipal destacando-se a norte da cidade de Évora a autoestrada A6, a sul a linha ferroviária, a nascente da Cidade o itinerário principal (IP2), cuja construção foi iniciada mas, até à data, não concluída e a norte à ligação ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia cuja construção se prevê a curto médio/prazo.

Os impactes são igualmente significativos em espaço rural, uma vez que as propostas apresentadas atravessam o território numa área particularmente vocacionada para a proteção ambiental.



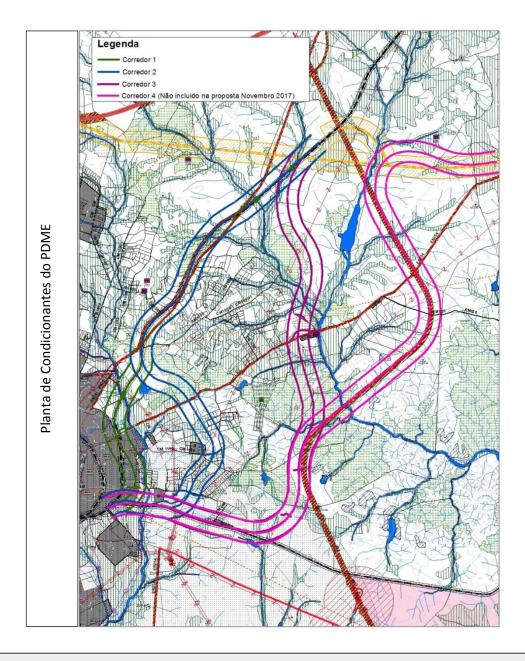


Figura 6 - Enquadramento dos "Corredores" na Planta de Condicionantes do PDME. S/escala

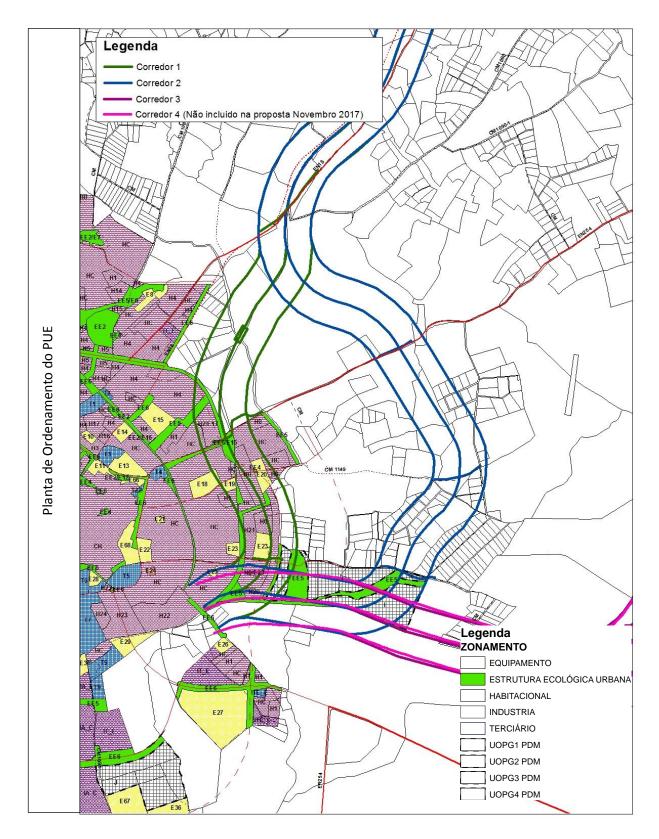


Figura 7- Enquadramento dos "Corredores" na Planta de Zonamento do PUE adaptada. S/escala

### 2.1.1. CORREDOR 1 (cor verde)

Corredor 1-Planta de Ordenamento PDME Freguesia Bacelo e Srª da Saúde		Faixa dos 200m
Solo Urbano – Cidade de Évora	V	<b>&gt;</b>
UOPG 1 - Frente Urbana Adjacente à Expo Évora-Parque de Exposições e de Atividades Económicas Regionais	~	<b>~</b>
ESPAÇOS AGRÍCOLAS E FLORESTAIS <u>Espaços rurais envolventes da cidade de Évora</u> (dentro da servidão ferroviária)	~	>
ESPAÇOS DE PROTEÇÃO AMBIENTAL  Zona de especial valor patrimonial  (dentro da servidão ferroviária)	~	<b>&gt;</b>
Cemitério do Espinheiro (dentro da servidão ferroviária)		>
ESPAÇOS DE PROTEÇÃO AMBIENTAL  Zona de proteção de bacia de alimentação de albufeiras  (dentro da servidão ferroviária)	v	<b>~</b>
Património Arquitetónico e Arqueológico (dentro da servidão ferroviária)		

Quadro 1: Enquadramento do "Corredor 1" na Planta de Ordenamento do PDME.

Corredor 1-Planta de Condicionantes PDME Freguesia Bacelo e Sr² da Saúde	Eixo da Via	Faixa dos 200m
Reserva Agrícola Nacional	<b>*</b>	<b>&gt;</b>
(dentro da servidão ferroviária)		
REN – Zonas ameaçadas pelas cheias	<b>~</b>	<b>V</b>
(em processo de aprovação pela CCDR)		
REN – Cursos de água leitos e margens	<b>~</b>	<b>V</b>
(em processo de aprovação pela CCDR)		
Domínio Público Hídrico - Linhas de água	~	~
Linha elétrica 60kv		
(dentro da servidão ferroviária)		
Rede Rodoviária Nacional		
Rua Bento Jesus Caraça, que liga à Estrada Nacional 254	<b>~</b>	~
EN18 que é atravessada pela linha em mais dois pontos		
Rede Rodoviária Municipal		
Estrada dos Aliados, que liga ao Bairro de Santa Luzia e à Rua Padre Américo que liga ao Bairro da Comenda e ao Bairro 25 de	~	~
Abril		
Montados de Sobro e Azinho	<b>~</b>	V
(dentro da servidão ferroviária)		
Cemitério do Espinheiro		V
(dentro da servidão ferroviária)		
Condutas	<b>V</b>	<b>V</b>
3 Condutas de abastecimento de água		
Drenagem de Águas Residuais – Emissário de Esgoto	<b>V</b>	<b>V</b>
(parte do troço está dentro da servidão ferroviária)		
Limites de servidão aeronáutica	<b>~</b>	<b>V</b>
(parte do troço está dentro da servidão ferroviária)		

Quadro 2: Enquadramento do "Corredor 1" na Planta de Condicionantes do PDME

Corredor 1-Planta de Zonamento do PUE		Eixo da Via	Faixa dos 200m
	EE4		<b>&gt;</b>
Estrutura Ecológica Urbana	EE5	<b>~</b>	<b>&gt;</b>
	EE6	>	~
	E16	>	<b>&gt;</b>
Fruissmantes	E17		<b>&gt;</b>
Equipamentos	E19		<b>&gt;</b>
	E23	<b>~</b>	<b>&gt;</b>
	HC		<b>&gt;</b>
	HO	<b>&gt;</b>	<b>&gt;</b>
Habitacional	H1		<b>&gt;</b>
napitacional	H4		~
	H20	~	~
	H21	<b>~</b>	~

Quadro 3: Enquadramento do "Corredor 1" na Planta de Zonamento do PUE

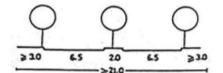
A solução apresentada no documento em análise como Corredor 1 é uma variante ao corredor existente (antigo ramal de Estremoz), sendo proposta uma inflexão para nascente ao traçado original da ferrovia.

Trata-se do traçado que afeta diretamente a maior percentagem da população do município alterando a sua qualidade de vida, não só em termos de mobilidade, mas, sobretudo, em termos de bem-estar, uma vez que, a população residente nos bairros confinantes com a ferrovia, a médio longo prazo, sofrerá com o ruído e os efeitos vibratórios associados à passagem diária de pelo menos 11 comboios em 2021 e 34 em 2045 (de acordo com o "Volume 17 do Estudo de Impacte Ambiental – aditamento 1- ligação ferroviária Évora - Caia)", ou de 22 comboios no ano de 2020 e 28 em 2026 (de acordo com o Volume 6 do presente EIA – Évora – Évora Norte).

É uma solução que em área rural aproveita grande parte do espaço canal da ferrovia existente, mitigando alguns impactes da reativação da totalidade do troço da linha que atravessa o espaço urbano, através de um desvio, para uma zona de expansão da cidade, mas agrava outros, designadamente devido à proximidade dos bairros residenciais a nascente da cidade, da ocupação de territórios destinados à expansão habitacional, à construção de equipamentos e de parte do corredor rodoviário previsto para a **Circular Ramo Nascente** (Variante Rodoviária Nascente) prevista em PDM, cuja construção é considerada urgente e estruturante para a mobilidade na cidade.

De facto, a **Circular Ramo Nascente**, com categoria de Rede Rodoviária Principal Nível 1 (Figura 8), perfil igual ou maior que 21 metros (Plano de Urbanização de Évora / Aviso 12113/2011), reveste-se de elevada importância, uma vez que a sua construção terá as seguintes vantagens:





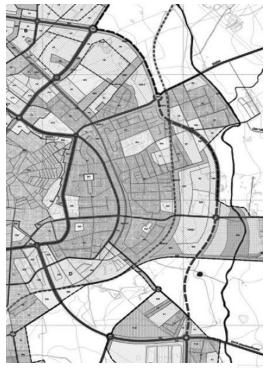


Figura 8– Extrato da Planta de Ordenamento do PUE s/ escala, imagem do Perfil da Rede Rodoviária Principal Nível 1 e fotografia de arruamento existente com aquela classificação

- a) Promoção de "ligações urbanas estruturantes e ligações á rede regional supletivamente, ligações entre sectores da Cidade" segundo alínea a) ponto 2 do artº34º do referido regulamento,
- b) Desvio do trânsito de passagem Sines e/ou Beja/Espanha, função da futura IP2, que atualmente atravessa a cidade através da Avenida São João de Deus, de todo o tipo de viaturas incluindo indesejavelmente de veículos pesados e de mercadorias, potenciando a,
- c) Utilização da Avenida São João de Deus com funções urbanas e recreativas, conforme já acontece nos arruamentos que fazem parte do restante anel envolvente da muralha.

Este traçado do Corredor 1 compromete a futura construção desta importante infraestrutura rodoviária urbana visto apresentar troços **coincidentes**, **sobrepostos** ou **muito próximos da mesma**.

O traçado da Circular Ramo Nascente representado na cartografia do presente Estudo de Impacto Ambiental encontra-se incorreto visto não corresponder à Planta de Zonamento do Plano de Urbanização de Évora em vigor.

Por outro lado, o Corredor 1 atravessa afetando negativamente as áreas zonadas no PUE (Figura 7), identificadas no quadro 3, das quais se destacam:

- a) Da Estrutura Ecológica Urbana a Zona Verde <a href="EE6/E16"><u>EE6/E16</u></a> constitui um espaço verde de proximidade com faixa de proteção às redes viária e ferroviária, salvaguardando "uma barreira de vegetação para defesa contra o ruído e poluição atmosférica e redução do impacto visual" segundo alínea b), ponto 3, Artº36ºC do referido regulamento e circuito de manutenção,
- b) Dentro dos Equipamentos a mancha <u>E20</u> correspondente à Escola da Comenda a complementar com equipamentos de apoio à função habitacional e <u>E23</u> destinada a equipamentos de apoio à função habitacional composta por três parcelas em parte já ocupadas com clube desportivo Sport Lisboa Évora e Universidade de Évora,
- c) E a zona Habitacional correspondente às Zona de Expansão Habitacional H0, H20 e H21, de destacar "o conjunto a edificar ao longo da via a criar", Circular Ramo Nascente, que constituirá uma importante frente da cidade.

De acordo com a Planta de Ordenamento do PDME (Figura 6) o traçado proposto entra em solo rural já dentro do espaço canal existente e atravessa territórios qualificados no PDM como "Espaços rurais envolventes da cidade de Évora", seguido de "Zonas de especial valor patrimonial" e, por fim, encontra a linha Évora Norte-Caia em "Zonas de proteção de bacia de alimentação de albufeiras". Na área de influência da linha, ou seja a menos de 200m de distância do corredor ferroviário a reativar, encontra-se ainda o cemitério do Espinheiro e a UOPG 1 – Frente Urbana Adjacente à Expo Évora-Parque de Exposições e de Atividades Económicas Regionais.

Os "Espaços rurais envolventes da cidade de Évora" correspondem a espaços agrícolas e florestais com significado relevante em termos biofísicos, paisagísticos e patrimoniais, onde se pretende preservar um conjunto de estruturas rurais e simultaneamente estabelecer uma reserva de solo para futura expansão urbana.

As "Zonas de especial valor patrimonial" são territórios de reconhecido interesse natural e paisagístico, caracterizadas pela notável densidade e relevância histórica do património construído, cobertas por montados com elevada estabilidade e produtividade que constituem habitats importantes para a conservação da natureza e da biodiversidade. O PDME só admite nestes espaços intervenções compatíveis com a salvaguarda e valorização dos patrimónios natural, arqueológico e construído.

Por fim, as "Zonas de proteção de bacia de alimentação de albufeiras", tal como sugere a própria designação correspondem a espaços que drenam para albufeiras e que no caso concreto correspondem à bacia drenante da albufeira do Monte Novo que assegura o armazenamento de água para abastecimento público onde as ocupações devem garantir não só a suficiência do recurso mas, igualmente, a sua qualidade.

Relativamente às condicionantes em vigor no território, o troço de linha alternativo desenvolve-se maioritariamente dentro do espaço canal da servidão ferroviária existente

Parecer sobre Estudo de Impacte Ambiental da Ligação Ferroviária entre Évora e Évora Norte — Variante de Évora Consulta Pública de 29/03/2018 a 14/05/2018 CME — Maio de 2018

intercetando várias condicionantes, designadamente, a rede rodoviária nacional e a rede rodoviária municipal, algumas linhas de água, condutas de abastecimento e de drenagem de águas residuais.

### 2.1.1.1. Circular Ramo Nascente / Compatibilização com o Corredor

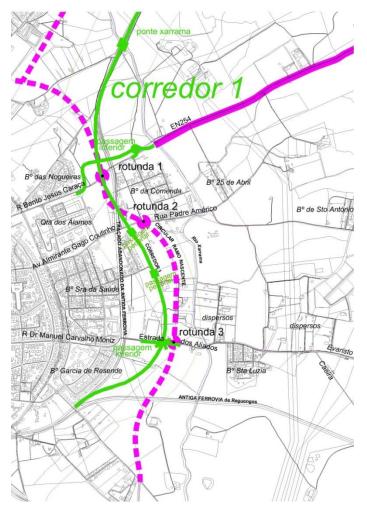


Figura 9- Traçados do Corredor 1 e da Circular Ramo Nascente conforme PUE S/escala

Tal como já referido o traçado do Corredor 1 coincide, sobrepõe-se e acompanha o traçado da Circular Ramo Nascente em toda a extensão dentro do perímetro urbano da cidade (Figura 9).

O Estudo Prévio do Corredor 1 contempla dentro da zona urbana de Évora:

- Ferrovia com implantação à superfície e/ou sobre aterros,
- Duas passagens inferiores nos restabelecimentos da EN254 e Estrada dos Aliados,
- Duas passagens pedonais elevadas.

Pressupõe-se pela solução do **Corredor 1** que se propõe nesta fase:

- A eliminação da ligação rodoviária entre a Avenida Gago Coutinho e a Rua Padre Américo,
- A não execução da Circular Ramo Nascente.

comprometendo o ordenamento da cidade, motivo porque se torna indispensável aferir como poderão conviver estas duas vias: rodoviária e ferroviária.

O Corredor 1 com implantação à superfície, obrigará a que a Circular Ramo Nascente se desenvolva em zona rebaixada em toda a extensão, escavação superior a 6 metros de altura.



Figura 10- Simulação em 3D do traçado rebaixado da Circular Ramo Nascente sob o Corredor 1

A alteração do projeto e a execução da obra da Circular Ramo Nascente teriam, por isso, necessariamente que integrar o projeto e obra da Variante de Évora/Ligação Ferroviária entre Évora e Évora Norte.

A execução da Circular Ramo Nascente numa fase posterior seria totalmente inviável.

Constituiria, por isso, um ónus significativo a afetar às Infraestruturas de Portugal, integrado na obra do Corredor 1.

Mas será a Circular Ramo Nascente rebaixada viável?

Nos pontos 2.1.1.1 a 2.1.1.3 descrevem-se os efeitos desta obra do ponto de vista urbanístico e seu enquadramento ou não enquadramento nas estratégias do Plano de Urbanização de Évora.

### 2.1.1.2. Rotunda 1 (EN254, Rua Bento Jesus Caraça e Circular Ramo Nascente)

A proposta das IP de Janeiro de 2016, de passagem superior da EN254 com viaduto sobrelevado foi abandonada, face à contestação apresentada pela CME através do "Relatório Técnico de Avaliação do Estudo de Ligação Ferroviária entre as duas estações de Évora; Atual Estação de Évora/Futura Estação de Évora", de Março de 2016.

Propõe-se agora uma passagem inferior na EN254 sob o Corredor 1.

Esta solução suscita, ainda assim, grandes dúvidas quanto à sua exequibilidade visto:

- O traçado do Corredor 1 ser coincidente com o traçado da Circular Ramo Nascente,
- O restabelecimento da EN254 ser em passagem inferior,
- Obrigando à execução rebaixada da Rotunda 1 da Circular Ramo Nascente,
- Obrigando assim **ao rebaixamento da Rua Bento Jesus Caraça**, para inserção na Rotunda 1,
- Obrigando ao **traçado rebaixado da Circular Ramo Nascente entre as Rotundas 1 e 2.**, conforme documentado nas figuras abaixo 11 a 18.

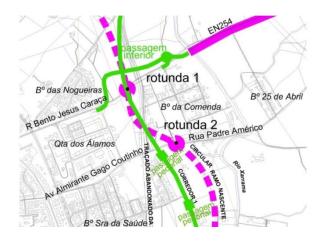


Figura 11- Traçados coincidentes do Corredor1 e da Circular Ramo Nascente s/ escala

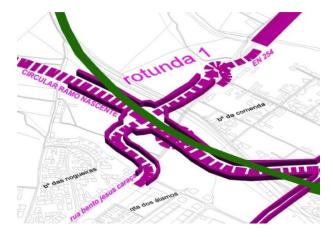


Figura 12- Simulação em 3D do Corredor 1 sobre a Rotunda 1, Circular Ramo Nascente e restabelecimentos da EN254 e Rua Bento Jesus Caraça



Figura 13- Vista da EN254 com Corredor 1 à superfície e traçado rebaixado da estrada nacional em passagem inferior, afetando o enquadramento da Cidade de Évora

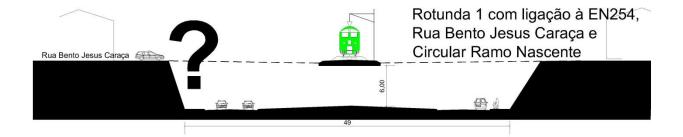


Figura 14- Perfil transversal do Corredor 1 sobre a Rotunda 1 da Circular Ramo Nascente e desnível previsível no restabelecimento da Rua Bento Jesus Caraça s/escala



Figura 15- Vista atual da Rua Bento Jesus Caraça. Troço a rebaixar para futura ligação à EN254 e à Rotunda 1 da Circular Ramo Nascente

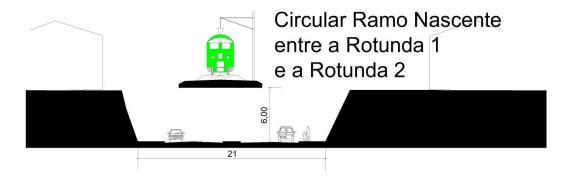


Figura 16– Perfil transversal do Corredor 1 sobre a Circular Ramo Nascente entre as Rotundas 1 e 2 s/ escala



Figura 17– Vista atual da zona compreendida entre a Qta dos Álamos e o Bº da Comenda, de Sul para Norte



Figura 18– Fotomontagem com Corredor 1 sobre a Circular Ramo Nascente rebaixada

#### A solução levaria a:

- Rutura entre os bairros das Nogueiras, Álamos e Comenda, e estabelecimentos de saúde de ensino e comerciais,
- Criação de áreas intersticiais descaracterizadas entre os eixos rodoviários, ferroviário e zonas residenciais,
- Inviabilidade de implementação do PUE quanto a expansões habitacionais (H2) e espaços de equipamento e verdes de proximidade (EE6/E16),
- Suscetibilidade de risco estrutural das construções existentes contíguas às vias a rebaixar; Circular Ramo Nascente, Rua Bento Jesus Caraça e EN254, tendo em conta o volume de escavações e sustentabilidade do solo,
- Acesso inviabilizado ou dificultado aos prédios confinantes com as vias rebaixadas,
- Perda de qualidade de vida para os habitantes afetados,
- Zona Especial de Proteção do Centro Histórico de Évora comprometida face ao enquadramento na aproximação pela EN254,
- Avultadas obras de modelação de terreno e de construção civil a afetar à IP.

## 2.1.1.3. Rotunda 2 (Av Almirante Gago Coutinho, Rua Padre Américo e Circular Ramo Nascente)

Apesar de omissa no Estudo Prévio, teria de ser contemplada nesta fase a execução da Rotunda 2 a partir do troço rebaixado da Circular Ramo Nascente sob o Corredor 1.

A sua exequibilidade suscita dúvidas visto:

- O traçado do Corredor 1 sobrepor-se à Circular Ramo Nascente,
- Obrigando à execução rebaixada da Rotunda 2 e da Circular Ramo Nascente,
- Obrigando ao rebaixamento dos restabelecimentos da Avenida Almirante Gago Coutinho e da Rua Padre Américo,
- Criando uma passagem inferior na Avenida Almirante Gago Coutinho, não prevista no presente Estudo Prévio,



Figura 19- Simulação em 3D da Rotunda 2 na proximidade do Corredor 1 e restabelecimentos da Rua Padre Américo da Avenida Almirante Gago Coutinho em passagem inferior



Figura 20– Vista atual da Av Almirante Gago Coutinho. Troço a rebaixar e a criar passagem inferior para ligação à Rotunda 2 da Circular Ramo Nascente rebaixada



Figura 21– Vista atual da Rua Padre Américo. Área a rebaixar afeta à Rotunda 2 da Circular Ramo Nascente

#### A solução levaria a:

- Rutura entre os bairros da Comenda, Álamos, Sra da Saúde, 25 de Abril, Sto António e acesso a estabelecimentos de ensino (EB1 da Comenda e EB23 André de Resende), de saúde (Hospital e Centro de Saúde) e comerciais,
- Criação de áreas desniveladas, intersticiais e descaracterizadas entre os eixos rodoviário, ferroviário e zonas residenciais,
- Inviabilidade de implementação do PUE quanto a expansões habitacionais (H0) e espaços de equipamento (E20),
- Suscetibilidade de risco estrutural das construções contíguas às vias a rebaixar;
   Circular Ramo Nascente, Avenida Gago Coutinho e Rua Padre Américo, tendo em conta o volume de escavações e a sustentabilidade do solo,
- Acesso inviabilizado ou dificultado aos prédios confinantes com as vias rebaixadas, nomeadamente o acesso à escola EB1 da Comenda,
- Perda de qualidade de vida para os habitantes afetados,
- Avultadas obras de modelação de terreno e de construção civil a afetar à IP.

#### Rotunda 3 (Estrada dos Aliados e Circular Ramo Nascente) 2.1.1.4.

A passagem inferior prevista na Estrada dos Aliados levaria a que a Rotunda 3 e a Circular Ramo Nascente se desenvolvam rebaixadas em relação ao terreno natural (Figuras 22 a 24).

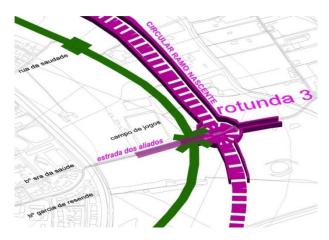


Figura 22- Simulação em 3D da Rotunda 3 na proximidade do Corredor 1 e restabelecimento da Estrada dos Aliados em passagem inferior

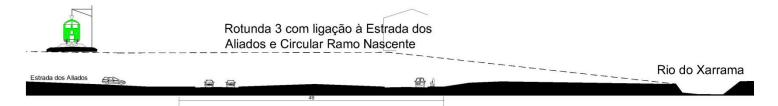


Figura 23- Perfil transversal do Corredor 1 sobre passagem inferior no restabelecimento da Estrada dos Aliados e Rotunda 3 da Circular Ramo Nascente rebaixada em relação ao terreno natural s/ escala

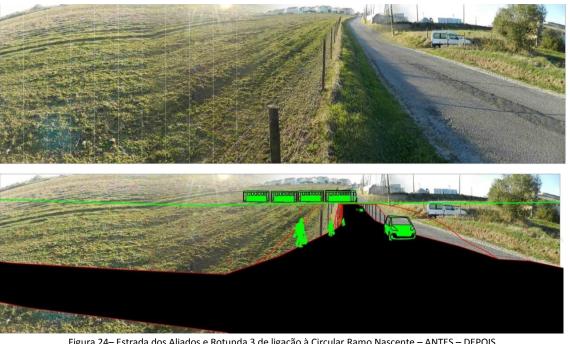


Figura 24– Estrada dos Aliados e Rotunda 3 de ligação à Circular Ramo Nascente – ANTES – DEPOIS

#### Esta solução levaria a:

- Eliminação da ligação de proximidade entre os bairros da Sra da Saúde, Garcia de Resende, Sta Luzia, Caeira, Qta do Evaristo e ainda os estabelecimentos de desporto, ensino e comerciais.
- Comprometendo a expansão habitacional e de equipamentos, tendo em conta a significativa alteração à topografia natural do terreno,
- Criação de áreas intersticiais descaracterizadas entre os eixos rodoviários, ferroviário e zonas residenciais,
- Inviabilidade de implementação do PUE quanto a expansões habitacionais (H20) e espaços de equipamento (E23) e espaços verdes de proximidade (EE5),
- Acesso inviabilizado ou dificultado aos prédios confinantes com a Circular Ramo Nascente rebaixada,
- Perda de qualidade de vida para os habitantes afetados,
- Avultadas obras de modelação de terreno e de construção civil a afetar à IP.

O rebaixamento da Circular Ramo Nascente em toda a sua extensão, obrigaria também à solução de recurso a geradores para descarga das águas pluviais.

Esta situação já acontece atualmente nas passagens inferiores que foram executadas pelas Infraestruturas de Portugal recebidas pela Câmara Municipal. A pesada manutenção e reparação desses aparelhos é por isso suportada pela autarquia (Figura 25),

A extensão rebaixada de perto 2 quilómetros da Circular Ramo Nascente e dos respetivos restabelecimentos constitui uma solução totalmente **impraticável e inaceitável** pelos seguintes motivos:

- Ónus para o município da manutenção e/ou reparação de todos os geradores necessários,
- Em caso de colapso dos geradores, a Circular Ramo Nascente não poderia ser utilizada, levando a uma situação de caos na circulação rodoviária,
- Comprometendo o acesso à cidade pela EN254,
- Comprometendo a ligação de todos os bairros a nascente daquela via.



Figura 25– Passagem inferior Km117.673, obra executada pelo IP e recebida pela CME - trabalhos de reparação do gerador de drenagem pluvial

#### 2.1.1.5. Ruído e Vibrações

O Corredor 1 atravessa **zona urbana sensível** com uso **habitacional** e **equipamentos escolares** onde os valores limite desejáveis de 55dB(A) para o indicador Lden e 45dB(A) para o indicador Ln (pág45 do Volume 6 "Predição e Avaliação de Impactes Ambientais" do Estudo Prévio em EIA).

Segundo o Estudo Prévio estes **valores serão largamente ultrapassados** quer não só na fase de construção onde poderão exceder os 80dB(A) (pág53 do Volume 6) como ainda na fase de exploração 59dB(A) para o indicador Ln e 66dB(A) para o indicador Lden no ano de 2026 na faixa até 50m da via férrea (pág55 do Volume 6).

Considera-se por isso que o Corredor 1 criará grave prejuízo para os habitantes da zona urbana afetada.

#### 2.1.1.6. Infraestruturas de água e esgotos

Mantém-se os constrangimentos anteriormente apontados no "Relatório Técnico de Avaliação do Estudo de Ligação Ferroviária entre as duas estações de Évora; Atual Estação de Évora/Futura Estação de Évora", Câmara Municipal de Évora, Março de 2016, quer no que respeita ao traçado da ferrovia e no que respeita às passagens inferiores propostas com execução de negativos para a instalação de redes de água, execução de galerias para aceder a infraestruturas de abastecimento de água e de drenagem de águas residuais domésticas e/ou pluviais bem como a necessidade de desvios de condutas adutoras pertencentes á gestão da empresa Águas do Vale do Tejo.

#### 2.1.1.7. Transporte de Mercadorias Perigosas, situação de derrame

Mantêm-se os constrangimentos anteriores apontados em Março de 2016, numa situação de derrame, quer pela impraticabilidade de isolamento da área urbana afetada, quer pela dificuldade de atuação das entidades, tendo em conta a ocupação da envolvente do corredor ferroviário.

### 2.1.1.8. Acesso às quintas a norte da EN18

A reativação do ramal de Estremoz na zona rural levaria à eliminação de acessos de quintas localizadas a norte da EN18.

Esta situação teria de ser mitigada através da execução simultânea da Variante à EN18, investimento a afetar à obra do Corredor 1 Figuras 26 e 27).

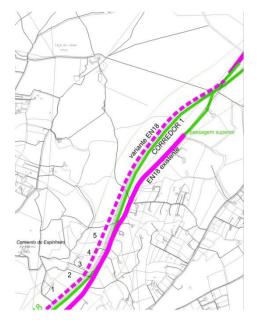


Figura 26- Traçados do Corredor 1, atual EN18 e Variante à FN18 S/escala



Figura 27- Acessos das quintas através da EN18

#### 2.1.1.9. Conclusões sobre o Corredor 1

- i. Compromete a execução da Circular Ramo Nascente, inviabilizando o fecho da Circular da Cidade de Évora entre o Ramo Sul e Ramo Norte já concluídos,
- ii. Compromete o crescimento da cidade para Nascente, nos termos do Plano de Urbanização de Évora,
- iii. Divide a cidade eliminando a ligação existente de proximidade entre os bairros nascente e poente da ferrovia; Bairros das Nogueiras, Quinta dos Álamos, Sra da Saúde, Comenda, 25 de Abril, Sto António, Sta Luzia, Caeira, zonas de quintas do Evaristo, Caeira e Montinho de Ferro e estabelecimentos de ensino, de saúde e comerciais,
- iv. Constitui uma elevada perda de qualidade de vida dos habitantes em termos de ruído, vibrações, instalação de rede de média tensão provocados pelo Corredor Ferroviário,
- v. Compromete a Zona Especial de Proteção do Centro Histórico de Évora tendo em conta as obras de arte na passagem inferior da EN255, afetando a vista sobre o conjunto classificado,
- vi. Obriga a avultadas obras a afetar as Infraestruturas de Portugal, nomeadamente:
  - Circular Ramo Nascente rebaixada em particular as Rotundas 1, 2 e 3 e,
  - Restabelecimentos rebaixados das vias existentes na sua inserção à Circular Ramo Nascente; Rua Bento Jesus Caraça, Av Almirante Gago Coutinho, Rua Padre Américo e Estrada dos Aliados,
  - Negativos para a instalação de redes de água, execução de galerias para aceder a infraestruturas de abastecimento de água e drenagem de esgotos, bem como desvio de condutas adutoras,
  - Variante à Estrada de Estremoz, EN18.

### 2.1.2. CORREDOR 2 (cor azul)

Corredor 2 - Planta de Ordenamento PDME	Eixo da	Faixa dos
Freguesia Bacelo e Srª da Saúde	Via	200m
Solo Urbano – Cidade de Évora	<b>~</b>	<b>~</b>
UOPG 1 - Frente Urbana Adjacente à Expo Évora-Parque de Exposições e de Atividades Económicas Regionais	<b>~</b>	<b>~</b>
ESPAÇOS AGRÍCOLAS E FLORESTAIS		· ·
Espaços rurais envolventes da cidade de Évora (dentro da servidão ferroviária)		•
ESPAÇOS AGRÍCOLAS E FLORESTAIS	_	· ·
Espaços de pequena propriedade	•	•
Bairro <u>Santa Luzia</u> - (dentro da servidão ferroviária)		~
Bairro Santo António		~
Cemitério do Espinheiro (dentro da servidão ferroviária)		~
Área Especial de Comércio e Equipamentos – Expo Évora Parque de exposições e atividades económicas regionais		
(dentro da servidão ferroviária)		•
Espaços de edificação em solo rural periurbano – <u>Cotovelos</u>	~	~
Espaços de edificação em solo rural periurbano – Quinta do Evaristo		~
ESPAÇOS DE PROTEÇÃO AMBIENTAL		
Zona de especial valor patrimonial	<b>~</b>	~
(parte do troço está dentro da servidão ferroviária)		
ESPAÇOS DE PROTEÇÃO AMBIENTAL	_	· ·
Zona de proteção de bacia de alimentação de albufeiras (dentro da servidão ferroviária)	•	_
Património Arquitetónico e Arqueológico		

Quadro 4: Enquadramento do "Corredor 2" na Planta de Ordenamento do PDME.

Corredor 2- Planta de Condicionantes PDME		Faixa dos
Freguesia Bacelo e Srª da Saúde	Via	200m
Reserva Agrícola Nacional	>	<b>&gt;</b>
REN – Zonas ameaçadas pelas cheias (em processo de aprovação pela CCDR)	~	<
REN – Cursos de água leitos e margens (em processo de aprovação pela CCDR)	~	<
Linha elétrica 60kv	<b>&gt;</b>	<b>&gt;</b>
Domínio Público Hídrico - Linhas de água	>	<b>&gt;</b>
Estrada Nacional 254 e respetiva zona de servidão	~	
Estrada Nacional 18 e respetiva zona de servidão	<b>&gt;</b>	>
Estrada Municipal – Caminho 1149, 1190	<b>&gt;</b>	<b>&gt;</b>
Montados de sobro e azinho	>	<b>&gt;</b>
Cemitério do Espinheiro		×
Drenagem de Águas Residuais – Emissário de Esgoto (dentro da servidão ferroviária)	<b>&gt;</b>	<b>&gt;</b>
Condutas	>	<b>&gt;</b>
Condutas Adutoras do Monte Novo	<b>&gt;</b>	<b>&gt;</b>
Limites de servidão aeronáutica (parte do troço está dentro da servidão ferroviária)	>	<b>&gt;</b>
UOPG 1 (parte do troço está dentro da servidão ferroviária)		

Quadro 5: Enquadramento do "Corredor 2" na Planta de Condicionantes do PDME.

Corredor 2-Planta de Zonamento do PUE			Faixa dos 200m
Estrutura Ecológica Urbana	EE5	<b>&gt;</b>	~
Habitacional	но	<b>&gt;</b>	~
Habitacional	H20	~	~
UOPG 1 - Frente Urbana Adjacente à Expo Évora-Parque de Exposições e de Atividades Económicas Regionais			~

Quadro 6: Enquadramento do "Corredor 2" na Planta de Zonamento do PUE.

A segunda solução apresentada, designada por Corredor 2, corresponde a uma inflexão para nascente do traçado da solução 1 aproveitando parte do ramal de Reguengos para se desviar da Cidade de Évora.

Parecer sobre Estudo de Impacte Ambiental da Ligação Ferroviária entre Évora e Évora Norte — Variante de Évora Consulta Pública de 29/03/2018 a 14/05/2018 CME — Maio de 2018

A linha a reativar inicia-se na zona de fronteira entre solo urbano e espaços rurais envolventes da cidade de Évora, passa pela UOPG 1 – Frente Urbana Adjacente à Expo Évora-Parque de Exposições e de Atividades Económicas Regionais atravessa o rio do Xarrama e passa a sul do bairro de Santa Luzia acabando por passar em "Espaços agrícolas e florestais de pequena propriedade", muito próximo de duas áreas residenciais qualificadas no PDME como "Áreas de edificação em solo rural periurbano", Cotovelos e Quinta do Evaristo, localizadas na envolvente da cidade de Évora e dependentes, formal e funcionalmente, dela.

Na continuação do percurso, a linha passa a nascente do Bairro de Santo António continuando por "Espaços de pequena propriedade" onde atravessa várias quintas até cruzar a N254 onde volta a encontrar o espaço canal ferroviário existente em territórios qualificados como "Zonas de especial valor patrimonial".

Os "Espaços de pequena propriedade" correspondem a Espaços Agrícolas e Florestais nas quais a estrutura fundiária é constituída dominantemente por propriedades autónomas de pequena dimensão que deram origem a um povoamento disperso mas onde são mantidas as características de ruralidade. São territórios que abrangem em solos de mediana e alta fertilidade, com ocorrência e disponibilidade frequente de água para rega especialmente vocacionados para as práticas agrícolas, florestais e pastoris em simultâneo com funções de proteção e valorização de recursos e de elementos patrimoniais.

As "Zonas de especial valor patrimonial" são como já se referiu para a solução anterior vocacionadas para conservação da natureza e da biodiversidade e por fim a "Zona de proteção de bacia de alimentação de albufeiras" corresponde a territórios cujo objetivo de ordenamento é a proteção da bacia drenante da albufeira do Monte Novo assegurando o armazenamento de água para abastecimento público garantindo não só a suficiência do recurso mas, igualmente, a sua qualidade.

Esta solução apesar de resolver os constrangimentos à mobilidade e reduzir a percentagem de população diretamente afetada pela solução 1, cria novos impactes e mantém outros associados ao troço da ferrovia a reativar, designadamente a proximidade a Sul do Bairro de Santa Luzia, proximidade às AERSP de Cotovelos e Quinta do Evaristo e inviabiliza o acesso a várias quintas confinantes com o domínio público ferroviário.

### 2.1.2.1. Circular Ramo Nascente / Compatibilização com o Corredor

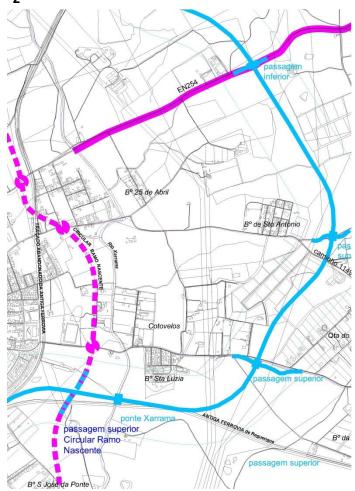


Figura 28-Traçados do Corredor 2 e Circular Ramo Nascente S/escala

O arranque do corredor 2 a partir da linha existente, desenvolve-se em zona verde EE5, zona de expansão H20 (Figuras 7 e 28) até encontrar o antigo ramal de Reguengos, recuperando o seu traçado, infletindo para norte sobre a UOPG1 (Frente Urbana Adjacente à Expo Évora-Parque de Exposições e de Atividades Económicas Regionais).

Na zona de sobreposição entre a Circular Ramo Nascente e o Corredor 2 no antigo Ramal de Reguengos, será necessária a execução de passagem superior (Figuras 29 e 30).

A obra de arte não interferirá com o sector de tomadas de vista do Centro Histórico a partir da estrada de Beja (EN18).

Este investimento, projeto e obra, terá necessariamente de ser afetado à obra do Corredor 2 e compatibilizado com projeto daquele troço da Circular.



Figura 29– Passagem Superior da Circular Ramo Nascente sobre o Corredor 2 próximo do Rio Xarrama, vista a partir do Bº da Sra da Saúde, ANTES e DEPOIS



Figura 30- Passagem Superior da Circular Ramo Nascente sobre o Corredor 2, no arranque a partir do Bº S José da Ponte, ANTES e DEPOIS

#### 2.1.2.2. Acessos à Qta do Evaristo e ao Bairro da Caeira

O Corredor 2 desenvolve-se na encosta a nascente da cidade, em zona rural de quintas, descaracterizando-a, devido às alterações de topografia, instalação das catenárias, proteções à linha ferroviária e todas as passagens superiores nos caminhos rurais, afetando negativamente a paisagem de enquadramento da cidade Património da Humanidade.

A realização das passagens superiores sobre o Corredor 2 no acesso à Qta do Evaristo e no acesso ao Bº da Caeira terá necessariamente de ser afetada à obra do Corredor 2 (Figura 31).

As passagens superiores eliminam a ligação de proximidade entre estas zonas residenciais e a cidade.





Figura 31- Passagens Superiores sobre o Corredor 2 dos acessos à Qta do Evaristo e ao Bº da Caeira- ANTES – DEPOIS

# 2.1.2.3. CM1149 e ligação entre o Bº de Sto António e o Montinho de Ferro

Da mesma forma a passagem superior no caminho de ligação entre o Bº de Sto António e o Montinho de Ferro e os acessos à indústria e quintas contíguas confinantes com o CM1149, terão necessariamente de ficar afetados à obra do Corredor 2 (Figuras 32 e 33).

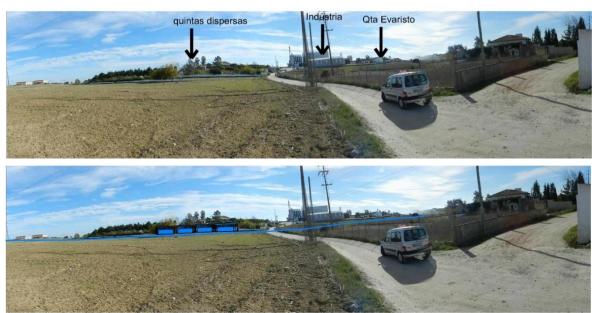


Figura 32– Interrupção do CM1149 de acesso à indústria, quintas dispersas e quinta do Evaristo – ANTES - DEPOIS

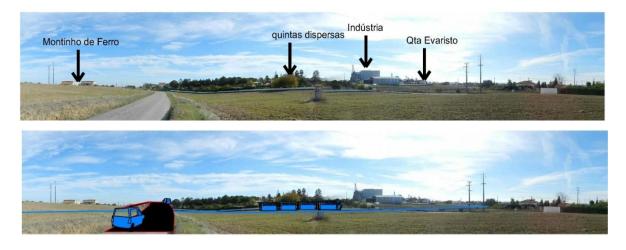


Figura 33- Passagem Superior sobre o Corredor 2 do caminho de ligação entre o Bº de Sto António e o Montinho de Ferro − ANTES
- DEPOIS

# 2.1.2.4. Passagem inferior na EN254 / vista protegida

Prevê-se passagem inferior na Estrada do Redondo, EN254, sob o Corredor 2, levando à descaracterização da paisagem rural da encosta nascente da cidade (Figura 34).



Figura 34– Passagem Inferior da Estrada de Estremoz, EN254, sob o Corredor 2, visto a partir da cidade – ANTES - DEPOIS

Esta solução é ainda mais impactante na vista sobre a cidade a partir da EN254, eliminando a tomada de vista definida no Plano Diretor Municipal de Évora no sector de aproximação à Cidade definido na alínea b) ponto2. Artº13º do Regulamento do PDME, Aviso 2174/2013 (Figuras 35 e 36).



Figura 35 – Sector de tomadas de vista do Centro Histórico de Évora na zona da Passagem Inferior da Estrada do Redondo, EN254 – ANTES – DEPOIS

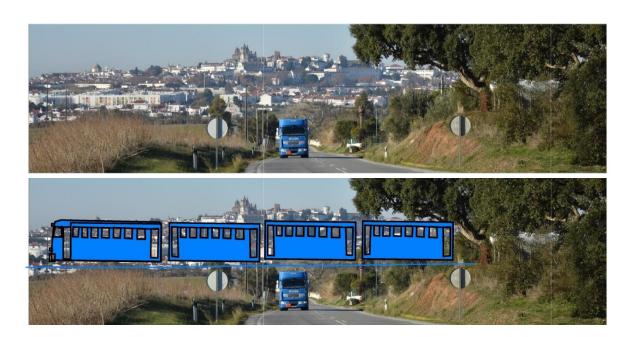


Figura 36- Aproximação à Cidade através da Estrada do Redondo, EN254, na Passagem Inferior sob o Corredor 2 - ANTES - DEPOIS

Agravando-se ainda pela descaracterização da paisagem devido à intervenção em área protegida de sobro que ficará afetada pelo Corredor 2.

### 2.1.2.5. Infraestruturas de água, esgoto e eletricidade

A proposta em relação ao Corredor 1 apresenta menos pontos de colisão com as infraestruturas existentes de água e esgoto mantendo-se, no entanto, a necessidade de intervenção na zona do descarregador de tempestade junto ao B.º Sra. da Saúde (pertencente à empresa AdVT), cruzamento das redes de água e esgoto na estrada dos Aliados (zona das Quintas do Evaristo), zona do B.º do Degebe, cruzamento de redes de água e de duas condutas adutoras, também da empresa AdVT, Águas de Lisboa e Vale do Tejo, na zona do B.º de Santo António/Montinho de Ferro.

A proposta apresenta troços de colisão com as linhas de alta tensão e de média tensão da jurisdição da REN, Rede de Eletricidade Nacional.

#### 2.1.2.6. Transporte de Mercadorias perigosas, situação de derrame

Numa situação de derrame e para pôr em prática quer o isolamento da área afetada, quer a atuação das entidades, seria necessário proceder ao melhoramento da rede de caminhos existentes.

# 2.1.2.7. Acesso às quintas a norte da EN18

A reativação do ramal de Estremoz na zona rural levaria à eliminação de acessos de quintas localizadas a norte da EN18.

Esta situação teria de ser mitigada através da execução simultânea da Variante à EN18, investimento a afetar à obra do Corredor 2 (Figuras 37 e 38).

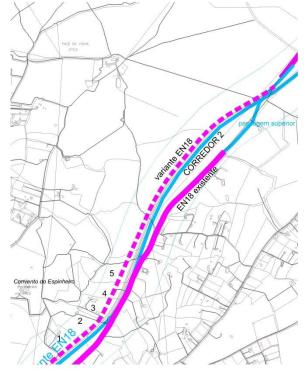


Figura 37— Traçados do Corredor 2, atual EN18 e Variante à EN18 S/escala



Figura 38 – Acessos das quintas através da EN18

#### 2.1.2.8. Conclusões sobre o Corredor 2

- Descaracteriza a paisagem zona rural de quintas de enquadramento da cidade Património da Humanidade, devido às alterações de topografia, instalação das catenárias, proteções à linha ferroviária e todas as passagens superiores nos caminhos rurais,
- ii. Não compromete o crescimento da Cidade para nascente,
- iii. Afeta parcialmente a zona verde EE5, zona habitacional H20 e a UOPG 1 previstas no Plano de Urbanização de Évora.
- iv. Elimina a ligação existente de proximidade entre a cidade, o Bº da Caeira e as zonas de quintas do Evaristo, Caeira e Montinho de Ferro.
- v. Constitui uma perda de qualidade de vida dos habitantes dos Bairros de Sta Luzia e Caeira, das zonas de quintas do Evaristo e Cotovelos, em termos de ruído, vibrações, instalação de rede de média tensão provocados pelo Corredor Ferroviário.
- vi. Compromete a tomada de vistas sobre o Centro Histórico a partir da EN254, desrespeitando o PDME e afeta a paisagem de montado de sobro.
- vii. Obriga a obras a afetar às Infraestruturas de Portugal, nomeadamente:
  - Passagem Superior da Circular Ramo Nascente na zona de sobreposição ao Corredor 2,
  - Negativos para a instalação de redes de água, execução de galerias para aceder a infraestruturas de abastecimento de água e drenagem de esgotos, bem como trabalhos idênticos nas condutas adutoras,
  - Desvio de linhas de alta e média tensão,
  - Passagens superiores nos acessos à Quinta do Evaristo, Bairro da Caeira, Montinho de Ferro e no CM1149,
  - Variante á Estrada de Estremoz/EN18.

# 2.1.3. CORREDOR 3 (cor violeta)

Corredor 3 - Planta de Ordenamento PDME Freguesia Bacelo e Sr <sup>a</sup> da Saúde e Freguesia de Nossa Senhora de Machede			
Solo Urbano – Cidade de Évora – (dentro da servidão ferroviária)	~	<b>~</b>	
Espaços rurais envolventes da cidade de Évora (dentro da servidão ferroviária)		<b>~</b>	
UOPG 1- Frente Urbana Adjacente à Expo Évora-Parque de Exposições e de Atividades Económicas Regionais	~	<b>~</b>	
ESPAÇOS AGRÍCOLAS E FLORESTAIS	<b>~</b>	~	
Espaços de pequena propriedade (parte do troço dentro da servidão ferroviária)			
Zona de servidão aeronáutica D e E (parte dentro da servidão ferroviária)	<b>~</b>	<b>&gt;</b>	
Bairro <u>Santa Luzia</u> (dentro da servidão ferroviária)			
Bairro da <u>Caeira</u> (dentro da servidão ferroviária)		~	
Bairro do Degebe		~	
Área Especial de Comércio e Equipamentos – Expo Évora Parque de exposições e atividades económicas regionais (dentro da servidão ferroviária)		~	
ESPAÇOS DE PROTEÇÃO AMBIENTAL	<b>~</b>	~	
Zona de proteção de bacia de alimentação de albufeiras			
ESPAÇOS AGRÍCOLAS E FLORESTAIS	<b>~</b>	~	
Zona de proteção ao aquífero de Évora (parte dentro da servidão ferroviária)			
Património Arquitetónico e Arqueológico			

Quadro 7- Enquadramento do "Corredor 3" na Planta de Ordenamento do PDME

Corredor 3 - Planta de Condicionantes PDME  Freguesia Bacelo e Srª da Saúde e Freguesia de Nossa Senhora de Machede			
Reserva Agrícola Nacional	~	×	
REN – Zonas ameaçadas pelas cheias (em processo de aprovação pela CCDR)	~	<b>&gt;</b>	
REN – Cursos de água leitos e margens	<b>&gt;</b>	>	
Zona de servidão aeronáutica D e E	~	<b>~</b>	
Domínio Público Hídrico - Linhas de água	~	×	
Linha elétrica 60kv	~	×	
Estrada nacional 254 e respetiva servidão	~	×	
IP2 e respetiva servidão		×	
Montados de Sobro e azinho	~	~	
Cemitério do Espinheiro		~	
Drenagem de Águas Residuais – Emissário de Esgoto (dentro da servidão ferroviária)	~	<b>&gt;</b>	
Condutas	~	~	
Condutas Adutoras do Monte Novo	~	~	
Limites de servidão aeronáutica	~	~	

Quadro 8- Enquadramento do "Corredor 3" na Planta de Condicionantes do PDME

Corredor 3 - Planta de Zonamento do PUE			Faixa dos 200m
Estrutura Ecológica Urbana EE5			
Habitacional	но	<b>~</b>	<
nabitacional	H20	<b>~</b>	<
UOPG 1 - Frente Urbana Adjacente à Expo Évora-Parque de Exposições e de Atividades Económicas Regionais		<b>~</b>	<b>&gt;</b>

Quadro 9- Enquadramento do "Corredor 3" na Planta de Ordenamento do PUE

O Corredor 3 acompanha a inflexão para nascente do traçado da solução 2 aproveitando parte do ramal de Reguengos para se desviar da Cidade de Évora, mas só inflete para norte a seguir ao Bairro da Caeira, entrando primeiro em territórios qualificados como "Zona de Proteção ao Aquífero de Évora", seguidos por "Zonas de Proteção de Bacia de Alimentação de Albufeiras", onde se desenvolve a maior parte do troço. A poente do bairro do Degebe cruza a EN254, onde entra em "Espaços de Pequena Propriedade" até atravessar o Rio Degebe, acabando por

Parecer sobre Estudo de Impacte Ambiental da Ligação Ferroviária entre Évora e Évora Norte — Variante de Évora Consulta Pública de 29/03/2018 a 14/05/2018 CME — Maio de 2018

entrar em "Zona de Proteção das Bacias de Alimentação de Albufeiras" onde se estende até à linha Évora Norte-Caia.

Apesar de atravessar alguns espaços com vocação residencial esta alternativa afeta, de modo direto, menos habitantes do que as outras duas, contudo, mantém os impactos associados ao troço a reativar, designadamente a proximidade a Sul dos Bairros de Santa Luzia e da Caeira e cria novos impactos associados à extensão do troço desenvolvido em território não intervencionado ao longo da bacia de drenagem da Albufeira do Monte Novo, que abastece o concelho de Évora, e sobre o aquífero de Évora, que constitui uma reserva de água estratégica para o concelho.

# 2.1.3.1. Circular Ramo Nascente / Compatibilização com o Corredor

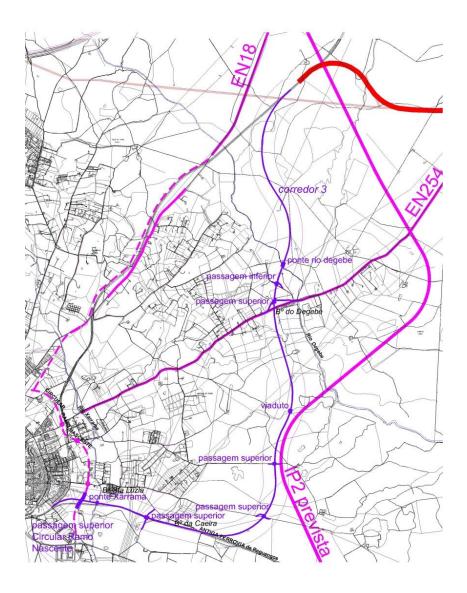


Figura 39– Traçados do Corredor 3, da Circular Ramo Nascente e do IP2, S/ escala

O arranque do Corredor 3 a partir da linha existente, desenvolve-se em zona verde EE5 e zona de expansão H20 (Figuras 7 e 39) até encontrar o antigo ramal de Reguengos, recuperando o seu traçado.

Seria desejável o desvio do corredor ferroviário para sul no troço contíguo aos Bº de Sta Luzia e Bº da Caeira de forma a reduzir os impactos negativos de ruído e vibração naquelas áreas residenciais.

Na zona de sobreposição entre a Circular Ramo Nascente e o Corredor 3 no Antigo Ramal de Reguengos, será necessária a execução de passagem superior (Figuras 40 e 41).



Figura 40– Passagem Superior da Circular Ramo Nascente sobre o Corredor 3 vista a partir do Bº Sra da Saúde

A obra de arte não interferirá com o sector de tomadas de vista do Centro Histórico a partir da estrada de Beja (EN18).

Este investimento, projeto e obra, terá necessariamente de ser afetado à obra do Corredor 3 e compatibilizado com projeto daquele troço da Circular.



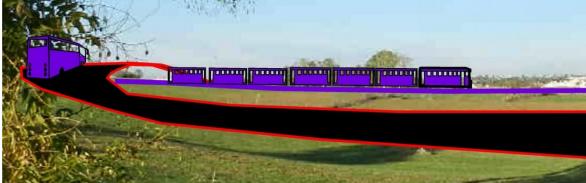


Figura 41− Passagem Superior da Circular Ramo Nascente sobre o Corredor 3 vista a partir do Bº S José da Ponte

### 2.1.3.2. Bº do Degebe / passagem superior da EN254

O Corredor 3 atravessa a EN254 junto ao topo poente do Bº do Degebe, prevendo-se uma passagem superior na EN254 (Figuras 42 e 43), que se desenvolve:

- Junto ao bairro, paralelamente e em elevação,
- Em área de montado e sobro classificado.

Levando à perda de qualidade de vida dos habitantes em termos de ruído, vibrações provocados pelo Corredor Ferroviário e o emparedamento, perda de vistas e o devassar da privacidade desta área residencial provocados pela Passagem Superior.

Levando ainda à descaracterização da paisagem rural agravado por se tratar de povoamento de sobreiro protegido.



Figura 42- Passagem Superior da EN254 junto ao topo poente do Bº do Degebe, desenvolvendo-se sobre área de montado — ANTES — DEPOIS



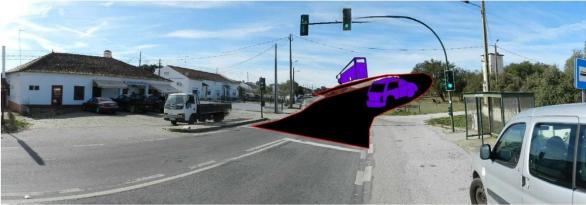


Figura 43— Passagem Superior da EN254 junto ao topo nascente do Bº do Degebe, desenvolvendo-se em área de montado — ANTES — DEPOIS

#### 2.1.3.3. Montado e Sobro / Passagem Inferior

Prevê-se passagem inferior sob o corredor 3 a norte do Bº do Degebe em área de montado e sobro classificado, levando à descaracterização da paisagem rural e caminho rural (Figura 44).



Figura 44- Passagem Inferior a norte do Bº do Degebe, desenvolvendo-se em área de montado - ANTES - DEPOIS

Note-se que dos quatro corredores analisados, o Corredor 3 é o que envolve maior área de destruição de povoamento protegido de sobreiro e azinheira.

Por este motivo e por existirem corredores alternativos, o Corredor 3 não deverá justificar a classificação como "empreendimento de imprescindível utilidade pública".

### 2.1.3.4. Infraestruturas de água, esgoto e eletricidade

As condicionantes dizem respeito à necessidade de intervenção na zona do descarregador de tempestade junto ao B.º Sra. da Saúde (pertencente à empresa AdVT), cruzamento das duas condutas adutoras do Monte Novo (AdVT), cruzamento da rede de água no Degebe.

A proposta apresenta pontos de colisão com linhas de média tensão da jurisdição da REN, Rede de Eletricidade Nacional.

# 2.1.3.5. Transporte de Mercadorias perigosas, situação de derrame

O Corredor 3 ao desenvolver-se na bacia de drenagem da Albufeira do Monte Novo, que abastece o concelho de Évora, e sobre o aquífero de Évora, que constitui uma reserva de água estratégica para o concelho poderá constituir suscetibilidade de risco numa situação de derrame.

#### 2.1.3.6. Conclusões sobre o Corredor 3

- Não compromete o crescimento da cidade para Nascente, afetando parcialmente a zona verde EE5 e zona habitacional H20 previstas no Plano de Urbanização de Évora,
- ii. Mantém as ligações de proximidade entre a cidade, os bairros periféricos e estabelecimentos de ensino, saúde e comerciais,
- iii. Constitui uma perda de qualidade de vida dos habitantes do Bº de Sta Luzia, Bº da Caeira e Bº do Degebe, em termos de ruído, vibrações, instalação de rede de média tensão provocados pelo Corredor Ferroviário e no caso do Bº do Degebe ainda em termos de emparedamento, perda de vistas e o devassar da privacidade pela Passagem Superior da EN254,
- iv. Dos quatro corredores, o Corredor 3 é o que afeta maior área protegida de povoamento de sobreiro e azinheira, com alteração significativa da paisagem rural.
- v. Obriga às seguintes obras a afetar as Infraestruturas de Portugal, nomeadamente:
  - Passagem superior da Circular Ramo Nascente na zona de sobreposição ao Corredor 3,
  - Negativos pontuais para a instalação de redes de água, execução de galerias para ceder a infraestruturas de abastecimento de água e drenagem de esgotos, bem como trabalhos idênticos nas condutas adutoras,
  - Desvio das linhas de média tensão.

# 2.1.4. CORREDOR 4 (cor magenta)

Corredor 4 - Planta de Ordenamento PDME Freguesia Bacelo e Srª da Saúde e Freguesia de Nossa Senhora de Machede			
Solo Urbano – Cidade de Évora – (dentro da servidão ferroviária)	<b>&gt;</b>	>	
Espaços rurais envolventes da cidade de Évora (dentro da servidão ferroviária)	<b>&gt;</b>	>	
UOPG 1- Frente Urbana Adjacente à Expo Évora-Parque de Exposições e de Atividades Económicas Regionais	<b>~</b>	<b>&gt;</b>	
ESPAÇOS AGRÍCOLAS E FLORESTAIS	<b>~</b>	<b>~</b>	
Espaços de pequena propriedade (parte do troço dentro da servidão ferroviária)			
Bairro <u>Santa Luzia</u> (dentro da servidão ferroviária)		~	
Bairro da <u>Caeira</u> (dentro da servidão ferroviária)		~	
Área Especial de Comércio e Equipamentos – <u>Expo Évora Parque de exposições e atividades económicas regionais (</u> dentro da servidão ferroviária)		~	
ESPAÇOS DE PROTEÇÃO AMBIENTAL	~	<b>~</b>	
Zona de proteção de bacia de alimentação de albufeiras			
ESPAÇOS AGRÍCOLAS E FLORESTAIS	~	<b>~</b>	
Zona de proteção ao aquífero de Évora (parte dentro da servidão ferroviária)			
Espaço ocupação Turística	<b>~</b>	<b>~</b>	
Património Arquitetónico e Arqueológico	<b>~</b>	<b>~</b>	

Quadro 10- Enquadramento do "Corredor 4" na Planta de Ordenamento do PDME

Corredor 4 - Planta de Condicionantes PDME Freguesia Bacelo e Srª da Saúde e Freguesia de Nossa Senhora de Machede		
Reserva Agrícola Nacional	<	<b>&gt;</b>
REN – Zonas ameaçadas pelas cheias (em processo de aprovação pela CCDR)	×	~
REN – Cursos de água leitos e margens	<	~
Zona de servidão aeronáutica D e E	×	~
Domínio Publico Hídrico - Linhas de água	×	~
Linha elétrica 60kv	×	~
Estrada nacional 254 e respetiva servidão	×	~
IP2 e respetiva servidão		~
Montados de Sobro e azinho	×	~
Condutas	<b>&gt;</b>	~
Condutas Adutoras do Monte Novo	<	~
Limites de servidão aeronáutica	×	~

Quadro 11- Enquadramento do "Corredor 4" na Planta de Condicionantes do PDME

Corredor 4 - Planta de Zonamento do PUE			
Estrutura Ecológica Urbana EE5			
Habitasianal	но	<b>~</b>	~
Habitacional H20		<b>~</b>	<b>~</b>
UOPG 1 - Frente Urbana Adjacente à Expo Évora-Parque de Exposições e de Atividades Económicas Regionais			<b>~</b>

Quadro 12- Enquadramento do "Corredor 4" na Planta de Zonamento do PUE.

O corredor 4 acompanha a inflexão para nascente do traçado do corredor 2 aproveitando parte do ramal de Reguengos para se desviar da Cidade de Évora, mas só inflete para norte a seguir ao Bairro da Caeira, entrando primeiro em territórios qualificados como "Zona de Proteção ao Aquífero de Évora", seguidos por "Zonas de Proteção de Bacia de Alimentação de Albufeiras", onde se desenvolve a maior parte do troço, atravessando "Espaços de Grande Propriedade", acompanhando o IP2. Inflete para poente até á linha Évora Norte-Caia.

Parecer sobre Estudo de Impacte Ambiental da Ligação Ferroviária entre Évora e Évora Norte — Variante de Évora Consulta Pública de 29/03/2018 a 14/05/2018 CME — Maio de 2018

Esta é a alternativa que afeta menos habitantes, mantendo os impactes associados ao troço a reativar na proximidade a Sul dos Bairros de Santa Luzia e da Caeira, criando novos impactos num território já intervencionado pelas obras do IP2 ao longo da bacia de drenagem da Albufeira do Monte Novo, que abastece o concelho de Évora, e sobre o aquífero de Évora, que constitui uma reserva de água estratégica para o concelho.

Desconhece-se os motivos porque esta solução foi excluída do Estudo Prévio da Variante de Évora.

Considera-se que único pequeno apontamento na página 7 do Volume 1 — Resumo Não Técnico, de "restrição à futura viabilidade do IP2 ou constrangimento pela ligação ao troço da linha de Évora-Elvas num local distinto do previsto e já estudado", respeitante ao Corredor Ferroviário que acompanha o IP2, não é suficiente para excluir a solução que se afigura a mais adequada para o Concelho de Évora.

- Porque motivo este traçado restringe a viabilidade do IP2?
- Porque motivo a ligação da Variante de Évora não liga à linha ferroviária Évora-Elvas em local distinto do inicialmente previsto para a Estação Évora Norte, servido pela EN254?

# 2.1.4.1. Circular Ramo Nascente / Compatibilização com o Corredor

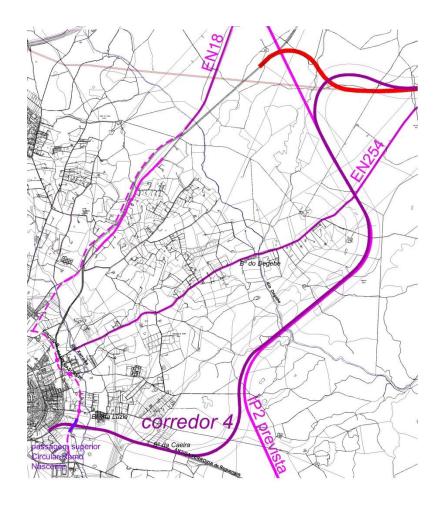


Figura 45– Traçados do Corredor 4, da Circular Ramo Nascente e do IP2, S/ escala

O arranque do Corredor 4 a partir da linha existente, desenvolve-se em zona verde EE5 e zona de expansão H20 (Figuras 7 e 45) até encontrar o antigo ramal de Reguengos, recuperando o seu traçado.

Seria desejável o desvio do corredor para sul no troço contíguo aos Bº de Sta Luzia e Bº da Caeira de forma a reduzir os impactos negativos de ruído e vibração naquelas áreas residenciais.

Na zona de sobreposição entre a Circular Ramo Nascente e o Corredor 4 no antigo Ramal de Reguengos, será necessária a execução de passagem superior (Figuras 46 e 47).

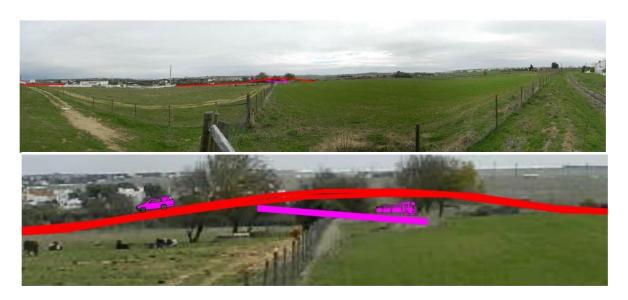


Figura 46– Passagem Superior da Circular Ramo Nascente sobre o Corredor 4 vista a partir do Bº Sra da Saúde

A obra de arte não interferirá com o sector de tomadas de vista do Centro Histórico a partir da estrada de Beja (EN18).

Este investimento, projeto e obra, terá necessariamente de ser afeto à obra do Corredor 4 e compatibilizado com projeto daquele troço da Circular.



Figura 47– Passagem Superior da Circular Ramo Nascente sobre o Corredor 4 vista a partir do Bº de S José da Ponte

### 2.1.4.2. IP2 / Compatibilização com o Corredor 4

O traçado do troço do IP2 que ligará a Estrada de Beja à Estrada de Estremoz no Concelho de Évora constitui uma área de paisagem descaraterizada devido à movimentação de terras, derrube de florestação, infraestruturas semiconstruídas, estaleiros e acessos de obras.

O longo período de paragem de cerca 5 anos das obras tem contribuído para o atual estado de degradação.

O Corredor 4 fez parte dos estudos apesentados ao município pelas Infraestruturas de Portugal a Março de 2017, concluindo-se da sua compatibilização com a IP2 (Figuras 1 e 45).

Este traçado poderá permitir maximizar os trabalhos já realizados como seja:

- Os estudos realizados no âmbito do IP2,
- As expropriações dos terrenos, cuja afetação ao corredor ferroviário será facilitada, bem como potenciar obras estruturantes como seja a ponte sobre o Rio Degebe, que não se encontram realizadas.

Será necessária a revisão do projeto do IP2, bem como adaptações nas infraestruturas realizadas (Figura 48).

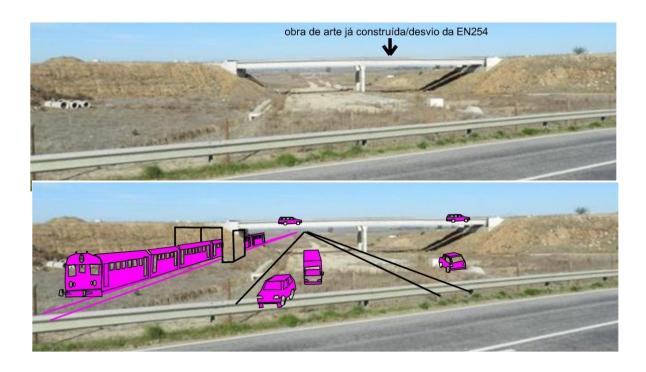


Figura 48– Obras suspensas do IP2 junto à EN254 e integração do Corredor 4- ANTES – DEPOIS

### 2.1.4.3. Integração do Corredor 4 no Território

O troço do IP2 que ligará a Estrada de Beja à Estrada de Estremoz no Concelho de Évora constitui atualmente um rasgo na paisagem rural, bem evidente em fotografia aérea (Figura 49).

Dos quatro corredores alternativos, o corredor 4 é o único que não criaria novos constrangimentos no território, tendo em conta a concentração das duas infraestruturas numa área circunscrita, já descaracterizada do território (Figura 50).

Considera-se que os constrangimentos devido à revisão de projeto, e de readaptação de infraestruturas já iniciadas, considerado como um fator determinante pelas Infraestruturas de Portugal para não considerar esta solução como favorita serão de menor importância, tendo em conta os impactos negativos dos corredores 1, 2 e 3.

Esta solução visa não só a preservação dos valores ambientais e culturais da paisagem do Concelho de Évora, como afetará um menor número de habitantes.

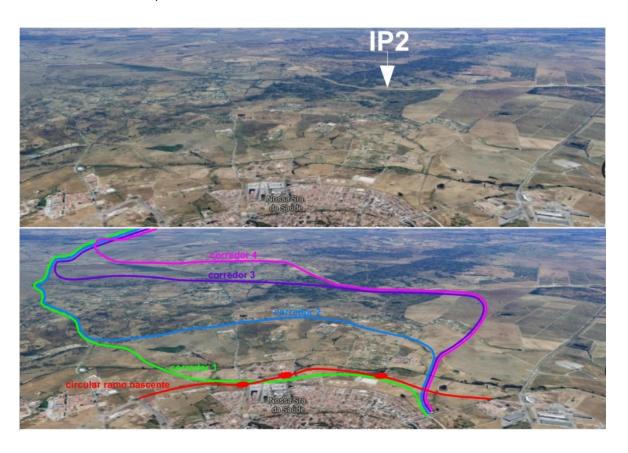


Figura 49– Fotografia Aérea extraída do Google Map onde se destaca o rasgo do território pelo IP2, evidenciando a adequabilidade do Corredor 4 em detrimento dos Corredores 1, 2 e 3 – ANTES - DEPOIS

Parecer sobre Estudo de Impacte Ambiental da Ligação Ferroviária entre Évora e Évora Norte — Variante de Évora Consulta Pública de 29/03/2018 a 14/05/2018 CME — Maio de 2018





Figura 50— Cenário geral das obras suspensas do IP2, em zonas de escavação a rentabilizar na execução do Corredor 4

#### 2.1.4.4. Conclusões sobre o Corredor 4

- i. Dos quatro corredores, o Corredor Ferroviário 4 é o que melhor se implanta no território por se localizar em zona com paisagem já descaracterizada devido às obras do IP2. Contribuindo assim para a preservação da paisagem na restante área do Concelho de Évora.
- ii. Não compromete o crescimento da cidade para Nascente, afetando parcialmente a zona verde EE5 e zona habitacional H20 previstas no Plano de Urbanização de Évora.
- iii. Mantém as ligações de proximidade entre a cidade, os bairros periféricos e estabelecimentos de ensino, saúde e comerciais.
- iv. Constitui uma perda de qualidade de vida dos habitantes do Bº de Sta Luzia e Bº da Caeira, em termos de ruído, vibrações, instalação de rede de média tensão provocados pelo Corredor Ferroviário, sendo conveniente ponderar maior afastamento para sul.
- v. Obriga às seguintes obras a afetar as Infraestruturas de Portugal, nomeadamente:
- Passagem superior da Circular Ramo Nascente na zona de sobreposição ao Corredor 4,
- Reajustamento no projeto do IP2 e realização de adaptações nas infraestruturas já realizadas.

#### 3. ANÁLISE QUANTITATIVA DOS 4 CORREDORES ALTERNATIVOS

De forma a demonstrar a avaliação que o município faz dos descritores associados às diversas alternativas, agarrámos nos quadros comparativos do Volume 9 do Estudo de Impacte Ambiental – Comparação das Alternativas e reajustámos os seguintes valores:

- 1. Grau de importância dos seguintes descritores:
  - 1.1 **Ruído e Vibrações** passou de **3** para **4**, por se considerar que estes dois fatores são condicionadores chave do bem-estar e saúde pública,
  - 1.2 Gestão de Resíduos passou de 1 para 3, por se considerar que os efeitos da criação de resíduos por motivo das alterações drásticas na rede rodoviária existente, por motivo da construção da Circular Ramo Nascente, terão necessariamente de ter valoração superior,
  - 1.3 Património Arquitetónico e Arqueológico passou de 3 a 4, por se considerar que num concelho ex-líbris do País com a riqueza patrimonial reconhecida há 30 anos pela classificação do Centro Histórico como Património da Humanidade, este fator deverá ter a valoração máxima.
- 2. Classificação dos seguintes descritores do Corredor 1:
  - 2.1 **Geologia, Geomorfologia e Recursos Naturais** passou de 3 para 1 face à significativa alteração da morfologia do terreno, volume de escavação necessária na área afeta à Circular Ramo Nascente e restabelecimentos das vias de inserção.
  - 2.2 Gestão de Resíduos passou de 3 para 1 visto ser a solução que levará a maior produção de resíduos devido às demolições significativas em todos os arruamentos urbanos a inserir na Circular Ramo Nascente; Rua Bento Jesus Caraça, Av Almirante Gago Coutinho, Rua Padre Américo e Estrada dos Aliados.
  - 2.3 **Paisagem** passou de **2** para **1** visto considerar-se que as obras de arte na EN254 afetarão negativamente a imagem da cidade na aproximação através daquela estrada, alterando significativamente a paisagem,
  - 2.4 Património Arquitetónico e Arqueológico passou de 3 para 1 pela gravidade do risco da Zona de Proteção ao Centro Histórico de Évora, face ao referido no anterior parágrafo.
- 3. Classificação dos seguintes descritores do Corredor 2:
  - 3.1 Paisagem passou de 3 para 1 por se considerar que a descaracterização da encosta a nascente da cidade, devido às alterações de topografia, instalação das catenárias, proteções à linha ferroviária e todas as passagens superiores nos caminhos rurais irá afetar negativamente a paisagem de enquadramento da cidade Património da Humanidade,
  - 3.2 Património Arquitetónico e Arqueológico passou de 2 para 1 pela gravidade da supressão da setor de vistas sobre a cidade devido à passagem inferior da EN254,
  - 3.3 **Ordenamento do território e condicionantes** passou de **2** para **1** quer por eliminar a ligação de proximidade entre bairros, zonas de quintas e a cidade e comprometer áreas urbanizáveis.
  - 3.4 **Usos do solo** e **componente social** passaram de **3** para **2** por se considerar que densidade habitacional da zona de quintas e bairros periféricos da cidade e o número significativo de habitantes afetado negativamente deverá ser valorizado.

- 4. Classificação dos seguintes descritores do Corredor 3:
  - 4.1 **Ruído e Vibrações** passou de **3** para **2** visto o corredor 3 afetar áreas residenciais como o Bº do Degebe, Bº da Caeira e Bº de Sta Luzia,
  - 4.2 **Gestão de Resíduos** passou de **1** para **3** visto que dos quatro corredores, considera-se que o corredor 3 é o que envolverá menos obra de demolição, gerando menos resíduos.

Tendo-se obtido desta forma a síntese comparativa entre os corredores 1, 2, 3 e 4 demonstrada no quadro 13.

D	Grau de	Corred	Corredor 1		Corredor 2		Corredor 3		Corredor 4	
Descritor	importância	classificação	valoração	classificação	valoração	classificação	valoração	classificação	valoração	
Clima		0	0	0	0	0	0	0	0	
Geologia, Geomorfologia e Recursos Naturais	2	1	2	2	4	1	2	3	6	
Solos e Aptidão Agrícola		3	6	2	4	1	2	3	6	
Recursos Hídricos Superfícies e Subterrâneos e Qualidade da água	2	3	6	2	4	1	2	1	2	
Ruido e Vibrações		1	4	2	8	2	8	2	8	
Qualidade do ar	1	1	1	2	2	2	2	3	3	
Gestão de Resíduos		1	3	2	6	3	9	2	6	
Sistemas Biológicos e Biodiversidade	3	3	9	2	6	1	3	3	9	
Paisagem		1	3	1	3	2	6	3	9	
Património Arquitetónico e Arqueológico	4	1	4	1	4	2	8	3	12	
Ordenamento do território e condicionantes		1	4	1	4	1	4	3	12	
Usos do solo e componente social	4	1	4	2	8	2	8	3	12	
TOTAL		46	;	53	3	54	ļ	85	;	

Descritor	Grau de importância
Clima	0
Qualidade de ar	1
Geologia e Geomorfologia e Recursos Naturais	
Solos e Aptidão	2
Recursos Hídricos	
Gestão de Resíduos	
Sistemas Ecológicos	3
Paisagem	
Ordenamento do Território	
Património	4
Usos do Solo e Componente Social	4
Ruído e Vibrações	

Classificação	Valoração
Igualmente viáveis	0
Menos Favorável	1
Ligeiramente Favorável	2
Mais Favorável	3

Quadro 13- Quadro Alterado de Comparação de Alternativas

Síntese das valorações: Corredor 1 – solução a abandonar

Corredor 2 – menor classificação / 53 Corredor 3 – classificação média / 54 Corredor 4 – maior classificação / 85 Procurou-se ainda elencar os aspetos negativos mais significantes dos corredores 1, 2, 3 e 4 no quadro 14, "Aspetos Negativos".

	ASPETOS NEGATIVOS	CORREDOR 1	CORREDOR 2	CORREDOR 3	CORREDOR 4
1	Compromete o crescimento Cidade para Nascente e a Circular Ramo Nascente	х			
2	Divisão de bairros na Cidade e Envolvente	х	х		
3	Perda de qualidade de vida dos habitantes devido a:				
	3.1. Corredor Ferroviário ao nível dos ruídos, vibrações e média tensão	ХХ	х	х	
	3.2 Mobilidade e segurança	XX	х		
	3.3. Acessibilidade e segurança das construções contíguas às obras descritas em 6.1 a 6.4	XX			
4	Compromete Zona Especial de Proteção do Centro Histórico e/ou tomadas de vista sobre a cidade	хх	хх		
5	Destruição da paisagem rural em particular montado de sobro e azinho		x	XX	
6	Execução de outras obras a afetar ao investimento ferroviário:				
	6.1. Circular Ramo Nascente rebaixada e vias de inserção	X			
	6.2. Rotunda 1 rebaixada da Circular Ramo Nascente e vias de inserção	Х			
	6.3. Rotunda 2 rebaixada da Circular Ramo Nascente e vias de inserção	x			
	6.4. Rotunda 3 rebaixada da Circular Ramo Nascente e vias de inserção	х			
	6.5. Passagem Superior na Circular Ramo Nascente sobre o corredor no Antigo Ramal de Reguengos		X	x	x
	6.6. Variante à Estrada de Estremoz/EN18	х	х		
	6.7. Passagem Superior no acesso à Qta do Evaristo		X		
	6.8. Passagem Superior no acesso ao Bº da Caeira		x		
	6.9. Passagem Superior no acesso ao Montinho de Ferro		х		
	6.10.Passagem Superior no Caminho 1149		х		
	6.11.Negativos para instalação de redes de água, galerias de acesso a infraestruturas de água e esgotos.	х	x	x	
	6.12.Desvio de condutas adutoras	х	x		
	6.13. Desvio de linhas de alta e/ou média tensão		х	х	
	6.14. Obras de adaptação de infraestruturas já realizadas do IP2				х

Quadro 14- Síntese dos Aspetos Negativos dos Corredores 1, 2, 3 e 4 (legenda: X negativo e XX muito negativo).

#### 4. CONCLUSÃO

Com base na análise efetuada concluímos o seguinte:

- 1. Ao nível sonoro os impactos desta infraestrutura ferroviária serão crescentes até meio do século, prevendo-se que em 2045 passem diariamente 34 comboios por esta linha produzindo um ruído nocivo e incomodativo para quem habita ou permanece em locais onde se faça sentir o seu efeito, como por exemplo na escola de 1º ciclo do Bairro da Comenda, cujo Corredor 1 passa a aproximadamente 125m.
- 2. Atendendo à proximidade de todos os traçados propostos a zonas habitacionais ("Zonas sensíveis"), consideramos que, sendo a prevenção do ruído e o controlo da poluição sonora uma tarefa fundamental do estado, a prioridade na seleção do traçado deverá ser a saúde humana e o bem-estar das populações, motivo pelo qual se aumentou o grau de importância deste descritor equiparando-o à "Componente Social". Neste sentido, mesmo para o Corredor 4 considerado o mais favorável, recomenda-se o desvio para sul no troço próximo dos Bairros Santa Luzia e Caeira.
- 3. Qualquer uma das soluções, mas sobretudo aquelas que atravessam o território mais próximo do espaço urbano, criam interseções nos recursos hídricos que conduzem necessariamente à construção de passagens hidráulicas e pontes que carecem de títulos de utilização de recursos hídricos e estudos hidráulicos e hidrológicos que permitam avaliar os caudais de máxima cheia, de forma a não colocar em causa a mobilidade e a segurança de pessoas e bens.
- 4. Como ficou demonstrado ao longo do texto as interseções rodoviárias ou pedonais criam obrigatoriamente passagens desniveladas com importantes impactos visuais na paisagem nomeadamente, interferindo diretamente com as vistas sobre a cidade, em particular o Corredor 2. Esta é uma condicionante assinalada no PUE, devendo toda e qualquer construção respeitar os planos de vistas fixados na respetiva planta, de forma a permitir a leitura da silhueta do Centro Histórico classificado pela UNESCO como património da Humanidade desde 25 de novembro de 1986.
- 5. Todas as operações que impliquem movimentações de terras devem ter acompanhamento arqueológico integral de acordo com a legislação específica em vigor e com o art.º 23 do PDME em vigor, uma vez que muitos trabalhos serão desenvolvidos na proximidade de ocorrências arqueológicas identificadas em PDM (Figura 51).

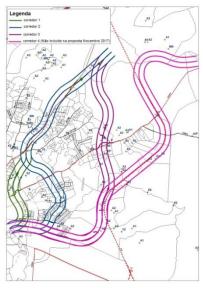


Figura 51– Património arqueológico e arquitetónico identificado no PDME na área de estudo dos corredores 1, 2, 3 e 4. S/escala

- 6. O Corredor 1 constitui uma solução a abandonar por comprometer o crescimento da Cidade de Évora para Nascente, comprometer a execução da Circular Ramo Nascente e por criar ruturas entre bairros residenciais e gerar perda de qualidade de vida dos habitantes.
- Deverá ser garantida a viabilidade da conclusão da Circular de Évora acautelando a execução de passagem superior da Circular Ramo Nascente no ponto de sobreposição das duas vias; rodoviária e ferroviária.
- 8. O corredor apresentado na presente proposta como Corredor 3 **não corresponde à anterior solução 3** que seguia paralelamente ao percurso do IP2.
- 9. O Corredor que designamos como 4, correspondente à solução 3 anteriormente proposta (Março de 2017), cujo percurso seguia paralelamente ao percurso do IP2, foi excluído, em Outubro de 2017, aquando da Consulta Pública associada ao procedimento de avaliação de impacte ambiental que integra o processo de Licenciamento Único do projeto de ligação Ferroviária entre Évora Norte e Elvas/Caia Corredor internacional Sul. Naquela sequência, também não foi considerado no presente Estudo de Impacto Ambiental.

A CME mantém a opinião de que aquele **Corredor deveria ter sido considerado como uma das alternativas a estudar** uma vez que os impactes acumulados, ao que nos parece, seriam minimizados: facilitaria a afetação das propriedades já parcialmente expropriadas no âmbito do IP2; rentabilizaria os estudos já realizados; potenciar-se-ia a realização simultânea das grandes obras de arte por executar no âmbito do IP2, como seja a ponte sobre o Rio Degebe, influenciando significativamente o valor do investimento (IP, março 2017); o duplo efeito barreira resultante do traçado do IP2 e da linha ferroviária será minimizado se ambas infraestruturas se desenvolverem na proximidade uma da outra e afastadas do espaço urbano da cidade de Évora.

Contudo, nota-se que, agora, o Corredor 4, não considerado nos EIA, ao fazer a ligação ao troço Évora-Caia mais a nascente do troço Évora-Caia, não viabiliza a futura estação de Évora Norte, planeada como ponto de conexão entre a rede convencional e o prolongamento do eventual futuro corredor de passageiros, afastando mais a estação da cidade de Évora.

- 10. Das 3 soluções apresentadas, reafirmamos que o **Corredor 1**, pelas razões expostas, é inaceitável e deve ser excluído.
  - Os **Corredores 2 e 3**, ainda que apresentem impactos negativos significativos, ultrapassam os principais problemas que identificámos no atravessamento da cidade.
  - O **Corredor 2** atravessa espaços residenciais de pequena propriedade, que se desenvolveram na envolvente da Cidade de Évora e dela dependem formal e funcionalmente e acarretará custos sociais muito relevantes.

O **Corredor 3** tem custos ambientais muito importantes, uma vez que atravessa montados e outros importantes valores naturais.

Os Corredores 2 e 3 viabilizam a futura estação de Évora na confluência entre a linha convencional e futuro corredor de passageiros, a uma distância razoável da cidade de Évora.

O percurso inicial dos **Corredores 2, 3 e 4** utiliza parte do ramal de Reguengos o qual se aproxima de zonas urbanas (passa a Sul dos Bairros de Santa Luzia e da Caeira e, ainda, do Degebe), ainda que de menor densidade, pelo que se defende o maior afastamento possível do edificado e medidas de mitigação adequadas.

- 11. A CME sugere o estudo da possibilidade de uma variante à cidade de Évora, para mercadorias perigosas, que não ponha em causa a ligação ferroviária.
- 12. A CME reafirma que é essencial garantir que qualquer uma das opções de ligação deverá contemplar uma estação / cais ou zona logística de mercadorias que potencie o uso daquela ferrovia para o desenvolvimento económico de Évora e da região.
- 13. A CME regista com agrado o esforço feito para se encontrarem alternativas reais ao inaceitável atravessamento da cidade de Évora e sublinha a importância de a solução que vier a ser escolhida, dever ser objeto de um estudo aprofundado de implantação no terreno de modo a reduzir o máximo possível os impactos negativos identificados ou que vierem a ser identificados e apontar medidas de mitigação.