

## SISTEMA DO METRO MONDEGO – AVALIAÇÃO DO ESTUDO PRÉVIO DA LINHA DO HOSPITAL

O Somos Coimbra tem insistido permanentemente na relevância que este projecto assume para a cidade de Coimbra, seja pelo potencial de transformação de hábitos de mobilidade, seja pela oportunidade que o mesmo assume na transformação do espaço público urbano.

Por isso continuamos a não entender, nem aceitar, que o mesmo não seja aberto à participação pública e que continuem a ser controlados os documentos disponibilizados aos vereadores, mesmo no momento em que os mesmos têm o dever de se pronunciar e fundamentar o seu sentido de voto.

Este é o trecho do MetroBus mais importante e intrusivo no tecido urbano, sendo o estudo prévio a fase decisiva de qualquer projecto, já que ainda se vai a tempo de corrigir eventuais falhas/lacunas do estudo.

A partir do momento que o estudo prévio seja aprovado, tudo será tarde demais!

Lamentavelmente, mais uma vez não nos é dado acesso ao estudo prévio desenvolvido pelas Infraestruturas de Portugal, que há muito tempo deveria estar disponível para o público e todos os interessados, mas apenas a algumas imagens de muito má qualidade e àquela que é a “visão crítica” dos serviços técnicos da CMC, os quais, como é assumido na própria informação técnica, são corresponsáveis pelas soluções desenvolvidas.

Isto não é aceitável num estado democrático!

Mais ainda, este comportamento secretista e de menosprezo pela opinião informada dos munícipes é demonstrativo de como a solução a adoptar não é a melhor para a cidade.

Apesar de tudo, sublinhamos o facto da voz crítica e construtiva do movimento Somos Coimbra, ter vindo a ser parcialmente ouvida. Aos pouquitos já se encontra espelhado nas informações técnicas os princípios pelos quais o Somos Coimbra se tem batido incansavelmente: (1) via dedicada em toda a extensão (recordamos que inicialmente era onde fosse possível); (2) prioridade em todos os cruzamentos (recordamos que inicialmente era apenas nos principais); (3) necessidade de garantir a fiabilidade do sistema e de servir devidamente a procura.

Quanto aos princípios estamos finalmente de acordo, mas falta a sua materialização adequada no terreno. Vejamos:

1. O estudo envolve supostamente a “integração funcional”, mas não é visível qualquer preocupação relativa à intermodalidade, seja nos pontos nevrálgicos de ligação à rede dos SMTUC/outros operadores, seja à rede pedonal e a outros modos alternativos. Integração funcional é mais do que uns desenhos coloridos. Entre outras preocupações, é preciso identificar os circuitos pedonais que passam a servir cada uma das paragens do Metrobus, intervindo sempre que necessário, seja na sua beneficiação, seja no seu encurtamento/atratividade/segurança. O âmbito do estudo e por inerência da obra não pode ser confinada ao canal do metrobus, mas deve ser alargada ao espaço envolvente que careça deste tipo de intervenção.
2. A IP e a CMC decidiram salvar a Casa Aninhas e com ela eliminam o passeio do lado direito de ligação à Pç. 8 de maio! É impensável pensar-se que esta ligação pedonal

possa ser assegurada pelo interior do edifício, ou que a mesma possa ser simplesmente cortada! O passeio tem de ter obrigatoriamente continuidade, sob risco de se estar a promover a invasão e o atravessamento fortuito do canal do metrobus. E como se apresenta um estudo prévio para votação sem ser apresentada nenhuma solução viável para este constrangimento? Não estamos disponíveis para cheques em branco.

3. Consolida-se, cada vez mais, a denominação atribuída pelo Somos Coimbra a este eixo: o “beco central”! Confirma-se ainda o desperdício económico previamente denunciado pelo Somos Coimbra. A obra feita e ainda não inaugurada não ponderou a passagem do metrobus, pelo que terá de ser destruída para alargar o atual canal de 5m para os agora previstos 9,5 metros.
4. Servir o Polo I continua sem solução à vista, passando agora a responsabilidade da solução para a Metro Mondego. Qualquer rebatimento para uma nova linha dos SMTUC, tem o impacto direto de mais um transbordo e que muitos autores associam à perda significativa de utilizadores. A agravar, a nova linha dos SMTUC tende a não funcionar, já que é longa, sinuosa e sujeita a elevada probabilidade de bloqueios fruto do estacionamento abusivo. Quanto é que a nova linha vai custar? Alguém fez as contas ao custo da operação no médio/longo prazo (autocarros+ motorista+ consumo+ depreciação do veículo...)? Se o tivessem feito, rapidamente concluiriam que é preferível servir a Pç do Papa ou a própria Pç D. Dinis pelo MetroBus. Paralelamente o Somos Coimbra considera que o meio mecânico associado às escadas monumentais é um elemento indispensável à integração de redes, pelo que deve ser englobado no projecto do MetroBus, sendo inaceitável a sua segregação, a não ser que seja para justificar o seu abandono. Mais uma vez, não é aceitável que um estudo prévio com tamanhas indefinições seja colocado para votação.
5. Largo de Cruz de Celas, um local extremamente sensível e sujeito a volumes de tráfego elevados, não passa de mais um boneco colorido, sem ser acompanhado de qualquer fundamentação técnica. Qual a reserva de capacidade? Estando a nova solução associada a uma redução substancial da capacidade global, quantos anos demora a atingir a saturação? Ou atinge-a desde já e essa informação está a ser sonogada?
6. Pç Mota Pinto, como será salvaguardada a integração com os outros modos de transportes existentes (SMTUC, Táxis) e com o trânsito em geral? Acesso às urgências? E a ligação pedonal ao Polo III? Mais uma vez os peões são largados à sua sorte?
7. Mas nem tudo é mau! Afinal e ao contrário do previsto no anteprojecto, na praça da República é agora previsto criar vias segregadas, indo ao encontro da sugestão feita pelo Somos Coimbra. Na Pç da República foi decidido, e bem, “privilegiar a fluidez do MetroBus em detrimento das vias banalizadas em toda a extensão da praça, de modo a diminuir possíveis constrangimentos que pudessem colocar em causa a fiabilidade deste meio de transporte”. Não se percebe porque é que este mesmo princípio não é mantido na Av<sup>a</sup> Afrânio Peixoto, onde se insiste em manter o tráfego banalizado. A informação técnica refere não ser previsível a ocorrência de congestionamentos, sem apresentar números, e, por inerência, de demoras significativas. Havendo reserva de capacidade nesse trecho, não é compreensível porque é que não é criada uma via reservada, reforçando a política de prioridade ao transporte público em geral e ao sistema do MetroBus em particular.

Finalmente, não deixa de ser surpreendente que nas 14 páginas de informação técnica não seja feita qualquer referência a um único número, seja ele um mero indicador de desempenho ou um fluxo de tráfego, transmitindo a ideia de que todo o projecto está a ser feito a “olho e a sentimento”. Deseja-se que tudo corra bem, talvez por uma questão de ‘fé’, mas se correr mal, ninguém assumirá a responsabilidade.

Os vereadores do movimento Somos Coimbra, por terem consciência da enorme relevância deste projecto para Coimbra, da sua insuficiência para responder às necessidades de mobilidade da nossa cidade e por não nos revermos nem podermos aceitar a forma superficial, simplista e secretista como o mesmo está a ser gerido e, sobretudo, posto à discussão desta Câmara, irão abandonar a sala antes do momento da votação, recusando participar neste “teatro” que afecta a credibilidade da democracia e a dignidade do executivo municipal.