



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

PROJECTO DE RESOLUÇÃO N.º 358/XI-2ª

PELO DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO
NO DISTRITO DE COIMBRA

O sistema de transportes está intimamente ligado com a situação económica e produtiva de qualquer região, podendo constituir um mecanismo potenciador do crescimento económico ou, em situação de desinvestimento, impedir o desenvolvimento económico e social de regiões inteiras.

A par de assegurar as deslocações pendulares ou esporádicas das populações permitindo o acesso ao local de trabalho, aos cuidados de saúde, aos estabelecimentos de ensino, os transportes, nomeadamente o ferroviário, tem um papel fundamental na busca de ganhos do ponto de vista ambiental e do bem-estar nos aglomerados urbanos sendo uma forma activa de combate ao congestionamento nas vias de acesso às cidades.

Esta política deve ser coerente em todo o território nacional e nas ligações ao estrangeiro, nunca descurando as deslocações pendulares de trabalhadores, nas relações interurbanas e de transporte de mercadorias.

O Distrito de Coimbra tem, segundo dados de 2006, 436 mil habitantes e uma área de 3947 km². O sistema ferroviário de transportes serve apenas 7 dos 17 concelhos do distrito: Coimbra, Lousã, Miranda do Corvo, Montemor-o-Velho, Cantanhede, Figueira da Foz e Soure.

As ligações que mais se destacam no plano distrital são a Linha do Norte que atravessa o Distrito de Norte a Sul, o Ramal da Figueira da Foz à Pampilhosa, o Ramal de Alfarelos e o Ramal da Lousã.

O Ramal da Pampilhosa/Figueira da Foz consiste numa ligação de 50,4 km, desde a estação da Figueira da Foz atravessando entre outras as freguesias de Maiorca, Alhadadas e Santana, tendo também paragem na freguesia de Arazede. No concelho de Cantanhede existem apeadeiros nas freguesias de Cadima, Cordinha, Murte e tendo a sua ligação à rede ferroviária nacional na estação da Pampilhosa.

O percurso deste Ramal abrange freguesias destes dois concelhos onde residem mais de 30 mil habitantes. Tem, por isso, um papel fundamental para as suas populações ao assegurar o acesso à capital do Distrito e à Figueira da Foz. Poderia ser também potenciado como uma ligação privilegiada do Porto da Figueira da Foz ao território nacional e a Espanha.



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Em 2007 verificaram-se obras de requalificação deste Ramal, contudo a electrificação da linha nunca foi concretizada e a qualidade do serviço permanece muito deficiente. O Governo assumiu também o compromisso de uma nova intervenção em 2008 ao nível da plataforma com substituição do balastro, das travessas danificadas e a parte dos carris que estão degradados, sem que tenha sido concretizado. Também a electrificação deste Ramal nunca foi efectuada. Este Ramal (Pampilhosa – Figueira da Foz) encontra-se encerrado desde 5 de Janeiro de 2009 sem perspectivas de reabertura, com consequências graves e desastrosas para os utentes e regiões afectadas. É urgente a reabertura e modernização deste Ramal pela resposta de mobilidade que assegura a estas populações, e pela possibilidade de estimular o desenvolvimento e o progresso económico e social desta região.

Com uma extensão de cerca de 18 Km, o Ramal de Alfarelos corresponde ao troço ferroviário que liga a Estação de Alfarelos (na Linha do Norte) e a Bifurcação de Lares da linha do Oeste. Este Ramal liga também às estações e apeadeiros até à Figueira da Foz.

O Ramal da Lousã foi inicialmente concebido para chegar a Arganil tendo mesmo sido estudada a hipótese de ligação à Covilhã, através da Linha da Beira Baixa. A sua extensão era de 37 quilómetros, percorrendo o concelho de Coimbra desde Coimbra-B até Ceira entrando depois no concelho de Miranda do Corvo, percorrendo desde a estação de Trémoa até próximo do Padrão, servindo depois o concelho da Lousã até Serpins.

No total, o Ramal da Lousã era composto por 17 apeadeiros num percurso geograficamente sinuoso e com exigências de qualidade no que ao material circulante diz respeito. Em 1992 foi extinto o transporte de mercadorias prejudicando objectivamente os interesses económicos da região. Este Ramal registava mais de um milhão de utentes por ano, numa região com mais de 50 mil habitantes que conta há mais de um século com este meio de transporte. A ligação entre Serpins e a estação de Coimbra-Parque era efectuada 17 vezes por dia, em pouco menos de uma hora.

Em 2010, as obras no âmbito do Projecto Metro Mondego foram iniciadas com o arranque dos carris e regularização do canal do Ramal da Lousã. Apesar da inclusão do Ramal da Lousã no Projecto Metro Mondego ser uma opção desajustada desde logo porque pressupõe a aplicação de uma solução eminentemente urbana a uma linha de montanha, com a dissolução da Sociedade Metro Mondego e com o abandono do projecto ficou também ao abandono o Ramal da Lousã com óbvios prejuízos para as populações dos concelhos de Coimbra, Lousã e Miranda do Corvo, obrigando o recurso ao transporte rodoviário com degradação na mobilidade destas pessoas na região e no acesso à cidade de Coimbra. Coloca-se assim a premência da reposição dos carris e a electrificação desta linha centenária.

A solução “Metro” como forma de resolver os evidentes problemas de trânsito e de mobilidade dentro da Cidade enferrou sempre de falta coordenação da estrutura do Metro com os Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra, assim como não garantia o carácter público do projecto como salvaguarda dos interesses das populações no que se refere ao fornecimento de serviço e preço. Com o abandono do projecto é essencial



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

mais investimento público que garanta transporte público e acessível a todos na Cidade de Coimbra.

O abandono deste projecto deixa ainda cicatrizes profundas na Baixa onde ocorreram inúmeras expropriações e demolições. A baixa da cidade de Coimbra não pode permanecer neste estado sob pena de se agudizarem os problemas de segurança, de protecção civil e de urbanismo já sentidos, pelo que se impõe encontrar soluções para os problemas de segurança e de mobilidade causados pelo abandono das obras do Metro. Com o abandono deste projecto ficaram também sem solução os constrangimentos de trânsito e mobilidade no centro da cidade de Coimbra e na ligação aos Hospitais da Universidade de Coimbra.

O transporte ferroviário assume uma dimensão indispensável e estruturante para o distrito de Coimbra, capaz de garantir um serviço público de qualidade para os utentes e em estreita ligação com as actividades económicas, apresentando fortes potencialidades de desenvolvimento económico e social para a região e para o país.

Assim, considerando os motivos acima expostos, e tendo em vista uma maior modernização e qualidade no serviço prestado às populações, a Assembleia da República, nos termos da alínea b) do artigo 156.º da Constituição da República Portuguesa, resolve recomendar ao Governo as seguintes medidas, pelo desenvolvimento do transporte ferroviário no Distrito de Coimbra:

1. Uma visão integrada do Distrito de Coimbra, que assente na prioridade do serviço público de transporte ferroviário, como base para a mobilidade das populações e das mercadorias;
2. Reforço do investimento nas infra-estruturas melhorando a sinalização, as condições de segurança e a velocidade comercial atingida.
3. Renovação da grande maioria das estações do distrito, com construção de interfaces com parques de estacionamento em condições de dignidade.
4. Criação de um passe inter-modal, com tarifário acessível, que possa servir como um incentivo à utilização dos transportes públicos para as deslocações pendulares e que garanta a mobilidade como um direito das populações.
5. Reactivar a circulação e electrificar o Ramal da Pampilhosa-Cantanhede, assim como a concretização de intervenções e obras que permitam o transporte de mercadorias.
6. Melhoramento da circulação no Ramal Figueira da Foz/Alfarelos, com a introdução de via dupla e renovação da ponte ferroviária de Lares.
7. Reposição dos carris e electrificação do Ramal da Lousã, garantindo a ligação deste Ramal à Rede ferroviária nacional.



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

8. Construção de um novo interface que substitua Coimbra-B, garantindo a ligação ferroviária até à Estação de Coimbra-Parque, com via dupla, avaliando-se a solução em túnel, mantendo a ligação do Ramal da Lousã à rede ferroviária nacional.
9. Alargamento do Ramal da Lousã até à Linha da Beira Alta via Arganil, e à Linha da Beira Baixa pelo Ramal de Tomar.
10. Investir numa solução de mobilidade integrada para a cidade de Coimbra com garantia de transporte de gestão pública e acessível a todos, em articulação com os Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra.
11. Elaborar um plano de recuperação da baixa da cidade de Coimbra, resolvendo os problemas de segurança, de protecção civil e de urbanismo causados pelo abandono das obras do Metro Mondego.

Assembleia da República, 12 de Janeiro de 2011

Os Deputados,

RITA RATO; BRUNO DIAS; MIGUEL TIAGO; PAULA SANTOS; JOÃO RAMOS; AGOSTINHO LOPES;
HONÓRO NOVO; JOÃO OLIVEIRA