

A Nova Estação Central de Lisboa

18 de Dezembro de 2008



Sessão da ADFER

COMUNICADO

Decidiram, recentemente, os Senhores Presidentes das principais Associações Empresariais (AIP, CIP e AEP) assumir a defesa da localização da **futura Estação Central de Lisboa** no actual Aeroporto da Portela.

A Direcção da ADFER, tendo em conta o seguinte:

- Que a localização da Estação Central na Gare do Oriente é uma opção discutível em termos da funcionalidade de todo o sistema pesado de transportes da região de Lisboa e de custos elevados, realmente imprevisíveis, e fruto de um processo de decisão sem a suficiente transparência na análise de outras opções;
- Que a eventual localização da Estação Central em Chelas / Olaias, foi objecto de estudos desde as primeiras decisões sobre a nova rede de alta velocidade, foi merecedora de um largo consenso, ao longo de duas décadas, e sempre mereceu o apoio da ADFER, por apresentar excelente funcionalidade e poder ter custos reduzidos, se associada a um grande empreendimento imobiliário;
- Que a desactivação, desejavelmente parcial, do Aeroporto da Portela, cria um espaço central disponível para um bem localizado Centro Coordenador de Transportes, desde que bem articulado com a rede do metropolitano de Lisboa e com a Linha ferroviária da Cintura;

Delibera:

- Defender que sejam estudadas, em profundidade e com rigor, as soluções preconizadas quer pela ADFER, quer pelas Associações Empresariais, que são merecedoras de séria reflexão;
- Recusar a utilização de argumentos pouco consistentes e precipitados para prosseguir o caminho errado, como a não coincidência dos timings da rede de AV e do NAL, quando existem soluções não esbanjadoras para assegurar a transição;
- Manifestar a esperança de que os principais Dirigentes do País, à semelhança dos Líderes Empresariais, se empenhem para que Portugal faça as melhores opções quanto ao projecto de AV, tal como aconteceu com o NAL.

Lisboa, 17 de Novembro de 2008

A Direcção da ADFER

Estação Central na Portela

é Tecnicamente Viável

Articulação com a Linha de Cintura e Linha de Alta Velocidade:

- Com estação á superfície ⇔ declive máximo **0,016 mm/m**
- Com estação subterrânea ⇔ declive máximo **0,009 mm/m**



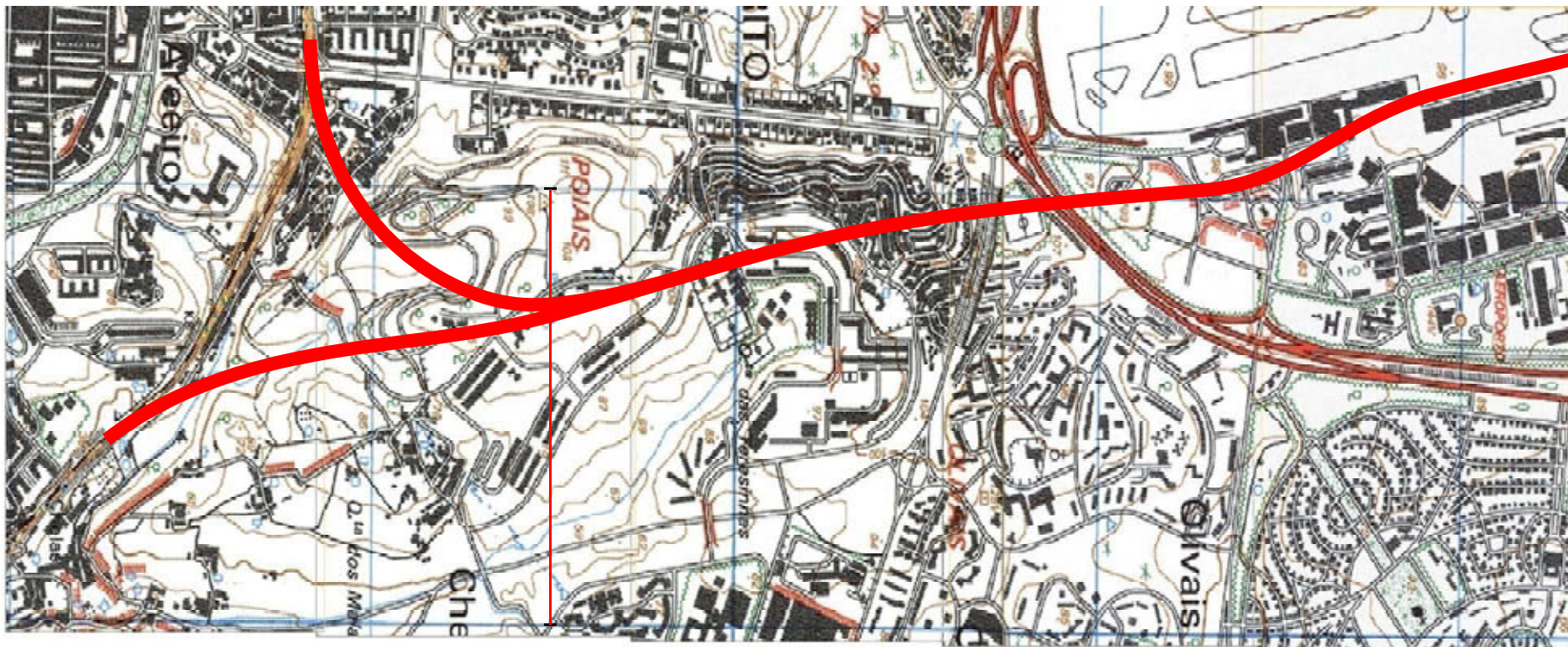
Image © 2008 DigitalGlobe

© 2007 Google

Ponteiro 38°45'55.31" N 9°07'51.93" O

Fluxo ||||| 100%

Altitude do ponto de visão 2.17 km



0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 1

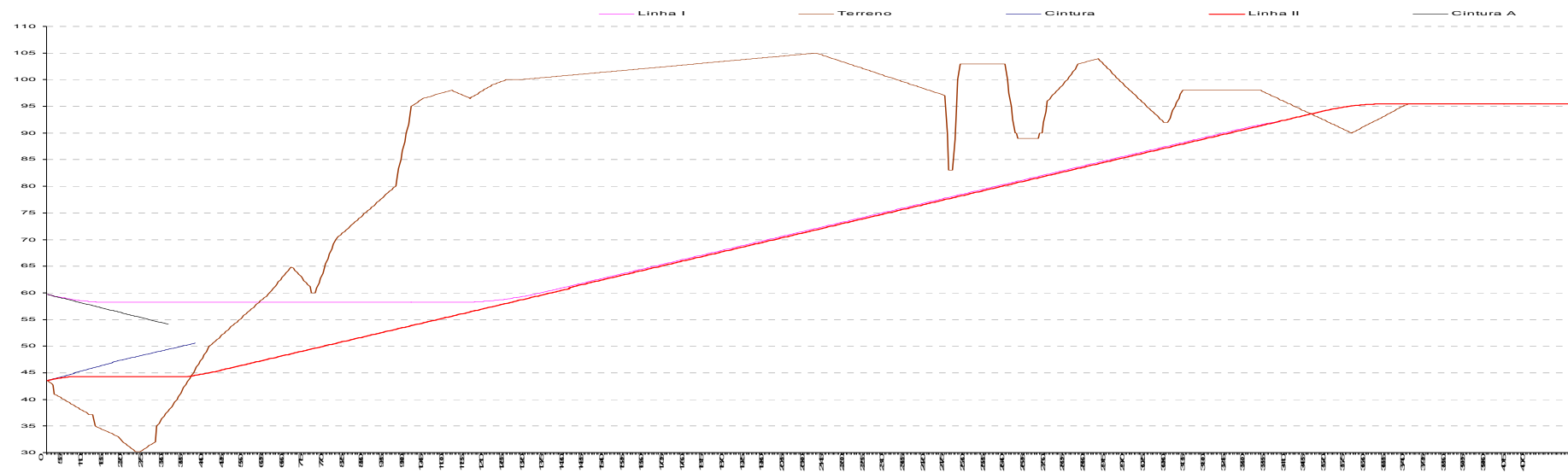




Image © 2008, DigitalGlobe

© 2007

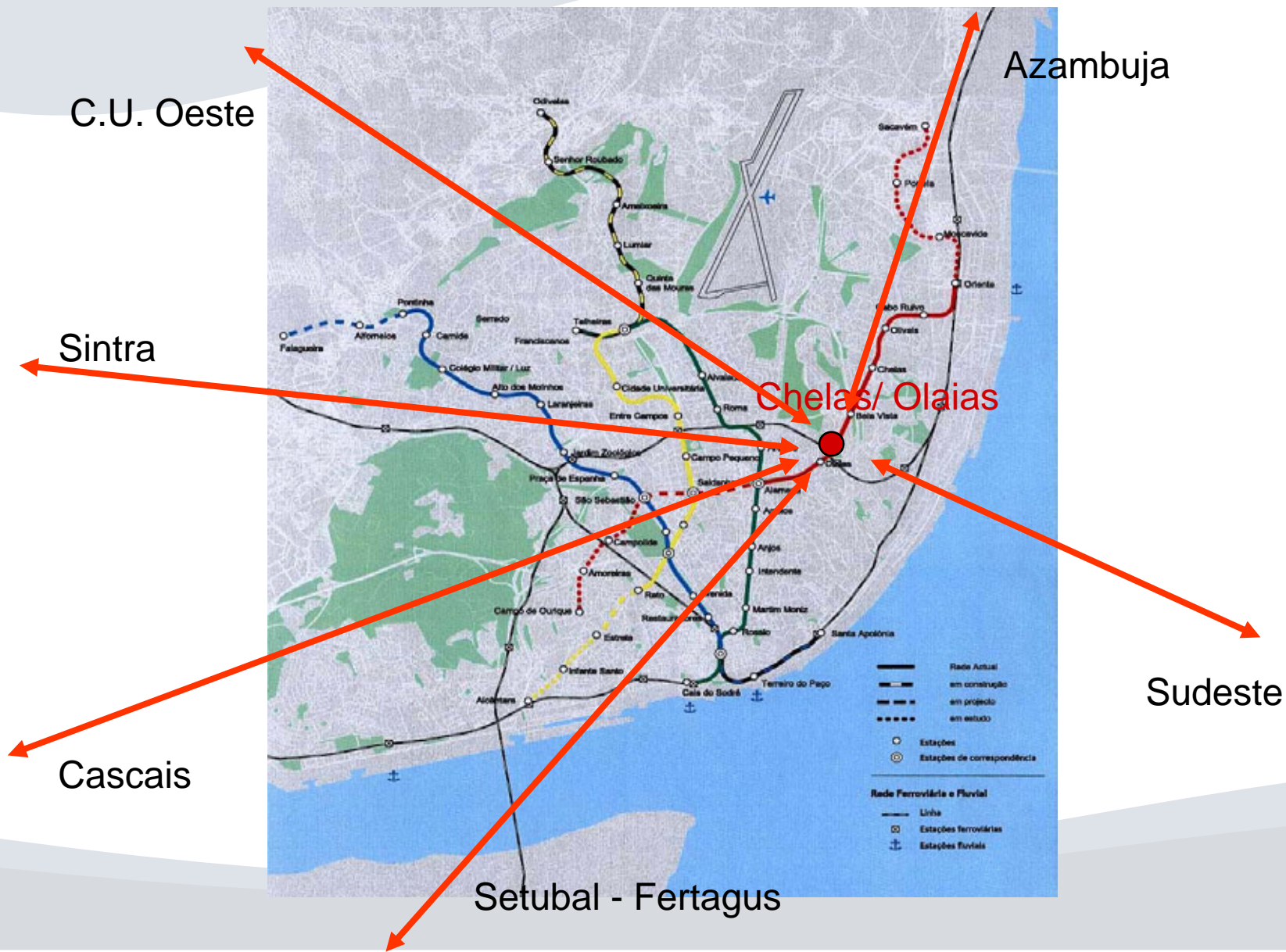
Google

Ponteiro 38°46'21.77" N 9°07'52.56" O

Fluxo ||||| 100%

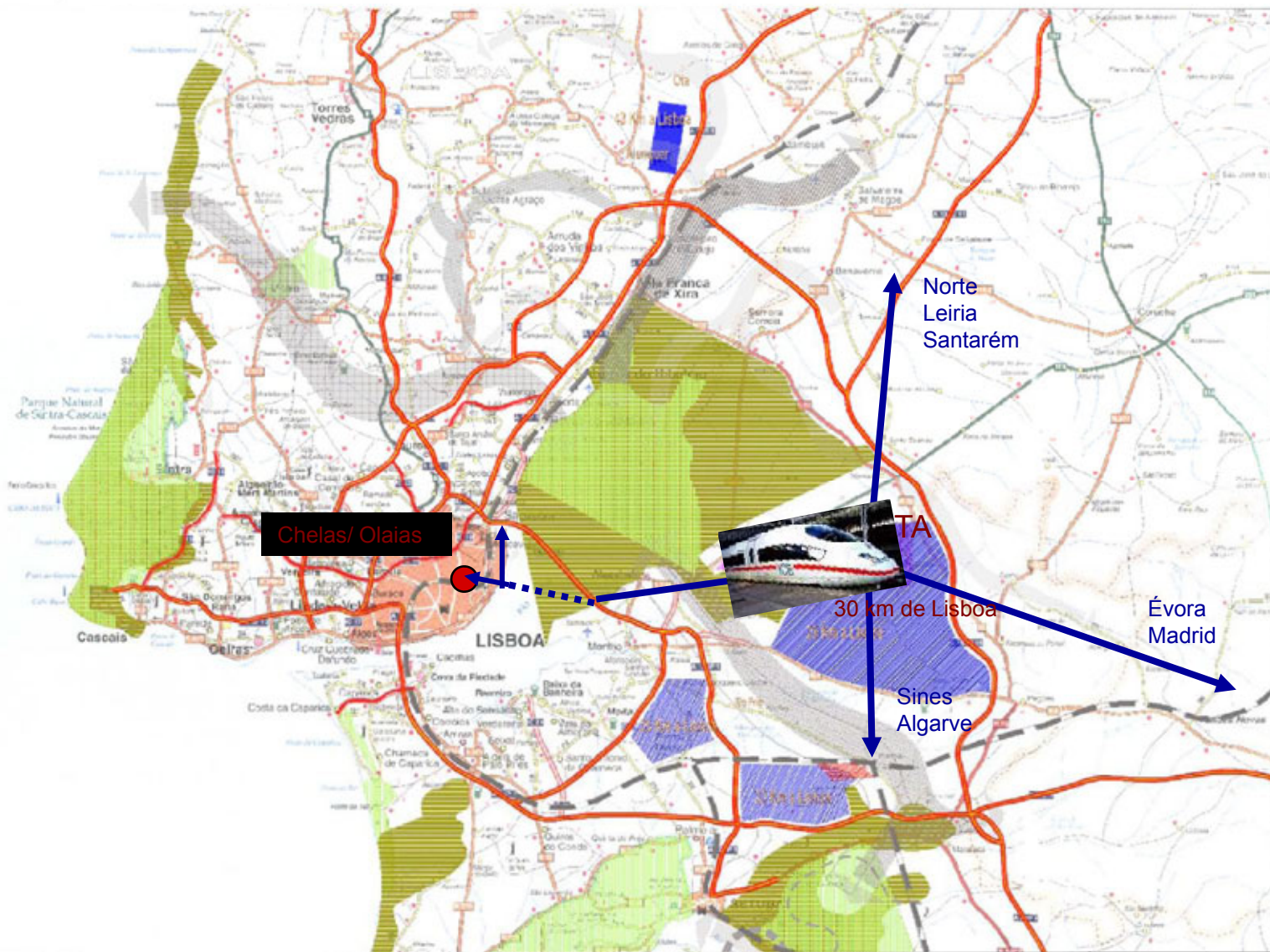
Altitude do ponto de visão 1.40 km

A Nova Estação Central de Lisboa



Sistema Integrado NAL e AV

Alternativas de localização do novo Aeroporto de Lisboa



- Reserva natural
- Rede Natura 2000 - SÍTIO
- Rede Natura 2000 - ZPE
- Rede ecológica Corredores primários
- Rede ecológica Corredores secundários
- Localizações alternativas disponíveis
- Plataforma logística
- Auto-estrada existente
- Via férrea
- Campo de tiro de Alcochete

DESPACHO QUE MANDATA LNEC PARA COMPARAR TRAVESSIAS OMITE ACESSO AO NAL

Despacho do MOPTC de 7 de Fevereiro de 2008

Extracto:

3. Para responder a estas questões, deve o LNEC:

- a) –
- b) Analisar as alternativas tendo em especial consideração os seguintes princípios:

l) Critérios de mobilidade

- no serviço ferroviário suburbano;
- no serviço ferroviário de longo curso, para passageiros;
- no serviço ferroviário convencional de mercadorias, tendo em conta as plataformas logísticas constantes do Portugal Logístico e a localização dos portos principais;
- no serviço ferroviário de alta velocidade, tendo em conta os objectivos fixados de tempo de percurso entre Lisboa e Madrid bem como critérios de competitividade para a linha mista.

Citação:

Como alguém disse: “A guerra é um assunto demasiado importante para ser deixada ao cuidado dos generais”. Eu diria que a AV é um assunto demasiado importante para ser deixado ao cuidado exclusivo da RAVE.

António Fonseca Ferreira, Presidente da CCDRLVT