

ESTUDOS SOBRE A IMPLANTAÇÃO DO NOVO AEROPORTO DE LISBOA

RELATÓRIO FINAL

CAPÍTULO “ACESSIBILIDADES E TRANSPORTES”

– SUMÁRIO EXECUTIVO –

Neste relatório é aprofundado o objectivo do NAL em termos nacionais, o seu papel e ligação com um conceito integrado de infra-estruturas de primeiro nível, bem como qual o impacto da sua localização na margem esquerda do Tejo em termos de desempenho das redes de transporte e ainda em termos de emissões.

A formulação que aqui se adopta parte do princípio da necessidade de conceber um sistema de transportes tecnicamente viável, economicamente eficiente na articulação dos vários modos, e potenciador de novos factores de competitividade para o país e para a região. Assim, são tratados com especial atenção os problemas da articulação do NAL com os vários espaços regionais da sua área de influência, com a rede de Alta Velocidade Ferroviária (AVF), e com as travessias do Tejo na região de Lisboa, em especial a nova travessia ferroviária.

O NOVO AEROPORTO DE LISBOA E A SUA MAIS VALIA PARA A ECONOMIA DA REGIÃO E DO PAÍS: REQUISITOS DE QUALIDADE, FLEXIBILIDADE E EXPANSIBILIDADE

- Para afirmar o NAL como *hub* competitivo no Sul da Europa e factor decisivo de internacionalização e competitividade da economia Portuguesa é necessário: terreno de boa dimensão e planura, com possibilidades de crescer de forma modulada, com bom desempenho quer ao nível da facilidade de edificação interna e envolvente, quer em questões ambientais quer ainda em questões de acessibilidades terrestres em todas as direcções.
- É ainda necessária grande prudência quanto ao montante do investimento e ao desenvolvimento do projecto face aos níveis de incerteza existentes,

- relativamente às possibilidades de expansão do transporte aéreo em geral nomeadamente face às emissões que provoca e ao seu impacto no aquecimento global,
 - relativamente à estratégia de crescimento da TAP e ao ambiente competitivo em que irá operar, nomeadamente a evolução das *low-costs* e da emergência de fortes companhias aéreas Brasileiras,
 - relativamente à capacidade competitiva de Lisboa face a outras cidades concorrentes pelos mesmos mercados.
- No caso da Ota, cujo projecto é necessariamente mais rígido, estes requisitos são difíceis de cumprir, podendo resultar em 1) um aeroporto com excesso de capacidade (no caso de não se verificarem as previsões de tráfego), ou 2) um aeroporto insuficiente, no caso do tráfego aéreo crescer acima do esperado. No caso da localização no CTA (Campo de Tiro de Alcochete), os requisitos essenciais à adopção de uma estratégia prudente encontram-se plenamente satisfeitos.

A IMPLANTAÇÃO DO NAL NO CTA E SUA INTEGRAÇÃO TERRITORIAL

- A implantação do NAL na coroa externa da AML, na margem esquerda do Tejo, permite uma grande facilidade de ligação a todos os corredores da AML, fora dos trajectos mais congestionados, a uma distância aceitável de Lisboa – Cidade, servindo bem as duas margens (forte alinhamento com os objectivos do PROT – AML).
- A localização no CTA coloca o NAL em óptimas condições de também servir bem quer o Oeste, quer a Lezíria e Médio Tejo, Península de Setúbal, bem como todo o corredor interior desde o Alto Alentejo até ao Algarve, utilizando sempre vias com boa reserva de capacidade e por isso pouco saturadas.





- A articulação terrestre com Espanha pode ser feita não só por estrada para as regiões mais próximas, mas também por ferrovia, sobretudo através dos serviços (de passageiros e de mercadorias) a desenvolver sobre a nova linha de bitola UIC em direcção a Badajoz e Madrid.
- O NAL deverá ser servido directamente pela rede de AVF, em plena via, e não com recurso a um eventual ramal de ligação.

O presente estudo propõe a integração do NAL no nível mais elevado da rede de AVF, sendo a estação rótula de todo o sistema com a linha de ligação de Lisboa ao Porto e corredor atlântico pela margem esquerda do Tejo e conseguindo desta forma maximizar a acessibilidade internacional de todo o corredor atlântico. O atravessamento do Tejo deve efectuar-se nas proximidades de Santarém, com a construção duma estação servindo aquela cidade e sua envolvente, e conseguindo assim uma muito melhor cobertura territorial pelos serviços de AVF.

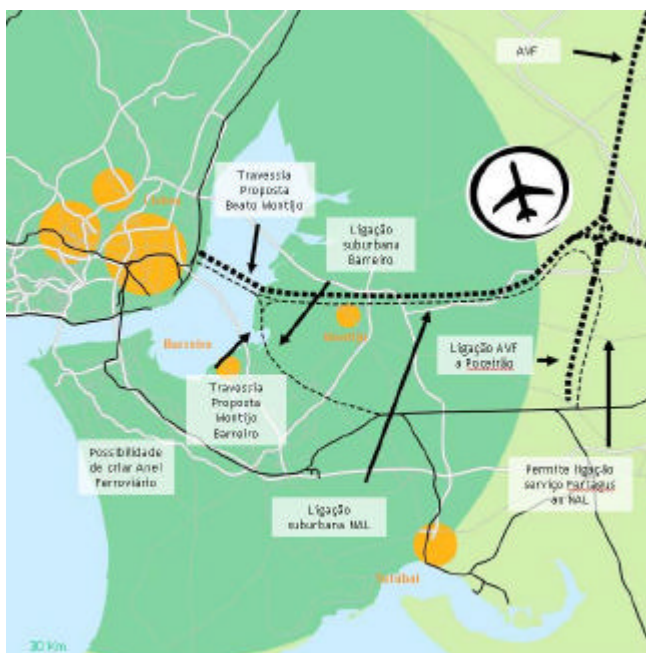
- Há informação de que o estudo pela RAVE da solução de traçado pela margem direita está avançado e tem conduzido a significativas reduções de custo estimado face ao inicialmente previsto. Ainda assim, essa solução será provavelmente muito mais cara



que pela margem esquerda, por atravessar terrenos muito acidentados e de povoamento disperso – em oposição a terrenos planos e quase sem povoamento na margem esquerda. No caso de haver uma decisão do Governo em favor do traçado pela margem direita sugere-se que o projecto do traçado entre Lisboa e Leiria seja revisto dado que parece claro que, na ausência da necessidade de uma estação na Ota, a linha nunca passaria pela Ota. Deverá nesse caso procurar-se um traçado que permita uma estação em Santarém.

TRAVESSIA FERROVIÁRIO DO TEJO

- O alinhamento do NAL, com a linha de Lisboa a Elvas / Badajoz levou a que se procurasse uma travessia ferroviária mais favorável que a situada no eixo Chelas-Barreiro. O estudo conclui pelo eixo Beato – Montijo (5,7 km contra 7,8 km no caso de Chelas – Barreiro), com um canal em AVF e um canal para serviço suburbano. Esta travessia seria complementada com uma outra mais pequena (1,8 km) para ligação do serviço suburbano à linha do Barreiro.



- A travessia no eixo Beato - Montijo permite uma estrutura mais simples e um custo bem mais baixo que para o eixo Chelas – Barreiro. São bem menores os vãos navegáveis definidos pelo porto de Lisboa e bastante menor a extensão total. A travessia neste local traz uma melhor ligação ao NAL no CTA, mantém a boa ligação a toda a rede de suburbanos existente e penaliza somente em cerca de 1 minuto a ligação entre Lisboa e

Barreiro (face à travessia por Chelas – Barreiro). Em termos de análise de capacidade, o estudo efectuado mostra que a travessia Beato – Montijo responde sem problemas ao tráfego suburbano para a Península de Setúbal e para o NAL e aos serviços de AVF para o NAL, Porto e Madrid.

- Em termos de infra-estruturas logísticas, destaca-se a forte proximidade do NAL implantado no CTA ao centro logístico do Poceirão, e ainda aos outros principais centros logísticos do sul e centro do país, em Carregado – Azambuja, Castanheira do Ribatejo e Torres Novas / Riachos, bem como permite ligações ferroviárias muito favoráveis aos Portos de Lisboa, Setúbal e Sines.

VIABILIDADE DE UMA TRAVESSIA FERROVIÁRIA NO CORREDOR BEATO-MONTIJO

baseado nos relatórios produzidos pela Capita Symonds e Eng. Câncio Martins¹

- A travessia ferroviária neste corredor com duas linhas em bitola europeia e duas linhas em bitola ibérica é viável, tal qual foi comprovado nos estudos que agora se encerram, em duas soluções construtivas: Túnel imerso e Ponte. Essa viabilidade inclui a satisfação de todos os objectivos conseguidos com a solução de travessia no corredor Chelas-Barreiro e transcende-os ao possibilitar as ligações directas de sul para norte à estação de Sta. Apolónia e ao porto de Lisboa em Xabregas, para passageiros e também para mercadorias, em ambas as bitolas.
- A inserção da travessia neste alinhamento Beato-Montijo resolve significativamente os incómodos de intrusão no centro paisagístico do estuário frente às zonas ribeirinhas mais relevantes: Terreiro do Paço, Castelo de S. Jorge, S. Vicente, Sta. Engrácia – Panteão Nacional, Sta. Luzia, Sta. Apolónia e frente do Barreiro. Comparativamente a Ponte Chelas Barreiro, por força das suas dimensões e do viés reduzido entre o alinhamento da ponte e a visada a partir daqueles miradouros históricos, configura “... factor de corte visual da unidade de uma vasta região que constitui o estuário, numa zona de grande valor cénico, que é o “Mar da Palha”.”², constituindo por isso um impacte de elevada magnitude na paisagem central do estuário.

¹ A Capita Symonds, seleccionada para estudar a solução em Túnel imerso, foi responsável pelo projecto do maior túnel imerso da Europa na ligação Copenhaga -Malmö sob o mar Báltico. O Engº Câncio Martins, seleccionado para estudar a solução Ponte, dispensa apresentação.

² *In*: “Estudo Integrado de Avaliação Preliminar da Terceira Travessia do Tejo no Corredor Chelas Barreiro, fase I, Avaliação Estratégica” - Consórcio WS-Atkins Portugal, Consultores e Projectistas Internacionais, Lda – Coordenação Geral Eng. Maranhã das Neves, Outubro de 2002

- Face à chegada da travessia ao Montijo quase no limite da Zona de Protecção Especial do Estuário do Tejo (mas ainda dentro dessa ZPE), e à aplicabilidade da Directiva Habitats, a solução em túnel imerso parece reunir melhores condições para cumprir as exigências em matéria ambiental e em particular as que decorrem daquela directiva.
- A estimativa do preço (2007) de construção da travessia neste alinhamento é semelhante para as duas soluções construtivas. O custo de qualquer destas soluções seria sempre substancialmente inferior (entre 30% a 40%) ao custo de construção da Ponte Chelas – Barreiro.

REDE RODOVIÁRIA

O enquadramento do NAL na rede rodoviária e a sua análise de impactes não pode ser dissociada do contexto do desenvolvimento da própria AML.



Os resultados obtidos pela modelação de tráfego permitiram concluir que:

- Considerando os custos do congestionamento para a região no cenário de duas travessias (25 de Abril e Vasco da Gama), e considerando a importância estratégica de aumentar a redundância do sistema viário do núcleo central da AML, a necessidade de construção de uma terceira travessia

rodoviária é clara, mesmo sem novo aeroporto

- A localização do NAL na margem esquerda do rio Tejo, a que podem ser atribuídas 45 000 viagens rodoviárias / dia na travessia (para 30 milhões de Pax/ano no Aeroporto),

equivalente a uma pista de circulação por sentido, é compatível com um sistema baseado em três travessias rodoviárias.

- Em qualquer das configurações, os resultados obtidos em termos de tráfego são sempre mais equilibrados quando a terceira travessia rodoviária é construída em Algés-Trafaria do que quando ela é feita em Chelas-Barreiro. Isto porque se reduz significativamente o tráfego da Ponte 25 de Abril, se conseguem níveis de serviço de boa qualidade na ligação Almada – Oeiras/Cascais, e não se desperdiça a capacidade instalada na Ponte Vasco da Gama reduzindo o seu tráfego para valores bastante baixos;
- A localização do NAL na Ota conduz a um agravamento significativo das condições de acesso a Lisboa pelo corredor Norte, nomeadamente pela auto-estrada A1.

A OPERACIONALIDADE AERONÁUTICA DO NAL NO CTA

Ainda que a análise efectuada seja sumária, os dados meteorológicos e aeronáuticos disponíveis para ambas as localizações mostram que a localização do NAL em CTA é largamente mais favorável do que a localização na OTA:

- Não apresenta obstáculos orográficos ou edificados significativos
- Permite a operação simultânea das duas pistas, expansíveis até quatro.
- Maior compatibilidade operacional com restantes infra-estruturas aeronáuticas, nomeadamente com as restantes bases da Força Aérea e com Portela numa fase de transição
- Melhores condições de visibilidade (menos nevoeiro)

ANÁLISE DIFERENCIAL ENERGÉTICA E AMBIENTAL

As principais conclusões a retirar da análise energética e ambiental são no sentido de uma muito ligeira vantagem da localização no CTA vs. Ota:

- O consumo energético total previsto em transportes rodoviários foi de 58 milhares de tep em 2017 para a localização Ota, sendo de 57,3 milhares de tep para a localização CTA. Estes valores passariam, em 2032, respectivamente, para 82 e 76,3 milhares de tep

- As emissões de CO₂ previstas em transportes rodoviários foram de 167 milhares de toneladas em 2017 para a localização Ota, sendo de 162 milhares de toneladas para a localização CTA. Estes valores passariam, em 2032, respectivamente, para 237 e 198 milhares de toneladas
- Os dois cenários alternativos para a 3^a travessia rodoviária do Tejo (Algés – Trafaria ou Chelas - Barreiro) no caso da localização do NAL no CTA revelaram resultados muito idênticos
- Em termos de valorização monetária dos elementos estudados, a diferença total de valores entre os dois cenários de localização do NAL é bastante reduzida, atingindo os 0,8 milhões de Euros por ano no ano de abertura, sendo o consumo energético responsável pela maior contribuição.

Outubro de 2007

