

Por [News Editor](#) / Atualizado: 26 May 2015

[Criação de um moderno centro intermodal de transportes em Ghent \(Bélgica\)](#)



Contact:

[Gisèle Rogiest](#)

Author:

[Saskia van Dijk](#)

City:

Ghent

Region:

Northern Europe

Country:

Belgium

Topic:

Intermodality

In brief

A estação de Ghent-Sint-Pieters é uma estação ferroviária de 100 anos, com 50 000 visitantes por dia. Devido a um aumento do número de pessoas que utilizam a estação, ela está a ser remodelada para se converter num moderno centro multimodal, onde os passageiros possam fazer o transbordo confortável e eficaz para comboio, autocarro, eléctrico ou bicicleta. As alterações incluem uma estação renovada, uma estação integrada de eléctricos e autocarros, estacionamento interior para mais de 10 000 bicicletas e estacionamento subterrâneo.

Context

A cidade de Ghent situa-se na província de Flandres e tem aproximadamente 250 000 habitantes. A estação Ghent-Sint-Pieters situa-se no cruzamento de duas importantes linhas ferroviárias: uma que liga Lille (França) e Antuérpia e outra que liga a costa belga a Bruxelas.

Em Ghent, 48 % das pessoas utilizam automóveis, 22 % andam de bicicleta, 14 % andam a pé, 6 % são passageiros em automóveis, 5 % são utilizadores de autocarros ou elétricos, 4 % viajam de comboio e 1 % utilizam motocicletas. Em 2007, 37 000 pessoas viajavam diariamente de comboio em Ghent-Sint-Pieters, ascendendo a 50 000 pessoas por dia, em 2014. O número de pessoas que chegam de bicicleta à estação de comboios aumentou de 3 500, em 2007, para 7 500, em 2014.

In action

O projeto de modernização da estação de comboios envolve vários parceiros: NMBS e Infrabel (empresas ferroviárias); Eurostation (o supervisor do projeto); De Lijn (operador de transportes públicos), a cidade de Ghent e o governo flamengo. Estes parceiros investiram, no total, aprox. 500 milhões de euros. Os parceiros privados são contratados para executar o projeto.

O trabalho de construção foi iniciado em 2007 e continuará até 2024. Durante o período de construção, a estação será mantida em funcionamento. Sempre que uma parte for concluída, ficará imediatamente operacional. Estão a ser realizados os seguintes trabalhos para a remodelação da estação:

- túneis estreitos que conduzem a linhas no primeiro piso estão a ser substituídos por um átrio de 36 000 m²;
- o rés-do-chão deste átrio terá quatro linhas de elétrico a serem utilizados por dois elétricos. As linhas também são adaptadas, de modo a poderem ser utilizados pelos novos elétricos Flexity 2, que serão introduzidos nos próximos meses;
- está a ser criada uma nova estação de autocarros junto ao átrio, com 12 plataformas, cada uma concebida para estacionar dois autocarros. O átrio será equipado com máquinas de bilhetes, lojas e guichés de informações;
- Rampas, elevadores e escadas confortáveis transportarão passageiros para o «Park & Ride» subterrâneo, o estacionamento de bicicletas e as plataformas de comboios.

Results

Embora a modernização da estação de comboio não vá ser concluída antes de 2024, alguns grandes resultados já foram alcançados. Por exemplo, o aumento da capacidade da estação de comboios foi concretizado sem aumentar o número de carris. Reduzindo o número de agulhas, aumentando assim o número de linhas utilizadas para Bruges e para a costa e adaptando tecnicamente as linhas, os comboios podem entrar e sair da estação com maior velocidade. Além disso, o alargamento e extensão das plataformas permite a utilização de comboios maiores.

Atualmente, a primeira nova linha e plataforma estão a ser utilizadas. A nova fachada no lado sul da estação de comboios foi construída e o estacionamento subterrâneo para 2 700 automóveis foi concluído. A estrada que liga o anel em torno de Ghent ao estacionamento subterrâneo foi concretizada e está em funcionamento.

Uma primeira parte do estacionamento coberto para bicicletas foi concluída, oferecendo estacionamento gratuito para quase 2 400 bicicletas e os primeiros dois pontos de levantamento e entrega subterrâneos («Kiss and Ride») estão a ser utilizados. Espera-se que dentro dos próximos cinco anos sejam completadas cinco linhas. Durante o processo, a comunicação terá lugar com as

pessoas através de um ponto de informações, de reuniões, do envolvimento das partes interessadas, de newsletters, do [sítio web](#) e do [Facebook](#).

Os visitantes, passageiros e residentes tiveram uma reação muito positiva relativamente aos novos desenvolvimentos e aprovaram as alterações. O primeiro edifício foi concluído e os funcionários públicos do governo flamengo, que estão a trabalhar neste edifício, têm uma visão muito positiva da localização e do edifício em si. Os projetos de participação também demonstraram resultados positivos: as pessoas estão dispostas a investir tempo e ideias no desenvolvimento do local.

Challenges, opportunities and transferability

Visto que a modernização é uma tarefa altamente complexa, foi difícil oferecer um calendário antecipado detalhado. Este aspeto aliado ao facto de que a estação necessitava de permanecer em funcionamento, ditou a prorrogação da data de conclusão de 2020 para 2024. Um dos principais desafios foi a organização do fluxo rodoviário, visto que os passageiros, residentes, transportes públicos e trânsito de construção precisam de utilizar a estação. Este problema foi abordado através de reuniões bissemanais chamadas «Minder Hinder» (redução das perturbações), onde eram discutidas a sinalização, alterações e consequências no tráfego.

Os principais objetivos do grupo de trabalho, que inclui todos os parceiros e o departamento de mobilidade de Ghent, são a prevenção de problemas, adaptação de sinalização e uma reação rápida a queixas. Está também disponível um ponto de informações para comunicar novas medidas e publicar novos mapas para diferentes utilizadores (ciclistas, peões e condutores). Uma das partes mais importantes do projeto é o envolvimento das partes interessadas e a comunicação. Alguns dos residentes opuseram-se ao desenvolvimento do projeto e, devido a ações judiciais, a construção foi prorrogada.

O projeto poderá ser transferido para outros países e cidades, mas sem esquecer que a concretização de projetos similares requer vários parceiros e um longo tempo de preparação. A comunicação inicial e contínua é vital e a participação do público é necessária para tornar o projeto aceitável para passageiros e residentes. Os parceiros podem reunir as preocupações da população através de campanhas de participação e os problemas podem ser discutidos e resolvidos através de reuniões de contacto pessoal. Existem ainda iniciativas através das quais os residentes podem ajudar a desenhar as praças e o parque, que estão a ser criados como parte da regeneração.

In Depth

- [Sítio web do projeto](#)
- [Página do Facebook](#)

Share on

[](#)

[](#)

[](#)
