



INTEGRANDO A ALTA VELOCIDADE, A TERCEIRA
TRAVESSIA DO TEJO E AS INFRAESTRUTURAS NO
PLANEAMENTO URBANO



II FÓRUM MOBILIDADE & TRANSPORTES

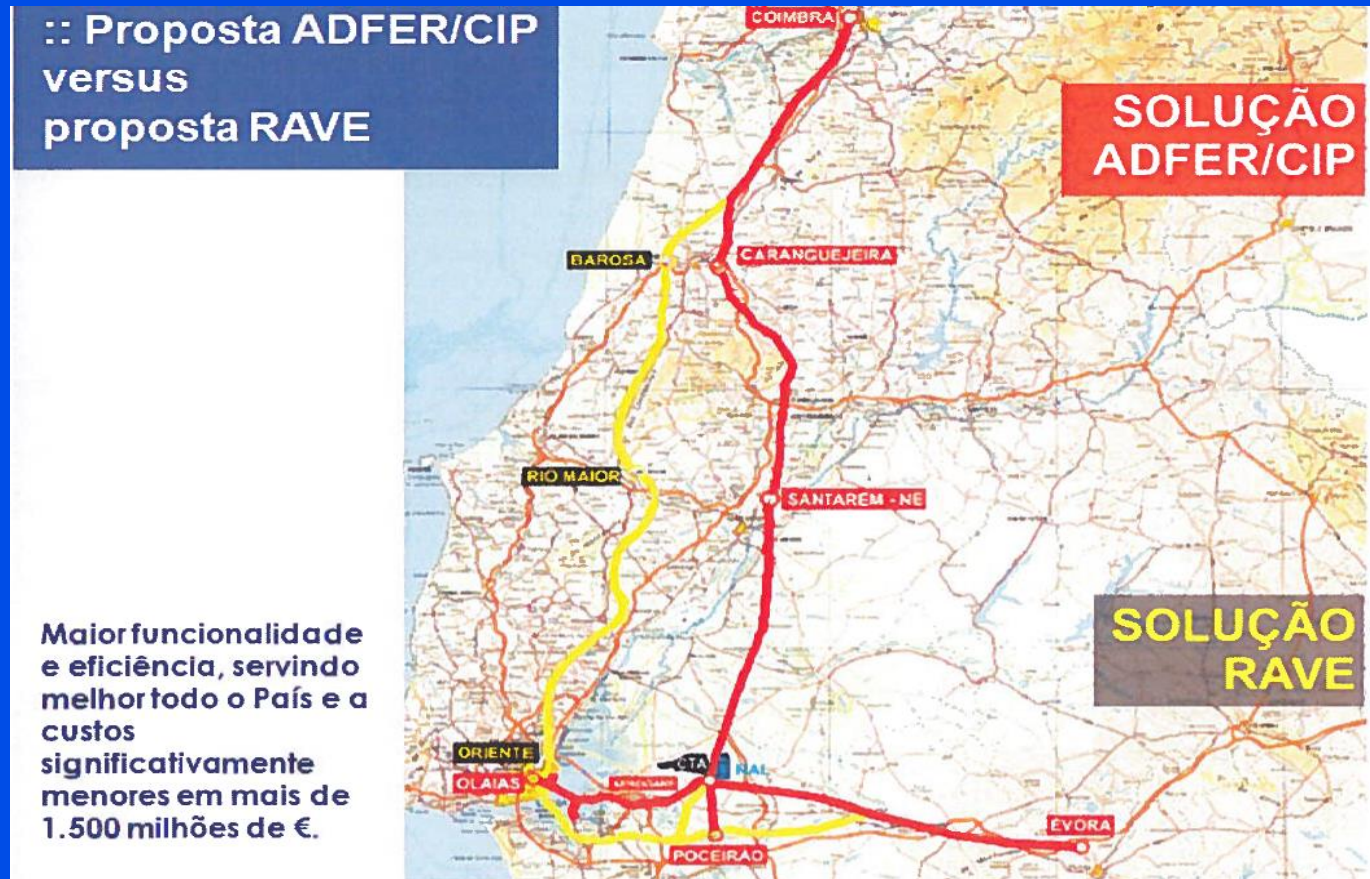
25 / 26 JUNHO'24
CENTRO DE CONGRESSOS
TAGUSPARK | OEIRAS

**Integrando a Alta Velocidade, a Travessia do Tejo e as
Infraestruturas no Planeamento Urbano**

Mário Lopes

mariolopes@tecnico.ulisboa.pt

Integração NAL, AV, TTT e transporte urbano



Apresentação na AR em 2009. Autor: Arménio Matias

Ligações directas do Terminal do NAL a: Santarém (25min), Évora (25min), Viana do Castelo, Guarda, Castelo Branco, Elvas, Beja, Faro, etc.



Alternativa da RAVE

ALTA VELOCIDADE FERROVIÁRIA:
ANÁLISE COMPARATIVA DAS ALTERNATIVAS DE ENTRADA EM LISBOA

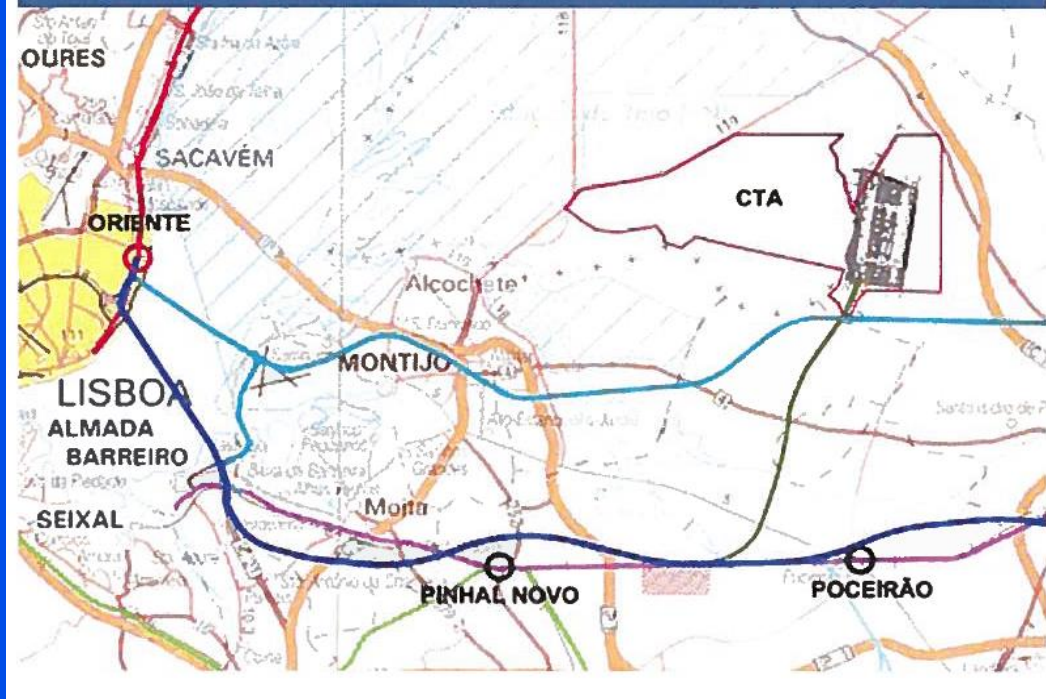
Nº Documento:	
Código na Origem:	
Tipo de Documento:	Nota Técnica
Origem:	Engenharia
Pacote/Contrato nº:	

	Área Funcional	Nome	Sigla / Rúbrica
Elaborado por:	Procura e Mobilidade	Gonçalves Henriques	
Verificado por:	TTT	Duarte Silva	
Aprovado por:			
Autorização Envio por:	CA	Carlos Fernandes	

A análise comparativa foi, inicialmente, desenvolvida assumindo como pressuposto que, independentemente da decisão que irá ser tomada relativa à localização do Novo Aeroporto de Lisboa (doravante NAL), a Alta Velocidade Ferroviária passaria, em qualquer das alternativas, na zona da Ota.

Porque razão a Linha de AV Lisboa-Porto tem de passar na Ota se o NAL for em Alcochete ?????

:: Ligações ferroviárias ao NAL, de acordo com as alternativas de localização da Terceira Travessia do Tejo em Liboa (fonte: RAVE)



Trajecto ADFER/CIP – 38km

Trajecto RAVE – 53,5km > 40% a mais. Para quê?

Trajecto ADFER/CIP - Travessia do Tejo na zona mais estreita

Estação terminal em Lisboa – Chelas-Olaías + prolongamento a Sete Rios, para cruzar todas as Linhas de Metro (sugestão pessoal, a estudar)

⇒ Terminal do NAL a Entrecampos: 23 minutos (comboios convencionais)

Ponte Chelas-Barreiro ou travessia Beato-Montijo?

~~Há uma recomendação do LNEC favorável à Ponte Chelas-Barreiro~~

FALSO

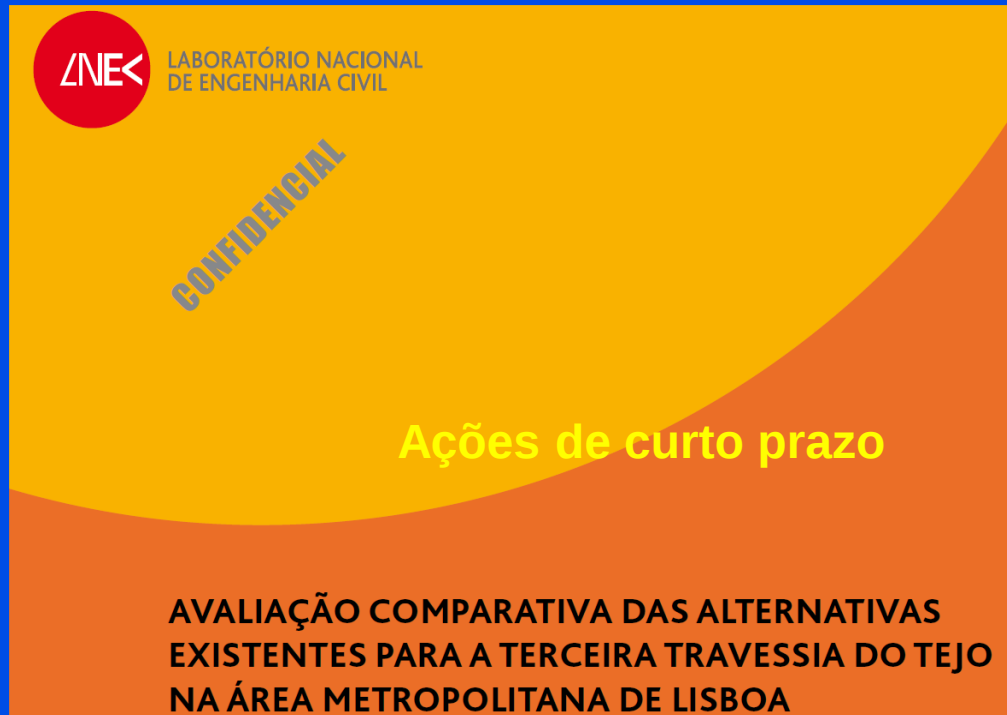
A recomendação do relatório do LNEC depende totalmente de um Mandato imposto pelo Governo ao LNEC antes deste ter realizado o trabalho e que impunha a conclusão final.

Nenhum dos estudos técnicos parcelares feito no LNEC recomenda a Ponte Chelas-Barreiro

Terceira Travessia do Tejo (TTT)

Relatório do LNEC > Ponte Chelas-Barreiro

<http://cip.org.pt/wp-content/uploads/2017/01/Ref-114-Relatorio-do-LNEC-sobre-a-TTT.pdf>



Pag. 270

Importantíssimo

No cômputo da avaliação efectuada, **face aos objectivos do mandato** e aos princípios e critérios em que assentaram as análises, conclui-se que a ligação Chelas-Barreiro se apresenta como claramente mais favorável para a travessia ferroviária do Tejo na Área Metropolitana de Lisboa; conclui-se também que é viável e justificável a associação de uma componente rodoviária a esta travessia.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Despacho

Neste contexto, determino:

1. Mandatar o LNEC para, no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, e em complemento ao Relatório sobre a localização do NAL que oportunamente entregou ao Governo, elaborar um Relatório autónomo e objectivo de avaliação comparativa das alternativas existentes de travessia ferroviária do Tejo, na Área Metropolitana de Lisboa,
2. O Relatório deve, em simultâneo, responder, de forma objectiva, sobre se existe viabilidade e justificação para associar uma componente rodoviária à travessia ferroviária do Tejo em Lisboa.
3. Para dar resposta a estas questões, deve o LNEC:
 - a) Analisar, nas perspectivas técnica, ambiental e funcional os estudos correspondentes às alternativas em presença sobre a TTT;
 - b) Analisar as alternativas tendo em especial consideração os seguintes princípios:
 - i) Critérios de mobilidade
 - no serviço ferroviário suburbano;
 - no serviço ferroviário convencional 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;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

- 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.
- ii) Prevalência das questões de equidade, equilíbrio territorial e coerência;
- iii) Localização dos grandes atractores e geradores de deslocações, na AMI ;
- iv) Necessidade de salvaguardar a viabilidade técnica, ambiental e funcional da TTT.

Todos os princípios de valorização relativa da importância de critérios técnicos definidos no Mandato imposto ao LNEC pelo Despacho do Governo favorecem a ponte Chelas-Barreiro (excepto o dos tempos de percurso da AV Lisboa-Madrid, que é equivalente para ambas as alternativas).

Fundamentação mais detalhada :

<https://www.linkedin.com/pulse/optimiza%C3%A7%C3%A3o-do-projecto-nal-em-alcochete-m%C3%A1rio-lopes-qzuse>

Desenvolvimento das redes de transportes públicos:

ESTRATÉGIA ACTUAL



Plano de Expansão da rede do Metropolitano de Lisboa - Mesa Redonda
Ordem dos Engenheiros | 03.Abril.2018

Plano atual de Expansão da Rede

A criação da linha circular vai permitir:

- Ganhos de competitividade para quem entra no Cais do Sodré permitindo a diminuição da quantidade de autocarros no interior da cidade
- Para além da mais-valia para o rebatimento de passageiros no Cais do Sodré melhora, também, rebatimento das outras linhas ferroviárias e acessos rodoviários, em todos os cruzamentos que vai fazer com essas linhas
- Grandes vantagens para o futuro ao permitir programas operacionais segmentados permitindo a melhoria do equilíbrio operacional

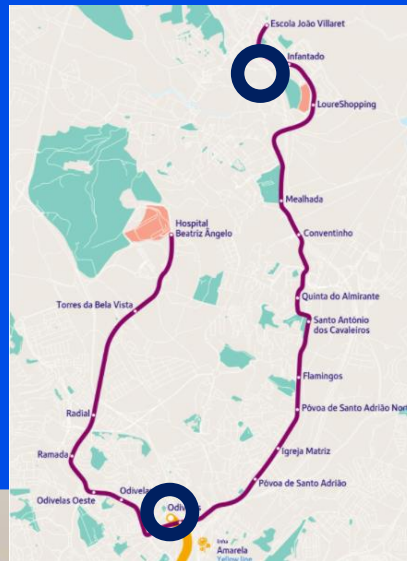
Para um passageiro se deslocar da zona de Loures para o NAL tem de viajar em 5 comboios diferentes, fazendo 4 transbordos

Ex: Infantado – NAL

Transbordos:

- 1 – Odivelas**
- 2 – Campo Grande**
- 3 – Alameda**
- 4 – Gare do Oriente**

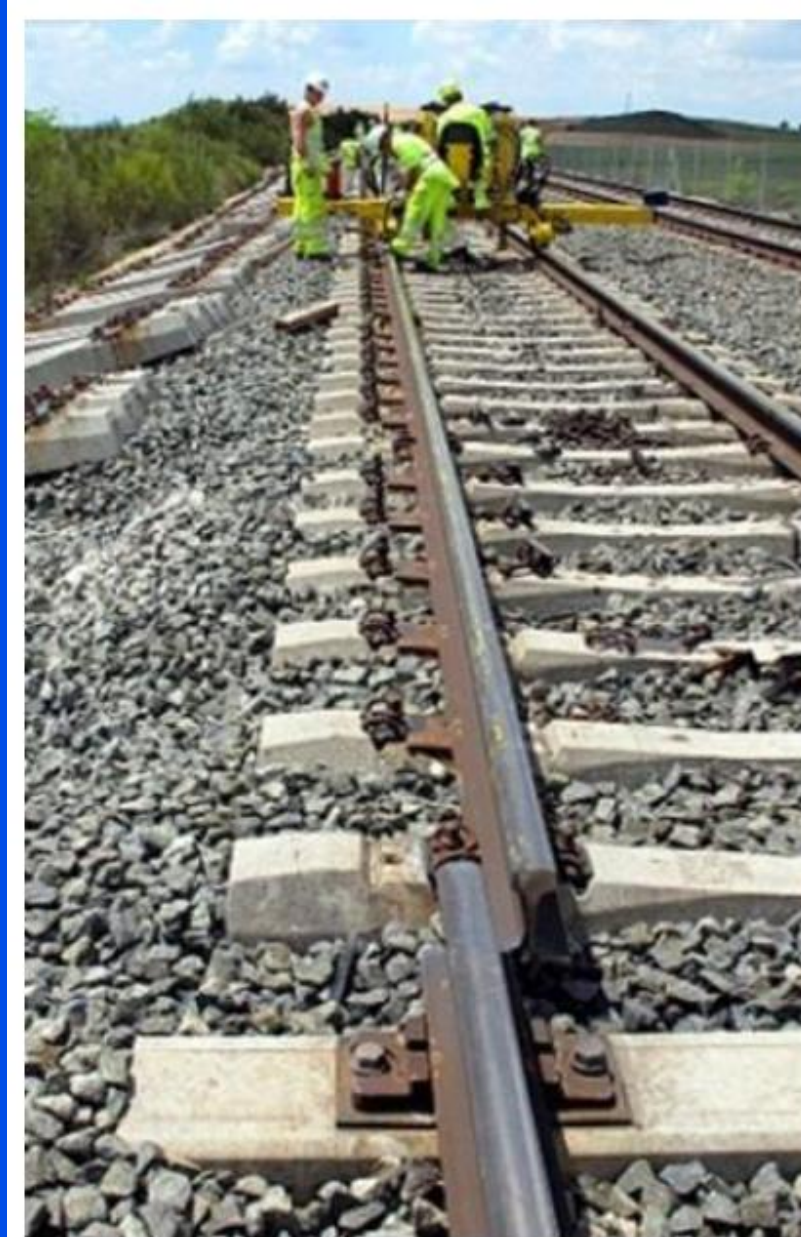
⇒ Desincentivo ao uso do transporte público
⇒ Mais carros em Lisboa e no acesso ao NAL



**O que se perspectiva se as
políticas não se alterarem:**

- Bom Aeroporto**
- Maus acessos por transporte público**
- Estímulo ao uso do automóvel**

A questão da bitola



Relevância (factor principal)

70% das exportações e importações portuguesas são para a Europa

Em valor (mais relevante para a economia do que a tonelagem), 80% faz-se por rodovia

A maior parte das trocas comerciais terrestres, em valor, são para lá dos Pirenéus

O sistema actual é insustentável por razões ambientais e energéticas

Solução: ferrovia competitiva $\Rightarrow$ sem transbordos $\Rightarrow$ totalmente interoperável com as restantes redes europeias

PFN

"A criação de ligações ferroviárias em bitola padrão (1435 mm) teria inegáveis vantagens no transporte de mercadorias internacional de longa distância, contribuindo para melhorar a competitividade das exportações portuguesas"

Exclusividade da Bitola ibérica:

- Perda de competitividade das exportações e importações
- Extrema dificuldade de captar e fixar investimento industrial
- Tendência para Portugal se tornar o país mais pobre da UE

Consequências do isolamento ferroviário (ver Cap VI e Anexo II):

[https://cip.org.pt/wp-](https://cip.org.pt/wp-content/uploads/2017/12/Conselho_Industria_Portuguesa_fi)

[content/uploads/2017/12/Conselho_Industria_Portuguesa_fi](https://cip.org.pt/wp-content/uploads/2017/12/Conselho_Industria_Portuguesa_fi)
[nal-LR.pdf](https://cip.org.pt/wp-content/uploads/2017/12/Conselho_Industria_Portuguesa_fi)

Todos os argumentos que o Governo (anterior) apresentou contra a Bitola europeia estão mal fundamentados:

[https://www.linkedin.com/pulse/ferrovia-bitola-economia-e-](https://www.linkedin.com/pulse/ferrovia-bitola-economia-e-falta-de-sentido-estado-m%C3%A1rio-lobes-c0ppe/?published=t)
[falta-de-sentido-estado-m%C3%A1rio-lobes-](https://www.linkedin.com/pulse/ferrovia-bitola-economia-e-falta-de-sentido-estado-m%C3%A1rio-lobes-c0ppe/?published=t)
[c0ppe/?published=t](https://www.linkedin.com/pulse/ferrovia-bitola-economia-e-falta-de-sentido-estado-m%C3%A1rio-lobes-c0ppe/?published=t)

Perda de Fundos Europeus

novo regulamento aprovado pelo Conselho da União Europeia em 13 de junho de 2024, art.17, determina que:
“Member States shall ensure that any new railway line of the core network and the extended core network ... provides for the European standard nominal track gauge of 1 435 mm”

Assunto: Financiamento da nova linha Lisboa-Porto em bitola ibérica

De acordo com o regulamento 1315/2013 a Linha Lisboa-Porto, parte da Rede Core (RC) da UE, deveria ser construída em bitola europeia e, segundo o regulamento 1153/2016, deveria funcionar em 2030.

De acordo com o Art.16a da proposta de substituição do regulamento 1315 da Comissão de 27/07/12022, de 10/10/2022 do Parlamento e de 6/12/2022 do Conselho, com as “guidelines” para o desenvolvimento das redes transeuropeias de transportes”, podem aceitar-se isenções temporárias devidamente justificadas, mantendo-se o objetivo para a RC em 2030 com bitola 1435mm.

Tendo em conta que:

- se as linhas da RC não forem totalmente interoperáveis, devido à perda de competitividade da rodovia, muitos sectores em Portugal não serão competitivos na execução das suas trocas comerciais com a Europa além-Pirenéus e a economia portuguesa ficará fortemente isolada dos mercados europeus,
- a nova linha Lisboa-Porto (regulamentarmente integrada nas redes TEN-T para tráfego misto) deverá estar pronta em 2030,

Pergunta-se:

- vai a Comissão financiar com Fundos CEF a nova linha Lisboa-Porto em bitola ibérica?

- Portugal já submeteu candidaturas aos Fundos CEF 2021-2027 para a ferrovia? Se sim, quais os montantes? Tem conhecimento se Portugal está a utilizar os fundos estruturais e de investimento para projetos na ferrovia?

PT

E-000119/2023

Resposta dada por Adina Vălean
em nome da Comissão Europeia
(6.3.2023)

Em 5 de dezembro de 2022, o Conselho definiu uma orientação geral sobre a proposta da Comissão de um novo regulamento relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes¹. O artigo 16.º-A da orientação geral do Conselho prevê que os Estados-Membros assegurem que qualquer nova linha ferroviária da rede principal alargada e da rede principal (i.e. qualquer linha cujos trabalhos de construção não tenham sido iniciados à data de entrada em vigor do novo regulamento) preveja a bitola nominal normalizada europeia de 1 435 mm. Este requisito é considerado cumprido se os comboios com bitola de 1 435 mm puderem circular na infraestrutura o mais tardar até 2030, no caso da rede principal, e até 2040, no caso da rede principal alargada.

Por conseguinte, a orientação geral não impede Portugal de começar a construir a nova linha ferroviária de alta velocidade Porto – Lisboa com bitola ibérica (1 668 mm) antes da entrada em vigor do novo regulamento e de migrar, subsequentemente, para a bitola europeia o mais tardar em dezembro de 2030.

O Parlamento Europeu ainda não tomou posição sobre a proposta da Comissão.

No âmbito do Mecanismo Interligar a Europa (MIE), foi concedido um apoio substancial a projetos ferroviários em Portugal, nomeadamente em relação às ligações internacionais norte e sul a Espanha, ou seja, Aveiro – Vilar Formoso e Sines – Elvas².

Para obter informações sobre as propostas de projetos apresentadas por candidatos portugueses no âmbito do convite à apresentação de propostas do MIE de 2022, sugerimos que os Senhores Deputados contactem as autoridades nacionais. O processo de avaliação e seleção deverá estar concluído em junho de 2023.

No que diz respeito aos fundos da política de coesão para 2021-2027, Portugal reservou 1,3 mil milhões de EUR para intervenções na sua rede ferroviária, incluindo infraestruturas e material circulante. Estão previstas intervenções adicionais para os caminhos de ferro nas áreas metropolitanas.

Ver informações sobre o projeto no seguinte painel público: <https://europa.eu/!vYHV93>

Excepções: mediante ACB e temporárias

**Portugal apresentou ACB para justificar
prorrogação do prazo de 2030?**

Se sim, foi aceite pela Comissão?

Até quando é o adiamento?

OBRIGADO
pela vossa atenção

mariolopes@tecnico.ulisboa.pt