

Comentário sobre a quadruplicação da linha do Norte

Só faz sentido avançar com a quadruplicação da linha Norte entre Alverca e Castanheira se desta decorrer algum retorno positivo para a população, como por exemplo, uma maior frequência horária de comboios urbanos com paragem em Alhandra e Vila Franca de Xira. Caso contrário não faz qualquer sentido causar tanto impacto nas populações sem lhes dar nada em troca senão uma qualidade de vida pior a vários milhares de pessoas.

O impacto nos serviços urbanos de transportes ferroviários deve ser muito significativo com o aumento de pelo menos mais 2 ou 3 comboios por hora com tempo de espera não superior a 6/10 minutos.

Se não for o caso esta quadruplicação não faz sentido.

Comentários sobre as medidas propostas

Alhandra

Ao contrário de Vila Franca de Xira, o plano de execução de Alhandra é muito menos pormenorizado, parece ter sido feito de forma descuidada e deixado para segundo plano. Mas na verdade, Alhandra é a localidade que sofrerá maior impacto com esta quadruplicação.

Estação

Contrariamente à estação de Vila Franca de Xira, verifica-se que falta um plano pormenorizado da estação de Alhandra mas na essência a existência de uma estação sobrelevada é adequada e a maioria dos espaços exteriores serão adequados. No entanto, deverá existir uma ligação coberta pedonal desde a estação de Alhandra até à paragem de Autocarros junto à casa Peixoto e essa paragem deve ser melhorada para abrigar as pessoas nesse processo intermodal. As pessoas devem ser encorajadas a usar os transportes intermodais e para isso devem ter boas condições. Não faz sentido as pessoas fazerem esse transbordo sem quaisquer condições de comodidade.

Av. Afonso Albuquerque

Os habitantes da Av. Afonso Albuquerque são os moradores mais afetados em termos de poluição ambiental, sonora e visual, assim como pela diminuição da oferta de estacionamento. Como medida compensatória deve-se encontrar uma solução que lhes permita manter o número de estacionamento assim como dar alguma qualidade de vida. Os estacionamentos propostos não suprem as necessidades dos moradores e os novos estacionamentos são no mínimo inadequados para estes habitantes dada a distância a que se encontram dos mesmos. Assim devem-se promover medidas de compensação e melhoramento da qualidade de vida destes moradores junto às suas habitações.

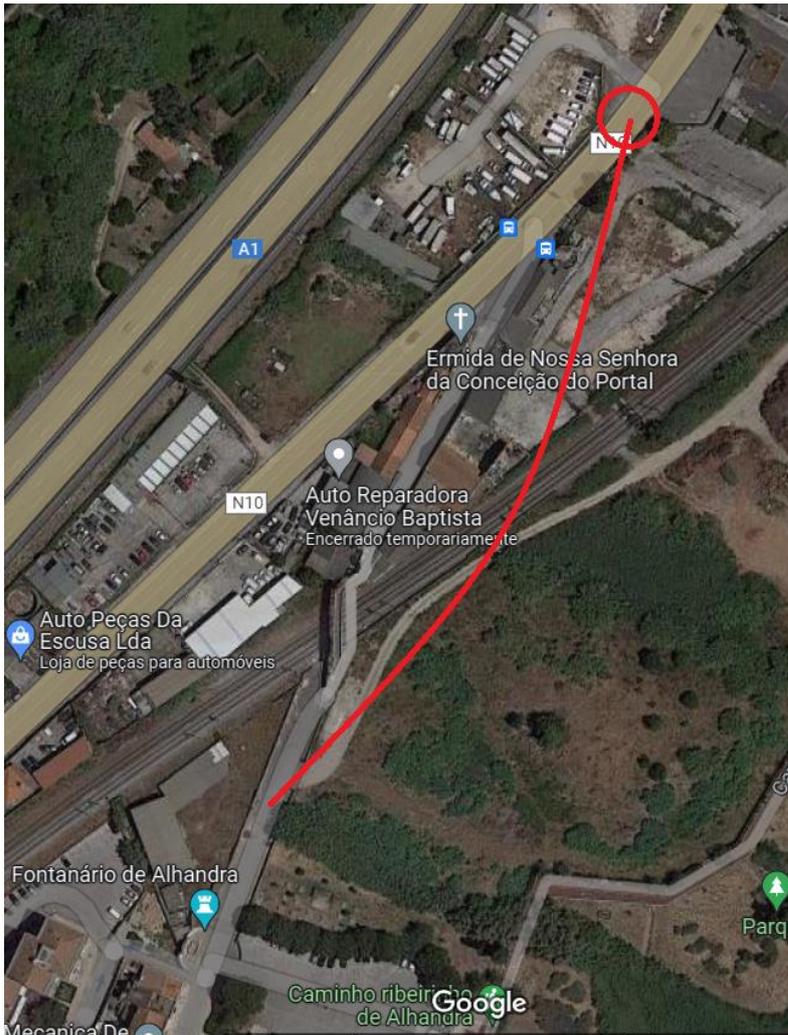
A ponte a norte de Alhandra deve ser alargada e transformada numa plataforma elevada sobre a linha do comboio com espaço para estacionamento, jardim e espaço de lazer de cada um dos lados. As laterais desta ponte estão bastante elevadas em relação à linha de comboio o que possibilita a criação desta plataforma elevada com poucos impactos negativos para a população se forem efetuados arranjos urbanísticos no topo da plataforma para englobar o parque de estacionamento e os objetos de parque urbano. A imagem seguinte ilustra o espaço a intervir.



Medidas compensatórias necessárias

Dada a intervenção nesta malha urbana é urgente melhorar a passagem superior pedonal existente junto à escola primária. Esta deve ser coberta e atualizada.

Além disso deve ser criada uma nova passagem superior a norte de Alhandra a embocar numa rotunda na estrada nacional.



É também essencial terminar o nó da autoestrada de Vila Franca de Xira II, para permitir desviar o trânsito que flui para o interior do concelho e para os concelhos vizinhos, e assim diminuir a pressão do trânsito em horas de ponta na estrada nacional junto ao viaduto da autoestrada de Alhandra. Os utentes do comboio em Alhandra que vêm da parte nova de Alhandra e do interior da união de freguesias têm imensas dificuldades em passar por baixo do viaduto nas horas de tráfego mais intenso.

Estacionamentos

Os estacionamentos em Alhandra estão sobrestimados em vários dos estacionamentos. Por exemplo, introduz-se um estacionamento na rua Augusto Marcelino Chamusco com 115 lugares que na verdade não compensa as pessoas lesadas uma vez que se encontra muito longe da zona de impacto mais significativo além de que na verdade não é um novo estacionamento, vai substituir o estacionamento existente no quarteirão onde se encontrava a anterior seção de vela do Alhandra. Assim que o promotor do local avançar com algum novo empreendimento o estacionamento atual deixará de existir e os lugares criados no novo estacionamento serão ocupados pelos moradores desse novo empreendimento.

O parque no final da avenida Afonso de Albuquerque será irrealizável nos moldes propostos uma vez que uma moradia se encontra em construção numa parte do espaço identificado para a criação deste estacionamento.

Vila Franca de Xira

Estação

A solução da estação de Vila Franca de Xira está mais desenvolvida e pormenorizada. A praça que se cria é interessante mas deve-se aumentar o espaço para o terminal rodoviário. Não o fazendo vai-se incorrer no mesmo erro do terminal criado no Vila Franca Centro, demasiado acanhado e sem capacidade de expansão e como tal sem capacidade para desempenhar o seu papel de forma aceitável.

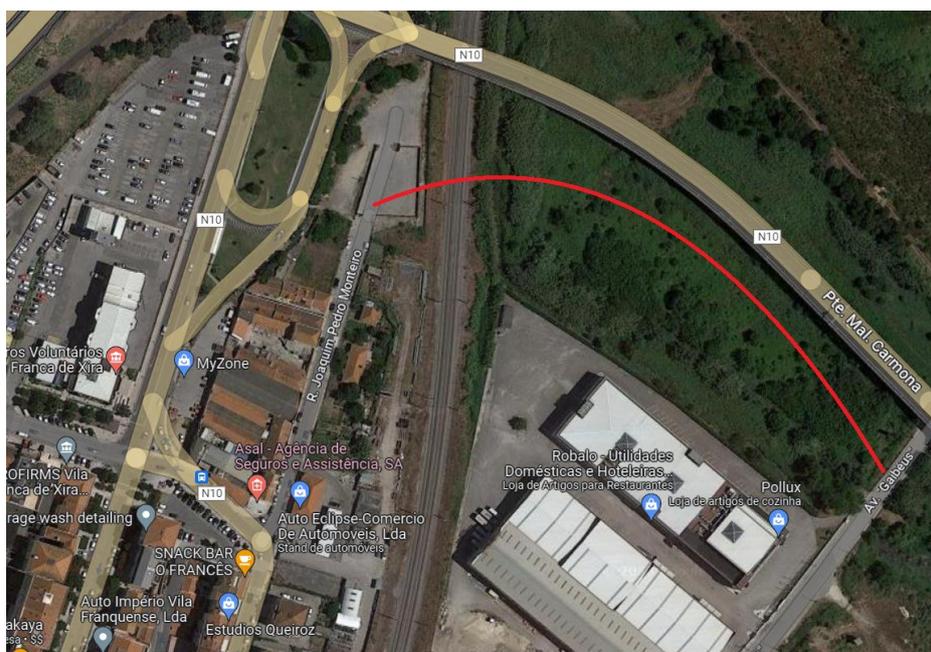
Supressão da passagem de nível em Vila Franca de Xira.

Nos exemplos facultados, a maior parte do espaço da antiga fábrica é usado para a passagem inferior ou superior, e o restante espaço é usado para lazer e para algumas construções não significativas. Faz sentido um investimento tão grande e com implicações tao grandes no largo 5 de outubro?

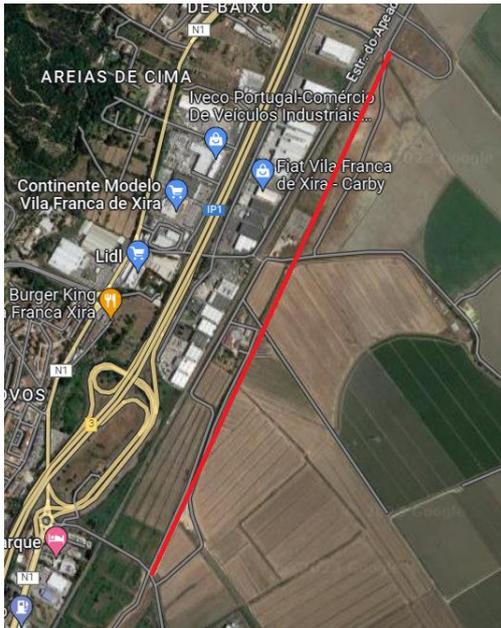
Tendo em conta a diminuta população que vive ou trabalha no lado do rio, e dado que não se prevê qualquer utilização de relevo do espaço da antiga fábrica deve-se equacionar a necessidade de construção de uma passagem inferior de trafego ligeiro ou de uma passagem superior de mobilidade suave. Não existindo estacionamento ou atividade relevante junto ao rio, estas opções podem ser despesistas. Além do mais a opção por uma passagem superior de mobilidade suave é horrível e extremamente impactante negativamente a nível visual. A se optar por uma das duas, deve-se escolher a passagem inferior devido ao menor impacto.

Deve-se no entanto equacionar, se não será preferível criar uma via partilhada com peões de uso exclusivo a residentes e fornecedores, que passe no interior do Jardim Constantino Palha junto à linha do comboio. O espaço roubado ao Jardim deve ser compensado por novos espaços junto à biblioteca e junto ao novo estacionamento a ser construído junto ao bairro dos avieiros.

Deve-se ainda construir uma ponte de acesso rápido da cidade à zona ribeirinha, ilustrado na imagem seguinte.



Deve-se ainda criar uma ligação entre a avenida Gaibéus e a estrada do Apeadeiro para divergir o trafego da entrada norte da cidade.



Arborização

Não se percebe porque sendo Alhandra e Vila Franca de Xira as freguesias mais afetadas pela quadruplicação da linha do norte e tendo uma parte significativa da sua área arbórea abatida, porque é que a área envolvente do centro desportivo do FC Alverca é uma das principais áreas consideradas para a medida de compensação com novas zonas de arborização. As medidas de compensação devem ser direcionadas para a população afetada no sentido de restabelecer as suas zonas de lazer e mitigar o impacto negativo causado. Em que medida a população de Alhandra e Vila Franca de Xira vê a sua situação mitigada com a plantação de árvores em Alverca? Se fosse ao contrário, as medidas de mitigação seriam aplicadas em Alhandra e Vila Franca de Xira? Obviamente que não. A câmara não consegue resolver os problemas de Alhandra e Vila Franca de Xira mas propõe-se a utilizar o dinheiro que deveria ser usado na mitigação dos problemas destas populações no melhoramento das condições das freguesias vizinhas. A única reivindicação aceitável é a da extensão de uma linha de metro até Vialonga uma vez que mexe também com as condições dos utentes da linha do norte.

É também com alguma surpresa que são identificadas áreas já arborizadas para fazer uma requalificação. As requalificações de zonas já arborizadas não devem ser consideradas uma vez que ou já estão arborizadas e como tal não suportam a introdução de mais árvores ou senão estaremos a abater as árvores antigas para colocar novas com todos os problemas inerentes ao processo como por exemplo a morte dos exemplares plantados que é muito recorrente e a enorme quantidade de anos que decorre até que uma árvore tenha dimensão suficiente para providenciar uma sombra tão necessária para refrescar a população.

Face ao exposto, deve-se repensar as áreas onde efetuar a arborização tentando que as mesmas sejam o mais próximo possível das áreas afetadas e criar novas áreas de lazer nas freguesias afetadas.