

Contributo do GEOTA para a consulta pública do Estudo de Impacte Ambiental do prolongamento do Metropolitano de Lisboa entre o Rato e o Cais do Sodré (estudo prévio)

22 agosto 2018

A mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa (AML) apresenta, desde há muitos anos, características que precisam de ser alteradas com consequências ambientais negativas (emissões de gases com efeito de estufa, emissões poluentes, ruído, ocupação de espaço, etc.) e impacte direto na qualidade de vida dos cidadãos que perdem horas de vida em filas de trânsito.

O GEOTA dedica-se a esta temática há mais de 20 anos, tendo vindo a propor um conjunto de soluções. Para além de um correto ordenamento do território, importa apostar decididamente no transporte coletivo e na mobilidade suave, como alternativas ao transporte individual. Urge transferir pessoas do transporte individual para o transporte coletivo.

Para cumprir o referido objetivo, há soluções ao nível do investimento (em especial público) e da operação. Ao nível da operação, o GEOTA saúda opções que têm vindo a ser tomadas pelos municípios na AML, em especial Lisboa, em que se criam restrições ao transporte individual, melhorando o espaço público, favorecendo a mobilidade suave e tornando o transporte coletivo mais competitivo quando comparado com o transporte individual. Todavia, estas opções têm necessariamente de ser acompanhadas por soluções para os cidadãos, soluções que defendemos devem ter como base o transporte coletivo, como referido.

É assim com satisfação que o GEOTA vê um investimento público de relevo no transporte coletivo na AML. É de aplaudir que se volte a investir no alargamento da rede do Metropolitano de Lisboa.

A densificação da rede de metropolitano no interior de Lisboa contribui para que os habitantes de Lisboa utilizem mais este meio de transporte, mas também para quem, vindo dos concelhos limítrofes, o possa utilizar com mais frequência, tornando também mais atrativa toda a rede de transportes coletivos. A dificuldade de atingir determinados destinos no interior de Lisboa é uma barreira significativa à utilização do transporte coletivo, em especial para os cidadãos que vêm de fora de Lisboa, já que para estes a necessidade de

Missão:

O GEOTA cria cidadãos empenhados, motores de soluções eficazes e equitativas para promover o património natural e cultural, em Portugal e no Mundo.

transbordos é maior e o tempo de deslocação é, em geral, superior, diminuindo assim a competitividade comparativa com o transporte individual.

O projeto em análise tem duas componentes: i) prolongamento da linha de metropolitano com a criação de duas novas estações (Estrela e Santos); ii) criação de uma linha circular, reestruturando a circulação em parte significativa da rede atual.

Um bom projeto?

Pelos motivos já referidos, o GEOTA concorda com investimento público no metropolitano de Lisboa, em especial na densificação da rede no interior da cidade.

Pode questionar-se se este é o investimento mais custo-eficiente na rede de metropolitano, ou seja, se é o investimento mais prioritário a realizar. Pode, e deve, até questionar-se se o investimento no metropolitano é o investimento prioritário para melhorar a mobilidade na AML. Os estudos em consulta não efetuam esta análise, pelo que não nos é possível obter resposta a estas questões. Todavia, importa salientar que os estudos em consulta demonstram uma significativa transferência modal do transporte individual para o coletivo induzida pelo projeto, o que se considera positivo. Em síntese, embora não possamos dizer que este é o melhor projeto de investimento no metropolitano de Lisboa, podemos dizer, tendo por base os estudos disponibilizados, que se trata de um bom investimento.

A mobilidade na AML deve ser alvo de um estudo global que permita identificar os problemas a resolver, as soluções e sua hierarquia, bem como fontes de financiamento. Só assim será possível responder à questão que colocámos e ter em consideração os vários modos de transporte e a sua relação. Este estudo, como estudo estratégico que deve ser, deve ter necessariamente uma avaliação ambiental e uma consulta pública em que se dinamize a participação da população. Este é um tema que afeta diariamente muita gente, pessoas que devem ser motivadas a participar e a compreender as soluções.

Sem prejuízo do estudo que defendemos, é relativamente consensual que é necessário trabalhar numa melhor interligação entre transportes, numa bilhética mais simples, numa melhor informação aos utilizadores e numa eficaz comunicação que auxilie a captar utilizadores para a rede de transportes coletivos, a par de meios de mobilidade suave.

Importa ainda referir que a entrada em Lisboa pelo corredor de Loures não tem um modo pesado, como acontece com a linha de Sintra, Cascais, Odivelas e margem sul. Esta questão deve ser particularmente ponderada no estudo que defendemos, visto que acreditamos ser uma das prioridades.

Linha circular – uma boa opção?

A opção pela linha circular é defendida nos estudos em consulta por favorecer (por diminuição de transbordos) quem chega a Lisboa e entra na rede no Cais do Sodré (vindo da linha de Cascais ou da travessia fluvial) e quem chega vindo da margem sul e entra na rede em Entrecampos. Em sentido inverso, aumenta o número de transbordos para quem vem de Odivelas. Os estudos em consulta compararam a opção circular com a opção de manutenção das linhas amarela e verde separadas, como na atualidade, concluindo ser a linha circular a melhor opção.

Durante a consulta têm surgido opiniões de especialistas e utilizadores que criticam a linha circular, dando exemplos de outros países em que as linhas circulares foram abandonadas. O GEOTA não tem elementos adicionais para além dos estudos em consulta que defendem, de modo justificado, a solução de linha circular. Todavia, considera-se positivo que se mantenha viável recuperar a operação anterior para, caso se revele necessário, voltar a operar a rede sem ser em rede circular.

Os impactes ambientais do projeto

Considera-se que os impactes positivos, resultantes da melhoria de mobilidade na AML, superam os impactes negativos que inevitavelmente uma obra desta envergadura em ambiente urbano terá.

Os impactes resultantes das obras, designadamente resultantes das significativas restrições ao trânsito automóvel e em espaços públicos hoje utilizados por peões e ciclistas, podem ser minimizados com uma boa gestão de obra, apoio ao trânsito por maior policiamento e uma correta e intensa informação à população. Importa que os cidadãos compreendam a importância do projeto, os benefícios que trará, estando assim com uma maior predisposição para compreender os impactes temporários que se sentirão.

A galeria do metropolitano será uma barreira às águas subterrâneas, em especial na zona de Santos, tendo um impacte cumulativo com outras infraestruturas existentes, tais como caves de edifícios ou o parque de estacionamento no

Missão:

O GEOTA cria cidadãos empenhados, motores de soluções eficazes e equitativas para promover o património natural e cultural, em Portugal e no Mundo.

Largo Vitorino Damásio. Os impactes ambientais resultantes far-se-ão sentir, por exemplo, através do aumento de inundações. A alteração do nível freático tem também consequências ao nível da estrutura do património edificado. Este descritor é insuficientemente analisado no estudo em consulta, pelo que se sugere o seu aprofundamento.

O projeto atravessa zonas de valor patrimonial significativo, incluindo edifícios ou estruturas classificadas como monumentos nacionais. Destacamos o Aqueduto das Águas Livres que se desenvolve na zona da futura Estação da Estrela e na zona da futura Estação de Santos. Na zona da Estrela foram beneficiários das Águas Livres o quarteirão do Cemitério dos Ingleses, a Basílica da Estrela e convento anexo e o Jardim da Estrela. No que respeita à Galeria da Esperança, destacamos o abastecimento ao Chafariz da Esperança (que atravessa a Av. D. Carlos I) e o abastecimento ao antigo Chafariz do Cais do Tojo, a jusante da Esperança. A cartografia do Aqueduto existente é incompleta ou pouco precisa, pelo que se sugere que seja reforçada a colaboração com o Museu da Água (EPAL) e o trabalho arqueológico de campo, completando a informação presente nos estudos em consulta que, neste tema, deve ser reforçada.

Conclusão

O GEOTA felicita o investimento na rede do Metropolitano de Lisboa. A aposta nos transportes coletivos, a par da mobilidade suave, é a principal solução para melhorar a mobilidade na AML.

Apesar dos estudos em consulta não permitirem concluir se o projeto em análise é o mais prioritário para melhorar a rede de metropolitano, os estudos permitem concluir que terá um efeito positivo significativo na transferência modal do transporte individual para o transporte coletivo, o que se considera positivo.

Importa que as questões relativas ao património, em especial construído, sejam analisadas em maior detalhe (completando informação em falta) e com acompanhamento arqueológico reforçado. Destaca-se o Aqueduto das Águas Livres que é afetado na Estrela e, em especial, em Santos. Também os impactes relacionados com as águas subterrâneas devem ser melhor analisados e minimizados, reforçando-se que o projeto em causa tem um impacto cumulativo com outras infraestruturas existentes.

O Metropolitano de Lisboa carece de intervenções de curto prazo, nomeadamente o reforço do material circulante, que permita aumentar a



Organização Não Governamental de
Ambiente e de Utilidade Pública

Missão:

O GEOTA cria cidadãos empenhados, motores de soluções eficazes e equitativas para promover o património natural e cultural, em Portugal e no Mundo.

Página 5

frequência e a capacidade de transporte, questão em que urge investir, sem descuidar os novos projetos.

Finalmente, reforça-se a necessidade de um estudo alargado para toda a mobilidade na AML que permita uma visão na escala adequada e uma hierarquização de soluções e projetos, devendo para este estudo ser fomentada uma ampla participação pública de especialistas e, muito em especial, dos interessados, conduzindo assim a melhores soluções.

GEOTA, 22 de agosto de 2018