

Oeiras, Ambiente e Meio Urbano - Relatório da Sessão

Com o objectivo de tornar o processo de revisão do PDM Oeiras numa oportunidade de definir um conjunto de estratégias e linhas de acção sólidas e eficazes na concretização, considerou a equipa de revisão do Plano ser fundamental assegurar uma adequada participação dos agentes culturais e agentes turísticos instalados no Concelho de Oeiras.

Esta Sessão de Participação contou com a presença de Organizações Não Governamentais, Membros das Juntas de Freguesia e da Assembleia Municipal, Associações de Moradores, Empresas ligadas ao ramo ambiental, Urbanistas, OINERGE e Membros Comissão de Acompanhamento e técnicos da CMO.

Apresentam-se de seguida as principais reflexões e conclusões:

Primeira Intervenção (Oradores)	
Prof. Doutor José Manuel Viegas (IST-UTL)	<ul style="list-style-type: none">• A mobilidade é um dos factores mais importantes em termos territoriais;• A mobilidade é hoje considerada quase como um direito;• Deve manter o direito à mobilidade e o direito à posse e uso do automóvel, contudo este último tem de começar a ser restringido em determinados locais, devido às alterações climáticas e ao facto do espaço ocupado pelos automóveis é superior ao disponível;• A qualidade dos transportes públicos, exceptuado o comboio, é reduzida;• O estacionamento é outro problema comum:<ul style="list-style-type: none">○ As empresas, sediadas em parques de escritório, devem desenvolver planos de mobilidade empresarial – transportes públicos específicos para os trabalhadores das empresas;○ O mesmo deve ser pensado para o sector do ensino;• Modos intermédios de transportes públicos (Mini-bus) – diminuição do número de automóveis;
Prof. Doutor Francisco Ferreira (QUERCUS; FCT-UNL)	<ul style="list-style-type: none">• A mobilidade está intimamente ligada com o Ambiente (Qualidade do ar; Ruído; Energia);• O planeamento deve ser pensado com um horizonte maior que 10 anos, dever-se-ia pensar a 40/50 anos, uma vez que os pressupostos podem sofrer alterações significativas (ex: prevê-se que em 2100 a população portuguesa será aproximadamente 6milhões);• É extremamente importante que o Plano Estratégico Nacional para a Sustentabilidade seja

	<p>implementado ao nível do Município;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deve ser dada importância, durante este processo, a factores como: <ul style="list-style-type: none"> ○ O ruído; ○ O nível da água e as suas previsões de subida; ○ A reabilitação urbana, poupando assim recursos e os solos; ○ A qualidade do ar; ○ Os resíduos – promover e potenciar a separação de lixo e a reciclagem, bem como a recolha porta-a-porta; ○ Os espaços verdes (Portugal é o país com menor área de espaços verdes por pessoa);
--	---

Perguntas/opiniões dos agentes territoriais (1)	
	<ul style="list-style-type: none"> • O transporte intermédio, o Mini-Bus, parece uma boa solução para diminuir o trânsito do concelho, mas qual a sua rentabilidade após as horas de ponta? • E o caso do SATU, que tem custos avultados e poucos utilizadores, o que fazer?
	<ul style="list-style-type: none"> • Oeiras é um concelho semi-urbano e semi-rural, que na sua opinião é um factor positivo a preservar; • Adopção de hortas urbanas no concelho de Oeiras; • As áreas de serviços devem ter espaços verdes mais próximos; • Estacionamentos – Abrigos anti-atómicos.
	<ul style="list-style-type: none"> • A curto prazo: <ul style="list-style-type: none"> ○ Maior/melhor manutenção dos espaços verdes; ○ Mais zonas infantis nos espaços verdes; ○ Educação social para manter e preservar os espaços verdes em condições; ○ Criação de espaços próprios para animais; • A longo prazo: <ul style="list-style-type: none"> ○ Deixar livres as zonas ribeirinhas devido à subida do nível da água.
	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de articulação com a Câmara Municipal de Lisboa; • Insuficientes condições de mobilidade (Ex. de Curitiba é um óptimo exemplo em termos de planeamento urbano – boa oferta de transportes públicos pequenos e boa oferta de espaços verdes);

	<ul style="list-style-type: none"> • As hortas urbanas são bastante importantes para incentivar/melhorar o conceito de comunidade, de vizinhança, de reconhecimento de posse para com o bairro onde vivemos; • Revitalizar o espaço urbano – espaços habitáveis 24h/dia.
--	--

Segunda Intervenção (Oradores)	
Prof. Doutor José Manuel Viegas (IST-UTL)	<ul style="list-style-type: none"> • Os Mini-Bus, fora das horas de ponta poderiam ser utilizados para o transporte de idosos/ crianças e realizar outro tipo de serviços. Acresce ainda que é mais eficiente utilizar um veículo de consume 8l/100km em detrimento de outro que consome 50l/100km; • É necessário pensar em alternativas e hipóteses para resolver a falta de rentabilidade do SATU, se não se conseguir encontrar uma solução é melhor considerar o seu encerramento; • No que toca ao estacionamento referiu o seguinte caso: Durante muitos anos, no centro de Londres, o estacionamento tinha uma relação de 1lugar/2trabalhadores o que provocou uma situação de esgotamento da rede viária, contudo essa relação é hoje de 1lugar/100trabalhadores. Esta medida, associada com a implementação de taxas de entrada no centro de Londres melhorou significativamente a qualidade de vida no interior da cidade; • Não é necessários tornar os estacionamentos em abrigos anto-atômicos; • A Autoridade Metropolitana de Transportes não tem um regime legal que possibilite o seu funcionamento correcto; • O caso de Curitiba não se pode replicar, uma vez o concelho de Oeiras já está construído e desenvolvido, o que não era o caso de Curitiba. No eixo de Mira-Flores existe a hipótese de concretizar uma maior oferta de transportes públicos.
Prof. Doutor Francisco Ferreira (QUERCUS; FCT-UNL)	<ul style="list-style-type: none"> • Pensar Oeiras como um concelho semi-rural/semi-urbano pode considerar-se pouco sustentável, sobretudo devido à dispersão; • É preferível ter um desenvolvimento compacto em determinadas zonas e assim libertar/preservar zonas mais sensíveis que importa preservar; • As ocupações “híbridas” não são muito

	<p>aconselháveis, é preferível construir em altura e deixar livres as zonas periféricas;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Os espaços verdes nem sempre são considerados sustentáveis devido à regra e devido à insuficiente utilização desses locais – é crucial adoptar espécies autóctones; • Criar formas de mobilidade mais compatíveis com a crise económica – bicicleta; • A poluição está efectivamente a provocar o aquecimento global.
Prof. Doutor Miguel P. Amado	<ul style="list-style-type: none"> • Concentrar as pessoas em edifícios em altura e em edifícios mistos, tal como Corbusier já tinha projectado, mostra-se mais sustentável.
Vereadora da CMO	<ul style="list-style-type: none"> • Em termos de redes de transportes, estas devem ser pensados à escala de regiões. As câmaras municipais têm pouca autoridade no que toca aos transportes; • Não existem condições para aplicar circuitos cicláveis em Lisboa ou em Oeiras dado à sua morfologia e clima.

Perguntas/opiniões dos agentes territoriais (2)	
	<ul style="list-style-type: none"> • A eficiência energética está a ser prevista neste novo PDM? <ul style="list-style-type: none"> ○ Edifícios; ○ Transportes.
	<ul style="list-style-type: none"> • A Junta Metropolitana de Transportes não decide nada: <ul style="list-style-type: none"> ○ Os municípios não querem partilhar poder com as áreas metropolitanas; • Existe algum relatório da avaliação da implementação do PDM de 94? Sem ele não é possível fazer a sua revisão.
	<ul style="list-style-type: none"> • Oeiras tem 230ha de espaços verdes cuidados e prevê-se o seu crescimento até aos 250ha em estruturas verdes secundárias. <ul style="list-style-type: none"> ○ É importante evidenciar a diferença entre os 2 tipos de estruturas verdes. Enquanto as estruturas verdes principais são importantes para qualificar a paisagem ecológica do concelho, a estrutura verde secundária permite qualificar o conceito de

Terceira Intervenção (Oradores)

<p>Prof. Doutor José Manuel Viegas (IST-UTL)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolver a alternância modal – não devemos utilizar sempre o mesmo transporte; • Para desenvolver o uso de bicicletas, a transformação/transição deve começar por fazer-se pela base – pelos bairros, onde a velocidade automóvel é mínima; <ul style="list-style-type: none"> ○ A transição para as zonas de distribuição deve ser conseguida através de sinais; • É muito importante endurecer as políticas de estacionamento; • Problemas entre municípios e regiões: <ul style="list-style-type: none"> ○ As instituições intermédias são essenciais para desenvolver a mobilidade municipal; • Tem de existir uma hierarquia autoritária para que uma instituição intermédia consiga resolver os problemas que ultrapassam os municípios;
<p>Prof. Doutor Francisco Ferreira (QUERCUS; FCT-UNL)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • A percepção do consumo de recursos ao nível municipal é extremamente importante; • Fazer o historial da estrutura verde principal e da estrutura verde secundária permitirá fazer uma avaliação do percurso do concelho bastante intuitiva e assim compreender o que é necessário alterar; • Em termos de edificado é também importante ter em consideração o consumo de águas; • Maior esforço na reabilitação urbana.

Perguntas/opiniões dos agentes territoriais (3)

	<ul style="list-style-type: none"> • Não será possível rentabilizar os estacionamento privados para serem utilizados por trabalhadores de empresas?
	<ul style="list-style-type: none"> • Actualmente é consumida bastante água potável que poderia ser poupada através da reutilização de águas,

	<p>sobretudo águas pluviais;</p> <ul style="list-style-type: none"> • A reutilização de água não é difícil e os seus benefícios são bastantes significativos.
	<ul style="list-style-type: none"> • A mobilidade em Oeiras é melhor que em muitos outros municípios; • A regionalização é imprescindível; • Porque não trazer habitações para a proximidade de empresas.

Quarta Intervenção (Final) (Oradores)	
<p>Prof. Doutor José Manuel Viegas (IST-UTL)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Para diminuir o uso do automóvel é necessário aumentar o preço do estacionamento; • A utilização de estacionamento privado para estacionamento de empresas não é muito aceite pelos privados devido à segurança; • Substituir os custos em combustível, gastos pelas empresas, por incentivos à utilização de transportes públicos; • Desincentivar a oferta de automóveis empresariais; • A densidade urbana que permite uma economia dinâmica e saudável está entre os 150 a 200hab/ha; • Em Lisboa a densidade populacional é de 70hab/ha o que influencia negativamente a sustentabilidade económica – esta situação deve sobretudo ao mercado de arrendamento.
<p>Prof. Doutor Francisco Ferreira (QUERCUS; FCT-UNL)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Uma habitação e um quotidiano mais sustentável permite diminuir significativamente as despesas de uma família; • Aumentar a proximidade entre diferentes serviços

Dr.ª Sílvia Breu	<ul style="list-style-type: none">• Existe o relatório do plano de ordenamento do território (REOT) e está disponível ao público para visualização;• Os edifícios não estão previstos no PDM, mas a eficiência energética será equacionada na revisão do PDM.
---------------------	--

1. Considerações Finais

- É necessário trabalhar a uma escala e visão global, para que se consiga melhorar o nível de qualidade local;
- É necessário estimular a Proximidade;
- A mobilidade é um factor crucial para o desenvolvimento do concelho.
-