



Participação Evoluir Oeiras - Associação

A Evoluir Oeiras Associação é uma pessoa coletiva de direito privado, de natureza associativa e sem fins lucrativos com o NIF 516458507, constituída a 19 de Maio de 2021, com sede na Rua da Quinta das Palmeiras, 3A, 2780-148 Oeiras, na União das Freguesias de Oeiras e São Julião da Barra, Paço de Arcos e Caxias, concelho de Oeiras e e-mail evoluiroeiras@gmail.com.

A Evoluir Oeiras tem por finalidade promover a participação cívica, a transparência, a boa governação e a sustentabilidade no âmbito da atuação do município de Oeiras, visando a concretização de um modelo de desenvolvimento fundado em valores de respeito e preservação do ambiente, respeito e valorização das pessoas, cidadania e transparência, razão pela qual vem apresentar a sua participação pública ao **Plano Ferroviário Nacional**.

A Associação Evoluir Oeiras procede ao envio de contributos no âmbito da Consulta Pública do Plano Ferroviário Nacional (PFN), focando particularmente a problemas comuns aos serviços urbanos, em particular na Linha de Cascais (6 estações e 9,4Km de extensão) e Linha de Sintra (1 estação).

O PFN apresenta uma importante oportunidade para minimizar lacunas associados à ferrovia nacional, e em especial no que concerne o transportes de passageiros, mas também não pode ignorar toda a envolvimento da infraestrutura ferroviária, das estações e da importância que estas têm como polos urbanos centrais a muitas localidades, e polos geradores de deslocações nas suas respetivas áreas de captação.

No que diz respeito ao PFN os dois eixos ferroviários da Área Metropolitana de Lisboa (AML) que servem o concelho de Oeiras têm seis estações na Linha de Cascais e uma na Linha de Sintra, garantindo uma área de captação com cobertura significativa no litoral densamente povoado, em particular em Oeiras, Santo Amaro, Paço de Arcos, Caxias, Cruz Quebrada e Algés, e a estação Massamá-Barcarena no interior do concelho, servido pela Linha de Sintra.

1. Serviço Ferroviário

1.1 Linha de Cascais

O serviço ferroviário na Linha de Cascais apresenta vários problemas, associados principalmente à insuficiente oferta de comboios e de horários desta linha. Enquanto na hora de ponta matinal e final da hora de ponta da tarde, a frequência é geralmente adequada, não se pode dizer o mesmo dos restantes horários, sendo muito comum ter as carruagens congestionadas nas horas de saída dos alunos das escolas (entre as 15h00 e as 16h00 nos dias úteis). O serviço de hora de ponta deveria começar a partir das 15h00 e não das 17h00.

Também o serviço semirrápido nas horas de ponta dos dias úteis, com paragem em Algés, Paço de Arcos e Oeiras, faz muita falta ao concelho.

Durante as épocas balneares e de maior afluência de turistas, os horários também são manifestamente insuficientes para a elevada procura, quer ao longo do dia, quer em particular quando colidem com os horários das escolas, especialmente em maio, junho, setembro e outubro.

Durante o fim de semana os horários também deveriam ser reforçados, e o primeiro comboio antecipado para as 05h00 e o último prolongado para as 02h00, para garantir uma maior amplitude de horários e assegurar mais competitividade ao serviço face ao modo automóvel.

1.2 Linha de Sintra/Linha Circular/Linha de Azambuja

A Linha de Sintra também requer horários com mais comboios, quer nas horas de ponta dos dias úteis, quer nos fins de semana e dias festivos, bem como um alargamento dos horários (e a reintrodução de comboios ao fim de semana na estação Alcântara-Terra e até Azambuja, bem como a recuperação desse serviço nos fins de semana.

2. Acessos às Estações

Como elemento necessário para aceder ao serviço ferroviário, as estações são uma peça fundamental da infraestrutura ferroviária, bem como os acessos e a proximidade destas aos centros urbanos.

Estando bem situadas, e próximas dos centros urbanos das localidades que servem, é de salientar que **todas** as seis estações do concelho de Oeiras na Linha de Cascais, e o acesso pelo lado do concelho de Oeiras à estação de Massamá-Barcarena apresentam graves lacunas nas acessibilidades pedonais e cicláveis, reduzindo não só a competitividade de comboio face ao automóvel, mas também as oportunidades de intermodalidade e ainda a segurança dos utilizadores do comboio que optam pelos dois meios de transporte mais complementares à ferrovia: o modo pedonal e o modo bicicleta.

Na generalidade dos casos os acessos pedonais às estações ferroviárias não cumprem a legislação vigente das acessibilidades, o DL 163/2006. É particularmente grave que muitos dos passeios de acesso são estreitos e exíguos nas ruas de aproximação, e a priorização do espaço público é direcionada para a circulação e estacionamento automóvel, pisos irregulares, obstruções diversas, etc.

Nos casos de Paço de Arcos (pela Rua Lino d'Assunção, lado norte da estação) e da Cruz Quebrada (pela Travessa Pinto Correia, ou Rua Policarpo dos Anjos) a ausência de percurso acessível desde um dos lados da ferrovia é total, sacrificados os acessos para circularem automóveis que colocam em perigo quem quer aceder à estação, e os passeios são inacessíveis a pessoas com mobilidade condicionada (Rua Lino d'Assunção, Paço de Arcos; escada desde a Rua Conde das Alcaçovas) e ponte pedonal (sobre o Rio Jamor, Cruz Quebrada).

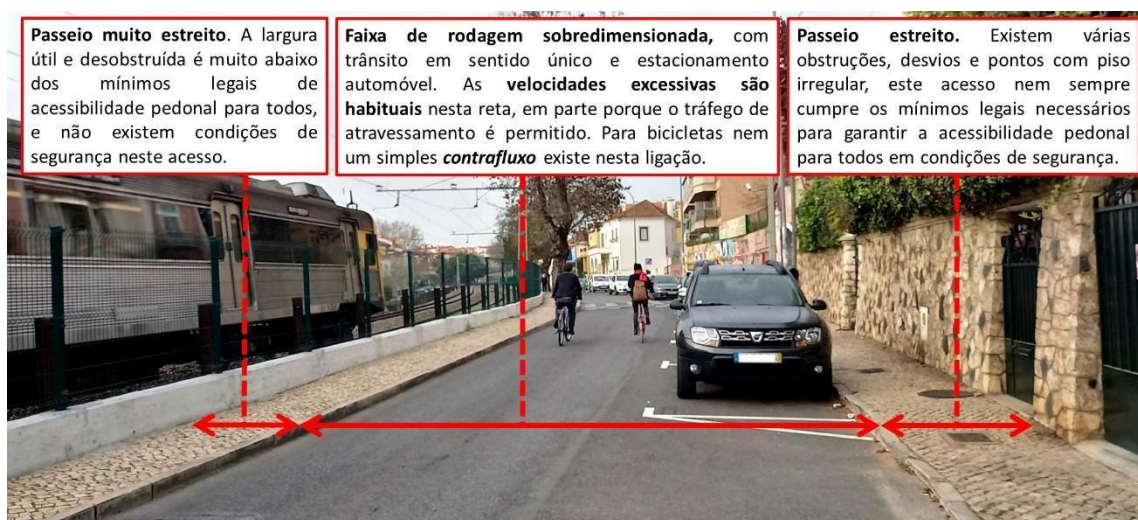


Imagem 1 – Acesso Estação Paço de Arcos, Rua Lino d'Assunção (autoria: Ciclovía na Marginal)



Imagem 2 – Rua Lino de Assunção, acesso à estação de Paço de Arcos (autoria: Ciclovía na Marginal)

Também existem estações com vários desníveis, tornando estas incómodas e disfuncionais, como a estação de Paço de Arcos (e, na mesma Linha de Cascais, as estações de São Pedro, excessivamente enterrada, e a estação de Alcântara-Terra, em estado de abandono e insalubre).

No concelho de Oeiras a estação da Cruz Quebrada está degradada e em estado de abandono.



Imagem 3 – Ponte muito estreita sobre o Jamor: acesso à estação da Cruz Quebrada (Ciclovía na Marginal)

Por último, a bicicleta é o melhor complemento à ferrovia em meio urbano para distâncias até aos 6 km da estação, entretanto o PFN não menciona medidas para otimizar os acessos às estações com este modo. Note-se que no caso de Oeiras só duas das sete estações do concelho são diretamente servidas por ciclovias, e estas por uma única ciclovía cada (Paço de Arcos e Algés), e estas não servem nem ligam às localidades ou áreas centrais. Também a estação da Cruz Quebrada está muito próxima de uma ciclovía, mas sem qualquer ligação ao centro e com um péssimo acesso à plataforma que serve a direção Cais do Sodré (Lisboa) > Cascais, inacessível a bicicletas de carga ou com atrelado, cadeiras de rodas, e cadeiras para gémeos.

3 - Estação de Algés face ao risco de cheias

Perante as vulnerabilidades presentes e futuras (tendo em conta os cenários climáticos futuros) das infraestruturas do caminho de ferro, mormente da Estação de Algés, à inundação das instala es em caso de chuvas intensas e concentradas, consideramos que   urgente estudar a melhor forma de minimizar riscos e evitar perturba es e condicionamentos no acesso ao comboio. Temos atualmente uma situa o em que os balcões de atendimento ainda não voltaram a reabrir após as cheias de dezembro de 2022 e em que as máquinas de compra de títulos de transporte continuam também inoperacionais.

4 – Novas Estações - Espargal

Numa lógica de melhoria da oferta e atra o de novos utentes para a ferrovia,   importante criar novas esta es de proximidade, mas sem remover esta es existentes. No caso do



concelho de Oeiras, dada a distância entre as estações de Paço de Arcos e de Santo Amaro, e a elevada densidade populacional naquela zona, consideramos que deverá ser ponderada a criação de uma nova Estação no Espargal, bem servida de ligações pedonais e cicláveis.

Atualmente, quem esteja na zona da Biblioteca Municipal de Oeiras para chegar à estação mais próxima - a estação de Santo Amaro - tem de fazer um percurso de 1,1 km a pé, ou 1,4 km para chegar à estação de Paço de Arcos. Ora para uma população envelhecida, para pessoas com mobilidade condicionada ou para quem viaje com crianças pequenas, esse percurso, com as atuais acessibilidades pedonais precárias até ambas as estações, bem como a ausência de rede ciclável, e numa área mal servida de transporte público, é difícil de fazer esses trajetos a pé, de bicicleta, ou de forma combinada com o transporte público local..

Em qualquer dos casos, a implementação de uma nova Estação do Espargal na Linha de Cascais requer uma abordagem que também se deve contemplar na envolvente das restantes estações ferroviárias em torno dos serviços ferroviários urbanos, de *Transit Oriented Development* (TOD). O conceito de TOD integra planeamento territorial e urbano de forma abrangente, com as estações ferroviárias nos centros urbanos e áreas mais densamente povoadas,, privilegiando a reabilitação urbana, usos mistos, comércio e restauração ao nível da rua, e habitação nos pisos superiores, acessibilidades pedonais amplas e ligações cicláveis interligadas pela área de captação da respetiva estação. Uma nova estação no Espargal, bem como nas estações existentes, requer uma requalificação do espaço público envolvente - redistribuir o espaço para as pessoas em vez do atual predomínio do automóvel - **sem qualquer aumento da oferta de estacionamento automóvel** e idealmente com a eliminação de estacionamento à superfície, sem construir mais infraestrutura rodoviária.

Gratos pela possibilidade de participação nesta consulta pública, ficamos a aguardar o relatório da mesma, após avaliação das participações.

Oeiras, 27 de fevereiro de 2023

Direção da Associação Evoluir Oeiras

<https://linktr.ee/associacaoevoluiroeias>

<https://evoluiroeias.pt/>

evoluiroeias@gmail.com