



# PETIÇÃO PÚBLICA

CONTRA O ENCERRAMENTO DA  
ESTAÇÃO CENTRAL DE COIMBRA

MOVIMENTO CÍVICO PELA ESTAÇÃO NOVA

# IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA

**O projecto actual do Metrobus implica o encerramento da Estação Nova e da linha de comboio**



Fonte: Metro Mondego

Estação Aeminium/Loja do Cidadão

Encerramento originalmente planeado para 2022, data expectável será em meados de 2024

Depende do término das obras de requalificação e ampliação de Coimbra-B

Canal da linha de comboio utilizado para via BRT com o mesmo traçado do Tram-Train (mesmos raios de curvatura)

# A importância da Estação Central de Coimbra

# IMPORTÂNCIA DA ESTACÃO CENTRAL DE COIMBRA



1,3 milhões de passageiros por ano

4 linhas suburbanas

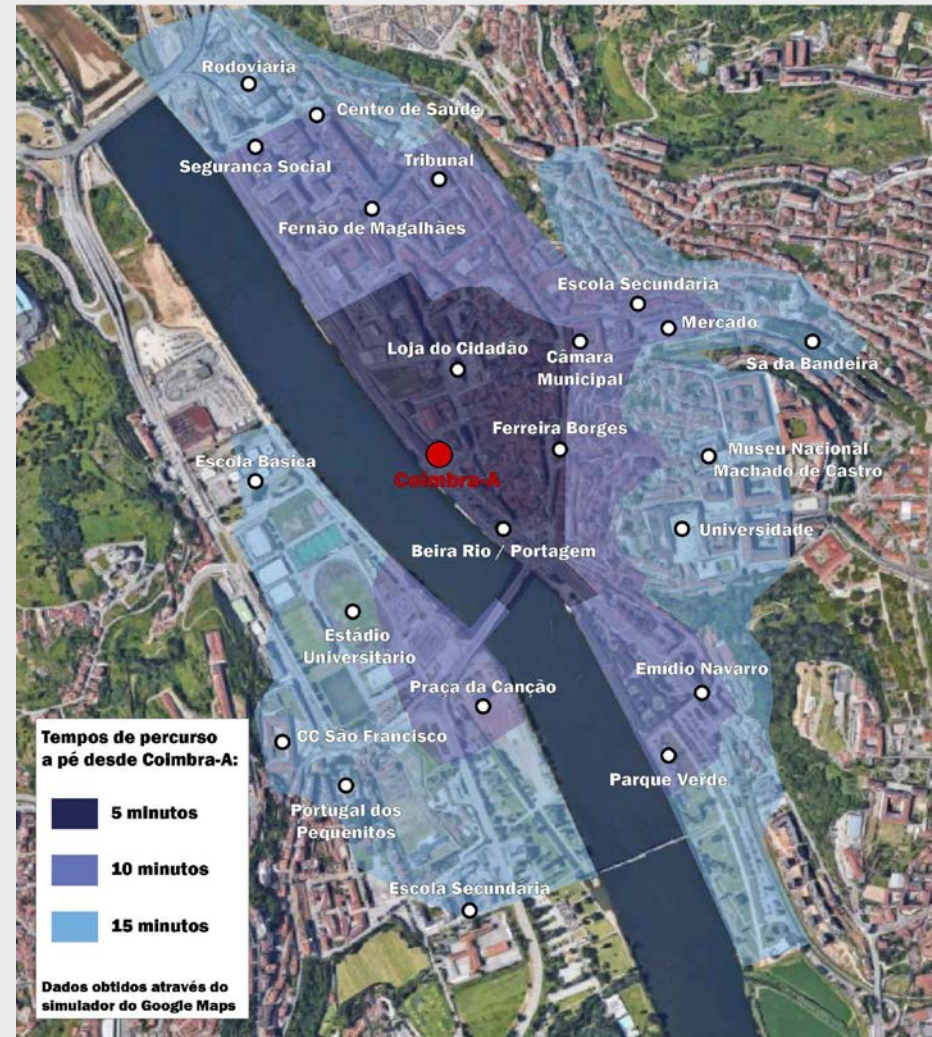
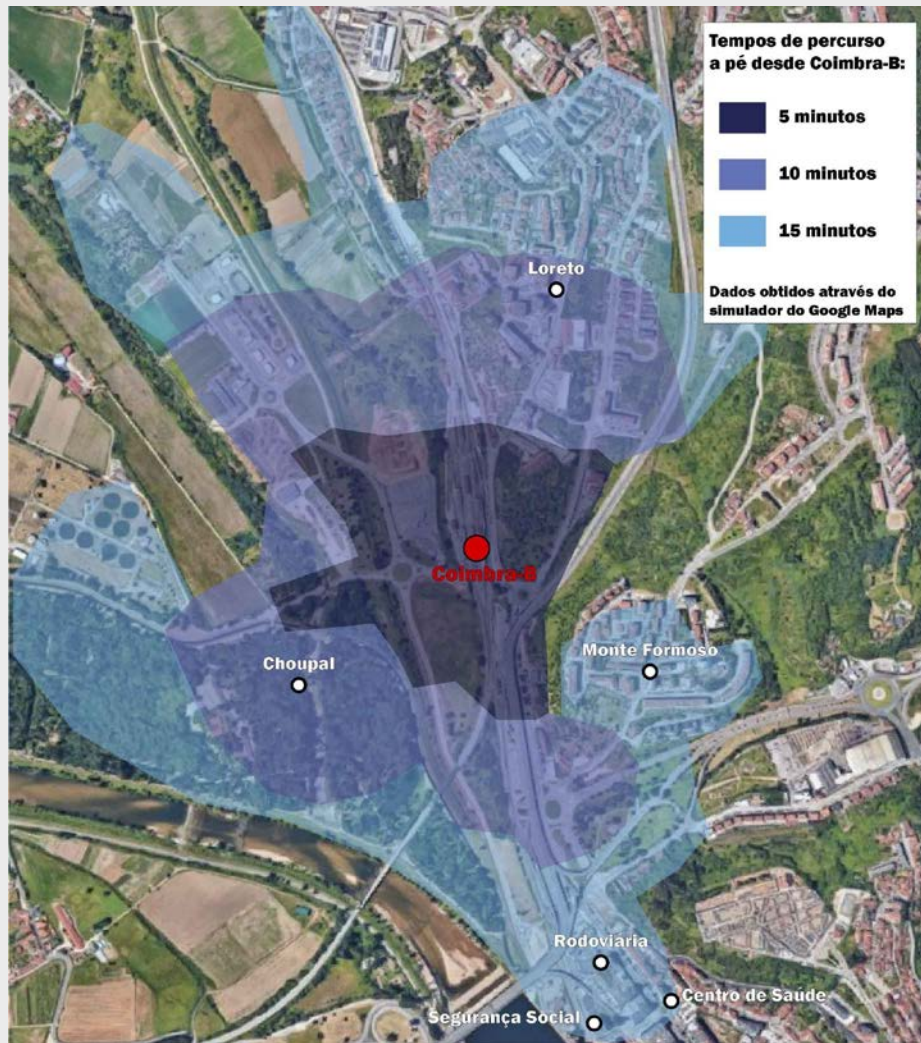
Cerca de 100 serviços diários

Rede mais densa fora das Áreas Metropolitanas

A Estação Central de Coimbra é de longe o principal ponto de atractividade da rede

**Apesar do crescimento da  
cidade, Coimbra-B não é  
central**

# IMPORTÂNCIA DA ESTACÃO CENTRAL DE COIMBRA



# IMPORTÂNCIA DA ESTACÃO CENTRAL DE COIMBRA

«... a melhor forma de nós construirmos mobilidade em Portugal é o comboio pesado ir ao centro da cidade, como nos países onde a mobilidade serve bem as suas populações”. “Não é ficar à porta. **Não há nenhum meio de transporte, nem metro nem ferrovia ligeira, que consiga fazer frente ao comboio pesado.**»

*Pedro Nuno Santos, Ministro das Infraestruturas*



**Mesmo os passageiros que  
não têm a Baixa como  
destino final ficam melhor  
servidos fazendo o  
transbordo na Estação  
Central**



# IMPORTÂNCIA DA ESTAÇÃO CENTRAL DE COIMBRA

Linhas SMTUC

Estação Nova/Beira Rio	Coimbra-B
4 Estação Nova-S. António Olivais	2T Manutenção-VII de Matos
6 H.Covões-HUC	5 Pedrulha-Estádio
7 Arnado-Tovim	25 Pr. República-Casal da Rosa
7T Palácio da Justiça-Tovim	25T Pr. República-Santa Apolónia
9 Portagem-Casal da Misarela	20 Portagem-Valongo
11 Arnado-B. Norton Matos	22 Portagem-Escola Inês de Casto
12 Beira Rio-Taveiro	27 Pr. da República-Bairro do Ingote
13 Beira Rio-Valongo	28 Universidade-Bairro do Ingote
13P Beira Rio-S.Martinho Bispo	35 HUC-Pedrulha
14 Portagem-S.Martinho Bispo	36 Pr. República-Ponte de Eiras
14T Beira Rio-S. Martinho do. Bispo	39 Palácio da Justiça-Torre de Vilela
17 Beira Rio-Coalhadas	50 Manutenção-Sargento Mor
18 Portagem-Hospital Sobral Cid	51 Manutenção-Marmeleira
20 portagem-Valongo	52 Pedrulha-Póvoa do Loureiro
21 Beira Rio-Arzila	
22 Portagem-Escola Inês de Casto	
23 Portagem-Ceira	
24 Anrado-Quinta da. Nora	
24T Palácio. Da Justiça-Quinta da Nora	
29 Estação Nova-HUC	
32 Beira Rio-Vila Pouca do Campo	
33 Portagem-Manutenção	
38 Santa Clara-Pólo II	
42 Baixa-Vale de Canas	
43 Portagem-Almalaguês	
44 Portagem-Monforte	
45 Portagem-Zorro	
47 Portagem-Cernache	
48 Portagem-Assafarge	
49 Portagem-Cernache	
103 Estação Nova - S. António Olivais	
<b>Total:</b>	31 14

Interface Estação Central / Beira Rio é o principal *hub* regional de transportes

Interliga comboios com o ponto de maior frequência e abrangência de SMTUC, bem como operadores privados para os concelhos limitrofes

A este *hub*, deveria juntar-se o **SMM**, em coexistência com os meios existentes

# IMPORTÂNCIA DA ESTAÇÃO CENTRAL DE COIMBRA

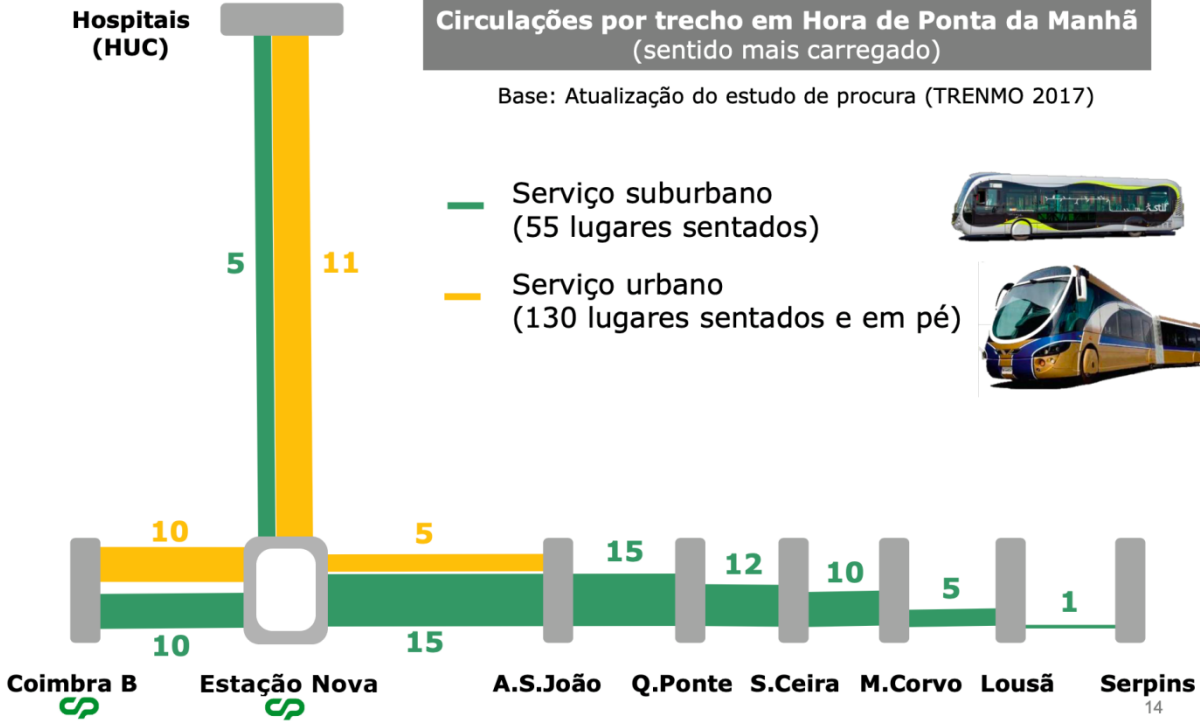
## Frequências na Rede Metro Mondego Implementação do MetroBus mantendo a Estação Nova



### Circulações por trecho em Hora de Ponta da Manhã (sentido mais carregado)

Base: Atualização do estudo de procura (TRENMO 2017)

- Serviço suburbano (55 lugares sentados)
- Serviço urbano (130 lugares sentados e em pé)



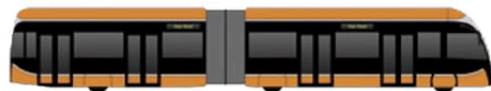
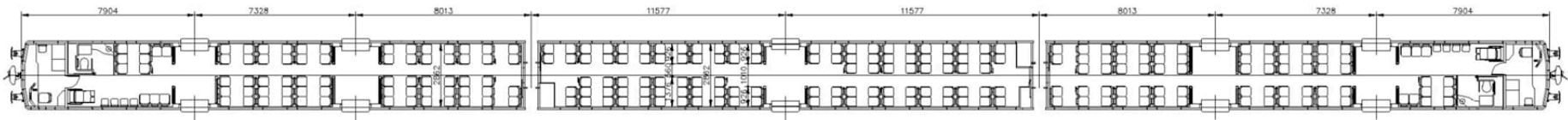
A estação em "T" ficará localizada imediatamente ao lado da Estação Central

Nesse ponto, o Metrobus tem o dobro da frequência da de Coimbra-B

**O Metrobus não consegue substituir o serviço que o comboio faz hoje em dia**

# O PROBLEMA DO TRANSBORDO EM COIMBRA-B

## Comparação à escala entre um comboio suburbano e um metro-bus



10610



	<u>comboio suburbano</u>	<u>metro-bus</u>
lugares sentados + em pé:	(264 + 272)	(44 + 86)
<b>lotação total:</b>	<b>536</b>	<b>130</b>
comprimento:	71,0m	18,6m
largura:	3,2m	2,5m
tempo de vida útil:	≥ 45 anos	15 anos (bus) 7,5 anos (baterias)

# O PROBLEMA DO TRANSBORDO EM COIMBRA-B

08:16 08:26 10m	4505	REGIONAL	ENTRONCAMENTO	COIMBRA
08:20 08:30 10m	16807	URB SUBUR	FIGUEIRA DA FOZ	COIMBRA
08:25 08:27 2m	521	INTERCIDADES	LISBOA-APOLÓNIA	PORTO-CAMPANI
08:28 08:34 6m	4654	REGIONAL	AVEIRO	COIMBRA



Chegam 3 comboios suburbanos a Coimbra-B no espaço de 10 minutos

Estes comboios vêm quase no limite da capacidade de lugares sentados

Assumindo que no total são cerca de 600 passageiros, quantos autocarros Metrobus são necessários para transportar estas pessoas em condições de conforto semelhantes?

## Lugares Sentados

Capacidade actual instalada no período de ponta: **1325 passageiros**

Capacidade prevista para Metrobus no período de ponta: **540 passageiros**

# O PROBLEMA DO TRANSBORDO EM COIMBRA-B

Compromete a competitividade do comboio face ao automóvel = mais carros a entrar na cidade

Compromete a competitividade do Metrobus porque os veículos vão cheios logo desde Coimbra-B

Compromete quaisquer investimentos feitos do lado da oferta: quadriplicação de Alfarelos – Pampilhosa, duplicação de Figueira da Foz – Alfarelos, aumento da frequência com as novas composições da CP para regionais/suburbanos

Compromete o eventual aumento de procura que advirá dos passes intermodais e intermunicipais a 40€/mês na CIM Região de Coimbra

Compromete o potencial do comboio como dissuasor do uso de automóvel através de Park & Ride a Norte (Souselas, Adémia) e a Oeste (Taveiro, Bencanta) dos limites da cidade.

O que propomos

# SOLUÇÕES ALTERNATIVAS



 Ramal da Estação Nova     Variante 1     Variante 2     Variante 3     Variante 4



# SOLUÇÕES ALTERNATIVAS

Servir melhor a  
Av Fernão de Magalhães

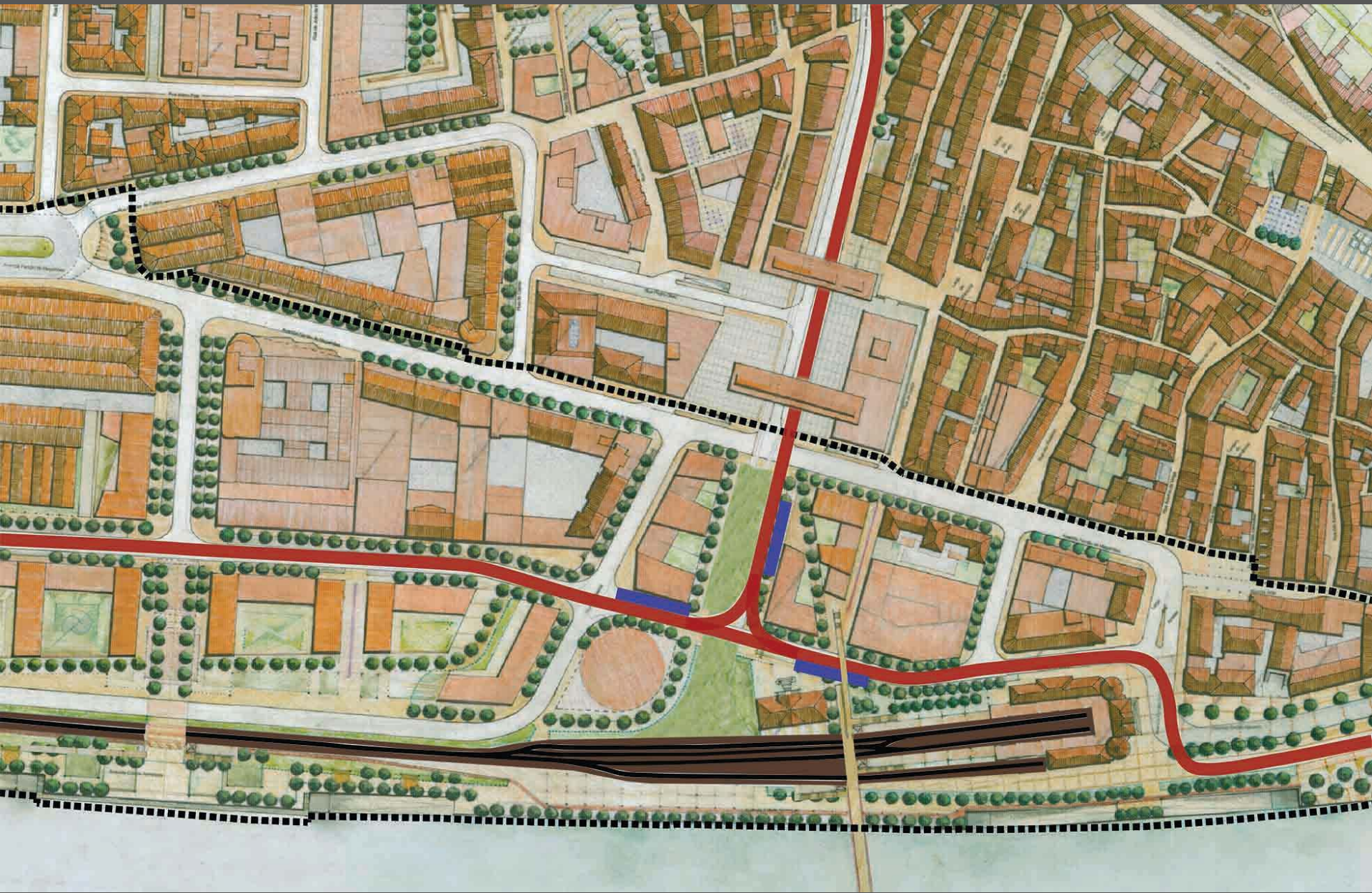
Hub intermodal  
Metrobus + Comboio  
SMTUC + operadores privados

Eixo estruturante para  
a reabilitação da Baixa

 Ramal da Estação Nova

 Variante 3

# SOLUÇÕES ALTERNATIVAS



**A coexistência de Metrobus  
e comboio não constitui  
uma duplicação de serviços**

# COEXISTÊNCIA METROBUS + COMBOIO



Comboio é o derradeiro transporte metropolitano para a Região de Coimbra

Agrega boa parte dos principais municípios limitrofes, servindo muitos movimentos pendulares

Com a Estação Central, coloca Coimbra no centro de uma região com +/- 1 milhão de habitantes para viagens de 1 hora ou menos directamente para a Baixa

# COEXISTÊNCIA METROBUS + COMBOIO



O Metro Mondego será espinha dorsal do sistema de transportes na cidade, permitirá transferência modal para deslocações intra-urbanas

Garantirá acesso aos comboios de longo curso de Coimbra-B e servirá a Av Fernão de Magalhães, um dos principais pontos de procura na cidade

**A coexistência de Metrobus  
e comboio não põe em  
causa a sustentabilidade  
económica do Metro  
Mondego**

# COEXISTÊNCIA METROBUS + COMBOIO

Metro Mondego estima que o troço entre Coimbra-B e a Estação Central será – de longe - o trajecto com maior número de passageiros. Cerca de 24k/dia vs 17k/dia na linha do Hospital.

Estima-se também que as estações da Baixa terão uma procura de 10k passageiros/dia. Será o ponto de maior procura, seguido dos HUC com 7k passageiros/dia.

## Expectativas



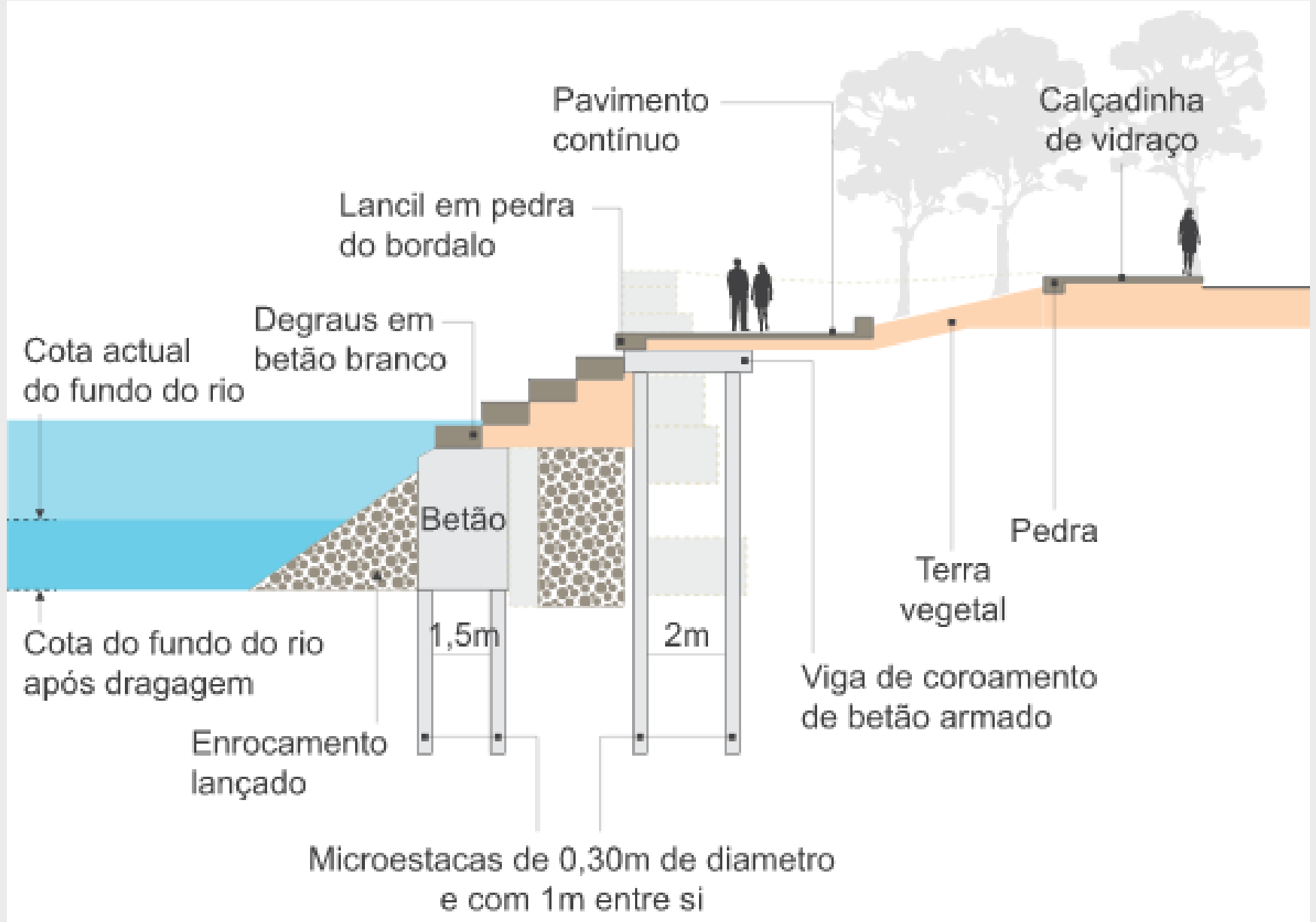
## Expectativas



**Não é preciso remover a  
linha de comboio para ligar  
a cidade ao rio**



# LIGAR A CIDADE AO RIO



# LIGAR A CIDADE AO RIO



# LIGAR A CIDADE AO RIO



# LIGAR A CIDADE AO RIO



# LIGAR A CIDADE AO RIO



AMESTERDÃO

# LIGAR A CIDADE AO RIO



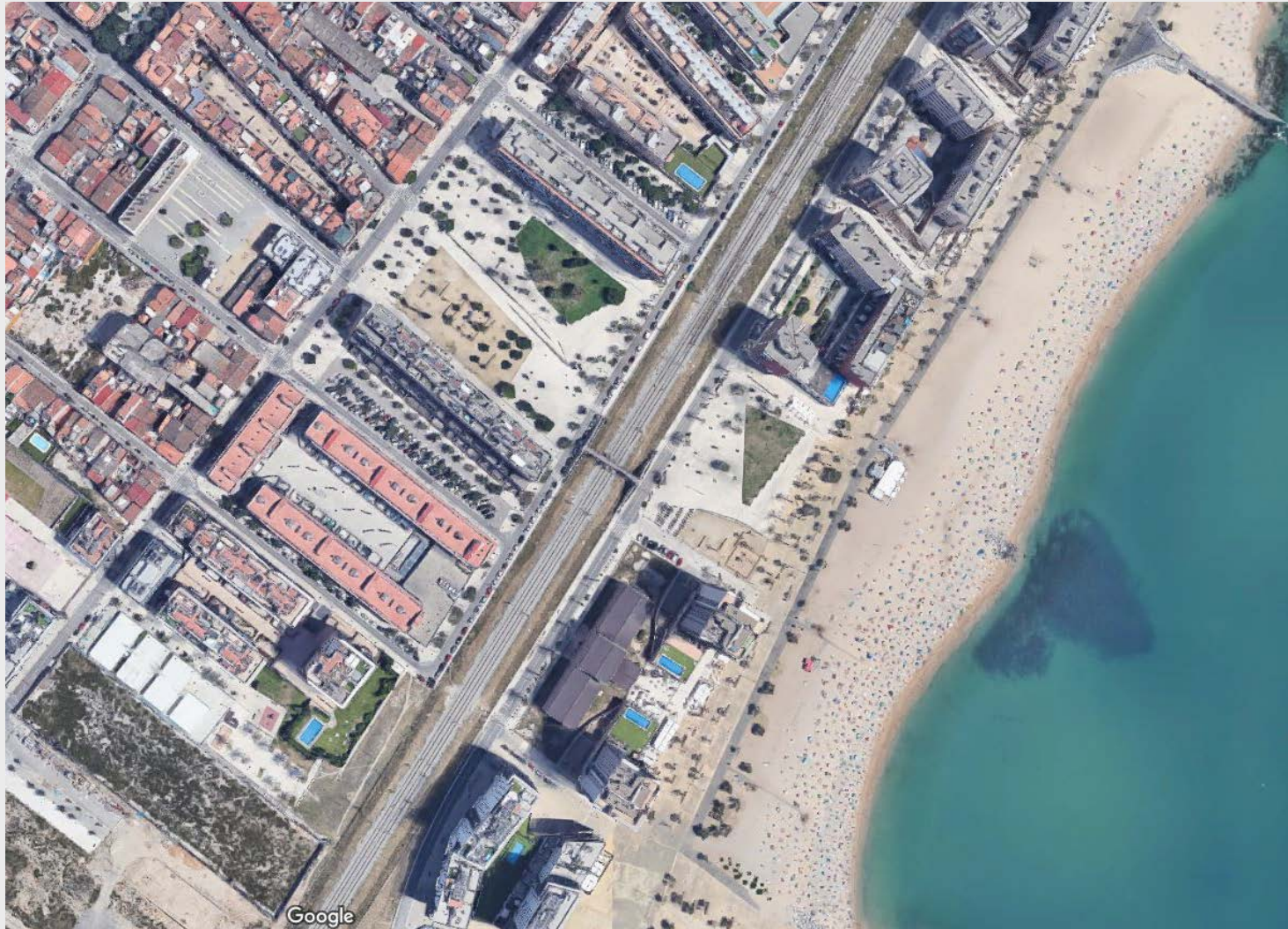
VIENA

# LIGAR A CIDADE AO RIO



**BREGENZ**

# LIGAR A CIDADE AO RIO



**BADALONA**



# LIGAR A CIDADE AO RIO



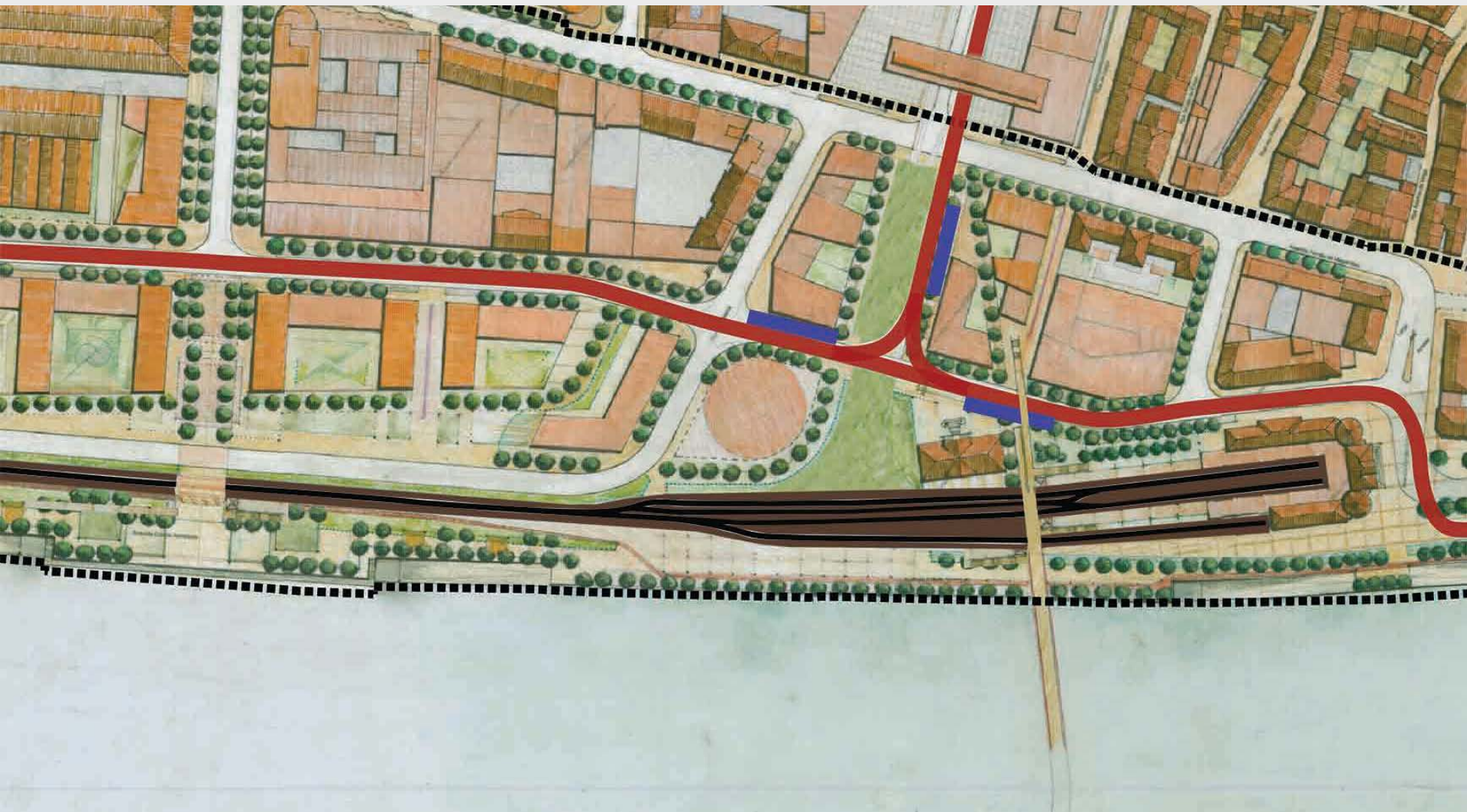
TARRAGONA

# LIGAR A CIDADE AO RIO



MATARÓ

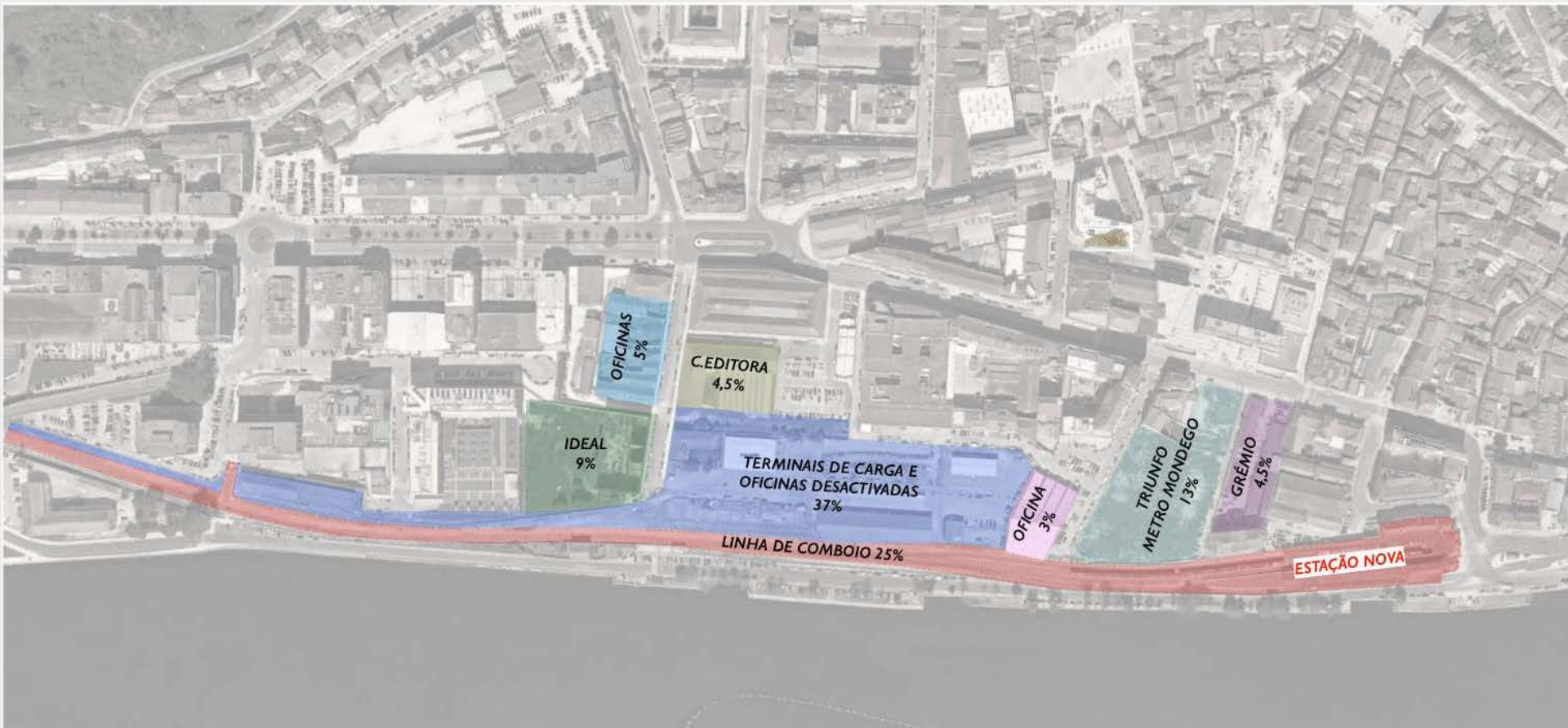
# LIGAR A CIDADE AO RIO



COIMBRA

**Não é a linha de comboio  
que tem impedido a  
reabilitação da Baixa**

# A ESTACÃO CENTRAL E A REVITALIZAÇÃO DA BAIXA



# A ESTACÃO CENTRAL E A REVITALIZAÇÃO DA BAIXA



MANCHESTER

# A ESTACÃO CENTRAL E A REVITALIZAÇÃO DA BAIXA



LONDRES

# A ESTACÃO CENTRAL E A REVITALIZAÇÃO DA BAIXA



VALLADOLID



# A ESTACÃO CENTRAL E A REVITALIZAÇÃO DA BAIXA



GIRONA

# A ESTACÃO CENTRAL E A REVITALIZAÇÃO DA BAIXA



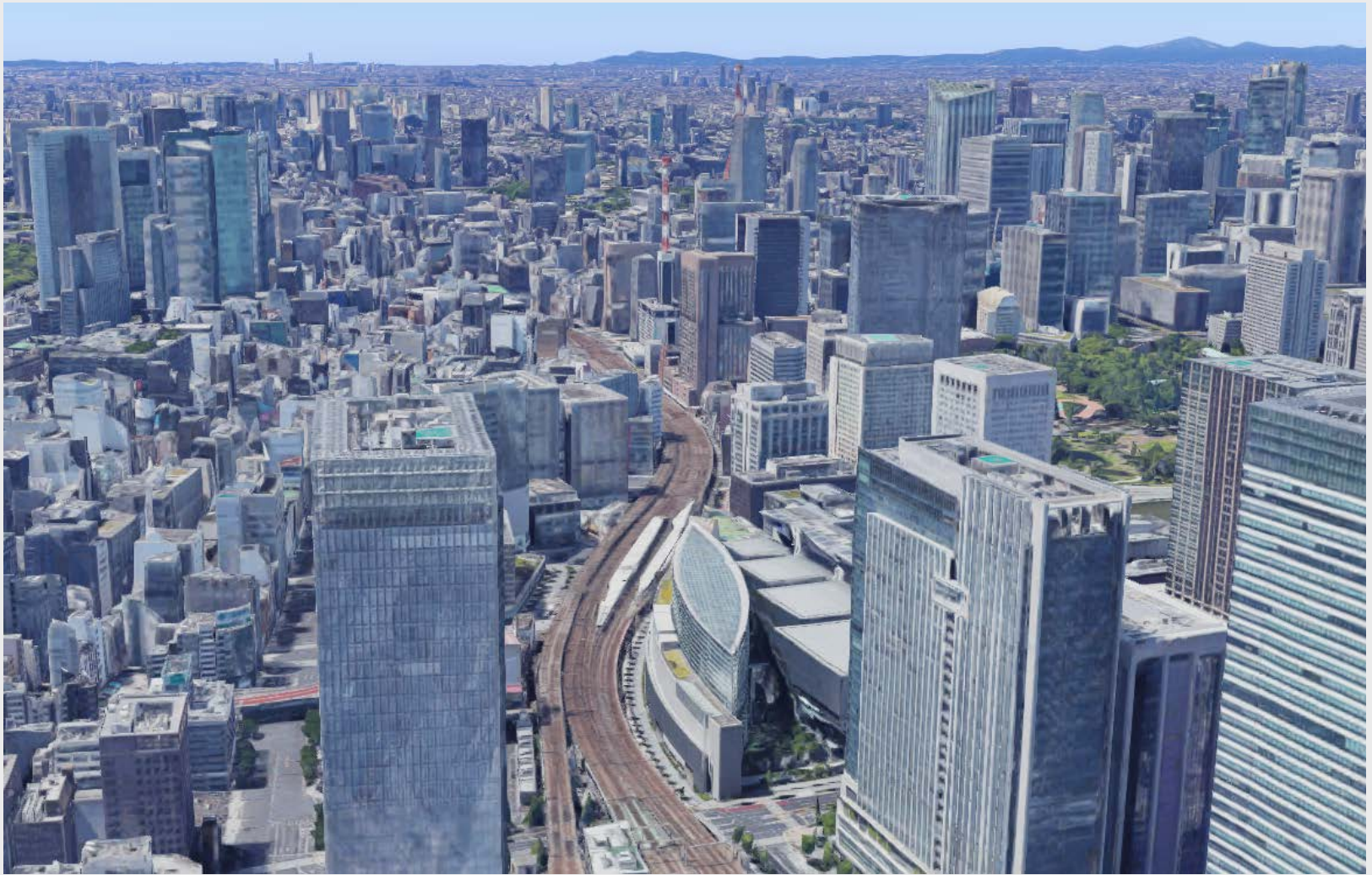
**ANTUÉRPIA**

# A ESTACÃO CENTRAL E A REVITALIZAÇÃO DA BAIXA



NOVA IORQUE

# A ESTACÃO CENTRAL E A REVITALIZAÇÃO DA BAIXA



TÓQUIO

# A ESTACÃO CENTRAL E A REVITALIZAÇÃO DA BAIXA



BERLIM

# A ESTACÃO CENTRAL E A REVITALIZAÇÃO DA BAIXA



**BRUXELAS**

# A ESTACÃO CENTRAL E A REVITALIZAÇÃO DA BAIXA



LISBOA

**Sabendo tudo isto...**



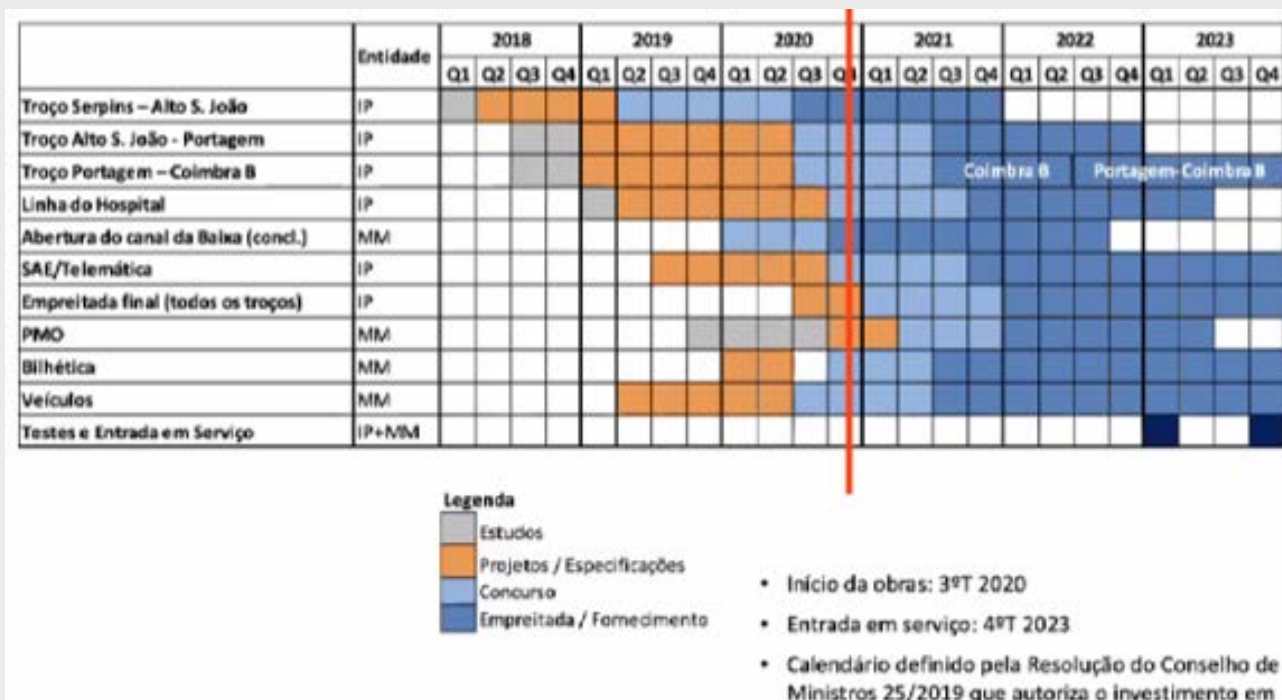
Vale a pena estar  
agora a alterar o  
projecto e...

Perder mais tempo?

# CALENDARIZAÇÃO

É verdade que já se perderam quase **dois anos** desde que o MCEN tem defendido publicamente a manutenção dos serviços suburbanos na Baixa de Coimbra. Ou **três anos** desde que isso mesmo foi exposto e defendido no Processo de Consulta Pública.

No entanto, as obras neste troço do Metrobus **só podem começar após o término das obras na Estação de Comboios de Coimbra-B**. Ou seja, ainda há cerca de **um ano e meio** que podem ser utilizados para estudar uma alternativa de traçado para o Metrobus e tomar as devidas diligências para que essa alteração se efective.



**Atrasar ainda mais o  
projecto?**

# ATRASO DO PROJECTO METRO MONDEGO

As populações da Linha da Lousã não sofrerão com qualquer atraso que esta alteração venha a implicar, uma vez que as empreitadas entre Serpins e o Largo da Portagem já estão em execução e não são impactadas pela eventual alteração do projecto. Isto permite que as pessoas possam, desde já, chegar directamente à Baixa de Coimbra e aos Hospitais, assim que estas empreitadas (que já estão em curso) terminem.

É certo que a ligação a Coimbra-B ficará adiada até se implementar um novo traçado para o Metrobus. No entanto, esta é de longe a empreitada menos sensível, uma vez que existe a ligação de comboio que já hoje funciona para transportar os passageiros entre Coimbra-B e o centro da cidade.



**Perder o acesso ao  
financiamento  
europeu?**

# ACESSO A FINANCIAMENTO EUROPEU

Alterar o traçado do metrobus não é uma mudança estrutural no projecto do Metro Mondego. Continua a servir o mesmo propósito, com a mesma tecnologia e com o mesmo sistema de mobilidade. Mudaria apenas parte do trajecto percorrido.

Como tal, será expectável que uma nova candidatura a fundos europeus seja bem sucedida.

O Metro Mondego foi incluído no quadro de financiamento PT2030, alargando bastante o horizonte temporal para execução de obras.

## **Resolução do Conselho de Ministros 56/2021, de 14 de Maio**

Pretende-se agora aprovar a operacionalização do Sistema de Mobilidade do Mondego e autorizar a despesa correspondente, designadamente com a aquisição do material circulante e construção do Parque Material e Oficinas (MPO)/Estação de Recolha, assegurando-se, para o efeito, financiamento comunitário, através do Programa Portugal 2030 - **PT 2030**.

**Sim, vale a pena**



# PONTOS CHAVE

1. Encerrar a Estação Central de Coimbra vai comprometer a competitividade do comboio face ao automóvel. Isto implicará mais carros a entrar no centro da cidade e porá em causa quaisquer investimentos futuros em passes intermunicipais, reforço de serviços ou melhorias na infraestrutura.
2. Vai piorar o quotidiano dos mais de 1,3 milhões de passageiros anuais que utilizam hoje a estação. Obrigando muitos a um 2º transbordo e aumentando significativamente o tempo de viagem para todos, com uma eventual situação de ruptura no transbordo forçado em Coimbra-B.
3. É um desperdício de dinheiro público desmantelar uma linha electrificada e com sinalização moderna com um volume de passageiros tão considerável. Coimbra e Portugal serão a única cidade e país da Europa a encerrar uma estação central no século XXI e a substituir uma linha de comboio em funcionamento por um sistema de autocarros.
4. A alteração que propomos (ao contrário de outras que já foram propostas) é inadiável. Dado o custo de reconstrução desta infraestrutura, o encerramento da linha e da estação será virtualmente irreversível.
5. O adiamento da chegada do Metrobus a Coimbra-B terá um impacto relativamente reduzido para a cidade e um impacto nulo para as lesadas populações da Linha da Lousã. Por outro lado, é possível utilizar o tempo que falta para encerramento da Estação Central de Coimbra para tomar as diligências necessárias. É ainda possível assegurar financiamento europeu através do Quadro PT 2030.

OBRIGADO

