

JUSTIFICAÇÃO DE VOTO

SISTEMA DO METRO MONDEGO – Avaliação do estudo de alternativas da Linha do Hospital

O Somos Coimbra assume o Sistema do Metro Mondego como um projecto absolutamente essencial para o desenvolvimento económico, territorial e sustentável de Coimbra. Após 30 anos de avanços e recuos, de expectativas frustradas e de promessas incumpridas, Coimbra precisa e merece um sistema de mobilidade de qualidade que potencie a inevitável e indispensável mudança de paradigma de mobilidade.

A linha do hospital em articulação com a linha Alto S. João-Coimbra B, devem constituir-se como a estrutura de suporte a futuras expansões do metro na zona urbana, pelo que devem ser planeadas e concebidas a pensar no futuro, garantindo reserva de capacidade operacional para responder ao desejável crescimento da procura. O Somos Coimbra defende que o SMM, deve ser pensado e planeado na ótica do sistema ferroviário de superfície, salvaguardando desde já, espaços canais e estrutura que, face ao potencial crescimento da procura, permita evoluir de forma natural, de um sistema rodoviário para um ferroviário, sem que tenhamos de esperar por mais 30 anos de estudos e discussões.

É assumido pelos responsáveis do estudo, a necessidade de revisão dos traçados adoptados para o sistema de metro ligeiro já que a substituição do material circulante ferroviário por um autocarro potencia uma maior flexibilidade operacional (raios de viragem e inclinações). Contudo, e ao invés de uma previsível expansão da linha, aproximando-a da população, aposta-se no seu encurtamento.

Lamentavelmente e em conformidade com a política seguida por esta Câmara, as soluções apresentadas, pautam-se pela procura da “facilidade de implementação” e pela “minimização dos custos de intervenção”, contornando e fugindo às dificuldades e ignorando a premissa de base a qualquer sistema de transportes: responder às necessidades dos potenciais utilizadores. Aceita-se “qualquer coisa” que o governo esteja na disposição de dar a Coimbra! Ou seja, continua-se a pensar “pequenino” ao invés de lutar pela qualidade e excelência!

São inúmeras as fragilidades do sistema e que, a juntarem-se às já identificadas para a linha sub-urbana e linha Alto de S. João- Coimbra B, caso não sejam atempadamente corrigidas, farão deste projecto um autêntico fiasco para Coimbra:

1. O Polo I da Universidade de Coimbra, um dos maiores polos atractores de viagens pendulares e turísticas em Coimbra, é completamente menosprezado, admitindo-se que possa ser servido através da Pç. da República. A argumentação técnica, para além de frágil e rebatível, assenta ainda no princípio de que a população jovem apresenta elevada apetência para andar a pé! Esquecem-se que nem todos são jovens e que mesmo estes optam maioritariamente pelo automóvel (60%). Afinal qual é a política de mobilidade para o polo I? Manter o caus de estacionamento à superfície? Qual é a política de promoção turística para o Polo I? Manter os autocarros na rua Larga?
2. Não é garantida a implementação de um meio mecânico alternativo às Escadas Monumentais, para apoio às pessoas de mobilidade reduzida. Esta deverá ser uma imposição e condição inegociável face às infraestruturas de Portugal, independentemente da alternativa a ser implementada.

3. Não é garantida via dedicada em todo o circuito. Assume-se que o sentido ascendente da Pç. da República e no trecho da Circular Interna/R. Doutor Afonso Romão, funcionará com tráfego banalizado. A faixa de rodagem na Pç da Republica permite a afectação de via dedicada, desde que paralelamente seja proibido o estacionamento. Defina-se definitivamente qual a politica de mobilidade defendida para Coimbra. Qual o utilizador preferencial? Automóvel ou transporte público? No sentido descendente, os desenhos apresentados indiciam o abate das árvores na Pç da República. Estaremos perante mais um criem ambiental?
4. Menospreza-se a procura do Hospital pediátrico (cerca 450 utilizadores/dia), atribuindo-lhe um acesso em via banalizada. Recorda-se que esta é mais de ¼ da população de Serpins e cujos Presidentes de Câmara conseguiram justificar a expansão de 7kms de linha ferroviária. Será que Coimbra não consegue defender 500m de via dedicada?
5. A informação técnica assume definitivamente a eliminação do túnel em Celas, passando a linha do Metrobus de nível. Mais uma vez, opta-se por uma solução minimalista, sem salvaguarda de reserva de capacidade e que menospreza totalmente os peões. A decisão foi tomada, mas os estudos continuam, denunciando a fragilidade/inconsequência da decisão.
6. Na via central, a solução mantém a solução de metro ligeiro concordante com a DIA, ou seja duas vias ascendentes e uma central destinada ao trânsito de veículos, num perfil transversal de cerca de 10m. Esta assunção confirma o que o SC sempre denunciou: fez-se obra na Av. Central para demolir ainda antes de entrar ao serviço. O mesmo se passará com a rotunda na Av. Aeminium e com a repavimentação da Av. Lourenço Azevedo; R. Augusta e R. Augusto Rocha. Felizmente a empreitada de reformulação do largo de Cruz de Celas terminou antes de começar, senão seriam mais obras para avolumar a este desperdício. Não podemos pactuar com esta falta de gestão dos dinheiros públicos, quando falta o básico noutros sectores e nas zonas mais desfavorecidas do concelho.

Apesar desta e de outras deficiências, importa congratularmo-nos pela garantia de serviço ao interior dos CHUC, condição considerada absolutamente indispensável para garantir a sustentabilidade do sistema. Os Hospitais e o Polo I são os dois polos mais importantes de atração de viagens, o que se traduz numa procura excedentária de estacionamento, com claras perturbações para todos os que vivem nos espaços adjacentes. Este Executivo, não pode fazer deste projecto uma oportunidade perdida para resolver em definitivo estes dois problemas, sob risco de carregar para o futuro o ónus desta decisão errada.

Porque defendemos um projecto capaz de alterar hábitos e o paradigma de mobilidade em Coimbra; porque consideramos que face ao Regime Jurídico de Serviço Publico de Transporte de Passageiros esta é a oportunidade para reestruturar todo o sistema de transportes públicos tornando-o atrativo, eficaz e eficiente; porque defendemos um sistema que possa ser considerado modelo a nível nacional e europeu e portanto replicável em outras cidades com dimensão e características semelhantes, o Somos Coimbra, vê-se obrigado a votar Contra a proposta de alternativas apresentada, já que é uma solução minimalista e que não responde às necessidades da cidade de Coimbra.