

# ADFER

## 3ª Travessia do Tejo

# Sociedade de Geografia

António Carmona Rodrigues  
18 de Maio de 2009

- 1. A origem**
- 2. O objectivo actual**
- 3. Algumas considerações sobre a rede ferroviária de AV**
- 4. O contexto actual**
- 5. Os estudos**
- 6. A solução**

# 1. A origem

- A 3ª Travessia estava prevista inicialmente como travessia rodoviária
- Mais tarde, com o projecto ferroviário de Alta Velocidade, pensa-se usar uma nova travessia no Tejo para o modo ferroviário
- Mais recentemente equaciona-se a possibilidade de integração dos modos rodo e ferroviário

## 2. O objectivo actual

- Ligação ferroviária de alta velocidade entre Lisboa e Madrid
- Suburbanos da CP entre o Barreiro e Lisboa
- Nova ligação rodoviária entre as duas margens

# **3. Algumas considerações sobre a rede de AV**

# ORIENTAÇÕES DA POLÍTICA EUROPEIA DE TRANSPORTES

- Livro Branco “**Política Europeia de Transportes rumo a 2010: a hora das opções**”, de 2001: **clara aposta no caminho de ferro**, através do desenvolvimento de uma rede interoperável no espaço comunitário, na qual se integra a Alta Velocidade (**AV**), com serviços competitivos capazes de conquistar importantes sectores de mercado e favorecendo a sustentabilidade dos modelos de desenvolvimento;
- Orientação clara do programa da **Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T)** **a favor dos modos não rodoviários e das infra-estruturas intermodais**;
- **Reforma ferroviária da União Europeia**, centrada na implementação de três pacotes ferroviários que visam, essencialmente, a criação progressiva de um espaço ferroviário europeu.

# REDE TRANSEUROPEIA DE TRANSPORTES (RTE-T)

O programa de investimentos das RTE-T está **claramente orientado para as infra-estruturas não rodoviárias** e, muito particularmente, para a **rede ferroviária** europeia (incluindo questões organizacionais, de interoperabilidade técnica, processual e linguística).



Loyola de Palacio

Ex- Vice-Presidente da Comissão Europeia e  
ex- Comissária Europeia da Energia e Transportes

## Resenha Histórica

2000/2001

Criação da RAVE e do AVEP

2002

Início dos Estudos de Viabilidade

Nov/2003

Cimeira Ibérica da Figueira da Foz:

- Ligações Transfronteiriças
- Tempos de percurso

2004

**RCM 83/2004-** Define o **Plano Nacional de Alta Velocidade**

Parlamento Europeu aprova lista de 30 projectos prioritários da **RTE-T**

2005

**Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário**

2006

Início dos Processos de AIA

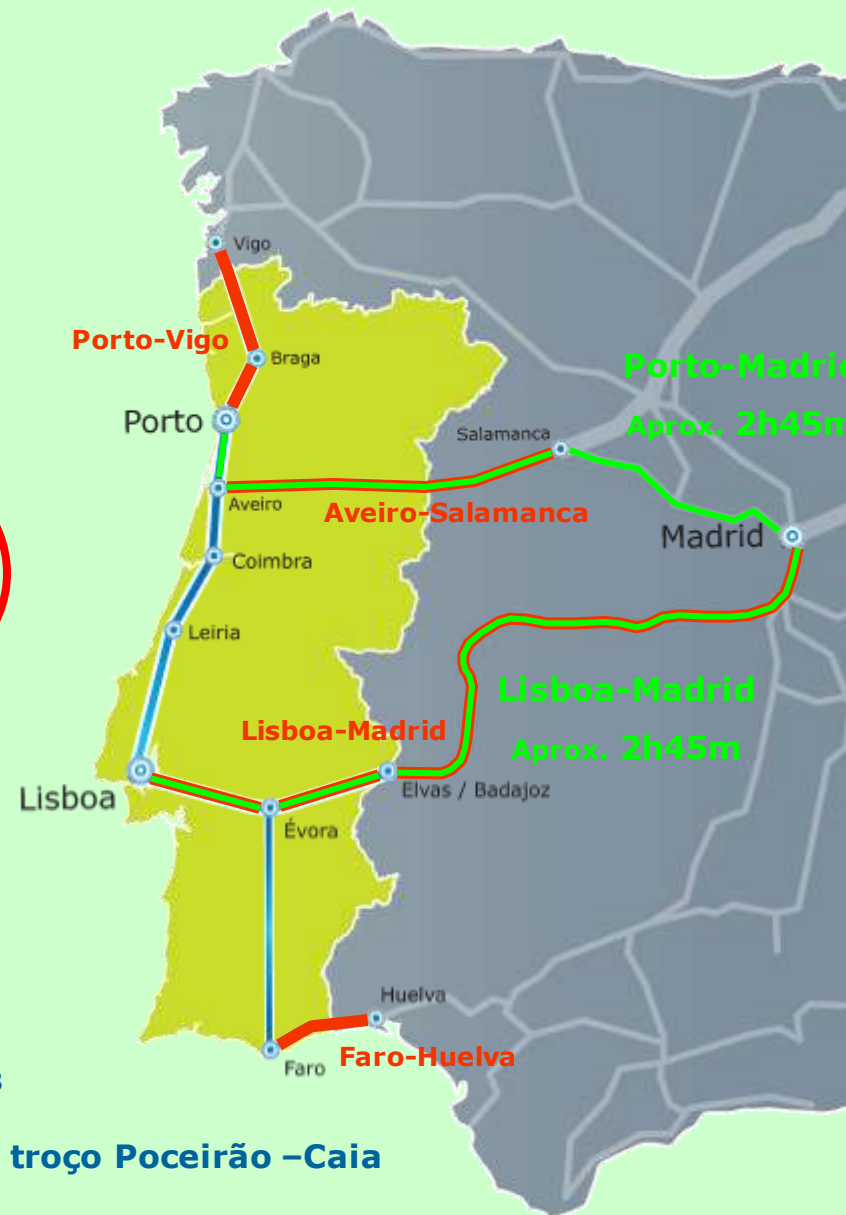
2007

Candidatura aos **Fundos Comunitários**

Discussão pública do **Modelo de Negócios**

2008

Lançamento do concurso da **Concessão do troço Poceirão –Caia**



Sábado, 26 de Junho de 2004

## Presidência do Conselho de Ministros

### Resolução do Conselho de Ministros n.º 83/2004:

Define os princípios de enquadramento da rede ferroviária de alta velocidade para o século XXI, aprova o desenvolvimento das infra-estruturas e promove a preparação da integração no futuro plano ferroviário nacional .....

392

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Definir como princípios de enquadramento da rede ferroviária de alta velocidade para o século XXI os princípios do crescimento sustentado, da acessibilidade e da mobilidade europeia, da partilha de risco e o da complementaridade das infra-estruturas ferroviárias.

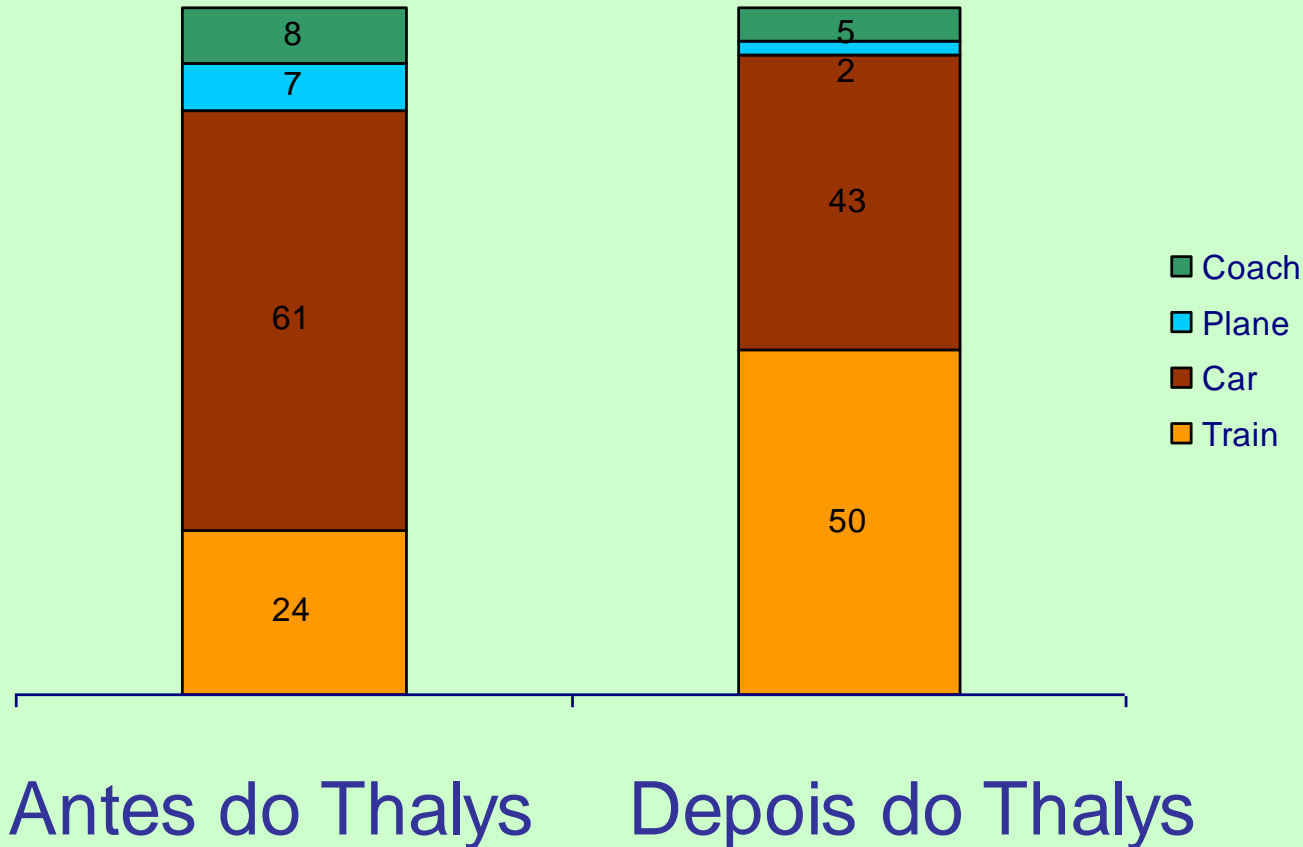
2 — Com observância do disposto no Decreto-Lei n.º 93/2000, de 23 de Maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 152/2003, de 11 de Julho, que estabelece as condições a satisfazer para realizar no território nacional a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, aprovar o desenvolvimento das seguintes infra-estruturas que integram a rede ferroviária de alta velocidade:

- a) Linha Porto-Vigo, como linha de alta velocidade, com uma estação intermédia entre o Porto e a fronteira luso-espanhola de Valença/Tuy, com horizonte temporal de 2009;
- b) Linha Lisboa-Madrid, como linha especialmente construída para a alta velocidade, com estação intermédia em Évora e na fronteira luso-espanhola de Elvas-Badajoz. Deve igualmente a sua parametrização permitir a circulação de composições ferroviárias de mercadorias compatíveis com as características do traçado e as exigências de exploração, com horizonte temporal de 2018;
- c) Linha Lisboa-Porto, como linha especialmente construída para a alta velocidade, com estações intermédias em Leiria, Coimbra e Aveiro, com horizonte temporal de 2013;
- d) Linha Lisboa-Faro-Huelva (via Évora), como linha de alta velocidade, com uma estação intermédia em Beja, com horizonte temporal de 2018 dependente de estudos técnico e de viabilidade económica;
- e) Linha Aveiro-Salamanca, como linha de alta velocidade, permitindo a circulação de composições ferroviárias de passageiros e mercadorias, com estação intermédia em Viseu, com horizonte temporal de 2015.

# Efeitos na mudança do modo de transporte

Paris - Bruxelas (320 km / 1h25min.)

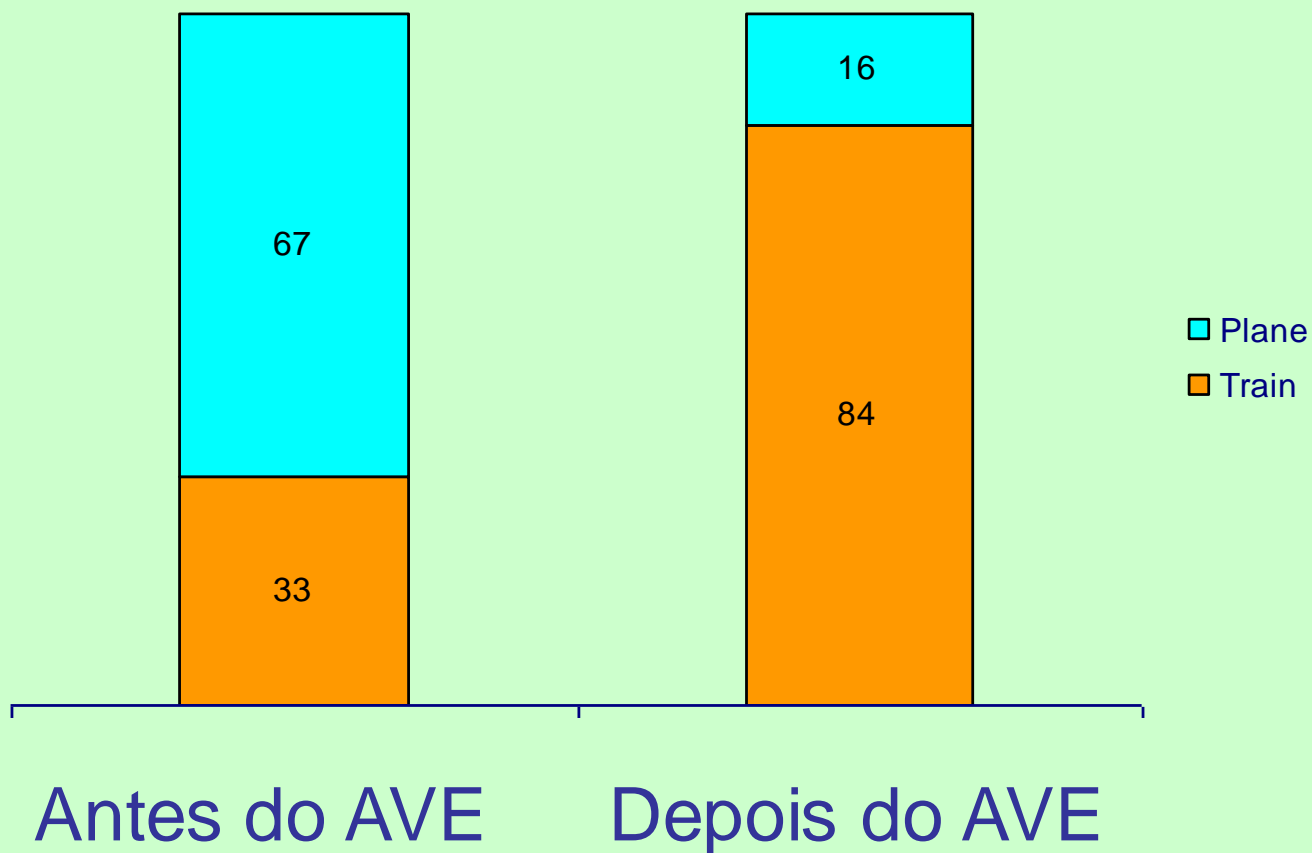
Todos os modos



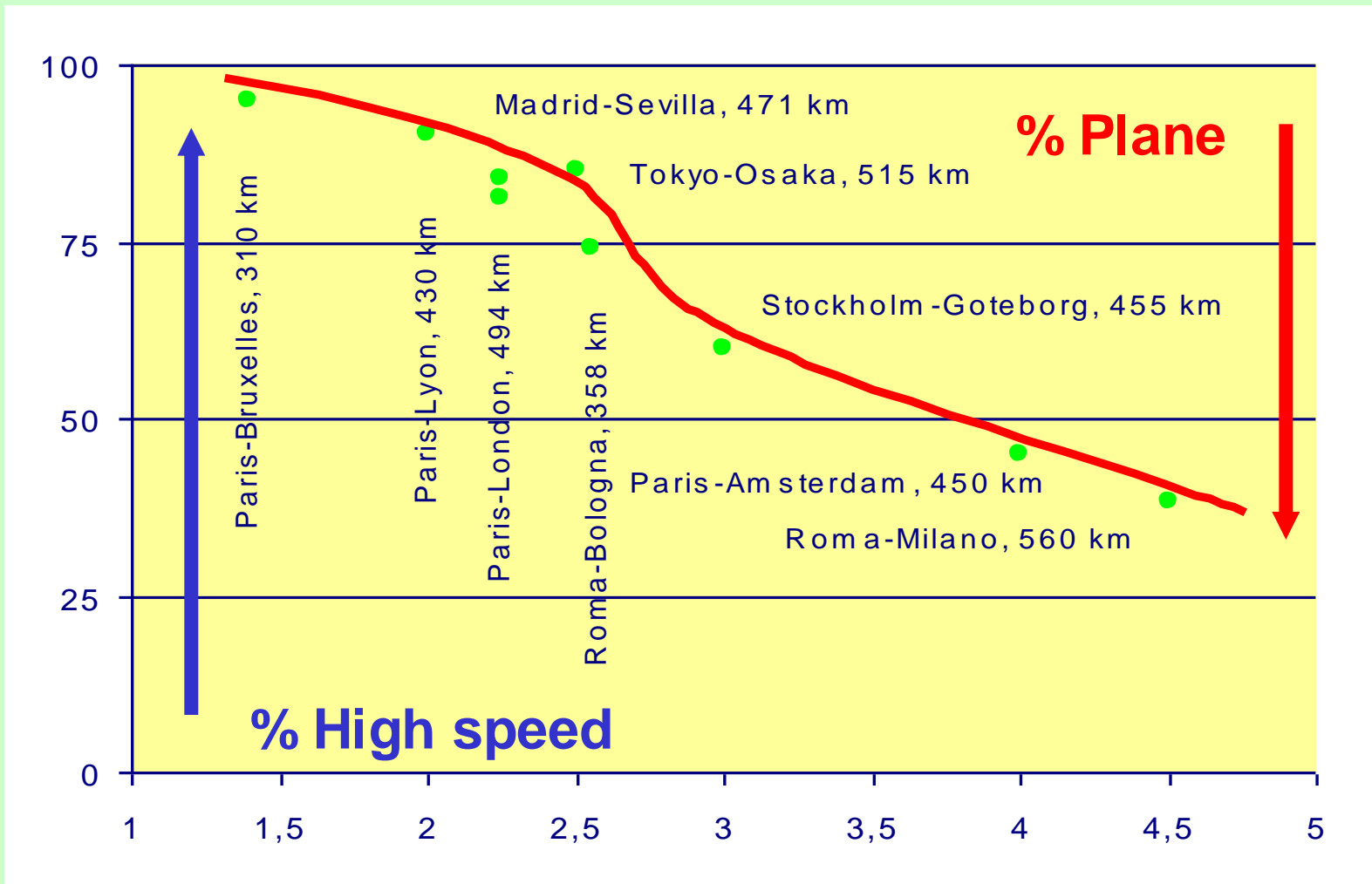
# Efeitos na mudança do modo de transporte

Madrid - Sevilha (471 km / 2h15 min.)

Combóio / avião



# Curva da mudança modal rail / air



(distâncias entre 300 e 600 km)

# Comparações no uso do solo & capacidade

## Linha de Alta Velocidade

Dupla via

25 m

12 combóios / hora & sentido

666 passageiros / comboio

8.000 passageiros / hora

## Autoestrada

2 \* 3 vias

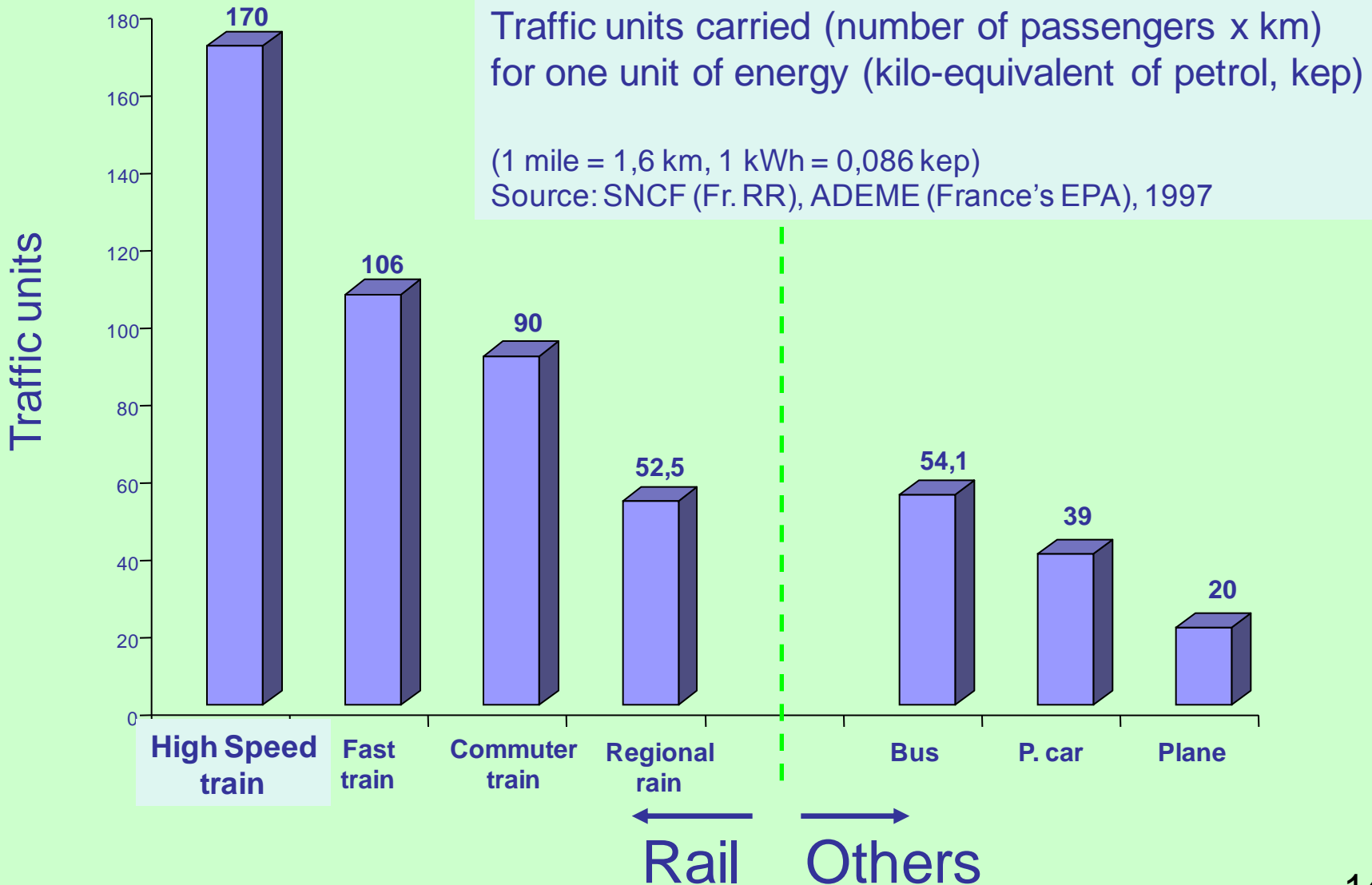
75 m

4.500 carros / hora & sentido

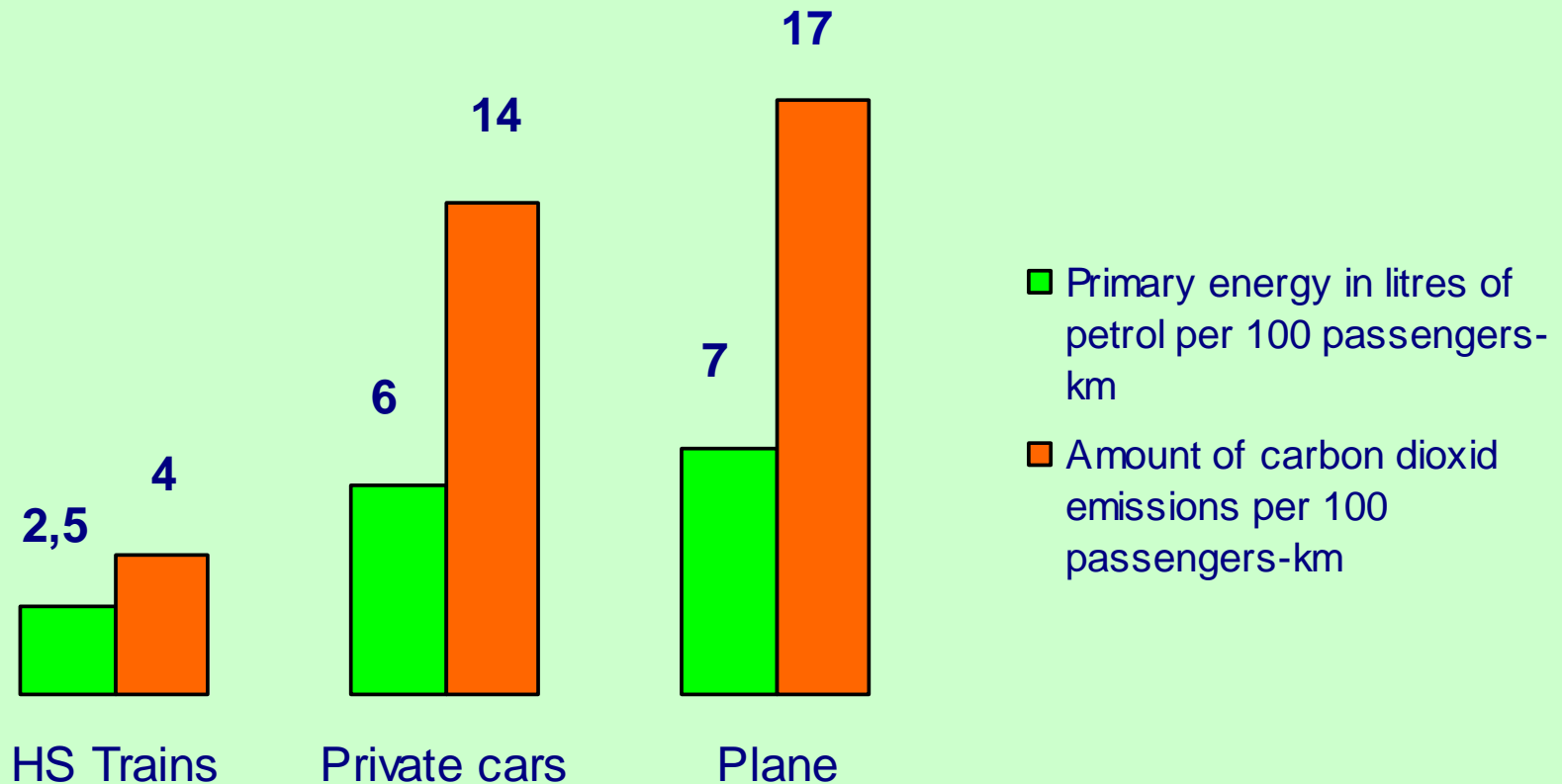
1,7 passageiros / carro

7.650 passageiros / hora

# Comparação da Eficiência Energética

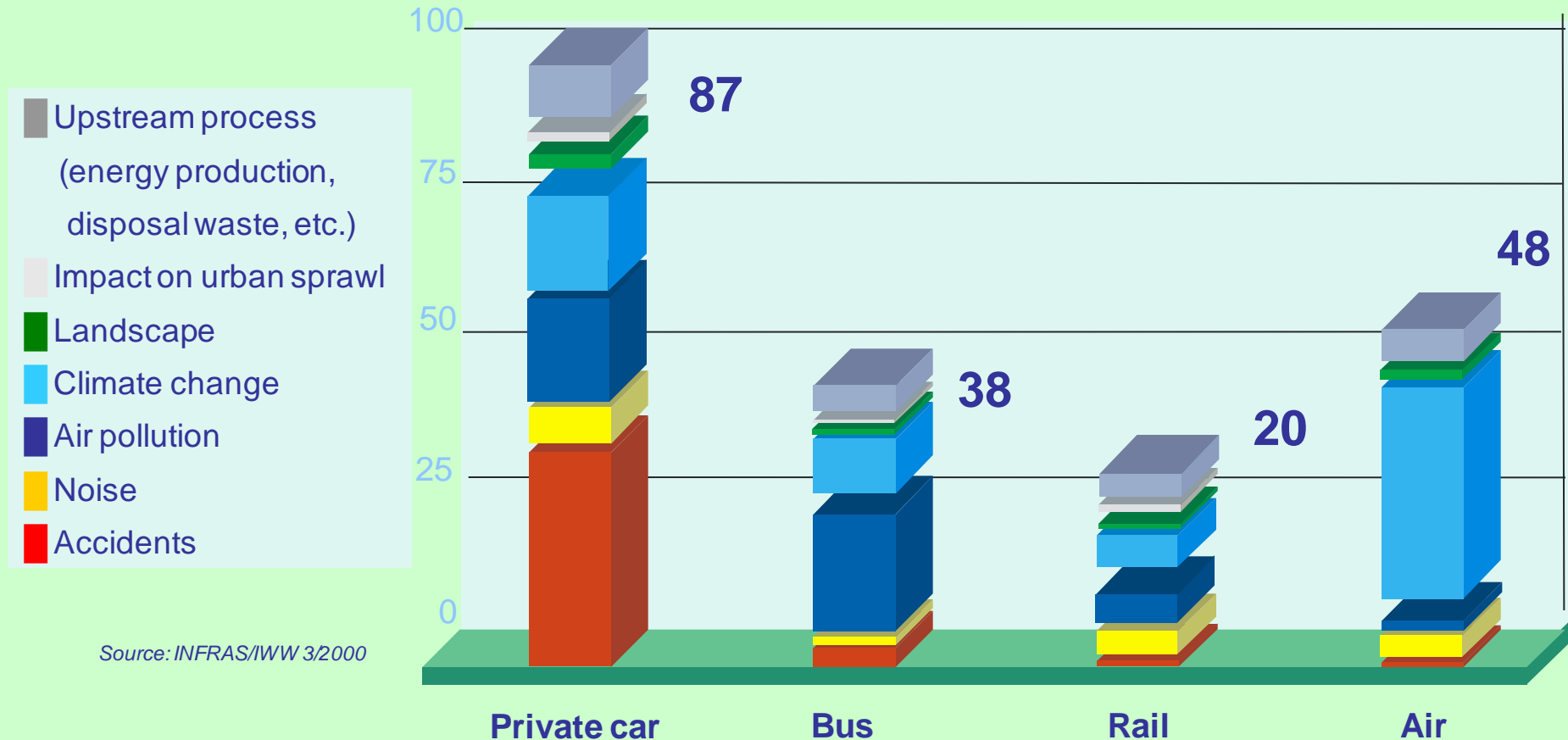


# Energia primária e emissões de CO2



# Custos externos médios

External costs = indirect costs not covered by ticket or gas paid by each traveler



Source: INFRAS/IWW 3/2000

Comparison between modes in a medium-distance corridor, non-rush hour and without considering congestion (costs in € per 1000 passenger km)

## 4. O contexto actual (1/2)

- A situação económica e financeira na Europa não é boa
- Os grandes investimentos devem ser criteriosamente analisados
- Portugal tem metas e compromissos em termos energéticos
- É absolutamente inquestionável a necessidade de se privilegiar o uso de transportes públicos em vez dos transportes individuais

## 4. O contexto actual (2/2)

- O aumento do modo rodoviário tem de ser combatido nas grandes cidades (ambiente, saúde pública, qualidade de vida)
- Os transportes estão intimamente ligados ao modelo de desenvolvimento e ordenamento do território
- A Autoridade Metropolitana de Transportes devia ter-se pronunciado

## 5. Os estudos

- No passado houve vários estudos de tráfego que se verificou estarem errados (e.g. ponte Vasco da Gama, Fertagus na ponte 25 de Abril, SCUT)
- O impacto da componente ferroviária mais estudado que o impacto da componente rodoviária
- *Gabarit* da ponte (APL, ponte do Carregado)

# Declaração de Impacte Ambiental

(DIA, Fev.2009)

“Face ao exposto, e ponderados os factores em presença, resulta que o Estudo Prévio da Ligação Ferroviária de Alta Velocidade Lisboa/Madrid, Subtroço Lisboa/Moita, via Terceira Travessia do Tejo (TTT) no Corredor Chelas/Barreiro, Modos Ferroviário e Rodoviário, **poderá ser aprovado**, designadamente a sua Solução B, **desde que** cumpridas as condições constantes da presente DIA.”

## Condicionantes da DIA:

- A componente rodoviária deverá incorporar soluções que contribuam para a minimização dos impactes ambientais negativos sobre a qualidade do ar e sobre o ruído, devendo avaliar diversas medidas com este objectivo, designadamente:...
- ...
- Na programação temporal da fase de obra, deverá **privilegiar-se** a construção da componente ferroviária em relação à rodoviária.
- Dever-se-á criar condições para que o **transporte colectivo**, nomeadamente em ferrovia convencional, esteja disponível e operacional aquando da entrada em funcionamento da componente rodoviária.
- ...

## 6. A solução

- Traçado:
  - Condicionado pelo Novo Aeroporto de Lisboa (NAL) ?
  - Condicionado pela restante Rede de AV ?
- Solução construtiva:
  - Tabuleiro rodoviário por cima do ferroviário
  - Tabuleiro rodoviário em paralelo com o ferroviário
  - Solução intermédia

## 6. A solução (cont.)

- Porquê a inevitabilidade de uma ponte mista? E agora?
- Porquê, de facto, o modo rodoviário?
- Solução faseada:
  - é desejável?
  - é possível?
- Vantagens/desvantagens
  - Económico-financeiras
  - Energia e ambiente
  - Modelo de Desenvolvimento e de Ordenamento do Território