

Vila Nova de Gaia – Associação Zero está contra estação do TGV longe do metro

written by O Cidadão | 14 de Novembro, 2025



Em comunicado, a Zero começa por dizer que a estação agora proposta, referindo-se à proposta para Vilar do Paraíso, deslocada dois quilómetros para sul e construída à superfície, “rompe com o modelo intermodal aprovado que previa uma estação subterrânea entre as estações do Metro do Porto de D. João II e Santo Ovídio”.

“Esta mudança destrói a coerência do sistema de transportes metropolitanos, reduz o potencial de transferência modal do automóvel e do avião para o comboio, e diminui o próprio racional climático e económico do investimento público mais ambicioso em transportes de baixas emissões das últimas décadas. Neste sentido, a Zero apela à APA para que tome uma

decisão desfavorável a este projeto de execução”, lê-se no texto.

Em causa o facto de o consórcio AVAN Norte (Mota-Engil, Teixeira Duarte, Alves Ribeiro, Casais, Conduril e Gabriel Couto) ter assinado, em 29 de julho, um contrato de concessão que prevê a **estação de Gaia em Santo Ovídio** e uma ponte rodoferroviária, apresentando depois proposta para uma estação em Vilar do Paraíso e duas travessias separadas.

Para a Zero, a intenção de construir uma nova ponte rodoviária sobre o Douro aumenta a capacidade de circulação automóvel entre margens, razão pela qual a associação considera que uma nova ponte **“reforçaria o uso do carro, aprofundaria desequilíbrios de mobilidade e diminuiria o potencial de redução de emissões que a ferrovia de alta velocidade poderia proporcionar”**.

“Em vez de orientar o desenvolvimento urbano para modos sustentáveis, a nova ponte rodoviária empurraria a Área Metropolitana do Porto para um modelo mais disperso, mais intensivo em tráfego e mais dependente de combustíveis fósseis. A lógica destas duas intervenções, em paralelo, é estruturalmente contraditória”, defende a Zero.

Para a associação, **“a aposta simultânea numa nova ponte rodoviária e numa estação de alta velocidade desligada do metro compromete os objetivos de sustentabilidade e representa um erro estratégico num momento em que o país deve reduzir daqui a cinco anos em 40% as emissões do setor dos transportes em relação a 2005”**.

Para a Zero, **“o projeto agora apresentado transforma a estação num terminal rodoviário periférico, justificado pela alegada melhoria das acessibilidades através de ligações diretas às autoestradas A1, A44 e A29 e à futura Via L3”**.

A associação considera esta alteração **“ambientalmente contraproducente”**, contrariando os argumentos sobre melhoria

de acessibilidade.

“Traduz-se, na prática, numa rodoviarização da estação de alta velocidade, com vastas áreas de estacionamento, acessos automóveis múltiplos e um interface desenhado para o automóvel em detrimento do transporte coletivo. O resultado será um aumento das emissões de tráfego rodoviário, congestionamento nas entradas da cidade e a diluição da finalidade ambiental da alta velocidade”, considera.

Aliás, o argumento de **“melhor acessibilidade”** pela proximidade das autoestradas representa, na visão da Zero, **“o erro conceptual central da proposta”**.

“A alta velocidade não deve ser pensada como extensão do sistema rodoviário, mas como eixo de transporte público de alta densidade e baixo carbono, centrado na integração ferrovia-metro. Valorizar o acesso automóvel é transferir congestionamento e poluição para o entorno da nova estação”, acrescenta.

Quanto à tentativa de justificar a deslocação da estação para evitar o congestionamento da Avenida da República, a Zero recorda que essa área é servida por transporte público e sugere planeamento coordenado.

OC/AJS