

## **EDITAL**

### **N.º 14/CML/2018**

#### **(Revisão do PAMUS, no seguimento do parecer da CCDRLVT)**

**FERNANDO MEDINA**, Presidente do Conselho Metropolitano de Lisboa, no exercício das competências previstas no art.º 72º do Anexo I aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, e nos termos do n.º 1 do art.º 56º aplicável às áreas metropolitanas por força do disposto no artigo 104º do mesmo diploma, torna público que o Conselho Metropolitano de Lisboa, reunido ordinariamente em 26 de abril de 2018, apreciou a Proposta n.º 069/CEML/2018 – Aprovação da revisão do PAMUS, no seguimento do parecer da CCDRLVT, de iniciativa da Comissão Executiva, e com as alterações propostas, e para efeitos do previsto na alínea d) do n.º 1 do art.º 71º do anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, aprovou por unanimidade com 14 voto(s) a favor, do(s) município(s) de Alcochete, Almada, Amadora, Barreiro, Cascais, Loures, Mafra, Oeiras, Palmela, Seixal, Sesimbra, Setúbal, Sintra e Vila Franca de Xira, representando 1.697.636 eleitores, ou seja, 70,33%, a seguinte redação:

Considerando que:

- a. Na sequência da aprovação do PAMUS em reunião do Conselho Metropolitano de 21/04/2016, este foi enviado à Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDRLVT) para validação em 27/05/2016;
- b. Na reunião da CEML de 24/01/2017, foi aprovada uma versão atualizada do PAMUS, a qual foi enviada para a CCDRLVT em 26/01/2017;
- c. Em 14/06/2017, a CCDRLVT transmitiu à AML, a necessidade de "*que o PAMUS seja complementado nas áreas identificadas*" anexando um

conjunto de textos com opções mais específicas e concretas do que consensualizadas no PAMUS, relativamente: ao aeroporto complementar de Lisboa; às linhas ferroviárias de Cascais e do Oeste e sobre o desenvolvimento da rede de metropolitano de Lisboa;

- d. A AML informou a CCDRLVT, em 08/09/2017, que, uma vez que algumas das soluções defendidas pela CCDRLVT não mereciam o consenso e tendo presente a proximidade das eleições autárquicas e a posterior eleição de novos órgãos da AML, não iria proceder de imediato às alterações solicitadas;
- e. Em dezembro de 2017, a CCDRLVT, após a instalação dos novos órgãos autárquicos e da AML, voltou a solicitar as alterações, tendo-se realizado uma reunião no sentido de se definir os passos para a introdução de algumas das questões solicitadas, tendo em vista a validação do PAMUS e o enquadramento de alguns dos projetos de dimensão regional, supra regional e nacional para futuros financiamentos, sem, no entanto, implicar a aprovação de formulações que coloquem em causa os consensos na AML.
- f. Foi acordado entre o Primeiro Secretário Metropolitano e o Presidente da CCDRLVT que a AML procederia a uma redação final tão específica quanto possível, tendo em conta os contributos da CCDR, relativamente aos 4 temas suscitados;

Considerando igualmente o trabalho conjunto, da AML com os municípios, ainda em fase de preparação, para identificação dos projetos e reivindicações na área da mobilidade e transportes, propõe-se, uma vez que se procederão a alterações do PAMUS, adicionar um parágrafo que abra a possibilidade de novos corredores BUS e de serviços e transporte em sítio próprio, no sentido dos seus estudos e futura implementação possam vir a ser admitidos no âmbito de diversas fontes de financiamento.

a. . .

. . m. área  
. l. . metropolitana  
de lisboa

Conselho Metropolitano de Lisboa  
Mandato 2017-2021

**Neste sentido, o Conselho Metropolitano de Lisboa, delibera aprovar, nos termos e para efeitos do disposto na alínea d) do n.º 1 do artigo 71.º do Anexo I, da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na redação atual, as seguintes alterações ao PAMUS:**

**a) Acrescentar:**

- i. Uma alteração que valorize a contribuição das medidas a promover na área metropolitana para a descarbonização da mobilidade (na página 109, no final do capítulo 4.1 Enquadramento, no capítulo Propostas de Intervenção):**

De frisar que, as propostas apresentadas se enquadram nos objetivos apresentados no Portugal 2020, nos desígnios da mobilidade sustentável, atendo em conta a estratégia de baixo teor de carbono para todos os territórios, nomeadamente nas zonas urbanas, através do aumento da oferta de transportes públicos menos consumidores de energia fóssil (transporte ferroviário e metropolitano) e que promovem a redução de emissões de CO<sub>2</sub> e de outros gases de efeito estufa, e contribuem para o alcance das metas para os indicadores de resultado apresentado no capítulo 6.

O conjunto de propostas já identificadas no presente Plano, bem como os demais projetos que a AML continuará, por si e em conjunto com as Autoridades Nacionais, a estudar, identificar, promover e integrar em novos plano de investimentos de renovação, expansão e criação de corredores de transporte público estruturantes – conforme sublinhado no capítulo 4.2.1 –, correspondendo às dinâmicas territoriais, sociais, económicas e infraestruturais, já identificadas no PROT-AML, que o conselho metropolitano considera que deverá ser revisto oportunamente.

- ii. Um parágrafo que deixe em aberto a futura inscrição de projetos de responsabilidade nacional, de âmbito metropolitano (na página 116, no final do capítulo 4.2.1. Estruturação de corredores urbanos de procura elevada) com a seguinte redação:**

A AML, em conjunto com os municípios, deverá proceder à definição de plano de investimentos de renovação, expansão e criação de corredores de transporte público estruturantes, com particular atenção para soluções de transporte ferroviário em sítio próprio e corredores BUS de âmbito regional em infraestruturas rodoviárias de hierarquia superior, do transporte fluvial e de melhoria do material circulante disponível com vista ao reforço e qualificação da oferta na Área Metropolitana. Este programa será projetado e calendarizado

através dos vários instrumentos financeiros disponíveis: Portugal 2020, Portugal 2030, Programas Europeus, Plano Juncker, Fundos Nacionais, Investimentos previstos em concessões existentes, Fundos Municipais, priorização do Portugal 2030 nos termos de um plano de investimentos.

**b) Alterar o PAMUS no sentido de abranger as preocupações transmitidas pela CCDRLVT. A saber:**

**i. Expansão da capacidade aeroportuária de Lisboa**

O Aeroporto Humberto Delgado tem registado desde 2013 um aumento significativo e consistente da procura, com uma taxa média de crescimento anual de passageiros de cerca de 12%. Em termos acumulados, desde 2013 e até ao fim de 2016, o número de passageiros no aeroporto de Lisboa cresceu mais de 40%.

A 24 de dezembro de 2016, 9 anos antes das estimativas iniciais, atingiu-se o marco dos 22 milhões de passageiros no mesmo ano, o primeiro dos *triggers* contratuais que despoletam o processo de desenvolvimento de uma nova solução aeroportuária para Lisboa.

É, pois, fundamental adotar medidas operacionais e de investimento, no curto, médio e longo prazos, de modo a garantir condições para que as infraestruturas aeroportuárias nacionais acomodem a expectável e desejável continuação do aumento significativo da procura. O aeroporto constitui não só uma infraestrutura aeroportuária relevante, em que a sua localização depende de condições técnicas concretas que a condicionam, mas é igualmente um pólo atrator e gerador de deslocamentos de passageiros e um entreposto relevante de mercadorias que devem ser considerados na definição da sua localização.

Pelo seu impacto económico e dinâmica de movimentos que gera, a sua localização deve obedecer igualmente de um conjunto coerente de infraestruturas de acessibilidades e transportes e a uma estratégia de desenvolvimento territorial, que não deve deixar de ser tido em conta numa lógica de estruturação do território metropolitano.

Foi já assumida ao nível do governo, no seguimento dos diversos estudos aeroportuários e de avaliação de soluções alternativas, quer numa lógica de substituição do atual aeroporto quer numa opção de complementaridade e reforço da capacidade do hoje existente, a construção de um novo aeroporto na Península de Setúbal.

Assim, a solução para o problema da capacidade e resposta do aeroporto de Lisboa é simultaneamente uma definição nacional e de relevante dimensão regional, limitada por condições técnicas e impactos ambientais e que impõe

igualmente a definição da rede de infraestruturas de acessibilidade e transportes não só para a Margem Sul do Estuário do Tejo mas também entre Margens, impondo-se os necessários estudos de fundamentação e soluções financeiras para implementação quer da infraestrutura aeroportuária quer das acessibilidades e transportes.

### **ii. Modernização linha de Cascais (pág 129)**

A modernização da Linha de Cascais constitui de há muito uma preocupação e está identificada a necessidade de intervenções ao nível da infraestrutura e do material circulante, compreendendo ainda a reformulação de estações e plataformas.

A intervenção deverá assumir o objetivo de promover serviços de transporte mais eficientes do ponto de vista do consumo energético, fiáveis, acessíveis, interoperáveis e compatível com a restante Rede Ferroviária Nacional. A modernização desta linha deverá incluir a reformulação de estações e plataformas e melhoria de sistemas de interface com outros modos de transporte; a reabilitação da infra e superestrutura de via e taludes e intervenções em pontos críticos de segurança e eventual conflito com outros modos (rodoviário e modos suaves), bem como pequenas intervenções em algumas estações e apeadeiros aumentam a segurança de utentes e melhoram a acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida, convergindo tudo para o aumento da atratividade de um serviço de transporte mais sustentável.

A Linha de Cascais desempenha um papel importante no sistema de mobilidade da região de Lisboa, pelo que os investimentos têm de ser configurados no quadro do funcionamento, dinâmicas e planos para a restante rede de transportes da AML. Em particular, os cenários de ligação da Linha de Cascais à Linha de Cintura estão intimamente relacionados com os planos para a expansão da rede do Metro de Lisboa.

Neste sentido, neste investimento na requalificação da Linha de Cascais e do seu material circulante, que permitirão poupanças significativas no consumo de energia e na redução de emissões de CO<sub>2</sub>, considera-se relevante assegurar a ligação à linha de Cintura, independentemente da melhor solução técnica que possa ser escolhida.

### **iii. Modernização da Linha do Oeste e Ramal de Alfarelos (pág. 129)**

O projeto de modernização compreende a eletrificação da linha entre Meleças e o Lourçal, a modernização dos sistemas de sinalização e telecomunicações até à Figueira da Foz e a criação de desvios ativos e de pontos de cruzamento na

Linha do Este e no ramal de Alfarelos de forma a assegurar a circulação de comboios de mercadorias com comprimento de 750 metros. Estas intervenções potenciarão o reforço de integração desta linha no sistema ferroviário metropolitano e regional, reduzindo os tempos de percurso e as condições de conforto dos passageiros.

Na AML este projeto assume especial relevância para as ligações em transportes públicos do município de Mafra a alguns municípios metropolitanos e a Lisboa, dado que atualmente estas ligações são asseguradas apenas por transportes públicos coletivos rodoviários.

Assim, sendo um projeto com escala suprarregional é, no entanto, uma intervenção com relevante impacto na mobilidade na área metropolitana de Lisboa, em particular na requalificação e melhoria do serviço no troço entre Meleças e as Caldas da Rainha.

Este troço apresenta a procura de passageiros mais elevados, cerca do dobro da verificada no troço Caldas da Rainha/Marinha Grande, e quatro vezes superior à existente no troço Marinha Grande/Louriçal. Esta linha tem igualmente potencial para utilização numa ótica de transporte de mercadorias.

Uma intervenção neste troço deverá ter como principal objetivo a implementação de um serviço mais competitivo, melhorando as condições de segurança e de exploração do troço, e potenciando o crescimento da quota de mercado do modo ferroviário, o que é conseguido pela:

- Redução de tempos de percurso
- Viabilização da utilização de comboios elétricos, permitindo a redução de emissões de CO<sub>2</sub> e de níveis de ruído e o aumento dos níveis de conforto.

#### **iv. Adequar a oferta de transporte público às necessidades de mobilidade da população**

Em sede de caracterização e diagnóstico identificaram-se algumas debilidades ao nível da oferta de TP sobre as quais importa atuar, tendo em vista uma mais efetiva adequação da oferta de transporte aos padrões de mobilidade da população, tornando o TP mais atrativo e reforçando o seu peso na repartição modal. Por um lado, existem corredores densamente povoados que importa estruturar através de uma adequada oferta de TP, quer no que concerne ao assegurar as ligações à rede de transportes pesada da AML, quer no assegurar de ligações de proximidade.

Por outro lado, verifica-se a coexistência de áreas dispersas de fraca ocupação populacional com fracos níveis de oferta de TPCR.

Outro aspeto importante em que importa apostar prende-se com a criação de serviços urbanos nos principais aglomerados que assegurem as ligações entre os principais polos geradores/attractores de viagens e às interfaces de TP.

No que concerne à mobilidade na região de Lisboa e em particular às suas áreas de maior, permanente e consistente densidade de deslocações, importa continuar a apostar na expansão da rede de metropolitano, enquanto modo de transporte preferencial, para as deslocações urbanas, bem como na melhoria da oferta de serviço e na modernização do material circulante.

No caso da Península de Setúbal, para além do já referido relativamente à necessidade de alargamento da rede de transporte público coletivo rodoviário nesta região, é fundamental avançar de forma decisiva com a expansão do Metro Sul do Tejo, ou de outro modo semelhante, aos concelhos ribeirinhos, bem como avançar com as ligações transversais fluviais entre estes vários concelhos.

Como referido anteriormente o ML tem vindo nos últimos anos a registar um crescimento na Procura, tendo em 2016 crescido cerca de 8,6% face a 2015. Importa, pois, garantir nos próximos anos que, este serviço estruturante para a Área Metropolitana de Lisboa, aumente os seus padrões de eficiência, segurança e rapidez que caracterizam universalmente este modo de transporte e que tenha meios que o permitam responder a esta tendência crescente de Procura.

Expansão da rede de metropolitano da cidade de Lisboa.

O Programa Nacional de Reformas do XXI Governo prevê que, a partir de 2018, sejam “retomadas as acções de planeamento e estruturação da expansão das redes de metropolitano de Lisboa”, visando o fecho da rede.

O reforço da configuração em rede do Metropolitano de Lisboa, afigura-se como uma medida importante para o incremento da quota modal dos transportes públicos na cidade de Lisboa e, atendendo ao seu papel na AML.

A necessária expansão desta rede e as alternativas que se colocam não são indiferentes às demais infraestruturas e soluções de transporte pesado e/ou em sítio próprio que se venham a definir e concretizar e que responderão a movimentos quer numa ótica radial (como sejam o prolongamento dos elétricos no concelho de Oeiras, a criação de uma faixa BUS ou serviços BRT nas vias rodoviárias de hierarquia superior, entre outras) quer na circular (de que são exemplo a Circular Algés-Amadora-Odivelas-Loures, acautelando eventualmente a ligação a Vila Franca de Xira, a ligação da Linha de Cascais à linha de Cintura ou a criação de serviços faixas BUS ou serviços de transporte de elevada capacidade em sítio próprio em eixos rodoviários como a CRIL e a 2ª Circular de Lisboa, entre outros).

Estão em curso trabalhos com vista à expansão do serviço a áreas consolidadas da cidade de Lisboa (onde se incluem a Campo de Ourique/Amoreiras Estrela e Santos), onde se localizam equipamentos geradores de elevado número de

deslocações (como a ligação do Aeroporto a ocidente) e o fecho de linhas entre si e em articulação com os demais meios e modos.

Tendo presente os estudos de expansão de rede existente, incluindo o plano de expansão aprovado em 2009, tendo presente o desejo dos municípios da área metropolitana para o desenvolvimento de linhas de transporte público estruturante, incluindo em Loures, Odivelas, Amadora e Oeiras, bem como as alternativas técnicas e tecnológicas existentes e o desenvolvimento da rede de elétricos da cidade da Lisboa, o Metropolitano de Lisboa deverá paralelamente aos trabalhos em curso, priorizar as opções de desenvolvimento da rede, com particular atenção aos territórios envolventes com maior défice de transporte público estruturante em condições de capacidade e sustentabilidade ambiental adequadas a responder às necessidades presentes, por via do desenvolvimento de um plano conjunto entre o Metropolitano, o Governo e os municípios, em articulação com a Área Metropolitana de Lisboa, dentro do quadro das suas competências de planeamento do sistema intermunicipal de transportes.

Referir, também, a importância de aquisição de novo material circulante, que permita melhorar a qualidade do serviço prestado e incrementar a sua frequência. O investimento no material circulante é fundamental para colmatar as condicionantes que se verificam atualmente, fruto da elevada idade da frota e do seu número reduzido face às necessidades da operação, e para fazer face às exigências que resultarão do projeto de expansão do Metropolitano de Lisboa, sendo por isso o aumento do material circulante disponível um investimento estratégico para o ML. A combinação destes investimentos contribuirá decisivamente para a promoção do aumento da atratividade de um serviço de transporte mais sustentável, visando a atração de novos passageiros, com a correspondente redução do transporte individual motorizado e assim a redução de consumos energéticos de origem fóssil e de emissões de CO<sub>2</sub>.

Para constar e produzir os efeitos legais se publica o presente edital, que vai ser afixado nos locais do costume.

Lisboa, 07 de maio de 2018

**O Presidente do Conselho Metropolitano de Lisboa**

**Fernando Medina**