

## Parecer sobre o EIA da Terceira Travessia do Tejo Um não claro à rodovia!

9 Dezembro 2008

### Síntese

Em síntese, a posição do GEOTA e da LPN sobre a TTT em Lisboa é a seguinte:

1. **A criação de uma valência ferroviária convencional é positiva** e pode contribuir para melhorar a mobilidade tanto na Área Metropolitana de Lisboa (AML) como no tráfego nacional. No entanto, esta opção deveria ser enquadrada por um plano de mobilidade para a AML (que deveria ser um dos primeiros trabalhos da Autoridade Metropolitana de Transportes).

2. A valência de alta velocidade é mais discutível. Aceitando o mérito de uma ligação de alta velocidade Lisboa-Madrid, há muitos outros aspectos do projecto que são altamente discutíveis ou mal fundamentados; a TTT é uma peça de uma discussão mais vasta.

**3. Neste momento, a valência rodoviária da TTT seria completamente injustificada e com impactes inaceitáveis.** Destaquemos as seguintes razões:

- a) O aumento do tráfego rodoviário implicado pela nova travessia irá provocar, sem qualquer dúvida, um **agravamento da qualidade do ar em Lisboa**, e portanto **efeitos potencialmente muito negativos sobre a saúde pública**. É inaceitável a forma como o EIA tenta minorar este impacte gravíssimo. O EIA sugere aumentos dos níveis de poluição na ordem dos 3%, o que é optimista dado que o tráfego terá provavelmente aumentos superiores (a ponte Vasco da Gama provocou um aumento do tráfego de atravessamento do Tejo de cerca de 20%, o que se traduziu num aumento global de 5% do tráfego na cidade — é inverosímil que a TTT rodoviária provoque um efeito mais modesto). Tendo em conta a situação actual e as exigências normativas europeias, as áreas de risco ou em incumprimento da qualidade do ar irão certamente aumentar;
- b) **É falso que a componente rodoviária contribua para uma melhor mobilidade e estruturação urbana na AML — pelo contrário!** A experiência demonstra que novas rodovias radiais aceleram a suburbanização e dispersão urbanística, e promovem o transporte individual, destruindo a viabilidade e os incentivos ao transporte colectivo. O PROTAML, que é lei, preconiza claramente o oposto: o primado do transporte colectivo;
- c) **Os principais supostos objectivos da travessia rodoviária são falsos: a ponte Vasco da Gama tem capacidade excedentária** para o acesso ao futuro aeroporto, e o eventual descongestionamento da ponte 25 de Abril é tornado irrelevante pelo **aumento do congestionamento da cidade de Lisboa** causado pelo inevitável acréscimo de tráfego;
- d) **O sobrecusto da valência rodoviária impede o investimento necessário em transportes colectivos.** A Lusoponte detém o monopólio das travessias rodoviárias do Tejo a jusante de Vila Franca de Xira, um negócio ruinoso para o Estado Português, fortemente criticado pelo Tribunal de Contas e nunca devidamente explicado. Isto impede qualquer financiamento independente, desviando financiamentos do transporte público, e servindo qualquer “renegociação” para engordar (mais) a Lusoponte.

O GEOTA e LPN aceitam que a TTT admita uma futura valência rodoviária, mas nunca para ser implementada de imediato. Tal hipótese deve ser minimalista, resumindo-se à reserva de espaços canal e ao mínimo de obras (e custos) indispensáveis para uma opção futura.

## **1. As diversas questões em análise**

O projecto em análise engloba diversas componentes, designadamente:

- Componente ferroviária de alta velocidade;
- Componente ferroviária convencional;
- Ligação rodoviária Lisboa – Barreiro;
- Ligação rodoviária Barreiro – Seixal.

As três primeiras componentes estão incluídas na nova ponte sobre o Tejo.

## **2. Procedimento de avaliação de impacte ambiental**

### **2.1 Consulta pública**

A consulta pública decorreu entre 13 de Outubro de 9 de Dezembro. Considera-se que a participação da população deveria ter sido fomentada através da realização de um maior número de sessões de esclarecimento, designadamente ao nível das freguesias directamente afectadas. Um colaborador do GEOTA dirigiu-se à Junta de Freguesia de Moscavide e pediu para consultar o resumo não técnico; foi possível verificar que não sabiam de que se tratava e que, não fosse a insistência, o colaborador do GEOTA teria ido embora sem consultar o pretendido.

Somente mostrando à população por onde irão passar os acessos rodoviários, a via-férrea e a própria ponte se consegue a sua participação. Não o fazendo agora, estão a adiar-se os problemas para o futuro. O Resumo Não Técnico contribui pouco para o esclarecimento das questões acima referidas.

Considera-se positivo que tenha sido feita a exposição na Estação do Oriente sobre o projecto. No entanto, a exposição era essencialmente publicidade e promoção do projecto, não alertando devidamente para os impactes negativos associados ao projecto, designadamente os referentes à componente rodoviária.

À semelhança do que foi efectuado em 1999 a propósito do Novo Aeroporto de Lisboa, a participação teria sido fomentada se tivesse sido distribuída uma brochura junto dos principais jornais ou, por exemplo, conjuntamente com os diversos jornais gratuitos que são hoje distribuídos na região de Lisboa.

As associações signatárias consideram incompreensível que, nos dias de hoje, o estudo não tenha estado na íntegra disponível na Internet. O GEOTA solicitou por escrito a sua disponibilização (via email dirigido à Agência Portuguesa do Ambiente e à RAVE), não tendo obtido sequer qualquer resposta.

A LPN fez o mesmo pedido e obteve o conjunto dos documentos que constituem o estudo a menos de duas semanas do encerramento da consulta pública, cujo volume impossibilitou uma análise detalhada de aspectos relevantes.

### **2.2 Qualidade do estudo de impacte ambiental**

O Resumo não Técnico é demasiado descritivo, sendo pouco mais que um documento promocional do projecto. Falta o necessário contraponto entre as vantagens do projecto e os impactes ambientais negativos que também lhe estão associados.

O estudo de impacte ambiental apresenta uma dimensão apreciável, tendo o seu relatório síntese cerca de 1800 páginas. Infelizmente, muitas destas páginas são desperdiçadas a descrever situações que pouca relevância tem para o projecto em apreço (ex. é feita uma descrição do sistema de gestão de resíduos na zona da Valorsul e da Amarsul; a história de Lisboa é contada desde antes da sua conquista por D. Afonso Henriques). Esta opção acaba por distrair o leitor dos aspectos verdadeiramente importantes.

Há diversos aspectos fundamentais omissos, conforme se detalhará mais adiante, designadamente:

- Justificação da componente rodoviária;
- Fluxos de tráfego, poluição atmosférica e respectivos efeitos sobre a saúde pública provocados em Lisboa pela componente rodoviária;
- Efeitos sobre o ordenamento do território, em especial na Margem Sul, induzidos em especial pela componente rodoviária;
- Alternativas ao traçado e tipologia dos modos ferroviários.

A leitura do EIA rapidamente revela que a componente rodoviária está mal estudada, possivelmente porque o seu projecto tem também muito menor detalhe do que o das componentes ferroviárias.

No capítulo de “Lacunas de conhecimento” não são apontados aspectos não avaliados acima referidos. Em contrapartida, chega a ser apontada a lacuna da Câmara Municipal de Loures não ter indicado quais os planos municipais de ordenamento do território aprovados...ora, esta informação encontra-se disponível na Internet.

Em síntese, considera-se que o estudo é desequilibrado, com falhas em especial na componente rodoviária, ficando por avaliar efeitos fundamentais na cidade de Lisboa.

### **3. Justificação do projecto**

#### **3.1 Valência alta velocidade**

A componente de alta velocidade tem como principal justificação a ligação Lisboa-Madrid. Compreendemos a justificação desta ligação em particular, embora nos mereça grandes objecções a estratégia nacional para a alta velocidade ferroviária, em especial pela forma como tem decorrido a avaliação de impactes, dando escassa importância tanto aos valores ambientais como às populações locais e à racionalidade económica. Esta questão mereceria uma discussão com outra profundidade, que no entanto não cabe no âmbito deste parecer e que já foi assinalada em pareceres anteriores relacionados com este processo..

Em relação à TTT, constatamos apenas que não foi cumprida a exigência legal de estudo de alternativas, uma vez que não consta no EIA nem a comparação com outras alternativas de traçado, aventadas por instituições e especialistas, nem uma fundamentação da sua exclusão.

#### **3.2 Valência ferrovia convencional**

As associações têm defendido a promoção do transporte colectivo como a solução mais adequada para melhorar a mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa. Por outro lado, é sabido que o modo ferroviário é dos que apresenta menores externalidades ambientais. Assim, a componente ferroviária convencional parece razoável, esperando-se que possa contribuir para captar passageiros para o transporte colectivo. No entanto, o EIA não quantifica os efeitos esperados em termos de fluxo de passageiros, limitando-se a quantificar a redução de tempos esperados.

#### **3.3 Valência rodoviária**

Para justificar a componente rodoviária é utilizada cerca de uma página (nas 1800 que o Relatório Síntese do EIA tem!), em que são somente apontadas razões quase filosóficas (p.e. assegurar condições de equidade, contribuir para os objectivos estratégicos presentes no PROTAML), e mesmo essas mal fundamentadas. Para que servirá a componente rodoviária? Quem servirá? Que tráfego desviará? Que tráfego induzirá? Para onde irá o tráfego em Lisboa? Muitas destas questões não têm resposta no EIA, ou têm respostas incompletas ou mal fundamentadas.

É habitual ouvir-se o argumento de que a componente rodoviária seria um “já agora”, ou seja, já que se faz uma ponte, então aproveita-se e faz-se o tabuleiro rodoviário. Olhando para a dimensão económica, o EIA indica que a componente rodoviária custaria 15% do total do projecto, não parecendo estar incluído neste custo o acréscimo de custo associado à estrutura da ponte. No Relatório do LNEC 62/2008-DT, “Avaliação Comparativa das Alternativas Existentes para a Terceira Travessia do Tejo na Área Metropolitana de Lisboa”, Março 2008, p. 247, aponta-se para que a componente rodoviária leve a um acréscimo de custo de cerca de 50%, não se compreendendo a que se deve a discrepância. Ou seja, o “já agora” tem custos muito elevados, porventura mal conhecidos, fundos que deveriam ser investidos na promoção do transporte colectivo e não no transporte individual.

Um dos argumentos também apontados para justificar a componente rodoviária é o acesso ao novo aeroporto no Campo de Tiro de Alcochete. Se essa razão fosse válida, o custo da nova travessia deveria ter sido imputado ao aeroporto, o que não aconteceu. Mas na realidade, conforme refere explicitamente o estudo do LNEC, a ponte Vasco da Gama tem capacidade excedentária, largamente suficiente para o efeito. Além disso, deve fomentar-se o acesso por ferrovia ao aeroporto e evitar a urbanização na margem sul, risco associado ao novo aeroporto, conforme reconhece o estudo do LNEC.

As evoluções de tráfego que são analisadas no EIA (p.e. Quadro 3.2.13) só comparam o cenário zero (sem TTT) com o cenário TTT. Faltou comparar com o cenário sem a componente rodoviária, cenário em que se fomentaria o transporte colectivo ferroviário.

Realce-se que o EIA confirma que, no curto prazo, a melhoria da acessibilidade rodoviária diminui a competitividade do transporte colectivo. Isto é fundamental, pois precisamos, já hoje, de fomentar o transporte colectivo. (O EIA avança depois o argumento ridículo e sem fundamento de que no futuro poderá haver mais habitantes e portanto mais transporte colectivo — obviamente, isto não é um factor de decisão, e mesmo que fosse verdade, nada contribui para o equilíbrio modal no futuro próximo.)

No referido relatório do LNEC sobre a TTT é reconhecido o tráfego que será induzido pela nova travessia rodoviária: “As principais preocupações relativas à componente rodoviária da TTT são o tráfego induzido e os possíveis efeitos na repartição modal. Nesta perspectiva (...) interessaria que a portagem adoptada tivesse um valor da mesma ordem de grandeza do da Ponte Vasco da Gama, e que a componente ferroviária começasse a operar bastantes meses antes da rodovia, de forma a induzir o hábito da utilização do transporte colectivo (...)” (p. 80). Concordamos com a preocupação, a solução é que não parece adequada, pois não oferece qualquer garantia, nem de contenção da suburbanização ou do tráfego, nem de promoção efectiva do transporte colectivo. No mesmo relatório, a justificação para a rodovia tem por base razões difusas e aparentemente pouco estudadas.

Quanto ao argumento de que a travessia rodo-ferroviária Chelas-Barreiro fomentaria um reequilíbrio da Área Metropolitana, ou uma requalificação do Barreiro, ele é válido para a componente ferroviária convencional (que tende a valorizar os espaços urbanos adjacentes às estações), mas não é de todo válido para a alta velocidade ou a componente rodoviária — pelo contrário. O que assistimos hoje no Barreiro, e será seguramente agravado por uma nova rodovia, é a desertificação do centro e o espalhamento urbano em “mancha de óleo”, num padrão de crescimento disperso a quilómetros de distância do centro urbano, não servido por transportes públicos ou equipamentos sociais.

O que interessa realmente estudar é a melhor solução para resolver os problemas de mobilidade na AML e não somente o efeito de uma solução escolhida à partida – neste caso a travessia rodoviária. Vimos o resultado que esta abordagem teve com a ponte

Vasco da Gama! Com a Ponte da Vasco da Gama a operar, a solução é apostar na melhoria dos transportes colectivos e na atracção de população para os centros urbanos de Lisboa e do Barreiro, que na última década continuaram a perder população.

#### **4. Impactes mais significativos**

##### **4.1 Qualidade do ar e saúde pública**

Foi recentemente aprovado e encontra-se em vigor o Plano de Melhoria da Qualidade do Ar para a Região de Lisboa<sup>1</sup> o qual não prevê a travessia rodoviária em análise. Neste plano apontam-se um conjunto de medidas que promovem a melhoria da qualidade do ar na região de Lisboa de modo a dar cumprimento à Directiva europeia, uma vez que o nível de partículas PM10 tem vindo a ser excedido há pelo menos 5 anos em diversos locais da região de Lisboa. Actualmente estão em fase de preparação o respectivo programa de execução. Portugal está em situação séria de incumprimento de normativos comunitários sobre esta matéria, tanto mais que ainda existe pouco informação quanto ao nível de partículas PM2,5, o qual será uma referência futura importante

O EIA não avalia devidamente as consequências da travessia rodoviária na qualidade do ar da cidade de Lisboa, designadamente a necessidade de medidas adicionais às previstas no Plano de Melhoria da Qualidade do Ar. A avaliar pelo exemplo da ponte Vasco da Gama, podemos esperar que uma nova travessia rodoviária gere um acréscimo de tráfego nas travessias do Tejo na ordem dos 20%, o que corresponderia a um acréscimo de cerca de 5% no congestionamento e na poluição atmosférica da cidade de Lisboa. O EIA não faz uma comparação com o caso da ponte Vasco da Gama, apontando para números cerca de metade destes, sem uma metodologia credível.

Tendo em conta a área significativa que já hoje sofre de má qualidade do ar em Lisboa, as consequências de uma nova rodovia só podem ser consideradas graves, o que é lamentavelmente escamoteado no EIA.

##### **4.2 Ordenamento do território e mobilidade**

No capítulo sobre ordenamento do território não é devidamente avaliado o impacte que uma infra-estrutura rodoviária tem ao nível da indução de urbanização. É somente referido que “ (...) a ocupação urbana de solos nas imediações do novo projecto e o crescimento urbanístico acelerado motivado pelas novas acessibilidades poderão induzir impactes negativos significativos, magnitude média a elevada (...) irreversíveis e permanentes sobre o ordenamento do território, uma vez que se está a ir contra as intenções previstas nos planos de gestão territorial”<sup>2</sup>.

Todos os estudos sobre a matéria comprovam que a construção de rodovias radiais de acesso a Lisboa contribuem sistematicamente para aumentar os movimentos pendulares e não resolvem o congestionamento dos acessos (cf. p.e. os estudos de tráfego, GATTEL 1991, MPAT 1994 e Lusoponte 2000; o PROTAML, 2002; “Lisboa 2020-Estratégia para a Região de Lisboa”, CCDRLVT 2007; estudo do LNEC sobre a TTT, 2008).

Aliás, estão à vista de todos os efeitos provocados pelas pontes 25 Abril e Vasco da Gama e outras vias radiais de grande capacidade na AML. No Relatório de Estado do Ambiente de 2001 (pag. 16), pode-se ler: “A implantação de infra-estruturas (como a Ponte Vasco da Gama) teve como efeito intensificar o aumento da população nos

---

<sup>1</sup> Portaria n.º 715/2008.

<sup>2</sup> Relatório Síntese, Parte III, pag. 6.15 – 35 de 60.

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”.

**A AML não precisa de nova travessia rodoviária do Tejo, mas sim de uma melhora radical do sistema de transportes colectivos, com ênfase nos modos ferroviários ligeiros e na promoção da inter-modalidade, únicas formas de reduzir o congestionamento e a poluição automóvel.**

Uma das consequências mais graves e menos faladas da TTT rodoviária é que não é possível obter financiamentos privados para a sua construção, porque a Lusoponte detém o monopólio de todas as travessias rodoviárias a jusante de Vila Franca de Xira (cf. contrato entre o Estado Português e a Lusoponte). Foi um negócio ruinoso para o Estado Português, nunca devidamente explicado e fortemente criticado por múltiplas entidades, com destaque para o Tribunal de Contas. Há duas formas de ultrapassar o problema: ou o Estado paga a valência rodoviária, onerando brutalmente o défice público, e oferece a travessia à Lusoponte para explorar; ou “negocia” com a Lusoponte, oferecendo-lhe mais algumas décadas de portagens em todas as pontes como contrapartida de um investimento privado que a Lusoponte controlaria. Em qualquer caso, a Lusoponte engorda (ainda mais), os utentes das travessias e os contribuintes perdem (ainda mais), e não há financiamentos disponíveis para investir nos transportes colectivos.

Deve ainda referir-se que os impactes da valência rodoviária se somam aos impactes muito negativos no ordenamento do território da margem Sul resultantes do aeroporto no Campo de tiro de Alcochete, conforme reconhece o estudo do LNEC sobre o novo aeroporto de Lisboa.

#### **4.3 Emissão de gases de efeito de estufa**

Conforme referido, uma nova rodovia na TTT irá provocar uma aumento substancial de tráfego automóvel. A localização do projecto, a magnitude do investimento, a incapacidade para o financiar de forma independente, e a falta de interesse do Estado Português no transporte colectivo, conjugam-se para impedir ou adiar outros investimentos em transportes públicos; o que por sua vez irá impedir a criação de verdadeiras alternativas ao tráfego automóvel.

O efeito resultante é aumentar de forma muito importante as emissões de gases de efeito de estufa, mais do que seria provocado pelo mero aumento do tráfego (já de si subvalorizado no EIA), em relação a um cenário sem travessia rodoviária.

Portugal já se encontra numa situação inadmissível em matéria de incumprimento do protocolo de Quioto. A valência rodoviária na TTT iria agravar a situação significativamente.

O EIA, embora reconheça a existência do problema, menospreza-o deliberadamente.

#### **4.4 Ruído**

O estudo de impacte ambiental avalia separadamente o impacte provocado pelas 3 valências da terceira travessia (rodovia, alta velocidade e ferrovia convencional), facto que se considera positivo.

Como seria de esperar, as valências com maiores impactes ao nível do ruído são as valências ferroviárias. No entanto, a valência rodoviária não deixa de ter um impacte significativo e, nalguns receptores, de magnitude elevada. A verdade é que os acessos rodoviários passam por zonas já ruidosas, contribuindo o projecto para que em muitos dos receptores sejam excedidos os limites legais. A rodovia funciona como a “gota de água” em locais já de si ruidosos.

Uma nota para referir que o ruído da valência rodoviária foi estimado tendo em consideração uma velocidade de 50 km/h dos veículos ligeiros e pesados<sup>3</sup>. Trata-se, naturalmente, de uma opção inaceitável. Já hoje, a verdade é que os veículos circulam a 80 km/h, ou mais, na Av. Santo Condestável. Assim, pode concluir-se que o ruído será certamente superior.

Tendo em consideração as 3 valências do projecto, o estudo concluiu que em todos os receptores é ultrapassado o limite legal. Para que uma situação destas se possa aceitar, é preciso retomar a justificação do projecto. Conforme já referido, consideramos desejável a componente de ferrovia convencional, pelo papel que pode desempenhar na melhoria da mobilidade na área metropolitana. Quanto à alta velocidade, não consideramos este o momento adequado para discutir o seu interesse para o país, mas a verdade é que foi já decidido avançar com o projecto e este é um troço de uma rede. Relativamente à rodovia, consideramos existirem melhores soluções (com melhores resultados e, muito provavelmente, mais baratas) para melhorar a mobilidade na AML, conforme exemplificaremos em **Error! Reference source not found.** Assim, consideramos que os impactes provocados pela componente rodoviária no descritor ruído não são aceitáveis.

Para que as valências ferroviárias possam ser desenvolvidas, sugerimos que sejam estudadas medidas de minimização mais efectivas, provavelmente ao nível do isolamento das fachadas de edifícios e/ou alteração na caixilharia.

#### **4.5 Poluição do estuário do Tejo**

O problema da mobilização de sedimentos altamente contaminados por metais pesados é minimizado no RNT, por estes representarem uma pequena percentagem do total. No entanto, sendo estes sedimentos localizados na camada mais superficial, é mais do que certa a sua resuspensão durante quaisquer intervenções no leito. Esse problema é identificado nos relatórios técnicos específicos e não são conhecidas nenhuma solução técnica que permitam a sua minimização. Assim, a mobilização de contaminantes para a coluna de água e os seus impactes na cadeia trófica (bioacumulação e bioamplificação) deveriam ter sido caracterizados. Este problema deverá ter um peso negativo significativo na análise das opções, incluindo a alternativa zero.

#### **4.6 Impacte paisagístico**

A paisagem que será atravessada pelo traçado é considerada sobretudo de sensibilidade elevada (33% da área do corredor), sendo considerada mais frágil nas zonas ribeirinhas, em especial na zona portuária de Lisboa e na zona ribeirinha, a Sul, e sobre o Tejo. Salienta-se que o estudo indica que a ligação rodoviária prevista entre Barreiro e Seixal se encontra numa área onde os impactes paisagísticos são muito significativos, por atravessar o Esteiro de Coina.

#### **4.7 Envolvente à Estação do Oriente**

O GEOTA apresentou recentemente um parecer sobre os termos de referência do Plano de Urbanização da Envolvente da Estação do Oriente. Uma vez que parte do projecto em avaliação se desenvolve precisamente nesta zona, considera-se útil relembrar o seguinte:

- O caminho-de-ferro entre a Av. Marechal Gomes da Costa e Sacavém constitui uma forte barreira entre o Parque das Nações, um território que funciona como espaço de lazer para muitas pessoas, e as freguesias adjacentes, designadamente os Olivais, Moscavide e Sacavém. Assim, é fundamental reforçar as ligações pedonais e cicláveis entre os dois lados da ferrovia. O alargamento da plataforma

---

<sup>3</sup> Relatório síntese, Parte III, pag. 6.9 – 12 de 44.

ferroviária deve ser considerada uma oportunidade para, em conjunto com a restante intervenção, criar novas passagens, de qualidade e seguras;

- A norte da Estação do Oriente persistem algumas hortas, provavelmente um uso dado pelos moradores do bairro entre a Estação do Oriente e Moscavide. A organização destas hortas em hortas sociais, poderia ser uma medida de compensação pela passagem da ferrovia. Também o morro entre a Estação do Oriente e este bairro necessita de ser requalificado e paisagisticamente enquadrado.

## **5. Alternativas à rodovia**

Como já foi referido, todos os estudos sobre a matéria comprovam que a construção de rodovias radiais de acesso a Lisboa contribuem para aumentar os movimentos pendulares e não resolvem o congestionamento dos acessos. Repetimos: a Área Metropolitana de Lisboa não precisa de nova travessia rodoviária do Tejo, mas sim de uma melhora radical do sistema de transportes públicos colectivos, com ênfase nos modos ferroviários ligeiros e na promoção da inter-modalidade, únicas formas de reduzir o congestionamento e a poluição automóvel.

Tem sido este o caminho que as associações defendem há duas décadas. O dinheiro que se poupará não construindo a valência rodoviária pode ser utilizado, p.e, em:

- a) Criar (a sério, não só no papel) a Autoridade Metropolitana de Transportes, instituição fundamental para resolver os problemas à escala certa, a escala metropolitana;
- b) Prioridade absoluta, em termos de investimento, ao transporte colectivos, em especial do modo ferroviário: densificação da rede do Metropolitano de Lisboa; expansão da rede do Metro Sul do Tejo (MST) e dos eléctricos modernos em Lisboa; equacionar outras travessias ferroviárias do Tejo, p.e. ligando o Metro de Lisboa a Almada ou o MST a Algés;
- c) Prioridade ao transporte colectivo ao nível da operação: aumento do número de vias dedicadas; restrições ao transporte individual (p.e. estacionamento tarifado e fiscalizado, zonas de circulação proibida); criação de parques de estacionamento dissuasores, que promovam a passagem do transporte individual para o transporte colectivo na periferia da cidade; criação de um verdadeiro título inter-modal que cubra eficazmente todos os meios de transporte urbanos e suburbanos da AML;
- d) Optimizar a ferrovia na Ponte 25 de Abril, que está sub-utilizada (6 a 7 composições/hora, em cada sentido, na hora de ponta, quando a capacidade é de 14 composições/hora);
- e) Apostar nos modos de mobilidade suave, tais como a circulação pedonal e a circulação de bicicleta.