

MOÇÃO N.º 2

Contra a Linha Circular e o atual Plano de Expansão do Metro de Lisboa

Os atuais planos para a expansão do Metropolitano de Lisboa, levam à criação de uma Linha Circular e à conseqüente transformação da Linha Amarela num mero apêndice da rede de Metropolitano, ligando diretamente apenas Odivelas a Telheiras.

Desta má opção decorrerão efeitos negativos para a mobilidade na cidade de Lisboa em geral, especialmente com maiores prejuízos para os residentes na zona norte da cidade (Telheiras, Lumiar, Ameixoeira) e os municípios vizinhos (Odivelas, Loures).

Os principais argumentos que se invocam para justificar a nova Linha Circular são duvidosos, até falsos, ou mal fundamentados. Vejamos cada argumento e o nosso contraditório:

a) *A Linha Circular permitirá aumentar a frequência dos comboios (menor espaçamento de tempo entre comboios) na zona central da cidade.*

R: É falso, porque a frequência dos comboios não depende da forma da Linha mas sim do sistema de sinalização e da disponibilidade de material circulante e de pessoal para efetuar a sua operação e manutenção. A Linha Circular se algum efeito relevante tiver será negativo, porque a ausência de *terminus* eliminará a possibilidade de regularizar o fluxo dos comboios nesses *terminus*, não garantindo a manutenção de intervalos constantes entre comboios.

b) *A Linha Circular permitirá que os passageiros da Linha de Cascais que entram na rede do Metropolitano nesta interface e se dirigem ao troço mais movimentado da rede (Marquês de Pombal a Entrecampos) o possam fazer sem transbordos, poupando tempo e reduzindo incómodos.*

R: Esta vantagem para os utentes da Linha de Cascais pode conseguir-se sem a Linha Circular, pois pode-se atingir prolongando a Linha Amarela até uma estação da Linha de Cascais, que pode ser o Cais do Sodré, ou Alcântara, ou Algés. Em qualquer dos casos, não obriga de maneira nenhuma à ligação no Campo Grande dos troços das Linhas Verde e Amarela a sul desta estação e à constituição de uma microlinha Odivelas-Telheiras, como previsto no plano de expansão.

c) *Os estudos demonstram que a ligação Rato-Cais do Sodré é a que melhora mais a eficiência da rede de Metropolitano.*

R: Esta conclusão deriva de um estudo onde esta opção foi comparada com uma alternativa, o prolongamento de S. Sebastião a Campo de Ourique. Esta comparação não faz qualquer sentido, porque nada impediria o posterior prolongamento de Campo de Ourique a Alcântara e à zona ocidental de Lisboa, melhorando a eficiência desta alternativa. Ou seja, os pressupostos do atual Plano de Expansão deixam de ser válidos assim que se fizer a expansão seguinte, o que mostra que o atual Plano é um erro de planeamento que se revelará provavelmente num tremendo desperdício de recursos. Basicamente esta opção empenhará e condicionará toda e qualquer expansão futura. Na prática foi pedido à empresa consultora um estudo, que à partida ficou condicionado uma vez que pede apenas e tão-somente a comparação de duas opções pré-definidas pelo ML, pretendendo-se apenas justificar uma opção comparando-a apenas com uma alternativa pior, para garantir *à priori* a conclusão que se queria tirar, o que não é sério.

d) *Permite maiores frequências no centro da cidade, servido pela Linha Circular, e menores no resto da cidade, através das outras linhas.*

R: Para que a frequência no centro da cidade seja superior à das zonas mais periféricas não será preciso uma Linha Circular, bastará apenas fazer *terminus* intermédios ou bifurcações nas atuais linhas ou a construir.

e) *A Linha Circular liga as grandes estações ferroviárias, permitindo melhores ligações entre as linhas suburbanas e as de longo curso.*

R: Não corresponde à verdade. A Gare do Oriente e as estações de Santa Apolónia e do Rossio não seriam servidas pela Linha Circular.

Para além das propaladas vantagens do atual Plano de Expansão do Metropolitano não estarem bem fundamentadas, ele apresenta graves inconvenientes, a saber:

— Os troços Campo Grande-Odivelas e Campo Grande-Telheiras, bem como os seus potenciais prolongamentos para Loures e Carnide, respetivamente, (que em conjunto constituiriam a futura Linha Amarela), passariam a ser um “apêndice da rede”, pois não cruzam com as Linhas Azul e Vermelha. Assim, qualquer percurso entre estas Linhas e a futura Linha Amarela obrigará a 2 transbordos. Os passageiros, que desta forma seriam prejudicados no acesso ao centro da cidade, representam um maior número do que os que seriam beneficiados (os que acedem à rede de Metropolitano pelo Cais do Sodré), pois só as estações da Linha Amarela a norte do Campo Grande recebem mais de 18 milhões de passageiros por ano, ao passo que a estação do Cais do Sodré movimenta menos de 16 milhões. Coloca-se assim a questão: porque que é que para se beneficiar os passageiros vindos da Linha de Cascais se prejudica um número superior de pessoas, quando há soluções alternativas capazes de produzir o mesmo benefício sem prejudicar ninguém?

— A situação descrita no ponto anterior representaria um incentivo ao uso do automóvel individual no acesso ao centro de Lisboa para a população das freguesias do norte da cidade e dos concelhos vizinhos e contribuiria para um aumento do congestionamento do tráfego em toda a cidade, piorando o ambiente e as condições de mobilidade dos cidadãos.

Neste sentido, a Assembleia de Freguesia do Lumiar reunida em 20 de Dezembro de 2018, delibera propor à Junta de Freguesia do Lumiar e à Câmara Municipal de Lisboa:

1. Exigir ao Governo e à Administração do Metropolitano de Lisboa o abandono do atual Plano de Expansão do Metropolitano e analisar e discutir publicamente Planos alternativos, os quais se devem basear num planeamento de longo prazo, fazendo-se a construção progressivamente de acordo com as prioridades e os meios disponíveis em cada momento.
2. Propor ao Governo e à Administração do Metropolitano de Lisboa que estudem a melhor forma de prolongar a Linha Amarela até uma estação da Linha de Cascais e abandonar definitivamente a proposta contida no Plano para as obras previstas a oeste da estação do Campo Grande, mantendo o atual acesso direto de todos os comboios oriundos de Telheiras e de Odivelas ao centro da cidade. Obviamente que esses estudos a levar a cabo deverão assentar em números atuais da procura (pares Origem/Destino), nomeadamente através das reais necessidades dos cidadãos e dos padrões de deslocações expectáveis, levando em linha de conta a preferência/desejo pelo menor número de transbordos possíveis.

3. Atuar junto da Assembleia da República no sentido de travar a construção da Linha Circular, transferindo os respetivos recursos para um Novo Plano de Expansão do Metropolitano de Lisboa, que inclua o prolongamento da Rede do Metro o mais rápido possível para a zona ocidental da cidade e, assim, antecipe todas as outras expansões possíveis para o Metro da cidade.

Mais delibera sobre esta proposta: (i) enviar ao Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, à Presidente da Assembleia Municipal de Lisboa, ao Ministro do Ambiente, à Administração do Metropolitano de Lisboa; (ii) divulgar nos locais habituais, no Boletim e sítio web da Junta de Freguesia; (iii) juntar à Ata desta sessão.

Lumiar, 20 de Dezembro de 2018

Os Proponentes,

Maria Emília Apolinário

Mário Lopes

Luís Palma Xavier

Anabela de Sousa

APROVADA POR MAIORIA COM 10 VOTOS A FAVOR, 0 CONTRA E 9 ABSTENÇÕES