

O movimento Somos Coimbra tem promovido debates e encontros com munícipes que reclamam por mais e melhores transportes públicos.

Uma queixa que nos tem vindo a ser recorrentemente reportada é a inadequação dos horários dos SMTUC às necessidades dos utilizadores, sendo esse problema ainda mais agravado em período de férias escolares.

Apesar da cidade de Coimbra ser orgulhosamente conotada como a cidade do Conhecimento e uma cidade universitária, não é compreensível porque é que o calendário escolar da UC é completamente ignorado na adaptação dos horários ao período de férias escolares. Esta situação é particularmente agravada no acesso ao polo II da universidade, que dada a sua localização periférica, acaba por sofrer uma redução abrupta da oferta do serviço, já por si deficiente, em período de férias escolares do secundário, apesar da atividade académica na Universidade se manter inalterada.

Será ainda aceitável que os estudantes das 2 residências universitárias do polo II vejam suprimida a linha 34 ao fim de semana, vendo-se limitados à linha 38 e na ligação à portagem, quando o destino mas previsível é o polo I e a Praça da República?

A consequência é a aquisição de viatura própria, logo após o ingresso na UC. E assim se perde um dos principais segmentos de potenciais utilizadores do TP, uma contribuição essencial à sustentabilidade económica do sistema, ao mesmo tempo de se perde a oportunidade de educar e fomentar uma consciência ambiental nesta camada jovem. Nem mesmo os estudantes estrangeiros resistem à aquisição de viatura própria.

Desafio aqui o Sr. Presidente e Srs Vereadores em exercício a avaliarem o percurso de ligação entre o polo II e o polo I em dias e horas ditas normais e estimarem o tempo de percurso. Vão rapidamente desistir de repetir a experiência e seguramente que já nem se atrevem a testar a mesma viagem durante o fim de semana ou período de férias letivas!

O Somos Coimbra reafirma a necessidade de reformulação dos horários adaptando-os às necessidades reais dos utilizadores e, em particular, às exigências do calendário escolar da UC. Complementarmente importa que Coimbra disponibilize um sistema eficaz de informação em tempo real, intuitivo, fácil de usar e capaz de cativar os jovens para a utilização do TP. O Move-me está muito longe de atingir estes objectivos apresenta-se como uma ferramenta pouco amigável, inflexível, irrealista e portanto inadequada às necessidades dos utilizadores.

O outro assunto que gostaríamos aqui de abordar prende-se com o cruzamento de Cruz de Celas. O que pode levar este executivo a reformular um cruzamento que até funciona bem, numa solução muito pior? Não é seguramente para acomodar o corredor do

MetroBus, que como vimos na última reunião do executivo, foi simplesmente ignorado nesta equação, nem tão pouco para melhorar a fluidez ou segurança, a qual sofrerá um decréscimo acentuado. Sublinhe-se que a solução geométrica inclui um conjunto de erros técnicos que, a não serem corrigidos em fase de obra, acarretarão problemas sérios de segurança.

Por limitações de tempo, vamo-nos limitar a apontar 5 aspectos particulares:

1. A eliminação da semaforização e a imposição de um sentido giratório obrigatório (alínea p) do art. 1.º do Código da Estrada - DL n.º 114/94, de 03 de Maio, com alterações da Lei n.º 72/2013, de 03/09), implica a garantia de condições de visibilidade, na aproximação, entrada eanel de circulação, inexistentes naquele cruzamento, já que os muros de vedação e as edificações contiguas, afetam de forma significativa a tomada de decisão, para entrada noanel. Embora e numa primeira fase, as árvores a serem plantadas na ilha central, pelo seu pequeno porte, se revelem inócuas, a prazo e com o seu crescimento, a sua presença trará relevantes condicionantes à visibilidadeanel e à segurança;
2. O alargamento do perfil transversal do trecho compreendido entre a rotunda da Av. Calouste Gulbenkian e o Largo de Cruz de Celas para 3x3, é incompatível com a formalização de apenas 2 vias noanel de circulação. Afinal para onde é canalizada esta 3ª via? Ou vamos voltar a usar a solução mal-amanhada de rebatimento adoptada na Avª Fernão de magalhães/rotunda do Arnado? Será que não aprendemos com os erros? É que não há regras procedimentais no Código da Estrada que definam a prioridade relativa entre os movimentos de confluência noanel, pelo que perguntamos se será a Câmara Municipal a assumir a responsabilidade pelos acidentes que aí vierem a ocorrer?
3. A deficiente deflexão em algumas das entradas (R. Augusto Rocha e R. António José de Almeida) tenderá a induzir intuitivamente os condutores a entrar noanel, recusando ceder a prioridade aos veículos prioritários que aí circulam, aumentando a propensão para acidentes do tipo frente-lateral. Este problema é agravado pela inadequação dos ângulos de entrada que aumentará a gravidade desses embates.
4. O respeito pela legislação em vigor, consubstanciada através do art. 14.º_A do Código da Estrada, obriga a que todos os veículos que optem pela via mais à direita, a saírem no primeiro ramo consecutivo. Deduz-se, desde já, a evolução das filas de espera na R. Augusto Rocha, quando a via da direita for afetada unicamente ao movimento de viragem para a Rua Gomes Freire.
5. Sem prejuízo da solução arquitetónica proposta e da tentativa de serem criadas trajetórias diretas para os peões, importa sublinhar que este cruzamento se integra na rede estruturante urbana da cidade, onde se deve procurar privilegiar a circulação

automóvel em detrimento da circulação de outros utilizadores. Houve o cuidado de avaliar o impacto da presença das duas travessias pedonais situadas no anel, na fluidez do trânsito? E o impacto na segurança desses peões? Refira-se que todos os manuais conceituados de boas práticas internacionais, recusam liminarmente a presença de travessias no anel de rotundas?

Sr. Presidente, ainda vai a tempo de corrigir um erro que em nada dignificará esta Câmara e esta cidade. O Somos Coimbra, recomenda seriamente que o Sr. Presidente reavalie a solução consignada, solicitando aos serviços técnicos um parecer e um estudo de tráfego que permita avaliar o funcionamento previsível da interseção. Desde já se recomenda que, tal reformulação geométrica, a avançar, seja devidamente provida de um sistema de semaforização, para defesa da fluidez e segurança dos diferentes utilizadores.