

ÍNDICE

ÍNDICE DE FIGURAS	2
ÍNDICE DE QUADROS	2
XII MOBILIDADE E TRANSPORTES	3
1. INTRODUÇÃO	4
2. A DINÂMICA DA MOBILIDADE NO TERRITÓRIO	5
2.1 Diagnóstico da Mobilidade Espacial	5
2.2 Circulação Rodoviária	10
2.3 Modos suaves de deslocação	12
2.4 Estacionamento	15
2.5 Conclusões	17
3. SISTEMA DE TRANSPORTES	20
3.1 Transporte rodoviário de Passageiros	20
3.2 Transportes Urbanos Regulares de Passageiros	21
3.3 O Metropolitano de Lisboa	24
3.4 O Transporte Colectivo em Sítio Próprio	28
3.5 Considerações	31
3.6 Novas Formas de transporte mais Flexíveis	32
4. CONCLUSÕES	36

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1	Deslocações Pendulares na Área Metropolitana de Lisboa	7
Figura2	Quadro das Mobilidades do Concelho de Odivelas	7
Figura 3	Acessibilidade e mobilidade em transporte Individual: análise SWOT	12
Figura 4	Acessibilidade e mobilidade em modos suaves de deslocações: análise SWOT	14
Figura 5	Estacionamento: Análise SWOT	17
Figura 6	Modos de transporte utilizados pelos indivíduos estudantes ou activos empregados residentes presentes na AML, no âmbito das respectivas deslocações pendulares	18
Figura 7	Modos de transporte utilizados pelos indivíduos estudantes ou activos empregados residentes presentes na AML, no âmbito das respectivas deslocações pendulares	18
Figura 8	Volume anual de passageiros transportados	20
Figura 9	Rede de Transportes Públicos de Passageiros	21
Figura 10	Rede de Transportes – Rodoviária de Lisboa	22
Figura 11	Quadro diagnóstico dos transportes públicos do Concelho de Odivelas	24
Figura 12	Evolução da Extensão da Rede e Número de Estações	25
Figura 13	Evolução da Extensão da Rede e Número de Estações	25
Figura 14	Rede do Metropolitano de Lisboa 2009	26
Figura 15	Mapa do Plano de Expansão da rede do Metropolitano de Lisboa (Agosto de 2009)	28
Figura 16	Diagrama de circulações do metro Ligeiro de Superfície (TSCP)	30
Figura 17	Circulares Internas do Metro Ligeiro de Superfície - 2003	31
Figura 18	Acessibilidade e mobilidade em transporte colectivo: análise SWOT	35
Figura 19	Quadro de sugestões da rede de transportes	40

XII – MOBILIDADE E TRANSPORTES

1. INTRODUÇÃO

O Município de Odivelas apresenta inúmeros problemas relacionados com a mobilidade e a acessibilidade, afectando consequentemente a qualidade de vida dos seus habitantes, sendo principal causa a convergência para o centro da cidade de Odivelas da rede viária de acesso a Lisboa, conduzindo-a à saturação.

A circulação no centro da cidade apresenta-se em constante conflito, dada a obrigatoriedade do atravessamento do mesmo para aceder aos eixos rodoviários estruturantes, associada à presença de inúmeras actividades, dificultando a acessibilidade em transporte individual e colectivo, em detrimento da qualidade do espaço público, prejudicando a deslocação pedonal.

O surgimento do Metropolitano de Lisboa alterou aos hábitos da população, contudo originou novas problemáticas de mobilidade e acessibilidade, dada à inexistência de concertação coerente com os restantes modos de transporte.

A utilização do veículo próprio é potenciada pela ausência de corredores contínuos reservados ao transporte colectivo rodoviário na maioria dos eixos viários e de prioridade nas intersecções.

O aumento da motorização nestes últimos anos tem como consequência directa problemas relacionados com o estacionamento, exacerbados pela ausência de uma política de estacionamento que tenha em consideração as necessidades dos diferentes utentes, em particular os residentes e os utentes de curta duração.

Encontra-se já em elaboração os estudos preliminares de um transporte colectivo em sítio próprio (TCSP, vulgo Metro Ligeiro de Superfície), prevendo-se a sua execução num futuro próximo.

2. A DINÂMICA DA MOBILIDADE NO TERRITÓRIO

2.1. DIAGNÓSTICO DA MOBILIDADE ESPACIAL

Não se pode estudar a mobilidade sem ter em conta a rede rodoviária, rede pedonal, o sistema de transportes, dado que a boa articulação deste conjunto é fundamental no desenvolvimento da cidade. Assim, a melhoria da qualidade de vida diária da população que se desloca não se prende apenas com o incremento dos transportes e em criar mais acessibilidades, mas sobretudo numa melhoria da qualidade dessas mesmas componentes de mobilidade.

“Existe, nesta perspectiva, um conjunto de aspectos que contribuem para uma redefinição do conceito de mobilidade espacial. Entre eles, a crescente motorização das famílias, o forte incremento da taxa de utilização do transporte privado e as alterações nos modos de vida.

O conceito de mobilidade espacial é, assim, entendido como uma componente estratégica da avaliação da qualidade de vida urbana e metropolitana, obrigando à revisão de políticas e estratégias de actuação neste domínio. As condições de mobilidade espacial são hoje imprescindíveis para o exercício do direito à cidade e usufruto da qualidade de vida urbana. Entendendo-se como um sistema complexo que se encontra associado às características sócio-económicas dos indivíduos. A mobilidade espacial depende assim da estrutura de emprego, da estratificação social, dos modos de vida, para além da diferenciação e organização do espaço.

A actual mobilidade urbana não consiste apenas numa simples ligação entre locais distintos da metrópole, mas sim como quadro de vida urbano que potencia a expressão de desejos, necessidades e aspirações de deslocação da população no respectivo território. O contributo desta perspectiva para a qualidade de vida urbana não se esgota em “mais” transportes e em “mais” acessibilidades, mas sobretudo numa melhor mobilidade, dada a natureza qualitativa que lhe está subjacente.”¹

Odivelas sofre e muito das consequências que advêm da proximidade da capital, que continua a ser o núcleo central da metrópole, concentrando o emprego e os principais equipamentos. Paralelamente ao processo de suburbanização ocorreu uma intensificação das actividades terciárias, em particular nas áreas centrais de Lisboa, sendo aqui que se localizam as actividades de maior prestígio e representação, tanto públicas como privadas.

¹ CORREIA, Paula - Algumas considerações sobre a mobilidade espacial de acordo com o inquérito às Práticas, Representações e Aspirações da População, Câmara Municipal de Odivelas

A rede regional é determinante na rede viária estruturante de Odivelas e o facto de a capital constituir ainda o principal pólo de atracção, funcionando como principal nó do sistema nacional de transportes, são aspectos que contribuem para o agravamento problemas de mobilidade.

Se a atracção do centro urbano é variável de acordo com o tipo e o nível de funções em questão, também não nos esqueçamos que algumas destas têm mesmo que ter lugar nesse núcleo metropolitano. Tal facto não contraria, antes reitera, a necessidade premente de uma reordenação no sentido de “compatibilizar funções ou procurar usos complementares de modo a acentuar determinadas vocações dos núcleos, diminuir a competição e combater a polarização excessiva do centro dentro de uma área que deve funcionar como um conjunto. (Magalhães: 151).

A proximidade da grande metrópole como pólo de atracção das actividades económicas e empresariais com a consequente criação de emprego, promove a existência nos concelhos envolventes de uma forte componente residencial ou seja de dormitórios para quem se desloca, quer seja para trabalhar quer seja para estudar na grande Lisboa. O desfasamento entre o local de trabalho ou de estudo e o local de residência, obriga grande parte da população da periferia, e no caso concreto do município de Odivelas, a deslocar-se diariamente para ver satisfeitas as suas necessidades de emprego, de aquisição de bens e serviços.

A situação assume contornos ainda mais complexos dada a inexistência de uma relação forte de interdependência entre os vários núcleos da metrópole (diferentes concelhos periféricos), o que decorre, nomeadamente, da fraca mobilidade intra-concelhia, em virtude das carências ao nível do sistema de acessos. Este é um dos aspectos que obsta ao funcionamento da área metropolitana de Lisboa enquanto região. (Magalhães: p153).

“Não obstante o esforço empreendido por alguns municípios periféricos ao nível da criação de emprego, bens e serviços no seu território, de modo a tornar essas zonas em centros de trabalho, as migrações pendulares na Área Metropolitana de Lisboa têm ainda como grande destino o núcleo metropolitano.” (Paula Correia; Algumas considerações sobre a mobilidade espacial de acordo com o inquérito às Práticas, Representações e Aspirações da População).

Figura 1 – Deslocações Pendulares na Área Metropolitana de Lisboa
(População empregada ou estudante com 15 ou mais anos)

	Origem Odivelas	Destino Odivelas
Alcochete	21	9
Almada	478	135
Amadora	1.520	1.125
Azambuja	56	8
Barreiro	49	39
Cascais	471	131
Lisboa	34.191	1.588
Loures	3.218	1.950
Mafra	225	245
Moita	7	30
Montijo	61	13
Odivelas	25.580	25.580
Oeiras	1.495	282
Palmela	57	14
Seixal	81	126
Sesimbra	26	29
Setúbal	130	27
Sintra	1.750	1.505
V.F. Xira	414	292
AML	70.830	34.241
Outros	931	326
Total	71.761	34.567

Fonte: INE, Recenseamento da População 2001

Como se pode constatar, por motivos de trabalho ou estudo, o concelho de Odivelas dada a proximidade a Lisboa, é dos que apresenta maior percentagem de movimentos para este concelho.

Figura 2 – Quadro das Mobilidades do Concelho de Odivelas

Insuficiências Detectadas	Ações a Desenvolver
↳ Grande desfasamento entre o local de trabalho e/ou estudo e o local de residência relativamente ao Centro da Metrópole	↳ Forte aposta no desenvolvimento das actividades económicas e na criação de emprego; ↳ Atrair a instalação de Pólos Universitários e Tecnológicos.
↳ Elevado número de deslocações diárias – Estigma de Odivelas como dormitório da cidade de Lisboa.	↳ Forte articulação intermodal, nomeadamente entre o Metropolitano, o futuro traçado do Metro de Superfície e os outros meios de transporte; ↳ Criação de espaços de estacionamento próximos das interfaces rodoviárias; ↳ Criação de parques periféricos devidamente articulados com os traçados dos transportes públicos.
↳ Fragilidade da rede viária interna, falta de hierarquia nas ligações ao exterior do concelho e na relação directa com a rede de carácter regional.	↳ Definição de Perfis Viários de acordo com o tipo de via e a sua posição na hierarquia viária; ↳ Completar a rede e definição de uma rede interna devidamente hierarquizada; ↳ Beneficiação e orientação de sentidos de tráfego, dando percepção e legibilidade à nova estrutura viária.
↳ Elevado número de conflitos entre o transporte público e privado.	↳ Criação de vias reservadas ao transporte público; Melhoria da rede de transportes públicos, nomeadamente através da criação de uma rede interna de Mini-Bus.

Recorrendo mais uma vez ao documento “Algumas considerações sobre a mobilidade espacial de acordo com o inquérito às Práticas, Representações e Aspirações da População”, importa referir que o aumento do investimento que se tem verificado em infra-estruturas, apesar de ter em determinados trajectos diminuído a distância a Lisboa, aliado ao investimento no transporte rodoviário e ao aumento da taxa de motorização, não se pautou, ainda assim, pela diminuição proporcional da distância – tempo, logo não desencadeou os impactos desejáveis ao nível das condições de acessibilidade, provavelmente porque a rede não se encontra ainda completa, mas sim algo desequilibrada e ainda sem uma hierarquia que permita a sua utilização com a fluidez que seria desejável.

Ainda de acordo com o mesmo estudo, verifica-se que as freguesias de Olival Basto e Ramada são as que, em termos médios, dependem menos tempo para o local de trabalho em Lisboa. Este facto está certamente relacionado com a posição privilegiada que estas freguesias têm em relação à capital. Não só estão mais próximas geograficamente, sobretudo Olival Basto, como estão providas de uma rede viária, como é o caso da Ramada (IC22), que faculta um acesso rápido e directo à principal via de ligação com a capital (Calçada de Carriche). As freguesias que demoram mais tempo nas suas deslocações diárias para o trabalho são a Póvoa de Santo Adrião e Famões, respectivamente.

No concelho de Odivelas, actualmente a mobilidade urbana é caracterizada pela invasão de grande parte do espaço público pelo automóvel, pelo congestionamento diário das principais vias de acesso o que provoca um consequente aumento dos tempos de deslocação.

Existe uma saturação do tráfego na Área Metropolitana de Lisboa e, consequentemente, nas zonas centrais da maioria das cidades, como é exemplo Odivelas, sendo que os conflitos gerados pela fragilidade da rede viária, por um sistema de transportes deficiente e pela desarticulação entre os diferentes tráfegos – público e privado, levam à ineficiência do seu funcionamento, reduzindo a própria mobilidade.

É importante referir que no capítulo XIII – Sistema Viário, está desenvolvido o estudo de caracterização da rede viária do concelho, não obstante que se aborde a temática neste capítulo.

Actualmente o transporte público não se apresenta ainda como um serviço atractivo para grande parte da população, por questões que se prendem essencialmente com a qualidade do serviço, nomeadamente no que diz respeito ao tipo de autocarros, traçados dos percursos e frequências dos mesmos. Esta solução de transporte poderá vir a ser melhorada com a perspectiva da criação do TSCP.

“A insuficiência do sistema de transportes, a obsolescência e desadequação do mesmo em relação às necessidades de mobilidade, sempre crescentes, a carência do espaço para estacionamento, sobretudo nas áreas centrais, a forte estrutura radial das redes viárias e o

facto de a capital constituir ainda o principal nó do sistema nacional de transportes, são aspectos que contribuem para o agravamento destes problemas.”²

Dada a proximidade e a crescente interdependência a Lisboa, a cidade de Odivelas encontra-se já ligada à capital, através de uma rede de carreiras rodoviárias que cobre a quase totalidade do território e de uma linha de Metro que articula com aquela, em dois pontos a saber, a Estação de Metro de Odivelas, no centro da cidade, e a Estação do Senhor Roubado, confinado com Lisboa e integrada em plataforma intermodal de transportes e articulando com vias regionais assim como com a rede viária municipal, que lhe conferem carácter privilegiado em termos de acessibilidades inter-concelhias e inter-regionais.

O concelho de Odivelas apresenta no entanto, uma rede de transportes públicos desequilibrada, uma vez que a freguesia de Famões, a zona Norte da freguesia da Pontinha e a zona Sul da freguesia de Caneças, revelam grandes insuficiências em termos do nível cobertura da rede de carreiras de transporte público de passageiros. Verifica-se que a freguesia de Odivelas, Olival Basto, Póvoa de Santo Adrião e Ramada são as que apresentam uma rede de transporte público de passageiros em Autocarros mais completa e com melhores níveis de cobertura, como se poderá comprovar no ponto 2 deste estudo – Sistema de transportes.

Contudo, elaborou-se muito recentemente o Estudo Prospectivo da Mobilidade do Concelho de Odivelas (EPMCO), de modo a aferir com maior precisão todos os aspectos já referidos anteriormente, tendo como objectivos: diagnosticar as questões estruturantes, identificando as principais carências e potencialidades do território e definir princípios orientadores de estruturação das diferentes deslocações, de modo a integrar os vários modos de transporte e promover a qualidade do espaço público, através do planeamento integrado de um sistema de transportes. Este servirá de base para a criação do Plano Municipal de Mobilidade - uma estratégia de intervenção ao nível da mobilidade, sistematizando medidas e soluções a implementar, com o objectivo de promover a articulação entre os vários modos de transporte público e os espaços funcionais da cidade.

O estudo desenvolveu-se de acordo com a seguinte metodologia: Fase 1 – Diagnóstico Multimodal Preliminar; Fase 2 - Identificação das Condicionantes e dos Objectivos; Fase 3 - Conceito Multimodal de Deslocações Preliminar; Fase 4 - Identificação das Medidas Urgentes; Fase 5 - Identificação dos Estudos a Desenvolver no Futuro.

A síntese do diagnóstico deste estudo apresenta-se sob a forma de análise SWOT e desafios, estando organizada em quatro temas: acessibilidade e mobilidade em transporte individual; estacionamento; acessibilidade e mobilidade em transporte colectivo; Acessibilidade e

² CORREIA, Paula – “Acessibilidade e Mobilidade no concelho de Odivelas, Diagnóstico, Volume II”, Câmara Municipal de Odivelas, Odivelas, Setembro de 2002, pp.3-4.

mobilidade em modos suaves de deslocação. Assim, os quadros de diagnóstico serão apresentados neste capítulo consoante os temas a

2.2. CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA

Como já foi referido a rede rodoviária tem grande influência na mobilidade. O traçado actual da rede viária mostra-se deficiente e, na sua maioria, insuficiente, criando grandes problemas de acessibilidade. As insuficiências existentes na rede rodoviária têm vindo a ser corrigidas, para evitar um agravamento dos problemas ao nível viário a médio e longo prazo, embora em geralmente isso aconteça em detrimento de uma política de humanização do espaço público.

A rede viária de carácter urbano revela, de maneira geral, ausência de hierarquia, sendo difícil identificar a estrutura da rede e os diferentes níveis, criando problemas na sua leitura e compreensão. A inexistência de uma hierarquia viária óbvia origina problemas de atravessamento dos núcleos urbanos, nomeadamente nas freguesias da Pontinha e Póvoa de Santo de Adrião, como foi possível constatar, tanto pelas observações no terreno, como através das análises realizadas posteriormente.

A existência de uma rede regional que aglutina todo o território a par com a rede municipal, que se desenvolveu a partir de eixos principais que faziam a ligação entre os actuais centros urbanos e a capital, assente num conjunto de eixos radiais que convergem na cidade-centro, incidem e enfatizam a passagem no centro de Odivelas, levando à saturação destas áreas, uma vez que a articulação entre estes acontece de forma abrupta, criando grandes problemas ao nível da acessibilidade, tendo grande impacto nas áreas centrais do concelho, repercutindo-se a todos os níveis, não só a nível rodoviário, como ao nível do espaço pedonal e do estacionamento.

Todavia, constata-se que a entrada em funcionamento do último troço do Eixo Norte-Sul (ENS), que faz a ligação entre a Av. Padre Cruz e a Circular Regional Interior de Lisboa (CRIL teve um impacto significativo no tráfego da Área Metropolitana de Lisboa, retirando da Calçada de Carriche (Av. Padre Cruz) 20 mil viaturas por dia. Dados das Estradas de Portugal referem que cerca de 20 por cento do tráfego que entrava em Lisboa pela Segunda Circular na zona norte será desviado para o ENS e que o tempo médio de viagem entre Loures e Almada baixará de 43 para 37 minutos.

É intenção da Câmara Municipal de Lisboa intervir em articulação com Odivelas no eixo Calçada de Carriche – Senhor roubado, intervindo igualmente no interface do Senhor Roubado.

A CRIL e a CREL, além de serem dois eixos de grande importância na articulação com a cidade de Lisboa, também vieram criar discontinuidades no tecido urbano e na sua vivência,

fragilizando as ligações entre os sistemas locais, reflectindo-se na vivência dos espaços públicos e vulnerabilizando, especialmente, os espaços menores e mais afastados dos aglomerados centrais enfatizando o efeito barreira.

A descontinuidade de traçado e a falta de um sistema rodoviário assente num modelo circular que articule com o sistema radial já existente, potencia a desarticulação dentro do próprio território de Odivelas, levando a que todas as ligações entre os vários aglomerados se façam com a dependência do centro de Odivelas.

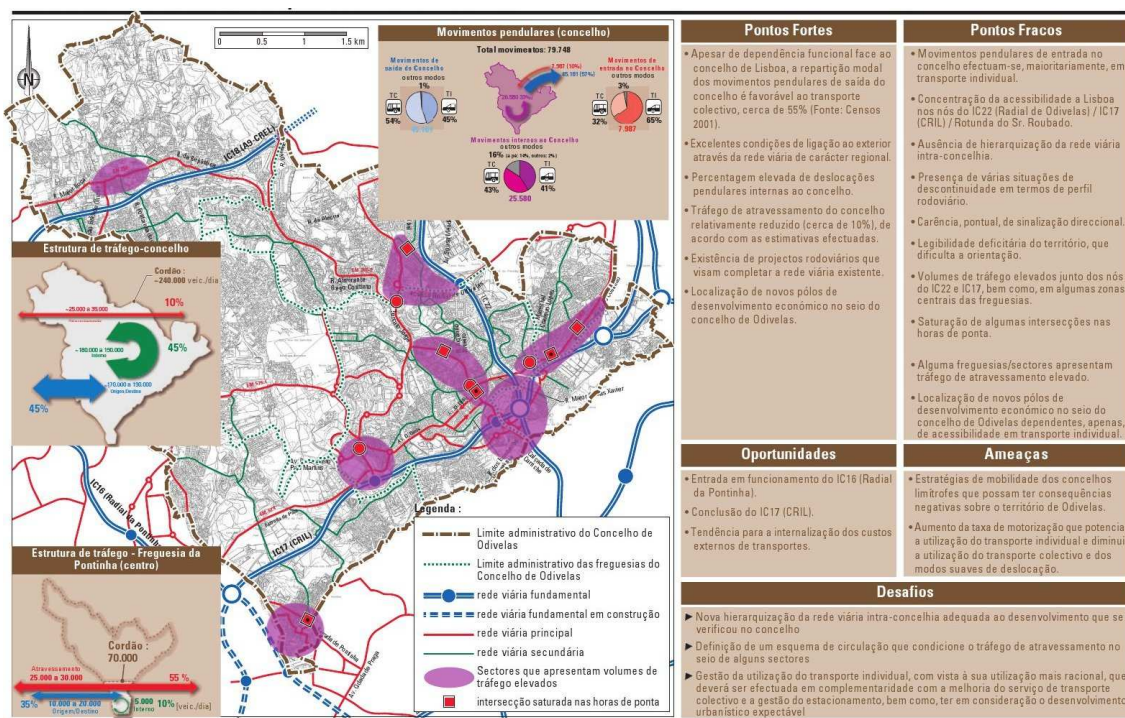
A desactualização da estrutura viária, também se deve à intensificação do tráfego rodoviário, à não evolução da estrutura viária, associadas ao crescimento dramático do uso do transporte individual.

No EPMCO procedeu-se à caracterização do tráfego de transporte individual no que diz respeito à natureza das deslocações face a determinados perímetros de análise. Desta forma, distinguiram-se as três tipologias de deslocações (viagens), nomeadamente: com carácter de atravessamento; atraídas e geradas pelo perímetro e internas. Esta análise foi elaborada para quatro perímetros: Concelho de Odivelas; Freguesia de Odivelas; Freguesia da Póvoa de Santo Adrião; Núcleo urbano sul da Freguesia da Pontinha.

O desempenho da rede rodoviária foi igualmente avaliado mediante o grau de saturação das secções e das intersecções, revelando valores mais elevados na hora de ponta da manhã do que na hora de ponta da tarde.

A análise efectuada no EPMCO deste tema está expressa no quadro seguinte. (Fig.3)

Fig.3 – Acessibilidade e mobilidade em transporte Individual: análise SWOT



Fonte: Estudo Prospectivo da Mobilidade no Concelho de Odivelas 2009

2.3. MODOS SUAVES DE DESLOCAÇÃO

O uso indiscriminado do automóvel conduz à deterioração da qualidade do espaço público e da qualidade ambiental, afectando igualmente os modos suaves de deslocação (deslocação pedonal e ciclável). Esta utilização desmesurada do transporte individual, que usurpa o espaço público, e à qual se tem respondido, de forma generalizada, através da construção de novas infra-estruturas, promove um ciclo vicioso, não solucionando o problema, mas sim potenciando-o e amplificando-o.

O território de Odivelas foi sendo desenhado com base num traçado em que não houve grande preocupação com o espaço público pedonal, em detrimento do peão. Actualmente assiste-se a um desenho de cidade pouco cuidado, onde o principal prejudicado é o espaço pedonal, sendo que em muitos casos, este nem sequer existe.

Pode assistir-se constantemente a situações de descontinuidade de percursos, sobretudo nas áreas centrais, devido à supremacia do espaço de circulação rodoviária, acontecendo igualmente junto das vias estruturantes, factos que deverão ser devidamente minimizados em articulação com a Estradas de Portugal no caso de lhe ser imputada responsabilidade.

Este território apresenta declives de terreno bastante acentuados, o que, por si já cria algumas dificuldades na sua transposição. Contudo as soluções de traçado implementadas não são

favorecedoras, gerando situações de conflito, potenciando a dificuldade de acesso/mobilidade aos peões. Isto acontece devido à desconcertação entre as várias operações urbanísticas, que além de terem acontecido em períodos diferentes, não foram articuladas entre si.

Além da escassez de espaço pedonal, é prática corrente o uso de espaços pedonais como estacionamento clandestino, agudizando assim as situações de conflito, aumentando a descontinuidade dos percursos.

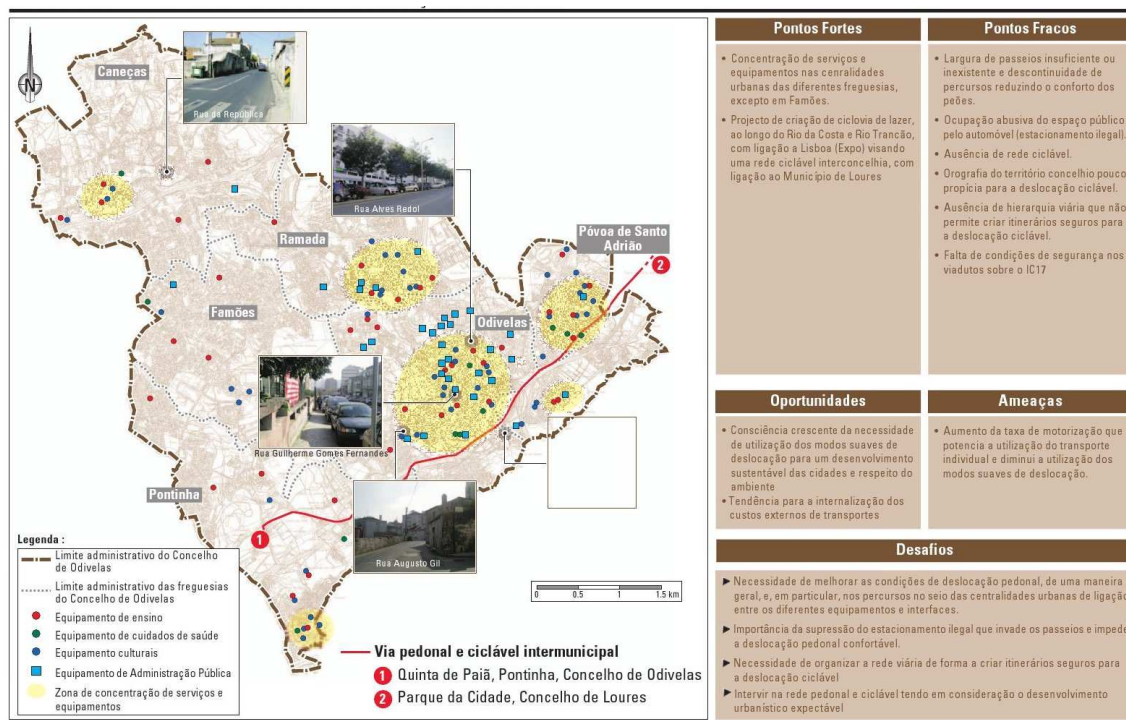
Existe a necessidade de estimular e possibilitar a circulação pedonal, devendo ser tomado como referência o Decreto Lei – 163/2006 que estabelece o regime da acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, via pública e edifícios habitacionais, por forma a criar condições de acessibilidade/mobilidade para todos.

Há a salientar a intenção da Câmara Municipal de Lisboa de criar uma rede de mobilidade suave e percursos pedonais acompanhando os corredores verdes que abranjam os territórios de Lisboa, Loures e Odivelas, sendo exemplo a vala militar na crista da costeira a Sul do município na fronteira com o Concelho de Lisboa.

No EPMCO efectuou-se uma análise e diagnóstico preliminar relativo aos modos suaves de deslocação, tendo um carácter sobretudo qualitativo.

A caracterização qualitativa efectuada teve por base um alargado reconhecimento do território municipal, com ênfase para as centralidades urbanas, onde estão localizados os principais pólos geradores de deslocações pedonais, como equipamentos colectivos, actividades comerciais e serviços, interfaces de transporte colectivo, entre outros.

Deste estudo retira-se a análise SWOT acerca dos modos suaves de deslocações, apresentada na figura seguinte.

Fig.4 – Acessibilidade e mobilidade em modos suaves de deslocações: análise SWOT


Fonte: Estudo Prospectivo da Mobilidade no Concelho de Odivelas 2009

Actualmente, encontram-se em estudo alguns projectos que potenciam os modos suaves de deslocação, devendo destacar-se a via ciclável a Sul do Concelho, junto da linha de água.

• **Via Ciclável** – Pretende-se a Promoção da ligação entre a Escola Agrícola da Paiã e o Concelho de Loures através de uma via pedonal e ciclável, a implantar ao longo do Rio da Costa, constituindo um espaço verde de lazer com características maioritariamente naturalizadas, permitindo potenciar a integração e articulação do espaço urbano com os elementos naturais ainda existentes no Concelho, através do convívio directo entre o peão e a natureza.

Objectivos:

- Promoção das condições para a melhoria da mobilidade e das acessibilidades, através da implementação de percursos pedonais e cicláveis em rede, que garantam condições de segurança aos utilizadores;
- Criação de uma estrutura vocacionada para o lazer e desporto;
- Promoção da continuidade entre as estruturas existentes, integrando áreas já requalificadas;

- Requalificação dos espaços canais, da estrutura urbana ou ecológica, integrados na rede, tais como: Rio da Costa;
- Integração desta estrutura numa rede pedonal e ciclável municipal;
- Promover a prática desportiva e a utilização de modos suaves de transporte de modo a incrementar o número de utilizadores de bicicleta, através da sensibilização dos automobilistas para a convivência com novos modos de transporte.
- Sensibilização de um maior número de cidadãos para as vantagens da utilização da bicicleta nas suas deslocações diárias ou em recreio, com divulgação das regras básicas de circulação, com vista à harmonização das relações entre ciclistas, peões e automobilistas.

CrITÉrios de sustentabilidade

- Proporcionar condições para a melhoria da mobilidade e acessibilidade no concelho fomentando as deslocações pedonais e cicláveis em alternativa ao automóvel, promovendo a coesão territorial.
- Apostar na estrutura verde do Concelho, salvaguarda e valorização das áreas de vegetação natural.

2.4. ESTACIONAMENTO

Odivelas tem um grave problema a nível do estacionamento, dada a escassez de espaço público passível de afectar a este uso. As áreas centrais de cada freguesia são as mais afectadas, agudizando-se no final do dia em que a população regressa a casa.

O estacionamento clandestino é uma constante em todo o território, potenciado pelos perfis transversais dos arruamentos que constituem a actual rede de acessos locais, cujas dimensões são muito reduzidas e pela carência de espaços próprios para o efeito, junto das áreas centrais.

Outro problema a nível do estacionamento, prende-se com a questão das cargas e descargas, em que na grande maioria do território não existem espaços de estacionamento próprios para este efeito, o que é igualmente potenciador de conflitos.

É notória a sobreocupação do estacionamento, existindo muito poucas estruturas de estacionamento público, por isso, as existentes não conseguem fazer frente às necessidades diárias da população, uma vez que os parques de estacionamento existentes com relevância situam-se junto das estações de metro. A elevada procura destas estruturas, tanto por parte da população do Concelho de Odivelas, como dos concelhos limítrofes, leva à sua sobreocupação, observando-se também aqui situações de estacionamento indevido, originando índices de estacionamento ilegal elevados, gerando várias situações de conflito a

nível da rede viária. Estas situações mostram, claramente, a necessidade de encontrar outras soluções.

Recentemente a Câmara Municipal de Odivelas constituiu um grupo de trabalho para a análise e elaboração de um estudo sobre a viabilidade económico-financeira da futura gestão dos parques de estacionamento junto aos principais sistemas locais de espaço público.

É de realçar que o problema da escassez de estacionamento também se estende às áreas habitacionais mais recentes, devendo-se, provavelmente, ao carácter residual com que esta temática assume aquando do licenciamento dos edifícios. Por isso, em todo este processo há que ser levado em conta, não só a quantidade de lugares de estacionamento a incluir num edifício, mas com igual importância a qualidade desses espaços e a forma de acesso aos mesmos, contribuindo assim, para que o estacionamento no exterior passe a ser usado para os fins a que se destina. Poderá ser igualmente importante, proceder-se à fiscalização com regularidade destes espaços, por forma à verificação do cumprimento das funções de uso para as quais foram criadas.

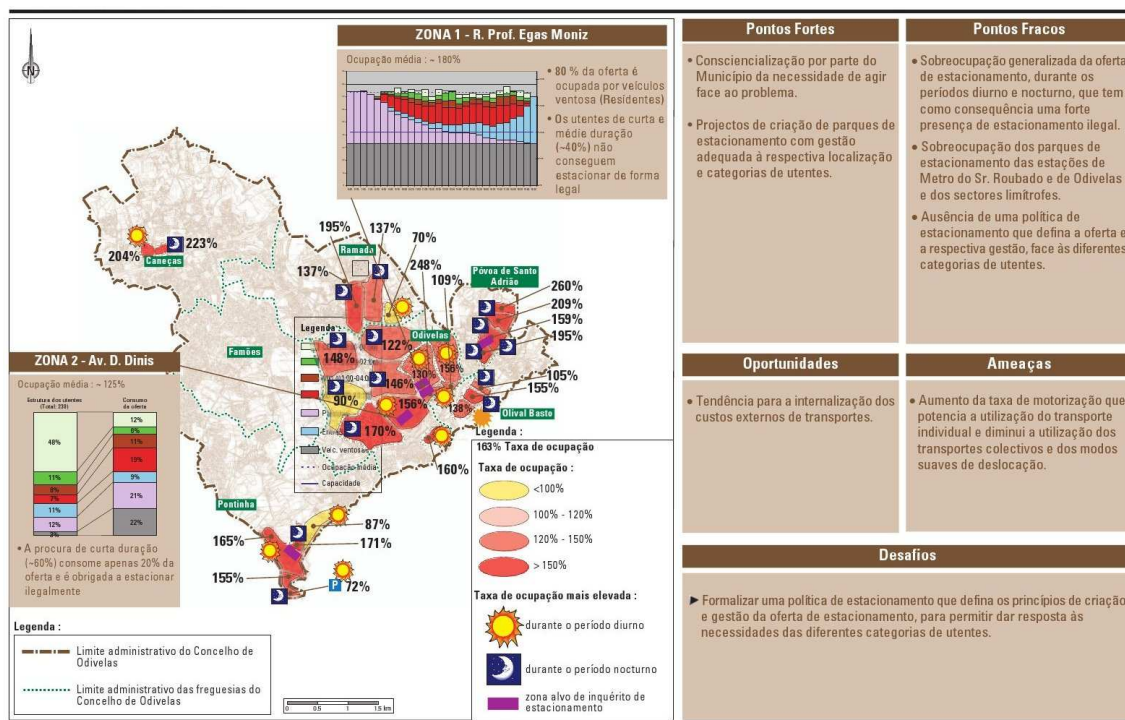
Com o prolongamento da rede de ML a Odivelas, algumas carreiras passaram a terminar ou a fazer rebatimento nas estações de metro exteriores à cidade de Lisboa, não chegando a entrar na cidade, factor que embora sendo positivo para Lisboa, veio trazer alguma sobrecarga da rede viária municipal de Odivelas, uma vez que as viaturas que operam nestas carreiras terão de permanecer no território, gerando muitas situações de conflito, dada a escassez de estacionamento dedicado.

O EPMCO efectuou o levantamento do estacionamento legal na via pública nas zonas urbanas de acordo com o Código de Estrada em todas as freguesias á excepção de Famões, perfazendo um total de cerca de 25.600 lugares de estacionamento público, gratuito e sem duração máxima de permanência.

Foram igualmente alvo de estudo a Procura e o Desempenho do sistema , procedendo-se ao levantamento em dois períodos de um dia útil, diurno (entre as 11h00 e as 15h00) e nocturno (entre as 0h00 e as 6h00).

Este estudo avançou um quadro de diagnóstico acerca do estacionamento, o qual aponta de forma sucinta os principais pontos a destacar da análise SWOT. (Fig.4)

Fig.5 – Estacionamento: Análise SWOT



Fonte: Estudo Prospectivo da Mobilidade no Concelho de Odivelas 2009

2.5. CONSIDERAÇÕES

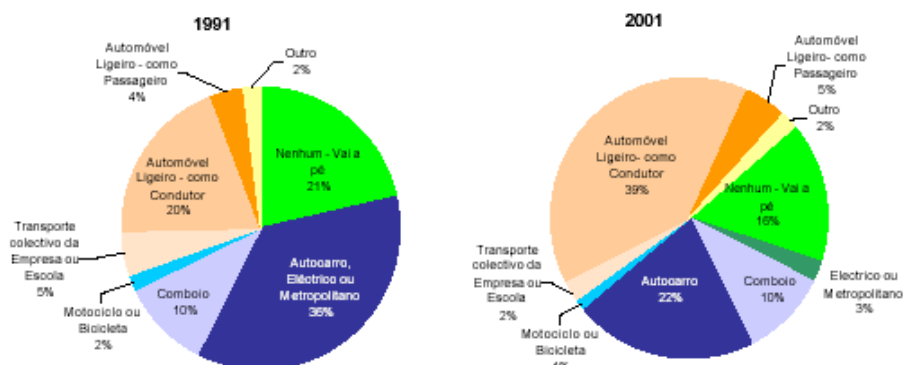
Podemos portanto identificar no concelho de Odivelas, que os problemas com fortes implicações em termos de mobilidade se prendem essencialmente com:

- Uma elevada concentração dos fluxos de mobilidade em determinados eixos urbanos e em limitados períodos de tempo, o que provoca pontas de tráfego muito pronunciadas (51% da população residente no concelho de Odivelas, trabalha no concelho de Lisboa) e valores elevados de duração média dos percursos (superiores a 30 minutos), que se tornam factores de degradação ambiental e de deseconomias de recursos humanos e materiais.
- A existência de vias de grande circulação que provocam efeitos de barreira na circulação de peões e a grande intensidade de tráfego que gera condições de insegurança especialmente para grupos sociais com mais debilidades físicas, como idosos e crianças.
- Uma ausência de articulação entre o urbanismo e os transportes no contexto da Área Metropolitana de Lisboa que conduziu a uma configuração sem sentido de sistema global, aos níveis da ocupação do espaço e da articulação dos diversos modos de transporte.

De acordo com o Destaque do INE de 25 de Fevereiro de 2003 “Movimentos Pendulares na Área Metropolitana de Lisboa 1991-2001”, retiram-se como principais conclusões relativas aos

modos de transporte utilizado, que no concelho de Odivelas o autocarro é o transporte mais utilizado nas deslocações interconcelhias.

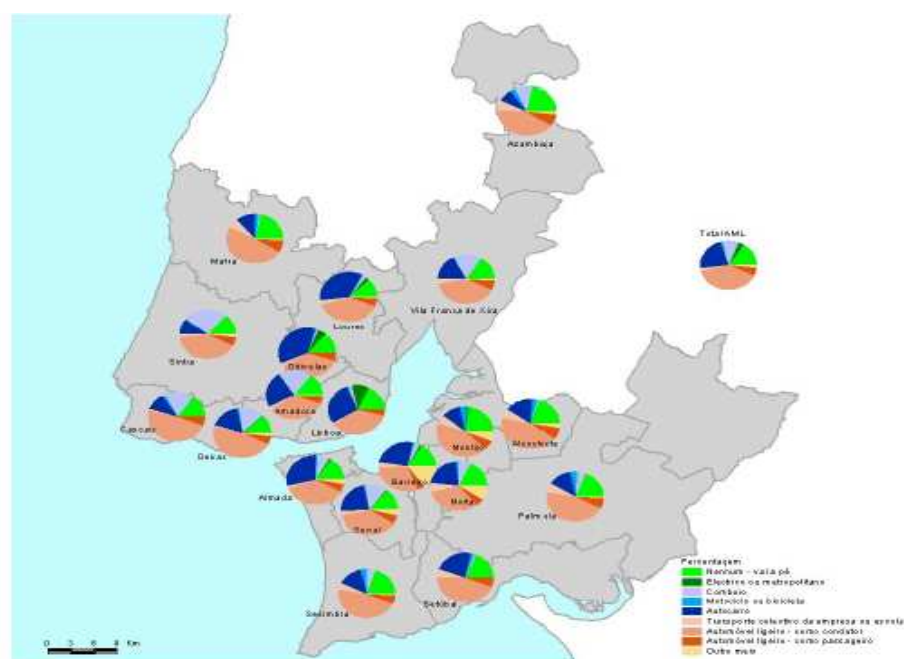
Figura 6 – Modos de transporte utilizados pelos indivíduos estudantes ou activos empregados, residentes presentes na AML, no âmbito das respectivas deslocações pendulares



Fonte: INE, Recenseamentos da População, 1991 e 2001

Tal como é referido no estudo acima referenciado, é facilmente perceptível, que em termos de deslocações interconcelhias dentro da AML, o modo de transporte mais utilizado é de facto o automóvel.

Figura 7 – Modos de transporte utilizados pelos indivíduos estudantes ou activos empregados residentes presentes na AML, no âmbito das respectivas deslocações pendulares



Fonte: INE, Recenseamento da População 2001

Neste âmbito apresenta-se fundamental a necessidade de fomentar uma maior coerência entre as políticas urbanas e de transportes que passa, antes de mais, por se requerer soluções conjuntas ao nível de atribuições como o planeamento, a gestão e a coordenação das várias componentes do sistema urbano e regional, e não pela opção de um conjunto de medidas parciais e/ou sectoriais. Não raras vezes assistimos a um conjunto de acções avulsas, normalmente desconexas ao nível de infra-estruturas viárias e do ajustamento progressivo da rede de transportes colectivos às transformações do uso do solo.

A este respeito, Vaz e Nunes da Silva refere que o “sistema de transportes envolve várias vertentes que vão desde do domínio empresarial até ao municipal, passando pelo social, com fortes relações com a estruturação do território. Por esta razão, as opções quer em matéria de acessibilidade quer do urbanismo, não deverão perder a visão de conjunto, pois todas elas coexistem num mesmo território com fortes interdependências funcionais internas”. (Vaz e Nunes da Silva: 147)

3. SISTEMA DE TRANSPORTES

3.1. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Para os trabalhos do Plano Regional de Ordenamento (PROT), a Delegação de Transportes de Lisboa/ Direcção Geral dos Transportes Terrestres (DTL/DGTT) produziu um documento a que deu o título "Mobilidade e Transportes 2000 na AML", documento este que caracteriza o sistema de transportes na área polarizada por Lisboa.

Conforme podemos verificar, tendo por base o estudo anteriormente referido, o transporte público por autocarro, é de facto o que apresenta maior procura e que corresponde a cerca de 65% da procura registada na AML.

Figura 8 – Volume anual de passageiros transportados

Autocarros	687,8 milhões	65,7 %
Metropolitano	125,3 milhões	12,0 %
Eléctricos	57,0 milhões	5,5 %
Comboios suburbanos	125,2 milhões	11,9 %
Transporte fluvial	51,7 milhões	4,9 %
Totais	1.047,0 milhões	100 %

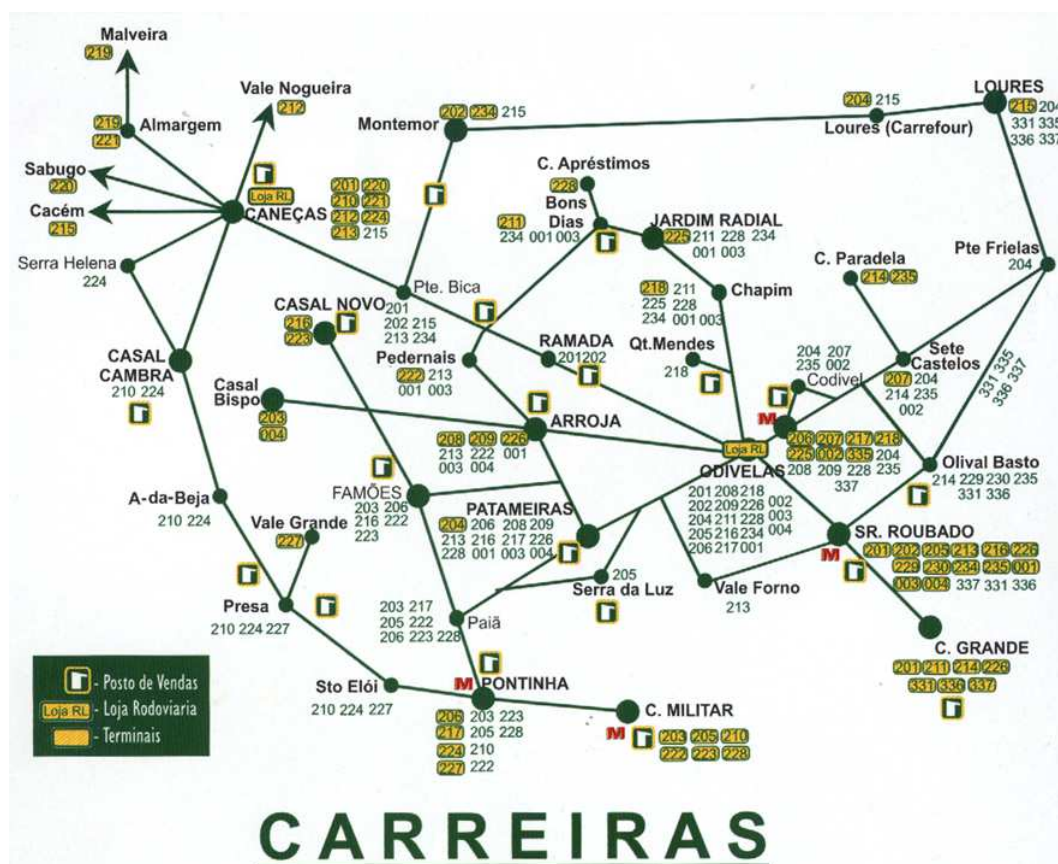
Fonte: Estudos sobre sistemas de transporte Colectivos de passageiros da Área Metropolitana de Lisboa

O principal operador de transportes públicos de passageiros a actuar em praticamente toda a área do concelho de Odivelas, é a Rodoviária de Lisboa com, as carreiras urbanas (1, 2, 3, 4, 5) e Voltas (carreira urbana "de conveniência"), as carreiras suburbanas (201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 234, 235, 236) e (331, 335, 336, 337). Para além deste operador, existem outros de menor impacte, uma vez que servem apenas numa área restrita do concelho, nomeadamente a Vimeca, com ligações entre a freguesia de Caneças e o concelho da Amadora (133), através das carreiras e com ligações entre a freguesia da Pontinha (143 e 181) a Carris que serve a freguesia da Pontinha, Odivelas e a Freguesia de Olival Basto, nas ligações com o concelho de Lisboa, esta última através da Calçada de Carriche, através carreiras (7, 24, 36, 47, 205, 206, 726, 729), e por último a Isidoro Duarte e o Grupo Barraqueiro, com ligações entre Loures e Lisboa, através da Calçada de Carriche, servindo as freguesias de Olival Basto e Póvoa de Santo Adrião e a Freguesia de Odivelas na estação do Sr. Roubado.

A desarticulação da rede de transportes rodoviários anda a para com a fragilidade da rede viária, uma vez que os percursos das carreiras existentes apenas acontecem nos principais

Da análise do Quadro Geral das Circulações em Carreiras Urbanas no Concelho de Odivelas, podemos verificar que, tal como já tinha sido referido no diagnóstico da mobilidade espacial, o número de circulações no concelho de Odivelas é aceitável, no entanto o mesmo não se pode dizer se nos reportarmos aos tempos de percursos e ao intervalo entre viagens, ao quais apresentam valores elevados dentro do âmbito da A.M.L. (ver Destaque do INE de 25 de Fevereiro de 2003 “Movimentos Pendulares na Área Metropolitana de Lisboa 1991-2001”).

Figura 10 – Rede de transportes – Rodoviária de Lisboa (Fonte: Infomapa 2008 – Odivelas)



As freguesias mais bem servidas em termos de numero de circulações/dia, são a freguesia de Odivelas, dado sua centralidade em relação ao concelho e Caneças uma vez que serve de Origem/Destino de algumas circulações, encontrando-se actualmente instalada nesta freguesia uma Central de Camionagem da Rodoviária de Lisboa. As freguesias de Olival Basto e Pontinha também se encontram bem servidas em termos de número de circulações, a primeira por razões que se prendem com o facto de estar localizada no troço de ligação a Lisboa, para quem vem da região Oeste através da A8 tomando como principal caminho a calçada de Carriche; a segunda, pela proximidade a Lisboa, sendo assumidamente uma freguesia dormitório da cidade de Lisboa, tendo com esta maior interdependência.

As freguesias de Ramada e Póvoa de Santo Adrião são de facto aquelas que apresentam um défice maior em termos de número de circulações de transportes públicos rodoviários, consequência por um lado da ineficiência da rede viária e da sua localização mais periférica.

Deste modo têm vindo a ser concertadas algumas soluções para minorar os aspectos negativos da rede destes transportes, assistindo-se a um aumento de carreiras para áreas recentemente urbanizadas.

Extensão da rede de Transportes à urbanização das Colinas do Cruzeiro

Os serviços implementados nesta área efectuem a ligação a partir das Colinas do Cruzeiro, aos diversos pólos de mobilidade, existentes no concelho de Odivelas, desde escolas, a centro de saúde, centros comerciais, piscinas e complexos desportivos, bem como os principais terminais de Metro da área, para entrada em Lisboa e correspondem aos seguintes:

- 206 (Pontinha ML - Odivelas ML)
- 229 (Colinas do Cruzeiro - Odivelas ML)
- 230 (Casal da Silveira - ML de Odivelas)
- 004 (Sr. Roubado ML - Casal do Bispo)

Introduziu-se a carreira 229 - Colinas do Cruzeiro ao ML de Odivelas, especificamente para os moradores da das Colinas do Cruzeiro, cujo principal objectivo é efectuar a ligação directa da Urbanização ao Metro de Odivelas. Este serviço permite também circular no interior do bairro, nas principais zonas de interesse.

Foram ainda efectuadas alterações nas carreiras que já existiam, nomeadamente 206 (Pontinha ML - Odivelas ML) e 004 (Sr. Roubado ML - Casal do Bispo), passando estes dois serviços a incluir nos seus pontos de paragem, a urbanização das Colinas do Cruzeiro. Foi criada uma nova ligação entre o Casal da Silveira e Odivelas (Terminal do Metro), que passa pelo interior do bairro das Colinas do Cruzeiro, a carreira 230 - Odivelas (ML) - Casal da Silveira.

Figura 11 - Quadro Diagnóstico dos Transportes Públicos do Concelho de Odivelas

Insuficiências Detectadas	Ações a Desenvolver
↳ Traçados e duração dos tempos de percurso	↳ Avaliação dos traçados dos trajectos das circulações do transporte público; ↳ Melhoria dos tempos de percurso;
↳ Intervalos de passagem das circulações, fora dos horas de ponta	↳ Articulação intermodal, nomeadamente entre o Metropolitano de Lisboa, o futuro traçado do Metro de Superfície e os outros meios de transporte;
↳ Desarticulação entre os vários modos de transporte, nomeadamente público e privado	↳ Criação de espaços de estacionamento próximos das interfaces rodoviárias, Rodoviária, Metropolitano e TSCP; ↳ Criação de parques periféricos devidamente articulados com os traçados dos transportes públicos;
↳ Conflitos entre a malha urbana e o tipo de carreira urbana (grandes dimensões)	↳ Melhoria dos transportes públicos, nomeadamente na criação de uma rede interna de Mini-Bus;
↳ Elevado numero de conflitos entre o transporte público e privado	↳ Criação de vias reservadas ao transporte público; Estudo de Circulação para definição de corredores de transportes públicos e/ou vias de sentido único;

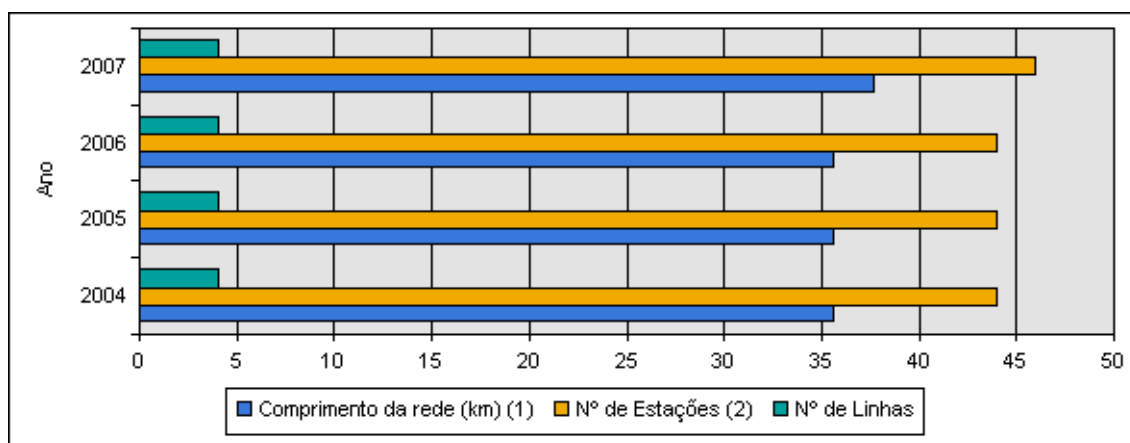
3.3. O METROPOLITANO DE LISBOA

A rede actual, que em 2004 transpôs pela primeira vez os limites da cidade de Lisboa, chegando ao concelho de Odivelas, juntamente com a extensão da linha vermelha até à estação de S. Sebastião, inaugurada em Agosto de 2009, tem uma extensão de 39,9 Km e um total de 52 Estações, em quatro Linhas distintas:

Figura 12 – Evolução da Extensão da rede e número de estações

LINHA	DISTÂNCIA KM	N.º DE ESTAÇÕES
Linha Azul	13	17
Linha Amarela	11	13
Linha Verde	8,9	13
Linha Vermelha	7,0	9

O Metropolitano de Lisboa tem apresentado uma considerável evolução em termos da extensão das suas Linhas, nomeadamente no que diz respeito à área de influência do concelho de Odivelas. O prolongamento da “Linha Amarela” Campo Grande / Odivelas, com a criação de duas novas estações a servir a cidade de Odivelas (Sr. Roubado e Odivelas), trouxe um novo meio de transporte público, que para além da excelente alternativa ao uso do transporte privado, veio beneficiar a cidade de Odivelas, melhorando as deslocações casa-trabalho, num concelho rotulado de dormitório da cidade de Lisboa.

Figura 13 – Evolução da Extensão da rede e número de estações

Fonte: Metropolitano de Lisboa <http://www.metrolisboa.pt/Default.aspx?tabid=112>

A criação de mais um troço da “Linha Azul” entre a Pontinha e Amadora foi um importante acréscimo no nível de serviço, em termos de transporte colectivo em Odivelas, permitindo uma melhor articulação com este Concelho. A ligação a Santa Apolónia, constituiu mais uma para Odivelas, potenciando também a articulação com a margem Sul do rio Tejo, permitindo a transposição para o transporte fluvial, através da estação do Terreiro do Paço e veio gerar uma alternativa na ligação a linha Ferroviária do Norte. A melhoria desta rede veio sobretudo

beneficiar a ligação de Odivelas com a cidade de Lisboa com quem naturalmente mantém importantes ligações nas deslocações casa / trabalho e vice-versa.

Contudo, a inserção no território concelhio do Metropolitano de Lisboa, veio acrescentar alterações aos hábitos da população que, devido à inexistência de integração coerente com os restantes modos de transporte, originou novas problemáticas de mobilidade e acessibilidade.

Figura 14 – Rede do Metropolitano de Lisboa 2009



Fonte: <http://www.metrolisboa.pt/Portals/0/DiagramaRede2009.pdf> (desenho editado)

O Metropolitano de Lisboa tem actualmente em curso empreendimento do Aeroporto de Lisboa, que consiste no prolongamento da Linha Vermelha, Oriente – Aeroporto. Ainda tem em exploração o Interface do Terreiro do Paço, na Linha Azul e Interface do Cais do Sodré, na Linha Verde.

- **Linha Azul:**
Amadora Este - Santa Apolónia
com cerca de 13 km de extensão e 17 estações.
- **Linha Amarela:**
Odivelas - Rato
com cerca de 11 km de extensão e 13 estações.
- **Linha Verde:**
Telheiras - Cais do Sodré
com cerca de 9 km de extensão e 13 estações.
- **Linha Vermelha:**
S. Sebastião - Oriente
com cerca de 7 km de extensão e 9 estações.

Fonte: <http://www.metrolisboa.pt/Default.aspx?tabid=94>

Novas expansões do ML 2010-2020

Para além dos empreendimentos actualmente em curso, encontram-se em estudo novas expansões a desenvolver entre 2010 e 2020, embora deverão apenas ser entendidos como estudos:

“A proposta das novas expansões do Metropolitano de Lisboa contempla um acréscimo de mais 31 estações e 29,2 Km de extensão. Em 2020, o Metropolitano de Lisboa contará com 87 estações com cerca de 73,3 Km de rede (incluindo as 4 actualmente em construção).

O Plano de Expansão contempla prolongamentos nas quatro linhas (Verde, Vermelha, Azul e Amarela) e tem como principais objectivos a integração de uma linha circular no centro de Lisboa com o consequente reforço no núcleo central da cidade, a separação da exploração entre Lisboa e zonas suburbanas e novas ligações Sul/Norte e Este/Oeste.

Este novo conceito de linha circular na linha Verde no Metro de Lisboa permite a ausência de inversões, a redução dos tempos de espera dos comboios, garantindo ligações com maior rapidez nos eixos de densidade de serviços sem transbordos.”³

- na **Linha Amarela** o prolongamento Odivelas - Infantado, com cerca de 5,8 km e 5 estações e que permitirá o Prolongamento até ao concelho de Loures. Na mesma linha o prolongamento Odivelas – Bons Dias, com cerca de 2,6 Km e 3 estações.
- na **Linha Verde** o prolongamento da actual linha Amarela permite o fecho de uma linha circular no sentido Rato – Cais do Sodré, com cerca de 1,7 km e 2 estações. Está prevista a inclusão de outra estação no troço entre Roma e Areeiro. Esta circular irá servir a coroa principal interna da cidade de Lisboa.
- na **Linha Azul** o prolongamento previsto é no sentido Colégio Militar – Benfica, com 1,5 Km de comprimento e 2 estações. Esta linha prevê igualmente a inclusão de uma outra estação entre Terreiro do Paço e Santa Apolónia.
- na **Linha Vermelha** o prolongamento prevê-se em 5 troços:
 - Reboleira – Hospital, com 2,5 km e 3 estações;
 - Moscavide – Sacavém, com 2,5 Km e 2 estações;
 - Aeroporto – Pontinha, com 5,9 Km e 3 estações;
 - S. Sebastião – Alvito, com 3,9 Km e 5 estações;
 - Campo de Ourique – Alcântara, com 2,3 Km e 4 estações.

³ <http://www.metrolisboa.pt/>

Figura 15 – Mapa do Plano de Expansão da rede do Metropolitano de Lisboa (Agosto de 2009)



Fonte: <http://www.metrolisboa.pt/Portals/0/plano.de.expansao.pdf> (mapa editado)

No futuro e tendo em vista a concretização destes prolongamentos, a rede do Metropolitano de Lisboa permite a cobertura das áreas urbanas da cidade, completando a rede de interfaces primários o que reforçará significativamente a intermodalidade em Lisboa. Por outro lado, far-se-á sentir cada vez mais o efeito de rede e as linhas atingirão uma extensão mais adequada às necessidades de uma exploração operacional otimizada.

3.4. O TRANSPORTE COLECTIVO EM SÍTIO PRÓPRIO

Existe a perspectiva de se vir a complementar esta rede de transportes existente no concelho, com uma linha de TCSP (projecto em fase de estudo), que, numa fase inicial, segundo informação do projecto Carris-Metro de 2003, atravessava as áreas concelhias de Oeiras, Amadora, Odivelas e Loures, desde Algés a Loures, definindo-se como uma via circular periférica a Lisboa e de ligação inter-concelhia, visando uma maior utilização do transporte colectivo e o aumento da qualidade de vida urbana. Actualmente, o percurso previsto contempla os Concelhos de Amadora, Odivelas, estendendo-se ao Concelho de Loures, sendo esta linha efectuada em “trolleybus” (autocarro eléctrico sobre). Acresce ainda que o traçado

deste novo modo de transporte no concelho de Odivelas passará por significativos pólos de centralidade urbana bem como por pólos empresariais, de comércio e de serviços emergentes.

No projecto do traçado do TCSP está prevista a sua travessia pelo referenciado Espaço de Oportunidade, pela Área de Localização Empresarial e na proximidade directa do espaço de localização perspectivado para o Pólo Tecnológico de Odivelas, sendo de relevante importância a sua intersecção com a linha de Metro que liga a Lisboa.

A inserção de um novo modo de transporte obriga à reorganização da acessibilidade multimodal, pois a sua utilização depende das intervenções ao nível do sistema rodoviário e implica o reequilíbrio da partilha do espaço público entre os diferentes modos de transporte.

A introdução do TCSP requer uma articulação eficaz com o sistema de autocarros, assim como uma qualificação do espaço público. A melhoria do sistema de transportes colectivos intensifica o seu uso, assim como o uso do espaço público, gerando fluxos de tráfego pedonal, aliviando a pressão do automóvel, podendo o comércio local vir a tirar partido desse incremento.

As Câmaras Municipais são um parceiro particularmente interessado no desenvolvimento do projecto. O concelho de Odivelas, está em grande medida dependente da utilização do transporte individual e do transporte colectivo rodoviário de passageiros, excepção feita com o metropolitano através das estações de Odivelas e Sr. Roubado. Embora, apesar de apresentar boas condições em matéria de acessibilidades viárias, a falta de estacionamento disponível diminui a eficácia deste dispositivo. Daí que a implementação dos sistemas de transporte de capacidade intermédia, de que é exemplo o modo eléctrico, permitirá, também, no traçado da linha no interior do concelho, enquadrar objectivos quer ao nível do ordenamento do território quer ao nível do aumento da rendibilidade do transporte colectivo no espaço geográfico da AML.

No contexto interno de Odivelas, pode referir-se ainda que a linha do TCSP estabelece uma ligação desde a Estação de Metro de Odivelas até à Área de Localização Empresarial que passa pelo centro ou baixa comercial da Cidade de Odivelas e por uma grande superfície comercial e de serviços (Odivelas Parque).

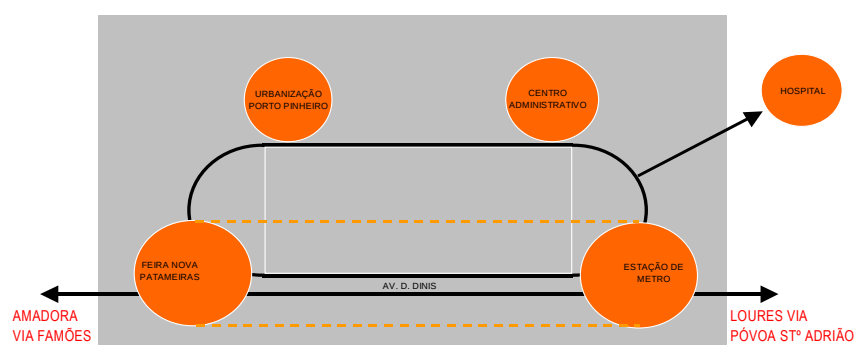
O calendário de execução dessa linha de TCSP não está ainda definido mas, o planeamento e a reserva de espaço para a sua execução em Odivelas estão assegurados, e poderá equacionar-se que, no âmbito deste ambicioso projecto, já perspectivado pelas próprias autoridades governamentais, e no contexto de desenvolvimento do Espaço de Oportunidade de Odivelas, se possa encarar a execução prioritária do troço que ligue a Estação de Metro de Odivelas à dita Área de Localização Empresarial e, assim, ao proposto Parque de Ciência e Tecnologia de Odivelas.

Como alternativa ao traçado base em estudo, apresenta-se um traçado com um enquadramento mais urbano, tendo como principal objectivo de garantir a ligação ao futuro Hospital de Loures, que assume um carácter mais urbano, convivendo em parte com o traçado da T14, servindo toda uma área em expansão e de importância estratégica para o concelho de Odivelas, ou seja, o espaço empresarial e toda a sua envolvente urbana.

Contudo esta hipótese de traçado terá que ser repensada, dado o facto do Governo e a Administração do Metropolitano de Lisboa terem apresentado recentemente o Plano de Expansão da Rede do Metropolitano 2010 – 2020, cujo traçado coincide em parte com a proposta para o TCSP.

Para além dos traçados de base anteriormente referidos, no concelho de Odivelas, apresenta-se ainda um traçado complementar que constitui uma circular urbana ao centro urbano e administrativo de Odivelas.

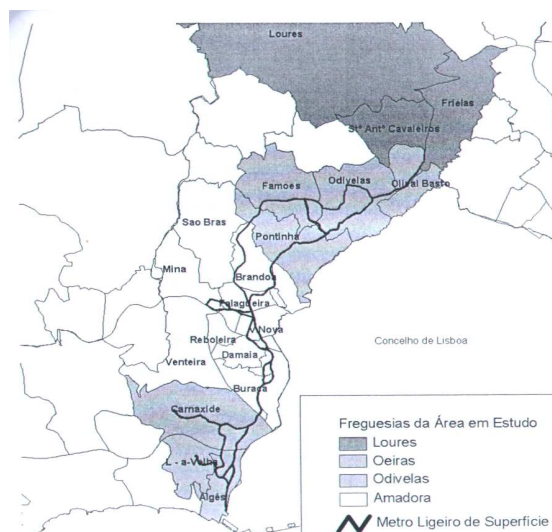
Figura 16 – Diagrama de circulações do metro Ligeiro de Superfície (TSCP)



Todavia, a intenção de criação de uma circular externa a Lisboa de articulação entre os vários concelhos em ferro-carril continua a figurar nos estudos do PROTAML, actualmente em elaboração.

O estudo da circular exterior do MLS de 2003 apontava para uma ligação entre Algés e Loures, passando por Linda-a-Velha, Carnaxide, Amadora e Odivelas. A distribuição do traçado contemplava a interligação com outros destinos em interfaces com o comboio (Algés e Amadora), com o metropolitano (Falagueira e Odivelas), favorecendo a transferência modal do transporte individual para o transporte colectivo em diversos parques de estacionamento localizados ao longo do percurso.(Fig.16)

Figura 17 – Circulares Internas do metro Ligeiro de Superfície -2003



Metro Ligeiro de Superfície – Circulares Internas – 3 de Julho de 2003

Ao concretizar-se a execução do efectivo prolongamento de uma circular externa em ferro-carril Algés / Loures, constituindo um modo de transporte com capacidade intermédia (oscilando entre os 2.500 e os 18.000 passageiros/hora /sentido, serviria transversalmente o concelho de Odivelas, ao mesmo tempo, ligando-o aos restantes concelhos limítrofes de Lisboa, garantindo simultaneamente, a ligação directa a Lisboa bem como aos pólos urbanos e centros empresariais da periferia à capital, constituindo assim, uma resposta apropriada ao fecho da malha das redes ferroviárias pesada e semi-pesada (comboio e metropolitano), naturalmente complementada com o rebatimento da rede de autocarros.

3.5. CONSIDERAÇÕES

“Odivelas, como concelho limítrofe à cidade de Lisboa, sofreu nas últimas décadas uma enorme pressão urbanística, desenvolvendo-se assim um estigma de concelho dormitório.

A oferta de emprego e outros serviços, muito centrada em Lisboa, tem feito com que a população de Odivelas e também os que vêm da região Oeste através da A8 para ali se desloquem tomando como principal caminho a Calçada de Carriche, representando tal situação enormes para os odivelenses, apesar de residirem às portas de Lisboa.

Para a resolução desse problema muito contribuirá a extensão do Metro a Odivelas, pela qual o Município bastante lutou. Contudo, esta extensão apenas serve a cidade de Odivelas. Impõe-se agora que um modo de transporte de grande capacidade, e em complementaridade com o Metro, sirva uma maior área da cidade e do concelho.

Mas a importância deste projecto poderá não ficar por aqui se, como pretendemos, ele vier a servir uma estratégia que não seja apenas deslocar a população de Odivelas para Lisboa.

Odivelas está em franco desenvolvimento e transformação, abandonando já o velho estigma de dormitório. Incrementam-se importantes pólos de comércio e serviços, estão em desenvolvimento novas áreas geradoras de emprego. E há ainda a prevista construção do Hospital de Loures, do qual a população de Odivelas será primordial utente.

Se este projecto vier de facto a reforçar as ligações em transporte público cómodo e rápido entre os diversos concelhos limítrofes a Lisboa, em forma de circular como tem sido apresentado, se vier a servir de facto as principais deslocações internas e pólos de mobilidade, então vemo-lo como factor de desenvolvimento, fomentando a coesão territorial do concelho e contribuindo para que Odivelas se reforce como uma nova centralidade no contexto da Área Metropolitana de Lisboa”.

(Manuel Vargues – Ex-Presidente da Câmara Municipal de Odivelas)

Fonte: http://www.aml.pt/webstatic/publicacoes/periodicas/metropoles/_html/_docs/metropoles01c.pdf (p. 53 e 54)

3.6. NOVAS FORMAS DE TRANSPORTE MAIS FLEXÍVEIS

Ultimamente, estando mais atento à realidade dos transportes públicos em Odivelas, o Município tem vindo a negociar com o operador de transportes públicos a adaptação de uma rede de transportes públicos colectivos mais adaptada e racional, de forma a ir ao encontro das necessidades da população.

O objectivo é implementar:

- Carreiras Urbanas (para percursos urbanos);
- Carreiras Directas (para deslocações rápidas, evitando zonas de congestionamento);

Destas negociações poderão ser apresentadas algumas soluções que têm vindo a ser desenvolvidas e implementadas neste município:

• **Flexis Odivelas** - No âmbito do Programa INTERREG IIIC Sul, Operação Quadro Regional MARE – Mobilidade e Acessibilidade Metropolitana nas Regiões do Sul da Europa, o Município de Odivelas efectuou, com os Municípios de Loures e Lisboa, e INTELI – Inteligência em Inovação, Centro de Inovação, a candidatura ao sub-projecto FLEXIS, cujo objectivo consistiu em definir, desenvolver e implementar um modelo piloto de serviços de transporte flexível, integrando o transporte público e privado, melhorando assim a mobilidade em três regiões da Europa: Génova (Itália), Lisboa (Portugal) e Valência (Espanha).

Assim em finais de Janeiro de 2008, o Município de Odivelas implementou um serviço de transporte colectivo urbano – **FLEXIS ODIVELAS** - com ligação directa entre a Estação de Metro do Sr. Roubado e o Centro Comercial Odivelas Parque, cujo parque de estacionamento funcionou como parque dissuasor.

Os passageiros podiam deixar o seu veículo em local seguro e protegido, seguindo viagem em transporte colectivo. No regresso a casa, tinham a possibilidade de efectuar compras na superfície comercial.

O serviço efectuava-se entre 2ª e 6ª feira, funcionava nos dias úteis, das 07h00 às 21h00 e contando com 33 viagens em cada sentido, em direcção ao Senhor Roubado. A frequência variava entre os 20min/20min em horas de ponta.

Os parceiros desta iniciativa Foram a Câmara Municipal de Odivelas, a Rodoviária de Lisboa, o Feira Nova, o Odivelas Parque.

Objectivos:

- Aumentar a oferta e as possibilidades de escolha por parte dos utilizadores;
- Disponibilizar uma bolsa de estacionamento coberto com capacidade para mais de 1.000 lugares (no Centro Comercial Odivelas Parque);
- Melhorar a fluidez do trânsito,
- Potenciar o uso do transporte público,
- Minimizar o problema do estacionamento e terminar com a anarquia que se verifica, sobretudo, junto à estação do Metro do Sr. Roubado.
- Recuperar o espaço público e evitar conflitos na relação peão/conductor,
- Fomentar as boas práticas e contribuir para a melhoria do Ambiente e da qualidade de vida.

Resultados Obtidos:

Resumo das contagens	
Mês	Nº de passageiros
Janeiro (30 e 31)	116
Fevereiro	951
Março	1378
Abril	1546

A Câmara Municipal de Odivelas propôs-se prosseguir com este serviço em Maio de 2008, e em simultâneo, avançar também com uma campanha de divulgação mais eficiente. Contudo, estes esforços não tiveram grande resultado, tendo sido abolida a carreira dada a fraca afluência de passageiros. Avançou-se assim para o outro projecto já então em estudo, cujo percurso abrange outras zonas mais centrais da cidade, indo ao encontro das necessidades de populações mais dependentes do transporte público.

- **Mini-Bus Odivelas (VOLTAS)** - Em Abril de 2008, a Câmara Municipal de Odivelas desenvolveu duas propostas de traçado para a carreira Urbana de Odivelas, integrando uma “linha azul”, a qual se encontra actualmente em actividade.

Esta carreira estabelece a ligação Centro Comercial Odivelas Parque/ núcleo antigo e Estação de Metropolitano de Odivelas.

Foram definidos percursos designados por “linha azul”, sem paragens definidas, onde o autocarro pode funcionar como um “táxi colectivo” num percurso pré - definido.

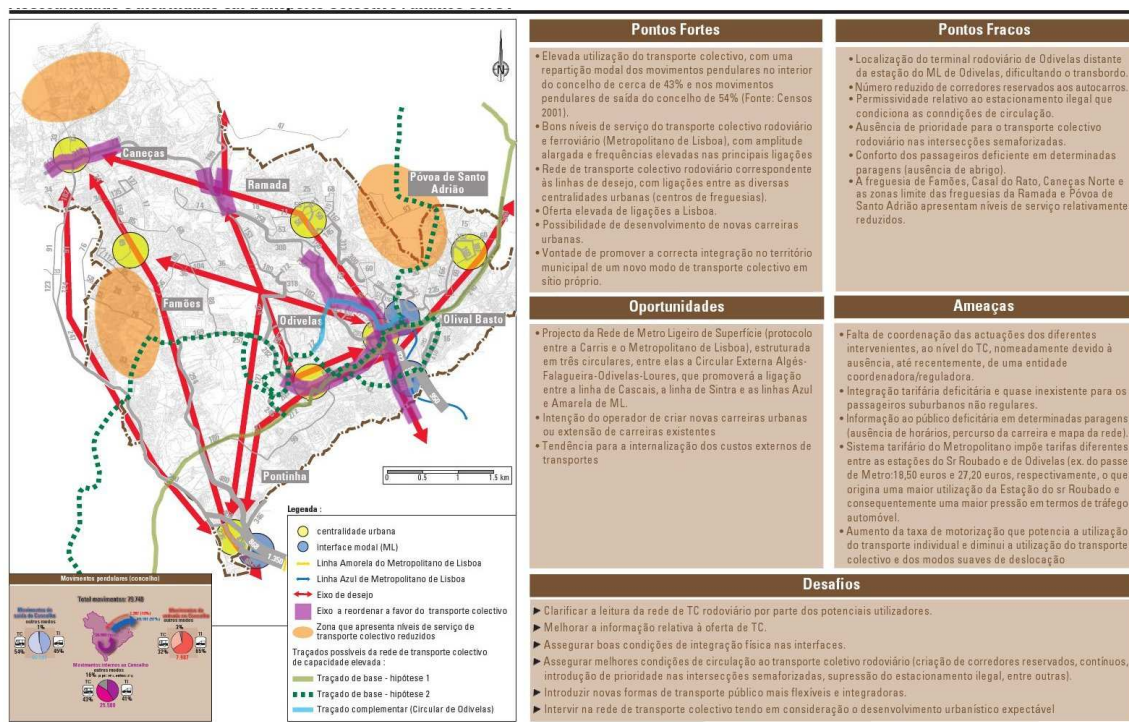
As zonas correspondentes à “linha azul”, ou seja, zonas onde basta levantar a mão para que o autocarro pare, são as que apresentam trânsito condicionado e onde se pretende que o autocarro conviva com o peão, nomeadamente:

- Núcleo histórico/antigo;
- Zonas de comércio e serviços intensos;

Projecto é fruto da parceria entre a Câmara Municipal, o Centro Comercial Odivelas Parque e Rodoviária de Lisboa.

De seguida, apresenta-se um quadro de análise SWOT efectuada no Estudo Prospectivo da Mobilidade no Concelho de Odivelas referente à mobilidade em transporte colectivo.(Fig.21)

Fig.18 – Acessibilidade e mobilidade em transporte colectivo: análise SWOT



Fonte: Estudo Prospectivo da Mobilidade no Concelho de Odivelas 2009

4. CONCLUSÕES

No conjunto da AML assistiu-se ao aumento da mobilidade, concretamente nos concelhos da Amadora, Loures, Oeiras e Odivelas, sendo que o concelho de Odivelas foi um dos que mais beneficiou com a construção de novas infra-estruturas viárias e com as novas condições de acessibilidade a Lisboa. A integração metropolitana do Concelho a par das novas condições de acessibilidade foram profundamente transformadas pela construção de uma malha de vias rápidas ligada ao sistema viário metropolitano – CRIL, CREL, Radiais da Pontinha e de Odivelas, A8 e A1. A par destes benefícios, associado à falta de transporte público de qualidade, houve também um aumento da dependência em relação ao automóvel.

A saída e dispersão da habitação da capital para os concelhos envolventes e a continuidade da concentração da actividade terciária em Lisboa contribuíram mais para o aumento das distâncias e da dificuldade dos percursos a efectuar, do que para o crescimento da sua frequência diária. Há hoje quem more na Ramada, Odivelas, e trabalhe em Alcoitão, Cascais, ou habite em Lisboa e tenha o seu emprego em Mem Martins, Sintra, por exemplo. São viagens que implicam a utilização de autocarro, metro e comboio, na opção de transporte colectivo. Para além disso, também incluem, na maior parte dos casos, a passagem pela capital, demorando em tempo de viagem provavelmente várias horas, para chegar ao destino. Assim, as alterações na estrutura viária, bem como a extensão do metropolitano a Odivelas têm como efeito mais imediato a “centralização” no espaço metropolitano de áreas residenciais e de actividades até há bem pouco tempo periféricas.

Não obstante as potencialidades subjacentes, coloca-se aqui um desafio de primeira importância – não só a necessidade de instalação de novas funções e actividades, inovadoras, de importância metropolitana e regional, mas também uma produção urbanística devidamente integrada e qualificada. Trata-se de contrariar a tendência, que tem vigorado, de crescimento metropolitano em torno dos principais eixos viários sem preocupações correspondentes ao nível da infra-estruturação e qualificação urbanas. Desafio ao nível da desconcentração de actividades localizadas em Lisboa, localização de equipamentos de nível sub-regional e actividades que impliquem boas acessibilidades internas e externas à AML.

Uma das opções que estão a ser pensadas para contrariar a tendência do uso de automóvel próprio a favor do transporte colectivo é o incremento da eficiência das redes de transportes colectivos, como a introdução de sistemas de capacidade intermédia, como é o caso do TSCP.

Ao implementar-se uma Circular Externa permite-se a acessibilidade entre as grandes aglomerações urbanas de Algés, Linda-a-Velha, Carnaxide, Alfragide, Damaia, Amadora,

Brandoa, Odivelas, Póvoa de Santo Adrião, Santo António dos Cavaleiros e Loures; Tratando-se de uma solução ferroviária que dará um contributo essencial para a ligação, em termos de Transporte Colectivo, entre os concelhos limítrofes de Lisboa, unir-se-á ao comboio e metropolitano através das interfaces de Algés, Damaia, Falagueira e Odivelas, permitindo também uma maior coesão territorial entre as regiões abrangidas da Área Metropolitana de Lisboa. Conjugando o seu traçado com os vários parques de estacionamento localizados ao longo do percurso, permitirá maiores capacidades e potencialidades para a transferência modal do transporte individual para o colectivo.

Importa referir a necessidade de difusão a um nível mais local das acessibilidades criadas – construção de interfaces de ligação entre diferentes zonas e diferentes tipos de transporte. Articulação das malhas viárias locais com as novas vias de âmbito metropolitano, a par de uma necessária articulação entre os diferentes operadores de transportes, sentindo-se, até ao momento, uma clara ausência de políticas de desenvolvimento das acessibilidades que possa ir ao encontro das necessidades e expectativas de deslocação sentidas pelos residentes.

Mais do que questionar o traçado e os seus principais pontos de contacto, essencialmente na sua articulação com as restantes redes de transporte existentes, importa fazer referência à importância do aumento da qualidade de vida da população, e que depende muito da forma como o traçado na sua globalidade poderá servir os interesses dos potenciais utilizadores, ou seja, que o seu traçado seja projectado tendo em conta os níveis de procura identificados no terreno.

O traçado a ser concebido deverá prestar um serviço integrado nos espaços povoados, adequando as tecnologias disponíveis em face dos condicionalismos orográficos do território. No que concerne ao traçado do TSCP apresenta-se determinante o traçado alternativo “Espaço Empresarial / Hospital de Loures”, talvez mesmo como traçado base, uma vez que se encontra associado a um eixo viário estruturante (T14) e a um espaço de excelência em termos de oportunidade urbana e económica, onde se perspectiva a localização de potenciais utentes do TSCP, tudo acrescido do seu enquadramento urbano.

Portanto, nesta fase levantam-se algumas questões, sempre associadas à forma de como melhorar a mobilidade nas cidades, quando nelas vivem cada vez mais pessoas, que passam muito tempo nos engarrafamentos, fruto no número de automóveis que diariamente a elas afluem, ocupando demasiado espaço urbano, quer pela dimensão dos grandes eixos viários que actualmente atravessam os centros urbanos, criando barreiras físicas, que degradam as relações de vizinhança, bem como o ambiente urbano, quer ainda pelo espaço ocupado pelo estacionamento destes automóveis, também responsáveis pela poluição e pelos níveis

elevados de ruído, que degradam a qualidade de vida das nossas cidades e que são bem visíveis num município como o de Odivelas.

É de concordar que a cidade se torna mais atractiva e acolhedora quando não tem engarrafamentos, decorrentes de um controle eficaz do estacionamento, com a aplicação de tarifas e implementação de parques de rebatimento; quando se valorizam as áreas pedonais aumentando o volume de negócios e quando se aumenta a eficácia dos transportes públicos, tornando-os mais rápidos e fiáveis, através da criação de vias reservadas, atraindo assim muito mais passageiros, dissuadindo a utilização do automóvel ligeiro.

Perante este cenário, na perspectiva de promover a regeneração urbana e dar mais qualidade de vida aos munícipes de Odivelas, importa necessariamente apostar na qualificação metropolitana, onde a contenção da expansão urbana bem como a elaboração de um modelo/estrutura territorial com vista ao desenvolvimento de novas centralidades metropolitanas, em complemento e consolidação de uma estrutura de acessibilidades em rede e ao ordenamento da logística⁴.

Existe a necessidade de repensar o território a nível de: hierarquização da rede viária em função do conceito de transportes e mobilidade; definição das principais portas de entrada no Concelho, redefinindo os principais fluxos de acesso ao Concelho, através da dissuasão do tráfego de atravessamento para os principais eixos; beneficiação e requalificação da rede local existente ao nível do perfil transversal; não esquecendo com isso a valorização de todos os modos de transporte, com objectivo do melhoramento do espaço público.

Na rede de transporte colectivo será necessária a organização a nível do sistema metropolitano, com reforço do transporte colectivo, de forma a implementar uma sólida, ordenada e coerente estrutura rádio-concêntrica de acessibilidades (com uma coordenação intermodal)⁵; uma rede de TSCP, devidamente articulado com os vários modos de transporte, e permitindo ligações rápidas e fiáveis, para as quais se torna essencial uma boa coordenação entre a Câmara Municipal e os vários operadores responsáveis pelo meios de transporte instalados no terreno, promovendo um quadro de correspondências atractivo.

De acordo com o EPMCO, mostra-se necessário: definir a hierarquia da rede, estabelecendo os diferentes níveis de serviços tendo em consideração os principais funções a assegurar; definir a hierarquia dos interfaces, estabelecendo as características físicas e funcionais necessárias; reflectir relativamente à introdução de novas tipologias de serviço mais flexíveis e adaptadas às características do território e às necessidades das populações.

No mesmo documento, acerca da rede pedonal, mostra a necessidade de: definição de objectivos como: definição da hierarquia da rede pedonal, promovendo a mobilidade para

⁴ De acordo com **Linhas de Orientação Estratégica para o Concelho**, in op. cit.

todos; intervenção prioritária junto dos equipamentos e sectores com concentração de comércio e serviços, entre outros.

É de salientar que se encontra em elaboração o Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade (PMPA), cujas indicações deverão contemplar as intervenções ao nível da rede pedonal e, ainda, o Plano Local de Promoção da Acessibilidade (PLPA) para o centro da freguesia de Odivelas.

O EPMCO, reflecte acerca da necessidade de definição de itinerários cicláveis a par com a redefinição da hierarquia viária, assegurando as circulações de uso regular, bem como as de lazer, incidindo primeiramente na ligação entre os principais pólos geradores de deslocações.

Se a tudo isto associarmos, a implementação de medidas de controlo do estacionamento, com criação de parques de estacionamento de rebatimento, estrategicamente localizados, conforme indica o Relatório “Estudos sobre Infra-estruturas de Parqueamento Automóvel Promovido pelo GTCE – Elaborado pelo CISED”, na proximidade dos Interfaces, devidamente articulados com os vários meios de transporte já instalados (Autocarro e o Metro), e a instalar (TSCP), não esquecendo a implementação de uma rede de corredores reservados ao transporte público, estarão reunidas as condições necessárias para que Odivelas num futuro próximo, possa estar inserida numa rede de centros urbanos, com excelentes condições em termos de oferta de transporte público de qualidade, com ligações rápidas e fiáveis, com capacidade de resposta a níveis de procura elevados.

Neste âmbito e no que diz respeito à intervenção no concelho de Odivelas, em termos de transporte público de passageiros, apresenta-se o que intitulamos como um quadro diagnóstico e de sugestões.

⁵ Ver volume 1- **Proposta**

Figura 19 – Quadro de sugestões da rede de acessibilidade

Sugestões
- Criação de uma rede de transporte público mais urbana de autocarros de menor dimensão tipo Mini Bus; - Redefinição das rede viária, hierarquização e redefinição de perfis em benefício dos transportes públicos - Criação de uma rede de corredores reservados ao transporte público, com restrição da circulação automóvel; - Criação de uma rede de parques de estacionamento em rebatimento, na proximidade das zonas de Interface, articulando os vários meios de transporte; - Forte aposta na articulação entre os vários operadores de transporte, em termos de percursos e horários; Tendo em vista o aproveitamento de um projecto da dimensão do TCSP, no reordenamento urbano e na requalificação de ruas e avenidas, parecia benéfico que o traçado coabitasse mais com o espaço urbano.