

**Estudo Conceptual para a  
Definição de uma Estratégia  
de Acessibilidades e  
Transportes para a Península  
de Setúbal**

Síntese do Conceito de  
Acessibilidades e Transportes

**Janeiro de 2008**

## ÍNDICE

<b>1. INTRODUÇÃO</b>	<b>1</b>
<b>2. REFORMULAÇÃO DA VISÃO ESTRATÉGICA</b>	<b>4</b>
<b>3. FORMULAÇÃO DO CONCEITO DE ACESSIBILIDADE E TRANSPORTES</b>	<b>9</b>
3.1 ESTRUTURA SUPRA-REGIONAL - NÍVEL I	11
3.2 ESTRUTURA REGIONAL - NÍVEL II	13
3.3 ESTRUTURA INTRA-REGIONAL - NÍVEL III	14
<b>4. CONCRETIZAÇÃO DO CONCEITO DE ACESSIBILIDADE E TRANSPORTES</b>	<b>17</b>
4.1 INTERVENÇÕES PREVISTAS	17
4.2 ACESSIBILIDADES AO NOVO AEROPORTO DE LISBOA	22
4.2.1 ACESSOS RODOVIÁRIOS	23
4.2.2 ACESSOS FERROVIÁRIOS	23

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1– Visão Estratégica .....	8
Figura 2 – Conceito de Acessibilidade e Transportes.....	10
Figura 3 – Estrutura Supra-Regional (Nível I).....	11
Figura 4 – Estrutura Regional (Nível II).....	13
Figura 5 – Estrutura Intra-Regional (Nível III) .....	15
Figura 6 – Intervenções Propostas .....	21
Figura 7 – Acessibilidades ao NAL (Fonte LNEC) .....	22

## 1. Introdução

No sentido de estabelecer as bases necessárias para uma reflexão sobre a adequabilidade do sistema de transportes da Península de Setúbal às dinâmicas territoriais actuais e que se perspectivam para este território, entendeu a Associação de Municípios da Região de Setúbal elaborar o “Estudo Conceptual para a Definição de uma Estratégia de Acessibilidade e Transporte na Península de Setúbal” (ECEATPS).

A primeira fase deste estudo iniciou-se com uma etapa de recolha da informação necessária à formulação do diagnóstico nas suas diversas componentes, junto das várias entidades envolvidas na gestão do território e do sistema de transportes, tendo culminado na elaboração do **Relatório de Inventário**. Nesse Relatório foram identificadas as principais debilidades de informação, bem como se apresentou uma proposta de Macrozonamento da Área de Estudo correspondente à desagregação espacial da Península de Setúbal subjacente às duas escalas de análise propostas.

Na segunda etapa procedeu-se à compatibilização e tratamento da informação proveniente das várias fontes de modo a obter uma caracterização coerente da área de estudo, a qual permitiu estabelecer o diagnóstico do sistema de transportes que sustenta o território em análise. Os resultados obtidos foram sistematizados no **Relatório de Diagnóstico**, que se subdividiu em dois volumes: um primeiro respeitante à Caracterização, e um segundo em que se apresentou o Diagnóstico e Visão Estratégica.

O presente documento, que constitui uma primeira **Síntese do Conceito de Acessibilidade e Transportes**, sistematiza os trabalhos desenvolvidos até à data nesta segunda fase do trabalho, a qual diz respeito à formulação e análise do Conceito de Acessibilidade e Transportes para a Península de Setúbal. Este conceito visa responder aos objectivos estratégicos estabelecidos na primeira fase do estudo, adaptados relativamente aos recentes desenvolvimentos sobre o Novo Aeroporto de Lisboa, e mais concretamente a sua localização na Península de Setúbal.

Nesse sentido, o presente documento defende um conjunto de linhas de acção estratégicas que, em termos de acessibilidades e transportes, visam, por um lado, responder aos novos impulsos de desenvolvimento, que resultarão de forças provenientes do exterior da península (essencialmente, plataformas logísticas do Poceirão e do CGA-NAL, novos atravessamentos do Tejo e NAL) e, por outro, sustentar e apoiar as tendências de evolução do território que têm vindo a desenhar-se nos últimos anos, e que se consideram dever apoiar.

A concretizarem-se todos os grandes investimentos previstos, tal deverá significar que, nas próximas décadas, o território da Península configura-se como podendo vir a ser um dos principais motores do crescimento e do desenvolvimento económico da AML e mesmo do país. A responsabilidade de ordenar e planear esse desenvolvimento assume, por isso, uma enorme importância, exigindo-se um cuidado esforço de planeamento urbano e de ordenamento das actividades económicas, bem como a sua articulação estratégica e operacional com os eixos de acessibilidade e transportes que serão o seu suporte.

Assentes esses eixos futuros de desenvolvimento, as propostas de linhas de acção apresentadas no presente relatório constituem o desenho de um necessário Programa Operacional de Desenvolvimento do Território para a Península de Setúbal, o qual, em linha com os instrumentos de ordenamento do território em vigor, permita actualizá-los à luz dos novos projectos, consolidar os programas de investimento específicos que será necessário desenvolver, identificar os actores que devem ser chamados a participar desse esforço de crescimento, bem como as responsabilidades que devem assumir, especialmente no seu planeamento e financiamento.

Nestes termos, pretende-se que as propostas formuladas sejam parte integrante do indispensável esforço de planeamento dos sistemas de transportes na PS, defendendo-se um conceito sistémico de articulação com o ordenamento territorial, baseado em três níveis distintos de intervenções (supra-regional, regional e intra-regional), o qual permitirá dar coerência e sustentabilidade aos programas e às linhas de força do desenvolvimento económico e social futuro, através do conceito de acessibilidades e transportes proposto.

A concretização desse conceito, com base num conjunto de intervenções claramente identificadas e já justificadas pelas tendências de fundo de evolução da península, junto com um novo conjunto de grandes intervenções, da responsabilidade do Estado central, é condição para um desenvolvimento sustentável da Península de Setúbal. Cabe às diferentes autoridades públicas locais, regionais e nacionais tomarem as decisões adequadas, quer acautelando as condições de exequibilidade, quer promovendo a realização do modelo proposto.

A identificação das Medidas concretas que deverão constituir cada uma das intervenções propostas no final do presente relatório (Estudos, Programas, Projectos), a clarificação dos actores e entidades gestoras dessas medidas e a respectiva calendarização e responsabilidade de financiamento, constitui a derradeira fase dos trabalhos do presente Estudo Conceptual, devendo ser incluída no relatório final, embora esteja necessariamente sujeita a forte diálogo e aferição de propostas e prioridades com a Associação dos Municípios da Região de Setúbal.

## **2. Reformulação da Visão Estratégica**

Face às recentes decisões governamentais com incidência directa na Península de Setúbal, nomeadamente as que se referem à localização do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL), à construção da grande Plataforma Logística do Poceirão, - que, segundo o Governo, se deverá assumir como a principal plataforma logística da Área Metropolitana de Lisboa - e à decisão de construir uma nova ponte entre Chelas e Barreiro com valências rodoviária e ferroviárias (alta velocidade e serviço convencional), importa reactualizar a visão estratégica apresentada no volume anterior à luz destas importantes decisões, cujo impacte será bastante relevante na área das acessibilidades e transportes na PS.

Por outro lado, há que conjugar estas decisões de dimensão estratégica para a futura configuração do território da Península de Setúbal com o diagnóstico e a análise apresentada no volume anterior, articulando-a com as principais linhas de força das orientações inseridas nos diversos Instrumentos de Gestão Territorial em vigor para a PS.

Nestes termos, a intensificação dos fenómenos de urbanização que se esperam venham a ocorrer com maior intensidade nos próximos 20 anos na Península de Setúbal deverá ser alcançado no âmbito de um ordenamento territorial e desenvolvimento económico e social sustentável, o que passa pelos seguintes eixos/vectores de desenvolvimento:

1. Enquadrar o crescimento e o desenvolvimento de uma nova “cidade aeroportuária” nas proximidades do futuro NAL através da elaboração e aprovação de um instrumento de ordenamento territorial específico, à escala da Península, que oriente o desenvolvimento do novo pólo de actividades terciárias e logísticas associadas ao novo aeroporto em acordo com os princípios da sustentabilidade territorial e ambiental, particularmente no

que diz respeito à sua articulação com as principais linhas de força de organização do território da Península. Note-se que esta nova “cidade aeroportuária”, por razões que têm que ver com a “impossibilidade” de poder crescer para Norte e para NW (espaços abrangidos pela Reserva Internacional do Tejo e Rede Natura), tenderá a desenvolver-se para Sul (Alcochete/Montijo) e para S-SE (em direcção ao Poceirão e Pinhal Novo/Setúbal), o que poderá alterar a natureza do povoamento desta parte da Península.

2. Essa nova polaridade de actividades económicas deverá apoiar-se no desenvolvimento de uma rede de acessibilidades e transportes de nível superior, quer no capítulo das acessibilidades ferroviárias, quer no capítulo das acessibilidades rodoviárias. Nessa perspectiva, constituem instrumentos primordiais da reconfiguração dessa rede de acessos:
  - A Terceira Travessia do Tejo (TTT), entre Chelas-Barreiro, em sistema de dupla valência ferroviária, garantindo-se, por um lado, o serviço misto de passageiros e mercadorias à linha de AV Lisboa-Madrid e, por outro, o serviço rápido de acesso ao aeroporto, em bitola tradicional, servindo igualmente o serviço regional até Setúbal e de acesso ao Sul;
  - A consideração da valência rodoviária na TTT, justificada como forma de garantir o não-congestionamento da Ponte Vasco da Gama, que ficará sobrecarregada com a localização do NAL nas proximidades de Montijo/Alcochete;
  - A conclusão da CRIPS, como anel rodoviário fundamental para distribuição do tráfego e de acesso ao NAL, com origem sobretudo na região da Margem Norte de Lisboa, o que deverá justificar um novo atravessamento do Tejo, o qual, por razões de articulação entre sistemas de transporte entre as duas margens e de acessibilidade ao NAL, deverá contemplar um serviço ferroviário ligeiro de articulação com a circular de eléctricos prevista pelo PROTAML para a margem norte do Tejo;
  - A natural consolidação da zona nascente do arco ribeirinho sul, subsequente à implantação do NAL, deverá conduzir à expansão do sistema ferroviário ligeiro (MST ou sistema de tram-train) entre o Seixal e o Montijo.

3. Reforço e diversificação funcional do pólo industrial e logístico da zona de Coima/Quinta do Conde, associada à dinâmica de localização de novas actividades económicas em articulação com a construção da nova Plataforma Logística do Poceirão e o futuro Centro de Carga Aérea do NAL (CGA-NAL), no sentido do reforço do eixo Palmela-Pinhal Novo-Montijo como eixo de consolidação de um novo desenvolvimento urbano, aumentando a sua atractividade para a instalação de actividades industriais, logísticas e terciárias na Península. Em termos de acessibilidades, a Plataforma Logística da AML, bem como o futuro CCA-NAL, implicam o desenvolvimento prioritário das suas redes de acessos especialmente entre aquele eixo de urbanização e o Poceirão (especialmente, ao nível rodoviário) e a promoção da intermodalidade nas mercadorias, entre a Plataforma Logística/Centro de Carga Aérea e Lisboa (neste caso, rodo-ferroviária).
  
4. Consolidação do arco ribeirinho da margem sul do estuário do Tejo, enquanto parte integrante da “cidade das duas margens”, tal como a definiu o próprio PROTAML e em linha do que foi recentemente anunciado como novos projectos de requalificação do tecido urbano ribeirinho, nomeadamente em Almada (ex-Lisnave), Barreiro (ex-Quimigal) e Seixal (zona ribeirinha). Tal implica, em termos de sistema de acessibilidades e transportes, não só o reforço das acessibilidades entre os diversos centros urbanos que estruturam este arco e a melhoria das condições de acesso aos seus pontos de conexão com a AML-Norte (travessias físicas e fluviais), assim como a densificação da ocupação urbana, nomeadamente através das já referidas operações de reabilitação e renovação urbanas dos antigos espaços industriais que ocupavam a frente de rio.
  
5. Desenvolvimento da polaridade urbana Setúbal/Palmela, enquanto centralidade emergente da AML – tal como é considerada em todos os instrumentos estratégicos e de planeamento citados – mas também como principal área urbana de suporte ao desenvolvimento turístico perspectivado para a Península de Tróia e o estuário do Sado. Por outro lado, esta centralidade urbana deverá articular-se progressivamente com a

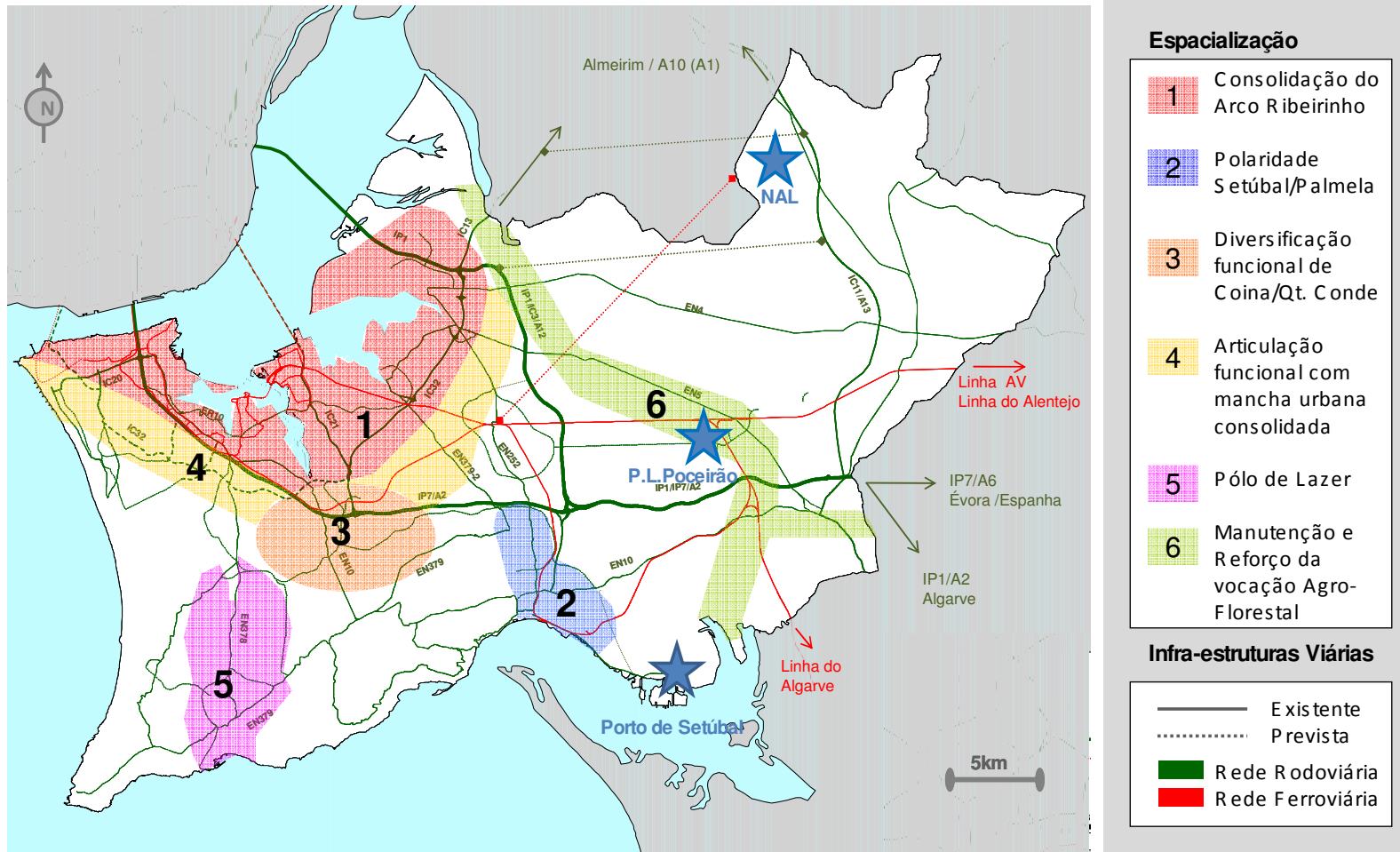


frente ribeirinha do Tejo, através designadamente do eixo urbano Pinhal Novo/Montijo, e agora também segundo o eixo Poceirão/Montijo/Alcochete/NAL, o que implica a melhoria das ligações rodoviárias e desenvolvimento de sistemas de TC, em sítio próprio ou não, em articulação com o serviço de transportes ferroviários da Península, tendo em vista o aumento da sua competitividade com o transporte individual no desenho de uma mobilidade mais sustentável e de maior cobertura.

6. Integração urbanística dos espaços urbanos de génese ilegal e sua efectiva articulação funcional com a mancha urbana mais consolidada que compõe o arco ribeirinho, sem no entanto perderem a vocação que também revelam como atracção para segunda residência ou de lazer. Esta integração urbanística deverá processar-se prioritariamente em relação a áreas situadas desde a Charneca da Caparica e Fernão Ferro, e entre Vila Chã e a Moita. Tal obriga à melhoria da acessibilidade primária a essas zonas – tanto em TI, como em TC – assim como ao desenvolvimento das suas ligações às zonas urbanas consolidadas e locais às zonas urbanas com as quais têm tendência a desenvolver maiores relações de dependência.
7. Confirmação de Sesimbra como um dos principais pólos de lazer e turismo à escala da Área Metropolitana de Lisboa, com relativa autonomia em relação a outros centros de lazer e de prestação de serviços, o que pressupõe a melhoria do sistema de acessibilidades e transportes e a sua progressiva dotação dos equipamentos, comércio e serviços fundamentais para suporte do seu desenvolvimento turístico e de lazer.
8. Manutenção e até reforço da vocação agro-florestal, ao longo do grande corredor NW-SE em toda a zona nascente da Península de Setúbal, promovendo a salvaguarda do ordenamento agro-florestal com especial cuidado nas zonas de vizinhança quer da plataforma logística do Poceirão, quer do Novo Aeroporto de Lisboa.

Na Figura 1 encontram-se espacializados esquematicamente os elementos acima referidos

FIGURA 1– VISÃO ESTRATÉGICA



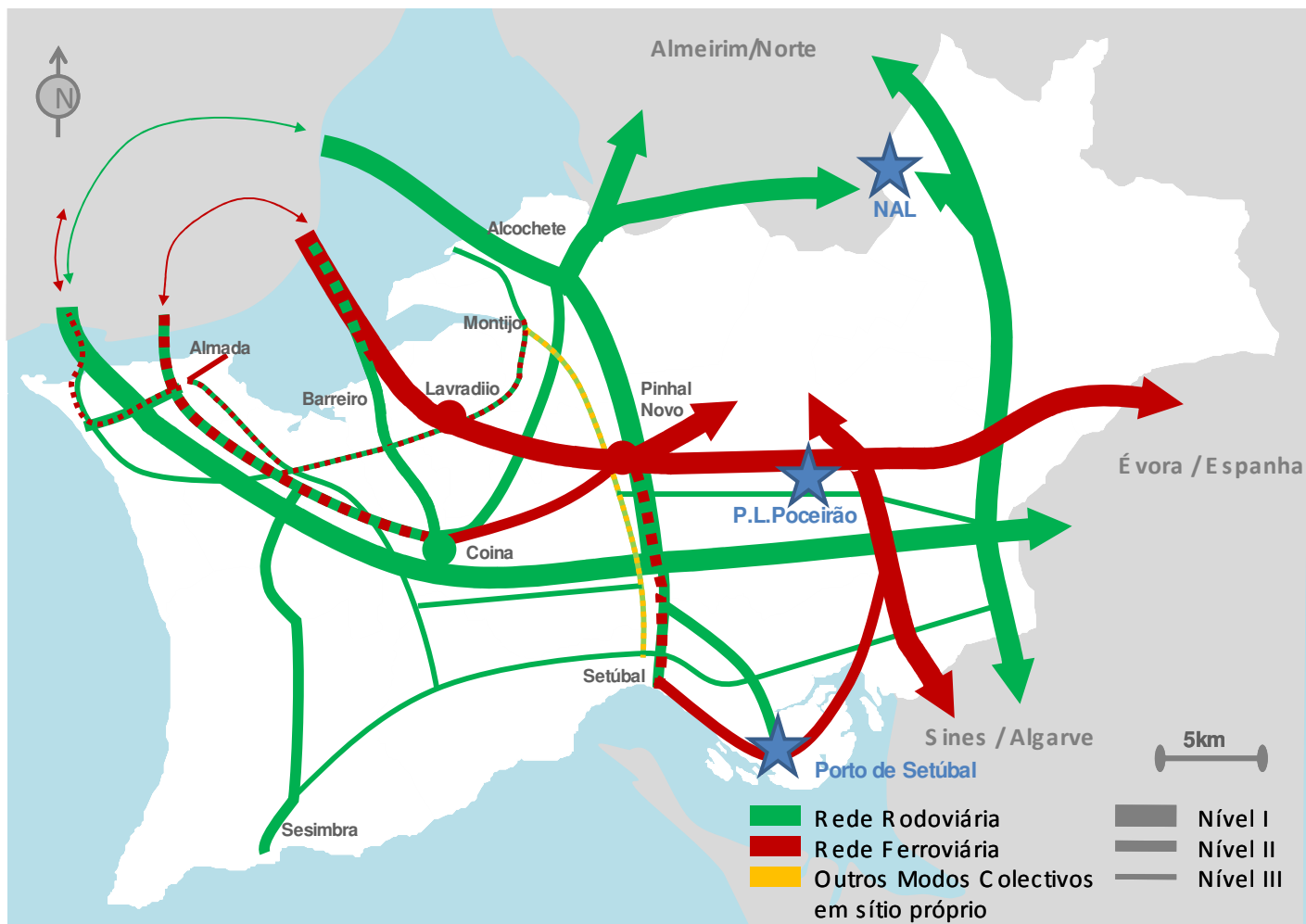
### **3. Formulação do Conceito de Acessibilidade e Transportes**

Na figura seguinte ilustra-se o Conceito de Acessibilidades e Transportes preconizado para a Península de Setúbal, de onde se destacam as seguintes linhas de força:

- Fecho do Anel Rodoviário interno da Área Metropolitana de Lisboa, formado por ambas as circulares internas regionais (CRIPS/IC32 e CRIL/IC17)
- Fecho do Anel Ferroviário da Área Metropolitana de Lisboa, nas suas componentes de ferrovia pesada (CP e Fertagus) e ligeira (MST e na sua ligação com a circular de eléctricos da AML Norte)
- Efectivação da Acessibilidade às novas polaridades criadas pelo Novo Aeroporto de Lisboa e Plataforma do Poceirão nas componentes rodo e ferroviária.
- Reforço das ligações internas ao Arco Ribeirinho em toda a sua extensão, quer por concretização dos elementos viários em falta, quer pela implementação de serviços de transporte colectivo – novos sistemas e extensões/reestruturação dos existentes por via das novas infra-estruturas e serviços a criar
- Potenciação do eixo Setúbal-Palmela-Pinhal Novo em transporte colectivo, desejavelmente em sítio próprio, no sentido de aumentar a área de influência do modo ferroviário através da melhoria do TC rodoviário;
- Reforço da acessibilidade aos pólos de lazer do sector poente da Península.

O Conceito proposto organiza-se em três níveis hierárquicos de infra-estruturas e serviços de acessibilidade, que se apresentam sucintamente nas secções seguintes.

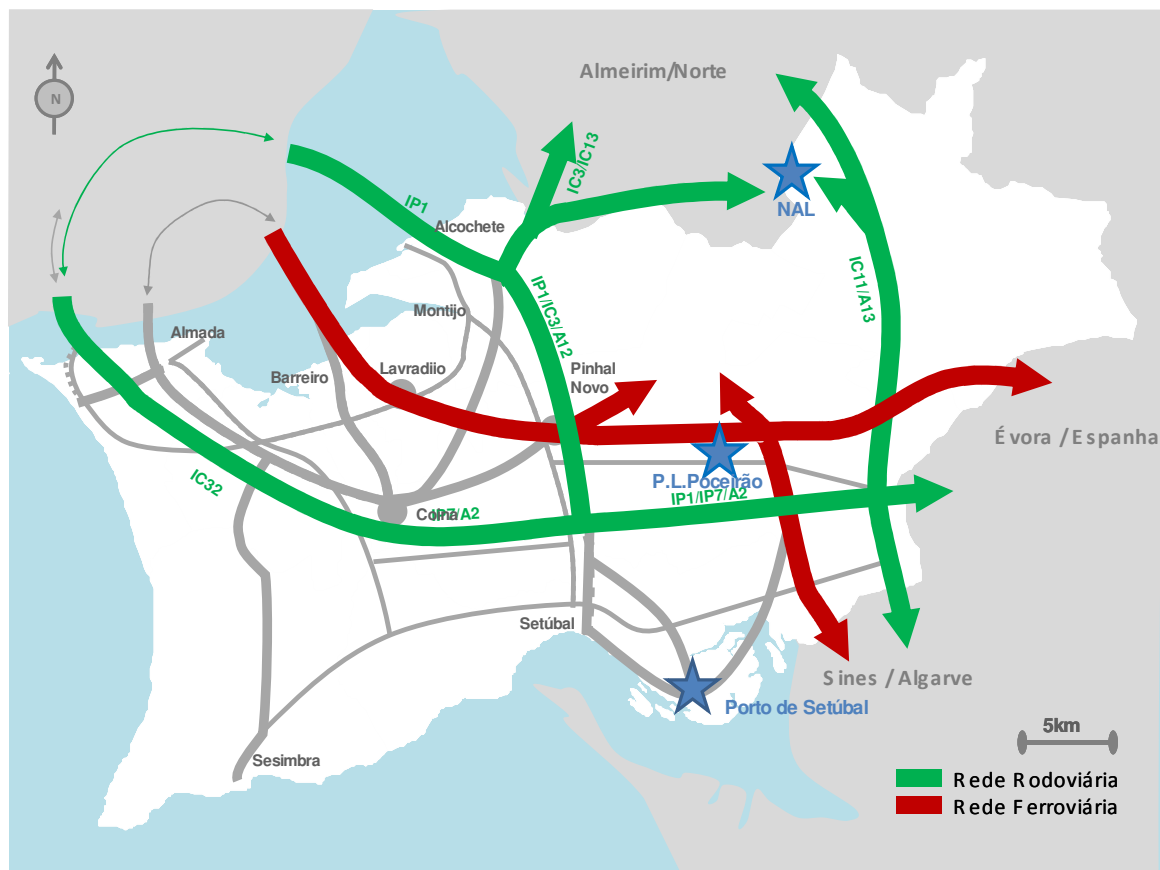
FIGURA 2 – CONCEITO DE ACESSIBILIDADE E TRANSPORTES



### 3.1 Estrutura Supra-Regional - Nível I

A estrutura supra-regional, destacada na Figura 3, visa assegurar as ligações ao exterior da Península de Setúbal em correcta articulação funcional com a rede exterior a este território, bem como relativamente à nova polaridade de relevância nacional criada pelo Novo Aeroporto de Lisboa.

FIGURA 3 – ESTRUTURA SUPRA-REGIONAL (NÍVEL I)



No contexto rodoviário, a estrutura supra-regional é formada por um anel que na margem norte da AML se fecha com a CRIL/IC17 e na Península de Setúbal no cruzamento dos dois itinerários principais que a atravessam (IP1 e IP7). Este sistema visa conduzir os fluxos de passagem relativamente à AML, minimizando as interferências destes com o funcionamento da rede interna à Península de Setúbal e também à cidade de Lisboa

Este grande anel regional tem como pontos de travessia do Tejo:

- a norte, a Ponte Vasco da Gama, tendo no seu seguimento, já na Península de Setúbal, o corredor formado pelo IP1/A12;
- a sul, a futura travessia Algés-Trafaria, desenvolvendo-se na Península de Setúbal segundo o corredor da CRIPS/IC32, até à zona de Coina, local onde se articula com o IP7/A2, passando a tomar esse corredor.

Ainda constituindo a rede supra-regional, são de destacar os seguintes corredores que, articulando-se entre si e com o anel anteriormente referido, estabelecem as ligações aos territórios a nascente da Península de Setúbal:

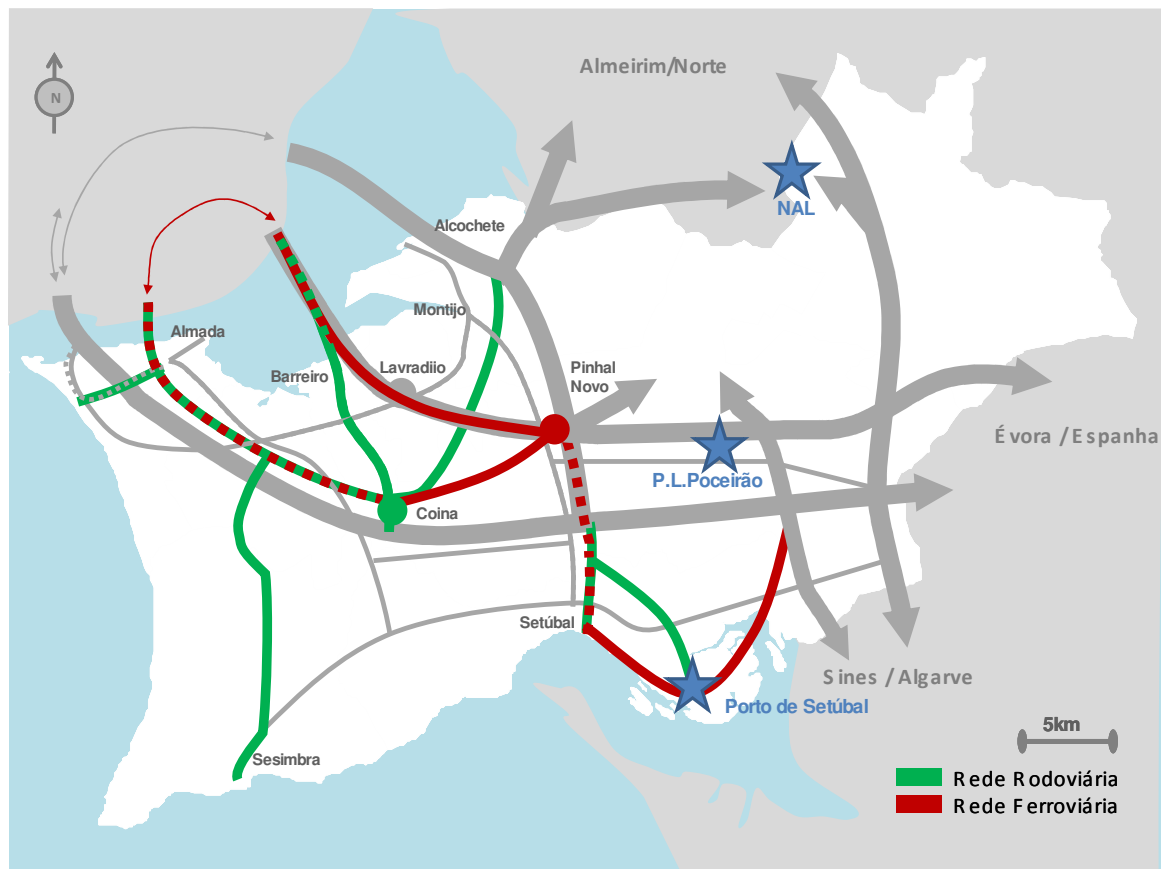
- O corredor transversal, constituído pela sobreposição do IP1 e IP7 que no limite da área de estudo divergem, permitindo as ligações ao sul (nomeadamente ao Algarve através do IP1/A2) e a nascente da área de estudo (Évora/Espanha através do IP7/A6);
- O corredor vertical nascente, constituído pelo IC11/A13, que partindo do ponto de articulação IP1/IP7 estabelece as ligações aos territórios da margem direita do Tejo a montante do estuário do Tejo, possibilitando igualmente sustentar as ligações ao NAL por Nascente;
- O corredor vertical poente, formado IC3/IC13, com aptidões semelhantes ao corredor anteriormente referido, mas que possibilita sustentar as ligações ao NAL por Poente.

No âmbito ferroviário, a estrutura supra-regional é constituída por um corredor único que suporta os vários tipos de infra-estrutura (alta velocidade e convencional), com ponto de travessia do Tejo através da nova Ponte Chelas-Barreiro, possibilitando o fecho do anel ferroviário da AML. Na zona do Poceirão este corredor diverge, permitindo as ligações para Nascente (Linha de Alta Velocidade e Linha do Alentejo) e para Sul (Linha do Algarve). É a partir deste corredor que se encontra servida a futura Plataforma Logística do Poceirão e que se poderão articular as futuras infra-estruturas ferroviárias de acesso ao NAL. Admite-se nesta fase que poderão existir dois pontos de contacto - o que deixa em aberto a possibilidade de ramal e de by-pass - sendo que, para efeitos da articulação com a rede ferroviária convencional existente, será conveniente que o primeiro se localize a jusante de Pinhal Novo.

## 3.2 Estrutura Regional - Nível II

A estrutura regional, destacada na Figura 4, visa assegurar as ligações entre a margem norte da AML, e mais concretamente à cidade de Lisboa, e os principais núcleos urbanos e pólos de actividades da Península de Setúbal.

FIGURA 4 – ESTRUTURA REGIONAL (NÍVEL II)



Em termos rodoviários este nível de acessibilidade é formado, numa primeira análise, por um sistema em tridente que estrutura o território interno ao grande arco criado pela rede supra-regional, articulando-se com esta na zona de Coima. Os corredores acima referidos são:

- IP7/A2, e respectiva ligação a Lisboa e AML Norte através da Ponte 25 de Abril;
- IC21, e conseqüente ligação a Lisboa através da futura travessia Barreiro-Chelas;
- IC32 (Troço Coima (IC21)-Montijo (IP1) e articulação com a rede hierarquicamente superior com posterior ligação a Lisboa e AML Norte através da Ponte Vasco da Gama

Ainda na componente rodoviária esta estrutura é complementarmente composta pelos seguintes corredores:

- IC20, assegurando as ligações da rede supra-regional aos núcleos urbanos da zona norte do Concelho de Almada, articulando-se com o nível supra-regional na zona do Pragal;
- EN 378, e o seu troço de variante constituído pelo Troço Nascente da Circular Norte de Sesimbra que, articulando-se na zona do Fogueteiro com a rede supra-regional, asseguram as ligações aos principais núcleos urbanos e pólos de lazer deste concelho;
- IC3/A12, que a partir do grande anel supra-regional estabelece as ligações ao centro urbano de Setúbal e à sua zona portuária

Na vertente ferroviária a estrutura regional é formada por um anel, que na margem norte da AML se fecha com a linha de cintura e na Península de Setúbal na estação de Pinhal Novo, tendo como pontos de travessia as duas ligações internas ao grande anel rodoviário da estrutura supra-regional, ou seja: a Ponte 25 de Abril e a futura Ponte Chelas-Barreiro. Adicionalmente, integra ainda a estrutura regional a ligação ferroviária a Setúbal e respectiva zona portuária, com a conseqüente articulação com a Linha do Algarve, e por esta via à Plataforma Logística do Poceirão.

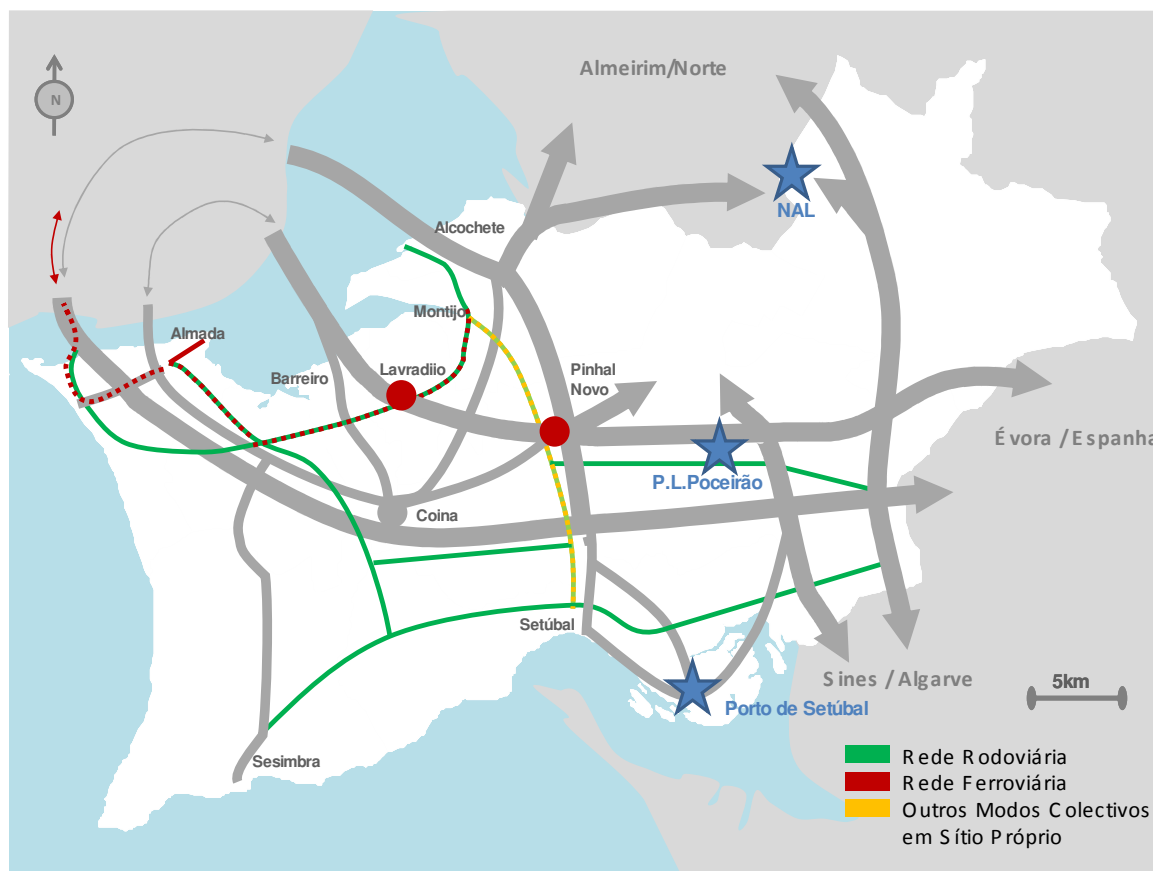
### **3.3 Estrutura Intra-Regional - Nível III**

A estrutura intra-regional visa assegurar as ligações internas entre os principais núcleos urbanos e pólos de actividade da Península de Setúbal, estruturando os contínuos urbanos existentes e futuros com infra-estruturas e serviços de características também urbanas. Neste contexto, destacam-se os seguintes corredores rodoviários:

- O Anel Ribeirinho, que estabelece a ligação entre os principais núcleos urbanos dos sectores central e nascente do Arco Ribeirinho – integrando parte da ER10, a travessia do Esteiro de Coina, a via longitudinal Barreiro/Moita e as circulares à Moita, Montijo e Alcochete -, tomando um desenvolvimento mais alargado no sector poente o que permite articular o núcleos e pólos de lazer do território poente do Concelho de Almada e norte do Concelho do Seixal;



FIGURA 5 – ESTRUTURA INTRA-REGIONAL (NÍVEL III)



- Radial Nascente, que iniciando-se na zona do Pragal servirá os núcleos ribeirinhos do concelho de Almada (ER10 e EN10), seguindo posteriormente para Sul (EN10) até à zona de Azeitão;
- Radial Poente, que iniciando-se na zona do Montijo segue o desenvolvimento do corredor da EN252 e termina em Setúbal, servindo a zona baixa de Palmela e o Pinhal Novo. Este corredor inclui as variantes ao núcleo de Pinhal Novo, e é também o suporte de um serviço de transporte colectivo em sítio próprio que se propõe vir a existir entre Setúbal e o Montijo;
- Via Longitudinal Sul (EN379 e EN10), que interliga os núcleos que enquadram a concha de Sesimbra e o limite nascente da Península de Setúbal. Este corredor possui dois desdobramentos:

- Entre os dois corredores radiais anteriormente referidos , e enquanto desdobramento da EN379, propõe-se a existência de uma via longitudinal que os interligue, visando apoiar o pólo de actividade de Coina-Quinta do Conde, e a sua ligação com o eixo Palmela/Montijo;
- Entre a Radial Nascente e o limite da Península de Setúbal, enquanto apoio à EN10, propõe-se a existência de uma via longitudinal que, interligando a radial nascente, e consequentemente o anel supra-regional, com o corredor supra-regional nascente, assegurará a acessibilidade à futura Plataforma Logística do Poceirão e ao contínuo de núcleos urbanos que se desenvolvem no sopé da Serra da Arrábida.

No domínio dos sistemas de transporte colectivo de interesse supra-municipal é naturalmente de destacar o papel do MST no reforço das acessibilidades urbanas do Arco Ribeirinho, quer no que diz respeito à sua configuração actual, como às extensões previstas, nomeadamente:

- Extensão à Costa da Caparica, para apoio ao desenvolvimento deste núcleo residencial e de lazer e da sua ligação com a cidade de Almada e Pólo Universitário do Monte da Caparica;
- Eventual articulação com a rede de eléctricos modernos de Lisboa, através da futura travessia Algés-Trafaria;
- Extensão ao Seixal e Barreiro, concretizando a segunda e terceira fase deste projecto, tendo em conta os traçados que têm vindo a ser desenvolvidos desde a Solução de Referência de 1996;
- Extensão Barreiro/Montijo, não equacionada inicialmente, mas que se considera relevante no sentido de reforçar a integração dos núcleos do sector nascente no contexto do Arco Ribeirinho.

Complementarmente, ainda que não ilustrados nas figuras apresentadas, propõe-se a integração funcional e tarifária dos serviços de transporte colectivo rodoviário face aos novos serviços ferroviários, bem como das ligações fluviais relativamente à alterações da rede de Metro de Lisboa, e ainda o reforço das ligações aos pólos de actividade económica e pólos de atracção turística. e a criação de serviços de transporte colectivo rodoviário de suporte às zonas de baixa densidade.

## **4. Concretização do Conceito de Acessibilidade e Transportes**

No presente capítulo enumeram-se as intervenções que materializam o Conceito de Acessibilidades e Transportes proposto para a Península de Setúbal. Na primeira secção, e em formato de quadro, estas intervenções encontram-se organizadas segundo o tipo de problema que visam solucionar, identificando-se igualmente o seu enquadramento nas linhas de acção consideradas na formulação da visão estratégica.

Uma segunda secção trata especificamente das questões afectas às acessibilidades ao novo aeroporto, questão que por ser de relevância supra-regional e cuja necessidade resulta de uma decisão governamental recente, ainda não se encontram suficientemente consolidadas para que constituam uma proposta de concretização equiparável às intervenções listadas na primeira secção deste capítulo.

### **4.1 Intervenções Previstas**

Para efeitos da identificação do enquadramento de cada intervenção nas linhas de acção estratégicas, tomou-se a seguinte numeração identificadora para os quadros que se seguem:

1. Consolidação do Arco Ribeirinho
2. Polaridade Palmela-Setúbal
3. Diversificação Funcional Coima-Quinta do Conde
4. Articulação Funcional da Envolvente ao Arco Ribeirinho
5. Pólo de Lazer Sesimbra-Cotovia
6. Novas Polaridades (NAL e Plataforma Logística do Poceirão)

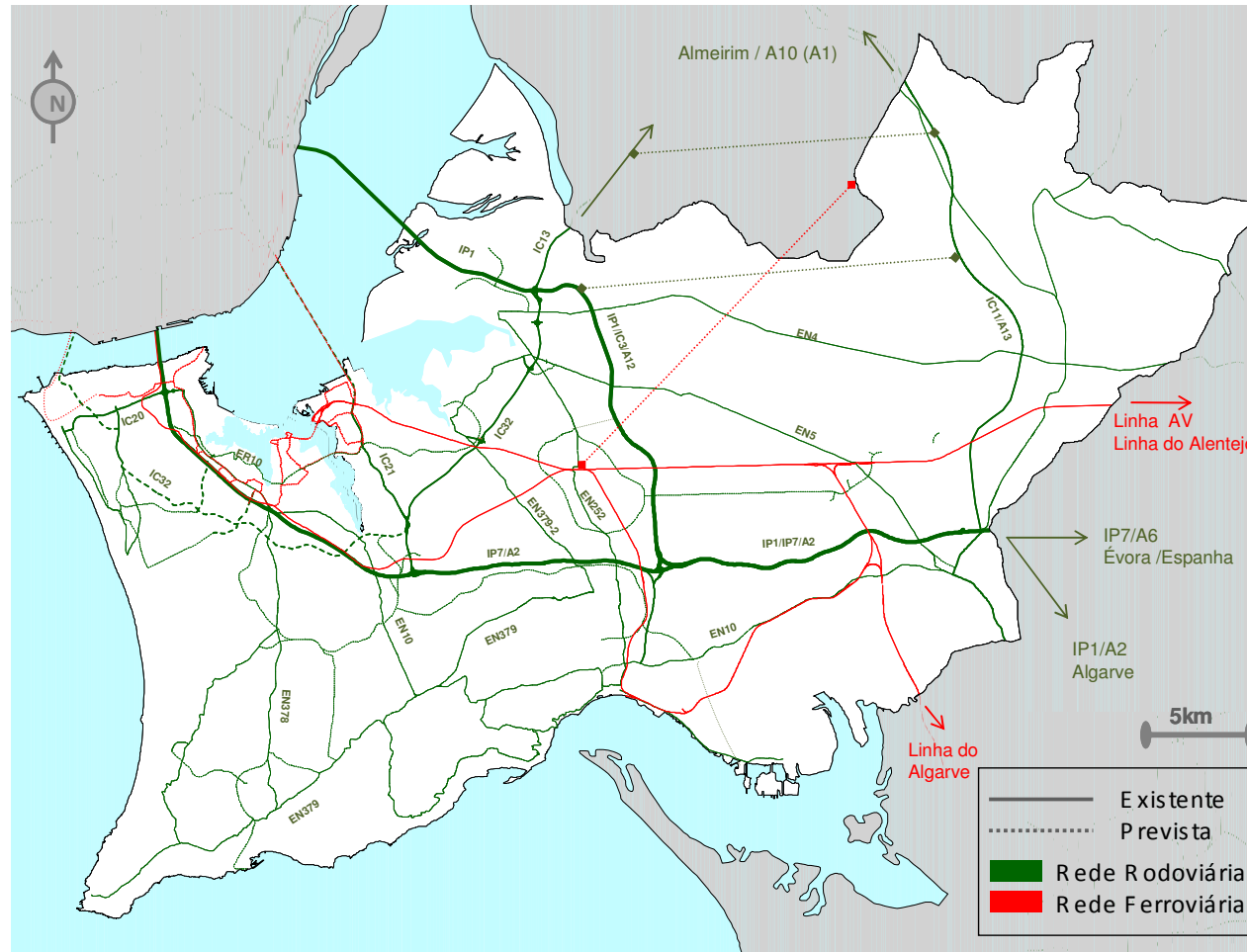
Para cada linha de acção optou-se por identificar separadamente as intervenções que dizem respeito à articulação interna do território em apreço – assinaladas nos quadros a **vermelho** - e as que se referem à sua conexão com a envolvente - mais concretamente as suas ligações à margem norte da Área Metropolitana de Lisboa - neste caso assinaladas nos quadros a **azul**.

<u>PROBLEMA</u>	<u>RESPOSTA/INTERVENÇÃO</u>	<u>LINHA DE ACÇÃO</u>
Evolução desfavorável para o TC nas ligações com Lisboa, nos últimos 10 anos, especialmente em resultado do aumento do uso do TI	Travessia Ferroviária Chelas-Barreiro e serviços inerentes: suburbano, regional, nacional e alta velocidade;	1+2+3+4+6
	Reestruturação do transporte fluvial em articulação com as novas ligações perspectivadas, nomeadamente as que se referem à rede de Metropolitano de Lisboa;	1
	Serviço de transporte colectivo rodoviário do tipo Expresso na Ponte Vasco da Gama associado a Park&Ride de apoio nos parques do Fórum Montijo;	1+2
Reduzida existência de alternativas modais para os passageiros na mobilidade interna à Península de Setúbal, que se reflecte no fraco peso do transporte público no suporte das respectivas viagens internas	Desenvolvimento da 2ª e 3ª fase do Metropolitano Sul do Tejo	1
	Ligação em Transporte Colectivo em sítio próprio entre Setúbal e Montijo, e sua articulação com a interface do Pinhal Novo	2
	Transporte colectivo rodoviário como serviço integrado (funcionalmente e em termos de tarifário) entre Setúbal, Palmela e Mitrena;	2
	Prolongamento da rede do Metropolitano Sul do Tejo à Costa da Caparica	4
Ausência de integração das viagens de médio/longo curso com as viagens internas à PS	Integração do MST com um serviço de tipo tram-train que ligue o Barreiro à Moita e ao Montijo	1
	Serviço de transporte colectivo rodoviário do tipo Expresso na Ponte Vasco da Gama associado a Park&Ride de apoio nos parques do Fórum Montijo	1
	Sistema de Park&Ride em articulação com o Transporte Ferroviário Suburbano	2
	Construção de Parques de Estacionamento de Lagoa-Meco, Santana e Marco do Grilo	5
Desenvolvimento incipiente da intermodalidade no transporte de mercadorias de/para a PS	Travessia Ferroviária Chelas-Barreiro	1+2+3+4+6
	Ligação Ferroviária ao espaço industrial da Siderurgia (loteamentos industriais da Siderurgia e Parque Industrial do Seixal);	3
	Sistema de Acessibilidades à Plataforma Logística do Poceirão	6

<u>PROBLEMA</u>	<u>RESPOSTA/INTERVENÇÃO</u>	<u>LINHA DE ACÇÃO</u>
Fraquíssima integração intermodal, especialmente ao nível tarifário, quer entre os operadores da PS, quer no âmbito da AML, conduzindo a situações de sobre-custo para os utilizadores do TC. Falta de transparência do sistema de transporte fruto da proliferação de títulos.	Reestruturação do transporte fluvial em articulação com as novas ligações perspectivadas, nomeadamente as que se referem à rede de Metropolitano de Lisboa;	1
	Melhoria da articulação funcional da rede de transporte colectivo rodoviário com transporte fluvial e ferroviário	1
	Criação de Serviços de Transporte Colectivo Rodoviário de Proximidade para rebatimento sobre o Transporte Ferroviário (à semelhança do proporcionado pela Sulfertagus);	2
	Serviços de Transporte Colectivo Rodoviário de Proximidade entre as estações ferroviárias e as zonas industriais e residenciais;	3
	Criação de um título único de transporte entre os serviços de proximidade e de ligação a Lisboa.	geral
Fracca integração das redes de transporte colectivo, muito determinada pelos objectivos específicos de cada operador e pouco orientadas para as necessidades da mobilidade interna à região.	Reestruturação da rede de Transporte Colectivo Rodoviário no sentido da integração funcional e tarifária das ligações Barreiro/Seixal e Barreiro/Moita;	1
	Transporte colectivo rodoviário como serviço integrado entre Setúbal, Palmela e Mitrena;	2+3
	Serviços de Transporte Colectivo Rodoviário de Proximidade entre as estações ferroviárias e as zonas industriais e residenciais	2+3
	Acessibilidade às Praias da Costa da Caparica nas vertentes do transporte colectivo e da oferta de estacionamento	4
	Implementação dos serviços de transporte colectivo de apoio ao Pólo de Lazer Sesimbra-Cotovia.	5
	Criação de Serviços de Transporte Colectivo em zonas de Baixa Densidade	2+4+6
Deficientes acessibilidades rodo-ferroviárias e logísticas, de suporte à actividade portuária . Ausência de um grande centro de actividade logística	Travessia Ferroviária Chelas-Barreiro e serviços inerentes	1+2+3+4+6
	Sistema de Acessibilidades à Plataforma Logística do Poceirão	6
	Construção da Variante industrial de Setúbal	2+3
	Ligação Ferroviária ao espaço industrial da Siderurgia (loteamentos industriais da Siderurgia e Parque Industrial do Seixal)	3

<u>PROBLEMA</u>	<u>RESPOSTA/INTERVENÇÃO</u>	<u>LINHA DE ACÇÃO</u>
<p>Permanência de alguns estrangulamentos ao nível da conclusão da malha da rede principal interna à PS. Carências ao nível da acessibilidade entre alguns centros urbanos, resultantes em especial do estádio incompleto da actual rede de ICs.. Manutenção de estrangulamentos ao nível da rede de acessibilidades internas e externas</p>	Conclusão da variante à Estrada Nacional 10 (ER10 e ER11) incluindo a travessia do Esteiro de Coina	1
	Ligação Rodoviária entre o Barreiro e a Península do Montijo;	1
	Reformulação dos nós do IC21;	1
	Abertura do Nó de Corroios no IP7/A2;	1
	Circulares da Moita, Montijo e Alcochete e Via Longitudinal Barreiro Moita	1
	Variante Industrial de Setúbal	2
	Variante à EN379 entre Palmela e Cabanas	2
	Circular Nascente do Plano de Acessibilidades de Sesimbra (PACS)	3
	Conclusão da CRIPS e das suas ligações	4+5
	Concretização da Via Turística - Almada;	4
	Circular Poente do Plano de Acessibilidades de Sesimbra (PACS)	4
	Duplicação da EN378 entre o Marco do Grilo e a Carrasqueira	5
	Beneficiação da EN377 entre Marco do Grilo e Lagoa	5
Construção das vias previstas no PACS para a melhoria das acessibilidades à Concha de Sesimbra	5	
<p>Manutenção dos congestionamentos rodoviários na Ponte 25 de Abril.</p>	Travessia Ferroviária Chelas-Barreiro e serviços inerentes: suburbano, regional, nacional e alta velocidade;	1+2+3+4+6
	Travessia Algés-Trafaria nas componentes Rodoviária e, eventualmente, Ferroviária Ligeira	1+3+4+5

FIGURA 6 – INTERVENÇÕES PROPOSTAS

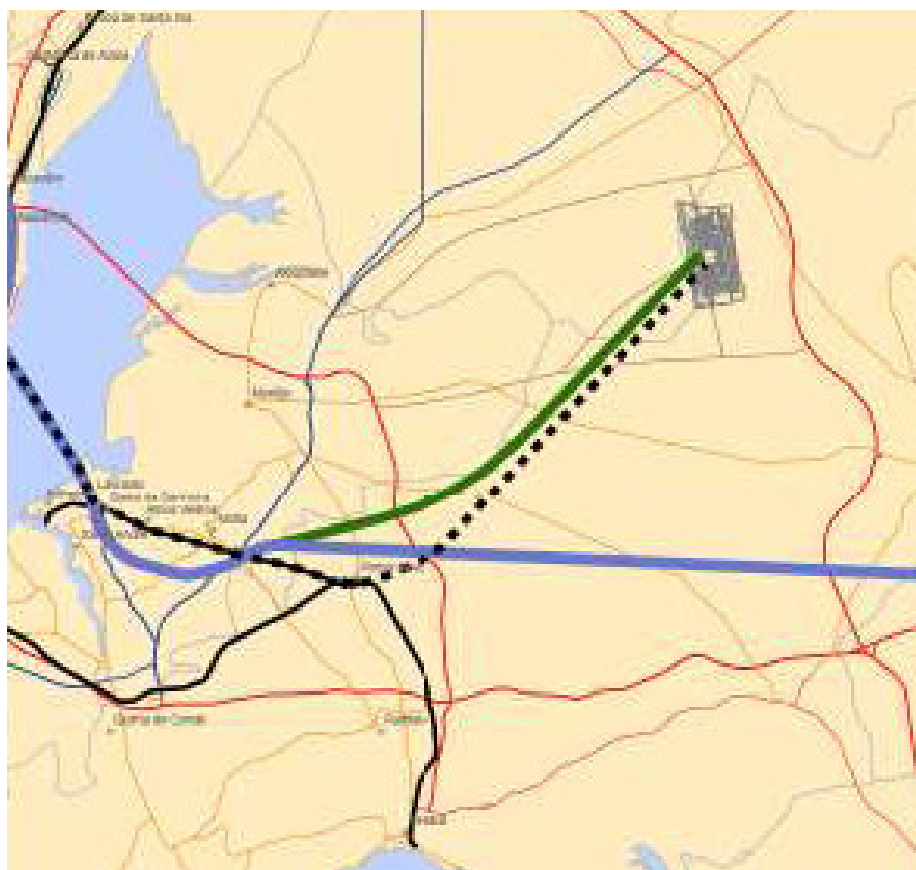


## 4.2 Acessibilidades ao Novo Aeroporto de Lisboa

Objecto de decisão governamental recente, a localização do novo aeroporto de Lisboa na margem sul do Tejo vem suscitar a necessidade de reforçar o sistema de acessibilidades no sector nascente da Península de Setúbal, quer no que diz respeito às suas ligações à cidade de Lisboa, quer relativamente aos restantes sectores da Península.

O relatório do LNEC<sup>1</sup>, que fundamentou a referida decisão governamental, adianta algumas hipóteses para o sistema de acessibilidades ao NAL, que se sintetizam seguidamente e se ilustram na Figura 7.

FIGURA 7 – ACESSIBILIDADES AO NAL (FONTE LNEC)



<sup>1</sup> “Estudo para a Análise Técnica Comparada das Alternativas de Localização do Novo Aeroporto de Lisboa na Zona da Ota e na Zona do Campo de Tiro de Alcochete – 2ª Fase Avaliação Comparada das Duas Localizações” Laboratório Nacional de Engenharia Civil, Dezembro 2007



### **4.2.1 Acessos Rodoviários**

O acesso rodoviário principal de passageiros ao NAL poderá efectuar-se a partir de uma nova auto-estrada a construir entre dois nós fechados, um na A12 e outro na A13. O IC13/A33, previsto no PRN na rede nacional de auto-estradas, ligará também as auto-estradas A12 e A13, e poderá proporcionar um segundo acesso complementar ao NAL, a partir de Norte, primordialmente para carga e fornecedores.

A ligação a Lisboa poderá assim efectuar-se por estas duas auto-estradas que dão acesso directo à A12 e através dela à Ponte Vasco da Gama, podendo eventualmente optar-se por construir só uma delas.

No entanto, conforme referido por esta fonte, é importante prever alguma redundância de acessos a uma infra-estrutura desta importância estratégica para o País, interessando também considerar ligações não portajadas, suportadas pela E.N.4, e permitindo ligações alternativas entre as duas auto-estradas mencionadas, os terminais aeroportuários e a cidade aeroportuária prevista.

A nosso ver, a questão mais importante a considerar na acessibilidade rodoviária ao NAL é assegurar que nas ligações para norte do Tejo não tenham obrigatoriamente que atravessar a cidade de Lisboa, evitando-se assim contribuir para o aumento do seu congestionamento e prejudicando os tempos de acesso ao aeroporto por parte da população da margem norte do Tejo.

### **4.2.2 Acessos Ferroviários**

O traçado previsto para a linha de alta velocidade Lisboa – Madrid utilizará a Terceira Travessia do Tejo em Chelas – Barreiro, que deverá estar operacional em 2013. Esta linha passa a Sul do NAL, sendo possíveis várias configurações de serviço em bitola europeia e em bitola ibérica.

Uma eventual alteração de traçado à linha Lisboa – Madrid dependerá da localização exacta que vier a ser adoptada para o NAL. Uma outra alternativa a considerar é manter o traçado previsto

para a Linha Lisboa – Madrid (tendo em conta que a procura nas estações desta linha será de dimensão reduzida), e construir um ramal em bitola europeia para acesso do NAL à Gare do Oriente. Os traçados referidos estão indicados na Figura 7 a título meramente exemplificativo.

Esta hipótese (tal como a anterior) permite proporcionar importantes ligações directas:

- Porto – Aveiro – Coimbra – Leiria – G.Oriente – NAL;
- Porto – G. Oriente – NAL;
- *Shuttle* ferroviário G. Oriente – NAL.

Segundo o estudo do LNEC, o tempo de percurso entre o NAL e a Gare do Oriente será de cerca de 19 minutos nos comboios de alta velocidade, e de 22 minutos no *shuttle*. A frequência destes serviços deverá ser função das variações da procura nos vários períodos, admitindo-se desde o início da exploração para o conjunto dos serviços Gare do Oriente – NAL, intervalos iguais ou inferiores a 20 minutos.

A acessibilidade ferroviária convencional deverá ser proporcionada por um ramal a desenvolver logo após a estação de Pinhal Novo usando a Terceira Travessia do Tejo Chelas –Barreiro para ligação directa à Linha de Cintura em Lisboa. Neste sentido, o estudo do LNEC recomenda um serviço semi-expresso que efectue a ligação Sete Rios – Entrecampos – Roma/Areeiro – Pinhal Novo – NAL, com um tempo de percurso entre o NAL e Entrecampos de cerca de 33 minutos, que é interessante na ligação ao centro de Lisboa quando comparado com o trajecto via Gare do Oriente. Reforça também o interesse em prever uma paragem em Pinhal Novo de forma a possibilitar transbordo para Almada e para a linha do Alentejo, ligações relevantes tanto para passageiros como para empregados do NAL. As três estações dentro de Lisboa, para além das ligações ao sistema de transportes da cidade, proporcionam ainda ligação a todos os serviços ferroviários que usam a linha de cintura: linha de Sintra/Oeste, linha da Azambuja e eixo Norte – Sul. Por último, recomenda para o conjunto de ligações Linha de Cintura – NAL intervalos inferiores a 20 minutos, tendo em conta a centralidade e a boa articulação que esta linha proporciona ao sistema de transportes da Área Metropolitana de Lisboa (interfaces com o metro e com as linhas ferroviárias suburbanas). Os intervalos nesta ligação deverão ser mais reduzidos nos períodos de maior procura.