



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS
Gabinete do Ministro dos Assuntos Parlamentares

Ofº nº 7349/**MAP** – 18 Dezembro 09

Exma. Senhora
Secretária-Geral da
Assembleia da República
Conselheira Adelina Sá Carvalho

S/referência	S/comunicação de	N/referência	Data
--------------	------------------	--------------	------

ASSUNTO: RESPOSTA PERGUNTA N.º 325/XI/1ª

Encarrega-me o Ministro dos Assuntos Parlamentares de enviar cópia do ofício n.º 6887 de 15 do corrente, do Gabinete do Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, sobre o assunto supra mencionado.

Com os melhores cumprimentos,

O Chefe do Gabinete

André Miranda

SMM



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

GABINETE do MINISTRO
dos ASSUNTOS PARLAMENTARES

Entrada Nº 7561

Data 17 / 12 / 2009

15. DEZ. 2009 006887

Exm^o Senhor
Dr. André Miranda
Chefe do Gabinete de Sua Excelência o
Ministro dos Assuntos Parlamentares

Assunto: Pergunta nº 325/XI/1ª do Senhor Deputado Rita Rato e Bruno Dias (PCP)
- Projecto "Metro Mondego"/Ramal da Lousã

Encarrega-me Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, depois de consultado o Gabinete de Sua Excelência o Secretário de Estado dos Transportes, de informar o seguinte:

1. Qual o modelo e base tarifária a que o novo serviço de metropolitano ligeiro estará sujeito?

Actualmente, não existe ainda um modelo e base tarifária contratualizado, mas os estudos de procura e o *Outline Business Case (OBC)*, elaborados para o concurso de 2005 e que serviram de referência base para os estudos que permitirão essa contratualização, partiam de uma Base Tarifária Média de 0,10€/km, semelhante à que estava à altura em vigor no Metro do Porto e a partir da qual não se previam significativas alterações do novo tarifário face ao que se encontrava em vigor no Serviço Ferroviário do Ramal da Lousã.

A Metro Mondego, S.A., encontra-se presentemente a preparar uma proposta de modelo tarifário multi-modal, englobando o Sistema de Mobilidade do Mondego e os SMTUC – Transportes Urbanos de Coimbra, prevendo também a integração dos serviços suburbanos e regionais da CP e de operadores privados. Este modelo tarifário será ainda sujeito a



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

negociação entre todos os operadores de transporte e à aprovação do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P. (IMTT).

2. *Quais os parâmetros estabelecidos para a qualidade de serviço, em termos de frequência e de velocidade comercial?*

O Plano de Exploração desenvolvido prevê frequências de serviço claramente mais elevadas do que os actualmente existentes quer no serviço até Lousã e Serpins, quer particularmente no serviço até Miranda ao longo de todo o dia (intervalos actuais de 40 minutos na hora de ponta e de no mínimo de 1H40 fora da hora de ponta passarão a intervalos no período do ponta da ordem dos 15 minutos até Mirando do Corvo e de 30 minutos até Serpins com frequências previstas fora da hora de ponta de pelo menos 60 minutos).

As velocidades comerciais previstas serão de cerca de 50 km/h no troço Serpins-Ceira (sendo esta velocidade comercial ligeiramente superior à actual) e de cerca de 20 km/h nos troços urbanos em Coimbra (sendo esta velocidade típica de metros ligeiros com um traçado predominantemente à superfície).

3. *Quais as alterações que existirão no trânsito do cidade?*

A Metro Mondego, S.A., estudou todas as alterações ao ordenamento do tráfego que considera necessárias e adequadas para viabilizar a implantação do Sistema de Mobilidade do Mondego (SMM) nos espaços urbanos da cidade. As alterações fundamentais, já devidamente acordadas e aprovadas pela Câmara Municipal de Coimbra (CMC), incidem essencialmente na alteração do esquema de circulação na Baixa de Coimbra e na zona de Solum, com o fecho da Rua da Sofia ao trânsito automóvel individual, reservando-o apenas para transportes públicos e circulação pedonal, a abertura de uma nova via rodoviária paralela ao canal do SMM (a via central), a repartição do trânsito entre a Av. Aeminium e a Av. Fernão de Magalhães através de um esquema de sentidos únicos e a transformação da Praça 25 de Abril numa grande rotunda, com a abertura a circulação rodoviária de 2 novos arruamentos.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

4. *Como será feita a articulação com a rede dos SMTUC e que implicações se prevê para este operador do ponto de visto operacional, económico e financeiro em resultado deste projecto?*

A articulação entre a rede de metro ligeiro e a rede dos SMTUC está a ser estudada de acordo com as directivas definidas, em função dos interesses para a política de mobilidade da cidade e região envolvente e também conforme o acordado entre o Gabinete do Secretário de Estado dos Transportes (SET) e a Câmara Municipal de Coimbra (CMC).

Foi recentemente concluído um estudo da responsabilidade da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, relativo à reformulação da rede dos SMTUC de modo o que sejam maximizadas as sinergias e potencial de integração multimodal, estando a nível de projecto previstas todas estas reformulações, quer a nível de pontos de interface entre os dois operadores, como a nível da localização de faixas BUS, abrigos e postos de atendimento dos SMTUC, e ainda no que respeita à compatibilização entre as linhas de catenária do SMM e das linhas de *trolley* previstas e em operação.

Em paralelo estão a ser feitos estudos técnicos conducentes ao aprofundamento de estudos de procura potencial já existentes (foi já realizado um inquérito à mobilidade urbana e regional, e está agora em curso o desenvolvimento de um modelo de planeamento estratégico de transportes à mesma escala que permitirá o desenvolvimento de estudos de procura mais precisos) que serão depois usados para a avaliação dos impactos expectáveis relativos aos SMTUC. Sendo certo que é expectável uma transferência de passageiros dos SMTUC para o metro, é expectável também que a introdução do metro permita aumentar a procura global do transporte colectivo.

5. *Quais as razões que explicam a inexistência, até agora, de qualquer perspectiva de um Plano de Mobilidade e Acessibilidades que integre as varias soluções e projectos em causa?*

Como foi referido na resposta à pergunta anterior, a Metro Mondego está neste momento a desenvolver instrumentos que serão particularmente úteis no suporte ao desenvolvimento de estudos nessa área. No entanto, é de



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

particular relevância o envolvimento/competência da CMC no desenvolvimento do referido Plano.

Acresce ainda que, não sendo do conhecimento da Metro Mondego a existência de um Plano de Mobilidade formalmente aprovado pela CMC, é do seu conhecimento que vários estudos de transportes desenvolvidos pela ou para a CMC no âmbito do processo de revisão do seu Plano Director Municipal assumem e integram a lógica de mobilidade subjacente à implantação do SMM.

6. *Como explica o Governo que, apesar de tantos anúncios sucessivamente difundidos pelo Governo, com decisões que implicam consequências gravosas para o Ramal da Lousã, e inclusivamente com expropriações e demolições já realizadas, todo este projecto mantenha esta incompreensível indefinição em aspectos fulcrais?*

A 1ª Fase do projecto SMM, que engloba a reformulação e transformação em linha de metro ligeiro de todo o Ramal da Lousã entre Serpins e Coimbra-B ao longo de 38 km, está neste momento a ser concretizada, tendo-se já iniciado as obras no troço Mirando do Corvo, prevendo-se a sua continuação para a troço seguinte, até Alto S. João, já dentro da cidade de Coimbra, no início do próximo ano.

A 2ª Fase do projecto encontra-se em fase final de revisão das suas componentes técnicas e financeiras.

7. *Porquê a insistência neste projecto para o ramal da Lousã sem ter avaliação dos custos da solução electrificação e modernização do ramal?*

A solução de electrificação e modernização do Ramal da Lousã foi tida devidamente em conta na análise de soluções alternativas, tanto a nível técnico como económico, em estudos anteriores da Metro Mondego (designadamente no Anteprojecto do Metro Ligeiro do Mondego de 2001 e no *Outline Business Case* preparado para o anterior concurso de 2005).

Como é sabido, há mais de 30 anos que não existe um serviço de transporte ferroviário de passageiros entre Serpins e Coimbra-B, devido ao facto de ser



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

considerado inaceitável a passagem de veículos ferroviários pesados numa das zonas urbanas mais nobres do centro da cidade, o Largo da Portagem.

Assim, as únicas alternativas compatíveis com a manutenção de um serviço ferroviário pesado no Ramal da Lousã seriam:

- A manutenção do serviço Serpins-Coimbra Parque e Coimbra A - Coimbra B, interrompido entre Coimbra Parque e Coimbra A; ou
- A assumpção de um serviço ferroviário pesado entre Serpins e Ceira e um serviço do Metro Ligeiro dentro da cidade de Coimbra, obrigando forçosamente a um transbordo em Ceira e a dois tipos de Parques de Material.

A primeira destas alternativas significaria um investimento na electrificação do Ramal, uma grande manutenção na infra-estrutura (pontes, taludes e túneis), sendo que, para além da substituição do material circulante, o mesmo não se traduziria num melhor serviço ao cliente, que continuaria a não ter um serviço de transporte até ao centro da cidade e implicaria diversos transbordos, alguns deles a distâncias consideráveis das estações, para chegar ao seu destino.

Adicionalmente, esta alternativa inviabilizaria a criação de um sistema urbano de metro ligeiro em Coimbra e implicaria a eternização do serviço pesado entre Coimbra A e Coimbra B, impedindo o processo de requalificação urbanística daquela zona da cidade, principalmente junto ao rio.

A segunda alternativa viabilizaria a existência de um sistema urbano de metro ligeiro, mas teria como consequências negativas, por um lado, a imposição de um transbordo em Ceira para os utentes do Ramal e, por outro lado, implicava a co-existência de dois sistemas ferroviários completamente diferentes com os consequentes sobrecustos de operação e manutenção decorrentes da falta de escala de cada subsistema.

Decorre do que foi dito que a alternativa ferroviário pesada não é tecnicamente adequada.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Também a nível da análise custo-benefício (realizada no âmbito da preparação do *Outline Business Case* do anterior concurso de 2005) foi comparada a solução metro ligeiro com o solução de ferrovia pesada, tendo esta como pressuposto a electrificação e modernização do Ramal da Lousã. Esta análise permitiu concluir que os benefícios económicos e sociais adicionais da solução metro ligeiro (principalmente ganhos de tempo dos passageiros e redução do impacto ambiental) compensariam os custos adicionais relativamente à solução de ferrovia pesada.

É, ainda, importante sublinhar que a electrificação e modernização do Ramal da Lousã, embora tendo menor impacto ambiental por passageiro do que o actual modo diesel, apenas permitiria manter a procura actual ou aumentá-la, nomeadamente, donde resultariam benefícios relativamente baixos relativamente à solução actual. Por outro lado, a solução metro ligeiro tem muito maior potencial de procura, designadamente pela atracção de actuais utilizadores do autocarro e do automóvel privado para a componente de rede urbana na cidade de Coimbra, permitindo benefícios de tempo de viagem e ambientais significativamente mais elevados do que com a solução de electrificação e modernização do Ramal da Lousã.

Com os melhores cumprimentos *e a/s/m*

O CHEFE DO GABINETE

(Manuel Farto)