



Proposta de Lei n.º 156/XIII/4.^a
(Orçamento do Estado para 2019)

Expansão do metro
PROPOSTA DE ALTERAÇÃO

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, os Deputados abaixo assinados apresentam a seguinte proposta de alteração à Proposta de Lei n.º 156/XIII/ 4.^a:

Artigo 179.º

[...]

- 1 - Com vista à promoção do transporte público e descarbonização da sociedade, o Governo autoriza, em 2019, as medidas necessárias à concretização das obras de expansão da rede do Metro de Lisboa, dando particular prioridade à zona ocidental da cidade, da expansão da rede e aquisição de material circulante para o Metro do Porto, e da renovação da frota da Transtejo, que inclui a aquisição de 10 novos navios.
- 2 - [...].

Palácio de São Bento,

Os Deputados do Grupo Parlamentar do CDS-PP,



Nota Justificativa:

Na capital vivem cerca de 550 mil pessoas e existe um parque automóvel de 160 mil veículos, o que resulta numa taxa de motorização aceitável. No entanto, de acordo com dados da Câmara Municipal de Lisboa (CML), o automóvel lidera destacadamente a opção de transporte dos Lisboetas (cerca de metade da população utiliza este modo rodoviário), o que contribuiu para que Lisboa se tenha tornado na cidade mais congestionada da Península Ibérica (Índice de Tráfego Global Anual da TomTom). Os Lisboetas perdem, em média, 40 minutos por dia no trânsito (o que representa 36% de tempo superior ao apropriado). Apesar das inúmeras declarações de intenção de sucessivos executivos camarários, o transporte rodoviário individual (especificamente o automóvel) tem vindo a ganhar quota de utilização ao transporte coletivo. O automóvel privado é especialmente dominante durante as horas de vazio (reduzida procura), enquanto o autocarro e o metro apresentam uma taxa de utilização estável (20%) durante o dia, com a exceção do período em que não oferecem serviços (durante a madrugada) e que, com efeito, são substituídos pelo táxi.

De acordo com dados da OCDE, o atual perfil de mobilidade em Lisboa gera um excessivo consumo de energia e de emissões de CO₂, em parte devido à reduzida taxa de ocupação média (diária) do modo rodoviário: 1,2 passageiros por automóvel e 16,2% de ocupação para o autocarro. Ao mesmo tempo, gera-se um ciclo não virtuoso: o uso excessivo do automóvel conduz a uma utilização insuficiente do transporte coletivo, o que, por sua vez, redundará numa oferta com baixa frequência e tempos de viagem longos.

Posto isto, e considerando a importância na mobilidade da cidade de Lisboa, o CDS entende ser importante a alteração da proposta do artigo 179º, dando particular enfoque à zona ocidental da cidade.