



RECOMENDAÇÃO

Pela rejeição da linha circular no Metropolitano de Lisboa

Em Maio de 2017, o Governo apresentou um Plano de Desenvolvimento Operacional da Rede do Metropolitano de Lisboa que essencialmente prevê a concretização de uma linha circular entre o Cais Sodré e o Campo Grande, com a construção de um novo túnel que ligará o Rato ao Cais Sodré e a abertura de duas novas estações - Estrela e Santos - até 2022.

Qualquer investimento público desta envergadura na expansão da rede de Metropolitano deve basear-se numa avaliação de alternativas, ser criteriosamente bem ponderado e fundamentado técnica e financeiramente, através de estudos realizados e decidido após um amplo debate público.

Relativamente à opção de criação de uma linha circular, a concretizar-se, significaria a afectação dos recursos disponíveis a uma obra pouco relevante para a cidade de Lisboa e a sua Área Metropolitana pois iria exigir investimentos avultados, tendo em conta as especificidades dos locais a intervencionar, como a inclinação acentuada entre a Estrela e Santos, a proximidade do Rio Tejo (convém recordar que a obra da estação do Terreiro do Paço trouxe diversos problemas e uma derrapagem orçamental por se estar a construir em zona alagada de aterro), além da necessidade de realização de uma grande obra na estação do Campo Grande, para permitir acolher a linha circular, ligando as actuais linhas Amarela e Verde numa só, e uma linha de ligação directa entre Odivelas e Telheiras.

Importa referir que, a propósito deste plano, a Assembleia Municipal de Lisboa debateu esta matéria, em Maio de 2017, e tanto técnicos, como representantes dos trabalhadores e uma maioria expressiva das forças políticas defenderam a expansão do Metro para o ocidente da cidade, uma zona carenciada de transportes, em vez da proposta apresentada pelo Governo.

Esta opção apresentada pelo Governo iria esquecer zonas como Campolide, Campo de Ourique e toda a zona ocidental: Alcântara, Ajuda e Belém, onde 100 mil habitantes continuam mal servidos de transportes. Seria, assim, uma opção mais dispendiosa e menos útil à população e poria em causa o equilíbrio da rede como uma malha estrutural de mobilidade na cidade, comprometendo o seu crescimento futuro.

O plano de expansão do Metro da década de 1970 já previa a ligação do Marquês de Pombal a Alcântara. Após a desconexão da antiga estação Rotunda (actual Marquês de Pombal) em 1995, a expansão prioritária então considerada era a ligação a Alcântara onde devia haver correspondência com a linha de comboios de Cascais, o que nunca chegou a acontecer, ficando o seu prolongamento concretizado somente até ao Largo do Rato.

Deste modo, a opção anunciada consubstancia uma visão errada do ponto de vista técnico e financeiro, pois levanta um conjunto de problemas relacionados com o facto de potenciar um maior desgaste do material circulante, obrigando a custos acrescidos de

1/3

ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE LISBOA

Proc.

ENT 1328/SG/DAOSM/GAAM/18

DATA 11/05/2018

11/05/2018



manutenção (não é por acaso que muito poucas redes de Metro têm linhas circulares, sendo o Metro de Londres o caso mais relevante, ao decidir reconfigurar a sua antiga linha circular), agravar o problema do constrangimento já hoje existente no Cais do Sodré, um dos pontos de interface de maior tráfego da rede e que faz correspondência com a linha de comboios de Cascais e com os barcos da Transtejo.

Passaria também a ser uma opção pouco atractiva para a maioria dos milhares de utentes provenientes do concelho de Odivelas e da zona norte de Lisboa (Ameixoeira, Lumiar e Quinta das Conchas), que seriam obrigados a fazer um transbordo na estação de Campo Grande para chegar aos locais centrais da capital, o que deveria implicar o aumento da utilização e circulação do transporte individual entre a Calçada de Carriche e o designado Eixo Central (Campo Grande, Entrecampos, Saldanha e Marquês de Pombal), além de adiar a expansão para Loures.

Segundo o Jornal Público, as estações a norte do Campo Grande registaram mais de 18 milhões de entradas e saídas em 2017, sendo que a estação de metro de Odivelas foi a terceira mais movimentada da linha Amarela com 7.364.376 entradas e saídas de passageiros, ficando assim à frente do Marquês de Pombal (7.318.540) e só atrás do Campo Grande (7.987.650) e de Entrecampos (10.572.643), a estação mais frequentada desta linha.

Consciente desta realidade, um conjunto de cidadãos e técnicos especializados criou uma petição “Contra o fim da atual linha Amarela do Metro de Lisboa” que já conta com mais de 2600 assinaturas, em menos de dois meses.

Neste sentido, a Assembleia Municipal de Lisboa delibera, na sequência da presente proposta dos eleitos do Partido Ecologista Os Verdes, recomendar à Câmara Municipal de Lisboa que:

1. Exorte o Governo para proceder à suspensão do projecto da linha circular e de todas as diligências com vista à sua concretização.
2. Exorte o Governo para proceder à reelaboração de um plano de expansão do Metropolitano de Lisboa que preveja a expansão para a zona ocidental da cidade, em detrimento da projectada linha circular.
3. Pugne para que a elaboração desse plano constitua um processo democrático, participado e amplamente debatido pelas várias entidades interessadas, com destaque para a Área Metropolitana de Lisboa e para as diversas autarquias.

Mais delibera ainda:

4. Enviar a presente deliberação ao Ministério do Planeamento e das Infraestruturas, aos Grupos Parlamentares com assento na Assembleia da República, à Comissão de Economia e Obras Públicas da Assembleia da República, ao Instituto de Mobilidade e Transportes Terrestres (IMTT), à Comissão Executiva da Área Metropolitana de Lisboa, aos



Municípios da Área Metropolitana de Lisboa e à Comissão de Utentes dos Transportes de Lisboa.

Assembleia Municipal de Lisboa, 15 de Maio de 2018

O Grupo Municipal do Partido Ecologista Os Verdes

Cláudia Madeira

Cláudia Madeira

J. L. Sobreda Antunes

J. L. Sobreda Antunes

