

Acta da comissão permanente Transportes e Mobilidade

6º comissão

ATA Nº 19/XIII-2º2022/23

reunião realizada no dia 25 de Setembro de 2023 nas instalações da Assembleia Municipal com a presença dos seguinte deputados Municipais: Luís Palma, José António Rocha, Paulo Viegas, António Pedro Maco, Margarida Paulos, Pedro Dias Pereira Luis Durão, bruno Dias e Ivan Gonçalves

Presentes em representação da Lusoponte:: António Rosa e José Almada

- Abertura da Reunião pelo presidente da comissão Luis Palma agradecendo a disponibilidade da vinda à 6º comissão com a apresentação dos deputados presentes e passando a palavra aos administradores da Lusoponte que dão início ao debate começando por falar sobre a eventual construção da terceira travessia do Tejo, fala de um estudo solicitado pelo governo ainda no tempo de Guterres, em 98/99, foi feito um estudo alargado a toda a área metropolitana de Lisboa e enviado ao governo que não obteve resposta.

Consideram o túnel imerso Trafaria-Algés a travessia com maior interesse, onde é exequível uma solução de ferrovia, acrescentando ser um estudo minucioso de tráfego e impacto ambiental.

- Pedro Dias Pereira - intervém e começa por dizer que pertence à associação Mobilidade Tejo que tem forte interesse na terceira travessia, conhece o projecto e acredita na solução, questiona que sendo a lusoponte concorrente à concessão, qual o valor para a construção do túnel e se estaria disponível para a solução ferroviária.

- António Pedro Maco sendo a Lusoponte a concessionária desde o início, conhece seguramente o problema que constitui o pagamento das portagens para as populações, não querendo a isenção na totalidade, é importante que se adotem medidas para mitigar os custos para os utentes da ponte 25 de Abril e que a preocupação deve ser a salvaguarda dos seus interesses.

Em sessão de Câmara o PSD apresentou proposta para a isenção dos Almadenses, questiona sobre a sua exequibilidade, pergunta a opinião dos representantes da Lusoponte sobre se a implementação do passe intermodal, que originou um aumento de passageiros nos comboios, se refletiu nas receitas da concessionária, e por último, se a retirada do separador central não contribuiria para uma maior segurança no tabuleiro da ponte.

Em resposta às questões colocadas aos representantes da Lusoponte começam por referir que na ponte ocorrem em média três acidentes por dia, e que a retirada do separador central iria agravar a situação. Sobre o valor actual dos custos para a construção do túnel consideram difícil a resposta, no início dos estudos sobre este projecto o valor seria de setecentos e cinquenta milhões de Euros. A introdução do metro ligeiro seria perfeitamente possível até à parte central de Lisboa, o MST foi uma das soluções de compatibilidade referida porque a construção da infraestrutura facilmente o permitiria, com a solução de via rodoviária superior e ferroviária inferior.

Em relação ao pagamento das portagens, diz que foram um contributo de financiamento para a construção para a ponte Vasco da Gama, cujo objectivo seria a de reduzir o tráfego na 25 de Abril, mas que, tal como o aumento do fluxo de passageiros nos comboios não aconteceu, notou-se sim uma diminuição de tráfego nas horas de ponta, sobretudo como consequência da redução dos preços dos passes e pelo aumento de pessoas em teletrabalho, o barco serve uma franja de população mais localizada. Quando o estudo foi efectuado, algumas questões foram levantadas, se se nota um aumento de oferta de transportes públicos, qual o porquê para tantos carros a circular? É importante ter em conta as áreas geográficas dos destinos, algumas áreas não tem alternativa, esses estudos foram feitos e a conclusão é que existe a necessidade de densificar a ligação entre o centro e o transporte ferroviário.

Ainda sobre as portagens, nas concessões estão a terminar, a Brisa em 2028 e a lusoponte em 2030, passarão nessa altura para a gestão do estado, que deverá decidir o que fazer para mitigar o peso dos custos para a população, a construção da ponte teve um custo brutal que sobrecarregou várias gerações, os custos para o futuro serão menores, o que permite a redução de custos das portagens, considerando as várias oportunidades de acordos que poderão beneficiar as pessoas.

- Luís Durão diz acreditar que os Almadenses não têm alternativa e defende a isenção para a população do concelho. Sobre a terceira travessia, pergunta qual a melhor solução?

- Paulo Viegas diz o que todos sabemos, que a ponte está sobrecarregada, e tendo em conta os meios de transportes públicos, pergunta qual a melhor solução encontrada nos estudos efectuados.

- Luís Palma questiona se a travessia Barreiro- Chela não seria a melhor solução tendo em conta a área geográfica e as populações que serve, a construção de uma ponte com vias rodoviárias e ferroviárias resolveria as questões do tráfego. Outra questão tem a ver com a estação do Alvito, uma estação em Vale Flores facilitaria a ligação com claros benefícios para a população.

- José Rocha intervém dizendo que muitas das questões que trazia já foram colocadas pelos vários

deputados, avançando para uma questão que considera pertinente. diz que uma proposta falada desde há muito, abordada algumas vezes em sessões de câmara, que recomenda a criação de uma faixa para transportes públicos rodoviários no tabuleiro da ponte 25 de Abril em regime de exclusividade, e pergunta se essa não seria uma solução para redução do transporte individual, considerando que seria um incentivo para atrair muito mais pessoas para a utilização de transportes público rodoviários, e quais os obstáculos, qual o maior entrave para não se concretizar esta proposta.

- a administração da Lusoponte intervém para mais um conjunto de respostas, começando por dizer que não existe até à data qualquer proposta para renegociação, faz sentido a participação dos utentes nas despesas, sendo que foram encontrando soluções para diminuir essas despesas nomeadamente com a via card, que vai reduzindo o preço de pagamento logo após a primeira passagem e a sua gratuidade após vinte e duas passagens.

Acrescenta que o preço de construção da ponte foi de um bilião, com uma taxa de juros elevada imposta pelo banco Europeu, que se fosse menor beneficiaria os utentes.

A única solução para reduzir o tráfego na 25 de Abril seria o túnel Trafaria-Algés, a construção de uma nova ponte seria substancialmente mais cara, em relação à ponte Barreiro-Chelas, diz que só traria vantagens no transporte ferroviário. sobre a perspectiva de construção de uma estação do metro em Alcântara são inteiramente contra essa opção, considerando as alterações nos acessos que afiguram completamente desadequadas, ao contrário da estação de Alvito, estando esta preparada para funcionamento.

Sobre a faixa exclusiva para bus, refere que são apenas dez por cento, e que a sua criação implicaria um aumento de congestionamento do trânsito, referindo ainda a travessia Algés-Trafaria questionam porque não se avançou?

Informa que a Lusoponte está disponível para o concurso público de uma nova concessão, que tendo em conta as condições de financiamento e o facto de ser um concurso internacional, tem que ser em parceria com o estado. referindo-se ainda à ponte Barreiro-Chelas, diz que o desenho tem que ser feito em conjunto, projectado de forma articulada para servir aeroporto, TGV, etc.

- Pedro Dias Pereira diz que os custos actuais de construção do Túnel, excedem largamente os 750 milhões inicialmente previstos, mas que ainda assim compensaria, não se percebendo o porquê de não se ter avançado com essa solução.

- Margarida Paulos diz que se devem priorizar as preocupações com as questões ambientais, o

sector dos automóveis é culpado de cerca de noventa e oito por cento das emissões, a questão do corredor exclusivo para transportes públicos iria contribuir para um maior congestionamento do trânsito, mas essa não deve ser a preocupação, o que nos deve preocupar é arranjar soluções para diminuir o número de carros, defende que a terceira travessia contribui para o aumento de fluxo de trânsito, todos estes projectos têm que ser pensados para o bem comum, que passa inevitavelmente pelo aumento de investimento nos transportes públicos.

- Bruno Dias diz ter algumas dúvidas sobre a gestão de de infraestruturas, diz que os estudos vão sendo feitos sem acautelar a evolução e a necessidade de um estudo mais abrangente e mais actualizado, dando como exemplo o facto de muitas pessoas estarem a procurar soluções de habitação em Almada, como consequência dos preços especulativos altamente inflacionados em Lisboa, principalmente nos bairros típicos de Lisboa, e tudo isto implica necessariamente uma reconfiguração e uma actualização constante.

Sobre o que foi dito pela administração, sobre o gasto na manutenção corrente das infraestruturas, pede a confirmação de que as grandes obras de manutenção são suportadas pelo estado, o que se confirma, mas está previsto no contrato? Existem estatísticas desagregadas do tráfego?

A modalidade TVDE contribui para o aumento do fluxo de carros? É importante saber, porque do ponto de vista contratual é relevante para o controle de trânsito, outra questão prende-se com o fecho de cabines ao fim de semana, que se afigura muito pouco razoável, tendo em conta as dificuldades que cria no escoamento do trânsito.

- De novo a administração a intervir para respostas, começando por dizer que a Lusoponte estaria disponível para aceitar as condições para a construção do túnel Algés-Trafaria, com o custo de 750 milhões. que implicaria apenas mais oito anos de contrato de concessão (para além do 30).

Refere uma vez mais o facto dos estudos com inúmeras soluções entre elas as de diminuição do impacto ambiental, terem sido enviadas ao governo que ficaram sem resposta, foram feitos estudos para o alargamento da ponte Vasco da Gama para introdução do Metro Sul do Tejo. Projectos feitos em parceria com as autarquias do Montijo e Alcochete para melhorias nos nas infraestruturas rodoviárias com poucos custos para o estado, com resposta negativa do IMT.

- Por último Luis Palma refere a construção de uma outra via no IC20, ao que foi respondido que não traria alterações significativas, tendo em conta que o trânsito na ponte é sempre o mesmo.

