

Mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa Perspectivas e Propostas



Travessa do Moinho de Vento
nº17, CV Dta 1200-727 Lisboa
Tel | 21 395 61 20 Fax | 21 395 53 16
e-mail | geota@mail.telepac.pt
homepage | <http://www.despdata.pt/geota>

GRUPO DE ESTUDOS DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E AMBIENTE

ABRIL DE 2003

ONGA com estatuto de utilidade pública Associado fundador da Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente Membro de: Conferência Nacional do EEB; CIDN; MED Forum Protocolo de cooperação com as associa- ções de defesa do ambiente: ADAPA; A.D. Praia da Madalena; A.E.Alto Tejo; Amigos da Beira; ARCHAIS; AZÓRICA; C.A. Almada; FPCUB; LOURAMBI; Marés, OIKOS; PATO; Palhota Viva; ADPCCBombarral	2
--	---

Índice

1.	Introdução	5
2.	Metodologia	7
3.	Perspectivas e propostas.....	9
3.1.	Diagnóstico.....	9
3.1.1	Dinâmica demográfica na AML.....	9
3.1.2	Mobilidade na AML	12
3.1.3	Despesa com transportes.....	14
3.1.4	Qualidade da prestação de serviço de transporte público colectivo	15
3.1.5	Agentes, coordenação, planeamento e operação.....	15
3.1.6	Sistema de transportes na AML	17
3.1.7	Síntese	23
3.2.	Propostas	24
3.2.1	Dinâmica demográfica e mobilidade na AML	24
3.2.2	Agentes, coordenação, planeamento e operação.....	26
3.2.3	Sistema de transportes na AML	30
3.2.4	Campanhas de sensibilização e informação	39
3.2.5	Síntese das propostas	40
3.3.	Síntese	40
4.	Relatório da consulta pública.....	43
4.1.	Sessão pública de 22 de Janeiro	43
4.1.1	Lista de presenças.....	44
4.2.	Contributos recebidos	47
4.3.	Resposta aos contributos.....	48
5.	Conclusão	71
6.	Referência bibliográficas.....	73
7.	Ficha técnica.....	75

Anexo I - Apresentações da sessão de 22 de Janeiro de 2003

Anexo II - Contributos recebidos no âmbito da consulta pública

Índice de figuras

Figura 1 – População da AML e total nacional.....	10
Figura 2 – Maiores variações populacionais na AML	12
Figura 3 - Viagens diárias dos residentes da AML.....	13
Figura 4 – Modos de transporte utilizados nas viagens diárias motorizadas dos residentes da AML	13
Figura 5 – Peso dos custos com transportes nas despesas das famílias	15
Figura 6 – tipos de custos com transportes das famílias	15
Figura 7 – Tráfego médio diário nos principais eixos de entrada em Lisboa.....	17
Figura 8 - Número de passageiros transportados por transporte colectivo na AML, em 1992 e 1998	23
Figura 9 – Síntese das principais ideias.....	42
Figura 10 – Origem dos contributos recebidos	48

Índice de quadros

Quadro 1 – Variações populacionais na AML entre 1991 e 2001.....	11
Quadro 2 - Actores do Sistema de Transportes Metropolitano da AML	16

Índice de caixas

Caixa 1 – Opinião sobre as portagens na CREL	32
Caixa 2 – Opinião sobre o alargamento da A5, o Túnel das Amoreiras e a conclusão do Eixo Norte-Sul	33
Caixa 3 – Opinião sobre estacionamento na Zona de Intervenção da EXPO 98	35
Caixa 4 – Opinião sobre o Elevador de S. Jorge	36
Caixa 5 – Opinião sobre o Metro Sul do Tejo	37
Caixa 6 – Bicicletas na Zona de Intervenção da EXPO 98.....	38

1. Introdução

O GEOTA, Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente, é uma Organização Não Governamental de Ambiente (ONGA) que, desde há mais de vinte anos, tem vindo a desenvolver trabalho sobre diversas temáticas ambientais, com especial destaque para o ordenamento do território e questões de mobilidade.

A crescente mobilidade no mundo durante o século XX, de que Portugal não é excepção, proporcionou aos indivíduos um aumento de liberdade individual, dado que o leque de opções de locais de lazer e trabalho aumentou significativamente. A acessibilidade aos locais têm também vindo a melhorar, com a construção de infra-estruturas viárias, ferroviárias, aéreas e portuárias. Contudo, este facto nem sempre significa um aumento da qualidade de vida das populações, na medida em que muitas vezes proporcionam espaços de congestionamento que contribuem para deteriorar a sua qualidade de vida. Frequentemente, ainda se promove o despovoamento dos centros das cidades e o consequente crescimento das periferias urbanas.

O número de deslocações tem vindo a aumentar, muito incentivadas pelo aumento da capacidade económica (e incentivos ao crédito) e pelo desordenamento do território (continuam a ser dados poucos incentivos que evitem colocar afastadas muitas das necessidades das pessoas, nomeadamente o emprego e a habitação). A maioria das deslocações são motorizadas e o predomínio do transporte individual tem aumentado. Os seguintes números são ilustrativos:

- Segundo o relatório *Energia Portugal 2001 (DGE, 2002)*, o sector dos transportes é o segundo maior consumidor de energia final em Portugal (tendo uma taxa de crescimento médio anual de 6%, desde 1985), devido ao crescimento do transporte individual de passageiros e ao uso cada vez maior do transporte rodoviário de mercadorias;
- De acordo com o Relatório de Estado do Ambiente de 2000 (DGA, 2001), entre 1990 e 1999 verificou-se um incremento significativo do número de veículos em circulação, nomeadamente veículos ligeiros e mistos de passageiros. Em 1992, a taxa de motorização era de 287 veículos por mil habitantes, tendo aumentado, em 1998, para 447 por mil habitantes. No que respeita ao transporte ferroviário e ao transporte público colectivo rodoviário verificou-se uma diminuição na sua procura.

A extrema importância, tanto em termos populacionais como de intensa actividade económica e político-administrativa, que a Área Metropolitana de Lisboa (AML) possui ao nível nacional contribui para a existência conflitos de utilização de espaço, concentrando diversos problemas, nomeadamente ao nível da mobilidade. Lidar com as questões de mobilidade é hoje um dos grandes desafios nacionais!

Este é um desafio que nos tem estimulado e nos tem feito acompanhar, com especial interesse, diversos projectos, planos e propostas para a AML, designadamente as diversas versões da proposta para o Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML), alguns Planos Directores Municipais (PDM), como o de Sintra e o processo de revisão do de Lisboa, o novo aeroporto de Lisboa, a segunda travessia rodoviária sobre o Tejo em Lisboa (Ponte Vasco da Gama), as áreas com estatuto de protecção especial nas zonas de Sintra e Cascais e da Costa da Caparica, o projecto de reconversão urbana da EXPO 98 e, mais recentemente, o projecto de

construção do Elevador de S. Jorge, o Programa Polis no Cacém e Costa da Caparica, o Metro Sul do Tejo e o Túnel das Amoreiras.

O presente documento, ***Mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa – Perspectivas e propostas***, surge na sequência de diversos trabalhos que o GEOTA tem vindo a desenvolver e onde tem abordado esta componente. Pretende ser uma consolidação e aprofundamento das ideias e posições que têm vindo a ser defendidas pelo GEOTA sobre esta temática, com o contributo do levantamento de informação junto de diversos organismos.

O papel de uma ONGA, como o GEOTA, não é o de se substituir aos técnicos, nomeadamente aos técnicos de transportes ou de ordenamento do território. A nossa função é outra, somos uma organização de pessoas que partilham de um conjunto de ideias e que pretendem contribuir para a política de ambiente do país. Assim, este trabalho não deve ser entendido com um relatório técnico ou científico. É, sim, um contributo para a política de ambiente, na vertente da mobilidade e transportes. Naturalmente que na base das opções políticas devem estar trabalhos técnicos, que permitam apontar e analisar as diversas opções que podem ser tomadas. Foi por isso que fizemos questão de ouvir especialistas da área, o que se veio a verificar durante a sessão pública que promovemos ou através dos contributos que recebemos.

Sempre defendemos que a política de ambiente deve ser construída tendo por base a participação dos diversos agentes, onde a população em geral também se insere. Assim, este documento resulta já de um processo de consulta pública que dinamizámos, no âmbito do qual foram apresentados alguns contributos importantes, complementando assim a opinião do GEOTA.

Concluindo, este documento é uma nova versão do anterior *Mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa – Diagnóstico e propostas (versão para consulta pública)*, com novas perspectivas, resultantes, essencialmente, das participações que recebemos e de novas reflexões que as mesmas suscitaram. Fizeram-se ainda algumas actualizações e correcções.

Estamos conscientes que muitas ideias ficam por aprofundar, nomeadamente algumas pistas que nos chegaram durante a consulta pública. Mesmo assim, optámos por finalizar este documento, considerando-o, naturalmente, um trabalho aberto. Considerámos que seria, assim, a melhor maneira de tornar mais útil o nosso contributo. Contudo, é nosso intuito continuar a trabalhar este tema, aprofundando os assuntos menos explorados.

O documento, após esta introdução, encontra-se organizado do seguinte modo:

- ❑ Metodologia – descrição, de modo sumário, dos passos seguidos no desenvolvimento deste trabalho;
- ❑ Perspectivas e propostas – capítulo onde se pretende realizar um ponto de situação sobre a mobilidade e funcionamento do sistema de transportes na AML, apresentado na forma de diagnóstico, acrescentando-se, de seguida, as medidas propostas pelo GEOTA com o objectivo de ajudar a solucionar os problemas identificados e potenciar as oportunidades enumeradas;
- ❑ Relatório da consulta pública – capítulo que se dedica à análise do modo como decorreu a consulta pública, e onde se apresentam as respostas aos contributos recebidos;
- ❑ Conclusão;
- ❑ Anexos – em anexo surgem as apresentações efectuadas na sessão pública de 22 de Janeiro, bem como os contributos recebidos.

2. Metodologia

Este documento resulta do trabalho que tem vindo a ser desenvolvido ao longo dos anos pelo GEOTA, com a colaboração de muitas pessoas, sendo de destacar o trabalho realizado pelo Grupo de Ordenamento do Território. Trata-se assim de uma súmula de muitas discussões e ideias, completada com um diagnóstico que se pretendeu quantificado. Para complementar este trabalho, promovemos uma consulta pública, de acordo com o que vimos defendendo há longo tempo.

Para a elaboração do diagnóstico, tornava-se imperativo encontrar informação sobre mobilidade na AML e o seu sistema de transportes. Contrariamente ao que se pode pensar, existe diversa informação, infelizmente pouco divulgada e nem sempre sistematizada. Queremos desde já destacar a colaboração da Direcção Geral dos Transportes Terrestres e da Direcção Regional do Ambiente e Ordenamento do Território de Lisboa e Vale do Tejo, que prontamente nos enviaram informação que consideramos de grande qualidade e utilidade.

De seguida, apresentamos uma lista, contendo uma breve descrição, sobre a principal bibliografia utilizada neste trabalho, em especial no diagnóstico. No final do documento encontra-se a lista completa de referências bibliográficas:

- ❑ *Mobilidade e Transportes na AML – 2000, Primeira versão, Fevereiro 2000*, Direcção Geral de Transportes Terrestres, Delegação de Transportes de Lisboa – Documento que reúne diversa informação, nomeadamente séries temporais, sobre mobilidade e o sistema de transportes da AML;
- ❑ *Evolução do Sector de Transportes Terrestres – Documento síntese, Junho de 2001*, Direcção Geral de Transportes Terrestres – Estudo que analisa o sistema de transportes em Portugal continental, contendo diversa informação quantificada, nomeadamente séries temporais;
- ❑ *Observatório da Nova Travessia do Tejo em Lisboa – Ponte Vasco da Gama – Relatório final do projecto*, Comissão de Coordenação Regional de Lisboa e Vale do Tejo, Junho de 2001 – Relatório final dos estudos desenvolvidos pelo Observatório da Nova Travessia do Tejo. Permite avaliar, em termos de ordenamento do território, demografia e sistema de transportes, a influência da construção da Ponte Vasco da Gama;
- ❑ *Guia Informativo de Transportes da rea Metropolitana de Lisboa*, Coordenação técnica de Diâmetro – Estudos e Projectos, edição DGTT, AML e CML, Dezembro de 2001 – Guia que apresenta, de um modo mais resumido, muita da informação presente no documento “Mobilidade e Transportes na AML”, contendo ainda diversa informação sobre os operadores de transportes;
- ❑ *A região de Lisboa e Vale do Tejo em 2001: análise dos resultados preliminares dos censos*, Instituto Nacional de Estatística, 2002 – Permitiu efectuar uma breve caracterização da dinâmica populacional na AML;
- ❑ *Movimentos Pendulares na rea Metropolitana de Lisboa 1991-2001 (primeiros resultados)*, Instituto Nacional de Estatística, Auditoria Ambiental do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação e Gabinete de Estudos e Planeamento do Ministério das Obras Públicas, Transportes e

Habitação, Fevereiro de 2003 – Permitiu actualizar e confirmar muitas das conclusões constantes nos documentos da DGTT.

O GEOTA desde sempre defendeu que a política de ambiente se deve basear numa forte participação dos interessados, ou seja, dos cidadãos e dos seus representantes. Assim, consideramos que, estando nós a propor um conjunto de sugestões relativas à mobilidade na AML, faria todo o sentido ouvir outros parceiros, dos técnicos aos operadores. Aliás, este documento resulta também de reuniões que tivemos no passado, em especial, com decisores centrais e locais.

As principais etapas para a elaboração deste trabalho foram:

- ❑ Pesquisa e solicitação de informação junto de entidades públicas – 2º e 3º trimestres de 2002;
- ❑ Elaboração do documento e discussão interna – 3º e 4º trimestres de 2002;
- ❑ 21 de Dezembro de 2002 – disponibilização na página do GEOTA do documento para consulta pública. Foi divulgada uma nota de imprensa a anunciar a consulta;
- ❑ Período de consulta pública e recolha de comentários – 21 de Dezembro de 2002 a 26 de Fevereiro de 2003;
- ❑ Sessão pública para apresentação e discussão do documento – 22 de Janeiro de 2003;
- ❑ Elaboração da versão final do trabalho, onde se inclui o Relatório da consulta pública – 26 de Fevereiro a 30 de Abril de 2003.

3. Perspectivas e propostas

3.1. DIAGNÓSTICO

Neste capítulo apresenta-se uma caracterização crítica sobre mobilidade e transportes na Área Metropolitana de Lisboa (AML). A maioria dos dados reportam a 1998 e 1999, tendo sido recolhidos em publicações da Direcção Geral de Transportes Terrestres (DGTT) e da Comissão de Coordenação Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCRLVT).

Tendo por base os Censos de 2001, foi possível obter informação mais recente sobre os movimentos demográficos na AML. O recente trabalho sobre movimentos pendulares na AML, elaborado pelo Instituto Nacional de Estatística, Auditoria Ambiental e Gabinete de Estudos e Planeamento do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação, (embora ainda só se conheçam os primeiros resultados) permitiu confirmar e actualizar alguma da informação presente nos documentos referidos no parágrafo anterior.

3.1.1 Dinâmica demográfica na Área Metropolitana de Lisboa¹

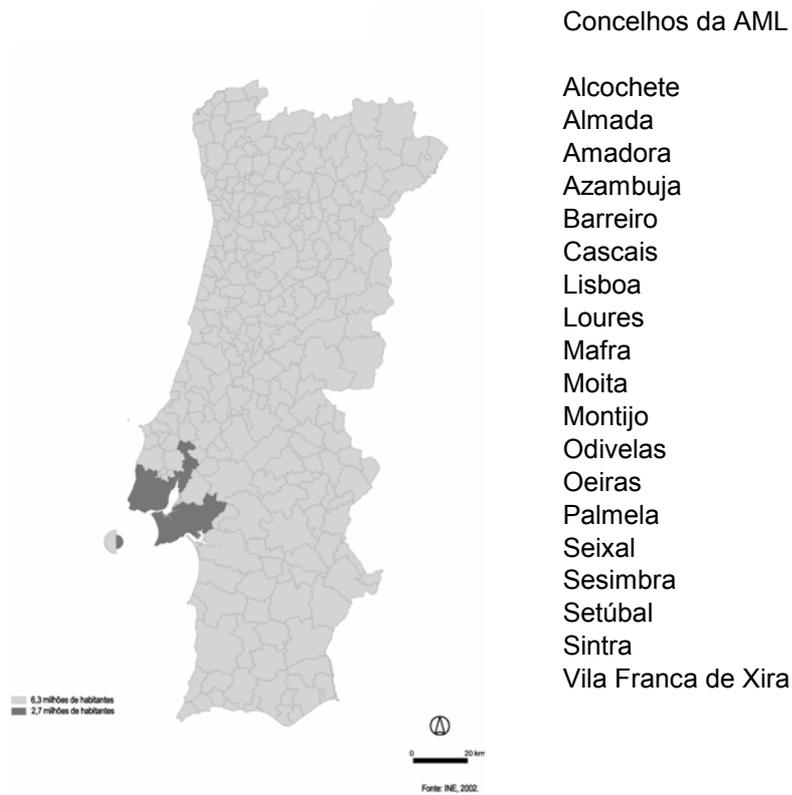
Segundo uma análise preliminar aos resultados dos Censos de 2001, efectuados pelo Instituto Nacional de Estatística (INE), a população residente na Região de Lisboa e Vale do Tejo (RLVT), cerca de 3,5 milhões de habitantes em 2001, aumentou 4,8% na última década. Esta taxa foi bastante próxima da taxa de crescimento nacional, 4,6%.

A Área Metropolitana de Lisboa², principal aglomerado populacional da RLVT, com 2,7 milhões de habitantes, registou também um acréscimo populacional de 5,6%. A AML representa, em 2001, cerca de 26% da população nacional e 77% da população da RLVT. O seu peso populacional tem-se mantido estável nas últimas décadas, mas com transferências populacionais internas.

¹ A informação utilizada neste sub-capítulo tem origem no Instituto Nacional de Estatística (INE, 2001), excepto quando explicitamente indicado.

² AML: formada pelo concelhos de Amadora, Azambuja, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Odivelas, Oeiras, Sintra e Vila Franca de Xira, da margem Norte do rio Tejo, e Alcochete, Almada, Barreiro, Moita, Montijo, Palmela, Seixal, Sesimbra e Setúbal, da margem Sul.

Figura 1 – População da AML e total nacional



Lisboa e Sintra são os concelhos mais populosos da AML, com 564 657 habitantes e 363 749 habitantes, respectivamente (21,0% e 13,6% da população residente na AML). O terceiro concelho com mais habitantes é o de Loures, com 7,4% da população residente na AML.

A AML Norte (sem Lisboa)³ cresceu, na última década, a um ritmo superior ao da AML Sul⁴ –13,5% e 11,6%, respectivamente.

Assistiram-se, de 1991 a 2001, a decréscimos populacionais nos concelhos de Lisboa, Barreiro e Amadora, tendo Lisboa perdido cerca de 14,9% da sua população residente. No concelho de Sintra verificou-se um forte acréscimo populacional (em valor absoluto muito semelhante à perda de Lisboa), que se traduziu num aumento de 39,4% da sua população residente (Quadro 1).

Nos concelhos de Cascais e Oeiras, com um total de 332 811 habitantes, 12,4% da população residente na AML, ocorreu um acréscimo de 11,3% e 7,1% da população residente, respectivamente.

É de destacar também o forte acréscimo percentual que ocorreu nos concelhos de Sesimbra e Alcochete, 37,9% e 27,9%, respectivamente.

O quadro seguinte apresenta as variações populacionais na AML entre 1991 e 2001.

³ 1,4 milhões de habitantes

⁴ 714 mil habitantes

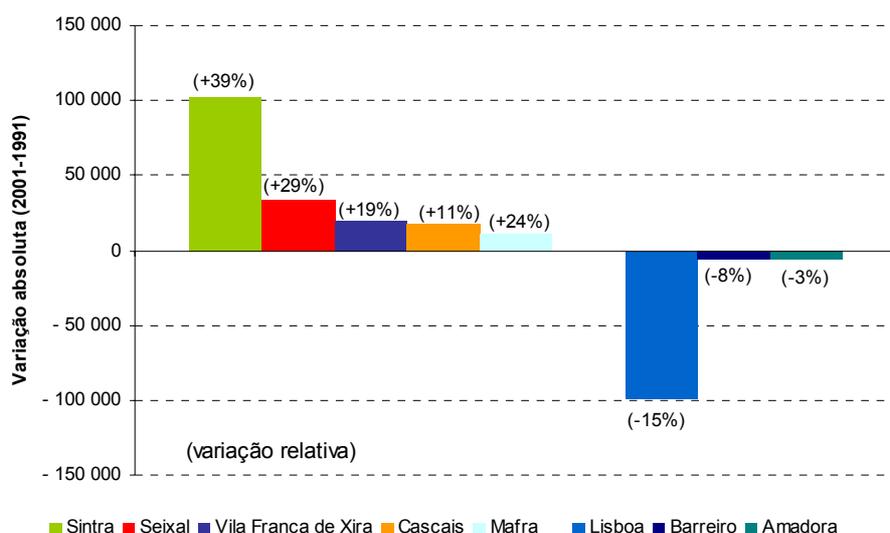
Quadro 1 – Variações populacionais na AML entre 1991 e 2001

Concelho	Var. absol	Var. rel (%)
Alcochete	2 841	27.9
Almada	9 042	6.0
Amadora	-5 902	-3.2
Azambuja	1 269	6.5
Barreiro	-6 756	-7.9
Cascais	17 389	11.3
Lisboa	-98 737	-14.9
Loures	-	-
Mafra	10 627	24.3
Moita	2 363	3.6
Montijo	3 130	8.7
Odivelas	-	-
Oeiras	10 786	7.1
Palmela	9 496	21.7
Seixal	33 359	28.5
Sesimbra	10 321	37.9
Setúbal	10 300	9.9
Sintra	102 798	39.4
Vila Franca de Xira	19 337	18.7
Total	142 411	5.6

Fonte: INE, 2002

Nas figuras seguintes, apresenta-se, em forma gráfica, informação relativa às maiores variações populacionais em termos absolutos, bem como as respectivas variações relativas.

Figura 2 – Maiores variações populacionais na AML



Fonte: INE, 2002

Os postos de trabalho na AML aumentaram 7,3% entre 1988 e 1998. À semelhança da população, também o emprego se afastou do centro, mas mantendo-se a preponderância de Lisboa. Em 1998, Lisboa tinha 45% dos postos de trabalho da AML, percentagem inferior aos 54% que detinha em 1988 (DGTT, 2000).

3.1.2 Mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa⁵

Em 1998, os residentes da AML efectuaram 4,9 milhões de viagens diárias, tendo Lisboa como local de partida ou destino, das quais 24% foram a pé e 76% motorizadas. Das viagens motorizadas, 57% foram

⁵ A informação utilizada neste sub-capítulo tem origem em DGTT (2000), excepto quando expressamente indicado

efectuadas em transporte individual (TI), 36% em transporte colectivo (TC), e 7% numa combinação de ambos ou outros.

Figura 3 - Viagens diárias dos residentes da AML⁶

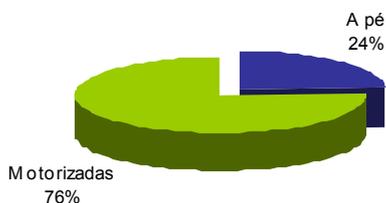
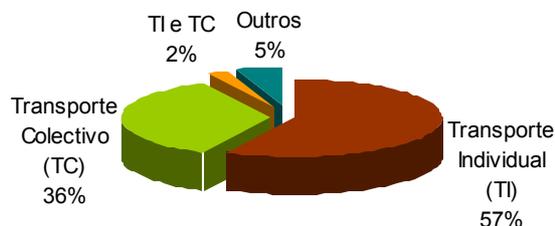


Figura 4 – Modos de transporte utilizados nas viagens diárias motorizadas dos residentes da AML



Fonte: DGTT, 2000

É interessante notar que somente 2% das viagens são efectuadas utilizando uma combinação de TI e TC, o que pode ser entendido como um dos sintomas da fraca coordenação entre modos de transporte.

A maioria das viagens motorizadas (67%) têm uma duração inferior a 45 minutos, e em 60,5% dos casos, o motivo da viagem é a deslocação para o emprego ou a escola.

No que concerne às viagens em transporte colectivo, verificou-se que as pessoas que vêm da AML Sul têm que efectuar um maior número de transbordos.

Em 1998, as viagens motorizadas de e para Lisboa representam cerca de 30% das viagens motorizadas dos residentes da AML. Os sectores origem/destino destas viagens que apresentam maiores contributos são:

- ❑ Amadora/Mafra/Sintra – 28,5%
- ❑ Cascais/Oeiras – 20,8%
- ❑ Odivelas/Loures – 18%
- ❑ Azambuja/Vila Franca/Loures – 14,1%
- ❑ Almada/Seixal/Sesimbra – 12,4%

Nestas viagens, aquelas que apresentavam uma utilização mais elevada do transporte individual eram as provenientes de Cascais/Oeiras, sendo que 58% das viagens motorizadas eram efectuadas em transporte individual. Nas restantes relações, a utilização do transporte individual era de aproximadamente 50% (com excepção da Ponte Vasco da Gama, onde era de 19%).

Segundo o Observatório da Nova Travessia do Tejo em Lisboa (ONTT, 2001), com a construção da Ponte Vasco da Gama o tráfego na Ponte 25 de Abril não diminuiu; pelo contrário, aumentou de 52,6 milhões de travessias (nos dois sentidos), em 1998, para 53,6 milhões em 2000. O tráfego na Ponte

⁶ A informação da DGTT não é explícita quanto à utilização de outros modos de transporte não motorizados, tais como a bicicleta. Entendemos tal facto como sendo resultado da muito baixa percentagem atribuída à bicicleta nas viagens diárias dos residentes na AML.

Vasco da Gama também aumentou, de 15,9 milhões em 1999 para 18,9 milhões em 2000. As duas travessias actuais apresentam-se mais em complemento do que em alternativa, o que indicia que o objectivo de transferir o tráfego da Ponte 25 de Abril para a Ponte Vasco da Gama não foi conseguido. Aliás, o ONTT (2001) aponta para um desvio do tráfego da Ponte de Vila Franca de Xira para a Ponte Vasco da Gama. O tráfego da Ponte de Vila Franca de Xira, crescente até 1998, diminuiu depois deste ano.

Apesar da maioria das deslocações ainda ter um carácter radial, dirigidas a Lisboa, as deslocações inter-concelhias (fora de Lisboa) têm aumentado, consequência de um crescente policentrismo, o que em determinadas condições pode ser positivo⁷.

As deslocações pedonais têm como motivo mais comum a “ida para a escola”, sendo mais vulgares no grupo etário dos 0-14 anos.

3.1.3 Despesa com transportes

Segundo o Inquérito aos Orçamentos Familiares do INE (INE, 1995), na Região de Lisboa e Vale do Tejo, os transportes representavam 15% da despesa média anual dos agregados familiares em 2000, ou seja, um valor bastante significativo.

Em 1995, este valor era de 16%, verificando-se uma ligeira redução do peso desta classe no total das despesas dos agregados.

Em 1995, das despesas efectuadas em transportes, 49% foram relativas à utilização de veículos, 40% com a aquisição de veículo automóvel e 8,5% com a aquisição de serviços de transporte urbanos e suburbanos.

⁷ Algum deste policentrismo é demasiadamente dependente do transporte individual. Temos como exemplo os complexos de serviços que têm surgido junto à A5.

Figura 5 – Peso dos custos com transportes nas despesas das famílias

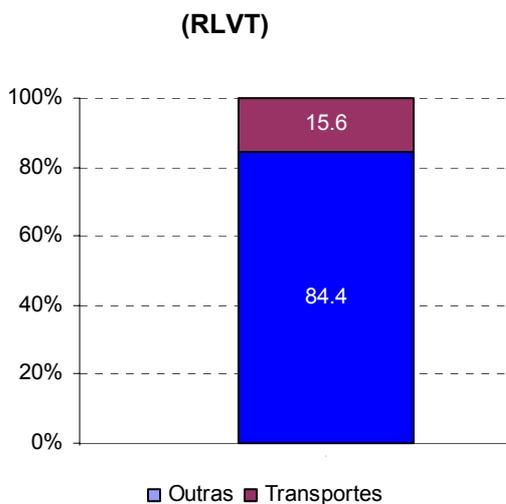
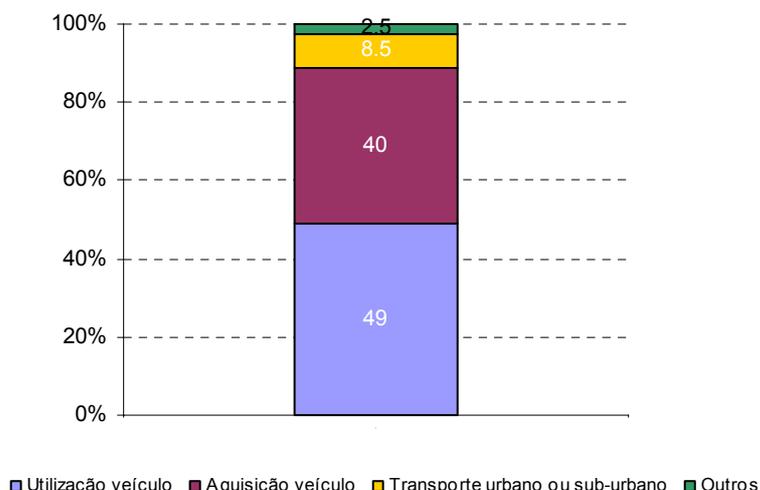


Figura 6 – Tipos de custos com transportes das famílias (RLVT)



Fonte: INE, 1995

3.1.4 Qualidade da prestação de serviço de transporte público colectivo

De acordo com o *Guia Informativo de Transportes na Área Metropolitana de Lisboa* (2001), conclui-se que os utilizadores dos transportes públicos colectivos (autocarro, metropolitano, comboio e barco) se encontram relativamente satisfeitos com o serviço prestado. Destaca-se pela positiva o metropolitano e, pela negativa, o autocarro⁸.

3.1.5 Agentes, coordenação, planeamento e operação

O actual sistema de transportes metropolitano na Área Metropolitana de Lisboa envolve uma grande multiplicidade de agentes, conforme se pode observar no Quadro 2. Por um lado, existem as autoridades de transportes da administração central – Direcção Geral de Transportes Terrestres e Instituto Nacional do Transporte Ferroviário – e local – câmaras municipais. Por outro lado, existem os gestores das infra-estruturas (redes, terminais de transporte público e áreas de estacionamento), que podem ser entidades públicas ou privadas, e os operadores de transporte.

A falta de coordenação entre estes agentes é um dos problemas do sistema actual, em que cada agente actua por si só, e não no contexto de um planeamento global e articulado.

A articulação e partilha de responsabilidades entre organismos da administração pública central e local, entre estes e os gestores das infra-estruturas, entre os próprios gestores das infra-estruturas, entre estes e operadores públicos e privados de transportes, e entre todos os operadores de transportes, dado o elevado número de agentes, é um processo complexo. A ausência de uma autoridade metropolitana de transportes, que coordene e regule os diversos agentes que intervêm ao nível da área metropolitana, dificulta a implementação de políticas que resolvam os problemas de mobilidade e acessibilidade nas áreas metropolitanas.

⁸ É interessante notar que o pior resultado, alcançado pelo autocarro, corresponde ao que não circula em via dedicada, em concorrência pelo espaço com o transporte individual.

Quadro 2 - Actores do Sistema de Transportes Metropolitano da AML

Tipo		Âmbito	Identificação	N.º
Autoridades de transportes		Nacionais	Direcção Geral dos Transportes Terrestres/Delegação de Transportes de Lisboa I. Nac. Transp. Ferroviário	2
		Municipais	Câmaras Municipais da AML	19
Gestores de Infra-estruturas	Redes	Rodoviária Metropolitana	Instituto de Estradas de Portugal Brisa Lusoponte Autoestradas do Atlântico	4
		Rodoviária Municipal	Câmaras Municipais	19
		Ferrovária	REFER	1
		Portuária	Admin. do Porto de Lisboa Admin do Porto de Sesimbra e Setúbal	2
	Terminais Estacionamento	Terminais de transporte público	Câmaras Municipais	19
			GIL – Gare Intermodal de Lisboa	1
		Empresas de Parque de estacionamento	ESLI	1
			Gisparques	1
		Exploração de estacionamento	EMEL	1
			Câmaras Municipais	19
Operadores de transporte	Ferroviários		CP Fertagus Metropolitano de Lisboa (Carris)	3 (4)
	Rodoviários Urbanos		Carris	1
			Rodoviária de Lisboa Vimeca/LT Stagecoach Transportes Sul do Tejo Transportes Colectivos do Barreiro Rede Urbana Setubalense – Belos Transportes Rodoviária da Estremadura Rodoviária do Tejo Outros (Barraqueiro, Covas e Filhos, EVA, Isidoro Duarte, Rede de Expressos, ...)	16
Fluviais		TransTejo Soflusa	2	

Fonte: Adaptado de DGTT (2000), Diâmetro (2001)

A Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres em vigor (Lei n.º 10/90), que data de Março de 1990, contempla a criação de comissões metropolitanas de transportes para a AML e para a Área Metropolitana do Porto. Com efeito, no artigo 28.º da lei mencionada, pode ler-se “O Governo instituirá em cada região metropolitana de transportes um organismo público dotado de personalidade jurídica e de autonomia administrativa e financeira, denominado comissão metropolitana de transportes (...)”.

A recente publicação do PROTAML vem também confirmar esta necessidade. Muito recentemente, há a destacar a Lei n.º 26/2002, de 2 de Novembro, que autoriza o Governo a criar entidades coordenadoras de transportes nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto e a transferir para essas entidades as competências municipais necessárias para o exercício das suas atribuições. Esta autorização legislativa tem a validade de um ano.

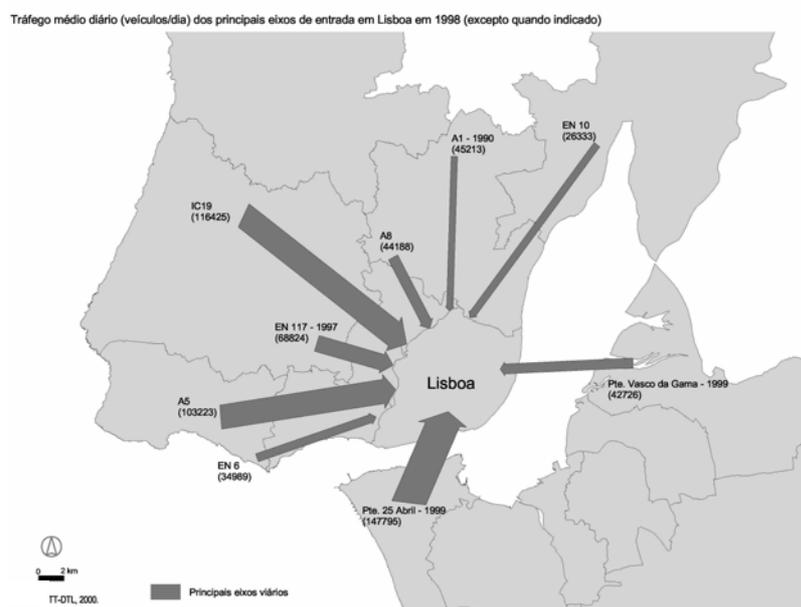
3.1.6 Sistema de transportes na AML

3.1.6.1 VIAS RODOVIÁRIAS

Em 1998, a Ponte 25 de Abril apresentava o maior tráfego médio diário dos corredores de acesso à cidade de Lisboa, 135 mil veículos. Os últimos troços do IC19 e da A5 registavam, cada um, um tráfego médio diário de 103 mil veículos. A A8 e a EN8 apresentavam tráfegos médios diários na ordem dos 45 mil veículos cada e a Ponte Vasco da Gama de 37 mil veículos (DGTT, 2000).

A figura seguinte representa os tráfegos médios diários nos principais corredores de acesso a Lisboa.

Figura 7 – Tráfego médio diário nos principais eixos de entrada em Lisboa



Fonte: DGTT, 2000

É interessante analisar o peso da Ponte Vasco da Gama nas ligações rodoviárias entre as duas margens, apenas 21,5% do tráfego médio diário total das duas pontes. A taxa de crescimento do tráfego médio diário entre Abril de 1998 e Setembro de 1999 foi de 9,3% na Ponte 25 de Abril e de apenas 1,8% na Ponte Vasco da Gama (ONTT, 2001).

3.1.6.2 ESTACIONAMENTOS⁹

Na cidade de Lisboa ocorreu, na década de 1990, um forte acréscimo dos parques de estacionamento, sendo construídos 14 parques de estacionamento, com 6 508 lugares.

Contudo, estes parques não vieram resolver um dos importantes problemas da Cidade, que é a dificuldade de estacionamento em alguns bairros residenciais. De acordo com um levantamento que fizemos, verificámos que a generalidade dos parques de estacionamento de Lisboa não apresentam preços reduzidos para moradores.

Também ocorreu um acréscimo muito significativo do número de lugares com parquímetro. Em 1995, Lisboa dispunha apenas de 1 050 lugares de estacionamento tarifado. Em 1999, este número sobe para 27 680.

Contudo, existe uma falta de fiscalização efectiva do estacionamento de superfície pago, o que implica que este perca o seu carácter dissuasor. Recentemente, a Câmara Municipal de Lisboa iniciou uma campanha de fiscalização mais agressiva na tentativa de aumentar a eficácia dos parquímetros, que saudamos com satisfação.

No *Guia Informativo de Transportes na Área Metropolitana de Lisboa* (2001), é apresentada uma lista dos parques públicos existentes nos principais interfaces localizados à entrada da cidade de Lisboa, ou em torno desta. No entanto, não é apresentada uma caracterização de cada um dos parques, sendo certo que existem parques com características muito diversas.

A construção de parques de estacionamento subterrâneos acarreta, nomeadamente, impactes ambientais ao nível da hidrogeologia e património arqueológico. Parece-nos que esta avaliação tem sido, em alguns casos, pouco cuidada.

Não podemos deixar de referir o estacionamento abusivo que continua a ser praticado em cima dos passeios ou, até mesmo, em espaços verdes. Esta é uma situação que consideramos intolerável.

3.1.6.3 AUTOCARROS URBANOS¹⁰

Os serviços urbanos de transporte colectivo da cidade de Lisboa estão concessionados à empresa Carris de Ferro de Lisboa. Estes serviços são complementados com penetrações dos operadores rodoviários suburbanos.

A extensão da rede e o número de carreiras exploradas pela Carris registaram um acréscimo significativo na década de 90. Em 1998, a Carris explorava 101 carreiras (operando com 833 autocarros), das quais 71 eram exclusivamente urbanas, numa extensão total de cerca de 680 km, dos quais apenas 66,3 são em corredor próprio ou *BUS*. Apesar de este número ser ainda reduzido, registou-se um acréscimo, uma vez que em 1992 apenas 26,7 km eram corredor próprio ou *BUS*.

A velocidade comercial desceu de 15,1 km/h, em 1990, para 14,8 km/h em 1998. Registam-se, num número significativo de troços, velocidades comerciais inferiores a 9 km/h.

Apesar do acréscimo da extensão da rede e do número de carreiras, entre 1988 e 1998 o número de passageiros transportados registou um decréscimo de 9,1%. Estes valores indiciam a intensificação da utilização de transporte individual.

⁹ A informação utilizada neste sub-capítulo tem origem em DGTT (2000), excepto quando explicitamente indicado.

¹⁰ A informação utilizada neste sub-capítulo tem origem em DGTT (2000), excepto quando explicitamente indicado.

Em nossa opinião, continuam a existir situações de sobrelotação dos autocarros, o que acaba por ser uma má publicidade para a própria Carris.

3.1.6.4 ELÉCTRICOS URBANOS

A rede de eléctricos urbanos da cidade de Lisboa tinha, em 1999, uma extensão de 59,4 km, sendo constituída apenas por 5 carreiras, menos de metade do número de carreiras em 1990 (13), operando com 60 eléctricos. Uma das razões apontadas para esta redução são os elevados custos de exploração, que são 2,5 vezes superiores aos do autocarro. Contudo, é de referir que os custos ambientais são muito menores do que os provocados pelos autocarros (DGTT, 2000).

A velocidade comercial do eléctrico 15 - o chamado “eléctrico rápido” - em 1999, foi de cerca de 13 km/h (DGTT, 2000).

Também nos eléctricos se verificou uma redução no número de passageiros transportados.

Encontram-se em estudo interessantes projectos de metro de superfície ligeiros, que permitiriam fechar malhas, tanto ao nível urbano como sub-urbano. São disso exemplo as linhas: Falagueira-Odivelas-Loures; Falagueira-Rego-Santa Apolónia; Alcântara-Rego-Aeroporto-Estação Oriente (Transportes em Revista, 2002). O GEOTA foi recentemente contactado pela WS Atkins Portugal que se encontra a realizar o EIA do metro ligeiro de superfície entre Algés e Falagueira. Muito recentemente, a Carris e o Metropolitano de Lisboa apresentaram o projecto da Linha Falagueira - Santa-Apolónia (Carris *et al*, 2003).

3.1.6.5 TÁXIS

Entre 1991 e 1999, verificou-se um acréscimo de 4% no número de licenças de táxi atribuídas, mas com especial incidência nos táxis para turismo (DGTT, 2000).

3.1.6.6 METROPOLITANO DE LISBOA¹¹

A rede de metropolitano aumentou bastante na década de noventa e melhorou as condições de exploração, sendo constituída actualmente por 4 linhas. Foram efectuados investimentos significativos na expansão da rede e na renovação das estações, acompanhados pela criação de interfaces multimodais, existindo actualmente onze destes interfaces. Os investimentos totais efectuados pelo Metropolitano de Lisboa cresceram a uma taxa média anual de 24,7%, entre 1992 e 1999. Entre 1991 e 1998, a rede passou de 15,7 km a 31 km. Há a assinalar a recente inauguração do prolongamento para Telheiras, relativamente à qual não entendemos porque não “entrou” mais em Telheiras¹².

Isto, aliado ao aumento e à renovação da frota de carruagens (o número de carruagens cresceu, entre 1992 e 1999, 165,4%), veio permitir uma melhoria significativa nas condições de conforto (DGTT, 2001).

¹¹ A informação utilizada neste sub-capítulo tem origem em DGTT (2000), excepto quando explicitamente indicado.

¹² A ligação pedonal entre Telheiras e o Campo Grande é complicada, nomeadamente em termos de segurança, pelo que esta nova estação vai, com certeza, aumentar o número de pessoas que utiliza o metropolitano. Em nossa opinião, esse número seria maior se a estação fosse mais no centro de Telheiras. Conforme referido na nota 14, relativamente ao prolongamento da Linha Vermelha fomos de opinião semelhante, ou seja, há que escolher o traçado que sirva mais gente, entrando mais no interior dos bairros a servir.

Entre 1970 e 1990, verificou-se um crescimento contínuo do número de passageiros transportados. Contudo, na década de noventa verificou-se uma tendência de descida deste número, revelando grande irregularidade anual. Em 1990, o Metropolitano de Lisboa transportou 141,6 milhões de passageiros, valor superior aos 125 milhões de passageiros transportados em 1998. Contudo, o valor mínimo de passageiros no período 1990/1998 ocorreu em 1997, em virtude de obras que obrigaram ao fecho de estações – 110,8 milhões de passageiros. Em DGTT (2001) conclui-se que a procura não acompanhou a intensidade de circulação proporcionada pela extensão da rede e aumento da oferta. De acordo com Metropolitano (2002), informação mais recente parece mostrar um incremento do número de passageiros.

No período 1992/1998, a média de passageiros/comboio baixou de 621 para 142, o que não reflectir apenas a diminuição do número de passageiros, mas também o aumento do número de carruagens..

A linha com o maior movimento diário de passageiros é a linha verde, transportando cerca de 500 mil passageiros (num dia tipo).

Estão em curso os seguintes empreendimentos (Metropolitano, 2002a):

- ❑ Baixa Chiado/Sta. Apolónia – conclusão prevista para 2003;
- ❑ Pontinha – Falagueira – conclusão prevista para 2004;
- ❑ Campo Grande – Odivelas – conclusão prevista para 2003;
- ❑ Alameda – S. Sebastião – conclusão prevista para 2005¹³.

Encontram-se em estudo os seguintes empreendimentos (Metropolitano, 2002b):

- ❑ Telheiras – Pontinha;
- ❑ Linha vermelha, prolongamento de S. Sebastião para Campo de Ourique;
- ❑ Linha vermelha, prolongamento com bifurcação para Aeroporto e Sacavém¹⁴.

3.1.6.7 TRANSPORTES RODOVIÁRIOS REGIONAIS¹⁵

Os serviços de transporte público rodoviário fora da cidade de Lisboa são, no actual quadro legal, concessionados linha a linha, não se concessionando, como seria desejável, numa lógica de rede.

O modelo de privatização escolhido para a Rodoviária Nacional levou à repartição por áreas regionais distintas, criando-se quase monopólios regionais, com coexistência de vários operadores em determinadas áreas de fronteira e em corredores de penetração em Lisboa. O direito de preferência na atribuição de novas linhas tem permitido, de alguma forma, manter esta distribuição territorial. Em consequência, os operadores de transporte operam praticamente em regime de monopólio.

Em 1999, existiam 1748 autocarros em Lisboa com uma idade média de 14 anos, que é bastante diferenciada consoante o operador. O operador cuja frota apresentava a menor idade média era a Vimeca (2,9 anos), tendo a Covas e Filhos (18,8 anos) a frota com idade média mais elevada¹⁶.

¹³ Consulta pública no âmbito da AIA decorreu entre 18 de Novembro e 20 de Dezembro de 2002.

¹⁴ O GEOTA foi contactado pela FBO-Consultores que se encontra a elaborar o EIA. Relativamente às alternativas apresentadas, somos da opinião que o factor principal de escolha deverá ser o número de pessoas servidas.

¹⁵ A informação utilizada neste sub-capítulo tem origem em DGTT (2000), excepto quando explicitamente indicado.

Entre 1991 e 1999, verificou-se uma redução de 5,4% no número de circulações diárias das carreiras suburbanas que penetram diariamente em Lisboa vindas da AML Norte. O corredor de Loures foi o único da AML Norte que registou um acréscimo no número de circulações diárias.

A inexistência de vias dedicadas para o transporte colectivo nos principais corredores de entrada em Lisboa (em especial nos troços terminais) é um desincentivo a que as empresas realizem carreiras de penetração na cidade.

O número de passageiros transportados pelos quatro maiores operadores de transporte, que em 1999 representavam cerca de 90% dos operadores rodoviários, registou um ligeiro acréscimo de 1% entre 1995 e 1999.

3.1.6.8 TRANSPORTE FERROVIÁRIO¹⁷

O transporte ferroviário na AML é efectuado pela CP (linhas de Sintra, Cascais, Norte – Azambuja - e Sul) e pela Fertagus (Ponte 25 de Abril).

Em 1998, a linha de Sintra detinha o maior número de passageiros, 65,3 milhões, que representava 52% do total de passageiros das linhas ferroviárias da AML. A linha de Cascais, com 41,8 milhões, detinha 33% do total de passageiros. Apesar do elevado número de passageiros, quer a linha de Sintra, quer a linha de Cascais, perderam, no total, passageiros entre 1990 e 1998, menos 10% e menos 30%, respectivamente. Na linha de Sintra, esta tendência tem sido invertida com o aumento do número de passageiros entre 1996 e 1998.

Na linha do Norte, que representava 11% dos passageiros em 1998, verificou-se uma redução de 14% do número de passageiros entre 1990 e 1998.

As estações suburbanas com maior volume de passageiros diário são as estações do Cacém e Amadora, na linha de Sintra, Cascais e Oeiras, na linha de Cascais, e Azambuja e Póvoa de Santa Iria, na linha do Norte.

3.1.6.9 TRANSPORTE FLUVIAL¹⁸

São dois os operadores privados que asseguram o transporte fluvial suburbano entre as duas margens do rio Tejo: a Transtejo e a Soflusa, num total de sete ligações fluviais¹⁹.

A ligação com maior número de passageiros é Terreiro do Paço/Cacilhas.

Entre 1989 e 1998 o tráfego médio diário de passageiros cresceu 33,1%. A ligação com maior crescimento da procura foi Terreiro do Paço/Seixal (997,9%). Nas ligações Belém/Trafaria e Terreiro do Paço/Barreiro ocorreram reduções da procura média diária (16,7% e 15,2%, respectivamente).

Segundo o estudo do Observatório da Nova Travessia do Tejo em Lisboa (ONTT, 2001), nos últimos anos assistiu-se a uma redução dos passageiros, quer devido à criação de novas carreiras de

¹⁶ Idade média das frotas em 1998 (anos): Covas e Filhos – 18,8; TST – 16,5; H.L. Mota – 12,8; J. Jerónimo – 14,7; I. Duarte – 15,8; R. Estremadura – 12,2; Praiamar – 18,4; Vimeca – 2,9; Stagecoach – 10,9; R. Lisboa – 13,9; R. Tejo – 17,3; Belos – 16,9 (DGTT, 2000).

¹⁷ A informação utilizada neste sub-capítulo tem origem em DGTT (2000), excepto quando explicitamente indicado.

¹⁸ A informação utilizada neste sub-capítulo tem origem em DGTT (2000), excepto quando explicitamente indicado.

¹⁹ Terreiro do Paço-Cacilhas; Cais do Sodrê-Cacilhas; Belém-Trafaria; Belém-Porto Brandão; Terreiro do Paço-Seixal; Terreiro do Paço-Montijo; Terreiro do Paço-Barreiro.

transportes públicos rodoviários, com terminais em locais mais acessíveis, com ligação ao metro (Estação do Oriente, Praça de Espanha), quer porque aumentou o transporte individual. As carreiras onde mais se sentiu foram Montijo e Seixal.

Em 1999, a Transtejo transportou 35,5 milhões de passageiros, mais 2,7% que em 1996, mas menos 7,9% do que em 1998, devido à entrada em funcionamento da ligação ferroviária da Ponte 25 de Abril e à redução de afluência de passageiros que se devia à EXPO 98.

Entre 1996 e 1999, de todas as carreiras efectuadas pela Transtejo, apenas Cais do Sodré/Cacilhas e Terreiro do Paço/Seixal evoluíram positivamente, 30,7% e 78,3%, respectivamente. No primeiro caso, tal pode estar associado à entrada em funcionamento do metro no Cais do Sodré.

O número de veículos transportados na carreira Cais do Sodré/Cacilhas decresceu, em 1999, de 473 000 veículos para 307 000, devido, nomeadamente, à entrada em funcionamento da Ponte Vasco Gama e ao alargamento da Ponte 25 de Abril.

A velocidade comercial varia entre 36 km/h (Terreiro do Paço – Seixal) e 9 km/h (Belém – Porto Brandão), sendo bem visível a diferença entre os “velhos cacilheiros” e os novos catamarans.

A Soflusa, empresa que efectua as ligações fluviais para o Barreiro, transportou, em 2000, 11,5 milhões passageiros, menos 6% do que em 1999.

3.1.6.10 TARIFAS E PREÇOS

Os preços dos transportes colectivos rodoviários e ferroviários com percursos inferiores a 50 km e dos transportes fluviais em travessias de grande intensidade de tráfego estão sujeitos a um regime de preços máximos.

O passe continua a ser o título de transporte mais utilizado nas deslocações em transporte colectivo, sendo utilizado em 81% das deslocações (DGTT, 2000). Os passes combinados são os mais usados, com especial destaque para os denominados por “passes sociais”.

Segundo dados de DGTT (2000), os preços dos principais títulos de transporte na AML, em termos reais, observaram uma tendência de descida, entre 1985 e 1999.

Os preços dos bilhetes simples do transporte rodoviário interurbano cresceram quase sempre abaixo da taxa de inflação, com excepção dos bilhetes do escalão quilométrico de 1 a 4 kms (um dos escalões com maior procura). Os preços das assinaturas cresceram sempre abaixo da taxa de inflação (DGTT, 2000).

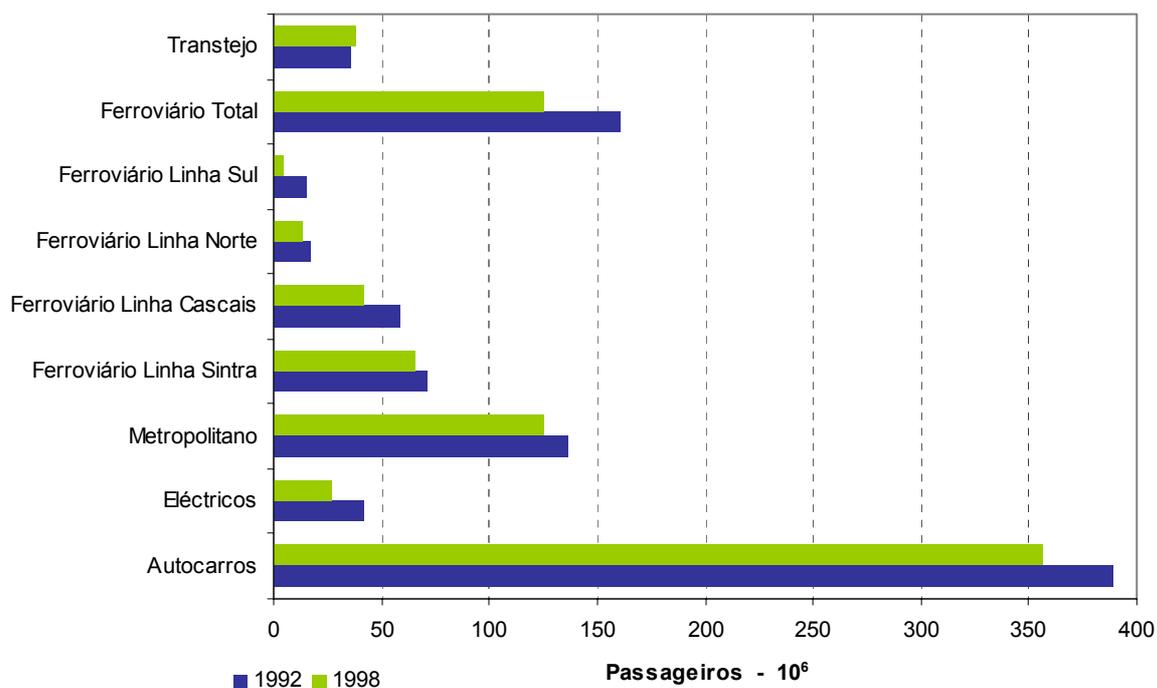
Quanto ao transporte ferroviário suburbano e rodoviário interurbano, os preços dos bilhetes simples e das assinaturas registaram sempre uma evolução negativa em termos reais. O mesmo se pode dizer dos passes sociais intermodais.

As receitas dos passes intermodais da região de Lisboa registaram um forte decréscimo entre 1989 e 1998. A Carris e a CP possuem a maior fatia destas receitas (DGTT, 2000). A distribuição destas receitas acarreta difíceis negociações e um conjunto de pressupostos sempre discutíveis.

3.1.7 Síntese

Na generalidade dos transportes colectivos, verificou-se uma perda de passageiros, mesmo naqueles em que se realizaram investimentos significativos nas infra-estruturas de transporte²⁰ (por exemplo, o metropolitano), devido à intensificação da utilização do transporte individual, conforme representado na figura seguinte.

Figura 8 - Número de passageiros transportados por transporte colectivo na AML, em 1992 e 1998



Fonte: DGTT, 2000 e DGTT, 2001

O uso do automóvel privado tem sido muito incentivado pelo aumento da capacidade económica (e incentivos ao crédito) e pelo mau ordenamento do território (que continua a não dar incentivos correctos e a não conseguir evitar que estejam afastadas, em termos geográficos, muitas das necessidades das pessoas, nomeadamente a habitação do emprego). No que diz respeito à AML, este incentivo reflecte-se também na aposta clara no reforço das redes viárias de acesso a Lisboa, em detrimento de soluções que incentivem a entrada na cidade de Lisboa através de transporte colectivo. O alargamento da IC19 é um exemplo desta política de incentivo ao transporte individual.

Em 1999, cerca de 70% do transporte público de passageiros na cidade de Lisboa era efectuado em transporte público rodoviário.

A intensificação da utilização do transporte individual tem provocado o congestionamento da rede viária com consequências nas condições de exploração da rede de autocarros urbanos e contribuindo para uma progressiva degradação do serviço prestado, nomeadamente através da redução das velocidades

²⁰ A taxa de crescimento médio anual relativo a investimentos, entre 1992 e 1999 foi a seguinte: JAE/IEP – 4,6%; CP – 16%; Metropolitano de Lisboa – 24,7% (DGTT, 2001)

comerciais e da regularidade. O próprio sistema de semáforos da cidade não facilita o transporte colectivo. Por exemplo, os semáforos bus são escassos e pouco eficazes.

Na generalidade, os preços dos transportes públicos colectivos cresceram abaixo da taxa de inflação, contudo isso também não contrariou a acentuada quebra da procura do transporte público colectivo.

3.2. PROPOSTAS

O conjunto de dados apresentados no capítulo anterior, relativos a questões diversas de mobilidade, permite uma visão global sobre a realidade actual na AML e sobre as questões que urge ultrapassar no sentido de se criar um sistema de transportes verdadeiramente articulado e utilizado pelo público, dotando a AML de uma mobilidade que promova a qualidade de vida e o ambiente, e não a sua degradação. Assim, o presente capítulo pretende reflectir sobre os dados apresentados anteriormente e sobre formas de resolução dos problemas diagnosticados.

3.2.1 *Dinâmica demográfica e mobilidade na AML*

A enorme concentração de população existente na AML corresponde, num contexto nacional, a uma elevada concentração da actividade económica, o que traduz a importância da referida área, bem como pressupõe as intensas relações económicas e sociais que lhe estão associadas. É neste contexto que se desenvolve a procura de transportes. Por outro lado, tem-se assistido a modificações na geografia espacial da ocupação do território urbano, bem como a alterações nos modos de vida e comportamentos sociais, sendo bastante acentuada a importância da função transporte e a necessidade de deslocação na vida e no quotidiano dos residentes na AML.

A solução de raiz para resolver muitos dos problemas já identificados passa por um correcto ordenamento do território, ou seja, pela definição de normas e incentivos que conduzam a uma ocupação do território que permita evitar muitas das deslocações efectuadas, com especial destaque para os movimentos pendulares “casa-emprego-casa”. Na verdade, trata-se de uma solução de “redução na fonte”, princípio base da política de ambiente. Evitam-se assim a maioria dos impactes ambientais e sociais (onde se incluem as horas perdidas pelas pessoas) associadas às deslocações. No entanto, para muitas das situações existentes, um correcto ordenamento do território não é já possível, ou seja, há que adoptar outras medidas que melhorem a mobilidade.

Este trabalho do GEOTA não é dedicado ao ordenamento do território, mas antes a outras medidas e propostas que melhorem a mobilidade na AML, nomeadamente em situações já existentes. No entanto, apresentamos, no que respeita ao ordenamento do território, as medidas que consideramos fundamentais²¹:

□ Elaborar, a breve prazo, o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território, dinamizando uma ampla discussão em torno do mesmo. Este Programa orienta todos os restantes instrumentos de gestão territorial, tanto ao nível regional, como municipal;

²¹ O GEOTA tem diversos trabalhos sobre ordenamento do território, entre os quais destacamos, pela actualidade, Agenda de Política de Ambiente (GEOTA, 2003), Parecer relativo ao PROTAML e Contributos para a revisão do PDM de Lisboa.

- Implementar, com efectividade, o Plano Regional do Ordenamento do Território da AML, dinamizando discussões públicas e tornando pública toda a informação relativa à sua implementação, nomeadamente através da criação de uma página na Internet referente ao Plano;
- Reforma fiscal dos impostos relativos ao uso do solo (contribuição autárquica) e transacções imobiliárias (sisa), de modo a que dependam não só do valor patrimonial, mas do uso dado ao solo, ao território²². Pode ser uma ferramenta para revitalizar os centros das cidades e compensar perdas de uso devido a questões ambientais;
- Colocar em prática a avaliação ambiental estratégica dos planos, tal como previsto na Directiva n.º 2001/42/CE, de 27 de Junho;
- Obrigar a que, na elaboração e revisão dos planos directores municipais da AML, as áreas urbanizáveis sejam devidamente justificadas, cumprindo-se o previsto no PROTAML. Mesmo as áreas hoje demarcadas devem ser justificadas em sede de revisão;
- Princípio da necessidade de plano: caminhar para a obrigatoriedade de planos de ordenamento do território de âmbito mais local (urbanização e pormenor), em especial em espaço urbano, como condição necessária à urbanização;
- Princípio da sucessão de regimes: na alteração de usos permitidos no solo, caso existam direitos realmente adquiridos (licenciamento), devem os particulares ser indemnizados; quando se altera um uso, mas não existindo um direito adquirido, o particular deve ser compensado/penalizado através de um imposto sobre o uso do solo (contribuição autárquica) caso perca/ganhe usos;
- É necessária mais reconversão e menos construção. Dos números apresentados no diagnóstico, fica claro que é necessário, por um lado, afastar os empregos do centro da AML (para junto de zonas habitacionais da periferia) e, por outro lado, trazer as habitações para o centro. Deste modo, sugerimos povoar o centro de Lisboa²³ e criar novos pólos de emprego fora da cidade de Lisboa. Podem utilizar-se incentivos económicos neste sentido, desde os benefícios fiscais até à construção/reconstrução a preço controlado destinada a jovens;
- Novas urbanizações, quando realmente necessárias, devem privilegiar a multifuncionalidade;
- O Regime de Arrendamento Urbano deve ser revisto, de modo a que se criem incentivos ao arrendamento no centro, diminuindo a competitividade a novas construções;
- Incentivo sério à participação da população em processos decisórios, com meios e técnicas adequados aos diferentes públicos alvo. A participação diminui os conflitos resultantes dos processos de decisão relativos ao ordenamento do território e permite encontrar melhores soluções;
- Obrigatoriedade de fazer um relatório da consulta pública, respondendo às questões colocadas e justificando a aceitação, ou não, das propostas. É absolutamente essencial que os cidadãos se revejam nas decisões tomadas, apercebendo-se de que os seus contributos foram tidos em consideração, garantindo, assim, uma motivação e uma mobilização para processos posteriores;

²² Já na fase de revisão final do documento foi anunciado pelo Governo uma reforma destes dois impostos. Apesar de ainda dispormos de pouca informação, parece-nos que, embora caminhe no bom sentido, é ainda demasiado tímida. Os actuais impostos são um incentivo à urbanização e temos dúvidas que esse problema tenha ficado resolvido.

²³ De acordo com o Prof. Doutor José Manuel Viegas (sessão pública de 22 de Janeiro), “a plena ocupação dos quase 100 mil fogos devolutos em Lisboa reduziria os fluxos pendulares em cerca de 30%”.

- Aumentar a fiscalização e divulgação dos resultados obtidos, para que tenha um efeito pedagógico.
- Novas urbanizações ou centros geradores de tráfego devem compartilhar nos custos de desenvolvimento dos TC. Por exemplo, uma nova urbanização deve compartilhar nos custos de alargamento da rede de metropolitano. Na realidade, seria um paralelo com o que sucede, por exemplo, com as infra-estruturas eléctricas em novas urbanizações.

3.2.2 Agentes, coordenação, planeamento e operação

A ausência de um planeamento à escala regional, de articulação entre as próprias redes de transporte colectivo, tem sido um factor determinante no agravamento dos padrões de mobilidade nas áreas urbanas, potenciando uma utilização irracional dos recursos disponíveis, ao nível dos diferentes sub-sistemas de transporte que operam nas áreas metropolitanas.

Na Europa podem encontrar-se três grandes modelos de gestão dos sistemas de transportes: um sistema centralizado, em que o controle, gestão e financiamento são assumidos pela Administração Central (Sul da Europa); um outro mais descentralizado, em que o controlo, gestão e financiamento são assegurados maioritariamente pela Administração Local e Regional (Norte da Europa); e um sistema intermédio, onde ocorre uma partilha de funções e do financiamento entre a Administração Local e Regional e a Administração Central (Costa, 1996).

O Sistema de Gestão Francês detém uma entidade responsável pelo controle e fiscalização e concessão do serviço de transporte público. Os seus operadores podem constituir-se sob a forma de empresas municipais ou empresas privadas. O seu financiamento é tripartido, constituindo-se pelo valor das tarifas, do imposto local para o financiamento de transporte (*versement transport*) e de transferências da Administração Central (Costa, 1996).

O Sistema de Gestão Alemão relaciona-se com a sua estrutura administrativa (a nível Federal, Regional e Local), caracterizando-se por uma comunidade de transportes, constituída por diferentes operadores de transporte e representantes das autarquias locais. As comunidades de transportes detém competências por delegação das entidades que as constituem, sublinhando-se a importância do planeamento e integração das redes, o nível de serviço, a definição e integração do sistema tarifário, decisão e calendarização dos investimentos a efectuar e a adequada gestão das subvenções a aplicar aos diferentes operadores. Os operadores de transporte são sobretudo empresas públicas municipais ou regionais. As subvenções à exploração do transporte urbano são da responsabilidade da Administração local e regional, e o caminho-de-ferro do Estado Federal. As infra-estruturas são financiadas por um fundo federal, sendo o seu restante assegurado pela Administração local e regional (Costa, 1996).

Em Inglaterra, o *Transport Act* (1985) conferiu ao sistema britânico uma liberalização do acesso ao mercado e à operação de transporte urbano, dado que aboliu o licenciamento do serviço de transporte (excluindo a região de Londres). Esta legislação teve o intuito de aumentar a competitividade do transporte rodoviário, diminuir os subsídios à operação e transferir do sector público para o privado a maioria da operação de transporte. Desta forma é possível qualquer operador de transporte introduzir, alterar ou retirar um serviço, sem subvenções à sua exploração. A responsabilidade de complementar o serviço comercial é assumido por entidades locais e pelas PTA – Passenger Transport Authority – garantindo os serviços de transporte “socialmente necessários” (contratando esses serviços a operadores privados) (Costa, 1996).

Independentemente do modelo que se venha a adoptar, é premente a criação de uma Autoridade Metropolitana de Transportes, que seja responsável pela coordenação e regulação das bases de funcionamento do sistema de transportes.

A existência de uma Autoridade Metropolitana de Transportes (AMT) está prevista no artigo 28º da Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres (Lei n.º 10/90, de 17 de Março), ou seja, há mais de 10 anos. Neste diploma define-se que a mesma será instituída por decisão governamental, sendo dotada “de personalidade jurídica e de autonomia administrativa e financeira”. No entanto, a aplicação da referida lei não se concretizou ainda, visto não terem sido publicados os diplomas legais que a regulamentam, apesar do disposto na lei prever um período de dois anos para a aprovação dos mesmos.

O GEOTA há mais de 10 anos que reclama uma Autoridade Metropolitana de Transportes para a Área Metropolitana de Lisboa. Estamos certos de que, com um organismo com funções de coordenação e regulação na área da mobilidade e transportes, se poderiam ter evitado alguns investimentos que, do ponto de vista do GEOTA, foram errados (um exemplo amplamente estudado é o da Ponte Vasco da Gama), e que a mobilidade seria, hoje, melhor, com a correspondente melhoria da qualidade de vida e do ambiente.

A recente publicação do PROTAML veio confirmar esta necessidade, vinculando assim as entidades públicas. Mais recentemente, saudamos a publicação da Lei n.º 26/2002, de 2 de Novembro, que autoriza o Governo a criar as autoridades metropolitanas de transportes de Lisboa e Porto²⁴. Mas, estaremos a falar de um organismo de que tipo? Com que competências? Com que independência? De seguida, apresentamos o nosso contributo para responder a algumas destas questões.

3.2.2.1 QUAL A NECESSIDADE DE UMA AUTORIDADE METROPOLITANA DE TRANSPORTES?

PLANEAMENTO E COORDENAÇÃO NA AML

O sistema de transportes públicos colectivos deve funcionar numa lógica de rede, ou seja, um passageiro deve poder deslocar-se de um ponto para outro de transporte público colectivo. A configuração da rede (multimodal, intermodal) depende da zona da área metropolitana em causa. Esta coerência deve verificar-se não só na fase de planeamento, mas também na fase de operação, devendo, nomeadamente, ser garantido o transbordo entre modos de transporte e operadores, coerência de horários e de títulos de transporte.

Como garantir esta coerência?

Se existisse um único operador de transportes, é natural que esta coerência fosse aparentemente mais facilmente alcançada. Só que a realidade é outra - existem diversos operadores, públicos e privados, e o planeamento das diversas infra-estruturas é feito a vários níveis que nem sempre são coordenados

²⁴ O GEOTA apercebeu-se na sessão de 22 de Janeiro que já existiria um projecto lei de para as AMT. Resolvemos pedir o referido projecto ao Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação que não o enviou, dizendo que ainda se tratava de uma versão em discussão. Reiterámos o nosso pedido indicando que era por essa mesma razão que pretendíamos analisá-lo. Até 15 de Abril não vimos o nosso pedido satisfeito. Em final de Fevereiro encontrámos na Internet, na página da Área Metropolitana de Lisboa, um projecto Lei para a AMT....Por falta de tempo, não nos foi possível incluir a sua análise neste documento.

entre si (governo e municípios). Não é difícil, hoje, encontrar sintomas deste fenómeno²⁵. A garantia desta coerência deve ser uma das funções a desempenhar pela AMT.

Na Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres prevê-se a elaboração de um plano de transportes, o qual deverá permitir a articulação dos diversos planos e projectos de âmbito territorial (nomeadamente os relacionados com a problemática dos transportes, acessibilidades e mobilidade), de forma a otimizar a utilização dos diversos modos de transporte na cidade (nomeadamente modos de transporte de emissão zero - andar a pé, de bicicleta, etc.), assim como a articulação entre as diferentes redes e a definição de níveis mínimos de serviço. Caberá à AMT a responsabilidade pela promoção da elaboração e actualização permanente do plano de transportes acima referido e desenvolvimento dos estudos necessários para o efeito (ex. sobre os eixos de transporte prioritários).

ASSEGURAR O SERVIÇO PÚBLICO

Como garantir que determinadas zonas sejam servidas por transportes públicos colectivos? Como garantir que os preços são aceitáveis?

Tal como no fornecimento de electricidade, água ou gás, existem obrigações de serviço público que devem ser asseguradas. Deve ser garantido um nível mínimo de serviço, ou seja, mesmo zonas não rentáveis devem ser servidas por transportes públicos colectivos²⁶. Por outro lado, o preço deve permitir o acesso a esse serviço a um amplo conjunto de pessoas.

Como garantir estas obrigações de serviço público?

Uma das soluções que a teoria económica clássica nos oferece seria ter um, ou mais, operadores de transportes públicos, ou seja, detidos pelo próprio Estado. Neste caso, a maximização do bem-estar levaria a que, em teoria, fossem garantidas as obrigações de serviço público.

Caso os operadores sejam privados (ou mistos), torna-se necessária a existência de regulação. Esta regulação pode exercer-se de diversas maneiras, desde a figura de concessão à regulação independente, hoje muito utilizada. Possivelmente, a solução passa por soluções mistas, já existindo hoje através de contratos de concessão²⁷.

PREÇOS

Existem áreas geográficas que são naturalmente menos rentáveis do que outras. Basta pensar nas grandes diferenças de densidades habitacionais para entender este facto. A lógica de um operador privado (ou público, que funcione no sentido da maximização do lucro) seria não servir a zona com densidades habitacionais mais reduzidas, ou servir a um preço mais elevado ou qualidade inferior. No entanto, por razões de serviço público, tal pode não ser aceitável. Caberá à AMT evitar situações destas. Para tal, será necessário efectuar a transferência de fundos entre operadores que operam em áreas de rentabilidades distintas.

²⁵ Recentemente tem-se ouvido a Câmara Municipal de Lisboa anunciar a construção de parques dissuasores, por exemplo em Monsanto. Na verdade, esses parques devem ser colocados junto às estações de comboio, fora de Lisboa...mas, claro, assim já não serão da competência da Câmara Municipal de Lisboa.

²⁶ Seria muito interessante definir critérios mínimos (ex. distância máxima em função da densidade).

²⁷ Ex. Metro Sul do Tejo

Os operadores privados ou públicos serão regulados, uma vez que executam uma actividade, nalguns casos, monopolista, e sujeita a obrigações de serviço público. A AMT poderá promover a eficiência económica dos operadores através da comparação dos desempenhos²⁸.

É natural que, depois de fixados os preços dos títulos de transporte, função da AMT, se conclua que não basta a transferência de fundos entre as diversas áreas para garantir a rentabilidade das empresas, ou seja, falta “dinheiro” ao sistema. Esta “falta” pode ser colmatada recorrendo aos fundos que resultam da internalização dos custos ambientais e sociais associados ao transporte individual (por exemplo, através de portagens ou taxas).

O transporte individual, por apresentar impactes ambientais negativos superiores ao transporte público colectivo, deve ver estes custos internalizados, de acordo com o princípio poluidor-pagador. É esta uma das medidas que garante a prioridade total ao transporte público colectivo. A internalização destes custos pode ser feita através dos preços dos combustíveis (imposto sobre os produtos petrolíferos), do preço do veículo e de circulação (imposto automóvel e de circulação) ou do preço das infra-estruturas que utiliza (portagens, parquímetros, etc.). Os fundos que resultam desta internalização podem ser utilizados em acções que fomentem os transportes públicos colectivos. É importante realçar que a AMT deve regular todos os modos de transporte, incluindo o transporte individual.

GARANTIA DE QUALIDADE DE SERVIÇO

Para determinados tipos de regulação económica²⁹, a empresa apropria-se de todos os ganhos de eficiência, ou seja, tudo fará para se tornar mais eficiente, reduzindo nos custos, havendo o risco de diminuir a qualidade do serviço prestado. As empresas podem tentar conseguir as reduções de custos diminuindo o investimento, em vez de reduzir nas despesas operacionais, comprometendo assim a qualidade de serviço da empresa no futuro.

Cabe também à AMT garantir um determinado nível de qualidade de serviço. Tal passa por criar indicadores de qualidade de serviço, garantir que existe informação para os calcular, criar mecanismos de incentivo/penalização para o seu cumprimento, bem como uma ampla divulgação do nível de qualidade de serviço.

OUTRAS FUNÇÕES DA AMT

Uma das maneiras de incentivar a utilização do transporte público colectivo é realizar campanhas de sensibilização, em que se mostre ao possível utilizador as vantagens da utilização deste meio de transporte, tanto ao nível individual, como para o ambiente.

Este tipo de campanhas custa dinheiro, podendo este provir do fundo gerido pela AMT.

A AMT também poderá ter competências ao nível da resolução de conflitos. Os utilizadores de transportes colectivos quando tiverem alguma reclamação poderão efectua-la junto da AMT.

3.2.2.2 INDEPENDÊNCIA/DEPENDÊNCIA DO PODER LOCAL E CENTRAL

Tanto a dependência como a independência do poder local e central apresentam vantagens e desvantagens, nomeadamente:

²⁸ O *benchmarking* entre operadores tem de ter em consideração as características da rede operada

²⁹ Por ex. preço máximo

- A participação do poder central e local (municípios) no órgão com poder de decisão da AMT permite um maior envolvimento e uma eventual maior facilidade de implementação das medidas;
- Um grau de independência elevado permite evitar os inconvenientes associados aos ciclos políticos³⁰.

Deve ainda existir um Conselho, onde terão assento os diversos agentes interessados (operadores, municípios, governo central, ONGA, comerciantes, turismo, associações de consumidores, etc.).

3.2.2.3 SÍNTESE

Caberá à AMT ter uma visão integrada do problema das áreas metropolitanas, substituindo com vantagem as actuais autoridades governamentais e municipais, onde persistem competências dispersas que não têm tido sucesso na resolução das questões associadas aos sistemas de transportes.

A AMT deverá reunir uma série de competências, hoje dispersas por vários serviços, designadamente a capacidade de iniciativa e licenciamento de projectos de transportes de âmbito metropolitano, bem como algumas actividades de regulação, incluindo a capacidade para definir tarifários.

A intervenção da AMT como entidade reguladora do sector deverá permitir que os operadores privados possam desempenhar funções de serviço público, uma vez que existem condições de monopólio natural (ao nível das redes) e assimetrias de informação. Face ao acima exposto, acentua-se a necessidade de regulamentação da Lei n.º 10/90 no sentido de avançar para sistemas de transportes mais eficientes, tanto em termos económicos como sociais e ambientais.

3.2.3 Sistema de transportes na AML

No sentido de inverter a tendência de degradação do padrão de mobilidade actual, será fundamental assumir-se uma aposta clara numa lógica que favoreça a utilização do transporte público colectivo (TC), prioridade que deve fazer-se sentir desde o nível do investimento (normalmente público) até às condições de operação. Por outro lado, o incentivo ao TC depende muito, como já referido, do tratamento que é dado ao transporte individual.

De seguida apontamos grandes princípios e, posteriormente, desenvolveremos com mais detalhe algumas componentes.

- Criação de uma rede contínua de vias dedicadas para TC, visto que a via dedicada constitui o modo mais efectivo de prioridade ao transporte público, ao diminuir significativamente os tempos de percurso, representando um forte argumento para o desincentivo à utilização do transporte individual (TI). A sua criação deve aplicar-se não só ao interior das cidades, onde deverá haver uma posição firme para reservar ruas a transportes públicos, mas também às vias que lhe dão acesso, nomeadamente os grandes eixos radiais (ex. IC19, A1, A8), utilizando vias existentes, e não criando novas (alargamentos), em especial nos troços terminais, evitando concorrência significativa com o modo ferroviário. Conforme mencionado anteriormente, o caso do IC19 é um exemplo negativo na promoção da utilização do TC; é um eixo bastante congestionado e que vê aumentado o número de faixas de circulação, não se

³⁰ Pode conseguir-se, por exemplo, com nomeação do órgão decisório pelo poder local e central, com mandato irrevogáveis (excepto em situações graves), com desfasamento entre os vários membros, etc. Uma medida que permite garantir algum grau de independência relaciona-se com o orçamento da AMT. Deve equacionar-se a hipótese do orçamento não depender do orçamento de estado ou dos orçamentos municipais, devendo antes provir do fundo gerido pela própria AMT.

prevendo contudo a criação de uma faixa dedicada a transportes públicos, o que agravará (no médio/longo prazo³¹) seguramente os problemas de circulação rodoviária do eixo, ao invés de os melhorar;

□ Articulação efectiva entre as diversas redes de transportes, nomeadamente rodoviária, de metropolitano, fluvial e ferroviária, apostando verdadeiramente na multimodalidade e na intermodalidade. Funcionando os TC em rede, é necessário que todos os componentes funcionem bem e coordenados, sob pena de a falha de um comprometer toda a cadeia, facto que sucede com frequência. O utilizador tem de ter um “percurso” fácil e apelativo desde a porta de casa até ao destino. Um dos factores de desincentivo à utilização do TC é o número de transbordos que o utente tem que fazer na sua deslocação, tendo-se verificado que as viagens para Sul do Tejo são as que obrigam à realização de maior número de transbordos. Este objectivo passa por uma coordenação do planeamento e operação (horários, bilhética, etc.).

□ Melhoria das condições de utilização dos TC, não só ao nível das viaturas mas também dos equipamentos associados, tornando-os mais agradáveis, de forma a que qualquer pessoa, independentemente das suas características e capacidades, os possa utilizar. Estas condições prendem-se essencialmente com os locais de espera, acessos e sistemas de informação associados. Com estes últimos aposta-se na garantia de informação sobre trajectos, horários, duração dos percursos e transportes de ligação em todas as paragens, o que pode ser desenvolvido através da criação de um sistema de controlo integrado, com disponibilização de informação em tempo real. É de salientar que mais recentemente têm sido realizados alguns investimentos tanto na componente de melhoria dos equipamentos (os eléctricos mais recentes encontram-se equipados com ar condicionado, painel electrónico com indicação das paragens e venda automática de bilhetes - tarifa de bordo), como na de informação (a utilização de painéis nas paragens de autocarro, informando o tempo de espera para o próximo autocarro). Por outro lado, é fundamental garantir a segurança nos locais associados à utilização de transportes públicos (paragens, parques de estacionamento nos interfaces modais, etc.) bem como facilitar o acesso à compra de bilhetes pré-comprados;

□ Política de restrição ao transporte individual – esta medida pretende criar mais espaço para circulação dos TC e torná-los mais competitivos. São diversas as medidas que podem ser tomadas, tais como: política de estacionamento tarifado no interior da cidade; vias dedicadas ao TC; medidas de “acalmia de tráfego”³²; zonas de circulação condicionada; portagens³³. É importante que exista uma

³¹ Pensemos, por exemplo, na Ponte Vasco da Gama e vias que lhe dão acesso que tem vindo a criar o seu próprio tráfego, não desempenhado o objectivo pretendido pelo Governo de então de descongestionar a Ponte 25 de Abril. É muito interessante verificar que, ao fim de alguns anos, os relatórios oficiais voltam a dar razão ao GEOTA. No Relatório de Estado do Ambiente de 2001 (pag. 16), pode ler: “A implantação de infra-estruturas (como a Ponte Vasco da Gama) teve como efeito intensificar o aumento da população nos concelhos directamente servidos com novas acessibilidades. (...) também a Área Metropolitana de Lisboa continuou a crescer em extensão, consumindo novos territórios rústicos ao mesmo tempo que continuou o processo de desertificação dos centros históricos, contrariando os princípios inerentes e desejáveis a um adequado ordenamento do território e ao desenvolvimento sustentável” (IA, 2002). Em 1998, Alcochete dispunha de uma área edificável semelhante à área edificada (ONTT, 2001)

³² Tornar as vias mais estreitas (aumentando, por ex, os passeios), criar a ilusão de “estreitezas” utilizando árvores, utilizando obstáculos (ex. rotundas), permite reduzir a velocidade, diminuindo o ruído, aumentando a segurança aos peões e tornando as cidades mais agradáveis. Em Mainz, na Alemanha, encontram-se exemplos destas medidas com resultados considerados importantes (IEA, 2001).

coerência entre as diversas medidas, uma correcta hierarquia e adaptação ao local. Por outro lado, uma política demasiado restritiva, sem as devidas alternativas em TC, pode ter um efeito perverso.

Caixa 1 – Opinião sobre as portagens na CREL

No final de 2002, o Governo decidiu reintroduzir portagens na Circular Exterior de Lisboa (CREL), alegando, como justificação, o princípio do poluidor-pagador. Naturalmente que o GEOTA é defensor deste princípio base da política de ambiente. Aliás, temos vindo, há muitos anos, a defender uma maior utilização de instrumentos económicos e fiscais aplicados à política de ambiente.

Mas será que o automobilista que, não circulando na CREL, opta pela 2ª Circular (não pagando portagem), não é poluidor?

As portagens são instrumentos de política de transportes. Não podem ser utilizadas, como parece terem sido, com o objectivo único de custear as infra-estruturas. A introdução de portagens tem de ter uma lógica metropolitana, ou seja, uma vez mais se pensou e olhou somente para um troço, esquecendo a verdadeira dimensão do problema.

Somos favoráveis ao pagamento de portagens na CREL no momento em que existam outras medidas que desincentivem a entrada em Lisboa dos automóveis (muitas dessas medidas estão incluídas neste nosso trabalho, tais como a densificação do metropolitano, a conclusão da CRIL, a fiscalização do estacionamento tarifado, etc.)

3.2.3.1 VIAS RODOVIÁRIAS

Na sequência do aumento da taxa de motorização, bem como da tendência crescente para a utilização do TI em detrimento do TC, e dos efeitos negativos que a insistência nessa solução acarreta para os padrões de mobilidade, há que reflectir sobre o papel de novos eixos rodoviários radiais na AML (incluindo novas travessias do Tejo ou alargamento das auto-estradas e vias rápidas existentes). A experiência da última década demonstra que dar prioridade a diversos eixos rodoviários radiais não resolve os problemas a médio prazo, acabando, quase exclusivamente, por transferir os mesmos para outros pontos de congestionamento, geralmente mais próximos dos centros de maior actividade. Deste modo, é necessário avançar, tal como foi já referido, com soluções de TC em detrimento do TI. Por outro lado, deverão ser concluídas as rodovias circulares em curso, nomeadamente CRIL (troço Odivelas / Benfica e nó de Algés), eixo Norte-Sul (Lumiar-A8) e IC32 (Caparica-Coima).

³³ Na Noruega, desde o final dos anos 80 ou princípios dos anos 90, que as três maiores cidades (Oslo, Bergen e Trondheim) têm portagens à entrada. Em Trondheim o valor da portagem varia entre os 0,60 USD, nas horas de vazio, e os 1,20 USD, nas horas de ponta. Existem ainda normas para limitar os pagamentos de cada veículo num dia e num mês. A maioria dos veículos utiliza sistemas electrónicos. (IEA, 2001)

Em Londres foi recentemente introduzido o pagamento de portagens para aceder ao centro da cidade (*Congestion charge*). A portagem tem o valor de £5, aplicando-se a uma área considerável das 7h00 às 18h30, nos dias úteis. Pretende-se que os fundos recolhidos (130 milhões de libras por ano) seja utilizados para financiar a infra-estrutura de transportes em Londres. Informação detalhada pode ser encontrada em www.cclondon.com

Caixa 2 – Opinião sobre o alargamento da A5, o Túnel das Amoreiras e a conclusão do Eixo Norte-Sul

Recentemente o GEOTA elaborou pareceres sobre o alargamento da A5 e sobre o Túnel das Amoreiras. O primeiro surgiu no âmbito da consulta pública do Estudo de Impacte Ambiental do projecto de execução. No que respeita ao Túnel das Amoreiras, resultou da análise dos documentos que nos foram fornecidos, a nosso pedido, pela Câmara Municipal de Lisboa.

Para ambos as dúvidas que nos surgem são as mesmas. Não seria melhor investir aquela mesma verba (pública) em transporte público colectivo? Serão as soluções propostas as melhores para melhorar a mobilidade na AML? Não se estará a promover o transporte individual e, até, a urbanização em zonas já densamente urbanizadas?

Somos da opinião que estes dois projectos são um bom exemplo do que não deve ser feito. São o exemplo de políticas desarticuladas, onde o transporte público colectivo não foi uma prioridade, sem ter em consideração o previsto no PROTAML.

Esteve também recentemente em discussão pública a conclusão do Eixo Norte-Sul. Apesar de se tratar de uma via rodoviária, é, em nossa opinião, a conclusão de uma malha de carácter estrutural importante para a AML, já prevista no PROTAML. O nosso parecer foi no sentido de que se cumpram todas as medidas de minimização e que sejam ainda tomadas algumas medidas adicionais, nomeadamente porque serão atravessadas zonas densamente povoadas. Para a conclusão total do Eixo Norte-Sul fica ainda por discutir o nó da Av. Padre Cruz, da responsabilidade da Câmara Municipal de Lisboa, que esperamos ver em consulta pública em breve.

Os pareceres completos estão disponíveis na página do GEOTA na Internet.

3.2.3.2 ESTACIONAMENTOS

Para além dos congestionamentos no trânsito, uma das faces mais visíveis da utilização do transporte individual para as deslocações pendulares diárias no interior das áreas metropolitanas é a ocupação do espaço público pelo estacionamento. Este constitui um dos principais problemas das cidades, em termos de gestão do espaço público. Por seu lado, há a salientar que a questão não se resume somente à população associada aos movimentos pendulares mas também se coloca, de forma bastante visível, para os moradores.

Realçamos que a ocupação do espaço público para estacionamento dificulta a sua utilização para outros fins, nomeadamente pedonais.

A gestão dos estacionamentos pode contribuir de diversas maneiras para a melhoria da mobilidade na AML, nomeadamente: atrair pessoas para os interfaces onde seja possível efectuar a transição do transporte individual (TI) para o transporte público colectivo (TC); restringir o estacionamento no interior da cidade, permitindo somente estacionamento de curta duração e tarifado; melhorar o estacionamento para moradores, podendo potenciar o povoamento do centro de Lisboa; ordenar o espaço público,

impedindo o estacionamento abusivo (em cima dos passeios, espaços verdes, etc.) e libertando áreas para os peões, permitindo fruir o espaço público com qualidade.

Assim, e visto que a gestão do estacionamento se assume como um importante interveniente na promoção da utilização do TC, sugerimos as seguintes medidas:

□ Construção de parques de estacionamento dissuasores nas entradas de Lisboa, junto aos interfaces intermodais, e junto das estações de caminho de ferro que permitem o acesso ferroviário a Lisboa. Estes parques deverão ser gratuitos ou tarifados a baixo custo, devendo o preço estar incluído no passe social (tipo passe combinado) ou no bilhete dos meios de transporte. Em futuras concessões que venham a ocorrer de serviços ferroviários, o contrato de concessão pode, desde logo, exigir determinados requisitos a este nível. Há ainda que garantir a segurança dos utilizadores, não só com vigilância, mas também com um correcto desenho do parque, iluminação, etc.;

□ Os parques de estacionamento existentes no interior da cidade deverão ser tarifados³⁴, desincentivando, em especial, as permanências de longa duração; por outro lado, deverão ter um tarifário que consagre descontos para os moradores da zona, permitindo-lhes deixar os seus veículos estacionados e utilizarem os TC; os referidos descontos deverão ser publicitados junto dos moradores. Os parques de estacionamento podem permitir que seja libertado espaço em superfície para usos mais nobres, nomeadamente a circulação a pé ou de bicicleta³⁵;

□ A fiscalização do estacionamento de superfície pago (parquímetros) e em locais proibidos deverá ser significativamente melhorada³⁶. A utilização de bloqueadores pode revelar-se mais eficaz em vez da tradicional multa, que em muitos casos acaba por não ser paga. Foi com agrado que registámos as iniciativas recentes da Câmara Municipal de Lisboa no sentido de “moralizar” o pagamento do estacionamento. A melhor maneira de impedir o estacionamento abusivo é colocando obstáculos físicos (pilaretes, passeio sobrelevado, etc.);

□ Os índices de estacionamento para habitação devem ser alterados, no sentido de obrigar as novas construções em bairros novos (ex. Telheiras) a ter um número superior ao actual de lugares de estacionamento (sugerimos dois por fogo). O PDM de Lisboa só obriga, para edifícios de habitação colectiva, a um lugar por fogo até 150 m² de área bruta ou tipologia igual ou superior a T4³⁷. É preciso não esquecer que os novos lugares devem auxiliar a colmatar o défice existente de estacionamento para moradores, permitindo também libertar espaço público³⁸;

□ Áreas ainda vagas da cidade podem ajudar a colmatar a falta de estacionamentos, podendo construir-se parques (por ex. silos) para moradores, respeitando a escala e densidades locais. É com

³⁴ O Prof. Doutor José Manuel Viegas, na sessão de 22 de Janeiro, sugeriu que o preço dos parquímetros aumentasse com a proximidade de uma estação de metropolitano, o que nos parece ser uma proposta interessante. Naturalmente que se deve aplicar ao centro da cidade e não junto de parques dissuasores.

³⁵ Porque será que é hoje mais barato pagar o parquímetro do que estacionar num parque subterrâneo?

³⁶ Muitas das vezes os automóveis estacionados em 2ª fila criam sérias dificuldades ao trânsito, nomeadamente à circulação de TC. Tal como a EMEL pode hoje “multar” quem não paga parquímetro, parece-nos uma solução interessante que a própria Carris possa rebocar veículos que impeçam, por exemplo, a passagem dos eléctricos.

³⁷ Regulamento do PDM de Lisboa, art.º 16.º

³⁸ O preço dos lugares de estacionamento está incluído no preço da casa, o mesmo não sucedendo quando se estaciona na via pública, em concorrência com outros usos do espaço público. Assim, o utilizador do carro “paga” para o estacionar.

agrado que assistimos ao lançamento de algumas ideias pela Câmara Municipal de Lisboa neste sentido.

Caixa 3 – Opinião sobre estacionamento na Zona de Intervenção da EXPO 98

A reconversão urbana associada à EXPO 98, e no que respeita a estacionamentos, apresenta bons e maus exemplos.

Os índices de estacionamento privado e público no interior dos lotes (previstos nos respectivos planos de pormenor) são superiores aos estabelecidos no PDM de Lisboa, o que nos parece ser uma boa escolha.

Relativamente aos equipamentos colectivos (Estação do Oriente, FIL, Oceanário, etc.), o GEOTA dedicou-se, em parecer específico, a efectuar alguns cálculos, tendo concluído que, na maioria das situações, o número de lugares de estacionamento existentes é inferior ao que estabelecerá o PDM de Lisboa (que não se aplica na Zona de Intervenção). Naturalmente que defendemos que as pessoas visitem o actual Parque das Nações de transporte público colectivo, mas estamos conscientes que são necessários um número mínimo de lugares de estacionamento.

Quem hoje visita num fim-de-semana o Parque das Nações, rapidamente se apercebe que existem problemas de estacionamento. Mesmo depois de a Parque EXPO 98 ter instalado mecões por toda a área, continuam a existir carros estacionados em cima dos passeios. Por outro lado, existem parques de estacionamento que não são utilizados em toda a sua capacidade porque os parquímetros não funcionam. Existem ainda parques instalados pela Parque EXPO 98 que, em nossa opinião, não deveriam existir, porque se situam demasiado na frente rio. Pode citar-se, como exemplo, o parque que existe entre a Praça Sony e o Jardim Garcia da Horta.

Urge ordenar o estacionamento em superfície, colocando os parquímetros em funcionamento e com fiscalização eficaz, e impedir que os carros se apropriem do espaço público, roubando espaço aos peões e bicicletas.

Os pareceres relativos à EXPO 98, onde se aborda este e outros temas, estão disponíveis na página do GEOTA na Internet.

É frequente o estacionamento de veículos para cargas e descargas em 2ª fila, o que dificulta significativamente o trânsito. Torna-se necessário regular com maior eficácia esta actividade (por ex. horários restritos, zonas dedicadas a cargas e descargas com fiscalização efectiva, etc.).

3.2.3.3 TRANSPORTES URBANOS (AUTOCARROS, ELÉCTRICOS, METROPOLITANO)

O factor mais importante para a substituição do TI por TC nas deslocações casa-emprego de quem vem da margem Sul é, segundo estudos desenvolvidos pela Lusoponte no âmbito da terceira travessia sobre o Tejo³⁹, a eficácia da rede de transportes públicos, com muito destaque para o metropolitano. Assim, numa lógica de incentivo à utilização do TC, deverá ser dada prioridade aos projectos que densificam os modos semi-pesados em via dedicada, designadamente o metropolitano e os eléctricos rápidos, tanto no centro de Lisboa como nas periferias mais densamente povoadas (por exemplo, o Metro Sul do Tejo), opções que, no entanto, não são reflectidas com clareza no PROTAML. No referido plano não são claros os critérios de prioridade para a rede de metro, não existindo um projecto consistente para os eléctricos rápidos; diversos prolongamentos da linha de metropolitano estão classificados como de 2ª prioridade ou ainda em estudo, e a maioria dos eléctricos rápidos estão também em estudo, sem prioridade de realização definida.

³⁹ O GEOTA apenas teve acesso a estas conclusões de modo informal e através da comunicação social. Efectuámos o pedido dos referidos estudos ao Ministério dos Transportes e Obras Públicas em 21/01/02 e continuamos a aguardar resposta, apesar de já termos posteriormente reiterado o pedido.

É essencial e prioritário o reforço da rede de metropolitano, em duas vertentes: densificação da rede no centro da cidade⁴⁰, incluindo o fecho da malha, como a ligação Alameda-Saldanha; expansão para algumas periferias mais densamente povoadas, em articulação com as outras redes de transportes e com parques de estacionamento⁴¹.

Têm vindo a ser desenvolvidos esforços no sentido de proporcionar ao utilizador informação sobre o tempo de espera do próximo autocarro. Sugerimos que se intensifique este esforço, que pode ser complementado com medidas que concedam prioridade aos TC nos semáforos⁴².

Caixa 4 – Opinião sobre o Elevador de S. Jorge

Em 2001, a Câmara Municipal de Lisboa apresentou um projecto de um elevador que ligaria a Baixa (zona do Poço do Borratém) ao Castelo de S. Jorge. A discussão que se gerou em torno do projecto foi acessa, tanto mais que se aproximavam as eleições autárquicas.

O GEOTA analisou o projecto, tendo centrado a sua atenção em questões de mobilidade e ordenamento da Baixa Pombalina e Bairro do Castelo. Quem utilizaria o elevador? Em que medida seria utilizado pelos moradores? Em que medida contribuiria para tornar mais atractiva para a habitação os bairros históricos, contribuindo para o repovoamento do centro de Lisboa?

Em nossa opinião, teria sido mais interessante esta análise do que a discussão estética do projecto. Uma vez que não encontramos resposta para a maioria destas questões, optámos por não apoiar o projecto.

Uma ideia que nos chegou durante a consulta pública relacionava-se com os transportes escolares. De acordo com a Lei, as câmaras municipais não são obrigadas a fornecer este serviço nas regiões de Lisboa e Porto. Sugerimos que se equacione se este tipo de serviço na AML poderia contribuir para a melhoria da mobilidade (note-se que durante as férias escolares o trânsito é menos intenso).

3.2.3.4 TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Registamos com agrado as campanhas publicitárias que têm vindo a ser feitas ultimamente sobre a utilização do comboio. Deve ser claramente transmitida a ideia ao potencial utilizador que tem vantagens em utilizar o comboio – tempo e dinheiro.

Como aspecto positivo da exploração do sistema, há a salientar a introdução de comboios de dois andares na linha de Sintra, que contribuiu para aumentar o número de lugares sentados bem como a introdução do “Comboio Especial Conforto” que pára apenas em algumas estações diminuindo significativamente o tempo de percurso.

O Metro Sul do Tejo é fundamental para captar passageiros para a travessia ferroviária do Tejo. Apesar do atraso com que o projecto será executado, somos da opinião que deve ter prioridade máxima e que deveria ser estendido à Costa da Caparica.

⁴⁰ Como referido, o GEOTA não dispõe de informação que permita indicar as melhores linhas. No entanto, consideramos interessante a proposta avançada pelo Prof. Doutor José Manuel Viegas na sessão de 22 de Janeiro, sugerindo o prolongamento do metropolitano à Graça.

⁴¹ Um dos contributos que recebemos chamava a atenção para a necessidade de se melhorar a segurança (em caso de incêndio) no metropolitano, podendo ser feitos simulacros e ser dada mais informação aos utilizadores.

⁴² Um sistema deste género é utilizado em Los Angeles, com o seguinte objectivo: “quanto mais rápido vai o autocarro, mais gente o utilizará” (IEA, 2001).

Relativamente à travessia ferroviária Chelas-Barreiro, consideramos que, uma vez que a capacidade do comboio da Ponte 25 de Abril está longe de estar esgotada, e o meio fluvial parece ainda ter capacidade de ampliação, este projecto (com custo significativos) deve ser bem enquadrado numa política ferroviária nacional e devidamente analisada a sua necessidade temporal. Relembramos que somos naturalmente contra uma ponte rodoviária. A opção rodo-ferroviária só é para nós aceitável, depois de acauteladas as preocupações acima referidas, caso a rodovia não seja construída, ficando somente a ponte preparada para uma futura rodovia (quando e se necessária).

Caixa 5 – Opinião sobre o Metro Sul do Tejo

O GEOTA participou na discussão pública do projecto do Metro Sul do Tejo (MST) e, mais recentemente, na discussão do projecto de execução da 1ª fase.

O GEOTA é globalmente favorável ao empreendimento do MST, concordando com a configuração da sua primeira fase. Consideramos que deve ser dada prioridade máxima à sua execução e que se deveria ser mais ambicioso nas fases seguintes, nomeadamente com o prolongamento até à Costa da Caparica.

Tal como noutros modos de transporte, para o MST existirão também problemas de intermodalidade, nomeadamente ao nível tarifário.

O GEOTA prevê que o MST irá acarretar impactes negativos significativos na fase de construção, pelo que a obra deverá ser objecto de requisitos muito rigorosos de gestão ambiental e interacção com os parceiros interessados.

Finalmente, seria desejável que um projecto com a importância estratégica do MST merecesse maior empenhamento político das instituições promotoras, o que não se verificou, em especial na fase de consulta pública do projecto de execução da 1ª fase.

Os pareceres relativos ao MST estão disponíveis na página do GEOTA na Internet.

3.2.3.5 TRANSPORTE FLUVIAL

Deve-se procurar uma intervenção articulada entre a A.P.L., autarquias, operadores de transportes e privados, aproveitando a oportunidade que a modernização das infra-estruturas proporciona para a requalificação dos espaços públicos envolventes e frente ribeirinha – caso de Cacilhas, cujo Plano de Pormenor preconiza uma importante reabilitação e renovação urbana – cujo terminal de transportes deverá passar a deter os modos fluvial, rodo e metropolitano ligeiro de superfície (que irá libertar espaço de estacionamento para um uso futuro), estando prevista a edificação de áreas destinadas ao comércio, serviços e lazer (passeio ribeirinho do Ginjal), com uma utilização urbana além das horas de ponta dos transportes (Silva, 2000).

A ligação Trafaria/Porto Brandão-Belém é ainda efectuada por “velhos” cacilheiros. Sugerimos que se renove a frota, melhorando as condições de transporte e diminuindo o tempo de percurso. A actual frota pode, em nossa opinião, ser reconvertida para turismo.

3.2.3.6 TRANSPORTES ALTERNATIVOS

A utilização de TC deverá passar por uma articulação com os meios de transportes alternativos, que lhe são complementares, nomeadamente de emissão zero. Desta forma, considera-se fundamental:

- Aproveitar a existência de algumas pistas cicláveis em Lisboa para se partir para a construção de uma rede de pistas para bicicletas que abranja a totalidade da cidade e infra-estruturas associadas, como seja os parqueamentos e sinalização dos percursos. A bicicleta não deve ser encarada

somente como lazer, mas antes como um modo de deslocação alternativo. As pistas devem, naturalmente, ser projectadas e construídas de acordo com as melhores práticas, de modo a que sejam bons exemplos, dinamizadores de novas experiências. Há que evitar a todo o custo os maus exemplos. Existem neste âmbito bons projectos que poderão ser implementados. Por outro lado, em áreas urbanas construídas de raiz ou profundamente renovadas deve dar-se especial atenção às vias dedicadas, nomeadamente para eléctricos e bicicletas⁴³;

- Criação de parques de estacionamento para bicicletas junto das estações do metro e do comboio, à semelhança do que acontece, por exemplo, nos países do Norte da Europa;
- Fomento das deslocações pedonais, considerando-se para tal recomendável:
 - Aumentar as zonas estritamente pedonais na cidade, dando lugar a mais um modo de deslocação, que funcionará como complemento às deslocações de curta distância em transporte público (salvaguardando as situações de circulação de veículos de emergência);
 - Potenciação da utilização de espaços de lazer;
 - Aumento das condições de segurança (iluminação, passagens de peões, vigilância social);
 - Dedicar especial atenção à continuidade e estado dos passeios;
 - Separação do trânsito automóvel, com percursos distintos (aproveitando, se possível, espaços verdes);
 - Correcta coordenação dos semáforos;
 - Ausência de estacionamento nos passeios;
 - Um desenho correcto do espaço público (por exemplo, a colocação do mobiliário urbano de forma a não causar constrangimentos à passagem de pessoas).

Caixa 6 – Bicicletas na Zona de Intervenção da EXPO 98

O GEOTA acompanhou o projecto da EXPO 98 desde o seu início, com especial atenção para a sua vertente de reconversão urbana. Foi sem dúvida uma oportunidade única de devolver a Lisboa um espaço privilegiado da cidade, ajudando os lisboetas a voltarem-se para o Tejo. Tem sido ainda um exemplo impulsionador da qualidade urbanística para outros locais.

No entanto, nem tudo correu bem. Foi com o objectivo de maximizar o desempenho ambiental de todo o projecto que temos vindo a apresentar os nossos contributos.

Desde o nosso primeiro parecer que questionámos a Parque EXPO 98 sobre a utilização da bicicleta na Zona de Intervenção. Trata-se de uma zona plana e desenhada de raiz, propícia a que sejam criadas todas as condições para que a bicicleta possa ser utilizada em lazer e como verdadeiro meio de transporte. Responderam-nos que o espaço público seria amplo (e realmente é) e que não havia a necessidade de criar pistas cicláveis, que tal segregaria as bicicletas...

Quem hoje visita a área, conhecida por Parque das Nações, apercebe-se que, ao fim-de-semana, existem áreas onde é perigoso circular de bicicleta, ou porque o trânsito automóvel é intenso ou porque os peões são em número

⁴³ Porque não vias cicláveis na Alta de Lisboa?

elevado (para andar de bicicleta em segurança). Tal situação seria ultrapassada se, nas zonas de maior conflito, fossem criadas vias dedicadas.

Estamos convencidos que teremos dado um contributo para que hoje existam, e bem, dispositivos para estacionamento de bicicletas junto dos principais equipamentos (Oceanário, Estação do Oriente, FIL, etc.).

Sempre considerámos que a Zona de Intervenção não deve ser uma ilha. Também no que respeita às bicicletas propusemos a realização de uma pista ciclável até Belém (na altura a Av. Infante D. Henrique estava a ser toda reperfilada, pelo que teria sido uma oportunidade). Conseguimos, numa manhã chuvosa de domingo, juntar cerca de 70 ciclistas que se associaram à nossa ideia “Belém-Beirolas, nós pedalamos”. Outra ligação interessante seria aos Olivais, bairro “desafogado” e com espaço para a construção de vias cicláveis.

Os pareceres relativos à EXPO 98, onde se aborda este e outros temas, estão disponíveis na página do GEOTA na Internet.

3.2.3.7 BILHÉTICA, TARIFAS E PREÇOS

Um dos produtos mais visíveis da forma de exploração actual dos sistemas de transportes é a enorme variedade de títulos de transporte entre agentes e que, de forma geral, são de utilização exclusiva numa rede ou num veículo. Mais recentemente, têm-se verificado a criação de alguns bilhetes multimodais entre estes operadores, essencialmente sob a forma de passes.

Assim, deve ser uma prioridade a criação de títulos de transporte multimodais, que facilitem os transbordos entre diversas formas de transporte, medida que também é recomendada pelo PROTAML. Sugere-se a criação de um bilhete que seja válido por um determinado período (ex. duas horas) e que permita a transição entre vários transportes públicos (autocarro, metro, barco, etc.). Para a operacionalização daquele título, há que proceder à uniformização dos sistemas de controlo dos bilhetes e, para facilitar e promover o seu uso, ser criado um cartão magnético, recarregável nos postos de venda automática desses operadores e também em caixas multibanco, situação que recentemente surgiu com a criação do cartão Lisboa Viva, a qual vimos com bastante agrado.

3.2.4 Campanhas de sensibilização e informação

Recentemente, temos assistido, com satisfação, a algumas campanhas para a promoção do TC. Infelizmente, algumas dessas campanhas escolheram, prioritariamente, veículos promocionais que talvez não sejam os mais adequados, uma vez que a maior parte dos contactos é de pessoas que já utilizam o TC. Veja-se, como exemplo, os cartazes colocados no interior dos autocarros.

As campanhas de sensibilização e informação devem, em nossa opinião:

- ❑ Ter como público alvo preferencial quem não utiliza ainda o TC;
- ❑ Mostrar claramente quais as vantagens para os próprios utentes. Naturalmente que é também importante mostrar as vantagens ambientais, embora não seja suficiente (quantos já não sabem e continuam a utilizar o carro?);
- ❑ Tornar a utilização do TC uma moda, de preferência adoptada e defendida por VIPs, combatendo assim a noção de que andar de TC “é só para quem não tem dinheiro” e que andar de carro “dá estatuto”.

O exemplo de uma campanha que teve razoável sucesso foi o incentivo à utilização do transporte público para acesso à EXPO 98 (durante a exposição).

As empresas devem ter uma atitude mais responsável e incentivarem os seus funcionários a utilizarem o TC, promovendo sessões de esclarecimento e sensibilização. Uma empresa com um sistema de

gestão ambiental certificado pela Norma ISO 14001 ou registado no EMAS tem que provar uma melhoria contínua do desempenho ambiental. Um dos aspectos que pode ser significativo é o associado ao transporte dos trabalhadores até ao local de trabalho, que pode ser melhorado se a empresa o promover em transporte colectivo⁴⁴.

As empresas que promovem eventos (ex. exposições, conferências, etc.) podem também incentivar os visitantes a utilizarem o TC na sua deslocação⁴⁵.

3.2.5 Síntese das propostas

Assume-se como premente a definição de estratégias, traduzidas posteriormente na implementação de acções, que regulem e orientem a mobilidade na AML, no sentido de a tornar sustentável. Assim, a par da prioridade de que deve ser alvo a utilização do TC, consubstanciado em investimento e melhoria das condições de operação, é fundamental a criação de uma Autoridade Metropolitana de Transportes, conforme referido na última versão do PROTAML, a qual assumirá funções de coordenação e regulação na área da mobilidade e transportes, reunindo em si competências até ao presente dispersas por várias entidades. Por outro lado, deverá ser implementado um conjunto de soluções, amplamente descritas no presente capítulo, que promovam a utilização do TC em detrimento do transporte individual, de forma a tornar a utilização do primeiro mais atractiva, nomeadamente através da articulação entre as diversas redes e operadores de transportes, bem como pela criação de uma rede contínua de vias dedicadas ao TC. Há ainda a salientar a adopção e tomada de decisão de diversas medidas relativas ao estacionamento, à criação de novas vias rodoviárias e aos vários tipos de transportes urbano e suburbano.

3.3. SÍNTESE

Os transportes são hoje responsáveis por significativos impactes ambientais, tanto ao nível local (ex. ruído e poluição atmosférica) como regional (ex. acidificação) ou global (ex. efeito de estufa). Nas áreas metropolitanas, são ainda responsáveis pela diminuição de qualidade de vida das populações, que se vêem privadas do seu tempo, gasto em deslocações, diminuindo o tempo disponível para trabalho e lazer, aumentando ainda o nível de stress.

Por outro lado, os transportes, comparativamente com outros sectores (indústria, oferta de energia, etc.), são um sector mais difuso, ou seja, com mais agentes, de menor dimensão. Como tal, interagem com muita gente, pelo que as soluções que implicam mudanças de comportamentos, embora essenciais, surgem dificultadas.

O diagnóstico que fizemos, tendo por base diversa informação, mais não foi do que constatar uma realidade bem conhecida de todos os que habitam e diariamente circulam na Área Metropolitana de Lisboa. Apesar das acções que têm sido implementadas no sentido de melhorar os transportes públicos, tanto ao nível de zonas servidas, como de condições de utilização, tem-se verificado que a quota de pessoas que utiliza o transporte público colectivo (TC) tem diminuído face ao transporte individual,

⁴⁴ Pode ser em transporte próprio da empresa ou fomentando o uso do transporte público (ex. oferecer o passe).

⁴⁵ Ex. podem oferecer um desconto a quem utilize o TC e, como contrapartida, negociarem um patrocínio com um determinado operador.

verificando-se mesmo uma redução em termos absolutos nos passageiros transportados em TC. Tal sucede apesar dos preços dos bilhetes e passes do TC terem, no geral, descido nos últimos anos.

Em nossa opinião, a melhoria da mobilidade na AML só se conseguirá com uma aposta decidida no transporte público colectivo. Esta aposta pode agrupar-se nas seguintes vertentes:

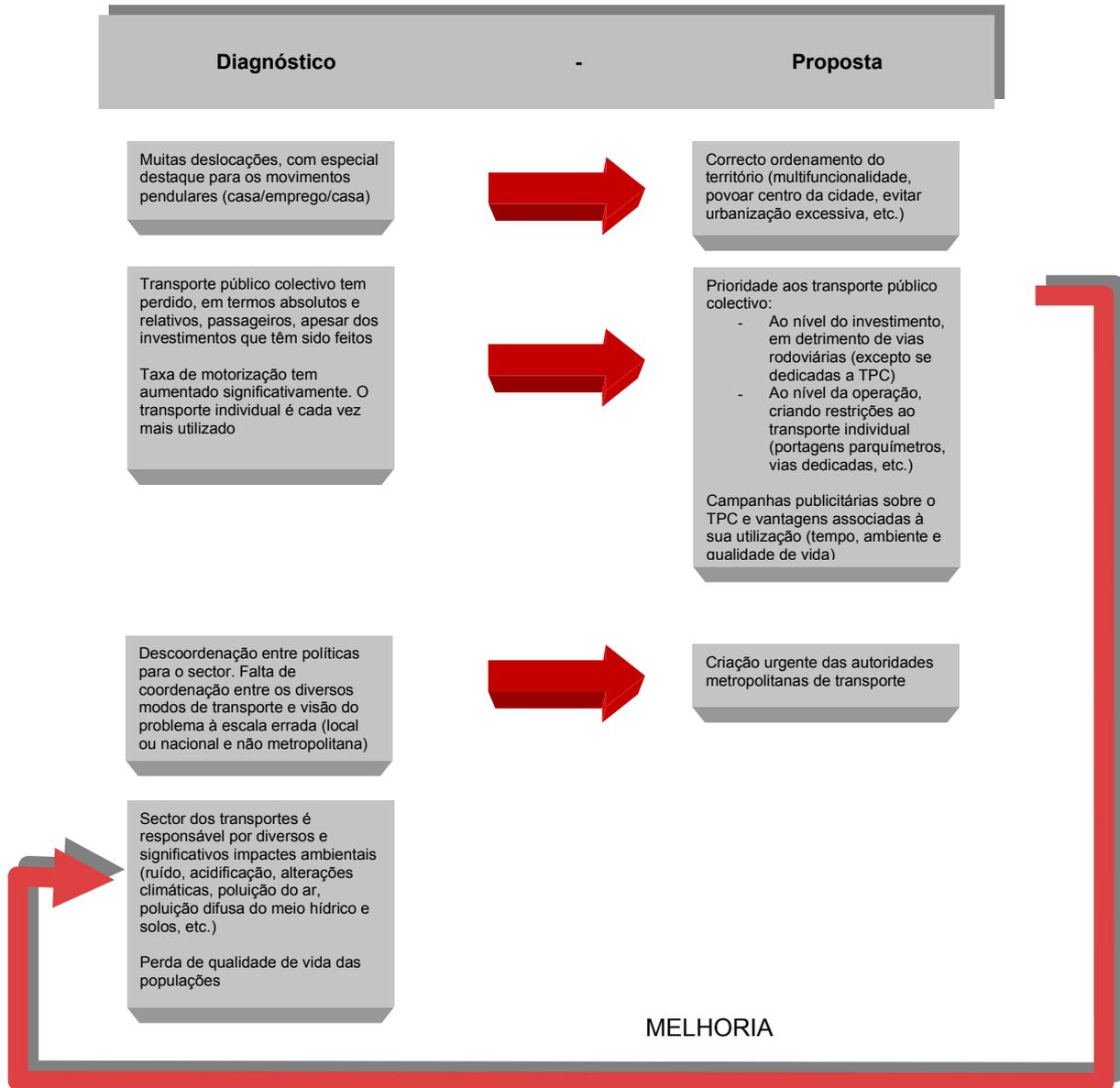
- ❑ Prioridade no investimento ao transporte público colectivo. Em vez de novas vias radiais ou alargamento das existentes, o esforço deve ser dirigido para o alargamento e densificação da rede de metropolitano e redes de eléctrico rápido (como o Metro Sul do Tejo), para a criação de verdadeiras estações intermodais, onde concorrem diversos modos de transporte, incluindo parques dissuasores, etc.
- ❑ Prioridade na circulação ao transporte público colectivo, através da criação de vias dedicadas e de restrições ao transporte individual (zonas pedonais, estacionamento tarifado, medidas de acalmia de tráfego, portagens etc.);
- ❑ Coordenação de esforços, o que se conseguirá com a criação de uma autoridade metropolitana de transportes, que tenha a visão do problema ao nível adequado, o nível metropolitano, substituindo, com vantagem, alguns dos poderes locais e centrais.
- ❑ Campanhas de promoção agressivas. Parece-nos que o factor de escolha fundamental entre o TC e o transporte individual será o tempo de percurso. Em nossa opinião, deverá ser esta a tónica das campanhas de sensibilização que são necessárias. Deve mostrar-se ao potencial utilizador do TC as vantagens que tem para si mesmo! Como referido, a publicidade é fundamental, não basta melhorar as condições, é necessário divulgá-las! O transporte colectivo tem de passar a ser moda.

A par do transporte público colectivo há que incentivar meios de transporte de emissão zero, como a bicicleta e a circulação do peão. Para tal, sugerimos a criação de uma verdadeira rede de pistas cicláveis e a libertação de espaço público para o peão, sendo que estas medidas contribuem também para melhorar os hábitos de vida das populações, uma vez que promovem um estilo de vida mais saudável.

A melhoria das condições de mobilidade terá diversas consequências positivas, tanto ao nível da resolução dos problemas ambientais apontados, como na libertação de espaço e tempo para o usufruto da cidade, do espaço público.

Na figura seguinte apresentam-se, de modo muito sumário, as ideias fortes deste trabalho.

Figura 9 – Síntese das principais ideias



4. Relatório da consulta pública

A consulta pública decorreu entre 21 de Dezembro de 2002 e 26 de Fevereiro de 2003. O documento em consulta esteve disponível na página na Internet do GEOTA, tendo ainda sido enviado por correio electrónico ou em papel para quem o solicitou.

A divulgação da consulta foi feita do seguinte modo:

- ❑ Destaque na página de Internet do GEOTA (www.despodata.pt/geota);
- ❑ Divulgação nas seguintes listas de discussão: AMBIO e GEOUNL;
- ❑ Comunicado de imprensa;
- ❑ Contactos diversos com a comunicação social (destacamos os artigos nos jornais *A Capital* e *O Público*, a participação no Programa *Bom Dia* da RTP e em serviços noticiosos da SIC Notícias, bem como a participação no *Programa da Manhã* na Antena 1);
- ❑ Divulgação por correio electrónico para associados activos do GEOTA;
- ❑ Divulgação no GEOTÀLUPA;
- ❑ Menção nos convites feitos para participar na sessão de 22 de Janeiro (convidados todos os presidentes de câmaras municipais da AML, responsáveis governamentais da área de transportes e ambiente, operadores de transportes e infra-estruturas e ONGA nacionais e da AML);
- ❑ Organização da sessão de 22 de Janeiro, que contou com mais de 100 presenças.

4.1. SESSÃO PÚBLICA DE 22 DE JANEIRO

A sessão pública do dia 22 de Janeiro decorreu entre as 17h00 e as 20h15 nas instalações da FLAD – Fundação Luso Americana para o Desenvolvimento, de acordo com o seguinte programa:

17:00 | Abertura dos trabalhos (Dr.^a Isabel Moura - GEOTA, Dr. Charles Buckanan - FLAD)

17:15 | Apresentação do documento *Mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa – Diagnóstico e propostas* (Eng.^a Patrícia Veloso - GEOTA)

17:30 | Intervenção Prof. Doutor Fernando Nunes da Silva

17:45 | Intervenção Prof. Doutor José Manuel Viegas

18:00 | Debate moderado pelo Prof. Doutor João Joanaz de Melo (GEOTA)

Apoios:

FUNDAÇÃO
LUSO-AMERICANA



Instituto
Português
da Juventude

4.1.1 Lista de presenças

Estiveram presentes 122 pessoas, conforme a lista seguinte:

Nome	Instituição
Acácio Pires	Quercus-ACN
Ana Candeias	RTP
Ana Filipa Ferreira	FCT-UNL
Ana Gaspar	Jornal de Notícias
Ana Henriques	Lusa
Ana Marreiros	Jornal A Pena
Ana Paula Rodrigues	Auditoria Ambiental MOPH
Ana Vasconcelos	IST-LEA
Anabela Vitorino	
Anália Torres	GEOTA
André Pinto	GEOTA
Andreia Simões	IST
António Campos	EMEL
António Perestrelo	FCT-UNL
António Sampaio	Rodoviária Lisboa
António Sousa Gomes	FLAD
Aristides G. Leitão	CNADS
Augusto Norberto	Parque EXPO 98
Bernardo Alves	Instituto Nacional do Transporte Ferroviário
Bernardo Lemos	
Brandão Pereira	Associação Portuguesa Consultores Seniores
Cabaço Martins	Fertagus
Carla Gaivoto	CCFL
Carlos Lopes	Direcção Geral de Viação
Carlos Veloso Miranda	
Catarina Marcelino	DGTT
Clara Esquível	Fertagus
Cláudia Silva	GEOTA
Conceição Bandarrinha	Câmara Municipal Loures
Cristina Garret	Câmara Municipal Oeiras

Nome	Instituição
Duarte Vaz	FCT-UNL
Eduardo Santos Baptista	Assembleia Metropolitana Lisboa
Elisabete Silva	IST
Emília Branco	CP-USGL
Eugénio Graça	Câmara Municipal Oeiras
Fernando Neves de Carvalho	ADAPA
Fernando Santos	
Filipa Ramalhete	GEOTA
Filipe Moura	IST
Francisco Neves	
Francisco Sabino	Transportes Sul Tejo
Franco Carusso	Brisa
Graça Serra	GEOTA
Guadalupe Gonçalves	Câmara Municipal Sintra
Hélder Cristóvão	
Hélia Marques	Câmara Municipal Lisboa
Henrique João Gonçalves	FCT-UNL
Isabel Apolinário	GEOTA
Isabel Guerra	Auditoria Ambiental MOPH
Isabel Seabra	DGTT
Jaime Quaresma	Câmara Municipal Lisboa
Joana Magalhães	IST
João Carlos Sebastião	Rádio Ocidente
João Ceia	Auto-estradas Atlântico
João Farinha	Instituto Nacional do Transporte Ferroviário
João Franco	Transtejo / Soflusa
João Pedro Costa	Secretaria Estado Ordenamento Território
João Vieira	APEA
Joaquim Afonso	GEOTA
José Almeida	Lusoponte
José Coelho	Câmara Municipal Lisboa
José Limão	Transportes em Revista
José Manuel Caetano	CPADA, FPCUB

Nome	Instituição
José Manuel Leitão	DGTT
José Manuel Sá Guimas	Transportes Sul Tejo
José Ribeiro Telhado	
José Sebastião	Rádio Ocidente
José Teles de Menezes	VTM_Consultores
Lília Maria Borges	ESTGAD
Lino Bicho	Comissão Permanente Ambiente AML
Lino Ramos	Câmara Municipal Sintra
Lourenço Barros	
Lúcia Duarte	Água e Ambiente
Luciano Macedo	FCT-UNL
Luís Carvalho	CEDRU
Luís Lavoura	
Luís Melo	Câmara Municipal Oeiras
Luís Pessanha	ESTGAD
Luís Serpa	Parque EXPO 98
Luís Viana Baptista	Parque EXPO 98
Luísa Madruga	GEOTA
Marçal Alves	Câmara Municipal Oeiras
Margarida Coelho	IST
Margarida Cristo	POA
Margarida Marcelino	Instituto do Ambiente
Maria Lurdes Pereira	Câmara Municipal Oeiras
Maria Salgueiro	FLAD
Maria Vicente	
Mário Barroqueiro	CEG-UTL
Marques do Carmo	Associação Portuguesa Consultores Seniores
Martinho dos Santos Costa	Barraqueiro Transportes
Martins de Brito	CP
Natália Madureira	Câmara Municipal Seixal
Nuno Banza	Câmara Municipal Barreiro
Nuno Costa Inácio	ESTGAD
Nuno Lopes	Fertagus

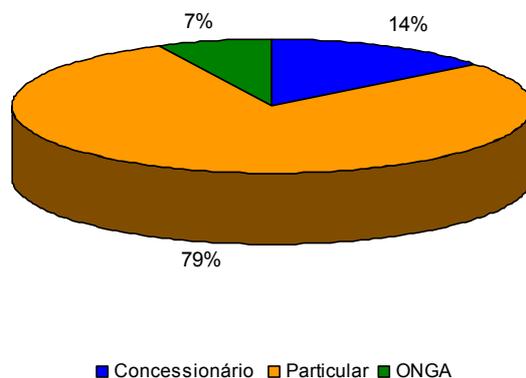
Nome	Instituição
Nuno Mota Pinto	BPI
Paula Carloto	Grupo Parlamentar PSD
Paula Marques	DGTT
Pedro Costa	GEOTA
Pedro Machado	
Pedro Mateus	
Rui Miguel Fernandes	CENDES-INETI
Rui Pedro Araújo	FCT-UNL
Rui Pimenta	FCT-UNL
Sara Manilha	DGTT
Sara Oliveira Leve	IST
Sérgio Oliveira	CEG-UTL
Sérgio Peres Correia	ESTGAD
Sérgio Tomás	DRAOT-LVT
Sofia Parente	LPN
Susana Valente	Observa-ICS/ISCTE
Susete Ferreira	Câmara Municipal Lisboa
Teresa Calmeiro	GEOTA
Teresa Jorge	CCR-LVT
Teresa Leonardo	ICN
Tiago Guilherme	Diário de Notícias
Vasco Moura	IST-LEC
Victor Marques	

4.2. CONTRIBUTOS RECEBIDOS

Foram recebidos 14 contributos, dos quais 11 de particulares⁴⁶, 1 das Auto-Estradas do Atlântico, S.A., 1 da CP – Caminhos de Ferro Portugueses, EP e 1 da Quercus – Núcleo de Lisboa.

⁴⁶ Um deles solicitou expressamente a sua não divulgação

Figura 10 – Origem dos contributos recebidos



Não tínhamos uma expectativa inicial sobre o número de contributos que seria expectável recebermos. Naturalmente que gostaríamos de ter recebido um número superior. Em especial, lamentamos não ter recebido nenhum contributo do poder local ou central e só termos recebido dois contributos de operadores.

A título meramente comparativo, lembramos que o Programa Nacional para as Alterações Climáticas (consulta pública entre 18 de Dezembro de 2001 e 15 de Fevereiro de 2002) recebeu 27 contributos.

4.3. RESPOSTA AOS CONTRIBUTOS

Conforme anunciado, apresentam-se de seguida os comentários e respostas do GEOTA aos contributos recebidos⁴⁷ durante o período de consulta pública, à excepção de um contributo que mencionou expressamente não pretender ser divulgado. Após o período de consulta pública foram ainda recebidos mais dois contributos⁴⁸, aos quais já não foi possível responder, embora tenham sido analisados e publicados, na íntegra, no Anexo II.

Ana Cosmelli

Comentário	Resposta
<p>Sinto-me muito preocupada com a situação que se está a entrever vá acontecer em Lisboa. O que eu queria dizer é que não compreendo como é possível que a única solução coerente e até inteligente de desenvolver uma rede de transportes públicos cada vez mais eficiente seja sistematicamente rejeitada em detrimento de outras que implicam trazer cada vez mais carros para o centro da cidade.</p> <p>O pior é que não só o ambiente da cidade é agredido, como a vida das pessoas se torna insuportável.</p>	<p>Genericamente, O GEOTA concorda com esta posição e considera que no seu documento esta se encontra já incorporada. Também nós continuamos a não compreender porque a maioria das vezes é tomada a opção pelo transporte individual (talvez por ser politicamente mais simples, obrigando a menos alterações de comportamentos).</p>

⁴⁷ No lado esquerdo do quadro constam os contributos apenas com pequenas correcções de formatação e ortográficas. Em Anexo encontram-se os contributos na íntegra e na versão original.

⁴⁸ Quercus – Núcleo de Lisboa, recebido a 17 de Março e CP – Caminhos de Ferros Portugueses, EP, recebido a 16 de Abril.

<p>Mas quando digo as pessoas já não estou a falar de quem vem de fora. É raro falar-se de quem vive na cidade de Lisboa e que é muitíssimo maltratado. Não só sofre com a poluição dos carros que vêm de fora, como não tem onde estacionar o seu próprio carro que usa somente em emergências e nunca é chamado a dar a sua opinião, como são chamados os habitantes das zonas limítrofes da cidade. Só se vive bem em Lisboa aos fins de semana e isto é inadmissível. Quando é que param as agressões aos habitantes de Lisboa? Quando é que acaba a tirania de quem vem de fora e quer sistematicamente determinar o que se passa na nossa cidade? Quem vive em Lisboa só quer uma cidade melhor para si e para quem vem de fora. Mas não é cada vez com mais carros que tal se consegue...</p> <p>Estou só a mostrar um ponto de vista pouco referido e que não deixa de ter a sua importância neste contexto que se está a viver de decisões péssimas para a nossa cidade.</p>	<p>Um dos pontos do documento onde transmitimos esta preocupação é o dos estacionamento, onde deve ser feita uma clara distinção entre residentes e restantes utentes.</p> <p>No entanto, não podemos deixar de considerar inevitável a intervenção dos “outsider” no destino da cidade de Lisboa, na medida em que a única abordagem passível de facilitar a resolução de alguns problemas apontados é, sem dúvida, uma abordagem metropolitana (ou até mais vasta).</p>
<p>Agradeço a vossa atenção. E queria dar os parabéns pelo vosso excelente trabalho sobre a mobilidade na área metropolitana de Lisboa. Só com factos científicos é que se podem tomar decisões e estas nunca poderiam ser políticas. Mas é isso que se está a verificar, não é? O que podemos fazer para evitar que tal aconteça?</p>	<p>Na opinião do GEOTA as decisões são normalmente políticas, ou seja, perante diversas opções técnicas há que escolher uma (espera-se que a melhor). No entanto, devem ser baseadas em factos científicos e realidades estudadas.</p> <p>O GEOTA, ao recolher e compilar informação de âmbito técnico, tentou contribuir para uma melhor divulgação da situação actual.</p>

Auto-estradas do Atlântico

Comentário	Resposta
<p>Sobre o documento gostaríamos de ver corrigido o nosso nome no quadro 2 da página 16 onde estamos referenciados como SCUT e não como Auto-estradas do Atlântico.</p> <p>Gostaríamos de salientar a diferença entre uma concessão SCUT e uma concessionária da Auto-Estrada. Enquanto a concessionária cobra portagens directamente ao utente, nas concessões SCUT (Sem Custo para o Utilizador) as suas receitas vêm do Estado Concedente.</p>	<p>O texto foi corrigido.</p> <p>O quadro inicialmente apresentado continha a informação constante em DGTT (2000).</p>

Filipa Ferreira

Comentário	Resposta
<p>De acordo com a informação transmitida na discussão pública promovida pelo GEOTA e a vivência na cidade de Lisboa, parece que o problema dos transportes públicos não está relacionado com o número de corredores BUS.</p> <p>Talvez seja, por isso, interessante analisar se o problema da sua demora entre paragens está sim relacionado com um dos graves problemas de trânsito em Lisboa: os automóveis parados em 2ª fila, restringindo vias de 2 ou mais faixas a apenas 1 faixa, muitas vezes. Para além deste problema, é importante considerar também as paragens, que apesar de temporárias, são muito frequentes, dos</p>	<p>Embora o Prof. Viegas tenha transmitido esta ideia, o GEOTA não tem informações que confirmem este facto.</p> <p>Em nossa opinião, o estacionamento em 2ª fila, tal como todo o estacionamento indevido, deve ser alvo de forte penalização, sendo para tal necessária uma maior fiscalização. Somos da opinião que a Carris deveria poder rebocar os automóveis que dificultam a circulação de autocarros e, em especial, eléctricos.</p>

<p>táxis, que, em número demasiado elevado (em Lisboa circulam, por vezes, em determinados troços, 3/4 táxis para um automóvel), param indiscriminadamente e sem limite de tempo, sem considerarem o local, trânsito, passeadeiras, semáforos, etc.</p> <p>Possível Solução: Transportes eléctricos, modernos e rápidos, como existem alguns exemplos em Lisboa – desta forma iria haver carris nos corredores BUS que não poderiam ser bloqueados (nos locais onde ainda hoje passam eléctricos, não há, geralmente, carros parados em 2ª fila, sob pena de o eléctrico ter de passar e não conseguir – não é feito o mesmo raciocínio com os autocarros, uma vez que estes se podem desviar. Estes desvios constantes, de veículos pesados e de arranque lento como os autocarros, para as faixas normais de rodagem, também são factores de agravamento do trânsito e promotores de situações de acidente.</p> <p>Vantagens: mais rápidos, mais confortáveis;</p>	<p>A opção pelo transporte colectivo eléctrico é defendida no documento do GEOTA.</p>
<p>Interessante estudar: se serão mais baratos e/ou menos poluentes (se os custos de utilização de energia eléctrica e poluição transferida para as centrais de produção de energia eléctrica serão inferiores ou superiores aos custos de utilização de combustíveis fósseis e poluição local causada pela emissão de gases poluentes dos autocarros).</p> <p>Viabilidade: Na aquisição de novas frotas para substituição dos veículos em fim de vida (a avaliar pelo que se vê em Lisboa, serão bastantes), investimento nesta solução (veículos eléctricos e carris nos corredores BUS – alguns ainda têm os antigos) em detrimento do investimento em novos autocarros tradicionais.</p>	<p>As avaliações de impacte ambiental a um nível genérico são sempre difíceis de efectuar, uma vez que os impactes dependem do local e do próprio projecto/situação concreta. No entanto, na generalidade das situações, o transporte eléctrico é considerado “mais amigo do ambiente”</p> <p>Estudos sobre este tema podem ser encontrados na página da Agência Europeia de Ambiente www.eea.ue.int</p> <p>O eléctrico rápido apresenta ainda a vantagem de ocupar menos espaço.</p>
<p>- Táxis (referidos anteriormente)</p> <p>Possível Solução: Para além da questão da redução do número de táxis (sobre o qual o mercado terá, mais tarde ou mais cedo, a sua influência, pelo que poderá não se justificar uma actuação directa nesse sentido), poderia tentar solucionar-se com:</p> <ul style="list-style-type: none"> - existência de paragens de x em x metros, com proibição absoluta de estacionamento (coimas muito pesadas), que seriam os únicos locais autorizados para paragem de táxis para largar e recolher clientes. - em locais onde esta solução seja de difícil implementação, os taxis só poderão parar em locais de forma a minimizar ao máximo o impedimento do normal funcionamento do trânsito, sob pena de multa caso não haja essa tentativa (assiste-se, actualmente, a posturas de extremo egoísmo e desresponsabilização por parte dos condutores de taxi e condutores de uma forma geral, que deve ser penalizada fortemente através de coimas, com o objectivo de eliminar esse tipo de postura) 	<p>O GEOTA considera que em determinados locais (nomeadamente junto a terminais e estações intermodais) podem ser criados mais zonas destinadas à tomada e largada de passageiros, os quais poderiam ser também utilizados pelos táxis.</p>
<p>Incentivos à utilização de transportes públicos – Passa por:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Preço/conforto/qualidade de vida 	<p>Na opinião do GEOTA o factor fundamental de escolha entre TI e TC parece ser, neste momento e na maioria das situações, o tempo, ou seja, a comparação entre o tempo gasto em TI ou em TC.</p>

<p>O preço dos transportes públicos é elevado, se compararmos com o transporte individual e conforto/rapidez/segurança que oferecem. A solução não está, no entanto, em aumentar mais o preço do TI para que o do TC seja então substancialmente inferior – o objectivo da melhoria da mobilidade na AML e de uma forma geral não deve ser apenas o da melhoria do ambiente mas também o da qualidade de vida, que não passa só pela redução da poluição ambiental.</p>	<p>Naturalmente que poupar tempo aumenta, em muito, a qualidade de vida. Certamente que para o GEOTA uma melhoria da qualidade de vida passa, naturalmente, por uma melhoria da qualidade do ambiente.</p>
<p>Incentivos/alterações fundamentais: Moradores no centro de Lisboa: <u>Andar a pé:</u> passeios sem buracos, sem carros estacionados (nomeadamente nas zonas de passeio adjacentes às passadeiras). Menos trânsito e poluição serão também um incentivo, mas a filosofia moderna dita “alguém se sacrifique primeiro”; <u>Metro:</u> fundamental existência de mais linhas – o processo de expansão deveria ser bastante mais rápido – a maioria dos projectos têm horizontes temporais muito afastados, em comparação com a necessidade actual de mudança de hábitos de transporte. <u>Autocarros:</u> Eléctricos – mais confortáveis e rápidos Passes / bilhetes: ex. para quem mora perto do trabalho e se desloca sempre a pé (não tendo, por isso, necessidade de comprar qualquer tipo de passe, se num determinado dia necessita de se deslocar um distância maior, opta pelo automóvel (tendo em conta que não paga o parque porque não há vigilância suficiente, ou que se irá demorar pouco tempo), uma vez que uma viagem de ida e volta num autocarro desconfortável, lento, dificilmente de porta a porta, e, provavelmente sem lugares sentados, custa €2,00 (400\$00) – não justifica! O metro justificará mais, essencialmente pela rapidez, mas um bilhete também é caro tendo em conta que só serve para uma viagem e não chega a todos os locais de Lisboa – nomeadamente alguns dos mais problemáticos em termos de transporte por autocarro. Solução: conforme 2º orador sugeriu na discussão pública, a existência de passes, como o metro já tem, com várias viagens, sem dias “marcados”, com preço inferior por cada viagem. Poderia haver passes com conjuntos diferentes de viagens (10, 20) em que o preço por viagem seria inferior para passes com maior n.º de viagens – isto poderá funcionar, uma vez que, é maior a tendência para usar um bilhete de viagem de transporte público quando se tem um bilhete já comprado no bolso (uma vez que já não há recordação do valor investido e o pensamento é “já que tenho vou usar”) do que quando se tem de pagar por ele naquela altura (“para quê pagar 1 bilhete se tenho o carro à porta” – isto tendo em conta também que o sistema de parquímetros é bastante falível).</p>	<p>O GEOTA concorda e julga estarem estas ideias já expressas no documento. Em nossa opinião, os pré-comprados da Carris podem desempenhar a função que parece estar contida no comentário apresentado. No entanto, tal como se defende no próprio documento, é importante desenvolver títulos de transporte multimodais.</p>
<p>Trânsito vindo de fora da cidade: - Comboio: uma solução muito boa e cada vez melhor; - Quando não há comboio – deveria procurar-se criar bons sistemas de transportes directos e</p>	<p>Ideias e problemas que julgamos já incorporados no documento.</p>

<p>rápidos e incentivar o seu uso (fundamental: conforto e segurança – no transporte e nas paragens e percursos de e para as paragens); se isso não for possível – parques gratuitos (ou com custos incluídos nos transportes – sem que haja acréscimos elevados – protocolos, parcerias – conforme sugerido na discussão) na periferia (não de Lisboa, mas das cidades de onde vem o trânsito ou a “meio caminho” – com faixas BUS ou transportes eficientes daí para Lisboa – o objectivo não é só reduzir o tráfego em Lisboa mas também o tempo que as pessoas perdem no trânsito – parque à “porta” de Lisboa iriam causar o mesmo trânsito nas vias de comunicação existentes.</p>	
<p>Os transportes públicos devem constituir, para todas as pessoas, factores de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - redução de custos, - redução de tempo em deslocações - aumento de conforto durante as deslocações - aumento da qualidade de vida <p>e</p> <ul style="list-style-type: none"> - Moda -> se a visão que se tem dos transportes públicos não for a do “meio de transporte dos menos desfavorecidos” ou “dos ambientalistas que se puderem também usam carro”, etc., mas sim das pessoas conscientes, que dão valor ao tempo, conforto, boa disposição, segurança, etc. (ao estilo da campanha actual da CP – mas esta empresa tem razão – a carris ou RN não terá tanta), ie, se for criada uma moda, uma imagem francamente positiva em torno dos transportes públicos e de quem os utiliza, isso será um incentivo 	<p>O GEOTA concorda genericamente com os comentários apresentados e reforçou a ideia no documento de que o TC deve ser uma moda.</p>
<p>Papel das empresas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transportes, cargas e descargas apenas de madrugada (0h00 – 6h00/7h00); - Paragens durante o dia apenas em locais próprios (espaços reservados, com proibição de estacionamento, só para paragens temporárias de empresas e residentes de cada quarteirão, p.ex) - Responsabilidade enquanto empregadoras – as empresas têm de se preocupar e internalizar nos seus custos o tempo e dinheiro gasto pelos funcionários na deslocação para o emprego – devem preocupar-se em empregar pessoas da cidade onde se localiza e, não sendo possível, deve incentivar os funcionários a utilizar os transportes públicos, através, p.ex. do estabelecimento de protocolos com empresas de transportes públicos/AMT, no sentido de dar aos funcionários passes/bilhetes de TI (ou permitir a sua aquisição a custos mais reduzidos). - Quando a profissão implica deslocações de automóvel na cidade, as empresas devem ser incentivadas (não financeiramente, mas através, p.ex. da imagem ambiental, de “amigos do ambiente” que a isso podem associar) à utilização de veículos menos poluentes ou mais pequenos (ex. eléctricos, tipo “smart”, etc.). 	<p>O GEOTA concorda com a necessidade de regular mais eficazmente as cargas e descargas e acrescentou este tema ao documento.</p> <p>O GEOTA considera esta ideia interessante e reflectiu-a no documento.</p>

Guilherme Pereira

Comentário	Resposta
<p>A rede de TP em Lisboa é bastante completa e para quem a conhece, cobre razoavelmente o território urbanizado. Faltam sim circulações mais frequentes e pontualidade, o que remete também para as faixas reservadas para TP.</p> <p>Alguns critérios de qualidade na oferta de TP:</p> <p>a) Para qualquer ponto da cidade, a oferta numa linha de TP a menos de 200 m ou 400 m p.ex, consoante seja uma zona de alta ou baixa densidade populacional.</p> <p>b) Para os TP de superfície, uma oferta de circulações intervaladas de 6 a 8 minutos no máximo para as horas de ponta (6h00 – 10h00, 12h30 – 14h30, 16h30 – 20h00), e no máximo de 15 em 15 min. fora das horas de ponta (10h00 – 12h30, 14h30 – 16h30, 20h00 – 6h00)</p> <p>c) uma lotação maxi e controlada pelo motorista para autocarros e eléctricos</p> <p>d) uma oferta de lugares sentados de 1/3 da lotação nos autocarros e eléctricos</p>	<p>O GEOTA concorda que devem existir critérios de qualidade na oferta de TP. No entanto, não dispõe de informação suficiente para que possa quantificar.</p> <p>Consideramos que esta deve ser uma tarefa a desenvolver pela futura autoridade metropolitana de transportes, nomeadamente no âmbito de um plano de mobilidade.</p>
<p>O METRO é hoje um ex-libris da cidade, reputado além fronteiras mas que muitos ainda desconhecem! <u>Hoje andar de metro é passear de galeria em galeria de arte</u>, a bordo de bonitas, agradáveis e limpas carruagens. Onde que há que manter este “mecenato activo” - atribuir a cada estação, a renovar ou a criar – um artista de modo a fazer de cada estação uma obra de arte.</p> <p>Vantagens:</p> <p>investir em arte é um investimento seguro, vantajoso a longo prazo</p> <p>tornar-se-á um cartaz turístico nacional e internacional</p> <p>atrairá mais utentes</p> <p><u>Aspectos positivos:</u></p> <ul style="list-style-type: none">- limpeza e modernidade das carruagens e das estações- regularidade na passagem das circulações o que o torna um transporte fiável- larga oferta de lugares sentados e de espaço (poucos apertos) <p><u>Aspectos negativos</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Aquando das avarias/paralisações nos tuneis, não há informação dentro das carruagens aos passageiros, nem forma de comunicação destes para a estação ou central.- Desconhecimento do público de como fazer uma evacuação do túnel- risco de sismos <p><u>Sugestões de melhoria</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Painéis avisadores de avarias ou atrasos nas circulações à entrada das bocas de metro à superfície, a fim de evitar deslocação inútil do público.- Todos os cais com saídas para ambas as	<p>O GEOTA concorda com a necessidade de melhorar as condições de segurança no metropolitano, nomeadamente através da existência de planos de segurança que incluam a realização de simulacros.</p> <p>O texto foi reformulado no sentido de incluir este ponto.</p>

<p>extremidades, todas as entradas à superfície para ambas as extremidades, para facilitar o acesso ao público.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Todas as estações com acessos de ambos os lados da rua, a fim de evitar o seu atravessamento pelo passageiro e funcionar como passagem subterrânea para peões. - Exercícios de evacuação em caso de emergência com as escolas, sinalização de saídas de emergência e divulgação de normas de segurança - extensão das redes de telemóvel aos túneis e estações, mais cabines telefónicas nos cais das estações. 	
<p>A CARRIS tem melhorado a sua prestação, falta é uma publicidade e afirmação dado serviço, uma imagem forte e valorizada.</p> <p>A frota é moderna e agradável (ressalvado o aspecto de embrulhar alguns carros em celofane publicitaria! O direito do passageiro inclui uma boa visibilidade para fora, o pagamento do título de transporte dispensa a publicidade impeditiva da sua visão!</p>	<p>O GEOTA concorda que, à semelhança do TC em geral, faltam boas campanhas de publicidade.</p>
<p>É falacioso deixar circular TP e TI – transporte individual - na mesma via, o resultado está à vista: nem uns, nem outros andam! Como medida futura uma rede completa e continua de faixas reservadas a TP na rede viária principal, incluindo nas 1ª e 2ª circulares.</p>	<p>O GEOTA concorda e considera que esta ideia está incluída no documento.</p>
<p>As praticas actuais de encher os carros para aumentar a "produtividade" são perversas, afastam público, e não são um bom serviço!</p>	<p>O GEOTA concorda. O texto foi alterado no sentido de explicitar esta situação.</p>
<p>AUTOCARROS</p> <p><u>Aspectos positivos:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Transporte de superfície, mais cómodo e de menor esforço para o passageiro - o pessoal tem a formação adequada ao tratamento condigno do público. - viaturas de piso rebaixado - A frota é moderna e agradável <p><u>Aspectos negativos</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - não existência de lotação por carro - inexistência de painéis avisadores do tempo de chegada prevista às paragens - velocidade de circulação baixíssima - insuficiência de circulações fora das horas de ponta - grande tempo de espera entre circulações - publicidade nas janelas e traseiras dos carros, impedindo uma boa visibilidade de dentro para fora dos carros - redução das frequências fora das horas de ponta, o que se traduz em longas tempos de espera. - inexistência de horários <p><u>Sugestões de melhoria</u></p> <ul style="list-style-type: none"> -faixas bus dedicadas, única possibilidade de terem uma velocidade aceitável -eliminação da publicidade nas janelas dos carros 	<p>O GEOTA concorda, na generalidade, com a perspectiva apresentada. Relativamente aos painéis avisadores do tempo de espera, o GEOTA regista, com agrado, que começam a ser instalados em mais locais.</p> <p>Seria importante que todas as paragens tivessem horário afixado.</p>

<p>fixação de lotação por carro</p> <ul style="list-style-type: none"> -horários afixados nas paragens -uma oferta de circulação de 6 a 8 minutos no máximo nas horas de ponta, e até 15 em 15 min. maxi. fora dessas horas - um horário de circulações devidamente afixado nas paragens e cumprido, depois das 20h00 dos dias úteis e aos sábados, domingos e feriados todo o dia. 	
<p>ELÉCTRICO</p> <p>Para a rede de eléctricos, ruas ou faixas reservadas pois neste convívio anárquico entre TI e o eléctrico, é este ultimo que acaba por perder.</p> <p>O eléctrico é o TP que mais deve expandir-se e não desaparecer: é o transporte mais económico e ecológico, mas só com corredores próprios, inclusive nos bairros antigos. Mais cómodo para o passageiro – não tem de subir e descer escadas, um investimento mais barato do que o metro, possibilitando uma rede mais disseminada e extensa, os eléctricos não são para acabar, como erradamente se vem fazendo por imposição do maior numero, o TI.</p> <p><u>Aspectos positivos:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ecológico, - económico, - confortável, - silencioso - com estilo próprio, histórico e património - o TP urbano por excelência <p>bonito meio de transporte</p> <p><u>Aspectos negativos</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - baixa velocidade de circulação - redução da rede - redução do numero de circulações <p><u>Sugestões de melhoria</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - faixas bus dedicadas, única possibilidade de terem uma velocidade aceitável, em particular nos bairros históricos e antigos. - expansão da rede de eléctricos rápidos <p><u>Sugestões de novas linhas</u></p> <p>Eléctricos rápidos (ou metro de superfície) também na AML norte pois é a melhor ligação entre as linhas de Cascais e de Sintra.</p> <p>Há lugar para novas linhas: Odivelas – Loures – Alverca; Algés – Miraflores – Buraca – Venda Nova – Pontinha – Odivelas – Moscavide ; arco ribeirinho – Algés – Sacavem; 1ª circular – Pçª Espanha – Av.Berna – Areeiro – Olaias; Amoreiras – S.Sebastião – Arco Cego – Alto S.João; 2ª circular + Av.M. Gomes da Costa; Algés- Aeroporto - Pq. Nações.</p>	<p>O GEOTA concorda com estas ideias e considera que as mesmas se encontram patentes no documento.</p> <p>Relativamente às linhas propostas, não temos informação que nos permita afirmar se são estas as melhores linhas. A função de planeamento deve ser efectuada pela autoridade metropolitana de transportes, a qual, naturalmente, deve ser dotada de meios que o permitam efectuar convenientemente.</p>
<p>FERROVIA</p> <p>A CP tem modernizado desde que os protestos da Comissão de Utentes na Linha de Sintra se ouviram nos anos 90. Mas será razoável que o percurso Rossio-Sintra leve 55 minutos para</p>	<p>Concordamos que o tempo é, em nossa opinião, o principal factor para competir com o TI (na generalidade das situações). No entanto, não temos informação que nos permita verificar qual a melhoria que seria possível no caso concreto.</p>

<p>percorrer 27 Km!? Há aqui uma melhoria de velocidade que competirá com o T1.</p> <p>As ferrovias das Linhas de Cintura (Braço de Prata - Alcântara), de Cascais e de Sintra, dentro de Lisboa deverão oferecer composições para serviço urbano em complemento com a rede de metro actual e futura.</p> <p>O monocarril é a solução para os grandes eixos já saturados. Por exemplo da Gare do Oriente ao Aeroporto e ao longo de toda a 2ªCircular até ao CCColombo e estação CP de Benfica.</p> <p>A rede ferroviária é a grande ausente em Lisboa: Sugestões</p> <ul style="list-style-type: none"> - usar a CP ou Fertagus dentro de Lisboa com o passe L - integrar a rede ferroviária já existente dentro da cidade complementando a rede de metro - As Linhas de Cintura (Braço de Prata - Alcântara), de Cascais e de Sintra, dentro de Lisboa deverão oferecer composições para serviço urbano com frequências de 5 a 10 min. nas horas de ponta 	
<p>Qualidade de vida é deslocar-se confortavelmente (sentado, não apertado nem engarrafado) o mais depressa possível, com poucas ou nenhuma mudanças de transporte, pelo menor custo possível, sem atrasos e isso não é obrigatoriamente ir de T1 ...</p>	-
<p>ASPECTOS PSICO-SOCIAIS</p> <p>Finalmente o ultimo e o mais sensível aspecto: o lado psicológico e antropológico da pouca utilização dos TP. O automóvel é o equivalente moderno do coche ou do cavalo de montar de épocas passadas, com idênticas componentes quer de ligação pessoal, quer de imagem exterior. E estes não têm preço, nem valor de uso. A sua posse justifica-se por si e a sua utilização, a justificação aparente.</p> <p>Também há o “carro-dependente” que é aquele que não conhece a rede de TP, tem horror aos TP e não pensa em outras alternativas de locomoção. Tem o carro como habitáculo, protecção, prolongamento do seu ego... muitas conotações psicossociais para muitos mais detentores...</p> <p>Toda a imagem, publicidade dos TP terá de ter isto em conta.</p> <p>O automóvel é um sinal de status social, de imagem publica. É um sinal exterior de riqueza para as classes médias-altas e de promoção social para aqueles que conseguem aforrar o suficiente para o adquirir. tem valor de imagem e de distinção, com “cotações sociais” só medíveis e comparáveis num mix automobilístico que passa pela marca, modelo, cilindrada, cor, estofos, ano de fabrico, acessórios, etc. etc – tudo que não tem nada a ver com os aspectos que analisamos aqui. Este aspecto é tanto mais dominante em sociedades como a nossa quanto mais recente foi a “democratização” ou difusão do automóvel e quanto menos outras formas de afirmação de status ou de reconhecimento social existirem.</p>	<p>O GEOTA concorda com a generalidade da análise efectuada, nomeadamente com a necessidade das campanhas de publicidade ao uso do TC terem em devida consideração toda a dimensão psico-social associada a este problema. O GEOTA incluiu no seu texto a ideia de tornar uma moda a utilização do TC, nomeadamente através do exemplo que pode ser dado por VIPs.</p>

<p>Digamos que apesar de todos os estratos valorizarem a imagem ou status conferido pelo seu TI, os estratos mais baixos tenderão a usar mais o TI quando querem afirmar-se socialmente e os estratos mais altos tenderão a usar menos os TP quanto mais estes estiverem associados a "povo", incomodo, desvalorização da imagem pessoal. Há pois que trabalhar a qualidade do TP (modernos, confortáveis, espaçosos, bonitos) bem como a sua imagem: pela publicidade e pela demonstração por personalidades publicas, VIP, etc.</p> <p>E sendo este o aspecto pessoal, irracional e mais profundo da questão, é que leva a que o carro se expanda tão depressa e se perpetue.</p> <p>Algumas características do comportamento tipo do utilizador de TI: "o meu carro vai até onde quero!" "o meu carro estaciona em qualquer lado!" "o meu carro é melhor que qualquer outro transporte!" "o meu carro é a minha liberdade!"</p> <p>Por outras palavras: direito à locomoção não é sinónimo de automóvel. É sim o direito a aceder a qualquer lugar pelo meio mais conveniente – económica, ambiental e opinativamente e em que para o TI a mobilidade de cada um acaba onde começa a mobilidade dos outros.</p> <p>Há que fazer uma análise por sub-regiões da AML pelas linhas Cascais, Sintra, Odivelas, A1, A2, etc, etc e trabalhar os respectivos públicos segundo os grupos sócio-profissionais predominantes nessas zonas.</p> <p>Há ainda outro vector de destrinça por tipos de utilização de TI - a regularidade espacial e temporal com que usa o TI:</p> <ul style="list-style-type: none"> - A deslocação individualizada e avulsa, com itinerários variáveis (o profissional liberal, o empresário, o comercial, o assistente técnico, etc); - A deslocação pendular, de rotina – para casa, trabalho, escola, ginásio, etc,; - A deslocação ocasional (compras, consultas, tratar de assuntos, etc); - A viatura de funções para os quadros e dirigentes, como privilégio e símbolo distintivo. <p>É evidente que futuras campanhas para usar mais os TP têm de se dirigir sobretudo aos 3 últimos grupos, tendo em conta a imagem conferida pelo TI não tem preço, mas prestígio.</p>	
<p>Certamente que a frota terá de ser aumentada e modernizada, sobretudo quando se tornou patente que os TP embora possam ser mais rápidos e pontuais, têm a sua cota parte na poluição sonora e do ar. Há que renovar os carros – menos poluentes e menos ruidosos.</p> <p>Os eléctricos não são para acabar: são para terem corredores próprios, reservados. Basta de qualquer TI mal estacionado impedir o caminho ao mais! E eléctricos rápidos também na AML norte. Não é o eléctrico (ou metro de superfície), a melhor ligação entre as linhas de Cascais e de Sintra? Não haverá linhas para Loures, Alverca, etc? Não será este o papel futuro duma CARRIS? Sempre articulando todos os modos de TP.</p>	<p>O GEOTA concorda e considera que no documento estas ideias já figuram.</p>

<p>Direitos dos utentes de TP:</p> <ul style="list-style-type: none"> - o direito do utente de TP a circular em vias desimpedidas e sem demoras - o direito de todo o utente a ter uma oferta de TP para qualquer ponto da cidade a menos de 200 m ou 400 m p.ex, consoante seja uma zona de alta ou baixa densidade populacional. - o direito do passageiro a uma oferta de circulação intervalada de 6 a 8 minutos no máximo nas horas de ponta, e de 15 em 15 min. maxi. fora dessas horas - horários de circulações devidamente afixados nas paragens e cumpridos, para depois das 20h00 dos dias úteis e aos sábados, domingos e feriados todo o dia. 	<p>O GEOTA considera que devem ser definidos níveis mínimos de serviço de TC, ou seja, para cada área deve ser definida a distância máxima a que se encontra o TC. Os PDM e planos de urbanização devem ter isto em consideração. Esta ideia foi incorporada no texto.</p>
---	--

Hélder Cristóvão

Comentário	Resposta
<p>i) Sublinho, em primeiro lugar, como muito importante, o aumento da extensão de vias dedicadas ao TCP. Entendo que a difusão deste tipo de vias, pela cidade e pela AML, seria determinante para uma recuperação significativa no uso do TCP (permitindo diminuir os tempos de espera, aumentar a velocidade comercial e controlar ou mesmo diminuir os custos de exploração das redes de TCP).</p> <p>ii) Melhoria da acessibilidade às estações e aos modos estruturantes de TCP pesado em:</p> <ul style="list-style-type: none"> - TCP - Tomaria como exemplo a lógica de funcionamento complementar adoptada entre os comboios da Fertagus e os autocarros da Sul-Fertagus e, no futuro, do MST, como algo que deveria ser explorado, aperfeiçoado e estendido a outros corredores. Além da articulação e integração entre os modos, entendo ser de grande importância o conforto físico em que se fazem os transbordos, requerendo operações de ordenamento nas zonas dos interfaces, sem esquecer as boas performances (frequência e velocidade comercial) dos sistemas que funcionem como "feeders", de acordo com o que foi exposto em i). - TI - Melhoria das condições de acessibilidade em TI e de estacionamento, através da construção de silos de estacionamento e de operações de ordenamento urbanístico e da circulação nas zonas dos interfaces e suas imediações. - Meios não motorizados - À vossa proposta de criação de parques de estacionamento para bicicletas (à semelhança do que existe em países do Norte da Europa) acrescentaria a necessidade de garantir o conforto e a segurança no acesso às estações, requerendo operações de ordenamento e requalificação do espaço público e, necessariamente, quando se queira garantir o acesso por bicicleta, a instalação de ciclovias. 	<p>O GEOTA concorda e julga que estas ideias estão reflectidas no documento.</p>

<p>iii) Dado o quadro, por vós referido, de um crescimento desordenado recente na AML, entendo justificar-se a criação (de modo ambicioso) de novos corredores de TCP pesados (por serem estruturantes do território) de modo a preencher as lacunas criadas por esse crescimento desordenado o que desequilibrou muitas áreas da região em matéria de transporte, num quadro de uma política concertada entre o urbanismo e os transportes, no sentido de conferir lógica ao actual tecido desordenado.</p>	<p>O GEOTA não dispõe de informação que nos permita ter esta certeza. Consideramos que estes estudos devem ser feito pela Autoridade Metropolitana de Transportes, na sua função de planeamento.</p>
<p>iv) Certas restrições, actualmente existentes no uso de TCP, deveriam terminar. É o caso das restrições ao usos de bicicletas no interior de TCP ou o facto de não ser permitido o uso de certos modos, como é o caso da rede da CP dentro da cidade de Lisboa, onde é exigido o passe L1, em vez de L. Deve ser dada aos utentes a liberdade de escolher o modo de TCP da sua conveniência, devendo os transportadores adaptar-se às preferências dos utentes, em vez de lhes imporem restrições. O utente deve ser considerado como um adulto civilizado, que em cada situação sabe o que é melhor para si, em vez de ser considerado como uma criança mal comportada. Deve haver o mínimo de barreiras e restrições (incluindo as barreiras tarifárias).</p> <p>(Também a um nível Nacional, existem restrições quanto ao uso de certas classes de comboios, ao contrário de muitos países europeus onde, para cada trajecto, a escolha da classe de comboio que usa (rápido ou lento) é deixada ao critério do cliente, não lhe sendo impostas quaisquer restrições (incluindo as de tarifa, à excepção, eventualmente, da reserva de lugar, quando se trate de um trajecto longo, num comboio sem lugares em pé). Seria interessante avaliar o que seria mais vantajoso. Estou convencido que, em deslocações para zonas mais periféricas da AML, esta podia ser uma medida que traria grandes benefícios, sem prejudicar ninguém).</p>	<p>O GEOTA tem defendido a necessidade de se criarem bilhetes multi-modais, ou seja, que permitam, dentro de uma determinada coroa, a utilização de qualquer meio.</p>
<p>v) Na elaboração de um plano de transportes para a AML deveriam ser previamente estabelecidos patamares de exigência para o serviço do TCP, como forma de estes, após a concretização desse plano, ordenado por esses patamares de exigência, se tornarem, de facto, numa alternativa credível e atractiva em relação ao TI. Como patamares de exigência refira-se a distância máxima de habitação/emprego ao TCP/TCP pesado, o número de transbordos máximo dentro de cada uma das redes para chegar a todos os pontos, a conectividade entre as redes, o tempo máximo de deslocação de determinado local da AML em relação a centros geradores de tráfego (estação central com TGV, por exemplo). A definição de objectivos claros é fulcral em qualquer plano sério (exemplo do PRN ou do Plano Ferroviário Espanhol, onde é perfeitamente claro o objectivo de que qualquer cidade Espanhola não pode estar a mais do que um determinado tempo de viagem de Madrid e de Barcelona). O sucesso de um plano de transportes que garanta o sucesso do TCP é essencial para bem estar dos habitantes da AML e</p>	<p>O GEOTA concorda com esta necessidade e integrou-a no documento.</p>

do seu meio ambiente.

Luís Lavoura (comentário 1)

Comentário	Resposta
<p>O documento deveria estar paginado (páginas numeradas)</p>	<p>Durante a primeira quinzena de Janeiro o documento, inicialmente disponível em html, foi substituído pela mesma versão em formato PDF, tendo então sido possível manter a numeração das páginas</p>
<p>Na página 3, e mais uma vez na página 18, afirma-se que "o mau ordenamento do território continua a colocar afastadas muitas das necessidades das pessoas". Isto é uma forma errada de pôr o problema, uma vez que coloca uma entidade abstracta como agente activo, e as pessoas (as quais são</p> <p>Dotadas de vontade própria!) como meros sujeitos passivos. É NECESSÁRIO RECONHECER QUE O MAU ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO É EM BOA PARTE CULPA DAS PRÓPRIAS PESSOAS, as quais muitas vezes optam, deliberadamente e com conhecimento</p> <p>de causa, por morar em locais afastados das suas necessidades. As próprias pessoas desvalorizam os custos de transporte nos quais incorrem. Não posso concordar com a presente formulação, na qual as pessoas aparecem como meras vítimas, quando na verdade elas são muitas vezes culpadas. Em particular, muitas pessoas optam deliberadamente por tornar-se totalmente dependentes do transporte em automóvel.</p>	<p>O GEOTA concorda que as pessoas são, naturalmente, também "culpadas", nomeadamente por optarem por habitar muitas vezes longe das suas necessidades. É neste contexto que a sensibilização é importante, para que, por exemplo, quem compra ou arrenda uma casa olhe não só aos acabamentos, mas também à qualidade dos espaços exteriores, ao nível de serviço dos transportes colectivos, etc.</p> <p>O texto foi reformulado.</p>
<p>Na página 9, aparece por um lado a expressão "tendo Lisboa como local de partida ou destino" e por outro a expressão "entradas em Lisboa". Creio que a primeira expressão é correcta, e a segunda é incorrecta e deve ser modificada. Por exemplo, muito poucas pessoas entram em Lisboa a pé!</p>	<p>Correcção efectuada. De acordo com a fonte de informação citada (DGTT, 2000): "O número de viagens realizadas diariamente pelos residentes na AML é de cerca de 4,86 milhões."</p>
<p>Note-se na mesma página que apenas 2% das deslocações são mistas: TI e TC.</p> <p>Este facto ilustra o falhanço de políticas baseadas na transição automóvel--> transporte colectivo. Essas políticas dificilmente levarão a algum</p> <p>lado, de facto. As pessoas dificilmente largam o automóvel a meio do percurso para tomarem o transporte colectivo. Creio ser errado, por isso, dar grande</p> <p>ênfase à criação de parques de estacionamento dissuasores. As pessoas devem ser dissuadidas de utilizar o automóvel, ponto final parágrafo.</p> <p>Não devem ser convidadas a utilizar o automóvel para metade do seu percurso e o transporte coletivo para a outra metade. Aliás, poucas pessoas alguma vez utilizarão tal opção.</p>	<p>O GEOTA concorda que a baixa percentagem de deslocações mistas (TI+TC) é indiciadora de uma fraca adesão à transposição TI->TC. O texto passou a mencionar este facto.</p> <p>No entanto, não concorda que não seja possível levar as pessoas a deixarem o seu carro num parque dissuasor e a "passarem" para um TC. É verdade que o ideal é que toda a viagem possa ser feita em TC. Mas não sendo possível conseguir tal solução, porque haverá sempre quem queira vir de carro ou zonas (já construídas) em que é difícil servir com TC (por ex. com muito baixas densidades), o GEOTA considera positivo que se promova a transição TI->TC, tal como é feito em muitas outras cidades europeias.</p>
<p>Na página 10 fala-se de "um crescente policentrismo, o que é positivo".</p> <p>Eu não sei se é positivo, pelo menos enquanto não houver uma rede de transportes que suporte tal policentrismo. O policentrismo actual é suportado em grande parte pelo transporte automóvel, e isso</p>	<p>O GEOTA concorda que, em muitos casos, este policentrismo tem sido feito muito dependente do TI. No entanto, é positivo que nas actuais zonas periféricas sejam criados empregos, podendo auxiliar a diminuir os movimentos pendulares.</p> <p>O texto foi reformulado.</p>

<p>é negativo.</p> <p>Por outro lado, trata-se de um policentrismo de baixa densidade populacional, o que também é negativo.</p>	
<p>Na página 14 afirma-se que os parques de estacionamento subterrâneos têm impactes hidrogeológicos. Eu diria que têm muitos outros impactes também.</p> <p>Em particular, constituem uma perda de espaço quase tão grande como os silos, uma vez que o espaço por cima de um parque subterrâneo não pode ser plantado a árvores. Além disso, não são apenas os parques de estacionamento subterrâneos que têm impactes hidrogeológicos: as garagens dos prédios, e o metropolitano, também os têm. Esses inconvenientes também devem ser ponderados!</p>	<p>O GEOTA concorda que existem outros impactes. O texto foi reformulado.</p>
<p>Na mesma página, no capítulo "estacionamentos", é-se totalmente omisso relativamente ao estacionamento ilegal e em cima dos passeios!!! Isto é inadmissível. A principal opção de estacionamento em Lisboa, para</p> <p>> muitos automobilistas, é o estacionamento ilegal ou em cima dos passeios.</p> <p>Dever-se-ia, no mínimo, referir este facto. O estacionamento ilegal e em cima dos passeios foi efectivamente encorajado pelas autoridades (foi na prática despenalizado) durante largos anos. E tem enormes custos estéticos e para os modos alternativos de deslocação (para os peões).</p> <p>Ora, muitos automobilistas continuam DELIBERADAMENTE a optar por vir para Lisboa e estacionar nela o seu automóvel de forma ilegal, gratuita, ou em cima dos passeios. Este facto NÃO PODE SER ESCAMOTEADO.</p>	<p>Naturalmente que o GEOTA é claramente contra o estacionamento abusivo e ilegal em cima de passeios e, em muitos casos, espaços expectantes (que deveriam ser arrançados) ou espaços verdes.</p> <p>Na pag. 37 referimos o estacionamento ilegal e o espaço que retira para as deslocações pedonais.</p> <p>No entanto, o texto foi reformulado de modo a dar mais ênfase a este facto.</p>
<p>Na página 15 refere-se que "os operadores de transporte operam praticamente em regime de monopólio". No entanto, mais tarde, não são feitas quaisquer propostas para limitar este regime de monopólio, mas apenas propostas para o regular. Ora, a meu ver, seria salutar permitir a quebra do regime de monopólio. Isto poderia ser feito permitindo a qualquer entidade a abertura de linhas de transporte colectivo em qualquer trajecto, terminando assim com o regime de concessões. Este regime vigora, por exemplo, no estado indiano de Goa, com resultados muito positivos, como pude constatar. vários operadores de carreiras de autocarros competem activamente pelos utentes, oferecendo preços mais baixos etc. Não vejo motivo para que um sistema similar não possa ser implementado na AML.</p>	<p>Nos transportes com infra-estruturas do tipo rede (comboio, eléctrico) normalmente existem monopólios naturais, ou seja, é economicamente mais eficiente que seja um só operador a efectuar o serviço. Tal não impede que seja desejável que se faça um concurso para seleccionar o operador mais eficiente. Pode ainda separar-se o negócio da rede do negócio do transporte (composições), como foi feito com a CP e Refer. Tal permite que diversos operadores de transporte possam utilizar a mesma infra-estrutura (negócio monopolista), pagando uma determinada tarifa pelo "uso dos carris".</p> <p>Relativamente aos transportes rodoviários, poder-se-ia adoptar um esquema concorrencial. Resta saber se existiriam operadores disponíveis a concorrer, quando se sabe que existem muitas zonas em que não se trata de um negócio rentável. Assim, parece-nos melhor solução um regime de concessão regulada (com rentabilidade, preço e qualidade de serviço regulada).</p>
<p>Na mesma página, afirma-se que a Vimeca é o operador cuja frota tem a menor idade média. Seria conveniente denunciar também os operadores cujas frotas têm maiores idades médias, e os valores dessas idades. Trata-se de dados que deveriam ser públicos e publicitados.</p>	<p>O texto foi reformulado indicando a idade média para todos os operadores, de acordo com a fonte de informação utilizada.</p>
<p>O capítulo 3, com o diagnóstico da situação, é</p>	<p>Foi incluída informação no documento relativa às</p>

<p>totalmente omisso quanto às deslocações não motorizadas, o que me parece inaceitável. Se não houver informação, deve-se explicitamente indicar esse facto. Seria conveniente saber quem anda a pé, em que distâncias, com que segurança, com que grau de (in)satisfação, em que trajectos, etc. No vosso documento, quase que parece que ninguém anda a pé, e/ou que a satisfação dos peões é politicamente irrelevante.</p>	<p>deslocações pedonais.</p>
<p>Na página 19 aparece a palavra "normas". Eu acrescentaria "e incentivos".</p>	<p>Sugestão incluída.</p>
<p>Essa página (19)(e as seguintes) contem apenas medidas que já foram, no passado, defendidas pelo GEOTA. Não contem quaisquer propostas novas, o que me parece lamentável. Um documento deste teor deveria conter propostas originais, e não apenas compilar posições anteriores do GEOTA. Em particular, esta página é totalmente omissa quanto a medidas, que considero ABSOLUTAMENTE IMPRESCINDÍVEIS, de liberalização do mercado do arrendamento (acabando com as > "rendas antigas") e de combate à especulação nas suas várias vertentes (nos preços do arrendamento, nos preços das casas, e nos preços dos terrenos). Também nada se diz sobre uma reforma da contribuição autárquica que reveja os valores reais dos imóveis, acabando com as enormes disparidades existentes entre casas velhas e novas; mais uma vez, trata-se de uma medida IMPRESCINDÍVEL, não apenas em termos de justiça social mais elementar, mas também em termos de ordenamento do território.</p> <p>Caso contrário, as pessoas possuidoras de imóveis "velhos" continuarão a ser estimuladas a subutilizar esses imóveis e/ou a especular com eles, uma vez que pagam uma contribuição autárquica negligível.</p>	<p>O GEOTA não pretendia neste documento discutir aprofundadamente questões de ordenamento do território. Este tema tem sido abordado noutros trabalhos, podendo, mais recentemente, citar-se os nossos contributos para o PROTAML ou a revisão do PDM de Lisboa. Muito recentemente publicámos uma nova versão da Agenda de Política de Ambiente do GEOTA onde também se encontra um capítulo dedicado ao ordenamento do território.</p> <p>Pela forte relação que o ordenamento do território tem com as questões de mobilidade, não poderíamos deixar de o referir. No entanto, o seu aprofundamento excede o âmbito pretendido para o trabalho.</p> <p>As sugestões apresentadas serão tidas em consideração em trabalhos específicos sobre ordenamento do território.</p>
<p>No capítulo 4.2.1, sobre as funções de uma autoridade metropolitana de transportes, omitem-se dois pontos essenciais. Por um lado, essa autoridade deveria poder dar pareceres (em certos casos, pareceres VINCULATIVOS) sobre novos projectos de urbanização, como por exemplo a Alta de Lisboa, a Expo98, os empreendimentos imobiliários do Benfica e do Sporting, etc, ou de grandes pólos de trabalho, como por exemplo o Tagus Parque. Qualquer > pólo residencial ou de trabalho (ou hospital, universidade, etc) com uma afluência prevista acima de um certo valor deveria obrigar a um parecer positiva da autoridade de transportes. Por outro lado, essa autoridade tem que o ser também em relação ao transporte motorizado individual, e não apenas ao transporte colectivo! Nomeadamente, ela deve poder interferir em domínios como a criação ou alargamento de vias rodoviárias, política de estacionamento, gestão do tráfego urbano, etc. A autoridade metropolitana de transportes tem que o ser em relação a TODOS os transportes, e não apenas aos transportes colectivos.</p>	<p>O GEOTA concorda que a AMT dê parecer sobre determinados projectos geradores de tráfego, tais como os referidos nos comentários.</p> <p>Relativamente ao facto de ser vinculativo, ou não, existem vantagens e desvantagens. No mínimo, caso não seja vinculativo, deve ser de divulgação obrigatória.</p>
<p>Na página 23 fala-se das condições de utilização dos TPC. Seria</p>	<p>Ambos os aspectos (conforto/estética e locais servidos) são importantes. O GEOTA não dispõe</p>

<p>conveniente acrescentar algures que estas condições devem merecer absoluta prioridade, em detrimento de aspectos como a estética, ou outros. A prioridade deve ir para o maior número de passageiros com o maior conforto, e não para outros aspectos. Por exemplo, os investimentos realizados ao longo dos últimos anos nas estações do metropolitano de Lisboa têm sido largamente supérfluos, quando não mesmo directamente PREJUDICIAIS para o conforto dos utentes, tendo-se concentrado em aspectos como a grandiosidade, a arquitectura espampanante, o gasto de fundos (públicos!) em betão e mais betão, etc, em vez de se concentrarem naquilo que deveria ser prioritário o maior número de quilómetros de linhas no menor tempo possível e com a mais fácil acessibilidade possível para os utentes.</p>	<p>de informação (nomeadamente custos com cada componente) que nos permita avaliar o comentário efectuado.</p> <p>É interessante verificar que recebemos um comentário quase em sentido contrário.</p>
<p>Na mesma página fala-se de "políticas de restrição ao transporte individual", mas não se prioriza tais medidas. Em minha opinião, deve ser dada prioridade ao combate ao estacionamento ilegal e ao estacionamento gratuito (isto é, todo o estacionamento deve ser legal e pago) e às vias dedicadas ao TPC. Medidas como zonas de circulação condicionada, acalmia de tráfego, e portagens, têm prioridade mais reduzida ou podem nem vir a ser necessárias (caso das portagens).</p>	<p>O GEOTA concorda com a necessidade de priorizar as medidas, embora tal prioridade também dependa dos locais.</p> <p>O texto foi reformulado.</p>
<p>Na página 20 refere-se que os parques de estacionamento dissuasores "deverão ser gratuitos ou tarifados a baixo custo". Não concordo de forma nenhuma. Esses parques deverão ser tarifados a preço de custo – isto é, com taxa de lucro zero -- mas NUNCA GRATUITOS. O princípio do utilizador-pagador e do poluidor-pagador deve ser aplicado. Quem vem de carro para a estação de comboio deve pagar mais do que quem vem a pé. Quem usa o parque, seja esse parque "dissuasor" ou não, deve, no mínimo, pagar por esse parque (pela sua construção, iluminação, segurança, manutenção, etc).</p> <p>O preço do parque não deve ser suportado por quem anda a pé e não o utiliza.</p>	<p>O GEOTA concorda que, por norma, os parques devem ser tarifados. No entanto, podem existir situações em que, como medida de forte incentivo, se opta pela gratuitidade, sendo certo que tal se trata de um subsídio.</p>
<p>Na mesma página diz-se que "os índices de estacionamento para habitação devem ser alterados" para valores mais altos. NÃO CONCORDO DE FORMA NENHUMA. A construção de estacionamento subterrâneo, por debaixo dos prédios, é em muitos casos impossível (impossibilitando na prática a substituição de prédios velhos por prédios novos) e noutros casos é extremamente onerosa. Tem também impactes hidrogeológicos -- imagine-se uma rua inteira de Lisboa com dois andares abaixo do solo em garagens.</p> <p>A disponibilidade de garagens discrimina contra aqueles moradores que optem por não ter carro, fazendo-os pagar pelos lugares de estacionamento que não utilizam. O princípio deverá ser o do</p>	<p>O texto foi reformulado para melhor esclarecimento da nossa ideia, uma vez que o índice também deve depender do local.</p>

<p>UTILIZADOR-PAGADOR: quem quiser ter um lugar de garagem no seu prédio, que o pague; e quem quiser estacionar na rua, que pague também. Não se deve estimular a criação de garagens sobre-dimensionadas, as quais estimulam uma desmesurada posse e utilização de automóveis particulares.</p>	
<p>Nessa mesma secção de estacionamentos, falta uma medida IMPRESCINDÍVEL: uma política agressiva de colocação de pilaretes (mecos) e de outros obstáculos FÍSICOS ao estacionamento em cima dos passeios. É IMPRESCINDÍVEL a colocação GENERALIZADA desse tipo de obstáculos físicos, IMPOSSIBILITANDO TOTALMENTE o estacionamento em espaços indevidos. Não basta fiscalizar o estacionamento ilegal -- É PRECISO IMPEDI-LO FISICAMENTE.</p>	<p>Sugestão aceite. Esta foi uma das sugestões já apresentada pelo GEOTA, por ex. para a Zona de Intervenção da EXPO 98.</p>
<p>Na página seguinte, afirma-se que é essencial o reforço da rede de metropolitano. Eu concordo, mas acrescentaria que O METROPOLITANO DEVE, SEMPRE QUE VIÁVEL, SER À SUPERFÍCIE (e não subterrâneo), dado que as linhas à superfície são muitíssimo mais baratas e têm duas vantagens suplementares: retiram espaço aos automóveis, e são muito mais cómodas e acessíveis para os utentes, em particular os utentes idosos, com > crianças, ou deficientes. Em particular, a linha de metropolitano Rossio - Santa Apolónia deve ser à superfície, abandonando imediatamente as tentativas disparatadas e caríssimas de a construir subterrânea. Acrescentaria também que no reforço da rede de metropolitano se deve dar prioridade total ao número de quilómetros de linha e ao número de passageiros a transportar, e DEVE SER FORTEMENTE DIMINUÍDO O GASTO DE DINHEIRO EM ESTAÇÕES GRANDIOSAS E SOBRE-DIMENSIONADAS. Acrescentaria ainda que, sobretudo na região suburbana, a distância entre estações deve ser significativamente aumentada, tornando o metropolitano mais rápido e menos dispendioso, com menos estações.</p>	<p>O GEOTA concorda que por vezes o metropolitano pode circular em superfície, tal como as linhas de metro ligeiro de superfície previstas.</p> <p>Relativamente à questão do metropolitano do Terreiro do Paço, o GEOTA considera não dispor de elementos suficientes para se pronunciar.</p>

Luís Lavoura (comentário 2)

Comentário	Resposta
<p>Quero felicitar o GEOTA pelo excelente debate que ontem teve lugar nas instalações da FLAD sobre mobilidade na área urbana de Lisboa.</p> <p>O debate foi muito participado, tanto por representantes institucionais como por cidadãos comuns, o que é altamente positivo. Os conferencistas (Nunes da Silva e José Manuel Viegas) deram valiosos contributos para a solução</p>	

<p>dos problemas de mobilidade na AML, não se ficando por generalidades e intenções pias.</p>	
<p>Realço a muito completa exposição de José Manuel Viegas. Muitas e boas ideias. Falou muito da génese dos problemas -- a suburbanização – e do combate a essa génese. Lugar de destaque para duas medidas:</p> <p>1) Revisão do financiamento autárquico. As autarquias têm que passar a depender do parque construído, e não de novas construções.</p> <p>2) Revisão da lei das rendas. O objectivo principal é mobilizar para o arrendamento todas as casas devolutas que por aí há. Isso só por si poderia diminuir em 30% os afluxos diários de carros a Lisboa.</p> <p>A revisão da lei das rendas é, a meu ver, simples. Num primeiro passo nem é necessário mexer nas rendas antigas. Basta falar de rendas novas.</p> <p>Estas têm que ser totalmente liberalizadas. Um contrato de arrendamento típico teria um período de validade arbitrário, a combinar entre senhorio e inquilino, período durante o qual o valor da renda estaria fixo.</p> <p>No fim da vigência desse contrato o senhorio e inquilino poderiam fazer um novo contrato, mais uma vez de duração arbitrária, com novo valor da renda, mais uma vez a combinar entre ambos. O Estado deixaria de se imiscuir em coisas como o aumento do valor das rendas (o qual seria feito apenas no fim da vigência de contratos, e teria o valor que inquilino e senhorio combinassem) e a duração dos contratos (a qual tanto poderia ser de um mês como de dez anos). Bastaria uma lei assim para</p> <p>dar aos potenciais senhorios a segurança de que as suas propriedades não seriam "usurpadas" pelo Estado a favor dos inquilinos e, portanto,</p> <p>para os estimular a arrendar as suas propriedades, pelo tempo que lhes fosse conveniente, em vez de as manterem desocupadas.</p> <p>Num segundo passo, entretanto, será necessário mexer nas rendas antigas para, pelo menos, retirar a possibilidade de haver mudanças de inquilino sem alteração do valor da renda. Essa possibilidade é especialmente dramática no caso dos estabelecimentos comerciais, os quais mudam de mãos</p> <p>e de ramo continuando a sobreviver à custa das rendas miseráveis que</p> <p>pagam, impedindo dessa forma a reconstrução de prédios inteiros. Pura e simplesmente, o comércio tradicional de bairro não pode continuar a viver à custa das rendas baixas que paga.</p> <p>Realce também para a necessidade de alterar o regime das contribuições autárquicas, fazendo o imposto recair sobre o valor potencial da propriedade e não sobre o que nela efectivamente está. Esta medida foi referida por Nunes da Silva. É simples: se um terreno está descrito como "urbanizável" com prédios de três andares, então o</p>	<p>As questões relativas ao ordenamento do território foram já respondidas nos comentários anteriores. Realça-se que muitos destes temas têm vindo a ser discutidos pelo GEOTA, tal como a revisão das finanças locais.</p>

<p>proprietário desse terreno tem que pagar imposto como se o terreno estivesse efectivamente urbanizado com prédios desse tamanho. Em alternativa, o proprietário pode pedir para o terreno ser reclassificado como "não urbanizável" mas, nesse caso, ele deixa mesmo de ser urbanizável!!! Como disse Nunes</p> <p>da Silva, bastaria uma medida destas para acabar com todos esses problemas de "direitos adquiridos" de construção que atravessam anos e décadas sem nunca serem utilizados.</p> <p>Enfim, ficou claro que a mobilidade é, antes de tudo, um problema de ordenamento do território e de urbanismo, e que portanto as ONGAs, se querem falar de mobilidade, têm que ter a coragem de propôr medidas,</p> <p>por vezes bastante radicais, na área do urbanismo -- na forma como as pessoas fazem dinheiro com as suas propriedades urbanas.</p>	
<p>Realço também as críticas claras que José Manuel Viegas dirigiu a medidas propostas pelo GEOTA como o aumento da área de garagens nos prédios e (indirectamente) o estacionamento gratuito nos interfaces de transportes colectivos. José Manuel Viegas tem toda a razão: quem quer ter carro tem que pagar para o estacionar. Um carro a estacionar à borla ainda vá que não vá, mas é preciso impedir por todos os meios famílias com mais do que um carro - porque para essas famílias o transporte colectivo deixa, pura e simplesmente, de existir. Portanto, os prédios podem, quando muito, ter um lugar de garagem por fogo. Quem quer ter mais carros do que isso tem que pagar para os estacionar, na via pública ou em parques ou seja onde for. Também o espaço público em interfaces de transportes colectivos é espaço precioso, que custou muito dinheiro ao erário público e não pode ser oferecido à borla para alguns (os que têm carro) lá estacionarem o seu popó à borla durante todo o santo dia. Por exemplo, o espaço público junto a uma estação de metropolitano ou de combóio é espaço altamente valioso em termos comerciais, e portanto estacionar nesse espaço deve ser muito caro, e não muito barato. Ao pé das estações de metro e de combóio devem nascer centros comerciais, escritórios e grandes empresas -- não parques de estacionamento. Precisamente para que as pessoas passem a ir para os centros comerciais, para os escritórios e para as grandes empresas de metropolitano ou de combóio.</p> <p>Enfim, o GEOTA tem muitas ideias para desenvolver. Precisa é de ser Corajoso nas medidas que queira defender.</p>	<p>A maioria destas questões estão já respondidas nos comentários anteriores.</p> <p>Relativamente ao preço do estacionamento junto a estações de metropolitano, e de acordo com proposta do Prof. José Manuel Viegas, o GEOTA mencionou no texto esta proposta (desde que não nos estejamos a referir a estacionamentos dissuasores).</p>

Miguel Atanásio Carvalho

Comentário	Resposta
<p>- na secção 3.6.4 e na página 36 congratulam-se pelo aparecimento de projectos de eléctricos rápidos / metros de superfície nos arredores imediatos do concelho de Lisboa, e nos concelhos do sul do Tejo. Julgo contudo que estes projectos deixam algo a desejar pela fraca capacidade de interligação com outros transportes que têm à partida.</p>	<p>O GEOTA ainda não detectou exemplos desta situação, mas irá estar atento.</p>
<p>Não vejo que seja viável haver um transporte ferroviária da Caparica (por exemplo) até ao Pragal, outro transporte ferroviário até Sete-Rios e outro ainda a seguir. Considero mais frutífero o alargamento do actual sistema, do que a criação de outros sistemas quase que paralelos, de modo a que fosse possível viajar da Caparica até a Sete-Rios sem transbordos.</p>	<p>Existem limites (técnicos e económicos) à expansão do mesmo modo. No entanto, não dispomos de informação que nos permita avaliar a situação.</p>
<p>No que toca ao sul do Tejo, e desconheço se é tecnicamente possível, o ideal seria a o próprio Metropolitano ter uma extensão até Almada, Caparica, etc...</p>	<p>Ver comentário anterior.</p>
<p>Quanto aos eléctricos de superfície em torno a Lisboa, onde as infra-estruturas ainda deverão ser criadas, é imperativo que sejam as carruagens do Metropolitano a fazer esses percursos para impedir um elevado número de transbordos que seria altamente prejudicial</p>	<p>Ver comentário anterior.</p>
<p>No que toca ainda à interligação dos transportes públicos, acho um erro gravíssimo, e tenho pena que o GEOTA não o tenha apontado, a não existência de um passe para todos os transportes dentro do concelho de Lisboa, como acontece nas grandes cidades europeias. É certo que há o passe L, mas este não permite viajar nos comboios da CP e da Fertagus. Para sublinhar a extrema importância desta medida, lembro que as ligações ferroviárias Alcântara-Campolide-Sete-Rios-Entrecampos-Areeiro-Oriente, Benfica-Campolide-Rossio, Algés-Cais Sodré e Santa-Apolónia-Oriente estão altamente sub-aproveitadas no que toca à mobilidade interna do concelho. Os próprios bilhetes têm preços muito elevados.</p>	<p>O GEOTA refere no seu documento (ponto 4.3.7) esta realidade, sugerindo a criação de títulos de transporte intermodal.</p>
<p>- na página 34 afirmam que os automóveis que ocupam os espaço público roubando espaço aos peões e às bicicletas. Esta afirmação só fará sentido se considerarmos que o espaço das bicicletas é o mesmo dos peões, e portanto não o mesmo espaço dos automóveis. Esta perspectiva da bicicleta como meio lúdico é perigosa e contra-producente. A bicicleta deve ser encarada como meio de transporte válido e alternativo que é.</p>	<p>O GEOTA considera que a bicicleta é uma alternativa de deslocação e não só um meio lúdico. Neste sentido, reforçamos esta ideia no nosso texto.</p>
<p>Por último, julgo que deveria haver a possibilidade do transporte bicicletas nos transportes públicos, como acontece no Norte da Europa.</p>	<p>Actualmente tal é já possível, por exemplo no metropolitano e nos comboios em determinados horários. Concordamos que seria desejável que esta possibilidade fosse alargada, mas compreendemos a dificuldade de compatibilizar este objectivo com o número (excessivo) de</p>

	passageiros muitas vezes transportado. Assim, consideramos uma prioridade para o médio prazo.
--	---

Miguel Roque

Comentário	Resposta
<p>Apesar destas todas estas medidas e intenções não posso deixar de demonstrar a minha profunda desilusão pela omissão na divulgação mas inclusão nas limitações de um meio de transporte privado que, apesar de ir contra a intenção de alargar o uso dos transportes públicos, se apresenta como a alternativa mais racional ao caótico trânsito que se verifica hoje em dia.</p> <p>Estou, obviamente, a falar do Motociclo. Em todas as campanhas efectuadas nunca se fala do motociclo, porém este sofre sempre as mesmas limitações impostas aos Carros. Li o vosso documento, não de uma forma detalhada, e não vi uma única referência ao motociclo. Não posso dizer que V.Exs o atacam, mas também não posso dizer que o defendem.</p>	<p>O GEOTA concorda que no documento elaborado o motociclo não foi devidamente considerado.</p>
<p>Nas principais cidades Europeias, Paris, Londres, Barcelona, etc, aquando do dia nacional sem carros é permitida a circulação aos motociclos, algo que não acontece cá. Na recente implementação de portagens no centro de Londres os motociclos não pagam, será que semelhante atitude seria tomada em Portugal?</p>	<p>É certo que os impactes ambientais provocados pelos motociclos, na generalidade dos casos, são menores do que os provocados pelos automóveis (pensando em impacte por passageiro). No entanto, o GEOTA não considera que seja um bom princípio a sua livre circulação no “Dia sem carros”. Somos da opinião que a primazia deve ser dos meios não motorizados e do transporte público colectivo.</p>
<p>Penso que não preciso de enumerar as inúmeras vantagens do motociclo em relação ao carro, mas posso afirmar que poluem consideravelmente menos (a cilindrada média de um motociclo será de 400/500cc), não há problemas de estacionamento, não estragam as estradas, consomem menos combustível, e permitem mobilidade total ao seu utilizador. No entanto não deixam de ser considerados veículos de luxo ao pagarem o selo de imposto de circulação máximo. De notar que é de todo proibida estacionar motociclos nos parques de estacionamento de carros, sendo obrigatório estacionar em parques para motociclos. Estes quase não existem, e quando existem estão, normalmente, ocupados por carros.</p> <p>Moro na Margem Sul, Almada, e desloco-me diariamente para Lisboa, Avenida Rovisco Pais, e não levo mais de 25 minutos a fazer o trajecto. Convém notar que os consumos não são o único a ter em conta na poluição. O facto de o motociclo se deslocar mais rapidamente permite que o tempo em que se encontra a emitir gases poluentes, motor em funcionamento, diminui drasticamente devido ao tempo de deslocação.</p>	<p>O GEOTA considera não ter estudado suficientemente o caso para que seja possível pronunciar-se sobre o caso específico do imposto de circulação sobre os motociclos. No entanto, temos sido da opinião que este imposto não deve incidir somente sobre o valor patrimonial, mas deve ter uma componente que tenha em consideração os impactes ambientais, o que pode incorporar as preocupações patentes no comentário apresentado.</p>
<p>Deixo assim algumas sugestões como proposto no site, no caso de implementação de um sistema de regulação de tráfego no centro de Lisboa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - diferentes critérios de regulação consoante o número de pessoas dentro de um ligeiro de passageiros - entrada livre para motociclos 	<p>O GEOTA não desenvolveu trabalho que lhe permita analisar com pormenor as condições a que deve respeitar um esquema do tipo “portagem urbana”. No entanto, concorda que deve existir uma discriminação positiva do motociclo relativamente ao automóvel.</p>

- atribuição de uma senha de tempo limitado para as pessoas que pretendam fazer algo na zona abrangida mas de duração rápida. O excesso de tempo acarretará o pagamento da portagem normal	
--	--

Victor Marques

Comentário	Resposta
dificuldades em ler na integra o documento depois de impresso	Na primeira quinzena de Janeiro foi incluído na nossa homepage um versão em formato PDF para resolver este problema
não houve referência a algumas das entradas de Lisboa; nomeadamente a Calçada de Carriche e a via ferroviária sobre o Tejo	O GEOTA concorda que seria desejável conhecer os números relativos à Fertagus. Infelizmente, a informação que a DGTT nos facultou ainda não considera este eixo ferroviário. Por outro lado, a Fertagus não disponibiliza esta informação na internet. No entanto, e por falta de tempo, não nos foi possível contactar directamente a Fertagus solicitando estes dados. Este é um trabalho em aberto, sendo este um dos muitos caminhos a completar. Relativamente à Calçada de Carriche, nesta versão incluímos os tráfegos médios diários dos principais eixos de entrada em Lisboa, onde se inclui a A8.
os valores apresentados sobre o número de entradas em Lisboa por via rodoviária não coincidem com os valores apresentados por áreas geográficas.	O GEOTA reformulou a apresentação destes números, de modo a distinguir claramente a contribuição de determinado conjunto de concelhos para as entradas/saídas em Lisboa do tráfego médio diário (TMD) em determinados eixos. Na realidade, o TMD depende não só no número de pessoas que se deslocam, mas também das alternativas colocadas (TI, TC e números de vias).
de forma a mudar as mentalidade, há que ser-se mais agressivo, por exemplo, tratar em termos de divulgação e de Marketing os investimentos em transportes públicos como se fossem investimentos privados, contudo não deixando de evidenciar os seus benefícios de uma forma quase pedagógica	O GEOTA concorda inteiramente. Em nossa opinião esta ideia está já presente no documento.
identificar eixos prioritários de transportes públicos, existentes ou a criar, restringindo o uso de transporte particular nestes eixos	O GEOTA concorda, considerando que este deve ser um dos objectivos do Plano de Mobilidade da desenvolver pela Autoridade Metropolitana de Transportes.
passar os custos ambientais de usos de transportes individuais aos seus utilizadores de uma forma clara e transparente. Por exemplo, quando se atinge um determinado nível de poluição (emissões, ruídos, etc...), fazer pagar aos automobilistas taxas de acesso à Lisboa directas (portagens) ou, se preferirem, indirectas (através de parques de estacionamento situados na periferia)	O GEOTA concorda com a necessidade de internalização dos custos, ou seja, quem utiliza o TI deve "pagar" mais do que quem utiliza o TC. A transferência de fundos poderá ser feita pela futura autoridade metropolitana de transportes, a qual deve assegurar a transparência requerida.
o dinheiro obtido no ponto anterior só poderia ser utilizado na promoção ambiental	O GEOTA concorda, considerando que a promoção do TC deve ser considerada nesta categoria.
tornar transparentes as opções em termos de novos investimentos em transportes públicos, evidenciando ao público as seguintes variáveis: valor do investimento por utilizador potencial, vantagem ambiental, etc...	Infelizmente, a justificação dos investimentos públicos raramente segue este princípio. O GEOTA tem vindo a defendê-lo ao longo dos anos. Se este princípio fosse seguido, certamente alguns empreendimentos não teriam sido feitos (ex. Ponte Vasco da Gama) e outros podem ser evitados (ex. Túnel das Amoreiras).

<p>perante o decréscimo da utilização de certos meios de transportes públicos como acontece com o comboio, há que hierarquizar os transportes públicos por grau de importância ambiental e económica, favorecendo alguns relativamente a outros, através, por exemplo, de uma política tarifária subsidiada;</p>	<p>O GEOTA considera que a hierarquização do TC deve ser efectuada em sede de planeamento, o qual deve competir à futura autoridade metropolitana de transportes.</p>
<p>de forma a permitir um melhor "auto-planeamento", obrigar o licenciamento de novas construções a seguir certas regras, como sejam: a ligação a transportes públicos já existentes e caso ainda não existem na área, o dono da obra terá que participar a ligação, como já se faz para o gás e a electricidade</p>	<p>O GEOTA considera esta proposta muito interessante, tendo-a incluída no documento.</p>
<p>relacionar a construção de fogos a um número mínimo de lugares de estacionamento para o público em geral; relacionar também a construção de novos fogos com a existência de espaços verdes, etc...</p>	<p>Índices deste género estão já previstos na lei geral ou nos PDM da área. Em nossa opinião, o que se verifica é que em termos de equipamentos e espaços verdes estes índices são baixos.</p>
<p>mostrar as vantagens da gestão integrada dos transportes através da AMT com base em exemplos concretos.</p>	<p>Na Europa existem 3 grandes modelos de gestão de transportes urbanos (informação incluída em 3.2.2). Mais do que discutir qual o melhor modelo, interessa implementar um que se adapte à realidade da AML (operadores, poder local e central, etc.).</p>

5. Conclusão

Com este trabalho julgamos ter contribuído para que exista uma melhor fotografia sobre a mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa e, essencialmente, para a sua melhor divulgação.

Retratada a situação, apresentámos um conjunto de propostas tendo como objectivo a melhoria da mobilidade, e conseqüente melhoria do desempenho ambiental e da qualidade de vida das pessoas, que pode resultar da poupança de tempo gasto em deslocações.

Para além das reflexões feitas pelo GEOTA ao longo do tempo, tanto o diagnóstico como as propostas foram visivelmente melhoradas pelos contributos recebidos na sessão pública que organizámos e durante o período de discussão pública que dinamizámos. Dispusemo-nos a ouvir especialistas em transportes e ordenamento do território, responsáveis políticos do poder local e central, operadores de transportes e infra-estruturas, organizações não governamentais e qualquer cidadão interessado na questão.

A utilidade deste trabalho e o reflexo que pode ter na definição das políticas para estas matérias só poderá ser avaliada com o passar do tempo. Estamos, no entanto, convictos que cumprimos o nosso papel de organização não governamental de ambiente.

Para terminar, resta lembrar que este é um trabalho em aberto, onde muitas pistas estão por explorar e desenvolver. Continuaremos a trabalhar nesta área e daremos os nossos contributos, na medida do que nos for possível. Destacamos a criação da autoridade metropolitana de transportes (modelo e competências) e o importante trabalho que esta entidade deverá desempenhar, nomeadamente o desenvolvimento de um plano de mobilidade para a Área Metropolitana de Lisboa, peça fundamental para articulação de políticas e projectos.

6. Referência bibliográficas

- Carris; Câmara Municipal de Lisboa; Metropolitano de Lisboa (2003), *Metro Ligeiro de Superfície Linha Falagueira-Sta Apolónia* (panfleto), 2003
- Costa (1996), *Sistemas de gestão de transportes urbanos em grandes aglomerados urbanos*, Nuno Marques da Costa, Centro de Estudos Geográficos, 1996
- DGA (2001), *Relatório de Estado do Ambiente 2000*, Direcção Geral do Ambiente, 2001.
- DGE (2002), *Energia Portugal 2001*, Direcção Geral de Energia, 2002.
- DGTT (2000), *Mobilidade e Transportes na AML 2000*, Direcção Geral de Transportes Terrestres – Delegação de Transportes de Lisboa, Fevereiro de 2000.
- DGTT (2001), *Evolução do Sector dos Transportes Terrestres - Documento síntese*, Direcção Geral de Transportes Terrestres, Junho de 2001.
- Diâmetro; DGTT AML; CML (2001), *Guia Informativo de Transportes na Área Metropolitana de Lisboa*, Diâmetro – Estudos e Projectos, DGTT, AML e CML, Dezembro de 2001.
- GEOTA (2003), *Agenda de Política de Ambiente do GEOTA*, Janeiro de 2003
- IA (2002), *Relatório de Estado do Ambiente 2001*, Instituto do Ambiente, Setembro de 2002
- IEA (2001), *Saving oil reducing CO₂ emissions in transport – options and strategies*, International Energy Agency, 2001.
- INE (1995), *Inquérito aos orçamentos familiares 1994/95*, Instituto Nacional de Estatística, 1995.
- INE (2002), *A Região de Lisboa e Vale do Tejo em 2001: Análise dos resultados Preliminares dos Censos*, Instituto Nacional de Estatística, Junho de 2001.
- NE, MOPHT (2003), *Movimentos Pendulares na Área Metropolitana de Lisboa 1991-2001 (primeiros resultados)*, Instituto Nacional de Estatística, Auditoria Ambiental do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação e Gabinete de Estudos e Planeamento do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação, Fev. 2003
- Metropolitano de Lisboa (2002), *Dados gerais – Procura de transporte*, <http://www.metrolisboa.pt/proctrans.htm> (12-11-2002), Metropolitano de Lisboa, 2002.
- Metropolitano de Lisboa (2002a), *Quem somos – Obras em curso*, <http://www.metrolisboa.pt/obras.htm> (12-11-2002).
- Metropolitano de Lisboa (2002b), *Quem somos – Prolongamentos em estudo*, <http://www.metrolisboa.pt/futuro.htm> (12-11-2002).
- ONTT (2001), *Observatório da Nova Travessia do Tejo em Lisboa – Ponte Vasco da Gama – Relatório final do projecto*, Comissão de Coordenação Regional de Lisboa e Vale do Tejo, Junho de 2001.
- Silva (2000), *O Projecto de Remodelação de Cacilhas: de terminal de transportes a espaço urbano qualificado* in Transportes Aquáticos e Interfaces Terra-Água, Fernando Nunes da Silva, 2000
- Transportes em Revista (2002), *Os sistemas de capacidade intermédia – o metro ligeiro de superfície (MLS) nas circulares urbanas e periurbanas*, <http://www.transportesemrevista.com> (03-10-2002).

7. Ficha técnica

Este trabalho foi feito tendo por base, exclusivamente, trabalho voluntário. O trabalho directo (recolha de informação, organização, escrita e revisão, organização da sessão de 22 de Janeiro e promoção da consulta pública) demorou cerca de 245 horas. De seguida apresenta-se a equipa de trabalho, por ordem alfabética:

Anália Torres

António Cipriano

Filipa Ramalhete

Graça Serra

Isabel Apolinário

Jorge Palma

Patrícia Veloso

Pedro Costa

Contámos ainda com a colaboração de Sílvia Frazão, elemento mais recente do grupo de trabalho.

Tal como referido na Metodologia, este trabalho resulta de muitos anos de trabalho do GEOTA sobre esta temática. É assim justo destacar, pelo trabalho efectuado nestas temáticas, os nomes de: João Joanaz de Melo, Marlene Marques e Teresa Leonardo.

A capa foi elaborada por Sofia Gouveia Aragão, com arranjo gráfico de Rui Rodrigues.

Mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa Perspectivas e Propostas

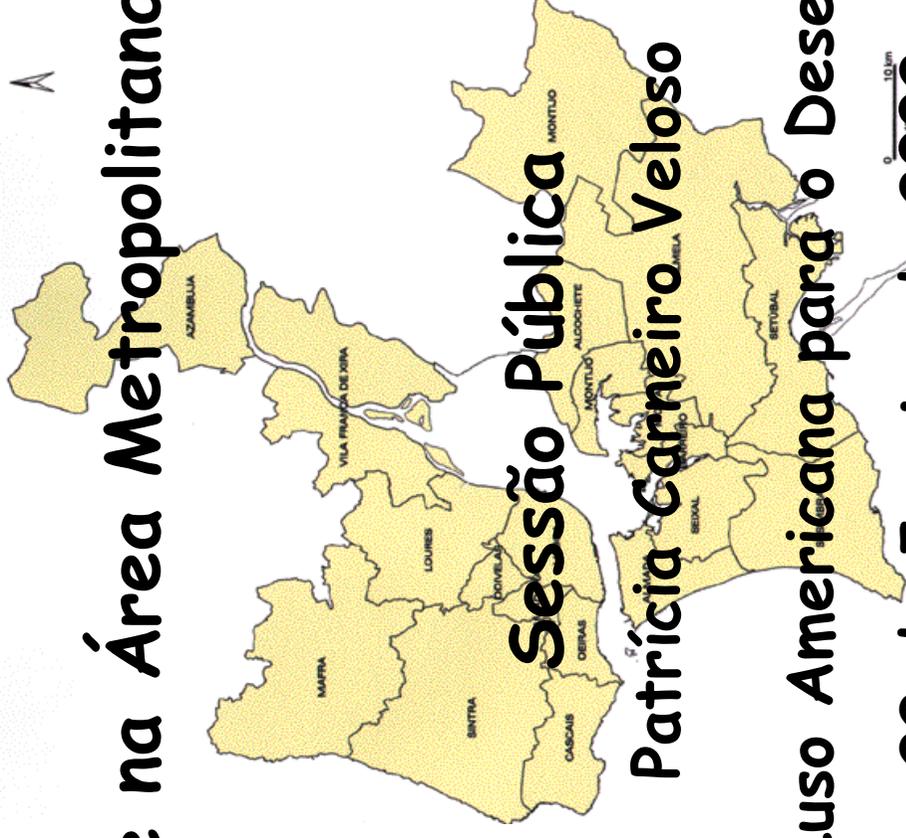
- Anexos -



Sol
03

Anexo I – Apresentações da sessão de 22 de Janeiro de 2003

Mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa



Sessão Pública
Patrícia Carneiro Veloso

Fundação Luso Americana para o Desenvolvimento
22 de Janeiro de 2002

Objectivos

- Quantificar uma realidade conhecida
- Organizar, aprofundar propostas que temos vindo a fazer
- Promover o debate entre os agentes (A.República, Governo, Câmaras Municipais, Operadores transporte e infra-estruturas, utilizadores)
- Aumentar a sensibilidade da opinião pública para o tema

- Preparação do documento
- Consulta pública (23 Dez a 26 Fev) -
colocação na página da internet
- Sessão de divulgação e debate
- Recepção de comentários
- Elaboração de relatório da consulta
(respostas)
- Elaboração de documento final

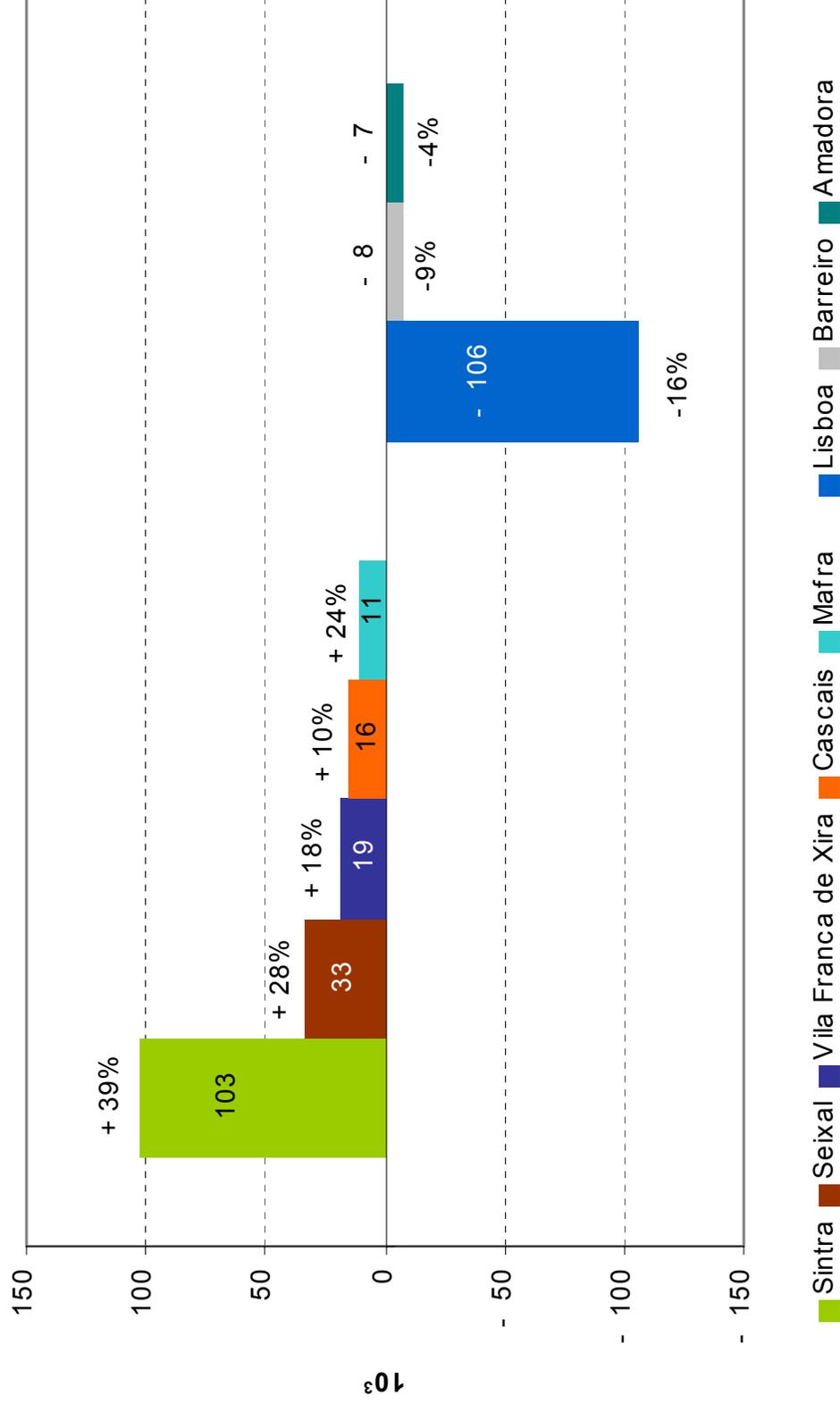
Abril 02

Dez. 02

22 Jan. 03

Até 26 Fev. 03

Variação da população entre 1991 e 2001 (Fonte - INE)

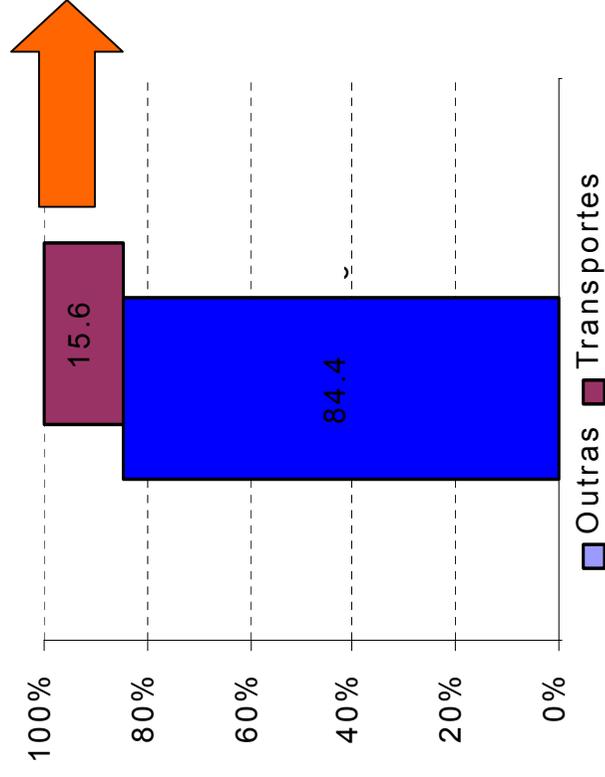
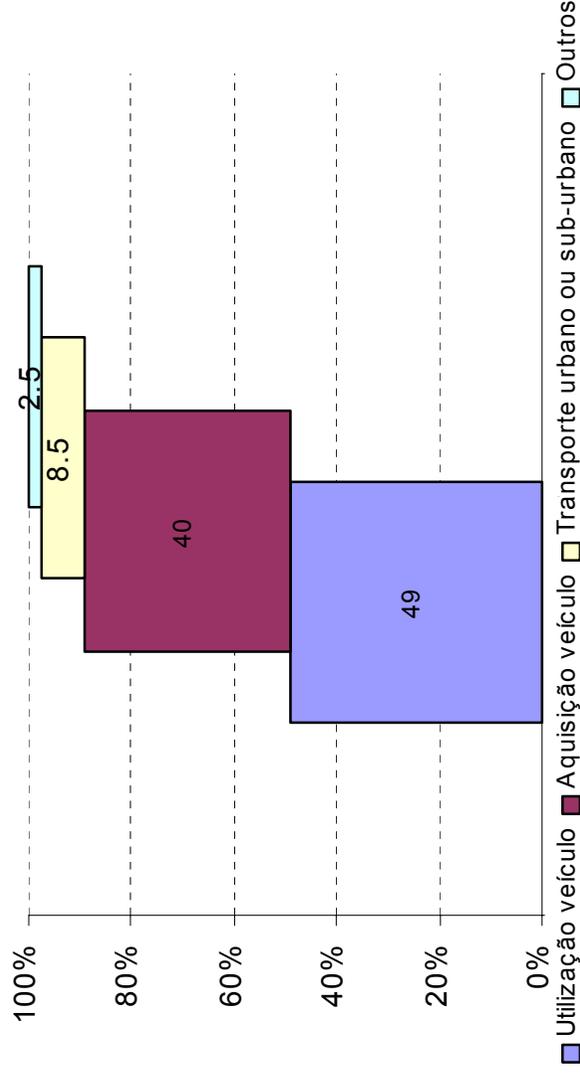


- Empregos afastaram-se do centro a um ritmo menor



Diagnóstico

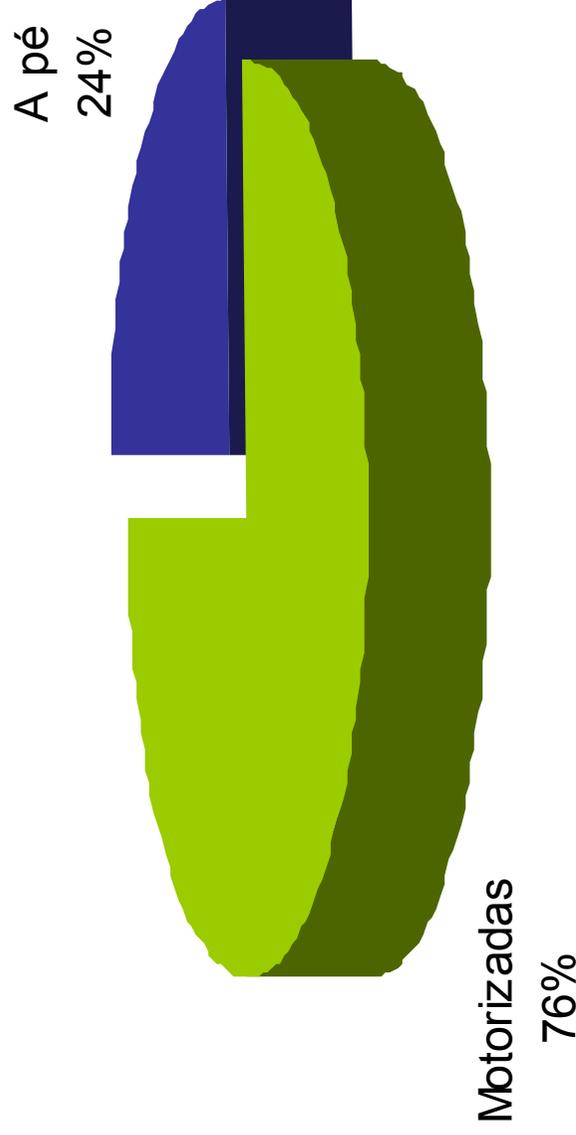
Custo com transporte das famílias (Fonte - INE)



■ O transporte pesa no orçamento familiar

Diagnóstico

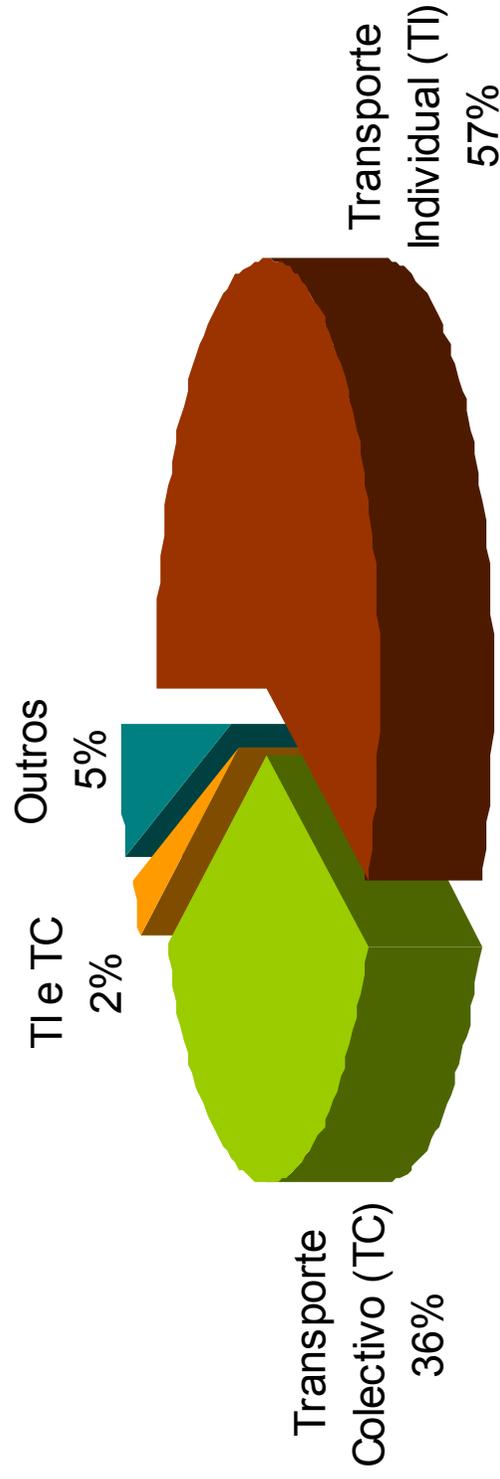
Viagens diárias residentes na AML (Fonte - DGTT)



- Transporte motorizado é dominante

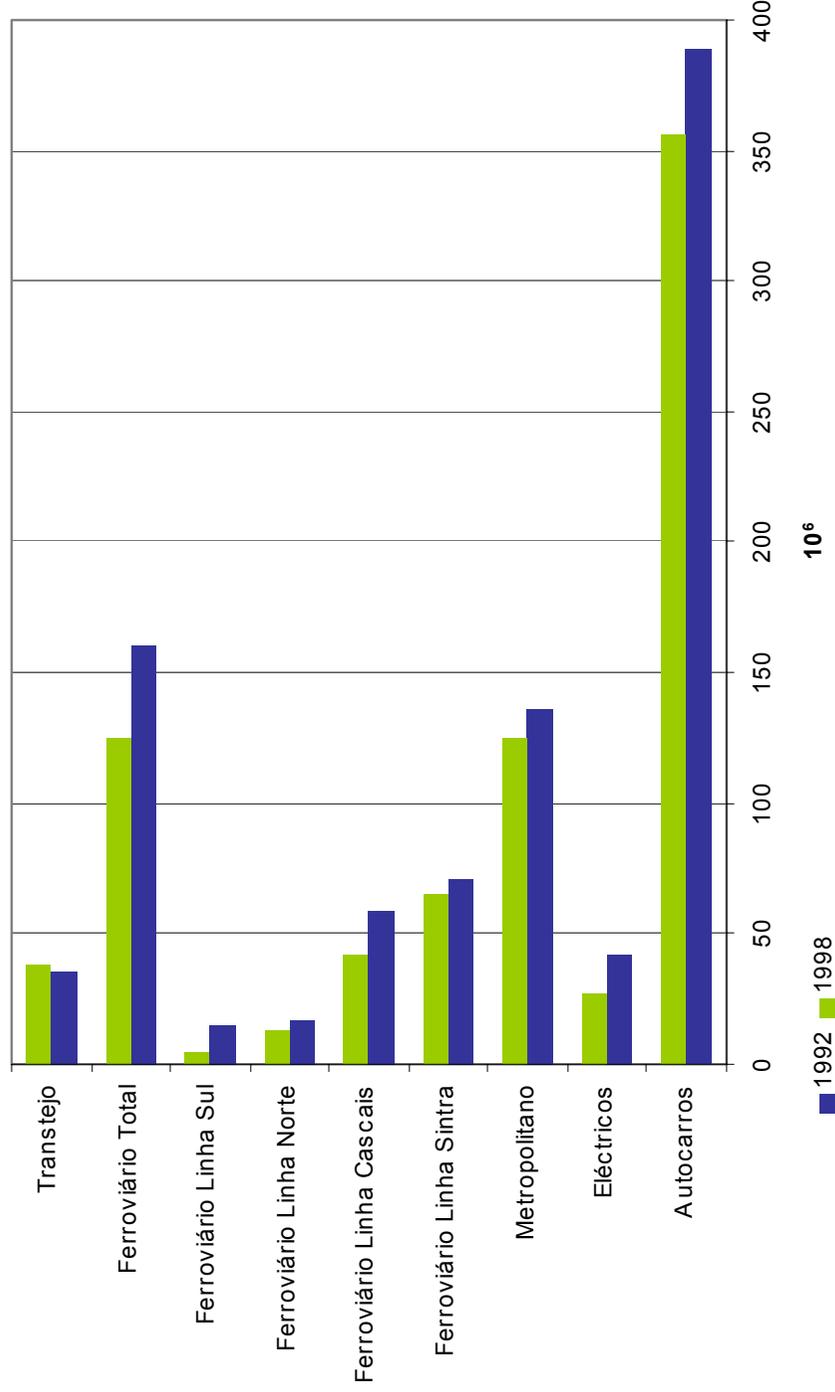
Diagnóstico

Viagens motorizadas diárias residentes na AML (Fonte - DGT)



- Transporte individual predomina

Número de passageiros transportados (Fonte - DGT)



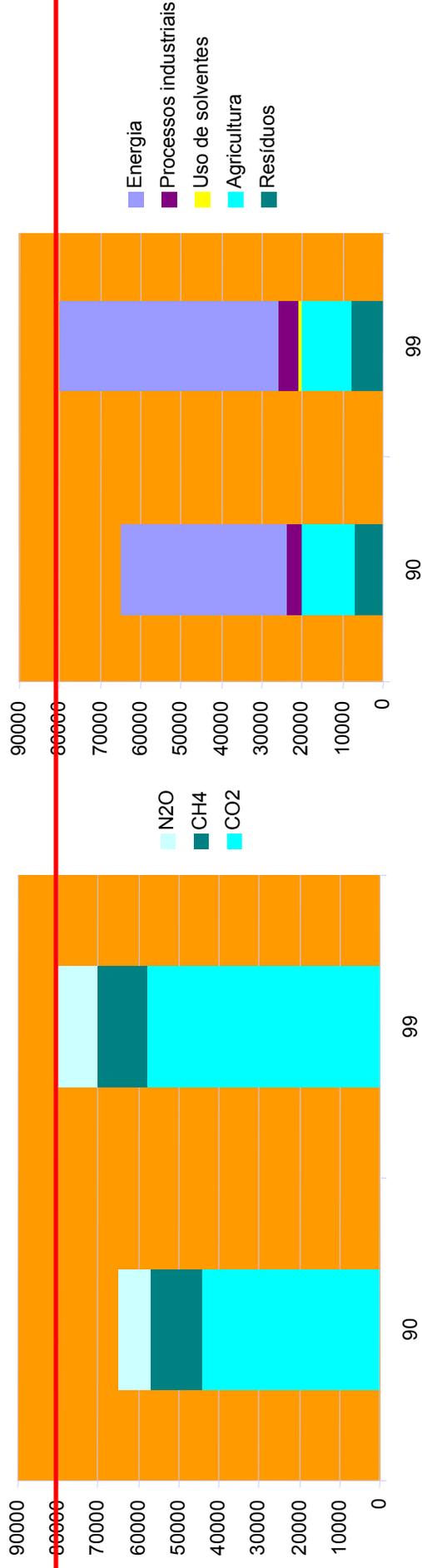
■ Apesar dos investimentos...perda de passageiros

Impactes ambientais:

- Alterações climáticas - 24% GEE total nacional, sector com um maior aumento nos últimos 10 anos - 80%
- Acidificação - 28% das substâncias acidificantes
- Ruído - um dos principais responsáveis

Diagnóstico

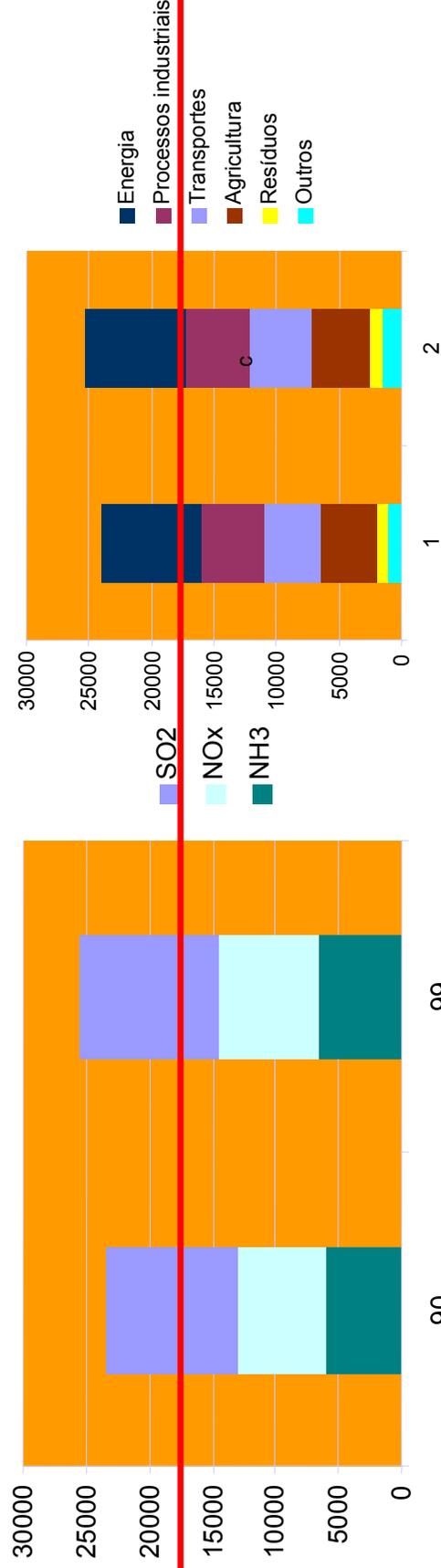
■ Emissões de GEE (kt de CO2 equiv.) em Portugal Continental e RA



Meta de Quioto para 2008 - 2012

Fonte: Relatório do estado do ambiente 2000, DGA

■ Emissões agregadas de substâncias acidificantes e eutrofizantes (kt de equiv. ácido) em Portugal continental e RA



Meta do protocolo de Gotemburgo para 2010

Diagnóstico

"A implantação de infra-estruturas (como a Ponte Vasco da Gama) teve como efeito intensificar o aumento da população nos concelhos directamente servidos com novas acessibilidades. (...) também a Área Metropolitana de Lisboa continuou a crescer em extensão, consumindo novos territórios rústicos ao mesmo tempo que continuou o processo de desertificação dos centros históricos, contrariando os princípios inerentes a um adequado ordenamento do território e ao desenvolvimento sustentável"

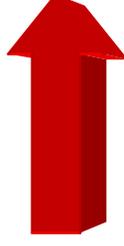
Propostas

Diagnóstico

Muitas deslocações, com especial destaque para os movimentos pendulares (casa/emprego/casa)

Transporte público colectivo tem perdido, em termos absolutos e relativos, passageiros, apesar de alguns investimentos que têm sido feitos

Taxa de motorização tem aumentado significativamente. O transporte individual é cada vez mais utilizado



Proposta

Correcto ordenamento do território (multifuncionalidade, povoar centro da cidade, evitar urbanização excessiva, etc.)

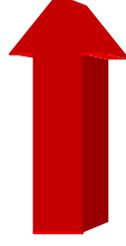
Prioridade aos transporte público colectivo:
-Ao nível do investimento, em detrimento de vias rodoviárias (excepto se dedicadas a TPC)
-Ao nível da operação, criando restrições ao transporte individual (portagens parquímetros, vias dedicadas, etc.)



Propostas

Diagnóstico

Descoordenação entre políticas para o sector. Falta de coordenação entre os diversos modos de transporte e visão do problema à escala errada (local ou nacional e não metropolitana)



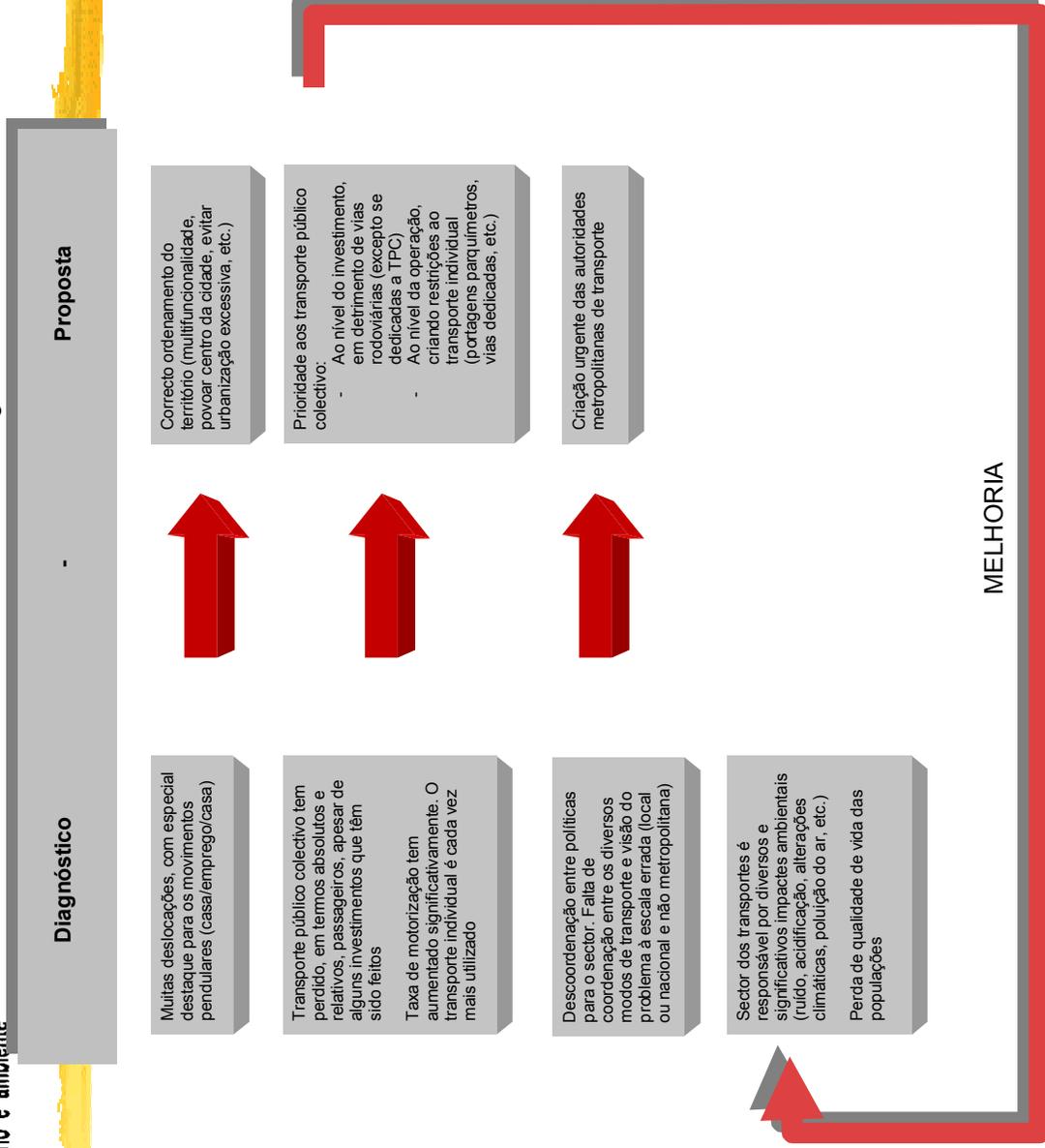
Proposta

Criação urgente das autoridades metropolitanas de transporte

Sector dos transportes é responsável por diversos e significativos impactes ambientais (ruído, acidificação, alterações climáticas, poluição do ar, etc.)

Perda de qualidade de vida das populações

Propostas



MELHORIA

Participe!

<http://www.despodata.pt/geota>

Até 26 de Fevereiro!

- **Direcção Geral dos Transportes Terrestres**
- **Comissão de Coordenação Regional de Lisboa e Vale do Tejo**
- **Direcção Regional do Ambiente e Ordenamento do Território de Lisboa e Vale do Tejo**

**Trav. Moinho de Vento, 17 - C/v Dt^a
1200 - 727 Lisboa**

Tel. 21 3956120 Fax. 21 3955316

geota@mail.telepac.pt

http://www.despodata.pt/geota

Reflexões para uma mobilidade sustentável

Fernando Nunes da Silva

Professor Catedrático do IST

Investigador Coordenador do CESUR

Seminário sobre a mobilidade na A.M.L. GEOTA - Auditório da FLAD

Lisboa, Janeiro de 2003

“Le transport est le symbole de la liberté individuelle. L’environnement est celui du bien collectif” .

Jean-Paul Meyronneinc. “Le transport face à l’environnement”. Ed. CELSE, Paris, 1998, pg.5

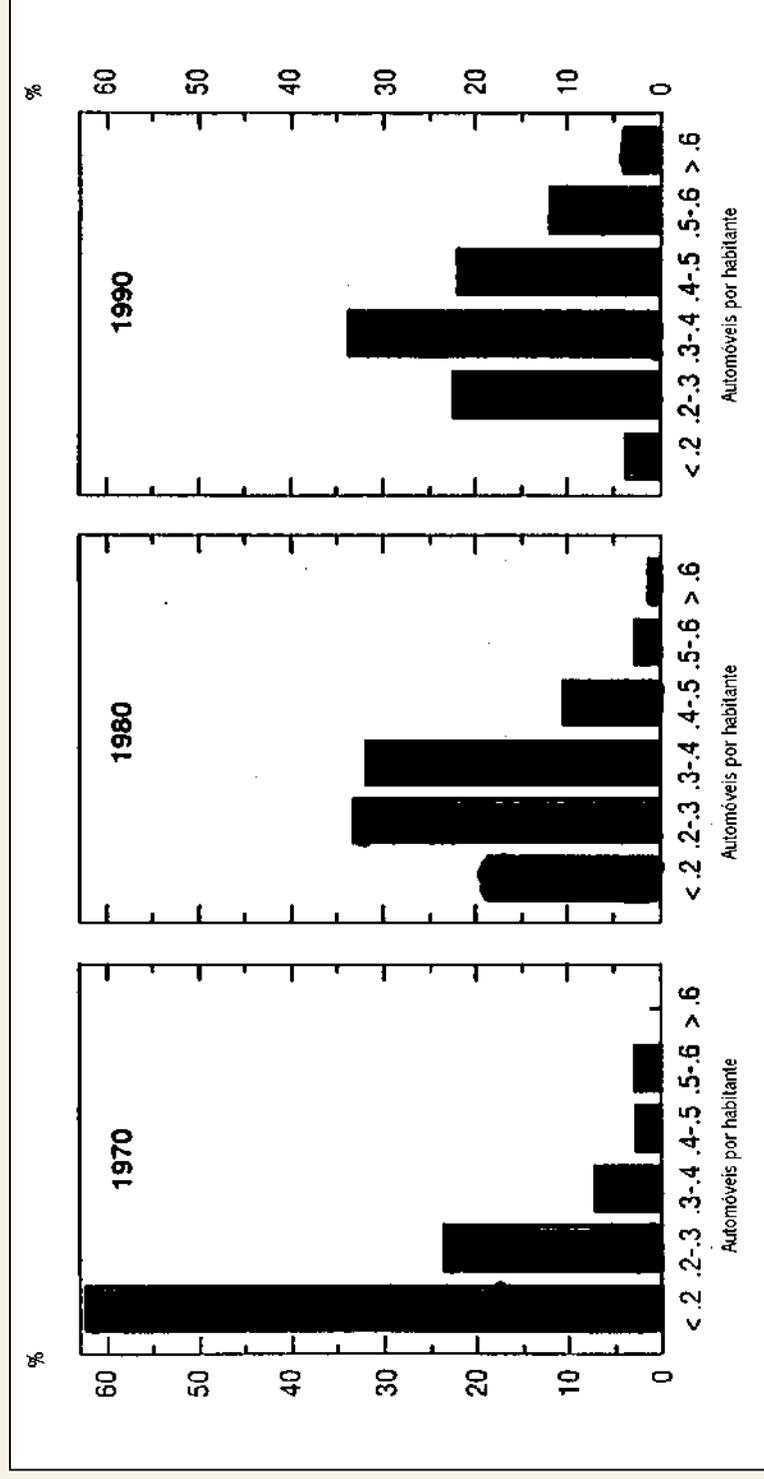
“ ... le transport public est désormais appelé à contribuer davantage (ou du moins autant) à la satisfaction de la collectivité [*décongestion des villes et préservation de l’environnement*] plutôt que de satisfaire directement les besoins individuels de ceux qui l’utilisent [*les moins nantis de la société*].”

José M. Viegas. “Le Défi de la Mobilité Urbaine”. Ed. UITP, Bruxelles, 2000, pg. 262

A situação actual no que concerne ao peso dos impactes ambientais associados ao sector dos transportes pode ser explicada através dos seguintes elementos fundamentais:

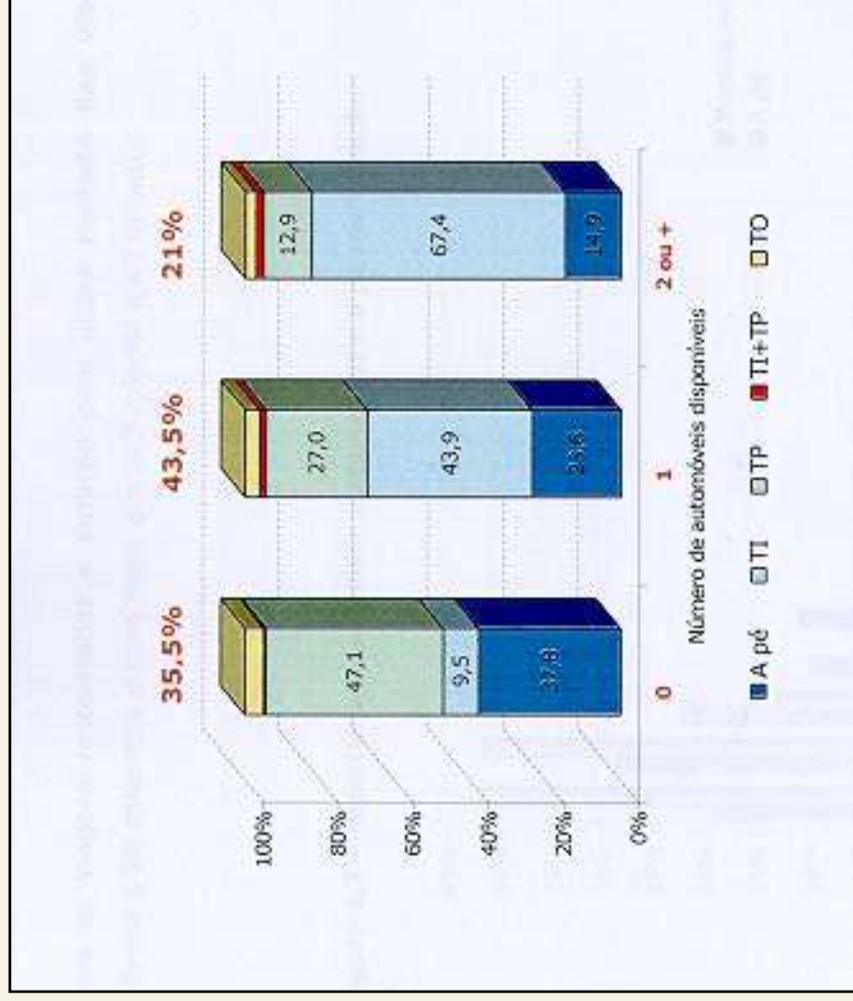
- **A difusão do automóvel e do transporte rodoviário de mercadorias**
- **A rápida evolução tecnológica dos transportes e o** consequente aumento da cobertura espacial das suas redes.
- **Em parte consequência, mas sem dúvida suportado por esta** evolução e desenvolvimento dos vários modos de transporte, o **processo de urbanização** acentua-se e generaliza-se.
- **As teorias urbanísticas do movimento moderno, ao proporem o zonamento funcional do uso do solo como resposta aos** malefícios e à insalubridade da cidade industrial, tiveram como efeito perverso uma excessiva especialização das várias parcelas do espaço.

Evolução da posse de automóvel nas cidades europeias (amostra de 59 cidades)



Fonte: Dasgupta, M (1993), "Urban Problems and Urban Policies: OECD/ECMT. Study of 132 Cities, " Conferência Internacional sobre "Travel in the City – Making it Sustainable", Junho 1993, Dusseldorf, OECD, Paris.

Repartição modal das viagens por número de automóveis disponíveis no agregado



Fonte: “Contributos para o PROTAML”, DGTT / DTL, Lisboa, 2000.

Evolução de alguns Indicadores de Pressão dos Transportes Rodoviários

	U. E. 15 (1970/97)	Portugal (1985/97)
Tráfego Rodoviário - veículos. km - veículos de mercadorias. Km	+ 140 % + 190 %	+ 390 % + 1020 %
Parque de Veículos - total de veículos - taxa de motorização	+ 180 % + 150 %	+ 50 % + 30 %
Infr. Rodoviárias - extensão total - auto-estradas	+ 190 %	+ 230 % + 260 %

27 Anos →

12 Anos! →

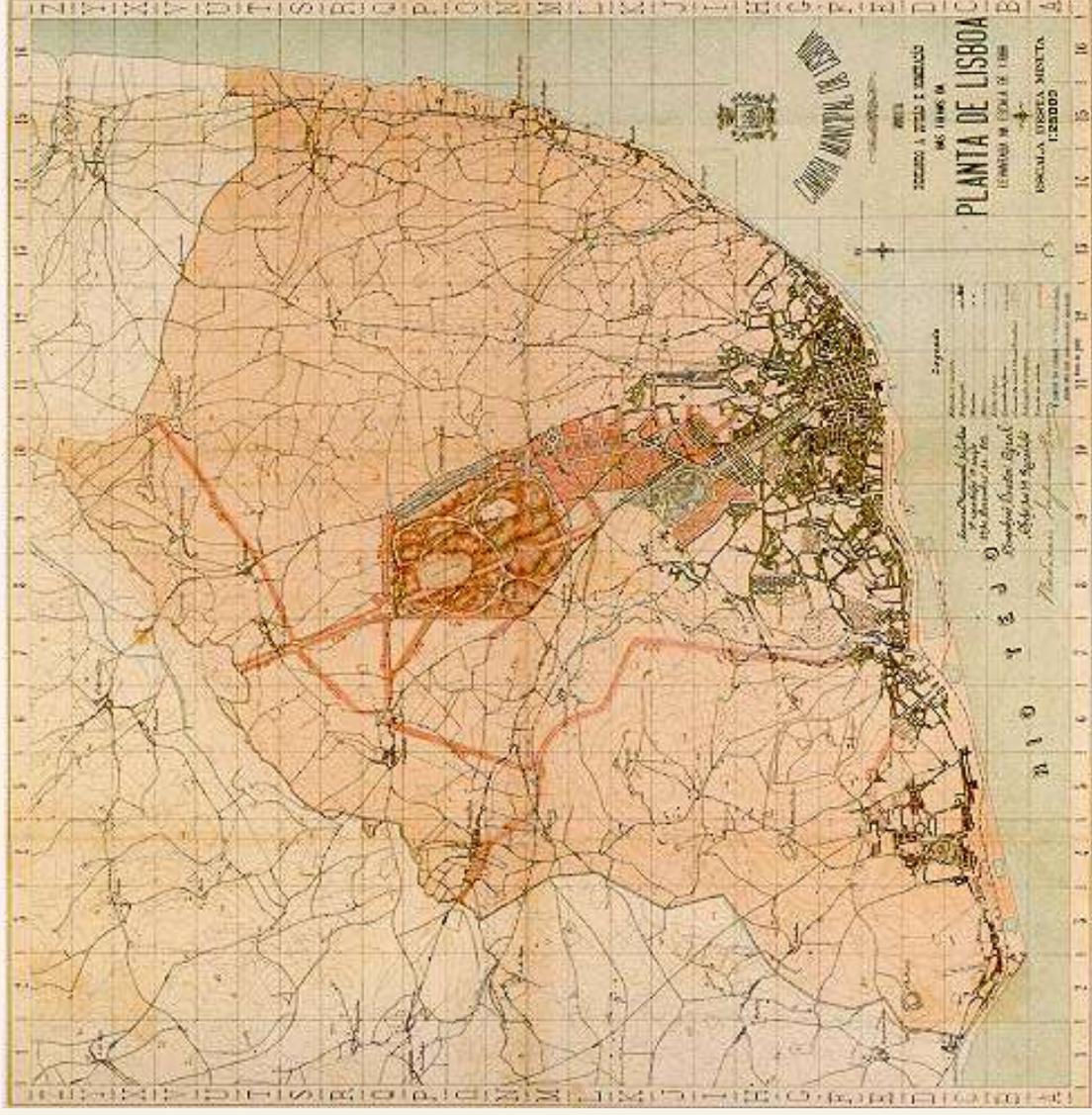
Evolução da população urbana

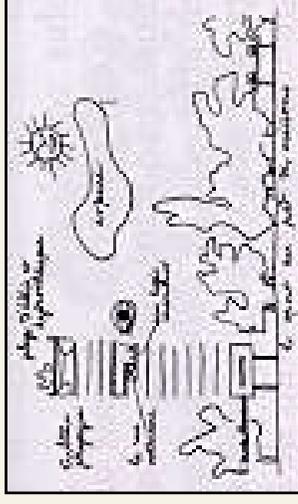


Fontes:

- (1) Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, « Relatório do Desenvolvimento Humano 2000 », pág.223, 2000, Trinova Editora, Lisboa
- (2) DGOTDU, « Indicadores urbanos do Continente 1999 », 1999, Lisboa
- (3) Flanagan, W., « Urban Sociology. Images and structure », pág. 25, 1995, Allyn and Bacon
- (4) Vries, J., « La urbanización de Europa 1500-1800 », pág. 262-274, 1987, Editorial Crítica, Barcelona
- (5) MPAT, « Relatório do estado do ambiente e ordenamento do território », 1987, Lisboa

Plano geral de melhoramentos de Lisboa, 1903





Desenhos de Le Corbusier representando a “*cidade radiosa*” onde cada fogo tem ligação directa com o céu e a arborização envolvente e as vias de circulação são sobre-elevadas de forma a não perturbarem os caminhos pedonais (1947).

Evolução da estrutura espacial das viagens motorizadas na Área Metropolitana de Lisboa

Viagens Internas à AML	ETRL (1973)	Inquérito à mobilidade (1997)	Δ 24 Anos %
No Interior de Lisboa	1 130 000	750 000	- 35
No interior da AML - Norte sem Lisboa	460 000	1 124 000	+ 145
No interior da AML - Sul	320 000	676 500	+ 110
Entre a AML- Norte e Lisboa	600 000	832 000	+ 40
Entre a AML - Sul e Lisboa	120 000	191 000	+ 60
Entre a AML - Norte e a AML - Sul	20 000	56 000	+ 180

Fonte: “Estudo de Transportes da Região de Lisboa”, DGTT, 1977.
 “Inquérito à Mobilidade na Região de Lisboa”, DGTT / INE, 1999.

Características da Ocupação do Território e Repartição Modal nas Áreas Metropolitanas de Paris e Lisboa

		Paris - Região "Ile-de-France"					Área Metropolitana de Lisboa				
		Pop. (10 ⁶)	P. T. (10 ⁶)	TI (%)	TC (%)	TNM (%)	Pop. (10 ⁶)	P. T. (10 ⁶)	TI (%)	TC (%)	TNM (%)
Cidade-Centro		2,15 (20%)	1,80 (35%)	24	47	29	0,57 (22%)	0,59 (54%)	34	35	31
	1^a Coroa	Subúrbio (10 a 20 Km)	4,00 (38%)	1,75 (34%)	41	30	29	1,75 (68%)	0,37 (34%)	39	40
Periferia (20 a 40 km)		55			20	25	42			36	22
2^a Coroa - > 40 Km		4,50 (42%)	1,55 (31%)	62	15	23	0,25 (10%)	0,13 (12%)	40	33	27
Total / μ		10,65	5,10	48	26	26	2,57	1,09	47	29	24

OBS: Valores de população e emprego para o ano de 1990 (+ -) / Repartição Modal para o ano de 1997 (Lisboa) e 1991 (Paris)

Fonte: "Planificação intégrée "Unibarnisme - Transports" et développement durable des des mobilités", Ph. Bovy (1999), UITP, México , 2000.

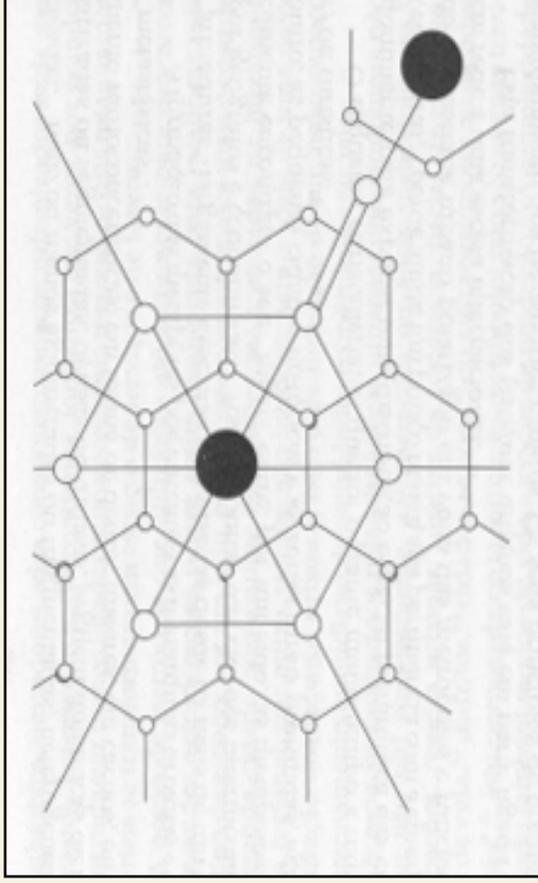
"Plan de déplacements urbaines de la région d' Ile-de-France", METL, Paris, 2000.

"Inquérito à mobilidade na A. M. de Lisboa", DGTT / INE, Lisboa, 1999.

Com a passagem de uma tipologia de *cidade-centro* – cidade orgânica, compacta e consolidada historicamente – à de *cidade-fluxo* – espaço urbano composto por “linhas” e “nós” ou “hubs and spokes”, cidade-sistema sem centro –, como as definiu recentemente Ostrowetsky (1995), a comunicação deixa de ser exclusivamente ou predominantemente física – pressupondo a continuidade –, para passar a ser cada vez mais uma proximidade tecnológica, onde o mais importante é a conectividade.

S. Ostrowetsky, "Deux modèles du savoir: ville-racine, ville-flux", in B. Duhem et al. (Ed.), "Ville et Transports -Actes du Séminaire, tome 2", Plan Urban, Direction de l'architecture et de l'urbanisme, Paris, 1995, pg. 267 a 271.

Modelo da estrutura urbana

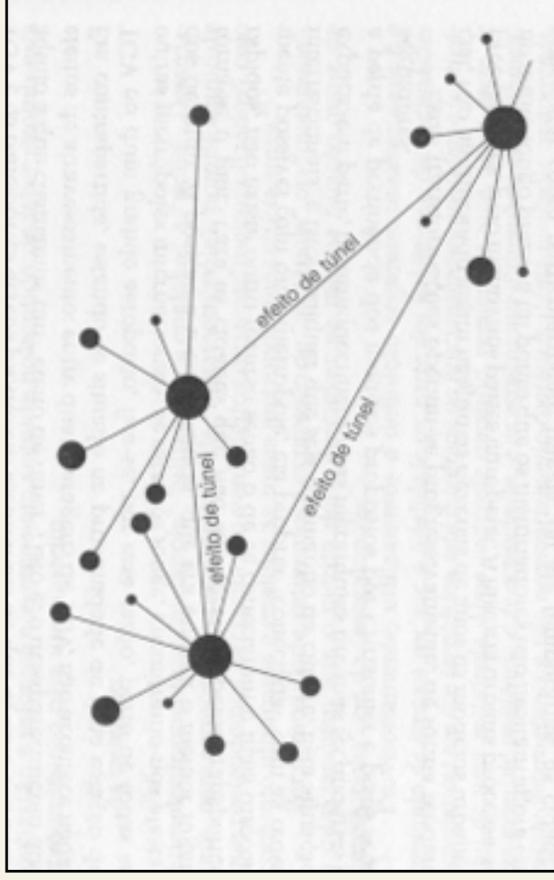


A evolução dos sistemas urbanos (i): rede christalleriana

Num sistema urbano tipo christalleriano, as cidades distribuem-se segundo uma hierarquia na qual a influência e as relações se processam em função da dimensão.

A evolução dos sistemas urbanos (ii): rede em hubs e spokes

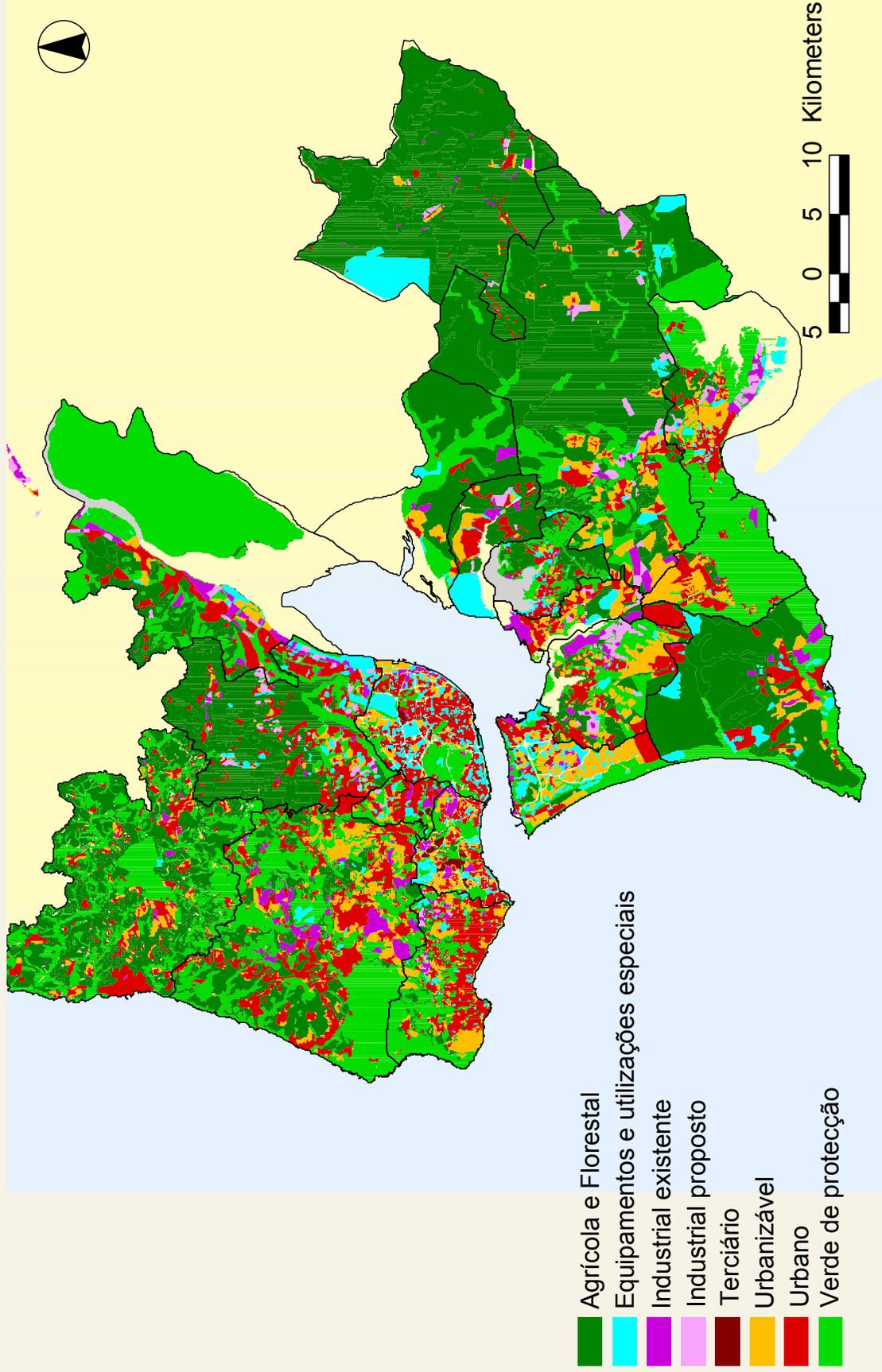
Num sistema urbano metropolitano, apenas as cidades maiores (hubs) mantêm relações directas com várias outras, enquanto as menores estão apenas ligadas directamente a uma cidade principal.



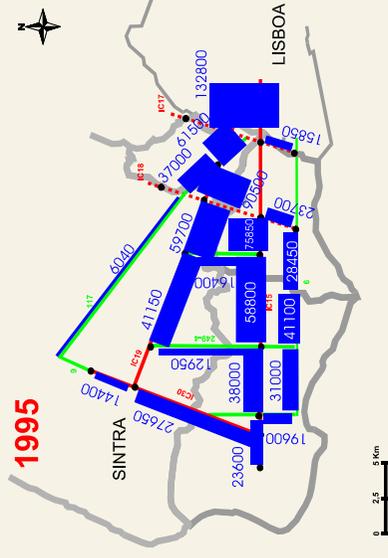
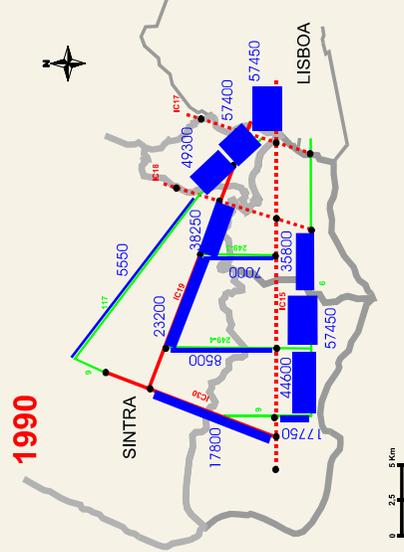
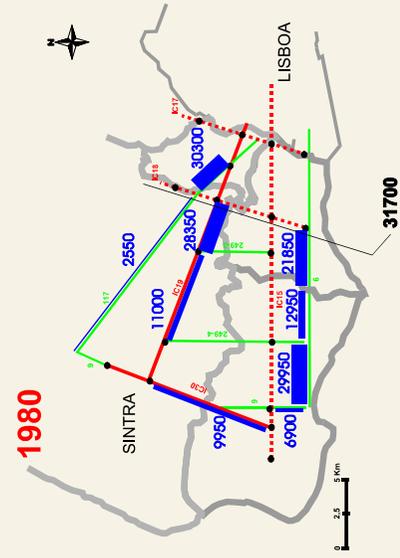
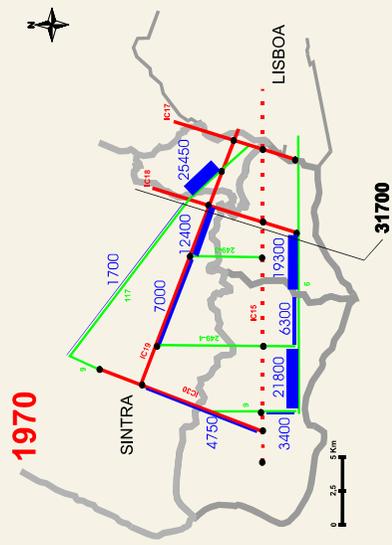
A Evolução dos Espaços Urbanos

	Da Cidade	À Aglomeração Urbano-Metropolitana
Forma	compacta e contínua	mosaico em descontinuidade
Polarização	monocêntrica concentrada	policêntrica linear e nodal
Crescimento	suburbano contíguo	extensivo disperso
Estrutura	regular; radio- concêntrica	labiríntica reticular
Limites	definidos zonados	adaptativos / variáveis difusos
Metáfora	“ilha”	“arquipélago” “nebulosa”

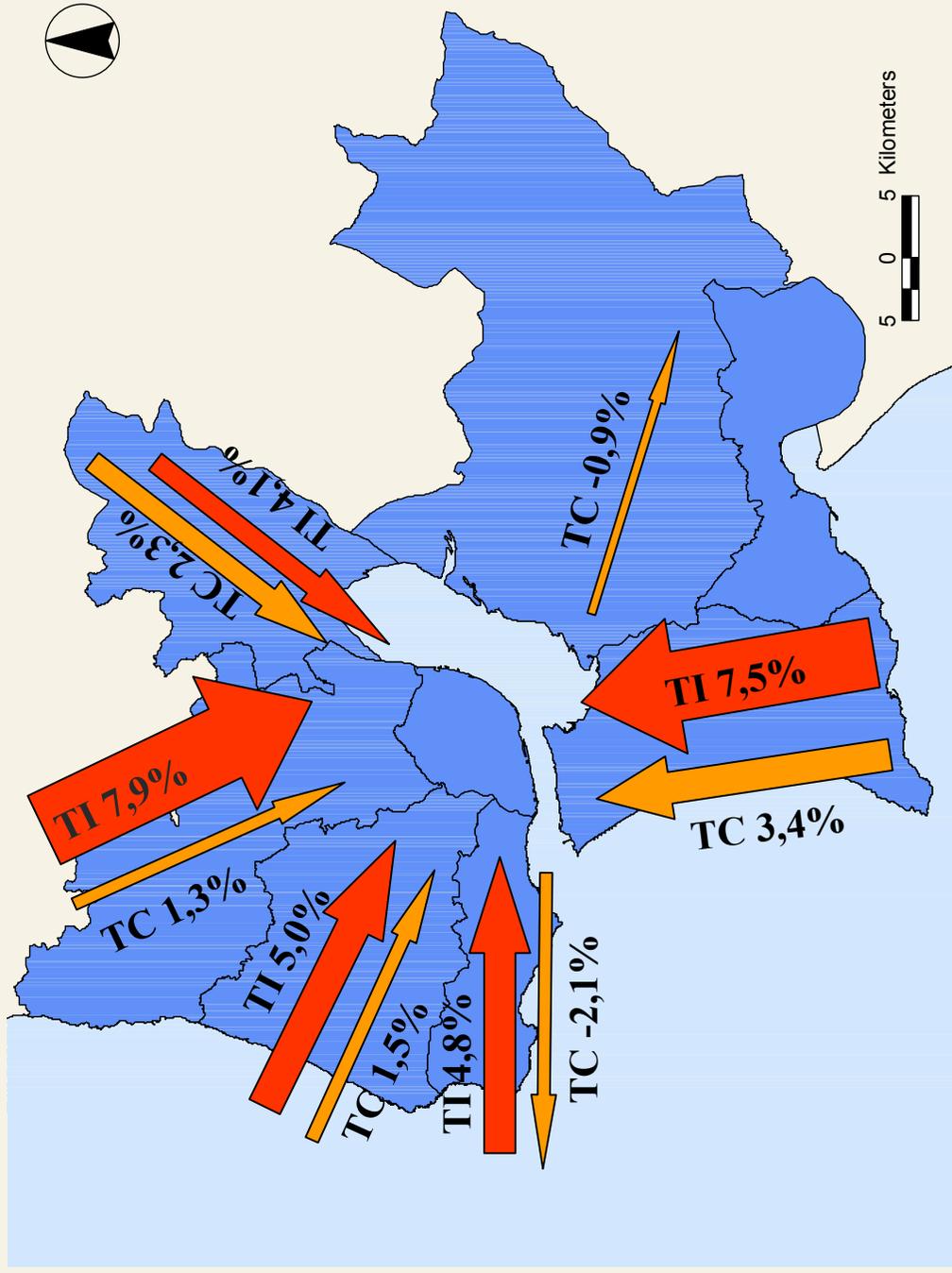
Uso do solo na Área Metropolitana de Lisboa



Aumento do tráfego radial em direcção a Lisboa



Evolução do número de viagens por modo de transporte e corredor de acesso (1980-1990)

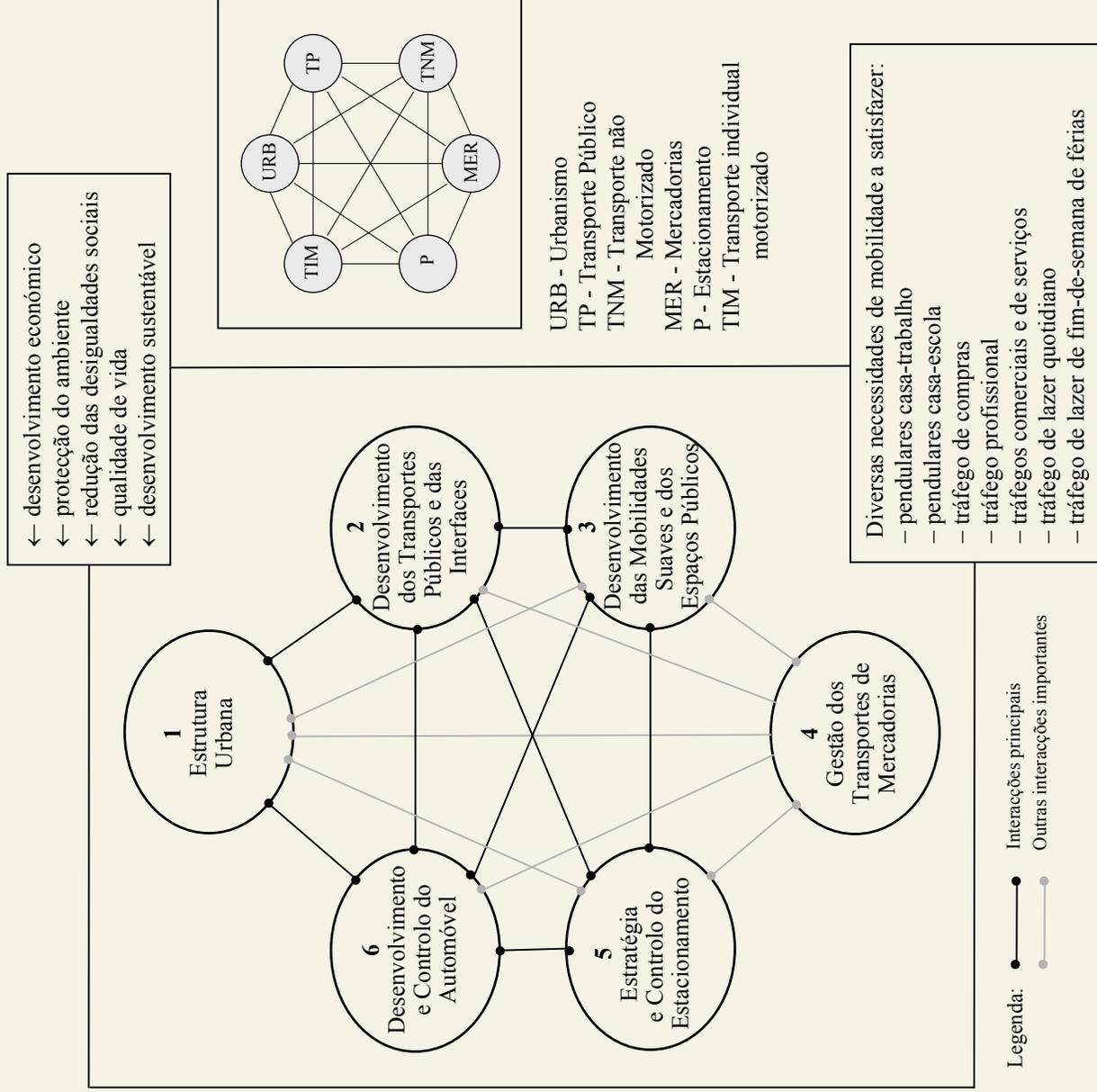


Políticas do "livro verde sobre o ambiente urbano"

- **Políticas viradas para a estrutura física da cidade:**
 - Planeamento urbano
 - Transportes urbanos
 - Protecção e valorização do património histórico
 - Protecção e valorização das áreas naturais dentro das cidades

- **Políticas viradas para a redução do impacte das actividades urbanas sobre o ambiente:**
 - Indústria urbana
 - Gestão da energia nos espaços urbanos
 - Gestão dos resíduos urbanos
 - Gestão das águas

Principais interações entre Urbanismo e Transportes



Fonte: “Planification intégrée “urbanisme-transport” et développement durable des mobilités”, Bovy, Ph., 1999, UITP, México 2000.

Instrumentos-chave propostos pela CEMT, no âmbito das políticas integradas de urbanismo e transportes

- Planeamento do uso do solo e políticas de controlo do crescimento urbano**
- Políticas que **afectem o preço** dos combustíveis, da compra e licenciamento dos automóveis, do estacionamento e da utilização das infra-estruturas rodoviárias.
- Medidas que façam **uso da telemática** para a gestão da circulação, do estacionamento e da gestão dos transportes públicos.
- Políticas de **planeamento das deslocações pendulares**.
- Políticas respeitantes ao **financiamento**, à privatização e ao uso de sistemas de informação e de promoção.
- Medidas de implementação de "zonas livres de automóveis", de moderação da circulação e de prioridade ao peão, que **fomentem a marcha a pé e o uso da bicicleta**.
- Medidas que permitam adequar a **logística às condições urbanas**.

Dada a complexidade inerente às necessidades de deslocação de pessoas e bens; a importância dos aspectos sociais, culturais, económicos e políticos em jogo; toda a política que se desenhe para atacar este problema, tem de ser simultaneamente:

- 1 Integrada**, tanto em relação aos vários modos de transporte (incluindo a marcha a pé e as bicicletas), como ao nível do urbanismo, do ordenamento do território e dos transportes.
- 2 Coerente**, no sentido de não conter em si mesma medidas contraditórias que se anulam mutuamente, ou que transmitem sinais de sentido contrário para os diferentes agentes a mobilizar na sua execução.
- 3 Contínua**; dado que os resultados só se vêem a médio-longo prazo, é necessário manter o rumo até que as medidas aplicadas possam começar a produzir resultados.
- 4 Claras e participadas**; numa democracia, as mudanças de hábitos e a aceitação de sacrifícios individuais em nome do interesse colectivo e da Natureza, só se conseguem se a população compreender o que está em jogo e o que lhe é pedido, bem como se esta se sentir parte da solução e não apenas do problema.

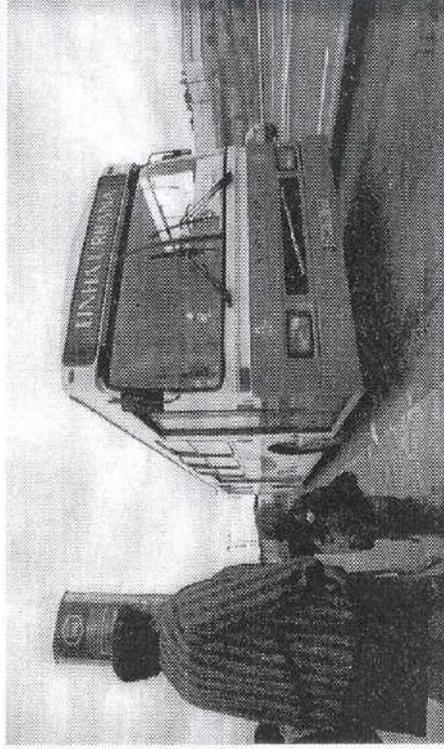
“Buraco” de 7300 milhões nas empresas transportadoras

O passivo das empresas do Estado na área de transporte de passageiros subiu seis por cento em 2002 e os prejuízos somam 650 milhões de euros

O endividamento das empresas públicas de transporte de passageiros, excluindo a TAP, cresceu seis por cento em 2002, para 7300 milhões de euros, revelou ontem o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, Valente de Oliveira. As contas foram apresentadas na cerimónia de assinatura de um contrato entre o Governo, a CP, Refer, Metro de Lisboa e Carris e as duas consultoras que irão fazer a avaliação da situação financeira daquelas empresas.

Os resultados de exploração dessas empresas, de acordo com o ministro, somaram um prejuízo da ordem dos 650 milhões de euros, excluindo as indemnizações compensatórias (montantes pagos pelo Estado, como compensação pelos preços

PAULO PIMENTA



As transportadoras enfrentam várias dificuldades

praticados no âmbito do serviço público). Só na área metropolitana de Lisboa, os défices de exploração da Carris, Metro de Lisboa, CP e Transtejo/Soflusa cresceram 12,8 por cento, para 340 milhões de euros.

Devido aos prejuízos acumulados destas empresas e tendo em conta a sua reestruturação no âmbito da criação da Área Metropolitana de Transportes de Lisboa, o Governo decidiu contratar a Rolland Berger e a McKinsey para avaliarem a situação económico-financeira das empresas públicas

de transportes de passageiros — Carris, Unidade de Suburbanos da Grande Lisboa da CP, Refer e Metropolitano de Lisboa.

No final dos próximos três a quatro meses, as consultoras apresentarão propostas de reestruturação daquelas empresas e uma proposta transversal para a Área Metropolitana de Transportes de Lisboa. Ainda neste primeiro trimestre, o Governo irá alargar este processo aos transportes suburbanos do Porto e às actividades nacionais da CP e da Refer. ■ LUSA

Comentários ao Documento

“Mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa - Diagnóstico e Proposta”

elaborado pelo GEOTA

Sessão de Apresentação Pública - FLAD, 22 Jan. 2003

José Manuel Viegas

Crítica ao Documento Apresentado pelo GEOTA

Na Generalidade

- ❑ **Iniciativa Louvável, mas a ligeireza da análise e a ingenuidade das propostas são óbvias**
- ❑ **A minha intervenção é feita com críticas abertas e frontais, e a disponibilidade para as justificar e apontar caminhos mais fundamentados**
- ❑ **Há informação correcta sobre os factos mas**
 - **Há falta de análises cuidadosas e as propostas são geralmente em direcções certas mas simplistas e ineficazes, caindo frequentemente nos slogans**
 - **No essencial, meteram-se em áreas que conheciam mal e não estudaram a sério.**

Principais Falhas na Análise e Informação Teórica

- ❑ A falta de uma análise económica do sector na AML leva a supor que a internalização dos custos externos do TI poderia financiar todo o défice actual e as melhorias propostas do sistema TC
 - Os preços para o TI não aumentariam mais de 15% e aos baixos níveis actuais de tarifas e de eficiência do TC, isso não chega
- ❑ Grande confusão quanto ao papel, desenho institucional e modelo de financiamento e de poder da Autoridade Metropolitana de Transportes
 - Autoridade não é o mesmo que Comissão
- ❑ Ignorância total quanto aos modelos de regulação de transportes em aglomerações urbanas e de remuneração dos operadores

Crítica das Propostas Apresentadas (I)

- ❑ Propostas apresentada na “Dinâmica demográfica e mobilidade” correspondem a **desejos bondosos** mas são demasiado vagas ou facilmente contornáveis
- ❑ **O funcionamento da AMT** é objecto de grande confusão:
 - Sugere-se um **tipo de regulador** que funciona em mercados com liberdade de iniciativa da oferta, o que não pode ser o caso com os transportes em grandes aglomerações, onde é necessário planeamento das redes
 - **A imposição adicional sobre o TI** baseada nos combustíveis ou no IA é “cega” quanto ao local onde ocorrem os efeitos externos, e por isso pouco eficiente
 - Sugere-se um fundo para assegurar a independência da AMT, mas **não se discute minimamente a alimentação desse fundo**

Crítica das Propostas Apresentadas (II)

□ **Visão maniqueísta do sistema de transportes, com os bons (TC) e os maus (TI)**

- A proposta de sempre mais corredores BUS ignora que (dentro da cidade) os principais factores **limitadores da velocidade comercial** são a densidade de paragens e a redução das frequências, e indirectamente a ocorrência sistemática de estacionamento em segunda fila
 - Corredores BUS são desejáveis quando o TC nesse espaço pode transportar mais pessoas que o TI, mas em quase todos esses casos já há corredor
- A **transferência modal** não deve ser promovida com base na degradação de qualidade / maior congestionamento para os utentes do TI (o que aliás agrava as emissões).
 - Contenção do TI feita (nesta fase) sobretudo pelo estacionamento pago, preferencialmente fora da via

Crítica das Propostas Apresentadas (III)

- ❑ Múltiplas sugestões de **melhoria da oferta dos TC sem referir as situações financeiras** muito débeis
 - a necessidade urgente da revisão integral do enquadramento regulamentar e financeiro, sem o que não pode haver orientações estáveis
- ❑ **Dar maior oferta de estacionamento privado** nas residências consolidada por muitos anos a multi-motorização das famílias
 - Exemplos de Paris e Nova Iorque
- ❑ **Há algumas propostas correctas, mas deficientemente estruturadas**
 - Sobre o sistema tarifário (intermodalidade, não penalização dos transbordos)
 - Promoção das deslocações pedonais mais seguras
 - Algumas das sugestões concretas

Em síntese

- ❑ O sistema de usos de solo e mobilidade é muito complexo
 - Intervenções eficaz implicam uma formulação de estratégia também complexa (múltiplas intervenções coordenadas)
 - Demasiados aspectos da organização da sociedade e da vida das pessoas dependem das soluções de mobilidade em funcionamento, ainda que más
 - Modificações súbitas radicais geram graves custos de adaptação, não podemos “matar o doente com a cura”
 - Por isso, há que
 - ♦ começar por uma visão correcta e quantificada do sistema e suas maleitas
 - ♦ Desenvolver, comunicar e ajustar em diálogo com os “stakeholders” uma estratégia de ataque coordenado em múltiplas frentes
 - ♦ Implementá-la de forma gradual e consequente

Em torno do Documento
**“Mobilidade na Área Metropolitana de
Lisboa - Diagnóstico e Proposta”**

elaborado pelo GEOTA

Sessão de Apresentação Pública - FLAD, 22 Jan. 2003

Sugestões elaboradas por
José Manuel Viegas

Para não me ficar só pela crítica...

Um Conjunto Alternativo de Propostas

Estratégia de Intervenção

I - Contenção da Agressão

- ❑ Os investimentos de acessibilidade têm a sua eficácia sistematicamente posta em causa pela ocupação desregrada do território
- ❑ Por isso, a primeira prioridade tem de ser pôr em ordem o processo de urbanização desenfreada e sem consideração pela capacidade do sistema de transportes em absorver os fluxos resultantes
- ❑ **Elementos fundamentais da contenção da agressão**
 - Transferir a geração de receitas municipais do processo de mais urbanização para o processo de gestão do stock existente
 - **Envolver financeiramente os municípios na resolução dos problemas de acessibilidade e mobilidade**

Estratégia de Intervenção

II - Recuperação da Qualidade

- Pode em seguida trabalhar-se no sentido de recuperar alguma qualidade no sistema de transportes
 - procurando **equilibrar as capacidades dos sistemas de circulação e de estacionamento** do lado do transporte individual
 - assegurando no sistema de estacionamento um elevado nível de disciplina (maior % edificado) e os regimes de preços que provoquem as rotações desejadas em cada zona
 - desenvolvendo os sistemas de **TC de maior qualidade** em serviço às áreas onde a **densidade de geração de viagens implica quotas elevadas para o TC** como base da qualidade do serviço
 - assegurando níveis de qualidade razoável de serviço em TC a todas as parcelas do território, por forma a retardar o crescimento da motorização além do primeiro carro da família

Intervenção coordenada em múltiplas frentes (I)

□ Finanças Locais e Rendas

- remover incentivos / dependência dos municípios em relação às receitas associadas à urbanização e construção,
- passar a taxar mais o stock imobiliário e não tanto o seu acréscimo ⇐
rever Lei de Finanças Locais e taxação do imobiliário
- Rever Lei das Rendas
 - A plena ocupação dos quase 100 mil fogos devolutos em Lisboa reduziria os fluxos pendulares em cerca de 30%

□ Legislação Urbanística

- Obrigatoriedade de Estudos de Impacte de Tráfego e de Transportes no licenciamento de pólos geradores, Planos de Urbanização e PDM's

Intervenção coordenada em múltiplas frentes (II)

- **Organização, Planeamento e Controle integrado da Mobilidade, baseados no poder local**
 - AMT com responsabilidades políticas e de planeamento e controle dos níveis hierárquicos superiores dos vários modos de transportes
 - Princípio geral tem de ser a melhoria da Qualidade geral do sistema e de todas as suas componentes
 - Peso dos municípios na AMT igual no financiamento e no voto
 - proporcional a **H + T + V** (nº de Habitantes + postos Trabalho + Visitantes (diários médios) de grandes equipamentos)
 - Pressão Competitiva sobre Operadores
 - concursos para concessões ou benchmarking
 - Participação decrescente do Estado Central nos custos correntes
 - apoio nos investimentos após verificação da viabilidade económico-social da exploração

Intervenção coordenada em múltiplas frentes (III)

- ❑ **Construção Selectiva de novas infra-estruturas**
 - densificação da cobertura do centro urbano pelo Metro (com reestruturação da rede da Carris)
 - ferroviárias ligeiras (verificação da sustentabilidade económica da exploração, operação conjunta de densificação urbanística selectiva)
 - rodoviárias, sobretudo distribuidoras (“transversais” às AE + completar circulares)
 - após verificação cuidadosa do contributo para melhor equilíbrio entre os sistemas de circulação e de estacionamento

Intervenção coordenada em múltiplas frentes (IV)

- **Controle do volume de tráfego automóvel dirigido a Lisboa através da gestão rigorosa do estacionamento**
 - Substituição acelerada do estacionamento nas vias distribuidoras por estacionamento edificado pago (maior disciplina, melhor circulação de TI, TC, peões)
 - Regime do estacionamento variável em função da acessibilidade de cada zona em modos colectivos de melhor desempenho (sobretudo Metro)

- **Revisão do sistema tarifário do TP**
 - garantindo plena integração tarifária em todos os títulos
 - promovendo alternância de opção modal conforme agenda de cada dia
 - “passes” para n dias não necessariamente consecutivos

Intervenção coordenada em múltiplas frentes (V)

☐ Revisão do Financiamento e Remuneração dos Transportes Públicos

- Maior participação dos passageiros / menos subsidiação geral
- Subsidiação sobretudo dirigida aos cidadãos carentes
- Operadores remunerados pela produção realizada cf. plano da AMT, corrigida pela qualidade sentida pelos clientes

☐ Estímulo ao lançamento de novas formas de TP mais flexíveis e promotoras de integração

- veículos mais pequenos, paragens mais afastadas, esquemas de serviço variáveis ao longo do dia

Intervenção coordenada em múltiplas frentes (VI)

Dois Estudos Estruturantes a lançar pela Autoridade Metropolitana

- ❑ **Contabilidade Integrada Económica, Social e Ambiental de Transportes de Passageiros na AML**
 - só assim se podem tomar opções fundamentadas de internalização dos custos externos e de subsidiação geral do TC
- ❑ **Plano de Mobilidade da AML**, integrando um modelo policêntrico de equipamentos, serviços e empregos
 - Opções Técnicas devem ser precedidas pela elaboração e aprovação das Opções Políticas e Objectivos Estratégicos, que de seguida as enformam
 - Escolha cuidadosa dos centros secundários, em função da sua acessibilidade actual e potencial em TI e TC

Por onde começar ?

- ❑ Quadro institucional (Autoridade metropolitana)
- ❑ Legislação Urbanística, de Finanças Locais e de Rendas de Casa
- ❑ Quadro regulamentar do TC, abertura à concorrência controlada
- ❑ Contabilidade Integrada e Modelo de financiamento da mobilidade (em ligação com o quadro institucional)
 - da exploração
 - do investimento
- ❑ Produção do Plano de Mobilidade da AML (previsto nas GOP 2003)

Anexo II – Contributos recibidos

From: [Ana Cosmelli](mailto:Ana.Cosmelli)

To: geota@mail.telepac.pt

Sent: Thursday, January 16, 2003 11:31 AM

Subject: Mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa

Caros Srs.,

Sinto-me muito preocupada com a situação que se está a entrever vá acontecer em Lisboa. O que eu queria dizer é que não compreendo como é possível que a única solução coerente e até inteligente de desenvolver uma rede de transportes públicos cada vez mais eficiente seja sistematicamente rejeitada em detrimento de outras que implicam trazer cada vez mais carros para o centro da cidade.

O pior é que não só o ambiente da cidade é agredido, como a vida das pessoas se torna insuportável. Mas quando digo as pessoas já não estou a falar de quem vem de fora. É raro falar-se de quem vive na cidade de Lisboa e que é muitíssimo maltratado. Não só sofre com a poluição dos carros que vêm de fora, como não tem onde estacionar o seu próprio carro que usa somente em emergências e nunca é chamado a dar a sua opinião, como são chamados os habitantes das zonas limítrofes da cidade. Só se vive bem em Lisboa aos fins de semana e isto é inadmissível. Quando é que param as agressões aos habitantes de Lisboa? Quando é que acaba a tirania de quem vem de fora e quer sistematicamente determinar o que se passa na nossa cidade? Quem vive em Lisboa só quer uma cidade melhor para si e para quem vem de fora. Mas não é cada vez com mais carros que tal se consegue...

Estou só a mostrar um ponto de vista pouco referido e que não deixa de ter a sua importância neste contexto que se está a viver de decisões péssimas para a nossa cidade.

Agradeço a vossa atenção. E queria dar os parabéns pelo vosso excelente trabalho sobre a mobilidade na área metropolitana de Lisboa. Só com factos científicos é que se podem tomar decisões e estas nunca poderiam ser políticas. Mas é isso que se está a verificar, não é? O que podemos fazer para evitar que tal aconteça?

Os meus cumprimentos,

Ana Cosmelli



AUTO-ESTRADAS DO ATLANTICO
Concessões Rodoviárias de Portugal S.A.

GEOTA
ENTRADA N.º 23
DATA: 06.02-03
DESEMPENHO:
DESTINO:

FAX

Fax: 21 395 53 16
Data: 2003-02-06
Pág. 1
Ref.ª FDE03/0035/JCfc

Para: GEOTA
A/C: Exma. Sra. D. Patricia Veloso
De: Eng. João Ceia
Ass.: Documento "Mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa"

Exma Senhora,

Vimos por este meio agradecer o convite para a sessão de apresentação do documento em epígrafe e na qual participamos. Pensamos que foi de enorme importância os comentários tecidos pelo painel nomeadamente as apresentações do Prof. Viegas e Prof. Nunes da Silva.

Sobre o documento gostaríamos de ver corrigido o nosso nome no quadro 2 da pagina 16 onde estamos referenciados como SCUT e não como Auto-Estradas do Atlântico.

Gostaríamos de salientar a diferença entre uma concessão SCUT e uma concessionária da Auto-Estrada. Enquanto a concessionária cobra as portagens directamente ao utente, nas concessões SCUT (Sem Custo para o Utilizador) as suas receitas vêm do Estado Concedente.

Com os melhores cumprimentos,

Eng. João Ceia
Director de Exploração

Sede : Carefica - 2560 - 587 Torres Vedras - PORTUGAL
Tel : +351 261 318 500 • Fax : +351 261 318 501
Matriculada na Cons. do Reg. Com. de Torres Vedras com o n.º 3830 Capital Social 55.000.000 Euros NIF - 504 290 592

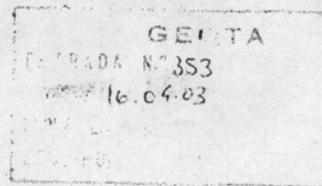
06/02 '03 QUI 17:25 [S/ TR/RE 7473] 001

Caminhos de Ferro Portugueses, EP

Conselho de Gerência

- Conhecimento ao GAT.
- O GAT deveria fazer uma proposta de resposta à CP informando que recebemos os seus comentários e o que fomos fazer com eles.

[Handwritten signature]
16.04.03



GEOTA – Grupo de Estudos de Ordenamento do Território e Ambiente

Travessa do Moinho de Vento nº 17, Cv- Dta.
1200-727 Lisboa

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	Data
		0520 -A	11-04-2003

Assunto: Documento GEOTA – Mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa – Diagnóstico e Propostas. Comentário da CP.

Exm^{os} Senhores,

No seguimento da publicação do documento "Mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa – Diagnóstico e Propostas", que mereceu a nossa atenção, junto se envia o comentário da CP a esse documento, como resultado de uma reflexão interna sobre este tema tão importante e decisivo. Caso entendam, este documento poderá ser disponibilizado no site do GEOTA.

Com os melhores cumprimentos, *[Handwritten signature]*

O Presidente do Conselho de Gerência

[Handwritten signature of Crisóstomo Teixeira]

(Crisóstomo Teixeira)

Anexo: GEOTA "Mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa – Diagnóstico e Propostas
Comentário da CP

GEOTA “Mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa – Diagnóstico e Propostas Comentário da CP

Generalidades

O estudo do GEOTA é omissivo no que se refere à análise comparada dos diferentes modos de transporte quanto aos seguintes factores decisivos para a opção pelo utilizador. São eles:

- tempo de viagem;
- frequência;
- segurança;
- transbordos nos seus aspectos de desconforto e tempo de espera.

Ordenamento do Território vs Pólos geradores de grande tráfego

Pode-se sublinhar a importância da planificação urbana como instrumento essencial à organização da mobilidade e à potenciação do transporte público nas suas diversas vertentes: políticas sectoriais em matéria de urbanismo, de habitação, de mobilidade e de equipamentos.

Muitas das viagens realizadas, sejam elas de trabalho, educação ou lazer, envolvem por necessidade ou por opção a utilização de veículo próprio. Nos anos mais recentes, a construção de elementos fortemente geradores de viagens, associado à falta de um correcto ordenamento do território aumentou a dependência do transporte em Transporte Individual. Assim, aquando da criação de pólos geradores de grande tráfego (emprego, habitação, lazer, desporto) estes deverão localizar-se na proximidade de modos de transporte pesado. Os PDM deverão ter em conta o correcto ordenamento do território de forma a que, atempadamente, sejam previstas as realizações de obras de infra-estrutura (normalmente com tempos de realização longos) que irão servir os referidos pólos. O que se tem verificado é uma tendência para, uma vez definida a localização dos pólos, se enraizarem, primeiro, os hábitos de deslocação e só depois se pensarem e planearem os modos de TPC (Transporte Público Colectivo) que melhor os deveriam servir. Por outro lado, o equilíbrio entre pólos geradores de grande tráfego e as redes de TPC permite, a optimização da capacidade instalada dos operadores, reduzindo a extensão das deslocações e os tempos de duração da cadeia de transporte.

Corredores de TPC

No ponto 3.6.7 – transportes rodoviários regionais do documento em análise, é mencionado que *“a não existência de vias dedicadas para o transporte colectivo nos principais corredores de entrada em Lisboa é um desincentivo a que as empresas realizem carreiras de penetração na cidade”*, com que não concordamos. Há que fazer uma distinção entre a vocação dos diversos modos de TP e a sua adequação às necessidades dos utilizadores, pelo que nos parece (e os dados do estudo do GEOTA confirmam) que o TPC mais adequado ao transporte de passageiros de e para a periferia de Lisboa deverá ser, desejavelmente, um modo de transporte pesado, em detrimento do autocarro, este mais vocacionado para a distribuição fina de passageiros e para as deslocações transversais, funcionando como alimentador dos corredores ferroviários, estes de elevada capacidade e em sítio próprio.

Da mesma forma, no 4.3 – Sistema de transportes na AML, é mencionado que *“a criação de uma rede contínua de vias dedicadas para o TPC (transporte público colectivo) ... que deve aplicar-se não só ao interior das cidades (o que concordamos) mas também às vias que lhes dão acesso, nomeadamente os grandes eixos periféricos (ex. IC19, A1 etc.)”*, com que também não concordamos. Assim julgamos ser conveniente que sejam criados corredores próprios para o transporte colectivo no interior das cidades e outras localidades com ligação rápida às estações de caminho de ferro,

incentivos para melhorar os seus serviços nesta área, dado que estas melhorias não se reflectem nas suas receitas pois o critério de repartição baseia-se num inquérito totalmente desajustado das actuais realidades de Procura.

A coordenação tarifária deve igualmente ser aplicada ao estacionamento nos parques de rebatimento. Deverá ser definido um tarifário dos parques de estacionamento que seja promocional do transporte colectivo. Propõe-se que tarificação do estacionamento nas estações suburbanas e espaços adjacentes, tanto pelos concessionários da REFER como dos municípios, tenha 50% de desconto para os utilizadores do caminho de ferro (bilhetes mensais ou diários), no quadro da criação de títulos combinados que permitam o acesso ao estacionamento e ao modo de transporte.

- Importa definir os vários níveis de serviço a respeitar, nomeadamente a frequência e os horários de funcionamento, a integração bilhética e facilitação de transacções, contratualizando com os vários operadores de transporte e para cada eixo, o serviço a ser prestado.
- Há, ainda, que garantir a concepção e coordenação de verdadeiros dos Interfaces intermodais dada a sua complexidade e diversidade de sistemas servidos bem como de toda a sua envolvente (acessibilidades, iluminação, segurança, serviços de interesse social).
- E, finalmente, a adopção de sinalética adequada em termos de informação e direcção:
 - o Horários, frequências e preço;
 - o Indicação dos destinos e respectivos sentidos;
 - o Serviços disponíveis nas estações;
 - o Inserção da estação na localidade (cartografia das áreas envolventes, principais pontos de interesse);

Outras medidas

Sem o objectivo de se ser exaustivo, existe um conjunto de medidas que devem ser promovidas por forma a incentivar a utilização do transporte público e a aumentar a área de influência do modo ferroviário:

- ligação entre os modos de transporte locais com os de longa distância (comboio e avião);
- criar uma imagem de marca prestigiante para o transporte público através de campanhas de informação;
- acesso gratuito a canais públicos de TV para campanhas publicitárias de promoção dos transportes públicos;
- adopção de autocarros urbanos com piso rebaixado nas zonas periféricas a Lisboa. Hoje, apesar de efectuarem percursos tipicamente urbanos, há autocarros que não têm piso rebaixado, provocando desconforto e maior tempo de paragem para subida ou descida de passageiros.

No campo da fiscalidade

- a concessão de incentivos fiscais às empresas que adquiram títulos de transporte para o seu pessoal, por oposição ao "company car".

Acções a desenvolver pela Unidade de Suburbanos da Grande Lisboa (USGL)

No que se refere à USGL (inserida na área metropolitana em análise) podemos referir algumas acções programadas conducentes ao aumento da procura do transporte público:

- criação de títulos de transporte combinado com outros operadores;

- disponibilização de espaço nas estações para a informação dos outros operadores;
- intercâmbio e informação com outros modos de transporte;
- campanha de comunicação referindo as vantagens comparativas do transporte colectivo e do transporte individual;
- comunicação sobre o preçário, serviços disponíveis, etc.
- celebração de protocolo com a REFER referente aos parques de estacionamento nas estações com vista à criação de condições tarifárias especiais para os utilizadores do transporte público.

Abril 2003

From: [Filipa Ferreira](#)

To: [GEOTA_SD](#)

Sent: Friday, February 28, 2003 2:49 AM

Subject: Mobilidade AML: contributo

Exmos. Senhores,

Junto envio um texto com algumas sugestões, no sentido de tentar dar algum contributo para a intervenção do GEOTA nesta área.

Uma vez que não tive oportunidade de sintetizar o texto, os tópicos essenciais estão em *Bold*, para que possam identificar com maior facilidade os temas que eventualmente tenham maior interesse para o vosso trabalho.

Com os melhores cumprimentos,

Filipa Ferreira

Mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa

- Diagnóstico e proposta –

Algumas sugestões

As sugestões seguintes não são resultado de estudos efectuados. Baseiam-se apenas na experiência quotidiana, pelo que têm como objectivo servir, eventualmente e se considerarem útil, como mais uma base para o GEOTA continuar a considerar mais e novas alternativas para a melhoria da mobilidade na AML.

1. Trânsito

- Corredores BUS:

De acordo com a informação transmitida na discussão pública promovida pelo GEOTA e a vivência na cidade de Lisboa, parece que o problema dos transportes públicos não está relacionado com o número de corredores BUS.

Talvez seja, por isso, interessante analisar se o problema da sua demora entre paragens está sim relacionado com um dos graves problemas de trânsito em Lisboa: os automóveis parados em 2ª fila, restringindo vias de 2 ou mais faixas a apenas 1 faixa, muitas vezes. Para além deste problema, é importante considerar também as paragens, que apesar de temporárias, são muito frequentes, dos táxis, que, em número demasiado elevado (em Lisboa circulam, por vezes, em determinados troços, 3/4 táxis para um automóvel), param indiscriminadamente e sem limite de tempo, sem considerarem o local, trânsito, passadeiras, semáforos, etc.

Possível Solução: **Transportes eléctricos**, modernos e rápidos, como existem alguns exemplos em Lisboa – desta forma iria haver carris nos corredores BUS que não poderiam ser bloqueados (nos locais onde ainda hoje passam eléctricos, não há, geralmente, carros parados em 2ª fila, sob pena de o eléctrico ter de passar e não conseguir – não é feito o mesmo raciocínio com os autocarros, uma vez que estes se podem desviar. Estes desvios constantes, de veículos pesados e de arranque lento como os autocarros, para as faixas normais de rodagem, também são factores de agravamento do trânsito e promotores de situações de acidente.

Vantagens: mais rápidos, mais confortáveis;

Interessante estudar: se serão mais baratos e/ou menos poluentes (se os custos de utilização de energia eléctrica e poluição transferida para as centrais de produção de energia eléctrica serão inferiores ou superiores aos custos de utilização de combustíveis fósseis e poluição local causada pela emissão de gases poluentes dos autocarros).

Viabilidade: Na aquisição de novas frotas para substituição dos veículos em fim de vida (a avaliar pelo que se vê em Lisboa, serão bastantes), investimento nesta solução (veículos eléctricos e carris nos corredores BUS – alguns ainda têm os antigos) em detrimento do investimento em novos autocarros tradicionais.

- **Táxis** (referidos anteriormente)

Possível Solução: Para além da questão da redução do número de táxis (sobre o qual o mercado terá, mais tarde ou mais cedo, a sua influência, pelo que poderá não se justificar uma actuação directa nesse sentido), poderia tentar solucionar-se com:

- existência de paragens de x em x metros, com proibição absoluta de estacionamento (coimas muito pesadas), que seriam os únicos locais autorizados para paragem de táxis para largar e recolher clientes.
- em locais onde esta solução seja de difícil implementação, os taxis só poderão parar em locais de forma a minimizar ao máximo o impedimento do normal funcionamento do trânsito, sob pena de multa caso não haja essa tentativa (assiste-se, actualmente, a posturas de extremo egoísmo e desresponsabilização por parte dos condutores de taxi e condutores de uma forma geral, que deve ser penalizada fortemente através de coimas, com o objectivo de eliminar esse tipo de postura)

2. **Incentivos à utilização de transportes públicos** – Passa por:

- **Preço/conforto/qualidade de vida**

O preço dos transportes públicos é elevado, se compararmos com o transporte individual e conforto/rapidez/segurança que oferecem. A solução não está, no entanto, em aumentar mais o preço do TI para que o do TC seja então substancialmente inferior – o objectivo da melhoria da mobilidade na AML e de uma forma geral não deve ser apenas o da melhoria do ambiente mas também o da qualidade de vida, que não passa só pela redução da poluição ambiental.

Incentivos/alterações fundamentais:

Moradores no centro de Lisboa:

Andar a pé: passeios sem buracos, sem carros estacionados (nomeadamente nas zonas de passeio adjacentes às passadeiras). Menos trânsito e poluição serão também um incentivo, mas a filosofia moderna dita “alguém se sacrifique primeiro”;

Metro: fundamental existência de mais linhas – o processo de expansão deveria ser bastante mais rápido – a maioria dos projectos têm horizontes temporais muito afastados, em comparação com a necessidade actual de mudança de hábitos de transporte.

Autocarros: Eléctricos – mais confortáveis e rápidos

Passes / bilhetes: ex. para quem mora perto do trabalho e se desloca sempre a pé (não tendo, por isso, necessidade de comprar qualquer tipo de passe, se num determinado dia necessita de se deslocar um distância maior, opta pelo automóvel (tendo em conta que não paga o parque porque não há vigilância suficiente, ou que se irá demorar pouco tempo), uma vez que uma viagem de ida e volta num autocarro desconfortável, lento, dificilmente de porta a porta, e, provavelmente sem lugares sentados, custa €2,00 (400\$00) – não justifica! O metro justificará mais, essencialmente pela rapidez, mas um bilhete também é caro tendo em conta que só serve para uma viagem e não chega a todos os locais de Lisboa – nomeadamente alguns dos mais problemáticos em termos de transporte por autocarro. Solução: conforme 2º orador sugeriu na discussão pública, a existência de passes, como o metro já tem, com várias viagens, sem dias “marcados”, com preço inferior por cada viagem. Poderia haver passes com conjuntos diferentes de viagens (10, 20) em que o preço por viagem seria inferior para passes com maior n.º de viagens – isto poderá funcionar, uma vez que, é maior a tendência para usar um bilhete de viagem de transporte público quando se tem um bilhete já comprado no bolso (uma vez que já não há recordação do valor investido e o pensamento é “já que tenho vou usar”) do que quando se tem de pagar por ele naquela altura (“para quê pagar 1 bilhete se tenho o carro à porta” – isto tendo em conta também que o sistema de parquímetros é bastante falível).

Trânsito vindo de fora da cidade:

- Comboio: uma solução muito boa e cada vez melhor;

- Quando não há comboio – deveria procurar-se criar bons sistemas de transportes directos e rápidos e incentivar o seu uso (fundamental: conforto e segurança – no transporte e nas paragens e percursos de e para as paragens); se isso não for possível – parques gratuitos (ou com custos incluídos nos transportes – sem que haja acréscimos elevados – protocolos, parcerias – conforme sugerido na discussão) na periferia (não de Lisboa, mas das cidades de onde vem o trânsito ou a “meio caminho” – com faixas BUS ou transportes eficientes daí para Lisboa – o objectivo não é só reduzir o tráfego em Lisboa mas também o tempo que as pessoas perdem no trânsito – parque à “porta” de Lisboa iriam causar o mesmo trânsito nas vias de comunicação existentes.

Fundamental:

Os transportes públicos devem constituir, para todas as pessoas, factores de:

- redução de custos,
- redução de tempo em deslocações
- aumento de conforto durante as deslocações
- aumento da **qualidade de vida**

e

- **Moda** -> se a visão que se tem dos transportes públicos não for a do “meio de transporte dos menos desfavorecidos” ou “dos ambientalistas que se puderem também usam carro”, etc., mas sim das pessoas conscientes, que dão valor ao tempo, conforto, boa disposição, segurança, etc. (ao estilo da campanha actual da CP – mas esta empresa tem razão – a carris ou RN não terá tanta), ie, se for criada uma moda, uma imagem francamente positiva em torno dos transportes públicos e de quem os utiliza, isso será um incentivo.

3. Papel das empresas

- **Transportes, cargas e descargas apenas de madrugada (0h00 – 6h00/7h00);**

- **Paragens durante o dia apenas em locais próprios** (espaços reservados, proibição de estacionamento, só para paragens temporárias de empresas e residentes de cada quarteirão, p.ex)

- **Responsabilidade enquanto empregadoras** – as empresas têm de se preocupar e internalizar nos seus custos o tempo e dinheiro gasto pelos funcionários na deslocação para o emprego – devem preocupar-se em empregar pessoas da cidade onde se localiza e, não sendo possível, deve incentivar os funcionários a utilizar os transportes públicos, através, p.ex. do estabelecimento de protocolos com empresas de transportes públicos/AMT, no sentido de dar aos funcionários passes/bilhetes de TI (ou permitir a sua aquisição a custos mais reduzidos).

- Quando a profissão implica deslocações de automóvel na cidade, as empresas devem ser incentivadas (não financeiramente, mas através, p.ex. da **imagem ambiental**, de “amigos do ambiente” que a isso podem associar) à **utilização de veículos menos poluentes ou mais pequenos** (ex. eléctricos, tipo “smart”, etc.).

Espero, de alguma forma, ter contribuído para a intervenção do GEOTA neste área.

Gostaria também de louvar a oportunidade que, com esta iniciativa, o GEOTA está dar a quem tem algumas sugestões dentro desta temática, para, pelo menos, tentar contribuir com algumas delas.

Votos de sucesso nesta e restantes iniciativas.

Com os melhores cumprimentos,

Filipa Ferreira

From: <guilherme.p@clix.pt>
To: <geota@mail.telepac.pt>
Sent: Tuesday, January 28, 2003 12:27 PM
Subject: Parecer s/Mobilidade

> Ao Geota
> No ambito da Consulta publica, envio uma visão complementar da v/, na
> optica do utente de TP.

> Melhores cumprimentos

>

➤ Guilherme Pereira

Parecer sobre Estudo Transportes na AML **do GEOTA**

Nota introdutória

o presente parecer é mais um complemento aos aspectos de planeamento e de rede de transportes produzidos por entidades com competencias nesta matéria. Pretendi aqui destacar aspectos "esquecidos" nestes estudos, colocando-me numa perspectiva do utente de transportes publicos (TP).

Avaliação de prestações e Propostas de melhoria

A rede de TP em Lisboa é bastante completa e para quem a conhece, cobre razoavelmente o território urbanizado. Faltam sim circulações mais frequentes e pontualidade, o que remete também para as faixas reservadas para TP.

Alguns critérios de qualidade na oferta de TP:

a) Para qualquer ponto da cidade, a oferta dum linha de TP a menos de 200 m ou 400 m p.ex, consoante seja uma zona de alta ou baixa densidade populacional.

b) Para os TP de superficie, uma oferta de circulações intervaladas de 6 a 8 minutos no máximo para as horas de ponta (6h00 – 10h00, 12h30 – 14h30, 16h30 – 20h00), e no maximo de 15 em 15 min. fora das horas de ponta (10h00 – 12h30, 14h30 – 16h30, 20h00 – 6h00)

c) uma lotação maxi e controlada pelo motorista para autocarros e eléctricos

d) uma oferta de lugares sentados de 1/3 da lotação nos autocarros e eléctricos

O **METRO** é hoje um ex-libris da cidade, reputado além fronteiras mas que muitos ainda desconhecem! **Hoje andar de metro é passear de galeria em galeria de arte**, a bordo de bonitas, agradáveis e limpas carruagens. Donde que há que manter este "mecenato activo" - atribuir a cada estação, a renovar ou a criar – um artista de modo a **fazer de cada estação uma obra de arte**. Vantagens:

- investir em arte é um investimento seguro, vantajoso a longo prazo
- tornar-se-à um cartaz turístico nacional e internacional
- atrairá mais utentes

Aspectos positivos:

1. limpeza e modernidade das carruagens e das estações
2. regularidade na passagem das circulações o que o torna um transporte fiavel
3. larga oferta de lugares sentados e de espaço (poucos apertos)

Aspectos negativos

1. Aquando das avarias/paralisações nos tuneis, não há informação dentro das carruagens aos passageiros, nem forma de comunicação destes para a a estação ou central.
2. Desconhecimento do publico de como fazer uma evacuação do tunel
3. risco de sismos

Sugestões de melhoria

1. Paineis avisadores de avarias ou atrasos nas circulações à entrada das bocas de metro á superficie, a fim de evitar deslocação inutil do publico.
2. Todos os cais com saidas para ambas as extremidades, todas as entradas à superficie para ambas as extremidades, para facilitar o acesso ao publico.
3. Todas as estações com acessos de ambos os lados da rua, a fim de evitar o seu atravessamento pelo passageiro e funcionar como passagem subterranea para peões.
4. Exercicios de evacuação em caso de emergência com as escolas, sinalização de saidas de emergência e divulgação de normas de segurança
5. extensão das redes de telemovel aos tuneis e estações, mais cabines telefónicas nos cais das estações.

A **CARRIS** tem melhorado a sua prestação, falta é uma publicidade e afirmação dado serviço, uma imagem forte e valorizada.

A frota é moderna e agradável (ressalvado o aspecto de embrulhar alguns carros em celofane publicitaria! O direito do passageiro inclui uma **boa visibilidade para fora**, o pagamento do titulo de transporte dispensa a publicidade impeditiva da sua visão!

È falacioso deixar circular TP e TI – transporte individual - na mesma via, o resultado está à vista: nem uns, nem outros andam! Como medida futura uma **rede completa e continua de faixas reservadas a TP** na rede viária principal, incluindo nas 1ª e 2ª circulares.

As praticas actuais de encher os carros para aumentar a “produtividade” são perversas, afastam publico, e não são um bom serviço!

AUTOCARROS

Aspectos positivos:

1. Transporte de superficie, mais comodo e de menor esforço para o passageiro
2. o pessoal tem a formação adequada ao tratamento condigno do publico.
3. viaturas de piso rebaixado
4. A frota é moderna e agradável

Aspectos negativos

1. não existência de lotação por carro
2. inexistencia de paineis avisadores do tempo de chegada prevista às paragens
3. velocidade de circulação baixissima
4. insuficiencia de circulações fora das horas de ponta
5. grande tempo de espera entre circulações
6. publicidade nas janelas e traseiras dos carros, impedindo uma boa visibilidade de dentro para fora dos carros
7. redução das frequências fora das horas de ponta, o que se traduz em longas tempos de espera.
8. inexistência de horários

Sugestões de melhoria

1. faixas bus dedicadas, única possibilidade de terem uma velocidade aceitavel
2. eliminação da publicidade nas janelas dos carros
3. fixação de lotação por carro

4. horários afixados nas paragens
5. uma oferta de circulação de 6 a 8 minutos no máximo nas horas de ponta, e até 15 em 15 min. maxi. fora dessas horas
6. um horário de circulações devidamente afixado nas paragens e cumprido, depois das 20h00 dos dias uteis e aos sábados, domingos e feriados todo o dia.

ELÉCTRICO

Para a rede de eléctricos, ruas ou faixas reservadas pois neste convívio anárquico entre TI e o eléctrico, é este ultimo que acaba por perder.

O eléctrico é o TP que mais deve expandir-se e não desaparecer: é o transporte mais económico e ecológico, mas só com corredores próprios, inclusive nos bairros antigos. Mais cómodo para o passageiro – não tem de subir e descer escadas, um investimento mais barato do que o metro, possibilitando uma rede mais disseminada e extensa, os eléctricos não são para acabar, como erradamente se vem fazendo por imposição do maior numero, o TI.

Aspectos positivos:

1. ecologico,
2. economico,
3. confortavel,
4. silencioso
5. com estilo próprio, histórico e património
6. o TP urbano por excelência
7. bonito meio de transporte

Aspectos negativos

1. baixa velocidade de circulação
2. redução da rede
3. redução do numero de circulações

Sugestões de melhoria

1. faixas bus dedicadas, única possibilidade de terem uma velocidade aceitavel, em particular nos bairros históricos e antigos.
2. expansão da rede de electricos rápidos

Sugestões de novas linhas

Eléctricos rápidos (ou metro de superfície) também na AML norte pois é a melhor ligação entre as linhas de Cascais e de Sintra.

Há lugar para novas linhas:

1. Odivelas – Loures - Alverca
2. Algés – Miraflores – Buraca – Venda Nova – Pontinha – Odivelas – Moscavide
3. arco ribeirinho – Algés – Sacavem
4. a 1ª circular – Pçª Espanha – Av.Berna – Areeiro - Olaias
5. Amoreiras – S.Sebastião – Arco Cego – Alto S.João
6. a 2ª circular + Av.M. Gomes da Costa: Algés- Aeroporto - Pq. Nações

FERROVIA

A **CP** tem modernizado desde que os protestos da Comissão de Utentes na Linha de Sintra se ouviram nos anos 90. Mas será razoável que o percurso Rossio-Sintra leve 55 minutos para percorrer 27 Km!? Há aqui uma melhoria de velocidade que competirá com o TI.

As ferrovias das Linhas de Cintura (Braço de Prata - Alcântara), de Cascais e de Sintra, dentro de Lisboa deverão oferecer composições para serviço urbano em complemento com a rede de metro actual e futura.

O monocarril é a solução para os grandes eixos já saturados. Por exemplo da Gare do Oriente ao Aeroporto e ao longo de toda a 2ªCircular até ao CCColombo e estação CP de Benfica.

A rede ferroviária é a grande ausente em Lisboa:

Sugestões:

1. usar a CP ou Fertagus dentro de Lisboa com o passe L
2. integrar a rede ferroviária já existente dentro da cidade complementando a rede de metro
3. As Linhas de Cintura (Braço de Prata - Alcântara), de Cascais e de Sintra, dentro de Lisboa deverão oferecer composições para serviço urbano com frequências de 5 a 10 min. nas horas de ponta

Qualidade de vida é deslocar-se confortavelmente (sentado, não apertado nem engarrafado) o mais depressa possível, com poucas ou nenhuma mudança de transporte, pelo menor custo possível, sem atrasos e isso não é obrigatoriamente ir de TI ...

ASPECTOS PSICO-SOCIAIS

Finalmente o ultimo e o mais sensível aspecto: **o lado psicológico e antropológico** da pouca utilização dos TP. O automóvel é o equivalente moderno do coche ou do cavalo de montar de épocas passadas, com idênticas componentes quer de ligação pessoal, quer de

imagem exterior. E estes não têm preço, nem valor de uso. A sua posse justifica-se por si e a sua utilização, a justificação aparente.

Também há o “carro-dependente” que é aquele que não conhece a rede de TP, tem horror aos TP e não pensa em outras alternativas de locomoção. Tem o carro como habitáculo, protecção, prolongamento do seu ego... muitas conotações psicossociais para muitos mais detentores...

Toda a imagem, publicidade dos TP terá de ter isto em conta.

O automóvel é um sinal de **status social, de imagem publica**. É um sinal exterior de riqueza para as classes médias-altas e de promoção social para aqueles que conseguem aforrar o suficiente para o adquirir. tem valor de imagem e de distinção, com “cotações sociais” só medíveis e comparáveis num mix automobilístico que passa pela marca, modelo, cilindrada, cor, estofos, ano de fabrico, acessórios, etc. etc – tudo que não tem nada a ver com os aspectos que analisamos aqui. Este aspecto é tanto mais dominante em sociedades como a nossa quanto mais recente foi a “democratização” ou difusão do automóvel e quanto menos outras formas de afirmação de status ou de reconhecimento social existirem.

Digamos que apesar de todos os estratos valorizarem a imagem ou status conferido pelo seu TI, os estratos mais baixos tenderão a usar mais o TI quando querem afirmar-se socialmente e os estratos mais altos tenderão a usar menos os TP quanto mais estes estiverem associados a “povo”, incomodo, desvalorização da imagem pessoal. **Há pois que trabalhar a qualidade do TP (modernos, confortáveis, espaçosos, bonitos) bem como a sua imagem: pela publicidade e pela demonstração por personalidades publicas, VIP, etc.**

E sendo este o aspecto pessoal, irracional e mais profundo da questão, é que leva a que o carro se expanda tão depressa e se perpetue.

Algumas **características do comportamento tipo do utilizador de TI**: “o meu carro vai até onde quero!” “o meu carro estaciona em qualquer lado!” “o meu carro é melhor que qualquer outro transporte!” “o meu carro é a minha liberdade!”

Por outras palavras: direito à locomoção não é sinónimo de automóvel. É sim o direito a aceder a qualquer lugar pelo meio mais conveniente – económica, ambiental e operativamente e em que para o TI a mobilidade de cada um acaba onde começa a mobilidade dos outros.

Há que fazer uma análise por sub-regiões da AML pelas linhas Cascais, Sintra, Odivelas, A1, A2, etc, etc e trabalhar os respectivos públicos segundo os grupos sócio-profissionais predominantes nessas zonas.

Há ainda outro vector de destrição **por tipos de utilização de TI - a regularidade espacial e temporal com que usa o TI**:

- a **deslocação individualizada e avulsa**, com itinerários variáveis (o profissional liberal, o empresário, o comercial, o assistente técnico, etc);
- a **deslocação pendular, de rotina** – para casa, trabalho, escola, ginásio, etc.;

- **a deslocação ocasional** (compras, consultas, tratar de assuntos, etc);
- **a viatura de funções** para os quadros e dirigentes, como privilégio e símbolo distintivo.

È evidente que futuras campanhas para usar mais os TP têm de se dirigir sobretudo aos 3 últimos grupos, tendo em conta a imagem conferida pelo TI não tem preço, mas prestígio.

Certamente que a **frota** terá de ser aumentada e modernizada, sobretudo quando se tornou patente que os TP embora possam ser mais rápidos e pontuais, têm a sua cota parte **na poluição sonora e do ar**. Há que renovar os carros – **menos poluentes e menos ruidosos**.

Os electricos não são para acabar: são para terem corredores próprios, reservados. Basta de qualquer TI mal estacionado impedir o caminho ao mais! E electricos rapidos tambem na AML norte. Não é o eléctrico (ou metro de superfície), a melhor ligação entre as linhas de Cascais e de Sintra? Não haverá linhas para Loures, Alverca, etc? Não será este o papel futuro duma CARRIS? Sempre articulando todos os modos de TP.

Direitos dos utentes de TP:

1. o direito do utente de TP a circular em vias desimpedidas e sem demoras
2. o direito de todo o utente a ter uma oferta de TP para qualquer ponto da cidade a menos de 200 m ou 400 m p.ex, consoante seja uma zona de alta ou baixa densidade populacional.
3. o direito do passageiro a uma oferta de circulação intervalada de 6 a 8 minutos no máximo nas horas de ponta, e de 15 em 15 min. maxi. fora dessas horas
4. horários de circulações devidamente afixados nas paragens e cumpridos, para depois das 20h00 dos dias uteis e aos sábados, domingos e feriados todo o dia.

Guilherme Pereira

Sociólogo e economista

vice-presidente da ART - Associação de Residentes de Telheiras

From: [Helder Cristóvão](mailto:Helder.Cristovao)

To: geota@mail.telepac.pt

Sent: Tuesday, December 31, 2002 7:24 PM

Subject: Mobilidade AML: contributo

Viva!

De um modo geral subscrevo as propostas.

No entanto, gostaria de sublinhar algumas e de acrescentar outras.

i) Sublinho, em primeiro lugar, como muito importante, o aumento da extensão de vias dedicadas ao TCP. Entendo que a difusão deste tipo de vias, pela cidade e pela AML, seria determinante para uma recuperação significativa no uso do TCP (permitindo diminuir os tempos de espera, aumentar a velocidade comercial e controlar ou mesmo diminuir os custos de exploração das redes de TCP).

ii) Melhoria da acessibilidade às estações e aos modos estruturantes de TCP pesado em:

TCP - Tomaria como exemplo a lógica de funcionamento complementar adoptada entre os comboios da Fertagus e os autocarros da Sul-Fertagus e, no futuro, do MST, como algo que deveria ser explorado, aperfeiçoado e estendido a outros corredores. Além da articulação e integração entre os modos, entendo ser de grande importância o conforto físico em que se fazem os transbordos, requerendo operações de ordenamento nas zonas dos interfaces, sem esquecer as boas performances (frequência e velocidade comercial) dos sistemas que funcionem como "feeders", de acordo com o que foi exposto em i).

TI - Melhoria das condições de acessibilidade em TI e de estacionamento, através da construção de silos de estacionamento e de operações de ordenamento urbanístico e da circulação nas zonas dos interfaces e suas imediações.

Meios não motorizados - À vossa proposta de criação de parques de estacionamento para bicicletas (à semelhança do que existe em países do Norte da Europa) acrescentaria a necessidade de garantir o conforto e a segurança no acesso às estações, requerendo operações de ordenamento e requalificação do espaço público e, necessariamente, quando se queira garantir o acesso por bicicleta, a instalação de ciclovias.

iii) Dado o quadro, por vós referido, de um crescimento desordenado recente na AML, entendo justificar-se a criação (de modo ambicioso) de novos corredores de TCP pesados (por serem estruturantes do território) de modo a preencher as lacunas criadas por esse crescimento desordenado o que desequilibrou muitas áreas da região em matéria de transporte, num quadro de uma política concertada entre o urbanismo e os transportes, no sentido de conferir lógica ao actual tecido desordenado.

iv) Certas restrições, actualmente existentes no uso de TCP, deveriam terminar. É o caso das restrições ao usos de bicicletas no interior de TCP ou o facto de não ser permitido o uso de certos modos, como é o caso da rede da CP dentro da cidade de Lisboa, onde é exigido o passe L1, em vez de L. Deve ser dada aos utentes a liberdade de escolher o modo de TCP da sua conveniência, devendo os transportadores adaptar-se às preferências dos utentes, em vez de lhes imporem restrições. O utente deve ser considerado como um adulto civilizado, que em cada situação sabe o que é melhor para si, em

vez de ser considerado como uma criança mal comportada. Deve haver o mínimo de barreiras e restrições (incluindo as barreiras tarifárias).

(Também a um nível Nacional, existem restrições quanto ao uso de certas classes de comboios, ao contrário de muitos países europeus onde, para cada trajecto, a escolha da classe de comboio que usa (rápido ou lento) é deixada ao critério do cliente, não lhe sendo impostas quaisquer restrições (incluindo as de tarifa, à excepção, eventualmente, da reserva de lugar, quando se trate de um trajecto longo, num comboio sem lugares em pé). Seria interessante avaliar o que seria mais vantajoso. Estou convencido que, em deslocações para zonas mais periféricas da AML, esta podia ser uma medida que traria grandes benefícios, sem prejudicar ninguém).

v) Na elaboração de um plano de transportes para a AML deveriam ser previamente estabelecidos patamares de exigência para o serviço do TCP, como forma de estes, após a concretização desse plano, ordenado por esses patamares de exigência, se tornarem, de facto, numa alternativa credível e atractiva em relação ao TI. Como patamares de exigência refira-se a distância máxima de habitação/emprego ao TCP/TCP pesado, o número de transbordos máximo dentro de cada uma das redes para chegar a todos os pontos, a conectividade entre as redes, o tempo máximo de deslocação de determinado local da AML em relação a centros geradores de tráfego (estação central com TGV, por exemplo). A definição de objectivos claros é fulcral em qualquer plano sério (exemplo do PRN ou do Plano Ferroviário Espanhol, onde é perfeitamente claro o objectivo de que qualquer cidade Espanhola não pode estar a mais do que um determinado tempo de viagem de Madrid e de Barcelona). O sucesso de um plano de transportes que garanta o sucesso do TCP é essencial para bem estar dos habitantes da AML e do seu meio ambiente.

Cumprimentos.

Helder Cristóvão

From: "Luis Lavoura"
To: <geota@mail.telepac.pt>
Cc: <ambio@uevora.pt>
Sent: Friday, January 03, 2003 12:40 PM
Subject: parecer sobre o documento do GEOTA

> ALGUMAS CRÍTICAS AO DOCUMENTO DO GEOTA
> "MOBILIDADE NA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA - DIAGNÓSTICO E PROPOSTAS"
>
> POR LUÍS LAVOURA (balio@cfif.ist.utl.pt)
>
> O documento deveria estar paginado (páginas numeradas).
> Na página 3, e mais uma vez na página 18, afirma-se que "o mau ordenamento
> do território continua a colocar afastadas muitas das necessidades das
> pessoas". Isto é uma forma errada de pôr o problema, uma vez que coloca
> uma entidade abstrata como agente ativo, e as pessoas (as quais são
> dotadas
> de vontade própria!) como meros sujeitos passivos. É NECESSÁRIO RECONHECER
> QUE O MAU ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO É EM BOA PARTE CULPA DAS PRÓPRIAS
> PESSOAS, as quais muitas vezes optam, deliberadamente e com conhecimento
> de causa, por morar em locais afastados das suas necessidades. As próprias
> pessoas desvalorizam os custos de transporte nos quais incorrem. Não posso
> concordar com a presente formulação, na qual as pessoas aparecem como
> meras vítimas, quando na verdade elas são muitas vezes culpadas. Em
> particular, muitas pessoas optam deliberadamente por tornar-se totalmente
> dependentes do transporte em automóvel.
>
> Na página 9, aparece por um lado a expressão "tendo Lisboa como local de
> partida ou destino" e por outro a expressão "entradas em Lisboa". Creio
> que a primeira expressão é correta, e a segunda é incorreta e deve ser
> modificada. Por exemplo, muito poucas pessoas entram em Lisboa a pé!
>
> Note-se na mesma página que apenas 2% das deslocações são mistas: TI e TC.
> Este facto ilustra o falhanço de políticas baseadas na transição automóvel
> --> transporte coletivo. Essas políticas dificilmente levarão a algum

lado,

> de facto. As pessoas dificilmente largam o automóvel a meio do percurso
> para tomarem o transporte coletivo. Creio ser errado, por isso, dar grande
> ênfase à criação de parques de estacionamento dissuasores. As pessoas
> devem ser dissuadidas de utilizar o automóvel, ponto final parágrafo.
> Não devem ser convidadas a utilizar o automóvel para metade do seu
> percurso e o transporte coletivo para a outra metade. Aliás, poucas
> pessoas alguma vez utilizarão tal opção.

>

> Na página 10 fala-se de "um crescente policentrismo, o que é positivo".
> Eu não sei se é positivo, pelo menos enquanto não houver uma rede de
> transportes que suporte tal policentrismo. O policentrismo atual é
> suportado em grande parte pelo transporte automóvel, e isso é negativo.
> Por outro lado, trata-se de um policentrismo de baixa densidade populacio-
> nal, o que também é negativo.

>

> Na página 14 afirma-se que os parques de estacionamento subterrâneos têm
> impactes hidrogeológicos. Eu diria que têm muitos outros impactes também.
> Em particular, constituem uma perda de espaço quase tão grande como os
> silos, uma vez que o espaço por cima de um parque subterrâneo não pode
> ser plantado a árvores. Além disso, não são paenas os parques de estacio-
> namento subterrâneos que têm impactes hidrogeológicos: as garagens dos
> prédios, e o metropolitano, também os têm. Esses inconvenientes também
> devem ser ponderados!

>

> Na mesma página, no capítulo "estacionamentos", é-se totalmente omisso
> relativamente ao estacionamento ilegal e em cima dos passeios!!! Isto
> é inadmissível. A principal opção de estacionamento em Lisboa, para
> muitos automobilistas, é o estacionamento ilegal ou em cima dos passeios.
> Dever-se-ia, no mínimo, referir este facto. O estacionamento ilegal e
> em cima dos passeios foi efetivamente encorajado pelas autoridades (foi
> na prática despenalizado) durante largos anos. E tem enormes custos
> estéticos e para os modos alternativos de deslocação (para os peões).
> Ora, muitos automobilistas continuam DELIBERADAMENTE a optar por
> vir para Lisboa e estacionar nela o seu automóvel de forma ilegal,

> gratuita, ou em cima dos passeios. Este facto NÃO PODE SER ESCAMOTEADO.

>

> Na página 15 refere-se que "os operadores de transporte operam praticamente

> em regime de monopólio". No entanto, mais tarde, não são feitas quaisquer
> propostas para limitar este regime de monopólio, mas apenas propostas
> para o regular. Ora, a meu ver, seria salutar permitir a quebra do regime
> de monopólio. Isto poderia ser feito permitindo a qualquer entidade a
> abertura de linhas de transporte coletivo em qualquer trajeto, terminando
> assim com o regime de concessões. Este regime vigora, por exemplo, no
> estado indiano de Goa, com resultados muito positivos, como pude constatar
> -- vários operadores de carreiras de autocarros competem ativamente pelos
> utentes, oferecendo preços mais baixos etc. Não vejo motivo para que um
> sistema similar não possa ser implementado na AML.

>

> Na mesma página, afirma-se que a Vimeca é o operador cuja frota tem a menor

> idade média. Seria conveniente denunciar também os operadores cujas frotas
> têm maiores idades médias, e os valores dessas idades. Trata-se de dados que

> deveriam ser públicos e publicitados.

>

> O capítulo 3, com o diagnóstico da situação, é totalmente omissos quanto
> às deslocações não motorizadas, o que me parece inaceitável. Se não
> houver informação, deve-se explicitamente indicar esse facto. Seria
> conveniente saber quem anda a pé, em que distâncias, com que segurança,
> com que grau de (in)satisfação, em que trajetos, etc. No vosso documento,
> quase que parece que ninguém anda a pé, e/ou que a satisfação dos peões
> é politicamente irrelevante.

>

> Na página 19 aparece a palavra "normas". Eu acrescentaria "e incentivos".

>

> Essa página (e as seguintes) contem apenas medidas que já foram,
> no passado, defendidas pelo GEOTA. Não contem quaisquer propostas
> novas, o que me parece lamentável. Um documento deste teor deveria

> conter propostas originais, e não apenas compilar posições
> anteriores do GEOTA. Em particular, esta página é totalmente omissa
> quanto a medidas, que considero ABSOLUTAMENTE IMPRESCINDÍVEIS,
> de liberalização do mercado do arrendamento (acabando com as
> "rendas antigas") e de combate à especulação nas suas várias vertentes
> (nos preços do arrendamento, nos preços das casas, e nos preços dos
> terrenos). Também nada se diz sobre uma reforma da contribuição autár-
> quica que reveja os valores reais dos imóveis, acabando com as enormes
> disparidades existentes entre casas velhas e novas; mais uma vez, trata-se
> de uma medida IMPRESCINDÍVEL, não apenas em termos da justiça social
> mais elementar, mas também em termos de ordenamento do território.
> Caso contrário, as pessoas possuidoras de imóveis "velhos" continuarão
> a ser estimuladas a subutilizar esses imóveis e/ou a especular com
> eles, uma vez que pagam uma contribuição autárquica negligível.

>

> No capítulo 4.2.1, sobre as funções de uma autoridade metropolitana de
> transportes, omitem-se dois pontos essenciais. Por um lado, essa autori-
> dade deveria poder dar pareceres (em certos casos, pareceres VINCULATIVOS)
> sobre novos projetos de urbanização, como por exemplo a Alta de Lisboa,
> a Expo98, os empreendimentos imobiliários do Benfica e do Sporting, etc,
> ou de grandes pólos de trabalho, como por exemplo o Tagus Parque. Qualquer
> pólo residencial ou de trabalho (ou hospital, universidade, etc) com uma
> afluência prevista acima de um certo valor deveria obrigar a um parecer
> positiva da autoridade de transportes. Por outro lado, essa autoridade
> tem que o ser também em relação ao transporte motorizado individual, e
> não apenas ao transporte coletivo! Nomeadamente, ela deve poder interferir
> em domínios como a criação ou alargamento de vias rodoviárias, política
> de estacionamento, gestão do tráfego urbano, etc. A autoridade metropoli-
> tana de transportes tem que o ser em relação a TODOS os transportes, e
> não apenas aos transportes coletivos.

>

> Na página 23 fala-se das condições de utilização dos TPC. Seria
conveniente
> acrescentar algures que estas condições devem merecer absoluta prioridade,
> em detrimento de aspetos como a estética, ou outros. A prioridade deve ir

> para o maior número de passageiros com o maior conforto, e não para outros
> aspetos. Por exemplo, os investimentos realizados ao longo dos últimos
> anos nas estações do metropolitano de Lisboa têm sido largamente supér-
> fluos, quando não mesmo diretamente PREJUDICIAIS para o conforto dos uten-
> tes, tendo-se concentrado em aspetos como a grandiosidade, a arquitetura
> espampanante, o gasto de fundos (públicos!) em betão e mais betão, etc,
> em vez de se concentrarem naquilo que deveria ser prioritário -- o maior
> número de quilómetros de linhas no menor tempo possível e com a mais
> fácil acessibilidade possível para os utentes.

>

> Na mesma página fala-se de "políticas de restrição ao transporte indivi-
> dual", mas não se prioritariza tais medidas. Em minha opinião, deve ser
> dada prioridade ao combate ao estacionamento ilegal e ao estacionamento
> gratuito (isto é, todo o estacionamento deve ser legal e pago) e às vias
> dedicadas ao TPC. Medidas como zonas de circulação condicionada, acalmia
> de tráfego, e portagens, têm prioridade mais reduzida ou podem nem vir a
> ser necessárias (caso das portagens).

>

> Na página 20 refere-se que os parques de estacionamento dissuasores
"deverão
> ser gratuitos ou tarifados a baixo custo". Não concordo de forma nenhuma.
> Esses parques deverão ser tarifados a preço de custo -- isto é, com
> taxa de lucro zero -- mas NUNCA GRATUITOS. O princípio do utilizador-
> -pagador e do poluidor-pagador deve ser aplicado. Quem vem de carro para
> a estação de comboio deve pagar mais do que quem vem a pé. Quem usa o
> parque, seja esse parque "dissuasor" ou não, deve, no mínimo, pagar por
> esse parque (pela sua construção, iluminação, segurança, manutenção, etc).
> O preço do parque não deve ser suportado por quem anda a pé e não o
> utiliza.

>

> Na mesma página diz-se que "os índices de estacionamento para habitação
> devem ser alterados" para valores mais altos. NÃO CONCORDO DE FORMA
> NENHUMA. A construção de estacionamento subterrâneo, por debaixo dos
> prédios, é em muitos casos impossível (impossibilitando na prática a
> substituição de prédios velhos por prédios novos) e noutros casos é

> extremamente onerosa. Tem também impactes hidrogeológicos -- imagine-se
> uma rua inteira de Lisboa com dois andares abaixo do solo em garagens.
> A disponibilidade de garagens discrimina contra aqueles moradores que
> optem por não ter carro, fazendo-os pagar pelos lugares de estaciona-
> mento que não utilizam. O princípio deverá ser o do UTILIZADOR-PAGADOR:
> quem quiser ter um lugar de garagem no seu prédio, que o pague; e quem
> quiser estacionar na rua, que pague também. Não se deve estimular a
> criação de garagens sobre-dimensionadas, as quais estimulam uma
> desmesurada posse e utilização de automóveis particulares.

>

> Nessa mesma secção de estacionamentos, falta uma medida IMPRESCINDÍVEL:
> uma política agressiva de colocação de pilaretes (mecos) e de outros
> obstáculos FÍSICOS ao estacionamento em cima dos passeios. É IMPRESCIN-
> DÍVEL a colocação GENERALIZADA desse tipo de obstáculos físicos, IMPOS-
> SIBILITANDO TOTALMENTE o estacionamento em espaços indevidos. Não basta
> fiscalizar o estacionamento ilegal -- É PRECISO IMPEDI-LO FISICAMENTE.

>

> Na página seguinte, afirma-se que é essencial o reforço da rede de
> metropolitano. Eu concordo, mas acrescentaria que O METROPOLITANO DEVE,
> SEMPRE QUE VIÁVEL, SER À SUPERFÍCIE (e não subterrâneo), dado que as
> linhas à superfície são muitíssimo mais baratas e têm duas vantagens
> suplementares: retiram espaço aos automóveis, e são muito mais cómodas
> e acessíveis para os utentes, em particular os utentes idosos, com
> crianças, ou deficientes. Em particular, a linha de metropolitano
> Rossio - Santa Apolónia deve ser à superfície, abandonando imediatamente
> as tentativas disparatadas e caríssimas de a construir subterrânea.
> Acrescentaria também que no reforço da rede de metropolitano
> se deve dar prioridade total ao número de quilómetros de linha
> e ao número de passageiros a transportar, e DEVE SER FORTEMENTE
> DIMINUÍDO O GASTO DE DINHEIRO EM ESTAÇÕES GRANDIOSAS E
SOBRE-DIMENSIONADAS.

> Acrescentaria ainda que, sobretudo na região suburbana, a distância
> entre estações deve ser significativamente aumentada, tornando o metropo-
> litano mais rápido e menos dispendioso, com menos estações.

Luis Lavoura

From: "Luis Lavoura"

To: <ambio@uevora.pt>

Cc: <geota@mail.telepac.pt>

Sent: Thursday, January 23, 2003 10:03 AM

Subject: debate de ontem

> Quero felicitar o GEOTA pelo excelente debate que ontem teve lugar
> nas instalações da FLAD sobre mobilidade na área urbana de Lisboa.
> O debate foi muito participado, tanto por representantes institucio-
> nais como por cidadãos comuns, o que é altamente positivo. Os confe-
> rencistas (Nunes da Silva e José Manuel Viegas) deram valiosos con-
> tributos para a solução dos problemas de mobilidade na AML, não se
> ficando por generalidades e intenções pias.

>

> Realço a muito completa exposição de José Manuel Viegas. Muitas e boas
> ideias. Falou muito da génese dos problemas -- a suburbanização -- e
> do combate a essa génese. Lugar de destaque para duas medidas:

>

> 1) Revisão do financiamento autárquico. As autarquias têm que passar a
> depender do parque construído, e não de novas construções.

>

> 2) Revisão da lei das rendas. O objetivo principal é mobilizar para o
> arrendamento todas as casas devolutas que por aí há. Isso só por si
> poderia diminuir em 30% os afluxos diários de carros a Lisboa.

>

> A revisão da lei das rendas é, a meu ver, simples. Num primeiro passo
> nem é necessário mexer nas rendas antigas. Basta falar de rendas novas.
> Estas têm que ser totalmente liberalizadas. Um contrato de arrendamento
> típico teria um período de validade arbitrário, a combinar entre senho-
> rio e inquilino, período durante o qual o valor da renda estaria fixo.
> No fim da vigência desse contrato o senhorio e inquilino poderiam fazer
> um novo contrato, mais uma vez de duração arbitrária, com novo valor
> da renda, mais uma vez a combinar entre ambos. O Estado deixaria de se
> imiscuir em coisas como o aumento do valor das rendas (o qual seria
> feito apenas no fim da vigência de contratos, e teria o valor que in-

> quilino e senhorio combinassem) e a duração dos contratos (a qual tanto
> poderia ser de um mês como de dez anos). Bastaria uma lei assim para
> dar aos potenciais senhorios a segurança de que as suas propriedades
> não seriam "usurpadas" pelo Estado a favor dos inquilinos e, portanto,
> para os estimular a arrendar as suas propriedades, pelo tempo que lhes
> fosse conveniente, em vez de as manterem desocupadas.

>

> Num segundo passo, entretanto, será necessário mexer nas rendas antigas
> para, pelo menos, retirar a possibilidade de haver mudanças de inquilino
> sem alteração do valor da renda. Essa possibilidade é especialmente dra-
> mática no caso dos estabelecimentos comerciais, os quais mudam de mãos
> e de ramo continuando a sobreviver à custa das rendas miseráveis que
> pagam, impedindo dessa forma a reconstrução de prédios inteiros. Pura
> e simplesmente, o comércio tradicional de bairro não pode continuar a
> viver à custa das rendas baixas que paga.

>

> Realce também para a necessidade de alterar o regime das contribuições
> autárquicas, fazendo o imposto recair sobre o valor potencial da pro-
> priedade e não sobre o que nela efetivamente está. Esta medida foi refe-
> rida por Nunes da Silva. É simples: se um terreno está descrito como
> "urbanizável" com prédios de três andares, então o proprietário desse
> terreno tem que pagar imposto como se o terreno estivesse efetivamente
> urbanizado com prédios desse tamanho. Em alternativa, o proprietário
> pode pedir para o terreno ser reclassificado como "não urbanizável"
> mas, nesse caso, ele deixa mesmo de ser urbanizável!!! Como disse Nunes
> da Silva, bastaria uma medida destas para acabar com todos esses
> problemas de "direitos adquiridos" de construção que atravessam anos
> e décadas sem nunca serem utilizados.

>

> Enfim, ficou claro que a mobilidade é, antes de tudo, um problema de
> ordenamento do território e de urbanismo, e que portanto as ONGAs,
> se querem falar de mobilidade, têm que ter a coragem de propôr medidas,
> por vezes bastante radicais, na área do urbanismo -- na forma como
> as pessoas fazem dinheiro com as suas propriedades urbanas.

>

> Realço também as críticas claras que José Manuel Viegas dirigiu a me-
> didas propostas pelo GEOTA como o aumento da área de garagens nos pré-
> dios e (indiretamente) o estacionamento gratuito nos interfaces de
> transportes coletivos. José Manuel Viegas tem toda a razão: quem quer
> ter carro tem que pagar para o estacionar. Um carro a estacionar à
> borla ainda vá que não vá, mas é preciso impedir por todos os meios
> famílias com mais do que um carro -- porque para essas famílias o
> transporte coletivo deixa, pura e simplesmente, de existir. Portanto,
> os prédios podem, quando muito, ter um lugar de garagem por fogo. Quem
> quer ter mais carros do que isso tem que pagar para os estacionar, na
> via pública ou em parques ou seja onde fôr. Também o espaço
> público em interfaces de transportes coletivos é espaço precioso, que
> custou muito dinheiro ao erário público e não pode ser oferecido à
> borla para alguns (os que têm carro) lá estacionarem o seu popó à
> borla durante todo o santo dia. Por exemplo, o espaço público junto
> a uma estação de metropolitano ou de combóio é espaço altamente va-
> lioso em termos comerciais, e portanto estacionar nesse espaço deve
> ser muito caro, e não muito barato. Ao pé das estações de metro e de
> combóio devem nascer centros comerciais, escritórios e grandes empre-
> sas -- não parques de estacionamento. Precisamente para que as pessoas
> passem a ir para os centros comerciais, para os escritórios e para as
> grandes empresas de metropolitano ou de combóio.

>

> Enfim, o GEOTA tem muitas ideias para desenvolver. Precisa é de ser
> corajoso nas medidas que queira defender.

>

> --

>

Luís Lavoura

From: "Miguel Atanásio Carvalho"

To: <geota@mail.telepac.pt>

Sent: Tuesday, February 11, 2003 12:14 AM

Subject: Mobilidade AML : contributo

> Caros amigos ambientalistas,

>

> Li com muito gosto o vosso documento sobre a mobilidade no Área Metropolitana de Lisboa, que se encontra em consulta pública. Considero-o um excelente documento de trabalho e de análise.

> Venho, mesmo assim, apontar algumas pequenas sugestões:

>

> - na secção 3.6.4 e na página 36 congratulam-se pelo aparecimento de projectos de eléctricos rápidos / metros de superfície nos arredores imediatos do concelho de Lisboa, e nos concelhos do sul do Tejo. Julgo contudo que estes projectos deixam algo a desejar pela fraca capacidade de interligação com outros transportes que têm à partida.

> Não vejo que seja viável haver um transporte ferroviária da Caparica (por exemplo) até ao Pragal, outro transporte ferroviário até Sete-Rios e outro ainda a seguir. Considero mais frutífero o alargamento do actual sistema, do que a criação de outros sistemas quase que paralelos, de modo a que fosse possível viajar da Caparica até sete-Rios sem transbordos.

> No que toca ao sul do Tejo, e desconheço se é tecnicamente possível, o ideal seria o próprio Metropolitano ter uma extensão até Almada, Caparica, etc...

Quanto aos eléctricos de superfície em torno a Lisboa, onde as infra-estruturas ainda deverão ser criadas, é imperativo que sejam as carruagens do Metropolitano a fazer esses percursos para impedir um elevado número de transbordo que seria altamente prejudicial.

>

> - no que toca ainda à interligação dos transportes públicos, acho um erro gravíssimo, e tenho pena que o GEOTA não o tenha apontado, a não existência de um passe para todos os transportes dentro do concelho de Lisboa, como acontece nas grandes cidades europeias.

> É certo que há o passe L, mas este não permite viajar nos comboios da CP e da Fertagus.

> Para sublinhar a extrema importância desta medida, lembro que as ligações

ferroviárias

> Alcântara-Campolide-Sete-Rios-Entrecampos-Areeiro-Oriente,
Benfica-Campolide-Rossio,

> Algés-Cais Sodré e Santa-Apolónia-Oriente estão altamente sub-aproveitadas
no que toca

> à mobilidade interna do concelho. Os próprios bilhetes têm preços muito
elevados.

>

> - na página 34 afirmam que os automóveis que ocupam os espaço público
roubando espaço aos peões e às bicicletas. Esta afirmação só fará sentido se
considerarmos que o espaço das bicicletas é o mesmo dos peões, e portanto não
o mesmo espaço dos automóveis. Esta perspectiva da bicicleta como meio lúdico
é perigosa e contra-producente.

A bicicleta deve ser encarada como meio de transporte válido e alternativo
que é.

>

> - Por último, julgo que deveria haver a possibilidade do transporte
bicicletas nos transportes públicos, como acontece no Norte da Europa.

>>

> Parabéns pelo documento, com os melhores cumprimentos ambientalistas

>

➤ Miguel Atanásio Carvalho

From: [Miguel Roque](#)

To: geota@mail.telepac.pt

Sent: Thursday, January 23, 2003 2:33 PM

Subject: Mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa

Foi com satisfação que vi a notícia avançada no noticiário da SIC respeitante às medidas propostas pela GEOTA com intenção de melhorar a circulação rodoviária na AML e consequentes efeitos a ela associados.

É sempre com grande agrado que recebo o Dia Nacional sem Carros, outra das medidas para incentivar as população ao uso dos transportes públicos.

A presente limitação da circulação automóvel na zona do Bairro Alto é uma medida que também considero de louvar.

Felicito também as medidas tomadas em Londres para diminuir a circulação rodoviária no centro da cidade que, tendo já lá estado em pessoa, estava a necessitar urgentemente.

Apesar destas todas estas medidas e intenções não posso deixar de demonstrar a minha profunda desilusão pela omissão na divulgação mas inclusão nas limitações de um meio de transporte privado que, apesar de ir contra a intenção de alargar o uso dos transportes públicos, se apresenta como a alternativa mais racional ao caótico trânsito que se verifica hoje em dia.

Estou, obviamente, a falar do Motociclo. Em todas as campanhas efectuadas nunca se fala do motociclo, porém este sofre sempre as mesmas limitações impostas aos Carros. Li o vosso documento, não de uma forma detalhada, e não vi uma única referência ao motociclo. Não posso dizer que V.Exs o atacam, mas também não posso dizer que o defendem.

Nas principais cidades Europeias, Paris, Londres, Barcelona, etc, aquando do dia nacional sem carros é permitida a circulação aos motociclos, algo que não acontece cá. Na recente implementação de portagens no centro de Londres os motociclos não pagam, será que semelhante atitude seria tomada em Portugal?

Penso que que não preciso de enumerar as inúmeras vantagens do motociclo em relação ao carro, mas posso afirmar que poluem consideravelmente menos (a cilindrada média de um motociclo será de 400/500cc), não há problemas de estacionamento, não estagam as estradas, consomem menos combustível, e permitem mobilidade total ao seu utilizador. No entanto não deixam de ser considerados veículos de luxo ao pagarem o selo de imposto de circulação máximo. De notar que é de todo proibida estacionar motociclos nos parques de estacionamento de carros, sendo obrigatório estacionar em

parques para motociclos. Estes quase não existem, e quando existem estão, normalmente, ocupados por carros.

Moro na Margem Sul, Almada, e desloco-me diariamente para Lisboa, Avenida Rovisco Pais, e não levo mais de 25 minutos a fazer o trajecto. Convém notar que os consumos não são o único a ter em conta na poluição. O facto de o motociclo se deslocar mais rapidamente permite que o tempo em que se encontra a emitir gases poluentes, motor em funcionamento, diminui drasticamente devido ao tempo de deslocação.

Deixo assim algumas sugestões como proposto no site, no caso de implementação de um sistema de regulação de tráfego no centro de Lisboa:

- diferentes critérios de regulação consoante o número de pessoas dentro de um ligeiro de passageiros
- entrada livre para motociclos
- atribuição de uma senha de tempo limitado para as pessoas que pretendam fazer algo na zona abrangida mas de duração rápida. O excesso de tempo acarreterá o pagamento da portagem normal

Atenciosamente,

Miguel Roque

From: "Quercus - Núcleo de Lisboa"
To: "'Geota'" <geota@mail.telepac.pt>
Sent: Monday, March 17, 2003 5:30 PM
Subject: Túnel das Amoreiras



Contributo do Núcleo de Lisboa da Quercus para o documento Mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa – diagnóstico e propostas (GEOTA)

Introdução Geral

A análise, do documento relativo à Mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa, demonstra que na globalidade existe uma concordância de opinião. Contudo, surgem alguns pontos em que, mais por omissão que por oposição, nos sugerem os seguintes comentários:

- Nada é indicado sobre o n.º de passageiros Fertagus que permita esclarecer a importância do preço deste meio de transporte.
- Nada é referido sobre a alteração dos terminais dos TST de zonas próximas do barcos para zonas mais distantes, numa lógica que nos parece não ir de encontro à concorrência ao transporte privado mas entre modos colectivos.
- Ao discutir medidas de regulação do tráfego pelos preços, não são mencionadas taxações por quilómetro como uma alternativa (parcial) ao imposto sobre combustíveis; é mencionado o imposto automóvel mas não a taxa de circulação anual. O imposto sobre combustíveis torna o Estado financeiramente dependente das vendas de combustível. Assim, logo que seja possível utilizar uma energia mais sustentável deveriam ser postas em prática novas medidas de taxação da mobilidade individual excessiva.
- Além disso, na discussão do tema dos transportes públicos, o texto é omisso quanto a sugestões relativas a futuros desenvolvimentos no metro e caminhos de ferro, mencionando apenas a travessia ferroviária Chelas-Barreiro.

Consideramos que a avaliação correcta destas situações seria importante para a percepção do desenvolvimento futuro das tendências de Acessibilidade e Mobilidade na Área Metropolitana.

Diagnóstico

Considerando que o esforço realizado e os dados compilados são da maior relevância, julgamos importante que sejam incluídos alguns dados relativos a matérias que poderiam ajudar-nos a compreender melhor a problemática da mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa.

Assim, em relação à questão da dinâmica demográfica, seria importante conhecer:

- a) A evolução do razão entre nº de fogos existentes / nº de famílias existente;
- b) A evolução do nº de segundas residências na AML e a sua respectiva localização;
- c) A evolução do razão entre fogos alugados / fogos cujos residentes são seus proprietários;
- d) A evolução do nº de fogos devolutos e as suas respectivas localizações;
- e) A evolução do tempo médio necessário para a comercialização de um fogo construído de novo e as suas localizações;
- f) A evolução do nº de licenças de construção de fogos destinados a habitação não utilizadas;
- g) A evolução do nº de fogos previstos construir nas áreas classificadas como urbanizáveis nos P.D.M.'s dos concelhos da AML, sem licença de construção emitida;
- h) As tendências de crescimento demográfico no conjunto da AML;
- i) A evolução dos custos do solo urbanizável;
- j) A evolução dos custos de construção;
- k) A evolução da percentagem das receitas de SISA e contribuição autárquica no total das receitas por Município;
- l) A evolução do investimento em renovação urbana;

Em relação ao sistema de transportes na AML seria importante conhecer:

- a) As externalidades de cada modo de transporte analisado;
- b) A evolução do investimento na rodovia indiferenciada;
- c) A evolução do investimento no transporte público e sistemas alternativos de transporte;
- d) A evolução dos custos de manutenção da rodovia;
- e) A evolução da situação financeira das empresas de transporte colectivo;
- f) A evolução do parque automóvel dos residentes por concelho e área ocupada;
- g) A evolução do nº de lugares de estacionamento reservado exclusivamente a residentes, por concelho;
- h) A evolução do nº de lugares de estacionamento público tarifado e não tarifado;
- i) A evolução das receitas obtidas pela cobrança de estacionamento tarifado;
- j) A evolução do custo per capita por km de cada modo de transporte;
- k) A evolução da extensão dos corredores Bus por concelho, nº de carreiras que circulam inteiramente em corredor dedicado com cruzamentos semaforizados onde é concedida prioridade absoluta ao transporte colectivo, nº de conexões entre corredores dedicados;
- l) Evolução da percentagem de percursos (utilizados por pelo menos 2000 passageiros / dia) cujo custo de utilização do TI é inferior ao custo de utilização do TC e vice-versa;

Sabendo que nem todos os dados por nós considerados importantes estão disponíveis, sugerimos que devam ser obtidos de forma sistemática pelas entidades competentes.

Propostas

Sugeriríamos que a apresentação de propostas fosse precedida de um levantamento de estudos de caso relativos a intervenções conduzidas em outras áreas metropolitanas europeias de dimensão comparável. Ainda, assim, a generalidade das propostas merece o nosso acordo.

No entanto, oferecem-se-nos alguns comentários:

- 1) Em relação às propostas de intervenção pública relativas à transformação da dinâmica demográfica e do padrão de mobilidade gerado, existem algumas propostas que acrescentaríamos às realizadas por vós:
 - a) Dada a necessidade de renovação e requalificação do espaço urbano (nomeadamente das áreas históricas), dado o nº elevado de fogos devolutos, dada a situação de crise no sector de construção ligado ao ramo residencial, dada a excessiva dependência da economia nacional do sector da construção civil, dada a existência de excesso de fogos em relação às necessidades existentes, dada a excessiva dependência dos orçamentos municipais da concessão de licenças de construção, parece-nos ser adequado **estudar a aplicação de um sistema de taxas municipais crescentes sobre os fogos residenciais não utilizados (não vendidos ou não alugados). É necessário, salientar, que os construtores usufruem de isenção progressiva de taxas consoante a sua capacidade de aguentarem as recessões na procura, podendo por isso manter preços irrealisticamente altos por longos períodos de tempo, ajudando assim a um mercado imobiliário inflacionado.** No entanto, deverão ser tomados em consideração, os casos em que os rendimentos imobiliários dos proprietários não são suficientes para a realização de obras de renovação dos Fogos, propondo-se uma devolução de parte da taxa cobrada no caso do proprietário ter optado pelo arrendamento. Deve ser considerada a hipótese de a taxa ser mais elevada sempre que o Fogo esteja inserido num edifício construído à revelia de todas as boas normas urbanísticas. A aplicação de uma taxa com estas características, num contexto em que o mercado se aproxima dos seus limites físicos, uma vez que não é esperado que a população da AML cresça nos próximos anos, seria um claro desincentivo à construção de fogos residenciais desenquadrada das necessidades sociais; combateria a especulação imobiliária e alguns ilícitos a ela ligada; reanimaria o mercado de arrendamento e, no limite, a tomada dos créditos pelos municípios facilitaria a realização de operações de requalificação e renovação urbana que permitiriam minimizar ou mesmo corrigir erros urbanísticos do passado. Os rendimentos provenientes desta taxa deveriam ser aplicados num fundo municipal dedicado à requalificação e renovação urbanas. Esta taxa será, com certeza, de difícil aplicação, se não forem dadas competências e meios às freguesias que possibilitem um retrato fiável da situação.

- b) Ao princípio da necessidade de plano, somamos a necessidade de em quase todos os municípios se dever caminhar, urgentemente, para a proibição de novos licenciamentos em áreas urbanizáveis até que uma nova geração de PDM's, que integrem técnicas de planeamento a diferentes escalas, bem como obrigatórios planos de mobilidade sustentável necessariamente calendarizados, com previsão orçamental e contemplando áreas como a redução das necessidades de deslocação e a transferência modal, esteja concluída.
 - c) Consideramos que os executivos municipais deverão ter atenção prioritária para com meios e técnicas dirigidas aos diferentes públicos- alvo.
 - d) A criação de centros multifuncionais de teletrabalho em colaboração com as estruturas empresariais e sindicais, a descentralização a nível metropolitano dos serviços públicos de acordo com as necessidades sociais de cada concelho e freguesia, a promoção do “governo digital” e do “guichet único de proximidade” poderão ser um importante contributo para a redução do nº médio de deslocações diárias e das externalidades sociais e ambientais negativas a elas associadas, devendo os Municípios, a Junta Metropolitana de Lisboa, a UMIC e os actores relevantes da região participar na elaboração de um programa de acção calendarizado para a sua concretização. Este programa deverá ser uma das componentes de um plano metropolitano para a mobilidade sustentável.
- 2) Em relação ao tipo de intervenção pública que deverá ser realizada para coordenar as acções e os agentes envolvidos na problemática da mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa, no sentido de a tornar mais sustentável, não é revelada qual a estratégia para aglomerar os prestadores de serviços, facilitada pela autoridade metropolitana de transportes, pois, como esclarecem alguns autores (Crawford) as transportadoras privadas promovem um gasto maior ao Estado através de indemnizações pela exploração de linhas não rentáveis do que os gastos de uma exploração directa pelo mesmo Estado. Neste sentido, dever-se-á ter em conta a seguinte consideração:
- a) O sector dos transportes colectivos, em qualquer área metropolitana, tende para a consolidação e no limite para o monopólio, por razões que têm que ver com a existência de ganhos de escala e de eficiência global na gestão do sistema (na AML pode verificar-se o início deste processo de consolidação na AML Sul com a tentativa de um mesmo operador assegurar a operação do MST, dos TST e da Fertagus). Em nossa opinião a existência de um único operador de transporte colectivo na AML, pelas razões atrás indicadas, só pode ser saudada. No entanto a propriedade das infraestruturas e do material circulante (que deverá incluir automóveis de utilização colectiva e veículos de duas rodas motorizados e não motorizados) deve ser pública, não só por razões de defesa do interesse geral, mas também porque uma das prioridades de intervenção, em ordem a assegurar a promoção de padrões de mobilidade sustentável, deverá ser a redução das necessidades de deslocação. Ora, a um operador privado interessa realizar o maior nº de viagens possível, transportando o maior nº de passageiros possível, uma vez que o seu objectivo final é garantir o máximo de lucro.
- 3) Relativamente ao tipo de intervenções públicas no sistema de transportes da AML, há a salientar o seguinte:

- a) Em nossa opinião, é necessário que as medidas, indicadas nas pág. 31 e 32, sejam priorizadas e temporizadas. Julgamos que a primeira medida por vós enunciada tem prioridade máxima e a sua concretização deverá ser o mais brevemente possível, após o que consideramos vital que se introduza um sistema de portagens e se desenvolva uma série de medidas de condicionamento físico de tráfego para dar cumprimento à directiva europeia sobre qualidade do ar. A rede contínua de vias dedicadas ao TC deverá ser desenvolvida, preferencialmente, ocupando corredores que se encontrem banalizados.
- b) A construção de parques dissuasores deverá ser uma solução intermédia uma vez que podem ter impactes consideráveis em termos de impermeabilização de solos e de destruição de vegetação.
- c) O processo de alargamento dos sistemas de estacionamento tarifado para não residentes deverá ter em conta a diferenciação das tarifas conforme a pressão da procura.
- d) Deverá começar a considerar-se a necessidade de criar um sistema de licenças obrigatórias de estacionamento para residentes e para a aquisição de automóveis. A construção de parques de estacionamento para residentes deve obedecer a planos municipais, sendo que, na nossa opinião, a localização desses equipamentos deverá ser, obrigatoriamente, na periferia das áreas residenciais.
- e) Deverá existir um programa metropolitano e programas municipais articulados para o desenvolvimento de transportes alternativos. É para nós evidente que tais programas deverão ter metas precisas e ser calendarizados. Deve ser considerada a possibilidade de criação ou concessão, por parte de entidades públicas, de operadores de frotas de biciclectas, motociclos (sem emissões) e automóveis (sem emissões) de utilização colectiva, integrando esses operadores no sistema metropolitano de transportes colectivos. Poderão ser desenvolvidas experiências piloto nas áreas que sejam objecto de projectos de condicionamento de tráfego.
- f) O transporte de mercadorias nos centros urbanos é fonte de perturbação dos sistemas de transportes de pessoas. A multiplicidade de operadores, os custos económicos suportados por esses operadores que se repercutem no preço dos bens (facto reconhecido pela associação do sector) e o impacte ambiental associado a esta actividade justificam uma intervenção no sentido da racionalização deste subsistema. Assim, propomos que seja constituído um único operador. Em primeiro lugar, na cidade de Lisboa (depois do desenvolvimento de experiências piloto inseridos em projectos de condicionamento de tráfego), sendo depois alargado a toda a AML. Este poderá aumentar a eficiência do transporte de mercadorias e reduzir os impactes ambientais e sociais a ele associados.
- g) Outra questão importante tem que ver com o estabelecimento de mecanismos que permitam flexibilizar a oferta. Nesse sentido, propomos a criação de uma base de dados, gerida por uma entidade supramunicipal, que possibilite o reconhecimento em tempo real dos fluxos potenciais de passageiros, o que constituirá um instrumento de adequação rápida da oferta de serviços de transporte de passageiros e mercadorias. Um sistema deste tipo não dispensa, no entanto, a necessidade de realização de estudos de mobilidade anuais.

4) Não obstante a nossa aquiescência à maioria das propostas alternativas apresentadas, consideramos ainda que:

- a) Em nenhum caso deverá existir um aumento do número de lugares disponíveis a não moradores. Esta tipologia de lugares constitui em si mesma um convite à entrada das viaturas na cidade.
- b) A medida de aumento do número de estacionamento por fogo não é adequada, porquanto, muito embora não seja esta a lógica da proposta, fomenta processos de multi-motorização que, têm infelizmente, representado o maior problema em termos de crescimento do número de veículos noutros pontos da União Europeia.

Há a acrescentar que o documento é completamente omissivo no que diz respeito à correcção das graves deficiências que se verificam neste momento. Propostas como o Túnel das Amoreiras ou o alargamento da IC 19 são apresentados como factores de correcção de problemas de ordenamento do território, promovendo-se a ideia que após resolvidos estes problemas poder-se-á começar a trabalhar a questão da mobilidade e transportes públicos, escamoteando-se o acumular de novos problemas originados pela construção dessas infraestruturas.

Concluimos, afirmando que as críticas ora presentes constituem, não um desacordo ou chamada de atenção mas, tão só um contributo para o aperfeiçoamento do trabalho e felicitamos o GEOTA por esta iniciativa, que se revela uma excelente contribuição para o respaldo e reforço de ideias que se haviam tornado pacíficas, pelo menos dentro das estruturas que se dedicam a esta problemática e, mais, propomos a constituição de um fórum permanente sobre as questões da mobilidade sustentável, que permita a todos os actores relevantes concertar posições e desenvolver acções concretas de promoção de um padrão de mobilidade sustentável a nível metropolitano.

From: "Victor Marques"
To: <geota@mail.telepac.pt>
Sent: Wednesday, January 08, 2003 11:52 AM
Subject: mobilidade aml: contributo

Bom dia,

Li com muito gosto o vosso documento.

Consegue de uma forma concisa sistematizar muita informação e apresentar muitas e boas propostas para alguns dos maiores problemas que afectam a área metropolitana de Lisboa: os transportes e as acessibilidades.

Os meus comentários são agrupados em reparos e sugestões.

Reparos:

- * dificuldades em ler na integra o documento depois de impresso;
- * não houve referência a algumas das entradas de Lisboa; nomeadamente a Calçada de Carriche e a via ferroviária sobre o Tejo;
- * os valores apresentados sobre o número de entradas em Lisboa por via rodoviária não coincidem com os valores apresentados por áreas geográficas.

Sugestões:

- * de forma a mudar as mentalidade, há que ser-se mais agressivo, por exemplo, tratar em termos de divulgação e de Marketing os investimentos em transportes públicos como se fossem investimentos privados, contudo não deixando de evidenciar os seus benefícios de uma forma quase pedagógica;
- * identificar eixos prioritários de transportes públicos, existentes ou a criar, restringindo o uso de transporte particular nestes eixos;
- * passar os custos ambientais de usos de transportes individuais aos seus utilizadores de uma forma clara e transparente. Por exemplo, quando se atinge um determinado nível de poluição (emissões, ruídos, etc...), fazer pagar aos automobilistas taxas de acesso à Lisboa directas (portagens) ou, se preferirem, indirectas (através de parques de estacionamento situados na periferia);
- * o dinheiro obtido no ponto anterior só poderia ser utilizado na

promoção ambiental;

* tornar transparentes as opções em termos de novos investimentos em transportes públicos, evidenciando ao público as seguintes variáveis: valor do investimento por utilizador potencial, vantagem ambiental, etc...

* perante o decréscimo da utilização de certos meios de transportes públicos como acontece com o comboio, há que hierarquizar os transportes públicos por grau de importância ambiental e económica, favorecendo alguns relativamente a outros, através, por exemplo, de uma política tarifária subsidiada;

* de forma a permitir um melhor "auto-planeamento", obrigar o licenciamento de novas construções a seguir certas regras, como sejam: a ligação a transportes públicos já existentes e caso ainda não existem na área, o dono da obra terá que participar a ligação, como já se faz para o gás e a electricidade; relacionar a construção de fogos a um número mínimo de lugares de estacionamento para o público em geral; relacionar também a construção de novos fogos com a existência de espaços verdes, etc...

* mostrar as vantagens da gestão integrada dos transportes através da AMT com base em exemplos concretos.

Vítor Marques