

ESTUDO URBANÍSTICO FRENTE DE RIO - MARGEM DIREITA

RELATÓRIO DA CONSULTA PÚBLICA

No âmbito do processo de Discussão Pública do Estudo Urbanístico para a Frente de Rio – Margem direita, aberto pelo edital Nº 60/2022, na sequência da Deliberação de Câmara n.º 208/2022, de 7 de fevereiro, e que decorreu por um prazo de 15 dias até 1 de março, foram recebidas 39 participações, das quais, 35 por via eletrónica e registadas em RT, 2 por atendimento presencial, e 2 em suporte físico, registadas em MGD.

Atendendo à importância da reflexão sobre esta área da cidade, e no desejo de prestar os melhores esclarecimentos sobre a proposta, das participações recebidas, 17 foram aceites após o prazo inicial previsto, sendo que a última deu entrada no dia 9 de março.

Com vista a uma melhor divulgação e esclarecimento, participámos ainda, conjuntamente com a Sr.ª Vereadora Doutora Ana Bastos, no dia 24 de fevereiro, no debate “O Mondego no meio da Cidade,” organizado pelo Movimento Cidadãos por Coimbra.

Questões apresentadas:

As participações apresentadas, constam em anexo junto com as respostas/ esclarecimentos.

Em relação ao aspeto que considerámos essencial da proposta, nomeadamente a eliminação do tráfego rodoviário da Av. Aemínium, parece obter uma aceitação alargada mesmo que, em alguns casos, tenham surgido alertas para eventuais constrangimentos na rede viária originados pelo corte ao trânsito em alguns locais. Obteve também grande aceitação a aposta em formas de mobilidade mais suaves, nomeadamente ciclovias, como forma de requalificar a vivência do centro da cidade. Contudo, surgiram alertas para a necessidade de alargar a área de estudo em termos de mobilidade, e criar alternativas rodoviárias que permitam aliviar o centro da cidade.

Verificamos também que um número significativo (18), refere o desejo de manutenção da linha férrea entre as estações de Coimbra B e Coimbra A, sugerindo na maioria dos casos a adoção de um canal alternativo para o MetroBus, quase sempre pela Av. Fernão de Magalhães. Pese embora a importância desta questão que tem sido bastante debatida na cidade, referimos que qualquer opção sobre estes temas, não decorreu deste estudo ou das suas propostas. As decisões sobre a linha férrea e sobre o traçado do metro antecederam o estudo e, devido ao estado avançado desses processos, foram uma condicionante para o mesmo.

Sobre o MetroBus, questionou-se o seu eventual efeito de barreira que dificulte a plena articulação do centro com a marginal. Considerámos que o seu efeito barreira será diminuto, e em termos funcionais obrigará apenas a cuidados acrescidos nos locais de atravessamento.

Uma questão suscitada ao longo deste processo foi também a ausência de um estudo articulado para a margem esquerda, que aqui tem sido considerada como um prolongamento do centro da cidade. Esse facto foi naturalmente acentuado pela proposta de uma nova ponte, cuja relação com a outra margem não aparece suficientemente explicitada. Concordando com essa perspetiva de considerar a margem esquerda como central, consideramos que existe alguma

diferenciação nas tipologias de ocupação expectáveis o que, embora não seja o ideal, permite abordagens diferenciadas no tempo. Claro que nesse caso, serão especialmente críticos os pontos de contacto entre margens (as pontes), onde na ausência de uma maior definição, se deve optar por apontar as soluções menos comprometedoras, que mais facilmente possam ser resolvidas nas suas ligações futuras.

Em relação ao edificado proposto, foi questionada a opção de substituir os armazéns em ruína na R. do Arnado, alegando a sua importância para a memória industrial da zona. Na resposta tentámos esclarecer os fundamentos da opção tomada, nomeadamente as vantagens urbanísticas que daí advirão tanto no respeitante à possibilidade de definição de uma malha urbana consistente, como na valorização dos restantes edifícios a reabilitar.

Foram ainda apresentadas algumas propostas alternativas para a zona, embora de uma forma geral, estas não se enquadrem nos pressupostos inerentes ao presente estudo, desde logo por conflituarem com diversos compromissos existentes.

Paulo Fonseca, Arqº

ESTUDO URBANÍSTICO FRENTE DE RIO - MARGEM DIREITA

CONSULTA PÚBLICA – PARTICIPAÇÕES E RESPOSTAS

#211032: Consulta Pública - Estudo Urbanístico para a frente do Rio Margem Direita - Coimbra --- Participação de Município

The Basics

Id: **211032**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **<aseco@netcabo.pt>**
Cc:
AdminCc:

Anexos

Estudo Urbanístico para a frente do Rio Margem Direita - Comentários de Alvaro Seco.pdf

- Sex Feb 25 02:17:56 2022 (109.4KIB) por <aseco@netcabo.pt>

More about the requestors

[<aseco@netcabo.pt>](mailto:aseco@netcabo.pt)

[User Summary](#)

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#) [Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

211032	pfonseca (Paulo Fonseca)	Consulta Pública - Estudo Urbanístico para a frente do Rio Margem Direita - Coimbra --- Participação de Município	open
---------------	---------------------------------	--	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- Todos**
- Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:
Owner:
Prazo:

Save

Datas

Criado: **Sex Feb 25 02:17:56 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Sex Feb 25 15:02:45 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Sex Feb 25 15:02:45 2022** por **c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Ticket in

Histórico

Sex Feb 25 02:17:56 2022

<aseco@netcabo.pt> - Ticket criado

Subject: Consulta Pública - Estudo Urbanístico para a frente do Rio Margem Direita - Coimbra --- Participação de Município

Date: Fri, 25 Feb 2022 02:17:31 -0000

To: "Geral" <geral@cm-coimbra.pt>

De: aseco@netcabo.pt

Exmo Senhor Presidente
da Câmara Municipal de Coimbra

Junto documento anexo com a minha contribuição para o processo de Consulta Pública do Estudo Urbanístico para a frente do Rio Margem Direita – Coimbra.

Os meus melhores cumprimentos,

Alvaro Seco

PS: Agradeço confirmação de receção do presente email

Message body not shown because it is not plain text.

Sex Feb 25 02:17:57 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Sex Feb 25 11:43:47 2022

eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE

Sex Feb 25 11:43:47 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Sex Feb 25 12:03:00 2022 **h_terencio (Helena Terêncio) - Queue alterado de DPEE para DEPE**

Sex Feb 25 12:03:00 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Sex Feb 25 15:02:45 2022 **c_duarte (Carlos Duarte) - Status changed from 'new' to 'open'**

Sex Feb 25 15:02:45 2022 **c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)**

Sex Feb 25 15:02:45 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Estudo Urbanístico para a frente do Rio Margem Direita – Coimbra

Notas de Álvaro Seco

Engº Civil, Especialista em Transportes

Coimbra, 25 de fevereiro de 2022

Exmo Sr. Presidente da Câmara Municipal de Coimbra,

1. Gostaria de começar por me congratular com a iniciativa de, pró-ativamente, proceder a um processo pró-ativo de planeamento integrado de uma das zonas mais importantes da cidade;
2. Gostaria, ainda, de compreender a urgência de chegar ao fim deste processo.
3. Infelizmente, não posso concordar de todo com os limites assumidos para o estudo (ponto 1 do rel), já que deixam de fora áreas e redes que, tendo em atenção o tipo de solução que está apontada, vão ficar significativamente condicionadas por esta, mas, por não serem simultaneamente estudadas, os custos-benefícios destes condicionamentos não são internalizados, tidos em consideração, na avaliação global da solução apontada.
4. Esta questão é particularmente crítica ao nível das opções assumidas relativamente às infraestruturas de transportes, quer as que são internas à zona estudada, quer as que com elas ligam, ou que são suas potenciais, ou de facto, complementares e/ou alternativas.
5. Aponto as 3 questões que reputo de mais relevantes, e que analisarei de seguida:
 - a. Decisão de eliminar totalmente a circulação automóvel na marginal, e, particularmente, no troço entre a R. do Arnado e a Estação Nova;
 - b. Localização e funcionalidades previstas para a nova Ponte no enfiamento da R. Oleiros;
 - c. Funcionalidades e alternativas não consideradas para o tabuleiro inferior da Ponte Açude
6. Sobre a interrupção total do tráfego rodoviário na Marginal
 - a. Independentemente de poder vir ou não a concordar com a opção assumida de corte total do tráfego rodoviário, solução claramente apelativa e passível de obtenção de mais valias extremamente interessantes em várias vertentes territoriais, sociais e económicas, esta opção tem implicações e gera condicionamentos sobre a Av. F. Magalhães (troço Auto Industrial - Estação Velha), que, por serem praticamente irreversíveis, devem em absoluto ser, paralelamente, explicitadas, avaliadas e assumidas ou não;
 - b. De facto, é claro que com o desaparecimento da linha ferroviária, a Av. Aeminium e a Av. F.Mag, tenderiam a funcionar com um sistema de vasos comunicantes;
 - c. Acontece que me parece claro que a atual FMag apresenta características inaceitáveis de “estrada”, particularmente tendo em atenção que, como o próprio autor do estudo afirma que “apesar do Mondego ser a principal refª física,... da cidade, deverá ser na sua ligação ao Centro Histórico que que esta relação se expressa com mais intensidade...”, e tal só poderá ser decisivamente corrigido, se for assumida uma redução significativa do tráfego automóvel que a utiliza;
 - d. Existem algumas, poucas, possibilidades de atingir este desiderato, todas apresentando vantagens diferentes e tb implicações que podem vir a ser consideradas inaceitáveis ou indesejáveis;
 - e. Ao se abandonar uma dessas alternativas (a de eventualmente manter uma única via de tráfego com um único sentido de tráfego na marginal entre a R. do Arnado e Av. E.Navarro), sem avaliar de forma objetiva e quantificada as restrições que tal impõe sobre qualquer processo de verdadeira requalificação da FMag, parece-me, desculpem-me a franqueza, imperdoável.

- f. Por outro lado, para que todas as diferentes eventuais alternativas dirigidas à “libertação” da FMag (só no troço E.Velha – Auto Industrial), particularmente as que são compatíveis com o corte integral do tráfego na marginal, possam ser estudadas, a zona de estudo terá de ser alargada (pelo menos no que diz respeito a estudos de mobilidade) à FMag e, desejavelmente tb à Av. ENavarro, pelo menos até ao Largo da Portagem.
7. Sobre a nova Ponte para TC e pedonal no enfiamento da R. Oleiros
- Tenho alguma simpatia pela aposta numa nova ponte para TC/MMondego e Pedonal nesta zona da cidade;
 - No entanto, o seu alinhamento específico no seguimento direto da R. Oleiros, e a sua forma de “amarração” nas 2 margens, não me parece nada obviamente adequada;
 - De facto, não é feita nenhuma referência à forma de amarração na margem esquerda, nem à rede pedonal, nem à rede de TC (existentes ou programadas);
 - Também estranhei a não referência ao suporte de um eixo formal ciclável na ponte (admito que seja apenas uma omissão do relatório) e, muito menos, à sua forma de “amarração”/interligação com a rede ciclável prevista para a margem esquerda;
 - Tb a referência a uma possível funcionalidade rodoviária, embora adotando um conjunto de princípios que compreendo, representa uma opção demasiado importante para que seja assumida sem uma avaliação real de custos- benefícios e eventuais alternativas;
 - E, de facto, parece-me clara a existência de uma alternativa, que apresento no ponto seguinte, que assume a não existência de nenhuma função rodoviária individual numa ponte colocada neste “canal”;
 - No entanto, devo reafirmar que me parece muito interessante e relevante a previsão de uma ponte “urbana” não rodoviária neste “canal”;
8. Sobre as funcionalidades e alternativas ao tabuleiro inferior da Ponte Açude
- O presente estudo deveria focar-se tb nesta questão, sendo que me parece evidente que a prazo deverá ser eliminada a função rodoviária no tabuleiro inferior da Ponte Açude, mesmo considerando o alargamento a que foi sujeito para acolher peões e ciclistas;
 - Mas a principal razão pq este estudo devia abordar este problema é pq, considerando eu que o tráfego rodoviário individual deve ser eliminado deste tabuleiro da Ponte Açude, também considero essencial que haja um eixo rodoviário à cota baixa que o substitua de forma muito mais eficiente e garantindo uma rede inter-margens contínua e integrada em articulação com a Ponte de Sta Clara;
 - Tal implica, obviamente, a assunção de uma 2ª nova ponte à cota baixa, com um perfil transversal ainda a determinar, mas que me parece que deverá ter como pontos de amarração/ligação à rede rodoviária da baixa da cidade: na Margem Direita, de forma a estudar cuidadosamente, provavelmente seria a R. Padre Estevão Cabral até à Rotunda da FMag, e tb a Av. Aeminium – sentido Norte (há algumas possíveis opções que deveriam ser consideradas); na Margem Esquerda, embora sem certezas, parece-me bastante mais natural e eventualmente pacífico que a amarração seja a grande rotunda que dá acesso ao Fórum.
9. Espero ter contribuído minimamente para que v. exas possam encontrar uma solução que vá de encontro às necessidades de Coimbra. Agradeço antecipadamente a atenção que confio será dada a estas notas.

Os meus melhores cumprimentos,

Álvaro Seco

Resposta a Discussão Pública - Álvaro Seco

a) Urgência do processo

Antes de mais convém recordar que a presente proposta, é uma tentativa de introduzir coerência ao conjunto de intervenções em curso, algumas das quais com projetos de execução feitos, e outras já em fase de obra. Assim, qualquer alteração proposta, teve que ser devidamente ponderada face ao seu custo/ benefício, pois qualquer alteração aos projetos e obras em curso traduzir-se-á em atrasos significativos, com elevados custos (não só financeiros) para a cidade.

b) Área de estudo

Face ao desafio que nos foi colocado de considerar a Av. Aemínium como um eixo predominantemente pedonal, procurámos avaliar e resolver as consequências que isso teria na sua área envolvente e, considerando que alguns processos em curso para a zona não estão ainda consolidados, aproveitámos para sugerir algumas alterações com vista a uma melhor integração na malha urbana.

Admitimos, no entanto, que só por si a solução não permite uma melhoria significativa na capacidade de resposta do sistema rodoviário atual desta zona da cidade, e que essa melhoria terá necessariamente que passar por intervenções de diferentes tipos, cujo âmbito ultrapassa claramente esta área de estudo, mas nela se refletirá.

Há desde logo uma intenção de apostar em formas de mobilidade mais sustentáveis ambientalmente, o que passará por uma redução do recurso aos transportes individuais, nomeadamente no acesso ao centro da cidade, e uma progressiva substituição desse modo de deslocação pelo transporte público ou outros modos suaves (pedonal, ciclável). Essa intenção só poderá concretizar-se com o recurso a um conjunto de ações complementares entre si, que passam pela melhoria da oferta de transporte público, e a sua articulação com redes de ciclovias e parques de estacionamento periféricos, bem como pela criação de alternativas válidas para o desvio do tráfego de atravessamento do centro da cidade. No caso da Av. Aemínium, que ligava a estrada da Figueira ao Largo da Portagem (sem outras ligações), desde há muito está previsto o seu desvio para a Av. Da Guarda Inglesa, embora esta variante ainda não esteja concluída (falta o troço da variante à Av. João das Regras).

c) Manutenção do trânsito entre a R. do Arnado e a Estação Coimbra A

De facto, esse troço da marginal, seria o que melhor poderia servir no sentido de criar uma alternativa ao troço mais estreito da Av. Fernão de Magalhães. No entanto, é também o troço da Av. Aemínium com um menor perfil, ainda mais sendo o único que também será atravessado pelo canal do MetroBus. É também o troço da marginal onde será de prever uma maior concentração de peões, junto ao Largo da Portagem e à Estação Coimbra A. Tal poderia talvez sido atenuado com algum alargamento no processo de requalificação dos muros do rio, mas neste momento, restou-nos tomar uma decisão sobre o que seria melhor: manter o problema atualmente existente confinado à Av. Fernão de Magalhães e aguardar que outras medidas a tomar (referidas em b)) surtam efeito, ou estender esse problema à marginal, suprimindo a

ciclovias e reduzindo o passeio a um mínimo incompatível com o desígnio de criar uma marginal apelativa, destinada a peões.

d) Nova ponte prevista

Quanto à localização da nova ponte proposta, e concretamente a sua opção entre outras alternativas possíveis consideramos que:

A opção pela ligação à Rua do Arnado apresentaria algumas vantagens, caso esta ponte se destinasse ao tráfego automóvel, dado ser mais fácil a sua ligação à rede viária. Contudo, não é esse o objetivo da nova ponte, pois consideramos questionável a opção de favorecer os acessos rodoviários ao centro, em prejuízo das ligações pedonais e de transportes públicos. Além disso a sua função como ligação pedonal, seria já demasiado excêntrica na sua ligação à baixa (histórica) da cidade.

A sua localização na continuidade da via central, por um lado não apresentaria vantagens na ligação pedonal ao Bota Abaixo, e por outro lado obrigaria a alterações significativas no conjunto de paragens do interface em T, atrasando o projeto e obra do metro, interferindo eventualmente com o seu funcionamento caso haja desfasamento temporal nas intervenções, e dificultando a sua futura ligação à margem esquerda.

Quanto à sua articulação com a margem esquerda, na ausência de um programa de ocupação digno para essa “varanda” virada para a cidade, apontamos para uma localização que comprometa o mínimo os projetos a desenvolver para essa margem, permitindo alguma área de transição entre o existente que poderá talvez manter-se (Escola Silva Gaio), e a restante ocupação existente a norte que deverá ser substituída.

Embora não estejam definidos os moldes em que a nova ponte irá amarrar à estrutura urbana a definir na margem esquerda, considerámos que essa estrutura não será à partida tão condicionada por pré-existências como a margem objeto deste estudo. Assim, a ponte é apenas apontada à zona central onde se prevê seja possível alguma permeabilidade, e que dispõe de várias opções de articulação com os pontos de acesso já existentes permitindo, contudo, salvaguardar a distância necessária destes para permitir por exemplo paragens de metro.

Fica também em aberto a opção sobre a formalização ou não da ciclovias na ponte, ou se será um espaço de partilha com os peões.

A intenção foi que o traçado proposto condicionasse o mínimo as opções a tomar para a outra margem, desde logo a própria amarração à margem esquerda cujas cotas altimétricas ficam em aberto, ao contrário do que sucede na área de estudo.

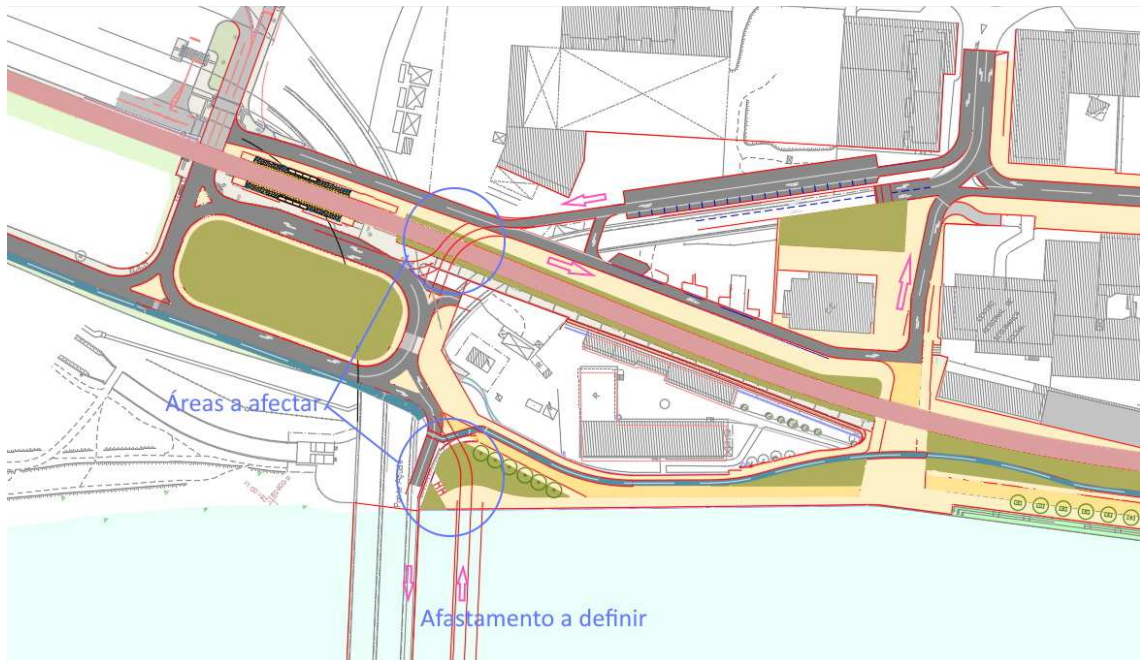
e) Substituição do tabuleiro inferior da Ponte Açude por uma nova ponte rodoviária

De facto, o tabuleiro inferior da ponte Açude não apresenta condições para um acréscimo de utilização rodoviária, a qual já hoje é bastante deficiente. Esse foi aliás um dos motivos por que não considerámos qualquer nova ligação ao tabuleiro desde o troço norte da marginal.

Se como refere, vier a considerar-se indispensável uma nova ligação rodoviária à cota baixa, concordamos que um ponto adequado de ligação à Av. Fernão de Magalhães, seria a rotunda da Rua Padre Estevão Cabral, mas não parece adequado que a nova ponte surgisse no

prolongamento dessa rua. Desde logo o seu traçado não é linear, e apresentaria ainda pontos de conflito com a saída do tabuleiro superior da ponte, ou os acessos a caves de estacionamento existentes.

Será, no entanto, possível com o mínimo de interferência com a área de estudo, garantir se necessário, uma ligação rodoviária entre as margens à cota baixa, mantendo a utilização do tabuleiro inferior da ponte Açude com um só sentido (nascente – poente), e criando uma nova ponte com menores custos e impacto, com um só sentido de tráfego (poente – nascente), e pedonal/ ciclável, a sul da ponte açude e adjacente a esta, ficando o seu afastamento mínimo condicionado à sua articulação com o terreno da Hidráulica e com a escada de peixe. As adaptações na área agora em estudo seriam mínimas, resumindo-se ao topo norte da marginal, e a mais um atravessamento semaforizado da linha do MetroBus. Mas essas adaptações, a serem indispensáveis, só deverão ocorrer quando essa ponte for realizada, sob pena de lançar um tráfego incomportável para o atual tabuleiro inferior da ponte.



Paulo Fonseca, Arqº

The Basics

Id: **209257**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **Ana Clemente <aclemente@anteprojectos.com.pt>**
Cc:
AdminCc:

More about the requestors

[Ana Clemente <aclemente@anteprojectos.com.pt>](#) [User Summary](#)

Comentários sobre este utilizador:
No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#) [Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

209257	pfonseca (Paulo Fonseca)	Autor de projecto referente à notícia / Estudo para a margem direita do Mondego em Coimbra prevê uma nova ponte pedonal.	open
---------------	---------------------------------	---	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:
Subject:
Owner:
Prazo:

Save

Datas

Criado: **Wed Feb 16 17:38:02 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Thu Feb 17 09:13:11 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Thu Feb 17 09:13:11 2022 por c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:
Depende em por:
Parents:
Filhos:
Refers to:
Referred to by:
 Ticket in

Histórico

Wed Feb 16 17:38:02 2022 **Ana Clemente <aclemente@anteprojectos.com.pt> - Ticket criado**
Subject: Autor de projecto referente à notícia / Estudo para a margem direita do Mondego em Coimbra prevê uma nova ponte pedonal.
Date: Wed, 16 Feb 2022 17:38:03 +0000
To: geral@cm-coimbra.pt
De: "Ana Clemente" <aclemente@anteprojectos.com.pt>

Boa tarde, Exmos Senhores,

Venho pela presente data, saber se é possível facultar-me o nome do autor de projecto referente à notícia / **Estudo para a margem direita do Mondego em Coimbra prevê uma nova ponte pedonal.**

Muito obrigado.

Alguma dúvida disponha.

Atentamente,
Ana Clemente
Revista ANTEPROJECTOS
Tel: (+351) 211 308 614

Wed Feb 16 17:38:02 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Wed Feb 16 18:37:10 2022 **eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE**

Wed Feb 16 18:37:10 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Thu Feb 17 09:04:44 2022 **h_terencio (Helena Terêncio) - Queue alterado de DPEE para DEPE**

Thu Feb 17 09:04:44 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Thu Feb 17 09:13:11 2022 **c_duarte (Carlos Duarte) - Status changed from 'new' to 'open'**

Thu Feb 17 09:13:11 2022 **c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)**

Thu Feb 17 09:13:11 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Resposta a Discussão Pública – Ana Clemente

Autor do projeto

Trata-se de um estudo prévio de projeto urbano, que inclui e tenta articular outros projetos existentes para o local, alguns já em fase de obra, nomeadamente o Projeto de Estabilização da Margem Direita do Rio Mondego, e o(s) projeto(s) de implementação de alguns troços do MetroBus, de diferentes autores.

Com essas condicionantes referidas, e em resposta à solicitação da Doutora Ana Bastos de estudar a eliminação parcial ou total de tráfego da Av. Cidade de Aemínium (Marginal), foi elaborado o presente estudo prévio de projeto urbano, incluindo a proposta de localização de uma nova ponte, pelo Arq.º Paulo Fonseca, funcionário desta Câmara Municipal.

The Basics

Id: **209257**
Status: **resolvido**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **Ana Clemente <aclemente@anteprojectos.com.pt>**
Cc:
AdminCc:

More about the requestors

[Ana Clemente <aclemente@anteprojectos.com.pt>](#) [User Summary](#)

Comentários sobre este utilizador:
No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#) [Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:
Subject:
Owner:
Prazo:

Save

Datas

Criado: **Wed Feb 16 17:38:02 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Thu Feb 17 09:13:11 2022**
Último Contacto: **Mon Feb 21 15:52:08 2022**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Mon Feb 21 16:01:07 2022**
Updated: **Mon Feb 21 16:01:07 2022 por pfonseca (Paulo Fonseca)**

Ligações

Depende de:
Depende em por:
Parents:
Filhos:
Refers to:
Referred to by:
 Ticket in

Histórico

Wed Feb 16 17:38:02 2022 **Ana Clemente <aclemente@anteprojectos.com.pt> - Ticket criado**
Subject: Autor de projecto referente à notícia / Estudo para a margem direita do Mondego em Coimbra prevê uma nova ponte pedonal.
Date: Wed, 16 Feb 2022 17:38:03 +0000
To: geral@cm-coimbra.pt
De: "Ana Clemente" <aclemente@anteprojectos.com.pt>

Boa tarde, Exmos Senhores,

Venho pela presente data, saber se é possível facultar-me o nome do autor de projecto referente à notícia / **Estudo para a margem direita do Mondego em Coimbra prevê uma nova ponte pedonal.**

Muito obrigado.

Alguma dúvida disponha.

Atentamente,
Ana Clemente
Revista ANTEPROJECTOS
Tel: (+351) 211 308 614

Wed Feb 16 17:38:02 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Wed Feb 16 18:37:10 2022 **eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE**

Wed Feb 16 18:37:10 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Thu Feb 17 09:04:44 2022 **h_terencio (Helena Terêncio) - Queue alterado de DPEE para DEPE**

Thu Feb 17 09:04:44 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Thu Feb 17 09:13:11 2022 **c_duarte (Carlos Duarte) - Status changed from 'new' to 'open'**

Thu Feb 17 09:13:11 2022 **c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)**

Thu Feb 17 09:13:11 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Thu Feb 17 13:58:42 2022

pfonseca (Paulo Fonseca) - Correspondência adicionada

Trata-se de um estudo prévio de projeto urbano, que inclui e tenta articular outros projetos existentes para o local, alguns já em fase de obra, nomeadamente o Projeto de Estabilização da Margem Direita do Rio Mondego, e o(s) projeto(s) de implementação de alguns troços do MetroBus, de diferentes autores. Com essas condicionantes referidas, e em resposta à solicitação da Doutora Ana Bastos de estudar a eliminação parcial ou total de tráfego da Av. Cidade de Aemínium (Marginal), foi elaborado o presente estudo prévio de projeto urbano, incluindo a proposta de localização de uma nova ponte, pelo Arq.º Paulo Fonseca, funcionário desta Câmara Municipal.

Paulo Fonseca, Arqº (Func.116)

On Wed Feb 16 17:38:02 2022, aclemente@anteprojectos.com.pt wrote:

- Show quoted text -

Thu Feb 17 13:58:42 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Thu Feb 17 14:00:25 2022

pfonseca (Paulo Fonseca) - Status changed from 'open' to 'resolvido'

Thu Feb 17 14:27:50 2022

Ana Clemente <aclemente@anteprojectos.com.pt> - Correspondência adicionada

Subject: Re: [DEPE #209257] Autor de projecto referente à notícia / Estudo para a margem direita do Mondego em Coimbra prevê uma nova ponte pedonal.

Date: Thu, 17 Feb 2022 14:27:34 +0000

To: geral@cm-coimbra.pt

De: "Ana Clemente" <aclemente@anteprojectos.com.pt>

Boa tarde, Arq. Paulo Fonseca

Muito obrigado pela partilha, tudo a correr pelo melhor.

Até breve,
Ana Clemente

Paulo Fonseca via RT <geral@cm-coimbra.pt (<mailto:geral@cm-coimbra.pt>)> escreveu no dia quinta, 17/02/2022 à(s) 13:58:

- Show quoted text -

Thu Feb 17 14:27:50 2022

The RT System itself - Status changed from 'resolvido' to 'open'

Thu Feb 17 14:27:50 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Sex Feb 18 08:42:42 2022

pfonseca (Paulo Fonseca) - Status changed from 'open' to 'resolvido'

Mon Feb 21 12:19:22 2022

Ana Clemente <aclemente@anteprojectos.com.pt> - Correspondência adicionada

Subject: Re: [DEPE #209257] Autor de projecto referente à notícia / Estudo para a margem direita do Mondego em Coimbra prevê uma nova ponte pedonal.

Date: Mon, 21 Feb 2022 12:19:11 +0000

To: geral@cm-coimbra.pt

De: "Ana Clemente" <aclemente@anteprojectos.com.pt>

Bom dia, Arq. Paulo Fonseca

Solicito se possível o envio da memória descritiva e uma imagem //Estudo para a margem direita do Mondego em Coimbra prevê uma nova ponte pedonal, de modo a que a notícia fique mais completa, assim como qual o contacto que devo mencionar na revista.

Muito obrigado.
Até breve,
Ana Clemente

Ana Clemente <aclemente@anteprojectos.com.pt (<mailto:aclemente@anteprojectos.com.pt>)> escreveu no dia quinta, 17/02/2022 à(s) 14:27:

- Show quoted text -

Mon Feb 21 12:19:22 2022

The RT System itself - Status changed from 'resolvido' to 'open'

Mon Feb 21 12:19:22 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 21 15:52:08 2022

pfonseca (Paulo Fonseca) - Correspondência adicionada

Boa tarde,

O estudo urbanístico incluindo a Memória Descritiva, encontra-se disponível na página oficial da C.M. Coimbra, no seguinte Link:

https://www.cm-coimbra.pt/areas/e-balcao/documentos-em-apreciacao-publica?fbclid=IwAR2sLXTq7sAspn6WXbckN_5nll8iF6Zj0HiXIAIYwA5Wgi1v7Ra-9urPR48 https://www.cm-coimbra.pt/areas/e-balcao/documentos-em-apreciacao-publica?fbclid=IwAR2sLXTq7sAspn6WXbckN_5nll8iF6Zj0HiXIAIYwA5Wgi1v7Ra-9urPR48 https://www.cm-coimbra.pt/areas/e-balcao/documentos-em-apreciacao-publica?fbclid=IwAR2sLXTq7sAspn6WXbckN_5nll8iF6Zj0HiXIAIYwA5Wgi1v7Ra-9urPR48

(A Memória Descritiva aparece com a designação "Estudo Urbanístico")

Embora não conheça o formato e dimensão da imagem que pretendem publicar, suponho que o Desenho nº 2 possa ser adequado dado apresentar a área total do estudo e uma fotomontagem.

Qualquer esclarecimento sobre a proposta poderá ser pedido para Arq.º Paulo Fonseca, pelo Tel: 239 857 500.

Para qualquer contacto institucional, deverá feito para os endereços da C.M. Coimbra:

Tel: 239 857 500

E-mail: geral@cm-coimbra.pt (<mailto:geral@cm-coimbra.pt>).

Linha Verde para reclamações e sugestões: 800 202 126

Com os melhores cumprimentos,

Paulo Fonseca, Arq.º

On Mon Feb 21 12:19:22 2022, aclemente@anteprojectos.com.pt wrote:

- Show quoted text -

Mon Feb 21 15:52:08 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 21 16:01:07 2022

pfonseca (Paulo Fonseca) - Status changed from 'open' to 'resolvido'

Boa tarde,

O estudo urbanístico incluindo a Memória Descritiva, encontra-se disponível na página oficial da C.M. Coimbra, no seguinte Link:

https://www.cm-coimbra.pt/areas/e-balcao/documentos-em-apreciacao-publica?fbclid=IwAR2sLXTq7sAspn6WXbckN_5nll8iF6Zj0HiXlAlYwA5Wgi1v7Ra-9urPR48

(A Memória Descritiva aparece com a designação “Estudo Urbanístico”)

Embora não conheça o formato e dimensão da imagem que pretendem publicar, suponho que o Desenho nº 2 possa ser adequado dado apresentar a área total do estudo e a fotomontagem.

Qualquer esclarecimento sobre a proposta poderá ser pedido para Arq.º Paulo Fonseca, pelo Tel: 239 857 500.

Para qualquer contacto institucional, deverá feito para os endereços da C.M. Coimbra:

Tel: 239 857 500

E_mail: geral@cm-coimbra.pt

Linha Verde para reclamações e sugestões: 800 202 126

Com os melhores cumprimentos,

Paulo Fonseca, Arq.º

#211984: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

The Basics

Id: **211984**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **Anabela Marisa Azul**
<azul.anabelamarisa@gmail.com>
Cc:
AdminCc:

More about the requestors

Anabela Marisa Azul
<azul.anabelamarisa@gmail.com> **User Summary**

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#) [Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

pfonseca 211984 (Paulo Fonseca)	Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita	open
--	---	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:

Owner:

Prazo:

Save

Datas

Criado: **Tue Mar 01 23:41:26 2022**

Starts: **Not set**

Started: **Wed Mar 02 16:03:48 2022**

Último Contacto: **Not set**

Prazo: **Not set**

Fechado: **Not set**

Updated: **Wed Mar 02 16:03:48 2022 por c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Ticket in

Histórico

Tue Mar 01 23:41:26 2022

Anabela Marisa Azul <azul.anabelamarisa@gmail.com> - Ticket criado

Subject: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

Date: Tue, 1 Mar 2022 23:41:06 +0000

To: geral@cm-coimbra.pt

De: "Anabela Marisa Azul" <azul.anabelamarisa@gmail.com>

Caro Sr. Presidente,

Saúdo a abertura deste novo executivo em tornar os planos urbanos transparentes e abertos à participação pública.

Após ter analisado os documentos disponibilizados pela CMC, gostaria de manifestar a minha preocupação ao verificar que este plano continua a prever o encerramento da estação Coimbra-A. Esta estação é demasiado importante para os habitantes da cidade e da região, facto comprovado pelos mais de 1,3 milhões de passageiros anuais. Permite ainda que as pessoas de vários pontos da região cheguem directamente ao centro de Coimbra.

O projecto apresentado permite facilmente preservar a estação e compatibilizar com o sistema de metrobus. Como? O comboio continua a circular no actual canal ferroviário, e o metrobus pode circular na tão falada Variante da Fernão de Magalhães.

A ligação da cidade ao rio poderá ser feita na mesma, por exemplo, com passagens pedonais desniveladas. Estas soluções são adoptadas em muitas outras cidades europeias, sem prejuízo da fruição da frente ribeirinha nem da infraestrutura de transporte que é tão importante para conferir centralidade à Baixa de Coimbra.

Com os melhores cumprimentos,
Anabela Marisa Azul

Anabela Marisa Azul, PhD

Center for Neuroscience and Cell Biology &

Institute for Interdisciplinary Research

University of Coimbra

Coimbra, Portugal

Interdisciplinary Studies on Metabolism

<https://www.cnc.uc.pt/en/research-group/interdisciplinary-studies-on-metabolism> <https://www.cnc.uc.pt/en/research-group/interdisciplinary-studies-on-metabolism> (<https://www.cnc.uc.pt/en/research-group/interdisciplinary-studies-on-metabolism>)

<http://montadomedia.com/> (<http://montadomedia.com/>)

Tue Mar 01 23:41:26 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Wed Mar 02 12:10:26 2022

eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE

Wed Mar 02 12:10:26 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Wed Mar 02 15:56:08 2022

h_terencio (Helena Terêncio) - Queue alterado de DPEE para DEPE

Wed Mar 02 15:56:08 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Wed Mar 02 16:03:48 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Status changed from 'new' to 'open'

Wed Mar 02 16:03:48 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)

Wed Mar 02 16:03:48 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Resposta a Discussão Pública - Anabela Marisa Azul

São propostas alterações ao traçado do MetroBus, bem como a manutenção da linha férrea entre as estações de Coimbra B e Coimbra A.

Manutenção da Linha férrea

A manutenção desse troço da Linha férrea é uma questão que tem sido amplamente discutida, mas no caso particular de Coimbra apresenta o grave inconveniente de constituir uma barreira que separa a cidade do rio. Essa barreira não poderá ser eliminada adequadamente pela utilização de passagens de peões desniveladas as quais, para além dos impactos negativos na imagem da frente rio, seriam sempre um obstáculo ao pleno desfrute da marginal e do rio.

Nos inícios dos anos 90 do séc. passado, chegámos a estudar a possibilidade de enterrar a linha, como única forma a garantir a relação com o rio. Contudo, com o surgimento da possibilidade de instalar um metro de superfície, considerou-se que os enormes custos do enterramento da linha férrea deixariam de se justificar, pois com o metro a ligar a Coimbra B e a Lousã/ Serpins, passaria a haver uma duplicação da oferta para a mesma procura.

A substituição da linha férrea pelo MetroBus, se por um lado constitui um importante desafio de garantir uma oferta adequada na articulação com a rede ferroviária em Coimbra B, por outro lado isso será compensado por uma melhor distribuição dos utentes pelos vários pontos de destino da cidade através de uma via dedicada, evitando assim outros transbordos ou tempos de espera.

Alterações ao traçado do MetroBus

Durante o processo de estudo da implementação do metro, foram estudadas pelos nossos serviços e pela MetroMondego algumas variantes ao traçado, nomeadamente a possibilidade de este passar pela Av. Fernão de Magalhães. Apesar de essa localização apresentar algumas vantagens, nomeadamente a de aproximar mais a oferta da procura, essa solução não foi então validada pela CMC, por poder “implicar desvantagens na circulação rodoviária e nos transportes rodoviários”.

Conclusão

As questões agora colocadas apresentam-se extemporâneas face aos objetivos subjacentes ao presente estudo. Estando já em fase de obra a implementação do MetroBus, **o estudo urbanístico teve como condicionante a manutenção do projeto existente**, com o mínimo de ajustes decorrentes da adaptação ao uso pedonal da marginal, com incidência em alguns pormenores de arranjos exteriores adjacentes ao canal metro, e nos sistemas de semaforização.

Qualquer outra alteração a considerar no projeto/ obra do MetroBus, terá como consequência atrasos significativos e elevados custos acrescidos, com consequências bastante penosas para a cidade.

#212321: Discussão pública do plano para a frente de rio

The Basics

Id: **212321**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **Carlos Lucas**
<carloslucaspt@gmail.com>
Cc:
AdminCc:

Anexos

001.jpg

- Thu Mar 03 00:32:12 2022 (266.8KiB) por **Carlos Lucas** <carloslucaspt@gmail.com>

002.jpg

- Thu Mar 03 00:32:12 2022 (237.3KiB) por **Carlos Lucas** <carloslucaspt@gmail.com>

06_Street_View_Grand_0007-1600x1067.jpg

- Thu Mar 03 00:32:12 2022 (362.4KiB) por **Carlos Lucas** <carloslucaspt@gmail.com>

5444.jpg

- Thu Mar 03 00:32:12 2022 (251.3KiB) por **Carlos Lucas** <carloslucaspt@gmail.com>

d1a9d5a5-842c-4c50-a590-7e27057c87dd-medium16x9_RiverNorth2.jpg

- Thu Mar 03 00:32:12 2022 (132KiB) por **Carlos Lucas** <carloslucaspt@gmail.com>

Discussão pública do plano para a frente de rio.pdf

- Thu Mar 03 00:32:12 2022 (38KiB) por **Carlos Lucas** <carloslucaspt@gmail.com>

DXanHYSHymLaNIouYjC-rail.jpg

- Thu Mar 03 00:32:12 2022 (387.4KiB) por **Carlos Lucas** <carloslucaspt@gmail.com>

east-river-i-aerial-site.jpg

- Thu Mar 03 00:32:12 2022 (175KiB) por **Carlos Lucas** <carloslucaspt@gmail.com>

Frente Rio.pdf

- Thu Mar 03 00:32:12 2022 (1005KiB) por **Carlos Lucas** <carloslucaspt@gmail.com>

transferir.jpg

- Thu Mar 03 00:32:12 2022 (209.3KiB) por **Carlos Lucas** <carloslucaspt@gmail.com>

UrbanRiver4.jpg

- Thu Mar 03 00:32:12 2022 (578.7KiB) por **Carlos Lucas** <carloslucaspt@gmail.com>

Reminders

New reminder:

Subject:
Owner:
Prazo:

Save

Datas

Criado: **Thu Mar 03 00:32:12 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Thu Mar 03 14:06:58 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Thu Mar 03 14:06:58 2022 por c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Criar

Depende de

Ticket in

AGM

More about the requestors

Carlos Lucas

carloslucaspt@gmail.com > **User Summary.**

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

Tickets activos Tickets inactivos

Todos os tickets

This user's 10 highest priority active tickets:

Discussão
pfonseca pública do
212321 (Paulo plano para open
Fonseca) a frente de
rio

Grupos a que este utilizador pertence

- ***Todos***
- ***Unprivileged***

Histórico

Thu Mar 03 00:32:12 2022

Carlos Lucas <carloslucaspt@gmail.com> - Ticket criado

Subject: Discussão pública do plano para a frente de rio

Date: Thu, 3 Mar 2022 00:31:11 +0000

To: geral@cm-coimbra.pt

De: "Carlos Lucas" <carloslucaspt@gmail.com>

A/C DR José Manuel Silva Presidente da Câmara Municipal de Coimbra

Com os melhores cumprimentos, Carlos Lucas.

CARLOS LUCAS

| Architecture | Agriculture | Consulting | 3D Modeling | Urban Design | BIM Management |

| Address: Rua João Machado 50ª 5ºD | 3000-226 Coimbra | Portugal |

| Phone: +351 925283737 | email: carloslucaspt@gmail.com (<mailto:carloslucaspt@gmail.com>) |

Image not shown because sender requested not to inline it.

Image not shown because sender requested not to inline it.

Image not shown because sender requested not to inline it.

Image not shown because sender requested not to inline it.

Image not shown because sender requested not to inline it.

Image not shown because sender requested not to inline it.

Image not shown because sender requested not to inline it.

Image not shown because sender requested not to inline it.

Image not shown because sender requested not to inline it.

Message body not shown because it is not plain text.

Message body not shown because it is not plain text.

Thu Mar 03 00:32:12 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Thu Mar 03 11:57:27 2022

eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE

Thu Mar 03 11:57:27 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Thu Mar 03 12:38:10 2022

h_terencio (Helena Terêncio) - Queue alterado de DPEE para DEPE

Thu Mar 03 12:38:11 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Thu Mar 03 14:06:58 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Status changed from 'new' to 'open'

Thu Mar 03 14:06:58 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)

Thu Mar 03 14:06:58 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Discussão pública do plano para a frente de rio entre as pontes de Santa Clara e a do Açude

Acerca da discussão pública do plano para a frente de rio entre as pontes de Santa Clara e a do Açude aproveito a oportunidade para apresentar a minha opinião e a minha proposta para a intervenção nesta área tão importante para a revitalização da cidade.

Considero a proposta apresentada muito pouco ambiciosa e redutora das reais capacidades da zona. Uma verdadeira oportunidade perdida que nada de novo traz à cidade e especialmente à Baixa.

Se um dos objectivos era abrir a cidade ao rio, este não foi atingido, continuando a ter uma faixa de alcatrão que, não é claro que fica sem trânsito automóvel ou se é apenas dedicada ao Metro-bus.

Porventura abrir-se-ão alguns espaços ao público mas sempre com a competição pelo mesmo entre o metro-bus e as pessoas, está visto quem ganha. Os adultos nunca poderão deixar de estar preocupados com os mais pequenos.

No topo das oportunidades desperdiçadas está o próprio traçado do metro-bus, uma artéria estrutural e estruturante que vai renovar a cidade e trazer novas vivências em todo o seu percurso não pode ser vista como um simples meio de transporte.

Envio em anexo uma nova proposta desse traçado com uma grande vantagem em relação à proposta existente, dá a margem do rio aos peões e às actividades culturais, lúdicas e desportivas devendo até existir cafés, restaurantes, esplanadas e quiosques com total segurança e com a tranquilidade própria de uma zona sem automóveis.

Este espaço também deverá funcionar como mais um ponto de atracção da cidade e conter em si actividades que lhe permitam ferver de vida 24/7. Segundo estudos realizados em várias cidades no estrangeiro, as actividades referidas devem ser 10 para proporcionar um funcionamento contínuo ao longo do dia: teatro/cinema, comércio, equipamentos desportivos e vários percursos pedonais e cicláveis com diversas velocidades, espaços de ocupação temporária, uma galeria de arte, um palco ao ar livre, um ginásio e tantas outras actividades que os próprios habitantes também podem propor.

Além da ponte prometida pelo Sr Presidente da Câmara José Manuel Silva podem ainda surgir pontões que permitam caminhar, pescar, namorar, conversar, etc... sobre a água.

Também a pesca lúdica pode ser uma actividade importante nesta zona da cidade.

Em relação aos edifícios, noto uma falta de área construtiva considerável, esta era a oportunidade de dar a esta zona da cidade uma densidade populacional condizente com a sua importância. Está muito perto de um património material da humanidade no qual não se pode mexer e que deve "alimentar" de interesse as zonas adjacentes.

A minha resumida proposta assenta num conceito de cidade partilhada em que os espaços dedicados a cada função se podem estender até outros com diferentes usos. Por exemplo, podem co-existir zonas comerciais com zonas lúdicas com espaços culturais, com zonas de serviços, etc.. e podem até existir zonas de trânsito automóvel que se misturem com zonas pedonais, no desenho da proposta fica claro que a área verde representada delimita uma zona que se quer interdita aos automóveis.

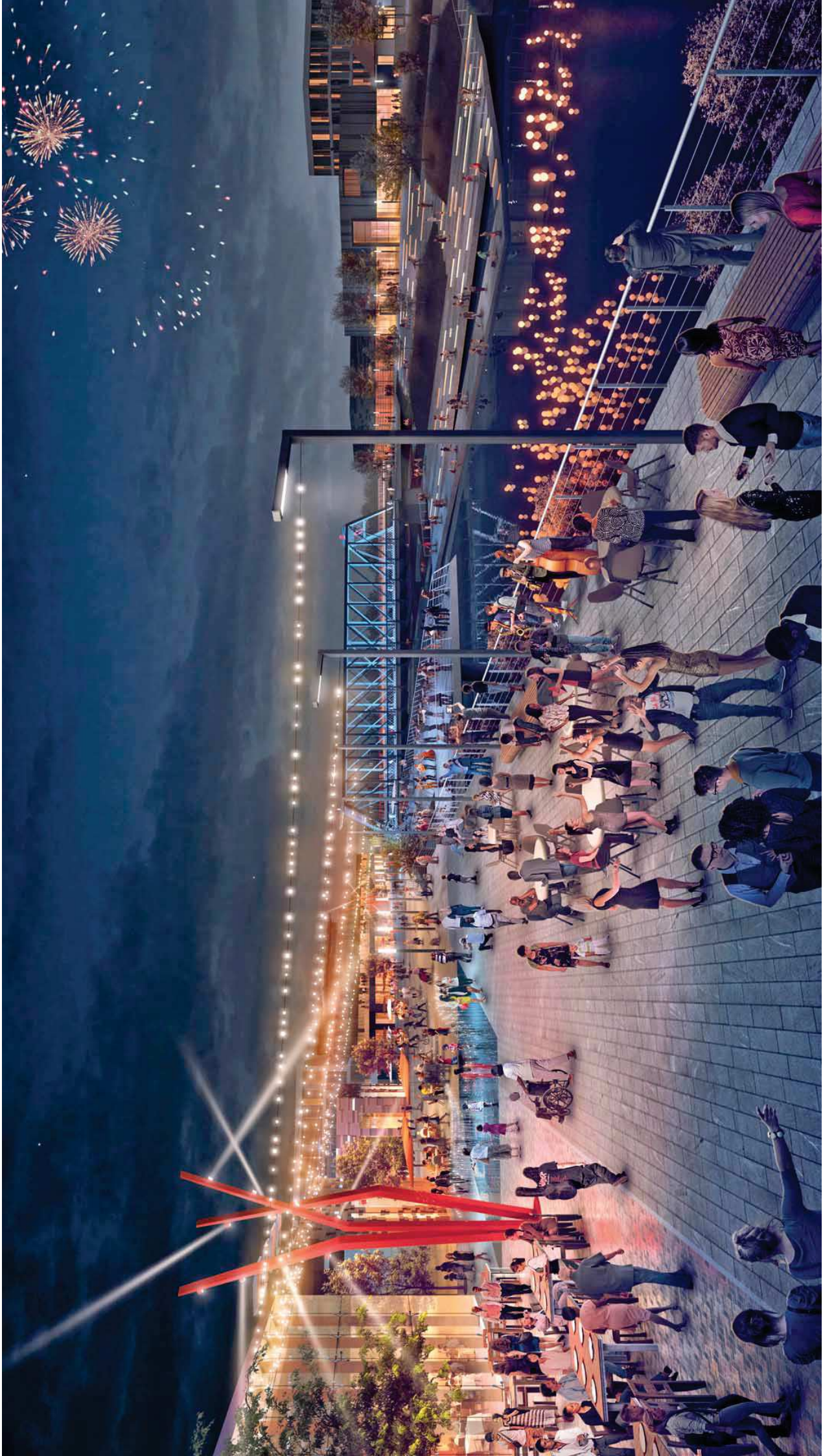
Não é por acaso que as manchas do edificado proposto se sobreponham simultaneamente à referida zona verde e a uma zona viária.

Aproveito também para enviar em anexo algumas imagens com exemplos vindos de diversos locais com situações similares à nossa que são indicativas de soluções interessantes, obviamente que o volume de construção nas imagens é demasiado grande.

Com os melhores cumprimentos, fico ao dispor para qualquer esclarecimento ou debate.

Coimbra, 2 de Março de 2022

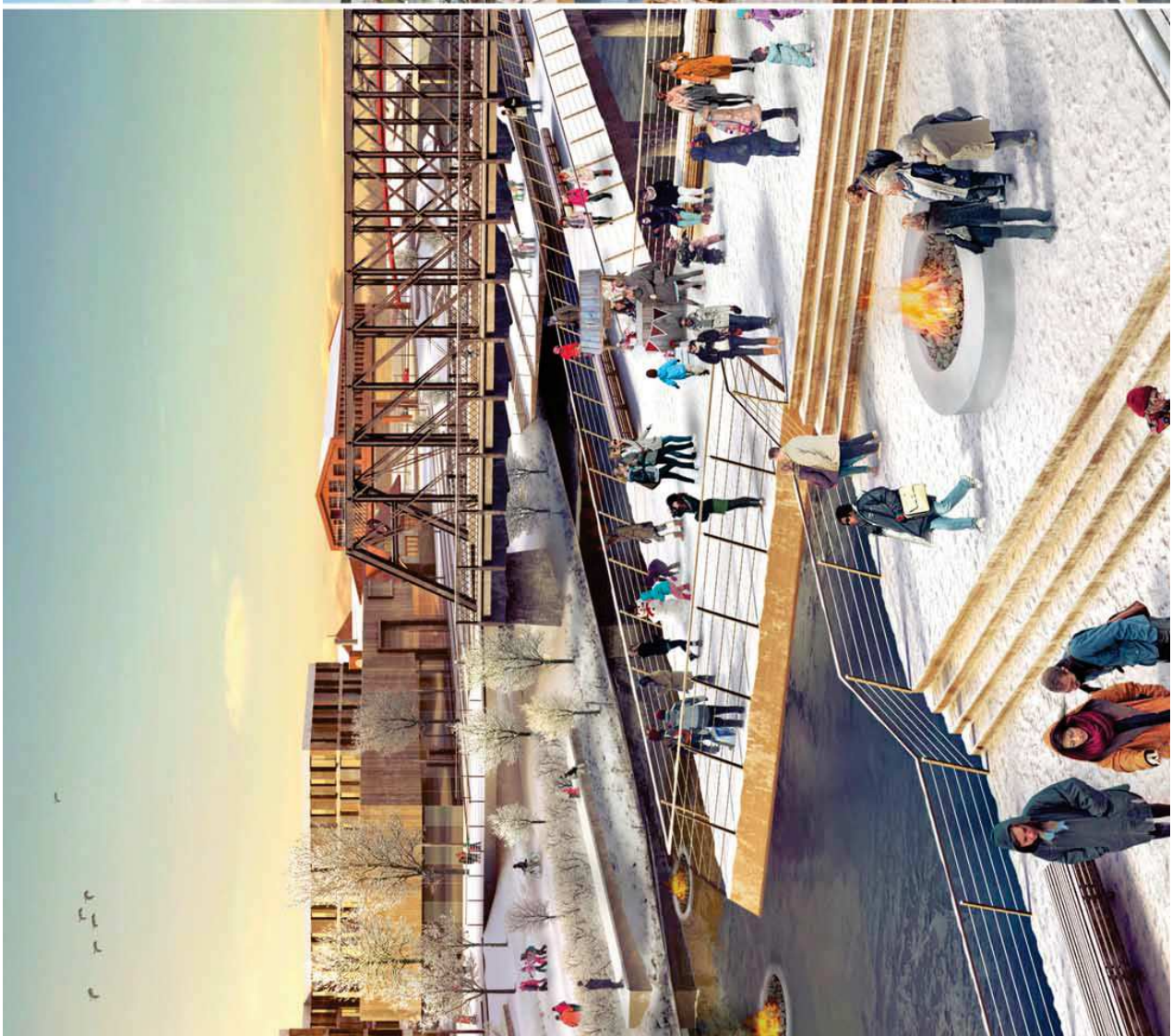
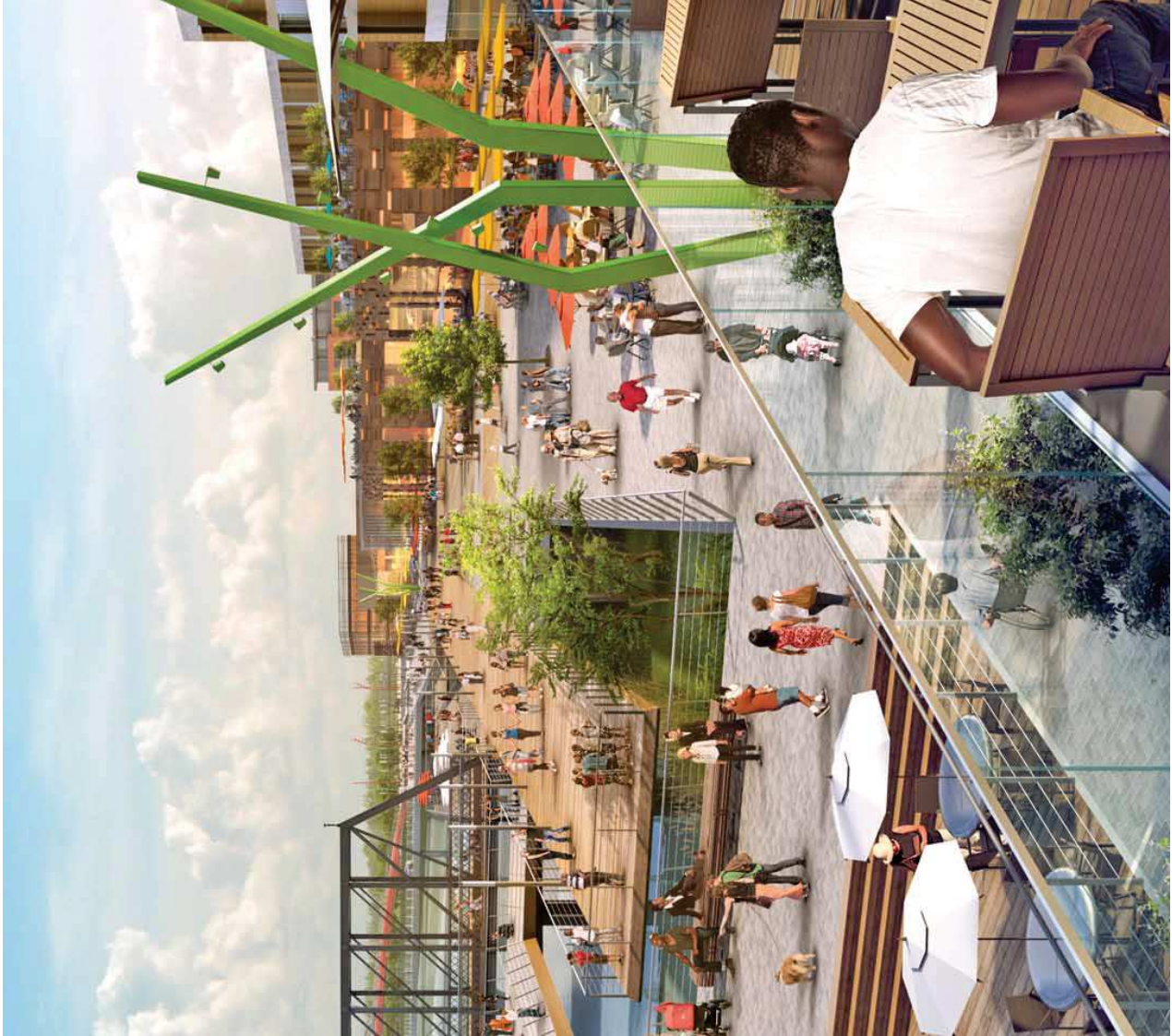
Carlos Lucas



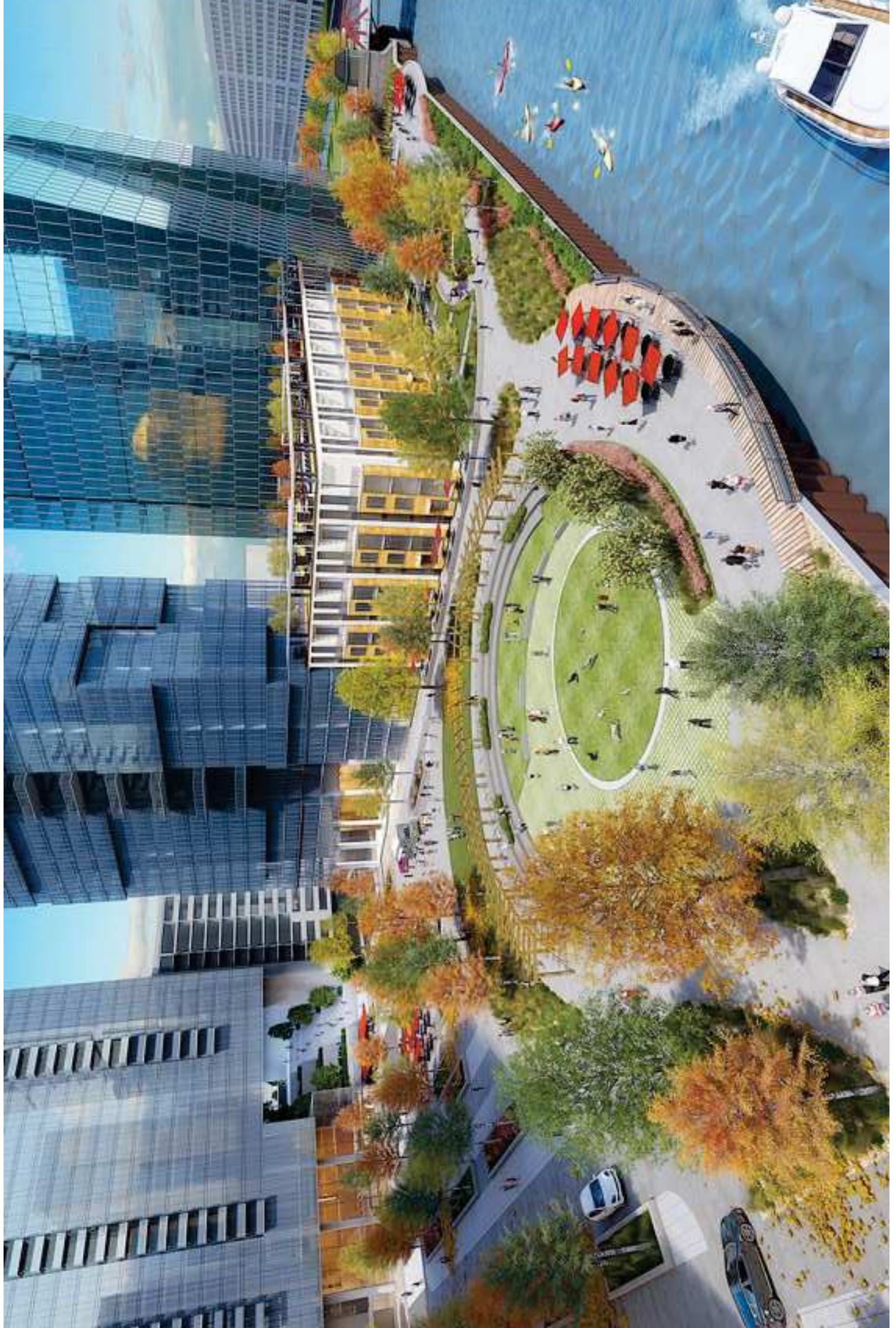






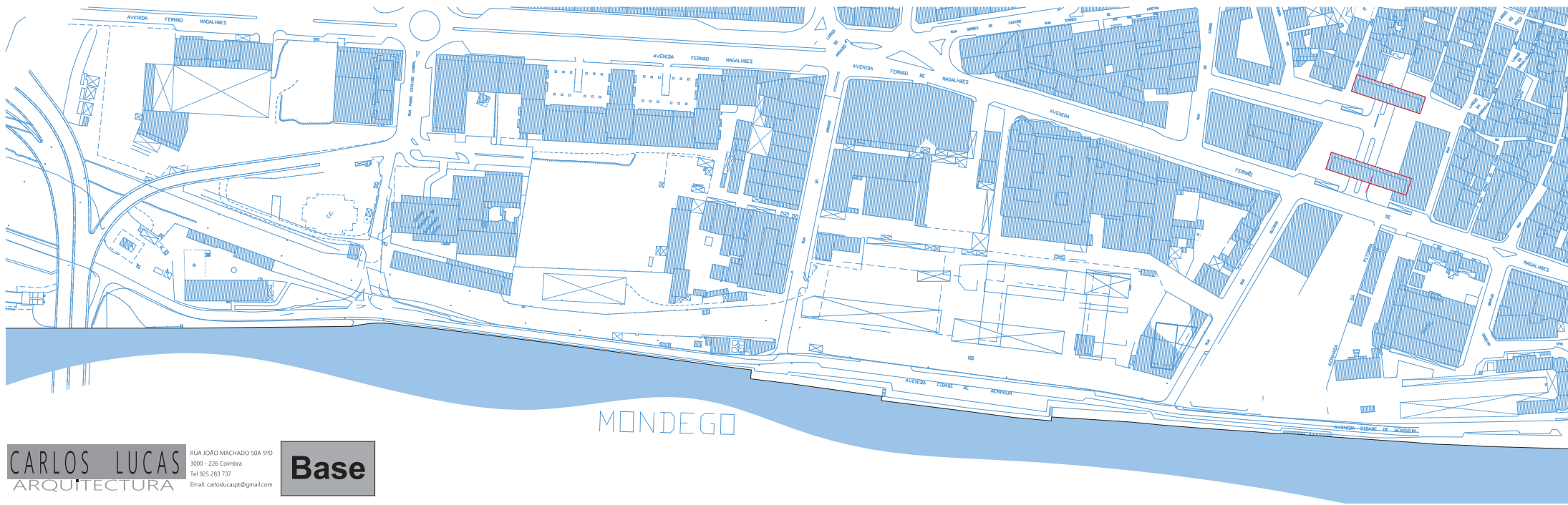


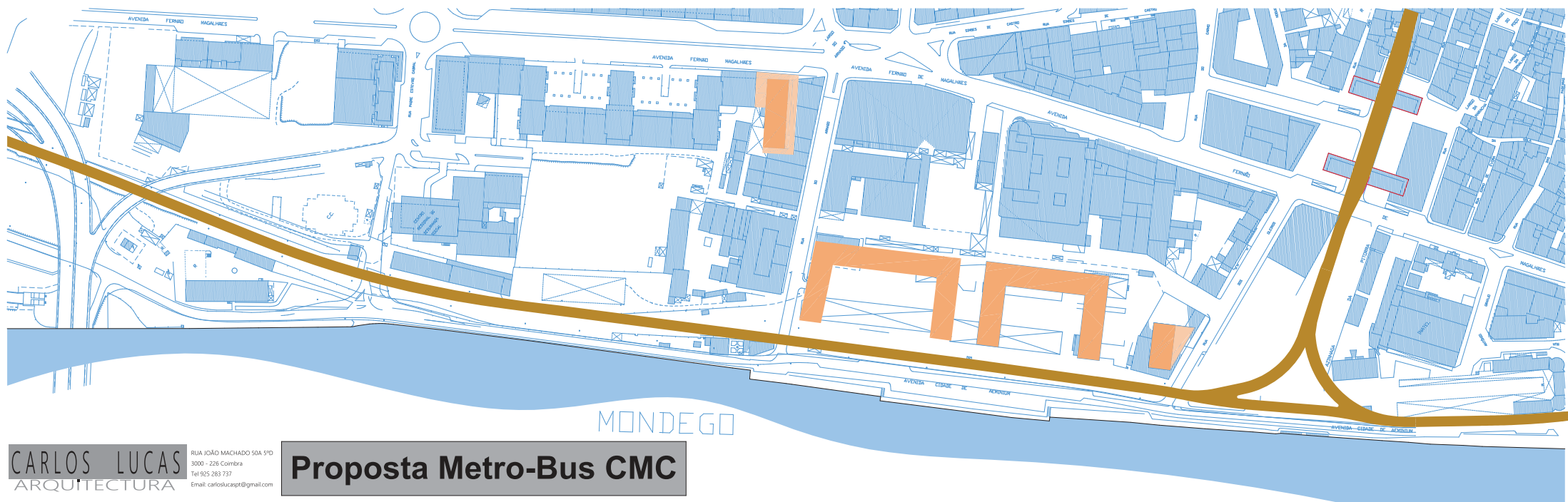








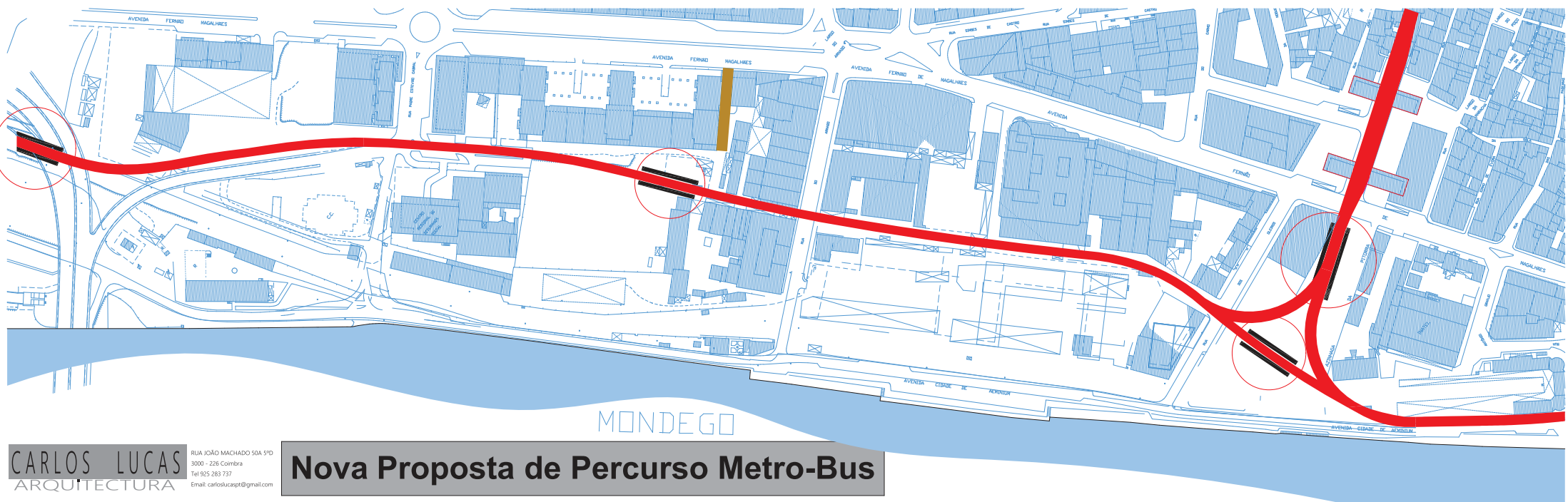




CARLOS LUCAS
ARQUITECTURA

RUA JOÃO MACHADO 50A, 5ºD
3000 - 226 Coimbra
Tel 925 283 737
Email: carloslucaspt@gmail.com

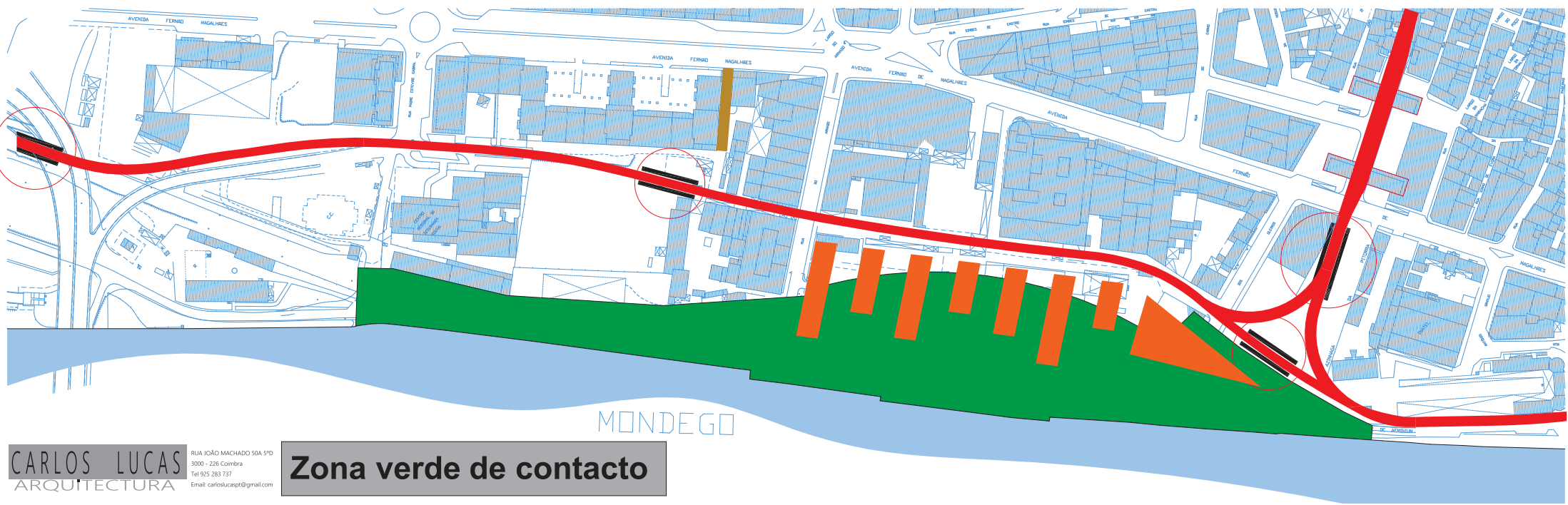
Proposta Metro-Bus CMC



CARLOS LUCAS
ARQUITECTURA

RUA JOÃO MACHADO 50A 5ºD
3000 - 226 Coimbra
Tel 925 283 737
Email: carloslucaspt@gmail.com

Nova Proposta de Percurso Metro-Bus



CARLOS LUCAS
ARQUITECTURA

RUA JOÃO MACHADO 50A, 5ºD
3000 - 226 Coimbra
Tel 925 283 737
Email: carloslucaspt@gmail.com

Zona verde de contacto

Resposta a Discussão Pública – Carlos Lucas

São propostas alterações ao traçado do MetroBus, bem como outra abordagem urbanística para a frente de rio

Antes de mais convém recordar que a presente proposta, é uma tentativa de introduzir coerência ao conjunto de intervenções em curso, algumas das quais com projetos de execução feitos, e outras já em fase de obra. Estão neste caso as obras de requalificação dos muros do rio, e as obras de implementação do MetroBus.

Qualquer alteração proposta, teve que ser devidamente ponderada face ao seu custo/ benefício, pois qualquer alteração aos projetos e obras em curso traduzir-se-á em atrasos significativos, com elevados custos (não só financeiros) para a cidade.

Assim, face ao desafio que nos foi colocado de considerar a Av. Aemínium como um eixo predominantemente pedonal, procurámos avaliar e resolver as consequências que isso teria na sua área envolvente e, considerando que alguns processos em curso para a zona não estão ainda consolidados, aproveitámos para sugerir algumas alterações com vista a uma melhor integração na malha urbana.

Alterações ao traçado do MetroBus

Durante o processo de estudo da implementação do metro, foram estudadas pelos nossos serviços e pela MetroMondego algumas variantes ao traçado, nomeadamente a possibilidade de este passar pela Av. Fernão de Magalhães. Apesar de essa localização apresentar algumas vantagens, nomeadamente a de aproximar mais a oferta da procura, essa solução não foi então validada pela CMC. Neste momento, face ao estado dos trabalhos, a manutenção do traçado do metro foi uma das condicionantes à partida para este estudo.

Abordagem urbanística para a frente de rio

Dadas as condicionantes existentes, as quais incluíram também as obras de requalificação dos muros, ficam à partida condicionadas as tipologias de abordagem possíveis de relação do rio com a margem. Ficam assim à partida excluídas opções de naturalização desta margem, pese embora esta apresente características mais urbanas que eventualmente levariam a excluir essa opção. Por outro lado, a proximidade do centro histórico, bem como de áreas consolidadas de génese mais recente, não recomendariam a importação de modelos oriundos de outros contextos urbanos ou de outras latitudes como os exemplos apresentados, os quais terão pouco a ver com o centro histórico ou com o rio desta cidade.

Conclusão

As questões agora colocadas apresentam-se extemporâneas face aos objetivos subjacentes ao presente estudo. Estando já em fase de obra a implementação do MetroBus e a de

requalificação dos muros do rio, **o estudo urbanístico teve como condicionante a manutenção dos projetos existentes**, com o mínimo de ajustes decorrentes da adaptação ao uso pedonal da marginal, com incidência em alguns pormenores de arranjos exteriores adjacentes ao canal metro, e nos sistemas de semaforização.

#208267: Participação_Consulta Pública_Frente de Rio – Margem Direita_Carlos Pinheiro

The Basics

Id: **208267**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **Carlos Pinheiro**
<ccarlos.ppinheiro@gmail.com>
Cc:
AdminCc:

Anexos

Consulta Pública_Frente de Rio – Margem Direita_Carlos Pinheiro.pdf

- Sat Feb 12 03:06:19 2022 (1019.4KiB) por Carlos Pinheiro <ccarlos.ppinheiro@gmail.com>

More about the requestors

Carlos Pinheiro <ccarlos.ppinheiro@gmail.com> [User Summary](#)

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#) [Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

208267	Participação_Consulta Pública_Frente de Rio – Margem Direita_Carlos Pinheiro	open
---------------	---	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- Todos**
- Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:
Owner:
Prazo:

Save

Datas

Criado: **Sat Feb 12 03:06:19 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Mon Feb 14 16:45:29 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Mon Feb 14 16:45:29 2022 por c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Ticket in

Histórico

Sat Feb 12 03:06:19 2022

Carlos Pinheiro <ccarlos.ppinheiro@gmail.com> - Ticket criado

Subject: Participação_Consulta Pública_Frente de Rio – Margem Direita_Carlos Pinheiro

Date: Sat, 12 Feb 2022 03:05:55 +0000

To: geral@cm-coimbra.pt

De: "Carlos Pinheiro" <ccarlos.ppinheiro@gmail.com>

Bom dia,

Exmo Sr. Presidente da Câmara Municipal de Coimbra

Eu, Carlos jorge do Carmo Pinheiro, portador do documento de identificação civil nº 11480000, nascido a 20-10-1979 e residente no município na rua dona Leonor, lt 8, 1º Esq - 3040-016 Coimbra anexo a este email a minha participação à consulta pública referente ao Plano Municipal para a 'Frente de Rio – Margem Direita'.

Sem mais de momento resta-me agradecer a disponibilidade
Carlos Pinheiro
tlm - 918556841

Message body not shown because it is not plain text.

Sat Feb 12 03:06:20 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 14 11:44:52 2022

eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE

Mon Feb 14 11:44:52 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 14 15:17:05 2022

h_terencio (Helena Terêncio) - Queue alterado de DPEE para DEPE

Mon Feb 14 15:17:05 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 14 16:45:29 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Status changed from 'new' to 'open'

Mon Feb 14 16:45:29 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)

Mon Feb 14 16:45:29 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Identificação do participante:

Nome: Carlos Jorge do Carmo Pinheiro

Nº cartão do cidadão: 11480000

Formação: Arquitectura/Urbanismo

Ao Exmo Sr. Presidente da Câmara Municipal de Coimbra

Introdução:

A proposta denominada “Frente de Rio – Margem Direita” agora em discussão pública é na realidade um compêndio de propostas e momentos que merecem uma discussão real e produtiva.

Antes ainda de passar aos pontos que penso merecerem uma melhor reflexão quero que conste nesta introdução que a cidade provavelmente irá perder mais do que o ganhar na remoção da linha férrea até ao centro da cidade e que colectivamente deveríamos exigir soluções de futuro e não remendos do passado.

Análise:

Ponte de Santa Clara -> Estação Nova

Uma vez que a proposta se intitula “Frente de Rio – Margem Direita (Entre a Ponte de Santa Clara e a Ponte Açude)” tenho pena que não tenhamos de facto uma proposta até à ponte de Santa Clara e que se pare na estação nova.



Deveria propor-se a intervenção na totalidade da frente de rio e não “talha-la” na estação como se não fizesse parte do mesmo conjunto urbanístico.

Cruzamento 'T'

No gesto mais vincado em termos de mobilidade que este programa tem estranho não ver qualquer referencia a este espaço em termos programáticos.

É um espaço de confluência, de encontros, transbordos, chegadas e partidas para zonas distintas da cidade e isso deveria ser evidente no esforço que o desenho urbano transmite.

Numa zona onde se inicia um eixo fortíssimo a ligar o rio à câmara municipal temos 2 praças icónicas na cidade, o conhecido bota-abaixo (onde se situa a loja do cidadão) e a praça 8 de Maio. Não faria sentido ponderar uma nova praça que remate este gesto de aproximação da cidade ao rio?



Parece-me que sim.

Nova ponte

Não sendo de todo contra a ponte nem contra o gesto de desenho indicativo enquanto instrumento de apontamento para um futuro que pode ser mais ou menos distante, tenho algumas criticas a fazer ao onde e ao como.

Podemos tecer vários cenários, mas uma ponte será sempre um elemento físico que permite transpor um obstáculo entre dois pontos e aí entramos na ambiguidade desta proposta.

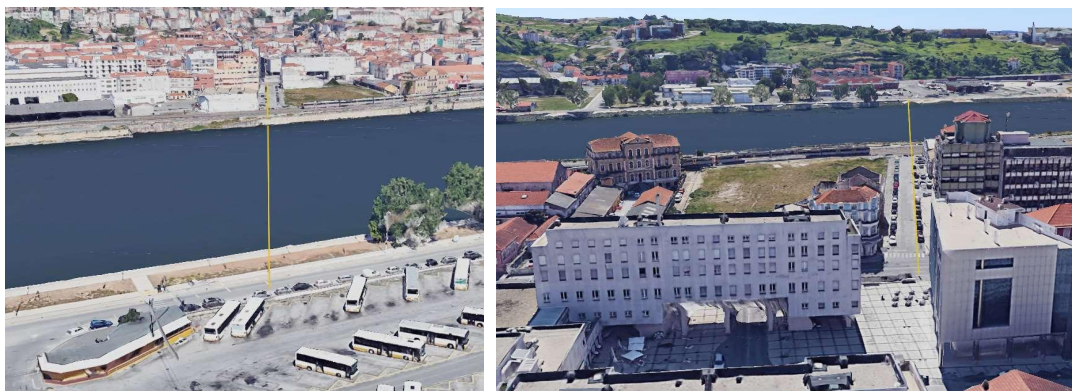
Que pontos queremos ligar?

A única coisa que explica é que é no prolongamento da rua dos Oleiros, mas porquê nesta rua? Porque não na avenida central? Ou na rua do Arnado?

Não sabemos.

Utilizar o prolongamento da rua dos Oleiros faz com que o 2º ponto a ligar seja algo na margem esquerda, mas que algo é esse?

Não é a entrada dos SMTUC (até porque nas intenções do Somos Coimbra está a vontade de realocar os SMTUC e como tal não faria sentido vincular uma ponte a algo transitório). Também não é a entrada da Escola Silva Gaio, então é o quê?



Fazer uma ponte oblíqua ao rio, implicando que tenha que se fazer mais 50 ou 70 metros de tabuleiro sem uma razão concreta parece-me gratuito e imponderado.

Nesse sentido penso que será mais sensato manter a vontade da existência da ponte mas que devemos reequacionar o onde e o como.

Por fim podemos ler na memória descritiva o seguinte:

“A ponte prevê apenas a faixa MetroBus e um só passeio do lado Sul. Contudo, se no futuro vier a revelar-se indispensável uma nova ligação rodoviária à cota baixa, isso poderá ser feito a partir da Rua dos Oleiros. Caso venha a ser necessária essa travessia, sugere-se a sua partilha com o canal MetroBus como forma de reduzir a dimensão, (o custo) e o impacto no local da futura ponte. Embora a travessia rodoviária permitisse aliviar as existentes parece-nos, contudo, que dada a centralidade do local, ela poderá ser demasiado apetecível como alternativa, introduzindo um tráfego significativo numa zona que se quer de lazer, e originando uma rotura funcional com impacto negativo na marginal. Cabe também aqui ponderar se será desejável facilitar os acessos rodoviários ao centro da cidade, ou se será desejável equacionar outras alternativas mais sustentáveis assentes na requalificação e melhoria da oferta de transportes públicos.”

Gostaria que o executivo fosse cristalino não dando margem em exercícios especulativos à possibilidade de o automóvel reconquistar este espaço da cidade.

Espaço pedonal

A imagem que o desenho nos passa mostra uma zona pedonal consistente ao longo do espaço, com o passeio desenhado a régua e esquadro mantendo uma largura uniforme demonstrando a inexistência de espaços diferentes, de momentos diferentes e velocidades diferentes.

Estava à espera de ver zonas mais largas que possam acolher equipamentos, esplanadas, espaços de estar e espaços de circular.

Espero que essa vontade seja refletida numa fase posterior.

Zonas Cicláveis

Por fim uma falha por omissão que espero vir a ser rectificada.

Uma intervenção numa área tão grande do espaço urbano com novas zonas residenciais, correcções de vias, novas edificações, realinhamento de quarteirões, etc. e há apenas a proposta de uma única ciclovia?

E as ciclovias de ligação ao centro da cidade?

É incompreensível.

Conclusão:

Sei que é uma proposta prévia, no entanto será a base de trabalho para o futuro e deve ser a melhor base possível.

Nesse sentido o executivo deve continuar com este rumo que é muito positivo, mas não deve deixar de afinar a proposta, nomeadamente nos seguintes pontos:

- Iniciar o debate sobre o espaço entre a Ponte de Santa Clara e a Estação Nova;
- A zona do cruzamento do Metro-Bus;
- A nova ponte;
- O espaço pedonal;
- Zonas clicáveis.

Carlos Pinheiro
12-02-2022

Resposta a Discussão Pública - Carlos Jorge do Carmo Pinheiro

Antes de mais convém recordar que a presente proposta, é uma tentativa de introduzir coerência ao conjunto de intervenções em curso, algumas das quais com projetos de execução feitos, e outras já em fase de obra. Assim, qualquer alteração proposta, teve que ser devidamente ponderada face ao seu custo/ benefício, pois qualquer alteração aos projetos e obras em curso traduzir-se-á em atrasos significativos, com elevados custos (não só financeiros) para a cidade.

Assim, face ao desafio que nos foi colocado de considerar a Av. Aemínium como um eixo predominantemente pedonal, procurámos avaliar e resolver as consequências que isso teria na sua área envolvente e, considerando que alguns processos em curso para a zona não estão ainda consolidados, aproveitámos para sugerir algumas alterações com vista a uma melhor integração na malha urbana.

Ponte de Santa Clara - Estação Nova (Largo da Portagem)

Considerando a iminência das obras do metro, e atendendo a que a solução aqui preconizada foi já em tempos o resultado de uma aprofundada reflexão conjunta com os nossos serviços, optou-se por manter o projeto do metro, com as devidas adaptações resultantes do projeto e obras de requalificação dos muros do Mondego, e do fecho à circulação da Av. Cidade Aemínium.

Cruzamento 'T'

Também neste caso considerámos não ser indispensável a alteração do projeto existente do metro o que, a verificar-se, atrasaria todo esse o processo, dada a importância e localização desta paragem/ interface. Tanto mais que, consideramos que uma revisão da proposta para esta área dependerá também de elementos de que ainda não dispomos, como por exemplo o destino a dar à Estação Coimbra A, e a implicação que isso poderá ter no espaço público envolvente.

Nova ponte

Quanto à localização da nova ponte proposta, e concretamente a sua opção face às duas (entre outras) alternativas sugeridas consideramos que:

- A opção pela ligação à Rua do Arnado apresentaria algumas vantagens, caso esta ponte se destinasse ao tráfego automóvel, dado ser mais fácil a sua ligação à rede viária. Contudo, não é esse o objetivo da nova ponte, pois consideramos questionável a opção de favorecer os acessos rodoviários ao centro, em prejuízo das ligações pedonais e de transportes públicos. Além disso a sua função como ligação pedonal, seria já demasiado excêntrica na sua ligação à baixa (histórica) da cidade.

- Quanto à sua localização na continuidade da via central, considerámos que, por um lado não apresentaria vantagens significativas na ligação pedonal ao Bota Abaixo, e por outro lado obrigaria a alterações significativas no conjunto de paragens do interface em T, atrasando o

projeto e obra do metro, interferindo eventualmente com o funcionamento do metro caso haja desfasamento temporal nas intervenções, e dificultando a sua futura ligação à margem esquerda.

- Quanto à sua articulação com a margem esquerda, na ausência de um programa de ocupação digno para essa “varanda” virada para a cidade, apontamos para uma localização que comprometa o mínimo os projetos a desenvolver para essa margem, permitindo alguma área de transição entre o existente que poderá manter-se (Escola Silva Gaio), e a restante ocupação existente a norte que deverá ser substituída.

Espaço pedonal

Quanto à marginal, até pela exiguidade do espaço disponível, optou-se por sugerir uma linha de continuidade no percurso, com alguma simplicidade formal que possa definir uma imagem de conjunto à marginal. Contudo, apesar dessa aposta em linhas de continuidade, mantém-se alguma diversidade nas ligações entre a marginal e o espelho de água, já presentes no projeto de requalificação dos muros. Procurou-se assim conseguir uma imagem homogénea forte, que suporte a diversidade formal existente e projetada para esta frente de rio.

Zonas Cicláveis

Uma rede de ciclovia, tal como as restantes redes de mobilidade apresentam uma hierarquia em função da sua localização e do tipo de utilização a que se destinam.

Incidindo este estudo na marginal, procurou-se que a ciclovia a considerar garantisse estabelecer uma continuidade ao longo da margem do rio, ligando as pontes e as margens.

Contudo, face à evolução da mobilidade no centro da cidade, talvez possam futuramente prever-se mais ligações de ciclovia no conjunto da baixa, nomeadamente avaliadas em articulação com a oferta de circulação automóvel e estacionamento. De momento dado ser o foco deste estudo, a principal preocupação foi que a marginal assegurasse esse grande eixo ciclável.

#211150: ASSUNTO: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

The Basics

Id: **211150**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **Clotilde Neto <maria.clotilde.neto@gmail.com>**
Cc:
AdminCc:

More about the requestors

Clotilde Neto <maria.clotilde.neto@gmail.com> User Summary

Comentários sobre este utilizador:
No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#) [Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

211150	pfonseca (Paulo Fonseca)	ASSUNTO: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita	open
---------------	---------------------------------	--	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:
Owner:
Prazo:

Save

Datas

Criado: **Sex Feb 25 15:04:52 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Mon Feb 28 09:15:07 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Mon Feb 28 09:23:01 2022 por c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Histórico

Sex Feb 25 15:04:52 2022 **Clotilde Neto <maria.clotilde.neto@gmail.com> - Ticket criado**
Subject: ASSUNTO: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita
Date: Fri, 25 Feb 2022 15:04:30 +0000
To: geral@cm-coimbra.pt
De: "Clotilde Neto" <maria.clotilde.neto@gmail.com>

Caro Sr. Presidente,

Saúdo a abertura deste novo executivo em tornar os planos urbanos transparentes e abertos à participação pública.

Após ter analisado os documentos disponibilizados pela CMC, gostaria de manifestar a minha preocupação ao verificar que este plano continua a prever o encerramento de Coimbra-A. Esta estação é demasiado importante para os habitantes da cidade e da região, facto comprovado pelos mais de 1,3 milhões de passageiros anuais. Permite ainda que as pessoas de vários pontos da região cheguem directamente ao centro de Coimbra.

O projecto apresentado permite facilmente preservar a estação e compatibilizar com o sistema de metrobus. Como? O comboio continua a circular no actual canal ferroviário, e o metrobus pode circular na tão falada Variante da Fernão de Magalhães.

A ligação da cidade ao rio poderá ser feita na mesma, por exemplo, com passagens pedonais desniveladas. Estas soluções são adoptadas em muitas outras cidades europeias, sem prejuízo da fruição da frente ribeirinha nem da infraestrutura de transporte que é tão importante para conferir centralidade à Baixa de Coimbra.

Com os melhores cumprimentos,

Maria Clotilde Cavaco Andrade Neto

Sex Feb 25 15:04:52 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Sex Feb 25 17:22:19 2022 **eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE**

Sex Feb 25 17:22:19 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Mon Feb 28 09:14:36 2022 **acipriano (Ana Cipriano) - Comentários adicionados**
RT-Send-CC: carlos.duarte@cm-coimbra.pt, h_terencio@cm-coimbra.pt

À DEPE, na ausência da Sra. Diretora do DPEE, em gozo de férias.

Mon Feb 28 09:14:37 2022 **The RT System itself - Outgoing email about a comment recorded**

Mon Feb 28 09:15:07 2022 **acipriano (Ana Cipriano) - Status changed from 'new' to 'open'**

Mon Feb 28 09:15:08 2022 **acipriano (Ana Cipriano) - Queue alterado de DPEE para DEPE**

Mon Feb 28 09:15:08 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Mon Feb 28 09:23:01 2022 **c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)**

Mon Feb 28 09:23:01 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Resposta a Discussão Pública - Clotilde Neto

São propostas alterações ao traçado do MetroBus, bem como a manutenção da linha férrea entre as estações de Coimbra B e Coimbra A.

Manutenção da Linha férrea

A manutenção desse troço da Linha férrea é uma questão que tem sido amplamente discutida, mas no caso particular de Coimbra apresenta o grave inconveniente de constituir uma barreira que separa a cidade do rio. Essa barreira não poderá ser eliminada adequadamente pela utilização de passagens de peões desniveladas as quais, para além dos impactos negativos na imagem da frente rio, seriam sempre um obstáculo ao pleno desfrute da marginal e do rio.

Nos inícios dos anos 90 do séc. passado, chegámos a estudar a possibilidade de enterrar a linha, como única forma a garantir a relação com o rio. Contudo, com o surgimento da possibilidade de instalar um metro de superfície, considerou-se que os enormes custos do enterramento da linha férrea deixariam de se justificar, pois com o metro a ligar a Coimbra B e a Lousã/ Serpins, passaria a haver uma duplicação da oferta para a mesma procura.

A substituição da linha férrea pelo MetroBus, se por um lado constitui um importante desafio de garantir uma oferta adequada na articulação com a rede ferroviária em Coimbra B, por outro lado isso será compensado por uma melhor distribuição dos utentes pelos vários pontos de destino da cidade através de uma via dedicada, evitando assim outros transbordos ou tempos de espera.

Alterações ao traçado do MetroBus

Durante o processo de estudo da implementação do metro, foram estudadas pelos nossos serviços e pela MetroMondego algumas variantes ao traçado, nomeadamente a possibilidade de este passar pela Av. Fernão de Magalhães. Apesar de essa localização apresentar algumas vantagens, nomeadamente a de aproximar mais a oferta da procura, essa solução não foi então validada pela CMC, por poder “implicar desvantagens na circulação rodoviária e nos transportes rodoviários”.

Conclusão

As questões agora colocadas apresentam-se extemporâneas face aos objetivos subjacentes ao presente estudo. Estando já em fase de obra a implementação do MetroBus, **o estudo urbanístico teve como condicionante a manutenção do projeto existente**, com o mínimo de ajustes decorrentes da adaptação ao uso pedonal da marginal, com incidência em alguns pormenores de arranjos exteriores adjacentes ao canal metro, e nos sistemas de semaforização.

Qualquer outra alteração a considerar no projeto/ obra do MetroBus, terá como consequência atrasos significativos e elevados custos acrescidos, com consequências bastante penosas para a cidade.

#209892: Estudo Urbanístico Frente de Rio – Margem Direita

The Basics

Id: **209892**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **David Custódio**
<davidlacustodio@gmail.com>
Cc:
AdminCc:

More about the requestors

David Custódio
<davidlacustodio@gmail.com> **User Summary**

Comentários sobre este utilizador:
No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#)
[Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

	Estudo	
pfonseca	Urbanístico	
209892 (Paulo	Frente de Rio	open
Fonseca)	– Margem	
	Direita	

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:
Owner:
Prazo:

Save

Datas

Criado: **Sat Feb 19 14:17:49 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Mon Feb 21 12:08:45 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Mon Feb 21 12:08:45 2022 por c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:
Depende em por:
Parents:
Filhos:
Refers to:
Referred to by:
 Ticket in

Histórico

Sat Feb 19 14:17:49 2022

David Custódio <davidlacustodio@gmail.com> - Ticket criado

Subject: Estudo Urbanístico Frente de Rio – Margem Direita

Date: Sat, 19 Feb 2022 14:17:09 +0000

To: geral@cm-coimbra.pt

De: "David Custódio" <davidlacustodio@gmail.com>

assunto: Estudo Urbanístico Frente de Rio – Margem Direita

Exmo Sr. Presidente da Câmara Municipal,

É com muito agrado que vejo uma importante parte da cidade ser resgatada para usufruto dos cidadãos. Oportunidades como esta de remodelar uma área tão grande e central são raras portanto é importante reunir em seu torno o conhecimento que existe em Coimbra mas sobretudo ver os bons exemplos de outras cidades europeias.

É precisamente olhando lá para fora vemos que as cidades têm olhado para a mobilidade em bicicleta não apenas como uma actividade de lazer mas sobretudo como um transporte com todas as vantagens que se lhe reconhece. É por isso fundamental retirar todas as barreiras quanto possíveis à adopção da bicicleta e uma dessas barreiras é a segurança; se o ciclista não se sentir seguro usará outro meio de transporte. Uma das maneiras de aumentar a segurança é ter vias segregadas do tráfego automóvel bem como do pedonal e sempre que possível priorizar as ciclovias nos cruzamentos com outras vias.

Posto isto gostaria de deixar as minhas apreciação ao estudo apresentado:

Na rotunda junto à ponte açude vemos uma rotunda onde a ciclovia entra para dentro da rotunda para "sair" novamente: parece-me ser uma abordagem que retira fluidez à circulação e que uma vez mais dá prioridade ao automóvel. Alternativamente podia-se adoptar uma rotunda com dois anéis (ciclovias no anel de fora) como se vê bastante nas cidades holandesas.

Melhor ainda seria uma solução ao estilo "rails for trails" em que a ciclovia seguia da estação Coimbra B paralelamente à via do metrobus até ao centro (idealmente até à Lousã), resolvendo assim a questão dos transbordos para quem quisesse deixar a sua bicicleta em Coimbra B ou lá alugar uma.

Lamento ainda a não inclusão de uma ciclovia até à loja do cidadão novamente paralela à via do MetroBus.

Se quanto à orografia de Coimbra pouco podemos fazer podemos sim pensar em formas de a contornar e criar uma ciclovia paralela ao trajecto do MetroBus, no antigo traçado do comboio, é uma vitória rápida pois tipicamente são traçados com pouca inclinação e que atravessa grande parte da cidade.

Obrigado pela atenção,
com os melhores cumprimentos,
David Custódio

Sat Feb 19 14:17:49 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 21 11:36:31 2022

eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE

Mon Feb 21 11:36:31 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 21 11:49:04 2022

h_terencio (Helena Terêncio) - Queue alterado de DPEE para DEPE

Mon Feb 21 11:49:04 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 21 12:08:45 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Status changed from 'new' to 'open'

Mon Feb 21 12:08:45 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)

Mon Feb 21 12:08:45 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Resposta a Discussão Pública - David Custódio

São propostas alterações à ciclovia e novas ciclovias.

Alteração à ciclovia

É proposto alterar o traçado da ciclovia no troço que atravessa a rotunda a norte da Ponte Açude, de forma a evitar esses dois atravessamentos da faixa rodoviária. Esse atravessamento pela placa central da rotunda deveu-se à difícil concordância de cotas de acesso aos acessos inferiores da ponte, o que levou a que o traçado da ciclovia se afastasse da mesma. **Se com o desenvolvimento do projeto isso se revelar desnecessário, a nova ciclovia ligará ao troço já existente, evitando assim o atravessamento da placa central da rotunda conforme o sugerido.**

Novos traçados de ciclovia

O presente estudo incidiu sobre a Av. Cidade de Aemínium (Marginal), pelo que a principal preocupação foi a de que este eixo fosse sobretudo destinado a peões e bicicletas, com o máximo de condições de segurança. Por esse motivo, e até pela urgência com que este trabalho foi realizado dado estarem obras já em curso, não foram aqui estudadas outras novas ligações de ciclovia, até porque não está ainda definida essa rede na baixa da cidade.

Atendendo a que neste estudo, se prevê uma maior permeabilidade de arruamentos ligando à marginal, também não ficarão comprometidas, logo que se justifique, as ligações a uma futura rede de ciclovias que possa ligar diretamente ao centro da cidade, nomeadamente ao Arnado e à Loja do Cidadão, devendo nesse caso também aqui se necessário, suprimir-se alguns lugares de estacionamento.

#211380: Discussão Pública do Estudo Urbanístico para a Frente de Rio da Margem Direita do Mondego

The Basics

Id: **211380**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **Pereira da Silva**
<homepereiradasilva@gmail.com>
Cc:
AdminCc:

More about the requestors

Pereira da Silva
<homepereiradasilva@gmail.com> [User Summary](#)

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#) [Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

211380	pfonseca (Paulo Fonseca)	Discussão Pública do Estudo Urbanístico para a Frente de Rio da Margem Direita do Mondego	open
---------------	---------------------------------	--	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:

Owner:

Prazo:

Save

Datas

Criado: **Sat Feb 26 18:33:23 2022**

Starts: **Not set**

Started: **Mon Feb 28 11:36:56 2022**

Último Contacto: **Not set**

Prazo: **Not set**

Fechado: **Not set**

Updated: **Mon Feb 28 11:41:15 2022 por c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Ticket in

Histórico

Sat Feb 26 18:33:23 2022

Pereira da Silva <homepereiradasilva@gmail.com> - Ticket criado

Subject: Discussão Pública do Estudo Urbanístico para a Frente de Rio da Margem Direita do Mondego

Date: Sat, 26 Feb 2022 18:33:13 +0000

To: geral@cm-coimbra.pt

De: "Pereira da Silva" <homepereiradasilva@gmail.com>

Exmo. Senhor Presidente da Câmara Municipal de Coimbra

Tendo em conta o início do Estudo Urbanístico em título, deve-se desde já, saudar a iniciativa Camarária e o pedido expresso de sugestões. Apresentam algumas ideias para a área em estudo, mas no entanto, não cortam com a falta de Ambição, que a C.M.C. tem tido durante o presente século.

As linhas mestres das intervenções que são apresentadas ao longo da área em estudo, são paliativos e não intervenções de fundo.

Assim, sugiro o seguinte:

1- Que enquanto não for executado o Anel Rodoviário da Pedrulha e sua ligação à Geria, através dos campos do Mondego com passagem por cima da linha dos comboios, o trânsito na Marginal Direita, continue entre a Estação de Coimbra B e a Rua do Arnado

2- A Rua dos Hotéis Vila Galé e Dona Inês, seja continuada até à Rua do Arnado (este projeto já está previsto há longos anos, não pode ser esquecido)

3- Ligar a Rua do Arnado até à Rua António Granjo, passando junto à Critical Software e por trás dos Correios, seguindo de seguida nos terrenos da antiga Triunfo e pelos terrenos da Cooperativa Mondego, sem tocar o edifício antigo, junto à linha da CP. A via terminará na António Granjo em que o Quarteirão dos Hotéis Bragança e Oslo dará origem a uma rotunda

4- A Rua da Sota, deve ser finalmente concluída, tendo que haver algumas demolições imprescindíveis ao reperfilamento do arruamento. O perfil transversal deve permitir trânsito nos dois sentidos

5- Entre a Rua proposta no ponto 3 e o Rio Mondego deve ser implantada uma Zona exclusivamente Pedonal, exceção à passagem do M.M.

6- No seguimento do ponto anterior, na Portagem e até à Estação Nova só passaria também o M.M. e eventualmente os S.M.T.U.C.

(Transportes destinados à margem esquerda). Como é evidente, terá de ser acautelado o acesso ao Hotel Astória e à Sanfil

7- Fora do contexto, mas aproveitando também as obras do M.M. a Avenida da Lousã devia finalmente ser executada e atendendo a que os carris foram levantados, ser prolongada até à Circular Externa, perto da Escola Alice Gouveia.

Conclusão: o Concelho de Coimbra, não pode apenas mudar de discurso ficando tudo na mesma. Ou existe ambição, na resolução dos problemas viários da zona ou então, com tantos fundos comunitários de que se fala, vamos continuar num marasmo e Coimbra vai perdendo cada vez mais o seu papel na zona centro, para outros .

Ao dispor para debater as questões, apresento os meus respeitosos cumprimentos.

Fernando Pereira da Silva
Engenheiro Civil

Sat Feb 26 18:33:23 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 28 10:44:13 2022

eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE

Mon Feb 28 10:44:14 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 28 11:36:41 2022

acipriano (Ana Cipriano) - Comentários adicionados

RT-Send-CC: h_terencio@cm-coimbra.pt

À DEPE, na ausência da Sra. Diretora do DPEE em gozo de férias.

Mon Feb 28 11:36:41 2022

The RT System itself - Outgoing email about a comment recorded

Mon Feb 28 11:36:56 2022

acipriano (Ana Cipriano) - Status changed from 'new' to 'open'

Mon Feb 28 11:36:56 2022

acipriano (Ana Cipriano) - Queue alterado de DPEE para DEPE

Mon Feb 28 11:36:56 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 28 11:41:15 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)

Mon Feb 28 11:41:15 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Resposta a Discussão Pública - Fernando Pereira da Silva

Antes de mais convém recordar que a presente proposta, é uma tentativa de introduzir coerência ao conjunto de intervenções em curso, algumas das quais com projetos de execução feitos, e outras já em fase de obra. Assim, qualquer alteração proposta, teve que ser devidamente ponderada face ao seu custo/ benefício, pois qualquer alteração aos projetos e obras em curso traduzir-se-á em atrasos significativos, com elevados custos (não só financeiros) para a cidade.

Assim, face ao desafio que nos foi colocado de considerar a Av. Aemínium como um eixo predominantemente pedonal, procurámos avaliar e resolver as consequências que isso teria na sua área envolvente e, considerando que alguns processos em curso para a zona não estão ainda consolidados, aproveitámos para sugerir algumas alterações com vista a uma melhor integração na malha urbana.

1- Manutenção do trânsito entre Coimbra B e a Rua do Arnado

Atendendo a que a barreira da linha férrea irá desaparecer, a manutenção do trânsito entre Coimbra B e a Rua do Arnado, iria fazer com que essa fosse a ligação rodoviária privilegiada para a margem esquerda, do trânsito proveniente da Baixa, Arnado, Av. Fernão de Magalhães, e dos eixos R. da Sofia/ Av. Sá da Bandeira. Isso seria obviamente incomportável para o tabuleiro inferior da Ponte Açude, e originaria fluxos contínuos de tráfego ao longo desse troço da Marginal, comprometendo assim o seu uso como zona de recreio e lazer.

2- Ligação da Rua Abel Dias Urbano à Rua do Arnado

Esta ligação está prevista no presente estudo urbanístico num troço reto eliminando a torção antes considerada a sul.

3- Ligação da Rua do Cais da Estação à Rua do António Granjo

Esta ligação não foi considerada no presente estudo urbanístico, dado interferir com compromissos urbanísticos em curso para os terrenos da antiga Triunfo. Esta ligação apresentaria ainda o inconveniente de atravessar o interface do MetroBus.

4- Abertura de trânsito nos dois sentidos na Rua da Sota

Essa intervenção, em tempos considerada, conflitua com as atuais preocupações de preservação do património histórico por obrigar a demolições consideráveis na Baixa da cidade. Além das demolições que seriam indispensáveis, resultaria ainda um diálogo difícil com os arruamentos que vindos da baixa a nascente, desaguam na Rua da Sota. Por outro lado, o próprio perfil do arruamento, seria pouco adequado em termos altimétricos, dadas as pré-existências a manter.

5- Área pedonal junto ao edifício da Cooperativa Agrícola e terrenos da antiga Triunfo até ao Rio

Essa área deverá ser pedonal e ciclável, para além de garantir os traçados do MetroBus e respetivas paragens.

6- Largo da Portagem

Entre a estação de Coimbra A e o Largo da Portagem, mantém-se a solução do Metro Mondego, com as adaptações decorrentes da ligação à Av. Aemínium agora prevista como zona pedonal e ciclável.

7- Prolongamento da Av. Da Lousã até à circular externa.

Embora seja de facto fora do âmbito do presente estudo, informamos que a ligação da futura Av. da Lousã à circular (Av. Fernando Namora), já está a ser considerada noutros estudos em curso.

#211795: Participação pública no Estudo Urbanístico Frente de Rio – Margem Direita entre a Ponte de Santa Clara e a Ponte Açude

The Basics

Id: **211795**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **Filipe Lavrador <filipe.lavrador@netcabo.pt>**
Cc:
AdminCc:

Anexos

Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita - Filipe Lavrador.pdf

- Tue Mar 01 00:51:53 2022 (505.4KIB) por Filipe Lavrador <filipe.lavrador@netcabo.pt>

More about the requestors

Filipe Lavrador <filipe.lavrador@netcabo.pt> [User Summary](#)

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#) [Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

pfonseca 211795 (Paulo Fonseca)	Participação pública no Estudo Urbanístico Frente de Rio – Margem Direita entre a Ponte de Santa Clara e a Ponte Açude	open
--	---	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- Todos**
- Unprivileged**

Reminders

New reminder:
Subject:
Owner:
Prazo:

Save

Datas

Criado: **Tue Mar 01 00:51:53 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Thu Mar 03 10:04:44 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Thu Mar 03 10:04:44 2022 por c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Ticket in

Histórico

Tue Mar 01 00:51:53 2022 **Filipe Lavrador <filipe.lavrador@netcabo.pt> - Ticket criado**
Subject: Participação pública no Estudo Urbanístico Frente de Rio – Margem Direita entre a Ponte de Santa Clara e a Ponte Açude
Date: Tue, 1 Mar 2022 00:51:46 +0000
To: "geral@cmcoimbra.pt" <geral@cmcoimbra.pt>
De: "Filipe Lavrador" <filipe.lavrador@netcabo.pt>

Exmo. Sr. Presidente da Câmara Municipal de Coimbra,

Aproveitando a oportunidade de contribuir para a discussão do projeto designado em "assunto", remeto em anexo a minha participação.

Com os melhores cumprimentos
Filipe Lavrador

Message body not shown because it is not plain text.

Tue Mar 01 00:51:54 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Wed Mar 02 12:10:26 2022 **eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE**

Wed Mar 02 12:10:26 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Thu Mar 03 09:50:14 2022 **h_terencio (Helena Terêncio) - Queue alterado de DPEE para DEPE**

Thu Mar 03 09:50:14 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Thu Mar 03 10:04:44 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Status changed from 'new' to 'open'

Thu Mar 03 10:04:44 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)

Thu Mar 03 10:04:44 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

De: Filipe Alexandre Casaca Lavrador
(CC 13270303)

Exmo. Sr. Presidente da C.M.Coimbra
<geral@cm-coimbra.pt >

ASSUNTO: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

Exmo. Sr. Presidente da C.M.Coimbra,

De acordo com o Edital N.º 60/2022, que dá conta da “Abertura do Período de Discussão Pública do Estudo Urbanístico Frente de Rio – Margem Direita (Entre a Ponte de Santa Clara e a Ponte Açude)”, eu, Filipe Alexandre Casaca Lavrador, participo neste procedimento de consulta pública.

Começo, saudando a oportunidade de participar neste ato e esperando que mais cidadãos e instituições o façam, por forma a reforçar a discussão dos planos urbanos, para que sejam cada vez participados e inclusivos.

A frente de rio necessita de uma solução para a sua regeneração. O declínio de inúmeras atividades que ali se instalaram e que hoje abandonaram o território, a par da falta de políticas públicas que promovessem uma visão integrada sobre o que fazer para regenerar este local, arrastou-nos para a situação atual de um dos mais cobiçados espaços da cidade se encontrar tão encravado e vedado à instalação de novas atividades.

A oportunidade de resolver a integração ferroviária na cidade de Coimbra, com o espaço urbano, é única e deve ser colocada ênfase na “cidade que faz a passo”, na cidade que aposta no transporte coletivo, na cidade que escolhe promover os modos suaves de transporte, na cidade que rompe com a arcaica hegemonia automóvel que toldou tantas decisões políticas nas últimas décadas.

Da análise dos documentos disponibilizados pela C.M. Coimbra, ressalvo as seguintes conclusões e observações que apresentarei por tópicos:

1. Via pública e eixos viários

- a) Sublinho com bastante satisfação a consciencialização do excesso de automóveis nas nossas cidades, que degrada a qualidade do espaço público, tal como a opção por eliminar o trânsito automóvel na marginal
- b) Dessa opção, de cercear o espaço ao automóvel, serão inequívocos os ganhos na saúde e na qualidade de vida das populações;
- c) Esta libertação de espaço, será útil ao desenvolvimento de atividades comerciais, culturais, cívicas, entre outras, além de promover o uso de modos suaves de transporte;
- d) Tal como exposto anteriormente, significa a adoção de um equilíbrio o mais favorável possível ao peão e à “cidade que se faz a passo”. Fazer a conjugação acertada implica escolhas e, tal como identificado nos documentos, o automóvel tem de ver o seu espaço cada vez mais limitado, dificultando a sua presença num espaço que deve ser seguro e confortável a todo o cidadão que usa a cidade.

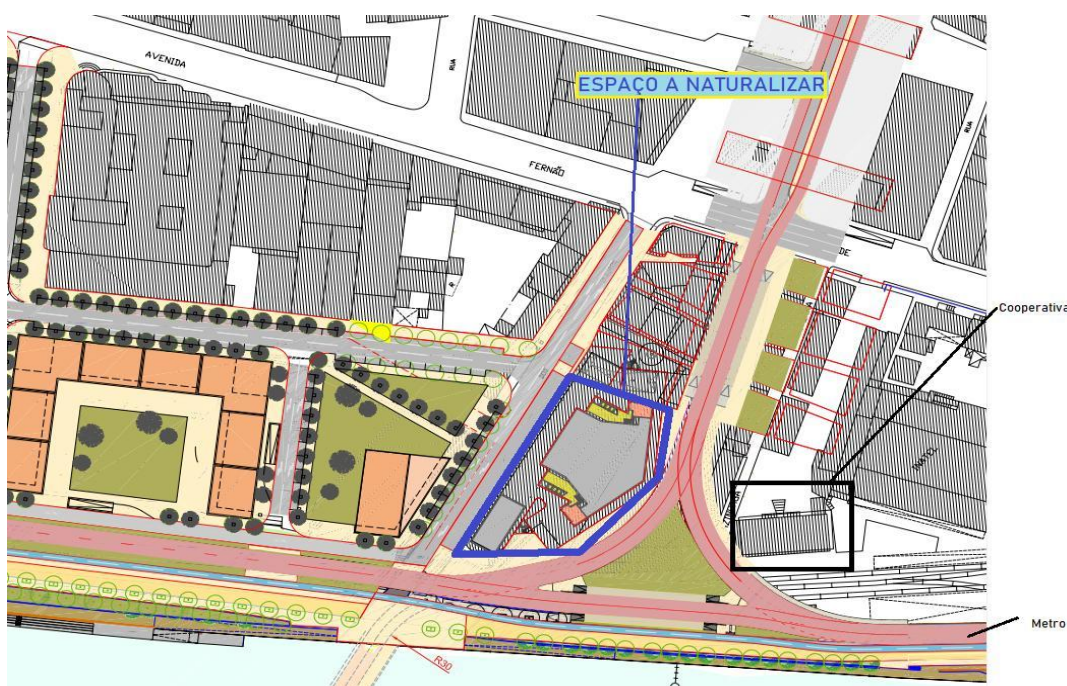
Neste sentido, proponho a disseminação do conceito de “via partilhada” nestes quarteirões eminentemente habitacionais, ou seja, no espaço entre o atual canal da via ferroviária e a Av. Fernão de Magalhães.

Igualmente, proponho que se promova o debate para se encontrar a máxima volumetria (em termos de cêrcea) por forma a não comprometer a “escala humana” que se quer no espaço.

2. Áreas Naturais

- a) Nos espaços vazios da área a regenerar, ou seja, naqueles que não ficarão sujeitos a fins imobiliários, a escolha deverá ser sobre a sua renaturalização, utilizando espécies autóctones e adaptadas ao habitat ribeirinho;
- b) Do anterior, resulta a promoção da biodiversidade pela disposição de um habitat que atraia espécies que poderão ter desaparecido deste local nas últimas décadas, repondo o equilíbrio naturalmente existente e alcançando um ambiente sadio;
- c) Face aos dados que nos foram facilitados, o espaço geral destinado a fim imobiliário ou estritamente viário apresenta uma área superior ao desejável. De facto, o equilíbrio entre “áreas naturais” e “áreas impermeáveis” mostra-se desequilibrado face à pressão humana que se espera gerar nesta zona, devendo-se encontrar alternativas que não passem pela edificação excessiva;

Neste sentido, proponho que se aumente a área sem urbanizar, designadamente no espaço (“quarteirão”) entre a rua dos Oleiros e a Cooperativa de Coimbra enquadrando nesse espaço um mini-refúgio urbano, construído segundo as melhores normas da arquitetura paisagística e do urbanismo, que cumpra funções ambientais, designadamente a promoção da biodiversidade, corredores verdes, promoção de drenagem de águas pluviais e mitigação de ondas de calor.



3. Edifícios (armazéns) degradados da Rua do Arnado

Acerca dos edifícios acima designados, e referido nos documentos sujeitos a consulta pública o seguinte: “No entanto, considerou-se que, embora tenham alguma expressão como conjunto, os edifícios atualmente existentes não nos pareceram de especial valor patrimonial, encontrando-se também desocupados e em mau estado de conservação. “

A tomada de posição quanto ao valor patrimonial dos edifícios carece de fundamentação. É particularmente grave partir-se para uma ação de demolição deste calibre, sem se ter a certeza do que representa aquele espaço. É bastante evidente que se encontram num elevado espaço de degradação e a solução aparentemente mais plausível é a da demolição. Ainda assim, deverão ser encetados todos os esforços para interpretar aqueles edifícios e realmente não deixar lugar para dúvidas quanto ao seu valor patrimonial, nomeadamente o industrial.

Não obstante do seu valor, aquele conjunto poderia facilmente albergar um núcleo destinado a atividades colaborativas de pesquisa ou mesmo de microatividades industriais em espaço urbano. Para aquele e outros espaços do plano da frente rio, reforço a necessidade de se olhar para o edificado enquanto gerador de possibilidade de diversificar a produção da Baixa de Coimbra, “reindustrializando-a”, trazendo vida, trabalhos qualificados que não assentem unicamente do setor dos serviços.

Exemplos de aproveitamento de edifícios industriais para esse fim abundam pelo país, salvaguardando o legado de uma estrutura industrial que se perdeu, mas cujo símbolo continuou de pé para contar a história.

A História também se faz com símbolos, não apenas com documentos.

4. Integração da (nova) estação rodoviária / centro coordenador de transportes

Observo, com preocupação, a falta de solução para a estação rodoviária: a sua integração na cidade, a sua integração no sistema modal de transportes, a oportunidade que se teria ao englobar esse projeto neste projeto da frente rio.

É bastante oportuno referi-lo, aqui, porque Coimbra necessita de conferir uma maior qualidade e capacidade à sua principal infraestrutura rodoviária de transporte coletivo. A estação rodoviária, para serviços interurbanos, expressos nacionais e internacionais, necessita igualmente de uma ligação à rede ferroviária regional e de longo curso.

O canal do metrobús, passando bem perto, deveria incluir paragem para servir esta infraestrutura.

5. Acessibilidade por transporte público

Neste ponto, apresento unicamente o meu completo repúdio ao desmantelamento do acesso ferroviário à cidade de Coimbra, designadamente com o fim da ligação ferroviária entre Coimbra-B e Coimbra e o encerramento dos serviços desta última estação, vulgo Estação Nova.

O comboio tem de estar no centro das cidades.

Ponto.

No caso de Coimbra, essa necessidade é particularmente importante e necessária, pelo facto da cidade concentrar uma rede regional ferroviária que faz da estação de Coimbra, o seu ponto de convergência: Aveiro, Guarda/S. Comba Dão, Figueira da Foz e Entroncamento/Pombal possuem eixos ferroviários frequentes que penetram no interior da cidade, permite que as pessoas de vários pontos da região cheguem diretamente ao centro de Coimbra e liguem diretamente a vários destinos por via da densa rede dos SMTUC junto da Estação Nova.

Esta é uma estação demasiado importante para os habitantes da cidade e da região, facto comprovado pelos mais de 1,3 milhões de passageiros anuais.

Proponho, por isso, uma alternativa a este projeto que salvaguarde o acesso ferroviário, preservar a estação, regenerar a frente rio e compatibilizar com o sistema de metrobus.

Com o comboio a continuar a circular no atual canal ferroviário e o metrobus a circular numa Variante pela Av. Fernão de Magalhães, consegue-se também tornar o percurso deste metrobus mais central, o que é essencial a um transporte de “detalhe fino”, colocando-se perto das populações servidas. Reparem em Lisboa: do Cais do Sodré a Algés o elétrico articulado (200 lugares) circula pelo interior da cidade com várias paragens, enquanto o comboio efetua 3 paragens intermédias. Trocar o comboio pelo elétrico colocaria logo a questão “quando chega um comboio, como se colocam todos aqueles passageiros num veículo cuja capacidade é um terço a do comboio?”

A regeneração da frente rio deverá equacionar uma profusão de passagens pedonais desniveladas, ou até a adoção de um sistema de semi-trincheira para o caminho-de-ferro. Estas soluções são adotadas em muitas outras cidades europeias, como Madrid ou Lyon, sem prejuízo da fruição da frente ribeirinha nem da infraestrutura de transporte que é tão importante para conferir centralidade à Baixa de Coimbra, sem que a mesma constitua uma cicatriz irreparável.

Existem recursos, fundos e capacidade técnica para o fazer.

Conclusão

Face ao estado de degradação do conjunto urbano entre a Av. Fernão de Magalhães e o rio Mondego, é mais do que evidente a necessidade de intervir naquele espaço por forma a aumentar a qualidade de vida das populações e promover a cidade enquanto espaço urbano digno.

A assunção de que o excesso de automóveis estragou as nossas cidades, está bem presente neste plano, alcançando-se algumas intervenções que se pugnam por dificultar a penetração do automóvel neste espaço e promover uma “cidade feita a passo”.

A adoção de mais intervenções que reforcem o papel ambiental do espaço, naturalizando-o o mais possível, para mitigar o efeito das ondas de calor e das alterações climáticas, sumir o carbono e promover a restauração de um habitat ribeirinho com a sua biodiversidade natural.

Analisar as possibilidades para o reaproveitamento dos edifícios para a instalação de microindústrias urbanas e de indústrias criativas, que diversifiquem o paradigma de cidade dos serviços que a Baixa se tornou.

Aproveitar o plano de frente rio para intervir na melhoria do espaço da estação de autocarros interurbanos, nacionais e internacionais, ligando-a à rede de transportes ferroviária regional e nacional.

A resolução da cicatriz ferroviária deve ser feita no sentido de preservar o acesso ferroviário pesado à estação ferroviária de Coimbra (Estação Nova), sem prejuízo da presença do metrobus que deverá circular pela Av. Fernão de Magalhães, mais próximo do público-alvo deste transporte.

Agradecendo a oportunidade, endereço os melhores cumprimentos,

Filipe Alexandre Casaca Lavrador (CC 13270303)

1 de março de 2022.

Resposta a Discussão Pública – Filipe Lavrador

Via pública e eixos viários

Prevê-se que parte das ruas do Arnado e dos Oleiros, bem como os novos arruamentos a poente da Rua do Cais da Estação, sejam sobretudo de acesso a estacionamentos, tanto ao longo desses arruamentos, como às caves previstas na solução. Prevê-se assim que, ao longo dessas vias, o tráfego possa ser bastante condicionado, nomeadamente nas velocidades praticadas, privilegiando o seu uso por peões e bicicletas.

As volumetrias previstas para os quarteirões da frente de rio (nos terrenos da IP), decorrem da aplicação dos índices de edificabilidade previstos, mas não deverá ultrapassar os 5 pisos, cêrcea que parece apropriada à sua escala e ao contexto urbano onde se inserem.

Áreas naturais

As opções sobre a eventual naturalização da frente de rio, estavam à partida excluídas, devido à necessidade de integrar a obra recente de requalificação dos muros. Eventualmente, a exiguidade de espaço disponível entre o canal do metro e o rio, levaria sempre a excluir essa possibilidade. Também se procurou que os alinhamentos de árvores propostos, tivessem em consideração, com poucos ajustamentos, os já previstos no referido projeto de requalificação dos muros. A possibilidade de densificar a presença de árvores ao longo da marginal, conflituava com a necessidade de manter os corredores mínimos de proteção da adutora que está projetada para a marginal, mantendo-se, no entanto, uma faixa verde que separando o canal metro da ciclovia, garante alguma segurança na utilização.

A área indicada como “espaço a naturalizar”, localiza-se nos terrenos da antiga Triunfo, para os quais decorre nos nossos serviços um projeto de um edifício que, para efeito do presente plano, foi considerado um compromisso a manter.

Armazéns na Rua do Arnado

Na proposta considerou-se de facto que os referidos armazéns, não constituem um valor patrimonial a preservar no que se refere aos edifícios considerados individualmente. Acresce que a sua expressão como conjunto a manter-se, inviabilizaria o prolongamento adequado da Rua Abel Dias Urbano, criando mais uma situação de impasse urbano numa zona onde se pretende privilegiar a fluidez dos percursos e o restabelecimento de continuum urbano. Por outro lado, a substituição desses edifícios degradados, permite não só criar um remate adequado para o edificado existente a norte na Av. Fernão de Magalhães, como melhorar de forma significativa toda a envolvente dos principais edifícios que constituem memória histórica do passado industrial na rua do Arnado, nomeadamente a AutoIndustrial, a Coimbra Editora e a Ideal, os quais passam a dispor de uma envolvente mais desafogada, com a presença de pequenas zonas verdes. Por tudo isso, creio que a opção tomada poderá justificar-se, mesmo

tendo em consideração que os referidos edifícios poderiam se requalificados, albergar usos mais adequados.

Estação rodoviária

A estação rodoviária é servida por uma paragem de metro (Estação Açude/ Choupal), bem como por um terminal de carreiras BUS previsto na placa giratória integrante do projeto do MetroBus, e que constitui o limite norte deste estudo.

Manutenção da Linha férrea

A manutenção desse troço da Linha férrea é uma questão que tem sido amplamente discutida, mas no caso particular de Coimbra apresenta o grave inconveniente de constituir uma barreira que separa a cidade do rio. Essa barreira não poderá ser eliminada adequadamente pela utilização de passagens de peões desniveladas as quais, para além dos impactos negativos na imagem da frente rio, dada a exiguidade do canal disponível, seriam sempre um obstáculo ao pleno desfrute da marginal e do rio.

Nos inícios dos anos 90 do séc. passado, chegámos a estudar a possibilidade de enterrar a linha, como única forma a garantir a relação com o rio. Contudo, com o surgimento da possibilidade de instalar um metro de superfície, considerou-se que os enormes custos do enterramento da linha férrea deixariam de se justificar, pois com o metro a ligar a Coimbra B e a Lousã/ Serpins, passaria a haver uma duplicação da oferta para a mesma procura.

A substituição da linha férrea pelo MetroBus, se por um lado constitui um importante desafio de garantir uma oferta adequada na articulação com a rede ferroviária em Coimbra B, por outro lado isso será compensado por uma melhor distribuição dos utentes pelos vários pontos de destino da cidade através de uma via dedicada, evitando assim outros transbordos ou tempos de espera.

Alterações ao traçado do MetroBus

Durante o processo de estudo da implementação do metro, foram estudadas pelos nossos serviços e pela MetroMondego algumas variantes ao traçado, nomeadamente a possibilidade de este passar pela Av. Fernão de Magalhães. Apesar de essa localização apresentar algumas vantagens, nomeadamente a de aproximar mais a oferta da procura, essa solução não foi então validada pela CMC, por poder “implicar desvantagens na circulação rodoviária e nos transportes rodoviários”.

Estando já em fase de obra a implementação do MetroBus, **o estudo urbanístico teve como condicionante a manutenção do projeto existente**, com o mínimo de ajustes decorrentes da adaptação ao uso pedonal da marginal, com incidência em alguns pormenores de arranjos exteriores adjacentes ao canal metro, e nos sistemas de semaforização.

Qualquer outra alteração a considerar no projeto/ obra do MetroBus, terá como consequência atrasos significativos e elevados custos acrescidos, com consequências bastante penosas para a cidade.

Paulo Fonseca, Arqº



REGISTO MGD Nº

11687

DATA

28/02/2022

PROCESSO Nº

GUIA Nº

[Handwritten Signature]
DPEE

Exmº. Senhor
Presidente da Câmara Municipal de Coimbra

REQUERIMENTO GENÉRICO

REQUERENTE

NOME **Helder da Conceição Rodrigues (Grupo Participação Cívica Coimbra)**
 RESIDENTE/COM SEDE EM **R. Jorge Anjinho Lt 2 - nº115-3ºB**
 CÓDIGO POSTAL **3030-482** LOCALIDADE **Coimbra**
 CARTÃO DE CIDADÃO CC/BI **01631026** VALIDADE **29:08:28** CONTRIBUINTE NIF/NIPC **100266528**
 TELEFONE **88** TELEMÓVEL **966 068730** FAX
 E-MAIL **Helder.Rodrigues.2000@gmail.com**
 FREGUESIA **S. Bartolomeu**
 CERTIDÃO COMERCIAL PERMANENTE (CÓDIGO)
 Na qualidade de: **cidadão de Coimbra**

REPRESENTANTE

NOME
 RESIDENTE/COM SEDE EM
 CÓDIGO POSTAL — LOCALIDADE
 CARTÃO DE CIDADÃO CC/BI VALIDADE CONTRIBUINTE NIF/NIPC
 TELEFONE TELEMÓVEL FAX
 E-MAIL
 PROCURAÇÃO ONLINE (CÓDIGO)
 CERTIDÃO COMERCIAL PERMANENTE (CÓDIGO)
 Na qualidade de:
 REPRESENTANTE LEGAL GESTOR DE NEGÓCIOS MANDATÁRIO OUTRO

PEDIDO

VEM REQUERER **apresentar proposta de acção relativamente ao**
Estudo Urbanístico - Frente Rio. Margem Direita
cf. solicitação do CMC à população (ÉBtel 60/2022 de 10:02:22)

MEIOS DE NOTIFICAÇÃO

AUTORIZO O ENVIO DE EVENTUAIS NOTIFICAÇÕES DECORRENTES DESTA COMUNICAÇÃO PARA:

E-MAIL helder.rodriguez2000@gmail.com

LOCAL PARA LEVANTAMENTO DA DOCUMENTAÇÃO

PRETENDO EFETUAR O LEVANTAMENTO:

ATENDIMENTO DOS PAÇOS DO MUNICÍPIO ATENDIMENTO DA LOJA DO CIDADÃO

OBSERVAÇÕES

AVISO DE PRIVACIDADE

1. Os dados pessoais recolhidos neste pedido são necessários, única e exclusivamente, para dar cumprimento ao disposto no artigo 102.º do Código do Procedimento Administrativo (CPA), no artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 135/99, de 22 de abril e/ou ao previsto na legislação específica aplicável ao pedido formulado.

2. O tratamento dos dados referidos no ponto 1 por parte do Município de Coimbra respeitará a legislação em vigor em matéria de proteção de dados pessoais e será realizado com base nas seguintes condições:

- **Responsável pelo tratamento** - Câmara Municipal de Coimbra - Praça 8 de Maio 3000-300 Coimbra;
- **Responsável pela proteção de dados** - Encarregado da proteção de dados do Município de Coimbra (DPO) - Câmara Municipal de Coimbra, Praça 8 de Maio 3000-300 Coimbra dpo@cm-coimbra.pt
- **Finalidade do tratamento** - Cumprimento de uma obrigação jurídica (CPA, Decreto-Lei n.º 135/99, de 22 de abril, e/ou de legislação específica aplicável ao pedido formulado) ou necessário ao exercício de funções de interesse público;
- **Destinatário(s) dos dados** - Serviço municipal com competência para analisar ou intervir no pedido, de acordo com a orgânica municipal em vigor;
- **Conservação dos dados pessoais** - Prazo definido na legislação aplicável ao pedido.
- **Direitos dos titulares dos dados pessoais** - Ao requerente (titular dos dados pessoais) é garantido o direito de acesso, de retificação, de apagamento, de portabilidade, de ser informado em caso de violação da segurança dos dados e de limitação e oposição ao tratamento dos dados pessoais recolhidos. O titular tem ainda direito a apresentar reclamação à autoridade de controlo nacional (Comissão Nacional de Proteção de Dados).

3. Para mais informações sobre a Política de Privacidade do Município consulte o website da Câmara Municipal de Coimbra (www.cm-coimbra.pt) em <https://www.cm-coimbra.pt/areas/transparencia/politica-de-privacidade> ou envie um e-mail para dpo@cm-coimbra.pt.

4. Os documentos apresentados no âmbito do presente pedido são documentos administrativos, pelo que o acesso aos mesmos se fará em respeito pelo regime de acesso à informação administrativa e ambiental e reutilização dos documentos administrativos (Lei n.º 26/2016, de 22 de agosto).

MEIOS DE APRESENTAÇÃO

Este formulário pode ser apresentado nos postos de atendimento da Câmara de Coimbra ou através do Email geral@cm-coimbra.pt

PEDE DEFERIMENTO

O REQUERENTE/REPRESENTANTE (Assinatura)

Helena Correia Rodrigues

DATA

22:02:22

DOCUMENTOS COMPROVATIVOS DA LEGITIMIDADE DO REQUERENTE

- Apresentação do documento de identificação civil

- Apresentação do documento de identificação fiscal

- Procurador: código de acesso à procuração online ou fotocópia simples da procuração

- Pessoa coletiva de natureza associativa: fotocópia da ata da tomada de posse da direção e fotocópia dos estatutos da associação

**FRENTE RIO. MARGEM DIREITA
ESTUDO URBANISTICO
PROPOSTA 1- VIABILIDADE GLOBAL DO PROJECTO / O CASO DA
ESTAÇÃO NOVA**

Handwritten signature and initials:
F. 1
r. m. z.

Coimbra 24:02:22

Tivemos uma Reunião muito agradável e construtiva, na passada 2ª feira, dia 21:02, com o Sr Arquitecto Paulo Fonseca, sobre o estudo urbanístico Frente Rio-Margem direita (entre a Ponte de Santa Clara e a Ponte Açude) com o objectivo de respondermos, com um mínimo conhecimento de causa, ao pedido formulado pela CMC, que louvavelmente se dirigiu aos cidadãos, solicitando por escrito as suas reclamações, sugestões ou observações sobre o referido Projecto.

Fazemo-lo com muito gosto no cumprimento do nosso papel de cidadãos, de uma cidade onde nascemos e/ou vivemos e queremos para ela, o melhor

1. Objectivo do Projecto

Foi-nos explicado que o objectivo do Projecto é aproximar a cidade ao rio, com uma marginal mais amigável para a cidade, com percursos de lazer, cicláveis, eliminando o mais possível o tráfego rodoviário e com isso reconfigurar o centro da cidade.

Gostámos do que ouvimos e em traços gerais estamos plenamente de acordo.

De facto, as linhas férreas instaladas no centro da cidade, poderiam ter sido muito importantes em épocas passadas, mas nas últimas décadas têm estrangulado a cidade e bloqueado o seu desenvolvimento.

Ligar Coimbra ao rio é um objectivo vital para uma cidade que precisa urgentemente de se libertar de amarras, respirar livremente, construir o seu futuro e ocupar o lugar no Top ranking que ambiciona e que sempre ocupou, quando tinha mais gente a lutar por ela.

2. Para uma Viabilidade Global do Projecto

A primeira questão que logo surgiu foi: - Como se faz isso ao fim de décadas de degradação, impensável, numa cidade de referência mundial,

Handwritten signature and date:
21/10/22

mas que, insolitamente, se desabitou dos grandes rasgos com Investimentos de impacto, sabendo nós que “Roma e Pavia não se fizeram num dia”?

Foi-nos então apresentado o desenho do Projecto que se pretende e que agora, como diz o Edital, está em fase de discussão publica, para que os cidadãos apresentem, por escrito, os seus contributos.

O desenho apresentado surpreendeu-nos pela vastidão e ambição, sabendo nós as dificuldades que Coimbra, infelizmente, tem encontrado quer a nível financeiro, quer nível operacional, na construção de obras de algum vulto, dentro dos prazos e orçamentos inicialmente previstos (recorde-se entre muitos outros, o caso do Convento de S Francisco que excedeu largamente em orçamento e tempo oos obectivos iniciais)

- Um dos últimos projectos com grande dimensão que vimos no papel, há anos atrás, foi aquando do Programa “Recria”, um desenho espetacular, que infelizmente ficou no papel, tal como o do conceituado arquitecto espanhol Busquets, pelas mais variadas razões, que não cabe aqui analisar.

Um Projecto como este que agora temos pela frente é, visto na sua globalidade, complexo, difícil e demorado (que não será concluído nem em um, nem possivelmente em dois curtos mandatos presidenciais). Por isso, apesar de fascinante, tem um grande risco; Se não for cumprido dentro dos parâmetros de qualquer projecto (qualidade, custo, tempo) levará ao descredito da Instituição e ao desanimo cada vez maior da população (um óbice a combater, por parte de quem governa).

Por isso a nossa primeira observação é constituída por três questões, de ordem geral:

- Tem-se uma ideia global do Investimento envolvido e do prazo de execução, se tudo correr dentro de uma normalidade razoavel?

- Quais as partes do Investimento publico, do Investimento privado e dos fundos europeus envolvidos? Como se comparam com aquilo que será razoável conseguir para este projecto durante a sua execução?

- Por quantas empreitadas autonomasd será constituído este projecto de forma a que seja sustentável no tempo e no espaço? Isto é, ir sendo sustentado financeiramente, por fases relativamente autónomas, equilibrando receitas e despesas e ao mesmo tempo poder ser parado por quaisquer obstáculos sem que volte tudo à “estaca zero” e ficar para ali um monte de destroços, com edifícios e espaços a meio, sem qualquer

préstimo, de que Coimbra é fértil, principalmente quando muda de executivo)?

3
2/11/15
T?

3.A Estação Nova e o Wellcome Center de Coimbra e da Região Centro

A questão seguinte foi: Neste Projecto que papel chave cabe à Estação Nova?

A resposta; -A Estação Nova pertence à IP (Infraestruturas de Portugal) tal como os terrenos ocupados pelas linhas férreas. Para ela não há projecto nenhum. Estamos a seguir o que vem de trás. Não está contemplada!

Ficámos surpreendidos com a resposta sincera e clara do nosso amável e respeitado interlocutor.

Paremos para pensar:

Coimbra tem um enorme potencial turístico que tem crescido exponencialmente desde que Coimbra foi consagrada Património da Unesco.

Todavia, ao contrario de Aveiro, Leiria e Viseu, que não têm “Postos de Turismo”, mas sim “Wellcome Centers”, uma expressão que já há muito tempo entrou no vocabulário do Turismo moderno. Polivalentes, alargados, modernos e renovados.

Coimbra, Capital da Região Centro, continua a ter um velho e acanhado “Posto de Turismo” que vem dos anos 50-60, que não responde minimamente aos novos desafios do Turismo hoje e muito menos ao do futuro, com clientes cada vez mais exigentes e com dinheiro para gastar nas experiências de que querem disfrutar quando visitam um território deslumbrante como o de Coimbra!!

Quanto a nós a Estação Nova pode ser o novo Wellcome Center de Coimbra e da Região Centro, pela grandeza das suas instalações, pelo lugar central que ocupa na geografia da cidade, pela imponência e atractividade do edifício.

Tomando os exemplos de Aveiro, Leiria e Viseu, mas indo mais além, o novo Wellcome Center de Coimbra poderia ter no rés do chão; postos de atendimento ao publico, salas de descanso e ponto de encontro de turistas, mapas digitais e informação turística de Coimbra e da sua Região em particular, e da Região Centro em geral.

Handwritten signature and initials: "Luis" and "Luis" with a flourish.

Deveria ter uma agenda cultural de Coimbra e Região do dia, da semana e até do mês, com uma agencia organizadora de viagens e passeios temáticos na hora , vendedora de bilhetes para os espetáculos, conselheira e incentivadora do “passar mais uma noite inesquecível em Coimbra, ao gosto dos clientes”.

No andar de cima; -Instalações da ARESPH com informações e reservas de restaurantes e alojamentos na Cidade e na sua Região (como Aveiro e Leiria).

-Café—Restaurante esplanada (com alusão a Região europeia da Gastronomia), aberto ao publico em geral mas especialmente destinado a turistas que nos visitam com pratos regionais (que Aveiro e Leiria não têm)

-Instalações do Turismo Centro de Portugal para atendimento de Investidores e Financiamentos (como Aveiro e Leiria)

- Auditório para passagem de filmes sobre o turismo de Coimbra e da Região Centro, conferencias e palestras, (como Aveiro)

-Salas de exposições de artigos regionais com indicação dos locais de venda (que Aveiro e Leiria não têm).

- Salas de trabalho (como Aveiro e Leiria)

O edifício da Estação Nova assim requalificada iria dar vida ao local e constituir uma significativa fonte de receita, directa e indirecta, para a cidade e sua Região.

4. Ultima da hora. Nota final

Entretanto os jornais locais informam, e já depois de termos escrito este texto, que a Estação Nova (cedida pelo IP) poderá ser um grande Centro de desenvolvimento com o Polo europeu do Museu de Língua portuguesa (fantástica ideia!) ou uma incubadora de empresas (não estamos aver, pois haverá outros lugares melhores)!

De repente passamos duma situação inicial (na 2ª feira, 21:02) em que em termos informativos “não tínhamos nada”, para uma situação actual (4ª feira dia 23:04) em que temos 2+1 possíveis soluções:

Não deixamos de apresentar esta, a de um WellCome Center (como já o tínhamos feito há anos em Cronicas nas “Beiras”) porque Coimbra precisa necessariamente de todas elas, qual delas a mais urgente!

Resta saber se a Estação Nova actual ou ampliada pode comportar todas ou apenas uma ou duas delas (não fazemos ideia do espaço total necessário) que provoquem sinergias entre si. Ou arranjar edificios de raiz (na própria marginal direita) ou preferencialmente requalificados

(Colégios da Rua da Sofia, Manutenção Militar, Edifício dos antigos Correios), para alojar as que não puderem ficar na Estação Nova.

Ao V inteiro dispor para quaisquer esclarecimentos que julguem relevantes, nesta iniciativa de Participação Cívica que merece o nosso inteiro aplauso

Recebam os nossos mais cordiais cumprimentos

O Grupo de Participação Cívica (por ordem de envolvimento nesta Proposta 1)

Helder da Conceição Rodrigues

Helder C. Rodrigues

NIF 10036653

Gil Augusto Vieira da Silva

José Manuel Ribeiro

José Manuel Ribeiro

António José Oliveira Antunes

Mário Chaves Loureiro

Fausto Correia

Fausto Correia

Resposta a Discussão Pública – Hélder da Conceição Rodrigues e outros (Grupo de Participação Cívica)

1- Objetivo da proposta

A presente proposta, é uma tentativa de introduzir coerência ao conjunto de intervenções em curso, algumas das quais com projetos de execução feitos, e outras já em fase de obra. Estão neste caso as obras de requalificação dos muros do rio, e as obras de implementação do MetroBus.

Qualquer alteração proposta, teve que ser devidamente ponderada face ao seu custo/benefício, pois qualquer alteração aos projetos e obras em curso traduzir-se-á em atrasos significativos, com elevados custos (não só financeiros) para a cidade.

Assim, face ao desafio que nos foi colocado de considerar a Av. Aemínium como um eixo predominantemente pedonal, procurámos avaliar e resolver as consequências que isso teria na sua área envolvente e, considerando que alguns processos em curso para a zona não estão ainda consolidados, aproveitámos para sugerir algumas alterações com vista a uma melhor integração na malha urbana.

2- Viabilidade da proposta

A dificuldade resultante de elaborar estas propostas face ao adiantado estado de alguns projetos e obras, permite por outro lado considerar que, das alterações agora propostas, não resultará um acréscimo significativo dos custos já previstos, nomeadamente nos casos de maior importância: a requalificação dos muros do rio e a implementação do MetroBus. Em ambos os casos, as empreitadas e os custos previstos são do domínio público, e foram objeto de financiamento comunitário, não se prevendo que das presentes propostas resultem novos acréscimos significativos, além dos decorrentes do atraso da obra. Esse atraso, contudo, afigurava-se já indispensável (no caso da obra dos muros), devido à previsão de construção de uma adutora e um emissário de esgotos ao longo de toda a marginal.

Quanto aos restantes arruamentos e edifícios, eles irão decorrer da iniciativa privada, havendo já processos em curso (por exemplo para os terrenos da IP), com vista à sua urbanização sendo que, no caso da IP, esta entidade aguarda a consolidação do presente estudo para dar desde já sequência aos respetivos projetos.

3- Estação Nova

À hora da reunião presencial com o Sr. Hélder Rodrigues, não tinha ainda sido apresentado pelo Sr. Presidente na Reunião de Câmara, o programa a instalar na estação Coimbra A. Foi contudo desde logo referido que, o edifício pela sua importância e localização, seria o local indicado para um programa de carácter excepcional, que valorizasse a cidade e o seu centro, tal como o que veio a ser horas depois comunicado pelo Sr. Presidente.

Além da previsão da marginal como espaço pedonal e ciclável, não foram contempladas outras alterações aos projetos existentes para a sua envolvente, nomeadamente ao projeto do MetroBus. Estas poderão, no entanto, vir a justificar-se em função do programa e projeto a desenvolver para o edifício, e para as funcionalidades que aí se revelarem necessárias.

A pormenorização do programa a instalar na estação, ultrapassa claramente o âmbito do presente estudo urbanístico, pese embora possa ter uma influência relevante na vivência dos espaços públicos nele propostos.

Paulo Fonseca, Arqº

#211617: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

The Basics

Id: **211617**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **O Utopico**
<o.utopico@gmail.com>
Cc:
AdminCc:

Anexos

Foto_montagem.jpg

- Mon Feb 28 12:58:03 2022 (81.1KiB) por **O Utopico**
<o.utopico@gmail.com>

More about the requestors

O Utopico <o.utopico@gmail.com> [User Summary](#)

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#) [Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

pfonseca 211617 (Paulo Fonseca)	Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita	open
--	---	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- Todos**
- Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:

Owner:

Prazo:

Save

Datas

Criado: **Mon Feb 28 12:58:03 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Mon Feb 28 14:49:09 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Mon Feb 28 14:52:22 2022 por c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Ticket in

Histórico

Mon Feb 28 12:58:03 2022

O Utopico <o.utopico@gmail.com> - Ticket criado

Subject: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

Date: Mon, 28 Feb 2022 12:57:48 +0000

To: geral@cm-coimbra.pt

De: "O Utopico" <o.utopico@gmail.com>

Caro Sr. Presidente da Câmara Municipal de Coimbra.

Venho por este meio enaltecer a disponibilidade deste executivo em abrir o procedimento de consulta pública do presente estudo urbanístico. Depois de ver o estudo urbanístico proposto atentamente, concordo na generalidade com as soluções apresentadas, existindo ainda assim margem para melhorar.

Refiro-me concretamente à zona da Estação Nova e sua envolvente. Defendo há vários anos que essa zona para poder acolher um novo equipamento público de qualidade que sirva a cidade, necessita de se ver livre do trânsito automóvel, precisa de passeios largos, de uma nova zona pedonal como prolongamento da Baixa até ao rio. Só assim se pode pensar no sucesso de um equipamento urbano público utilizando o edifício belíssimo da Estação-A.

Isso é possível canalizando todo o tráfego (automóvel e metrobus) por uma artéria sobre o rio ou pelo simples alargamento da via junto ao rio. Para poder ser mais explícito e para melhor compreensão envio o link do projeto que criei em 2014 e que apresentei em vários espaços da cidade até 2020, promovendo um debate urbano através da performance artística 'Utopia ou Distopia', sugerindo ideias para a área em questão.

(<https://www.facebook.com/outopicodistopico>) <https://www.facebook.com/outopicodistopico>
(<https://www.facebook.com/outopicodistopico>)

Envio também em anexo uma foto montagem feita no googleearth com uma imagem explícita do que proponho.

Sou um cidadão atento e com vontade de participar em ideias que sejam verdadeiras soluções para Coimbra, a cidade idílica que amo. Agradeço e valorizo mais uma vez a iniciativa de abertura deste procedimento de consulta pública.

Os melhores cumprimentos,

28/02/2022, Helder Soares de Carvalho

Image not shown because sender requested not to inline it.

Mon Feb 28 12:58:03 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 28 13:50:45 2022

eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE

Mon Feb 28 13:50:45 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 28 14:48:54 2022

acipriano (Ana Cipriano) - Comentários adicionados

RT-Send-CC: h_terencio@cm-coimbra.pt

À DEPE, na ausência da Sra. Diretora do DPEE em gozo de férias.

Mon Feb 28 14:48:54 2022

The RT System itself - Outgoing email about a comment recorded

Mon Feb 28 14:49:09 2022

acipriano (Ana Cipriano) - Status changed from 'new' to 'open'

Mon Feb 28 14:49:09 2022

acipriano (Ana Cipriano) - Queue alterado de DPEE para DEPE

Mon Feb 28 14:49:09 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 28 14:52:22 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)

Mon Feb 28 14:52:22 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded



A CIDADE QUE NÃO EXISTE!
A CIDADE QUE NÃO EXISTE...

Resposta a Discussão Pública - Hélder Soares de Carvalho

Propõe uma solução alternativa para a zona entre o Largo da Portagem e a Coop. Agrícola

Antes de mais convém recordar que a presente proposta, é uma tentativa de introduzir coerência ao conjunto de intervenções em curso, algumas das quais com projetos de execução feitos, e outras em já fase de obra. Assim, qualquer alteração proposta, teve que ser devidamente ponderada face ao seu custo/ benefício, pois qualquer alteração aos projetos e obras em curso traduzir-se-á em atrasos significativos, com elevados custos (não só financeiros) para a cidade.

Assim, face ao desafio que nos foi colocado de considerar a Av. Aemínium como um eixo predominantemente pedonal, procurámos avaliar e resolver as consequências que isso teria na sua área envolvente e, considerando que alguns processos em curso para a zona não estão ainda consolidados, aproveitámos para sugerir algumas alterações com vista a uma melhor integração na malha urbana.

Área em torno de Coimbra A

Considerando a iminência das obras do metro, e atendendo a que a solução aqui preconizada foi já em tempos o resultado de uma aprofundada reflexão conjunta com os nossos serviços, optou-se por manter o projeto do metro, com as devidas adaptações resultantes do projeto e obras de requalificação dos muros do Mondego, e do fecho à circulação da Av. Cidade Aemínium. Considera-se, contudo, que face às necessidades programáticas que vierem a revelar-se para o local, nomeadamente relativas ao edifício da estação e ao terreno da Cooperativa Agrícola, poderão decorrer alterações com vista a uma melhor qualificação do espaço público e sua articulação com os edifícios.

Proposta de variante sobre o rio

A proposta apresentada, apresenta como inconvenientes significativos o facto de ser incompatível com o projeto do MetroBus, e ainda por trazer para o rio todo o tráfego que pretende eliminar da sua margem, sobretudo num dos troços em que a marginal será mais apelativa para os peões (embora com maiores limitações de espaço), entre o Largo da Portagem e a estação Coimbra A. Também a opção de criar um viaduto sobre o rio nessa área, parece ser uma solução demasiado intrusiva que iria alterar significativamente a relação da margem com o rio, embora naturalmente o seu impacto negativo pudesse ser atenuado pela qualidade do projeto dessa infraestrutura.

Paulo Fonseca, Arqº

#209471: Consulta pública sobre o estudo urbanístico para a frente do rio da margem direita

The Basics

Id: **209471**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **Isabel Maria Luciano**
<isabel.luciano@gmail.com>
Cc:
AdminCc:

More about the requestors

[Isabel Maria Luciano](#)
<isabel.luciano@gmail.com> [User Summary](#)

Comentários sobre este utilizador:
No comment entered about this user

[Tickets activos](#) Tickets inactivos
Todos os tickets

This user's 10 highest priority active tickets:

209471	pfonseca (Paulo Fonseca)	Consulta pública sobre o estudo urbanístico para a frente do rio da margem direita	open
---------------	---------------------------------	---	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:
Owner:
Prazo:

Save

Datas

Criado: **Thu Feb 17 16:32:00 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Sex Feb 18 09:33:53 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Sex Feb 18 09:33:53 2022 por c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Ticket in

Histórico

Thu Feb 17 16:32:00 2022

Isabel Maria Luciano <isabel.luciano@gmail.com> - Ticket criado

Subject: Consulta pública sobre o estudo urbanístico para a frente do rio da margem direita

Date: Thu, 17 Feb 2022 16:31:44 +0000

To: geral@cm-coimbra.pt

De: "Isabel Maria Luciano" <isabel.luciano@gmail.com>

Exm.º Senhor

Presidente da Câmara Municipal de Coimbra

Prof. Doutor José Manuel Silva

Como cidadã de Coimbra, que ao longo dos anos tem visto a cidade a ser destruída e a perder peso no contexto nacional, venho junto de V. Ex.^a apelar para que o estudo agora apresentado e que prevê a destruição da ligação ferroviária entre a Estação Velha (Coimbra B) e a Estação Nova (Coimbra A) seja revisto.

Sei que a solução proposta vem da Presidência anterior, mas acredito que o seu bom senso e amor à cidade possa ainda reverter a situação.

Como sabe a Estação Nova é o epicentro da rede ferroviária suburbana de Coimbra, assegurando ligações directas do centro da cidade a com ligações directas entre a Baixa de Coimbra e a Figueira da Foz, Alfarelos, Soure, Pombal, Taveiro, Souselas, Pampilhosa, Mealhada, Aveiro e quase toda a Região Centro. Serve, anualmente, pelo menos 1,3 milhões de passageiros, fazendo dela uma das estações ferroviárias com maior afluência em Portugal. Quase todas as grandes cidades de Portugal e da Europa são servidas pela ferrovia, mais ecológica e funcional. Substituir a ferrovia pelo metro bus obrigando centenas de passageiros a fazer transbordo para o bus, que não tem dimensão nem capacidade para transportar todos os utentes vem complicar a vida de todos. O metro bus pode continuar com outro traçado a passar na Fernão de Magalhães.

Enquanto estudei e trabalhei na nossa Universidade todos os dias assistia à chegada de inúmeros estudantes e funcionários vindos a pé da Estação, e ao fim do dia, quase voavam pelas ruelas da Alta, pela escada do Quebra-Costas para apanhar o comboio rumo às vilas até à Figueira ou para Aveiro ou para Espinho. Ainda hoje assim é.

Senhor Presidente faça por Coimbra o que a cidade merece. Defenda a ferrovia em nome dos cidadãos da região de Coimbra.

Na esperança de que possa reverter a situação, apresento os meus melhores cumprimentos

Isabel Maria da Costa Figo Luciano

Assessora Principal da Reitora da UC (aposentada)

Thu Feb 17 16:32:00 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Thu Feb 17 18:31:32 2022

eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE

Thu Feb 17 18:31:32 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Sex Feb 18 09:26:10 2022

h_terencio (Helena Terêncio) - Queue alterado de DPEE para DEPE

Sex Feb 18 09:26:10 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Sex Feb 18 09:33:53 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Status changed from 'new' to 'open'

Sex Feb 18 09:33:53 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)

Sex Feb 18 09:33:53 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Resposta a Discussão Pública - Isabel Maria da Costa Figo Luciano

É proposta a manutenção da linha férrea entre as estações de Coimbra B e Coimbra A.

Manutenção da Linha férrea

A manutenção desse troço da Linha férrea é uma questão que tem sido amplamente discutida, mas no caso particular de Coimbra apresenta o grave inconveniente de constituir uma barreira que separa a cidade do rio.

Nos inícios dos anos 90 do séc. passado, chegámos a estudar a possibilidade de enterrar a linha, como única forma a garantir a relação com o rio. Contudo, com o surgimento da possibilidade de instalar um metro de superfície, considerou-se que os enormes custos do enterramento da linha férrea deixariam de se justificar, pois com o metro a ligar a Coimbra B e a Lousã/ Serpins, passaria a haver uma duplicação da oferta para a mesma procura.

A substituição da linha férrea pelo MetroBus, se por um lado constitui um importante desafio de garantir uma oferta adequada na articulação com a rede ferroviária em Coimbra B, por outro lado isso será compensado por uma melhor distribuição dos utentes pelos vários pontos de destino da cidade através de uma via dedicada, evitando assim outros transbordos ou tempos de espera.

Conclusão

As questões agora colocadas apresentam-se extemporâneas face aos objetivos subjacentes ao presente estudo. Estando já em fase de obra a implementação do MetroBus, **o estudo urbanístico teve como condicionante a manutenção do projeto existente**, com o mínimo de ajustes decorrentes da adaptação ao uso pedonal da marginal, com incidência em alguns pormenores de arranjos exteriores adjacentes ao canal metro, e nos sistemas de semaforização.

Por outro lado, trata-se de um projeto em curso pelo que, qualquer outra alteração a considerar no projeto/ obra do MetroBus, terá como consequência atrasos significativos e elevados custos acrescidos, com consequências bastante penosas para a cidade.

#211801: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

The Basics

Id: **211801**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **João Dias**
<joaobenni@gmail.com>
Cc:
AdminCc:

More about the requestors

João Dias <joaobenni@gmail.com> [User Summary](#)

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#) [Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

211801	pfonseca (Paulo Fonseca)	Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita	open
---------------	---------------------------------	---	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:

Owner:

Prazo:

Save

Datas

Criado: **Tue Mar 01 01:30:51 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Wed Mar 02 16:04:43 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Wed Mar 02 16:04:43 2022 por c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Histórico

Tue Mar 01 01:30:51 2022 **João Dias** <joaobenni@gmail.com> - **Ticket criado**
Subject: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita
Date: Tue, 1 Mar 2022 01:31:08 +0000
To: geral@cm-coimbra.pt
De: "João Dias" <joaobenni@gmail.com>

Caro Sr. Presidente,

Saúdo a abertura deste novo executivo em tornar os planos urbanos transparentes e abertos à participação pública.

Após ter analisado os documentos disponibilizados pela CMC, gostaria de manifestar a minha preocupação ao verificar que este plano continua a prever o encerramento de Coimbra-A. Esta estação é demasiado importante para os habitantes da cidade e da região, facto comprovado pelos mais de 1,3 milhões de passageiros anuais. Permite ainda que as pessoas de vários pontos da região cheguem directamente ao centro de Coimbra.

O projecto apresentado permite facilmente preservar a estação e compatibilizar com o sistema de metrobus. Como? O comboio continua a circular no actual canal ferroviário, e o metrobus pode circular na tão falada Variante da Fernão de Magalhães.

A ligação da cidade ao rio poderá ser feita na mesma, por exemplo, com passagens pedonais desniveladas. Estas soluções são adoptadas em muitas outras cidades europeias, sem prejuízo da fruição da frente ribeirinha nem da infraestrutura de transporte que é tão importante para conferir centralidade à Baixa de Coimbra.

Com os melhores cumprimentos,

--

Cumprimentos,

João Dias

Tue Mar 01 01:30:51 2022	The RT System itself - Outgoing email recorded
Wed Mar 02 12:10:26 2022	eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE
Wed Mar 02 12:10:26 2022	The RT System itself - Outgoing email recorded
Wed Mar 02 15:58:48 2022	h_terencio (Helena Terêncio) - Queue alterado de DPEE para DEPE
Wed Mar 02 15:58:48 2022	The RT System itself - Outgoing email recorded
Wed Mar 02 16:04:43 2022	c_duarte (Carlos Duarte) - Status changed from 'new' to 'open'
Wed Mar 02 16:04:43 2022	c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)
Wed Mar 02 16:04:43 2022	The RT System itself - Outgoing email recorded

Resposta a Discussão Pública - João Dias

São propostas alterações ao traçado do MetroBus, bem como a manutenção da linha férrea entre as estações de Coimbra B e Coimbra A.

Manutenção da Linha férrea

A manutenção desse troço da Linha férrea é uma questão que tem sido amplamente discutida, mas no caso particular de Coimbra apresenta o grave inconveniente de constituir uma barreira que separa a cidade do rio. Essa barreira não poderá ser eliminada adequadamente pela utilização de passagens de peões desniveladas as quais, para além dos impactos negativos na imagem da frente rio, seriam sempre um obstáculo ao pleno desfrute da marginal e do rio.

Nos inícios dos anos 90 do séc. passado, chegámos a estudar a possibilidade de enterrar a linha, como única forma a garantir a relação com o rio. Contudo, com o surgimento da possibilidade de instalar um metro de superfície, considerou-se que os enormes custos do enterramento da linha férrea deixariam de se justificar, pois com o metro a ligar a Coimbra B e a Lousã/ Serpins, passaria a haver uma duplicação da oferta para a mesma procura.

A substituição da linha férrea pelo MetroBus, se por um lado constitui um importante desafio de garantir uma oferta adequada na articulação com a rede ferroviária em Coimbra B, por outro lado isso será compensado por uma melhor distribuição dos utentes pelos vários pontos de destino da cidade através de uma via dedicada, evitando assim outros transbordos ou tempos de espera.

Alterações ao traçado do MetroBus

Durante o processo de estudo da implementação do metro, foram estudadas pelos nossos serviços e pela MetroMondego algumas variantes ao traçado, nomeadamente a possibilidade de este passar pela Av. Fernão de Magalhães. Apesar de essa localização apresentar algumas vantagens, nomeadamente a de aproximar mais a oferta da procura, essa solução não foi então validada pela CMC, por poder “implicar desvantagens na circulação rodoviária e nos transportes rodoviários”.

Conclusão

As questões agora colocadas apresentam-se extemporâneas face aos objetivos subjacentes ao presente estudo. Estando já em fase de obra a implementação do MetroBus, **o estudo urbanístico teve como condicionante a manutenção do projeto existente**, com o mínimo de ajustes decorrentes da adaptação ao uso pedonal da marginal, com incidência em alguns pormenores de arranjos exteriores adjacentes ao canal metro, e nos sistemas de semaforização.

Qualquer outra alteração a considerar no projeto/ obra do MetroBus, terá como consequência atrasos significativos e elevados custos acrescidos, com consequências bastante penosas para a cidade.

#210368: Estudo "Frente de Rio, Margem Direita"

The Basics

Id: **210368**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **<jorge@uest.mobi>**
Cc:
AdminCc:

Anexos

Frente de Rio.pdf

- Tue Feb 22 10:31:00 2022 (50.7KiB) por <jorge@uest.mobi>

More about the requestors

[<jorge@uest.mobi>](#) [User Summary](#)

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#)
Todos os tickets

This user's 10 highest priority active tickets:

Estudo
pfonseca "Frente
210368 (Paulo de Rio, open
Fonseca) Margem
Direita"

Grupos a que este utilizador pertence

- Todos**
- Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:
Owner:
Prazo:

Save

Datas

Criado: **Tue Feb 22 10:31:00 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Tue Feb 22 14:51:41 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Tue Feb 22 14:51:42 2022 por c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Criar

Depende de ▼

Ticket in

AGM

Histórico

Tue Feb 22 10:31:00 2022 <jorge@uest.mobi> - Ticket criado
Subject: Estudo "Frente de Rio, Margem Direita"
Date: Tue, 22 Feb 2022 10:30:54 -0000
To: geral@cm-coimbra.pt
De: jorge@uest.mobi

Caro Presidente

Anexo contributo relativo ao Estudo "Frente de Rio, Margem Direita"

Cumprimentos

Jorge Carvalho

<http://ordenaracidade.pt> (<http://ordenaracidade.pt>)

Message body not shown because it is not plain text.

Tue Feb 22 10:31:00 2022	The RT System itself - Outgoing email recorded
Tue Feb 22 12:32:32 2022	eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE
Tue Feb 22 12:32:32 2022	The RT System itself - Outgoing email recorded
Tue Feb 22 14:49:10 2022	h_terencio (Helena Terêncio) - Queue alterado de DPEE para DEPE
Tue Feb 22 14:49:10 2022	The RT System itself - Outgoing email recorded
Tue Feb 22 14:51:41 2022	c_duarte (Carlos Duarte) - Status changed from 'new' to 'open'
Tue Feb 22 14:51:41 2022	c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)
Tue Feb 22 14:51:42 2022	The RT System itself - Outgoing email recorded

Estudo urbanístico "Frente do Rio, Margem Direita"

Antes de mais, o meu total aplauso pela decisão de retirar o tráfego de atravessamento automóvel da Frente de Rio e de aí reforçar a função pedonal e o lazer.

Sobre o projeto, em concreto, considero que esse reforço da estadia pedonal é prejudicado pela manutenção de barreira entre o Rio e os edifícios a implantar.

Exemplificando para o local onde a solução se apresenta mais desenvolvida, entre a Rua do Arnado e a Rua dos Oleiros: espaço pedonal junto ao Rio; depois, o que refiro como "barreira", ciclovia + faixa verde + metrobus + faixa verde + via local + acesso a estacionamento; e só depois os edifícios e mesmo estes recuados em praceta.

Considero que entre os edifícios (que deveriam integrar funções que suscitassem vivência urbana, pelo menos no rés-do-chão) e o Rio deveria ser projetado um espaço público unitário, com árvores e mobiliário urbano, que atenuasse o seu necessário atravessamento por metrobus e ciclovia. E considero que nada justifica a criação de faixas verdes e que o acesso rodoviário corrente ao local, sobretudo o acesso a estacionamento, deveria ocorrer pela via a norte.

22/02/2022

Jorge Carvalho

Resposta a Discussão Pública – Jorge Carvalho

É proposta a eliminação de barreiras entre a marginal e os novos quarteirões propostos.

Nesta participação pública, é sugerida a eliminação da barreira entre a marginal e o novo edificado, nomeadamente a que é formada pelas faixas verdes adjacentes ao canal do MetroBus, e pelo arruamento de acesso aos estacionamento em cave dos novos quarteirões. O objetivo seria reforçar a relação funcional entre o piso inferior dos edifícios e o rio, ligando estes à marginal através de um “espaço unitário” atravessado pela ciclovia e pelo MetroBus. Sugere ainda que seria desejável uma maior proximidade entre os edifícios e a margem do rio.

Está já previsto na proposta que (pelo menos) o piso 0 dos edifícios seja ocupado por funções que possam garantir para uma maior vivência da zona, prevendo-se mesmo que haja uma permeabilidade de acesso ao interior dos quarteirões desde os arruamentos adjacentes através de galerias.

Quanto à existência da barreira referida, admitimos que seria ideal uma maior relação com a margem, numa leitura de praças que se estendem até ao rio. Contudo, a barreira será uma realidade inevitável, desde logo pelo atravessamento dessa área pelo MetroBus, o que deverá ser feito com as máximas de condições de segurança.

Admitimos assim que a proposta apresenta dois níveis distintos de permeabilidade: a permeabilidade visual, que é assegurada pela abertura dos espaços dos quarteirões ao rio, e a permeabilidade de percursos, na qual se recorre a um encaminhamento das travessias pedonais para alguns locais que possam ser dotados das condições de segurança que se revelarem indispensáveis (semaforização p. ex.), reduzindo assim os pontos de conflito. Nesta perspetiva, consideramos que a existência de uma via com um sentido único de acesso exclusivo aos estacionamento, não constitui obstáculo relevante, contribuindo pelo contrário para alguma presença de utilizadores, o que aumenta a segurança na zona.

Paulo Fonseca, Arqº

#211125: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

The Basics

Id: **211125**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **jorge neves**
<jncriativo@gmail.com>
Cc:
AdminCc:

More about the requestors

jorge neves <jncriativo@gmail.com> [View Summary](#)

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#) [Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

pfonseca 211125 (Paulo Fonseca)	Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita	open
--	---	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:

Owner:

Prazo:

Save

Datas

Criado: **Sex Feb 25 13:08:52 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Mon Feb 28 09:13:10 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Mon Feb 28 09:21:38 2022** por **c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Ticket in

Histórico

Sex Feb 25 13:08:52 2022

jorge neves <jncriativo@gmail.com> - Ticket criado

Subject: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

Date: Fri, 25 Feb 2022 13:08:49 +0000

To: geral@cm-coimbra.pt

De: "Jorge Neves" <jncriativo@gmail.com>

Caro Sr. Presidente, não defraude o apoio que lhe dei ao acreditar que era diferente dos outros políticos. Sabe melhor que eu que não existe impeditivo algum em manter a atual Estação Coimbra – A em funcionamento até porque o projeto inicial da metrobus até já foi alterado e muito bem para ir até à Universidade de Coimbra.

Caro Presidente não queira ficar conhecido como o último coveiro da Baixa de Coimbra.

Saúdo a abertura deste novo executivo em tornar os planos urbanos transparentes e abertos à participação pública.

Após ter analisado os documentos disponibilizados pela CMC, gostaria de manifestar a minha preocupação ao verificar que este plano continua a prever o encerramento da Estação Coimbra-A. Esta estação é demasiado importante para os habitantes da cidade e da região, facto comprovado pelos mais de 1,3 milhões de passageiros anuais. Permite ainda que as pessoas de vários pontos da região cheguem diretamente ao centro de Coimbra.

O projeto apresentado permite facilmente preservar a estação e compatibilizar com o sistema de metrobus. Como? O comboio continua a circular no atual canal ferroviário, e o metrobus pode circular na tão falada Variante do Fernão de Magalhães.

A ligação da cidade ao rio poderá ser feita na mesma, por exemplo, com passagens pedonais desniveladas. Estas soluções são adotadas em muitas outras cidades europeias, sem prejuízo da fruição da frente ribeirinha nem da infraestrutura de transporte que é tão importante para conferir centralidade à Baixa de Coimbra.

Com os melhores cumprimentos,

Jorge Neves

--

Atenciosamente

Jorge Neves

Blogue:

[\(http://independentepelafreguesia.blogspot.pt/\)](http://independentepelafreguesia.blogspot.pt/) <http://independentepelafreguesia.blogspot.pt/>

[\(http://independentepelafreguesia.blogspot.pt/\)](http://independentepelafreguesia.blogspot.pt/)

Sex Feb 25 13:08:52 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Sex Feb 25 18:41:01 2022

eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE

Sex Feb 25 18:41:01 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 28 09:13:10 2022

acipriano (Ana Cipriano) - Comentários adicionados

RT-Send-CC: carlos.duarte@cm-coimbra.pt, h_terencio@cm-coimbra.pt

À DEPE, na ausência da Sra. Diretora do DPEE, em gozo de férias.

Mon Feb 28 09:13:10 2022

The RT System itself - Outgoing email about a comment recorded

Mon Feb 28 09:13:10 2022

acipriano (Ana Cipriano) - Status changed from 'new' to 'open'

Mon Feb 28 09:13:37 2022

acipriano (Ana Cipriano) - Queue alterado de DPEE para DEPE

Mon Feb 28 09:13:37 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 28 09:21:38 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)

Mon Feb 28 09:21:38 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Resposta a Discussão Pública - Jorge Neves

São propostas alterações ao traçado do MetroBus, bem como a manutenção da linha férrea entre as estações de Coimbra B e Coimbra A.

Manutenção da Linha férrea

A manutenção desse troço da Linha férrea é uma questão que tem sido amplamente discutida, mas no caso particular de Coimbra apresenta o grave inconveniente de constituir uma barreira que separa a cidade do rio. Essa barreira não poderá ser eliminada adequadamente pela utilização de passagens de peões desniveladas as quais, para além dos impactos negativos na imagem da frente rio, seriam sempre um obstáculo ao pleno desfrute da marginal e do rio.

Nos inícios dos anos 90 do séc. passado, chegámos a estudar a possibilidade de enterrar a linha, como única forma a garantir a relação com o rio. Contudo, com o surgimento da possibilidade de instalar um metro de superfície, considerou-se que os enormes custos do enterramento da linha férrea deixariam de se justificar, pois com o metro a ligar a Coimbra B e a Lousã/ Serpins, passaria a haver uma duplicação da oferta para a mesma procura.

A substituição da linha férrea pelo MetroBus, se por um lado constitui um importante desafio de garantir uma oferta adequada na articulação com a rede ferroviária em Coimbra B, por outro lado isso será compensado por uma melhor distribuição dos utentes pelos vários pontos de destino da cidade através de uma via dedicada, evitando assim outros transbordos ou tempos de espera.

Alterações ao traçado do MetroBus

Durante o processo de estudo da implementação do metro, foram estudadas pelos nossos serviços e pela MetroMondego algumas variantes ao traçado, nomeadamente a possibilidade de este passar pela Av. Fernão de Magalhães. Apesar de essa localização apresentar algumas vantagens, nomeadamente a de aproximar mais a oferta da procura, essa solução não foi então validada pela CMC, por poder “implicar desvantagens na circulação rodoviária e nos transportes rodoviários”.

Conclusão

As questões agora colocadas apresentam-se extemporâneas face aos objetivos subjacentes ao presente estudo. Estando já em fase de obra a implementação do MetroBus, **o estudo urbanístico teve como condicionante a manutenção do projeto existente**, com o mínimo de ajustes decorrentes da adaptação ao uso pedonal da marginal, com incidência em alguns pormenores de arranjos exteriores adjacentes ao canal metro, e nos sistemas de semaforização.

Qualquer outra alteração a considerar no projeto/ obra do MetroBus, terá como consequência atrasos significativos e elevados custos acrescidos, com consequências bastante penosas para a cidade.

#211219: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

The Basics

Id: **211219**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **Jose Filipe Neves**
<jfneves01@icloud.com>
Cc:
AdminCc:

More about the requestors

Jose Filipe Neves <jfneves01@icloud.com> **User Summary**

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#) [Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

pfonseca 211219 (Paulo Fonseca)	Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita	open
--	---	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:

Owner:

Prazo:

Save

Datas

Criado: **Sex Feb 25 18:25:24 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Mon Feb 28 09:17:49 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Mon Feb 28 09:27:14 2022** por **c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Ticket in

Histórico

Sex Feb 25 18:25:24 2022

Jose Filipe Neves <jfneves01@icloud.com> - Ticket criado

Subject: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

Date: Fri, 25 Feb 2022 18:25:12 +0000

To: geral@cm-coimbra.pt

De: "Jose Filipe Neves" <jfneves01@icloud.com>

Estimado Senhor Presidente da
Câmara Municipal de Coimbra

No âmbito da participação pública sobre o estudo urbanístico da frente de rio e suas consequências no transporte público ferroviário venho remeter os seguintes comentários.

Tem desde há vários meses sido minha preocupação o anunciado encerramento da linha ferroviária entre Coimbra-B e Coimbra-A e consequentemente, da estação de Coimbra-A, assim como, desde há alguns anos a suspensão dos trabalhos da renovação da linha ferroviária Coimbra-Parque - Lousã e Serpins planeada para metro ligeiro de superfície.

Após ter analisado os documentos disponibilizados pela CMC, gostaria de manifestar desagrado ao verificar que este plano continua a prever o encerramento de Coimbra-A. Esta estação é demasiado importante para os habitantes da cidade e da região, facto comprovado pelos mais de 1,3 milhões de passageiros anuais. Permite ainda que as pessoas de vários pontos da região cheguem directamente ao centro de Coimbra.

O projecto apresentado permite facilmente preservar a estação e compatibilizar com o sistema de metrobus. Como? O comboio continua a circular no actual canal ferroviário, e o metrobus pode circular na tão falada Variante da Fernão de Magalhães.

A ligação da cidade ao rio poderá ser feita na mesma, por exemplo, com passagens pedonais desniveladas. Estas soluções são adoptadas em muitas outras cidades europeias, sem prejuízo da fruição da frente ribeirinha nem da infraestrutura de transporte que é tão importante para conferir centralidade à Baixa de Coimbra.

Gostaria ainda de afirmar que a solução para a ligação Coimbra - Lousã e Serpins através de autocarros eléctricos não é aquela que oferece maior segurança e eficiência, em comparação com a solução metro ligeiro de superfície. A solução de autocarros a circular em canais, já testada na Alemanha nos anos 70, não se mostrou segura e eficiente. Independente da tração D os veículos ser eléctrica ou por combustão, será certo que num país que procura a modernização, não será grande solução a adoção de modelos ultrapassados como aquele que se pretende ver adotado em Coimbra.

Não há cidade europeia que dispense o acesso do meio de transporte ferroviário ao centro da cidade.

Com os melhores cumprimentos,
José Filipe Neves

Sex Feb 25 18:25:24 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Sex Feb 25 18:42:03 2022

eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE

Sex Feb 25 18:42:03 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 28 09:17:31 2022

acipriano (Ana Cipriano) - Comentários adicionados

RT-Send-CC: carlos.duarte@cm-coimbra.pt, h_terencio@cm-coimbra.pt

À DEPE, na ausência da Sra. Diretora do DPEE, em gozo de férias.

Mon Feb 28 09:17:32 2022

The RT System itself - Outgoing email about a comment recorded

Mon Feb 28 09:17:49 2022

acipriano (Ana Cipriano) - Status changed from 'new' to 'open'

Mon Feb 28 09:17:49 2022

acipriano (Ana Cipriano) - Queue alterado de DPEE para DEPE

Mon Feb 28 09:17:49 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 28 09:27:13 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)

Mon Feb 28 09:27:14 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Resposta a Discussão Pública - José Filipe Neves

São propostas alterações ao traçado do MetroBus, bem como a manutenção da linha férrea entre as estações de Coimbra B e Coimbra A.

Manutenção da Linha férrea

A manutenção desse troço da Linha férrea é uma questão que tem sido amplamente discutida, mas no caso particular de Coimbra apresenta o grave inconveniente de constituir uma barreira que separa a cidade do rio. Essa barreira não poderá ser eliminada adequadamente pela utilização de passagens de peões desniveladas as quais, para além dos impactos negativos na imagem da frente rio, seriam sempre um obstáculo ao pleno desfrute da marginal e do rio.

Nos inícios dos anos 90 do séc. passado, chegámos a estudar a possibilidade de enterrar a linha, como única forma a garantir a relação com o rio. Contudo, com o surgimento da possibilidade de instalar um metro de superfície, considerou-se que os enormes custos do enterramento da linha férrea deixariam de se justificar, pois com o metro a ligar a Coimbra B e a Lousã/ Serpins, passaria a haver uma duplicação da oferta para a mesma procura.

A substituição da linha férrea pelo MetroBus, se por um lado constitui um importante desafio de garantir uma oferta adequada na articulação com a rede ferroviária em Coimbra B, por outro lado isso será compensado por uma melhor distribuição dos utentes pelos vários pontos de destino da cidade através de uma via dedicada, evitando assim outros transbordos ou tempos de espera.

Alterações ao traçado do MetroBus

Durante o processo de estudo da implementação do metro, foram estudadas pelos nossos serviços e pela MetroMondego algumas variantes ao traçado, nomeadamente a possibilidade de este passar pela Av. Fernão de Magalhães. Apesar de essa localização apresentar algumas vantagens, nomeadamente a de aproximar mais a oferta da procura, essa solução não foi então validada pela CMC, por poder “implicar desvantagens na circulação rodoviária e nos transportes rodoviários”.

Conclusão

As questões agora colocadas apresentam-se extemporâneas face aos objetivos subjacentes ao presente estudo. Estando já em fase de obra a implementação do MetroBus, **o estudo urbanístico teve como condicionante a manutenção do projeto existente**, com o mínimo de ajustes decorrentes da adaptação ao uso pedonal da marginal, com incidência em alguns pormenores de arranjos exteriores adjacentes ao canal metro, e nos sistemas de semaforização.

Qualquer outra alteração a considerar no projeto/ obra do MetroBus, terá como consequência atrasos significativos e elevados custos acrescidos, com consequências bastante penosas para a cidade.

#211716: Fwd: Consulta pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio

The Basics

Id: **211716**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **Jose Baptista**
<baptista.jms@gmail.com>
Cc:
AdminCc:

Anexos

A oportunidade atual MD.pdf

- Mon Feb 28 17:13:10 2022 (41.9KiB) por Jose Baptista <baptista.jms@gmail.com>

Planta 1 coimbra-portagem.pdf

- Mon Feb 28 17:13:10 2022 (146.8KiB) por Jose Baptista <baptista.jms@gmail.com>

Planta 2 coimbra-portagem.pdf

- Mon Feb 28 17:13:10 2022 (95.8KiB) por Jose Baptista <baptista.jms@gmail.com>

Planta 3 coimbra-portagem.pdf

- Mon Feb 28 17:13:10 2022 (409.7KiB) por Jose Baptista <baptista.jms@gmail.com>

Planta 4 coimbra-portagem.pdf

- Mon Feb 28 17:13:10 2022 (483.6KiB) por Jose Baptista <baptista.jms@gmail.com>

More about the requestors

Jose Baptista
<baptista.jms@gmail.com> [User Summary](#)

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#)

[Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

211716	pfonseca (Paulo Fonseca)	Fwd: Consulta pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio	open
---------------	---------------------------------	---	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:
Owner:
Prazo:

Save

Datas

Criado: **Mon Feb 28 17:13:10 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Wed Mar 02 09:33:04 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Wed Mar 02 09:33:04 2022** por c_duarte (Carlos Duarte)

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Histórico

Mon Feb 28 17:13:10 2022

Jose Baptista <baptista.jms@gmail.com> - Ticket criado

Subject: Fwd: Consulta pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio

Date: Mon, 28 Feb 2022 17:12:41 +0000

To: geral@cmcoimbra.pt, geral@cm-coimbra.pt

De: "Jose Baptista" <baptista.jms@gmail.com>

----- Forwarded message -----

De: Jose Baptista <baptista.jms@gmail.com (mailto:baptista.jms@gmail.com)>

Date: segunda, 28/02/2022 à(s) 12:06

Subject: Consulta pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio

To: <geral@cmcoimbra.pt (mailto:geral@cmcoimbra.pt)>

Exma. Senhora Vereadora

Ana Bastos

Participação na consulta pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio – Margem Direita (Entre a Ponte de Santa Clara e a Ponte Açude) a decorrer até 1 de março de 2022.

Como parte interessada apresento em anexo a minha proposta sobre o estudo urbanístico Frente de Rio em consulta pública neste momento.

Com os meus cumprimentos.

José Manuel dos Santos Baptista

967048812

http://www.avg.com/email-signature?utm_medium=email&utm_source=link&utm_campaign=sig-email&utm_content=webmail

Sem vírus. www.avg.com (http://www.avg.com/email-signature?utm_medium=email&utm_source=link&utm_campaign=sig-email&utm_content=webmail)

Message body not shown because it is not plain text.

Message body not shown because it is not plain text.

Message body not shown because it is not plain text.

Message body not shown because it is not plain text.

Message body not shown because it is not plain text.

Mon Feb 28 17:13:10 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 28 17:29:25 2022

eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE

Mon Feb 28 17:29:25 2022	The RT System itself - Outgoing email recorded
Wed Mar 02 09:25:29 2022	h_terencio (Helena Terêncio) - Queue alterado de DPEE para DEPE
Wed Mar 02 09:25:29 2022	The RT System itself - Outgoing email recorded
Wed Mar 02 09:33:04 2022	c_duarte (Carlos Duarte) - Status changed from 'new' to 'open'
Wed Mar 02 09:33:04 2022	c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)
Wed Mar 02 09:33:04 2022	The RT System itself - Outgoing email recorded

A OPORTUNIDADE ATUAL

Contrariando o estudo apresentado pela CMC que do meu ponto de vista pouco mais é do que um estudo rodoviário para a zona, não aplicando tanto o referido na memória descritiva do estudo apresentado, referindo-me à zona entre a estação A e a Ponte de S. Clara.

A proposta que apresento é concretamente para a zona entre a ponte de Santa Clara e a estação A da CP, transformando o estreito Largo da Portagem numa Praça de entrada da Cidade antiga onde as pessoas podem chegar, estacionar, visitar a cidade ou fazer as suas compras. **A praça da portagem** será um local de convívio à semelhança do Cais da Ribeira no Porto, onde as pessoas se encontram depois de descer da Universidade até à baixa, ou onde os conimbricenses podem desfrutar de um café virados para o rio dentro da cidade, a praça da portagem é o grande complemento do largo da portagem. O parque de estacionamento subterrâneo é o grande trunfo para o secesso.

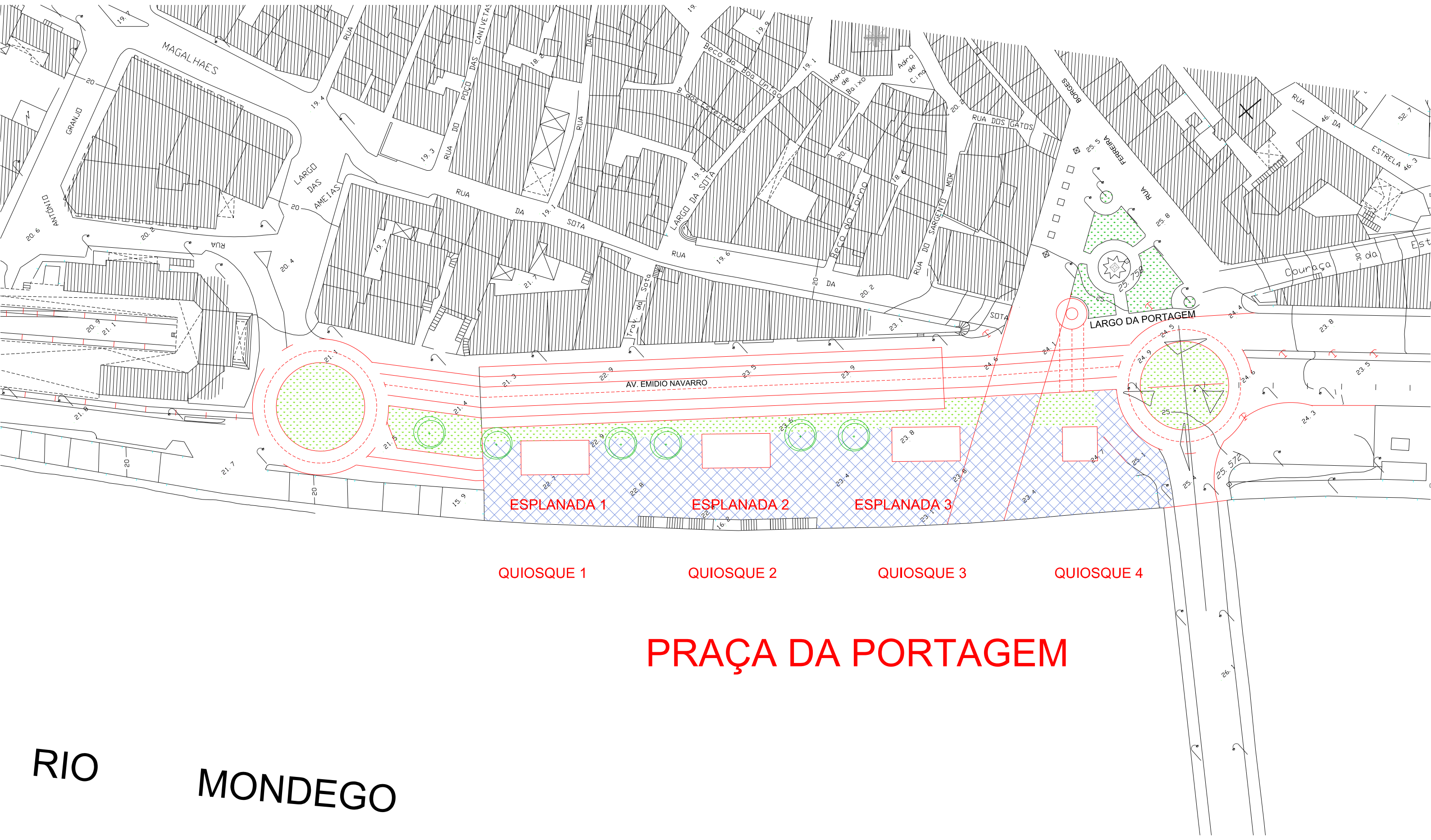
Fazendo minhas as vossas palavras transcrevo o seguinte:

“ O estudo refere que, “à semelhança do que tem vindo a ser prática corrente em diversas cidades (tanto no país como a nível internacional), procurou-se nesta abordagem da frente de rio reforçar as suas ligações ao centro da cidade, privilegiando a sua requalificação para usos predominantemente pedonais (e cicláveis), procurando favorecer a presença de pessoas, a fruição urbana e o desfrute das margens para fins de desporto e lazer”. “

O escasso tempo de reflexão não permite a apresentação cuidada de esboços urbanísticos, mas deixo a minha ideia de como deverá ser aproveitado este espaço.

Com os meus cumprimentos.

José Manuel dos Santos Baptista



QUIOSQUE 1

QUIOSQUE 2

QUIOSQUE 3

QUIOSQUE 4

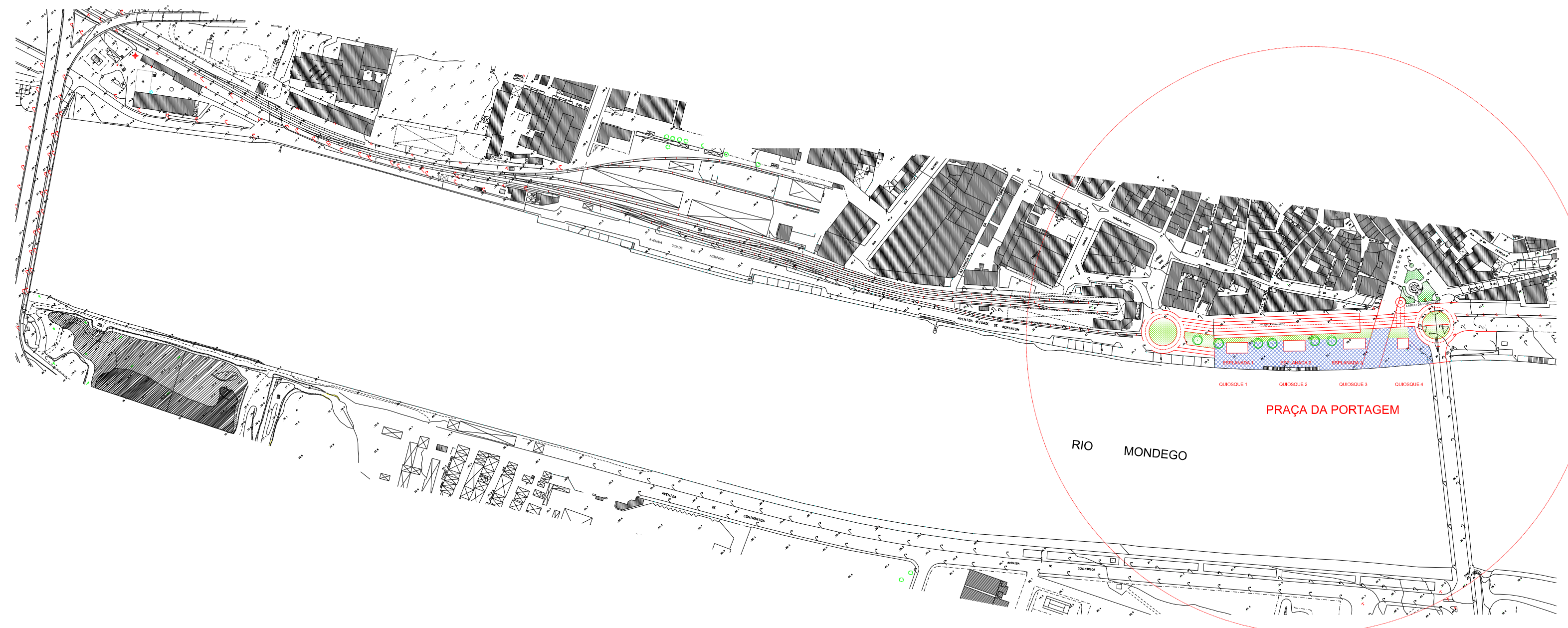
PRAÇA DA PORTAGEM

RIO MONDEGO



PARQUE DE ESTACIONAMENTO SUBTERRÂNEO

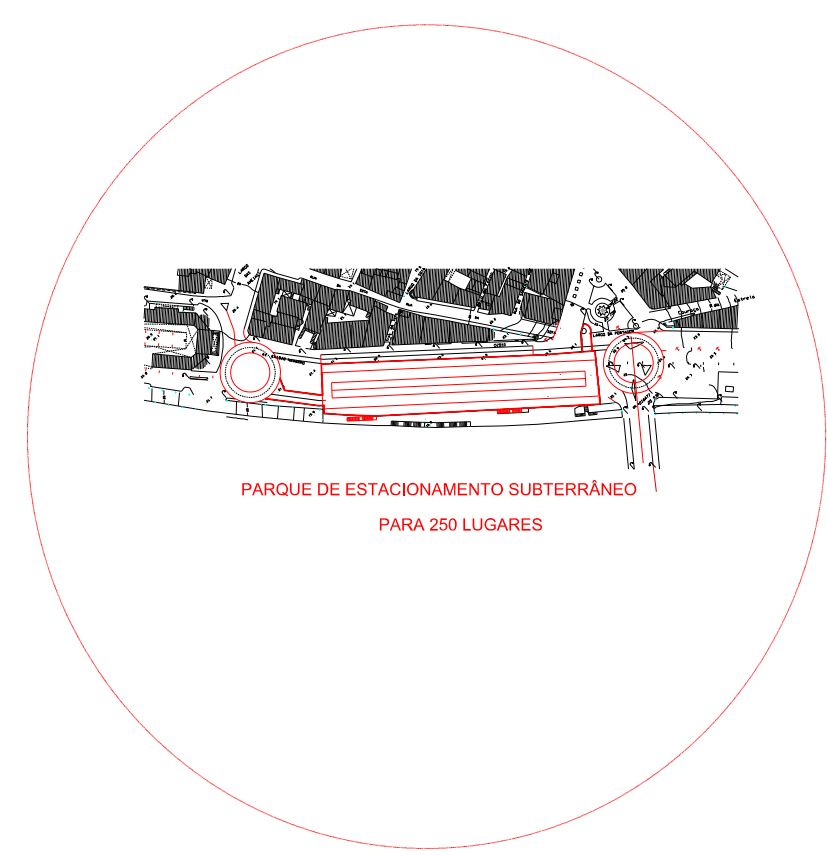
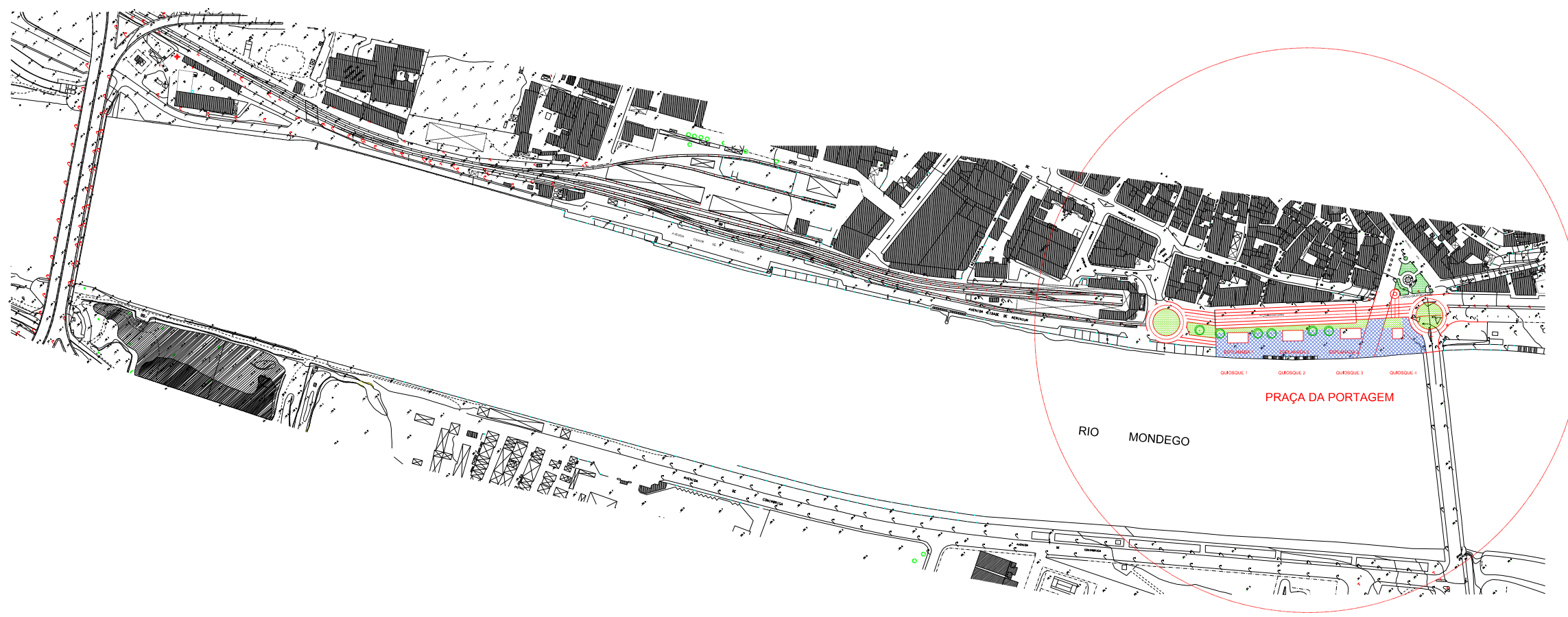
PARA 250 LUGARES



QUIOSQUE 1 QUIOSQUE 2 QUIOSQUE 3 QUIOSQUE 4

PRAÇA DA PORTAGEM

RIO MONDEGO



Resposta a Discussão Pública - José Manuel dos Santos Baptista

Propõe uma solução alternativa para a Praça da Portagem, que inclui estacionamento subterrâneo e esplanadas

Antes de mais convém recordar que a presente proposta, é uma tentativa de introduzir coerência ao conjunto de intervenções em curso, algumas das quais com projetos de execução feitos, e outras já em fase de obra. Assim, qualquer alteração proposta, teve que ser devidamente ponderada face ao seu custo/ benefício, pois qualquer alteração aos projetos e obras em curso traduzir-se-á em atrasos significativos, com elevados custos (não só financeiros) para a cidade.

Assim, face ao desafio que nos foi colocado de considerar a Av. Aemínium como um eixo predominantemente pedonal, procurámos avaliar e resolver as consequências que isso teria na sua área envolvente e, considerando que alguns processos em curso para a zona não estão ainda consolidados, aproveitámos para sugerir algumas alterações com vista a uma melhor integração na malha urbana.

Praça e Largo da Portagem

Considerando a iminência das obras do metro, e atendendo a que a solução aqui preconizada foi já em tempos o resultado de uma aprofundada reflexão conjunta com os nossos serviços, optou-se por manter o projeto do metro, com as devidas adaptações resultantes do projeto e obras de requalificação dos muros do Mondego, e do fecho à circulação da Av. Cidade Aemínium.

A proposta alternativa apresentada nos esboços anexos, não contempla a implementação do MetroBus e respetiva paragem. Acresce que, a previsão de um estacionamento neste local, poderá constituir um incentivo ao aumento de tráfego na zona central da cidade, em prejuízo da utilização de modos de transporte mais sustentáveis, nomeadamente transportes públicos, agora reforçados pelo MetroBus, privilegiando ainda as deslocações pedonais e cicláveis.



Exm.º Senhor
Presidente da Câmara Municipal de Coimbra

19695-
28/02/2022
DPEE

REQUERIMENTO GENÉRICO

REQUERENTE

NOME **JOSE MANUEL SILVA RIBEIRO (Grupo Participativo Cívica/**
RESIDENTE/COM SEDE EM **Rua António Sérgio, Lt6 - 2ª**
CÓDIGO POSTAL **3030 - 477** LOCALIDADE **Coimbra**
CARTÃO DE CIDADÃO CC/BI **2056070** VALIDADE **7/6/29** CONTRIBUINTE NIF/NIPC **186247397**
TELEFONE **—** TELEMÓVEL **967444898** FAX **—**
E-MAIL **RIBEIROZEMANUEL@EMAIL.COM**
FREGUESIA **ST. OLIVARIS**
CERTIDÃO COMERCIAL PERMANENTE (CÓDIGO) **—**
Na qualidade de: **CIDADÃO PARTICIPATIVO**

REPRESENTANTE

NOME _____
RESIDENTE/COM SEDE EM _____
CÓDIGO POSTAL _____ LOCALIDADE _____
CARTÃO DE CIDADÃO CC/BI _____ VALIDADE _____ CONTRIBUINTE NIF/NIPC _____
TELEFONE _____ TELEMÓVEL _____ FAX _____
E-MAIL _____
PROCURAÇÃO ONLINE (CÓDIGO) _____
CERTIDÃO COMERCIAL PERMANENTE (CÓDIGO) _____
Na qualidade de:
 REPRESENTANTE LEGAL GESTOR DE NEGÓCIOS MANDATÁRIO OUTRO

PEDIDO

VENI REQUERER **EDITAL - 60/2022 DE 20/02/2022**
FRENTE RIO - MARGEM DIREITA
ESTUDO URBANÍSTICO
PROPOSTA 2 - MARGINAL/ACESSIBILIDADES/HABITABILIDADE/
OUTROS CORRELACIONADOS.

MEIOS DE NOTIFICAÇÃO

AUTORIZO O ENVIO DE EVENTUAIS NOTIFICAÇÕES DECORRENTES DESTA COMUNICAÇÃO PARA:

E-MAIL **RIBEIROZEMANUEL@gmail.com**

LOCAL PARA LEVANTAMENTO DA DOCUMENTAÇÃO

PRETENDO EFETUAR O LEVANTAMENTO:

ATENDIMENTO DOS PAÇOS DO MUNICÍPIO ATENDIMENTO DA LOJA DO CIDADÃO

OBSERVAÇÕES

AVISO DE PRIVACIDADE

- Os dados pessoais recolhidos neste pedido são necessários, única e exclusivamente, para dar cumprimento ao disposto no artigo 102.º do Código do Procedimento Administrativo (CPA), no artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 135/99, de 22 de abril e/ou ao previsto na legislação específica aplicável ao pedido formulado.
- O tratamento dos dados referidos no ponto 1 por parte do Município de Coimbra respeitará a legislação em vigor em matéria de proteção de dados pessoais e será realizado com base nas seguintes condições:
 - Responsável pelo tratamento** - Câmara Municipal de Coimbra - Praça 8 de Maio 3000-300 Coimbra;
 - Responsável pela proteção de dados** - Encarregado da proteção de dados do Município de Coimbra (DPO) - Câmara Municipal de Coimbra, Praça 8 de Maio 3000-300 Coimbra dpo@cm-coimbra.pt
 - Finalidade do tratamento** - Cumprimento de uma obrigação jurídica (CPA, Decreto-Lei n.º 135/99, de 22 de abril, e/ou de legislação específica aplicável ao pedido formulado) ou necessário ao exercício de funções de interesse público;
 - Destinatário(s) dos dados** - Serviço municipal com competência para analisar ou intervir no pedido, de acordo com a orgânica municipal em vigor;
 - Conservação dos dados pessoais** - Prazo definido na legislação aplicável ao pedido.
 - Direitos dos titulares dos dados pessoais** - Ao requerente (titular dos dados pessoais) é garantido o direito de acesso, de retificação, de apagamento, de portabilidade, de ser informado em caso de violação da segurança dos dados e de limitação e oposição ao tratamento dos dados pessoais recolhidos. O titular tem ainda direito a apresentar reclamação à autoridade de controlo nacional (Comissão Nacional de Proteção de Dados).
- Para mais informações sobre a Política de Privacidade do Município consulte o website da Câmara Municipal de Coimbra (www.cm-coimbra.pt) em <https://www.cm-coimbra.pt/areas/transparencia/politica-de-privacidade> ou envie um e-mail para dpo@cm-coimbra.pt.
- Os documentos apresentados no âmbito do presente pedido são documentos administrativos, pelo que o acesso aos mesmos se fará em respeito pelo regime de acesso à informação administrativa e ambiental e reutilização dos documentos administrativos (Lei n.º 26/2016, de 22 de agosto).

MEIOS DE APRESENTAÇÃO

Este formulário pode ser apresentado nos postos de atendimento da Câmara de Coimbra ou através do Email geral@cm-coimbra.pt

PEDE DEFERIMENTO

O REQUERENTE/REPRESENTANTE (Assinatura)

José Manuel Lina Ribeiro

DATA

28/02/2022

DOCUMENTOS COMPROVATIVOS DA LEGITIMIDADE DO REQUERENTE

- Apresentação do documento de identificação civil

- Apresentação do documento de identificação fiscal

- Procurador: código de acesso à procuração online ou fotocópia simples da procuração

- Pessoa coletiva de natureza associativa: fotocópia da ata da tomada de posse da direção e fotocópia dos estatutos da associação

EDITAL - 60/2022 DE 10/02/2022

FRENTE RIO. MARGEM DIREITA

ESTUDO URBANISTICO

PROPOSTA 2- MARGINAL/ACESSIBILIDADES/HABITAÇÃO/ OUTROS
CORRELACIONADOS

Zé Nils
Shirley 1

Coimbra, 27:02:22

O Grupo de Participação cívica quer em primeiro lugar manifestar a sua gratidão à CMC, ao dar espaço de intervenção à população, e como tal desenvolver a opinião e participação cívica (tão importante nos dias de hoje em democracia).

Da Reunião de trabalho que realizamos no Atrium na passada 4ª feira (dia 22:02), seguida da Reunião com o Sr Arquitecto Paulo Fonseca. no dia seguinte, fazemos uma síntese sobre o assunto em epigrafe.

Nota: Como em alguns assuntos não houve unanimidade, e queremos transmitir a opinião de todos, há textos aparentemente dispare (e nesses estão os nomes de quem os propôs). Nos outros, há unanimidade

1. Intervenção Margem Direita /Marginal:

1. O Espaço físico do Rio até à Linha de Metro, deve ser com valências de mobilidade sem motores de combustão e valências de Lazer e Desporto para Todos com ex: equipamentos de desporto ao ar livre (José Ribeiro)
2. Tratando-se de um Projecto para os próximos 50 anos, não podemos deixar de contemplar, a criação e a localização, o mais próximo do rio possível, (para além da passagem do autobus e das vias pedonal e ciclável, incluídas no projecto), a de espaços de lazer e de restauração (nem tudo pode ser só caminhada e desporto).

Serão espaços onde a população, residente e não residente, possa ter esplanadas e um ou dois quiosques para tomar um copo de agua (quando estiver cansada), tomar um remedio na hora (quando precisar de tratar da saude) , comprar o jornal e tomar um café (para se informar e quiser relaxar), almoçar ou jantar (se estiver cansada de comer em casa), ou simplesmente se quiser

sentar-se à sombra, num confortável banco de jardim (se estiver cansada da vida) (Helder Rodrigues)

3. O plano de água na Margem Direita deve acolher Barcos Esplanadas e Praia Fluvial, como por exemplo em Paris (A J Oliveira Antunes).

2. Intervenção Margem Direita /Acessibilidades:

1. Preocupa-nos o facto de ficar apenas a Av Fernão de Magalhães como via de acesso rodoviário directo, entre a Estação Velha e a Portagem, na sua totalidade.

A Av Fernão de Magalhães (como qualquer outra via central) pode estar sujeita (ao longo do tempo) a obras de reparação, acidentes graves, alargados e demorados, aderrocadas, explosões ou incêndios, eventos especiais na cidade e sobretudo intensificação de transito numa cidade que se quer muito mais populosa nas próximas décadas. Tem que haver uma via alternativa!

Se estivéssemos num País ou numa cidade com maiores recursos (estou a recordar-me de Barcelona por exemplo, em que percorri a cidade por baixo de terra), a solução seria uma estrada rodoviária em túnel por baixo da Estação Nova. Assim, deixamos o assunto para ser pensado por especialistas que saibam melhor que nós sobre ele (Helder Rodrigues)

3. Intervenção Margem Direita /Habitação:

1. Espaço de construção nos terrenos da IP, deve ser de apenas Habitação com prédios vazados e jardins públicos. Pois a Baixa precisa de habitação uma vez que existe em excesso e mesmo fechado por falta de habitantes elevadas quantidades de Lojas de Comércio e Serviços.

A construção de habitação deve fomentar uma política de reabilitação habitacional da Baixa e Alta(tipo Expolisboa), devem ser Criado o Fundo Imobiliário tipo(30% valor do imóvel existente, 40% financiamento Bancário, 10% privados, 20% PRR/2030).

Só assim num horizonte de 20Anos teremos uma Baixa e Alta digna, para manter o galardão UNESCO e com Guarda Honra no Nosso Panteão de Capital do reino e de Afonso Henriques, como acontece noutras Cidades Reabilitadas (José Ribeiro)

2. A construção dos serviços acima referidos (em 1.2) junto ao rio, tornarão muito mais atractivos os edifícios a construir no local.

No futuro serão cada vez mais necessários serviços como; take-aways à porta de casa (há cada vez menos tempo para cozinhar), ou simplesmente lanchar depois do trabalho, ou tomar um café e falar com os amigos, após o jantar, de forma descontraída, em fato de treino. (Helder Rodrigues)

4. Intervenção Margem Direita /Outros correlacionados:

1. A margem Esquerda entre a Ponte Pedonal e a Ponte de St. Clara e ao nível do passeio já existente e por cima do Rio, deve acolher esplanadas e bares com vista para a Cidade (José Ribeiro).
2. Toda a área desde o Estádio Universitário até à Ponte Açude deve ser recuperada e mesmo colocar lá parque de exposições e desporto para mais de 5000 pessoas e desde já retirar os Smtuc (José Ribeiro).
3. Recuperar o projecto de tornar a Rua do Portugal dos Pequenitos pedonal e passar o trânsito para viadutos ou junto ao pavilhão desportivo da Universidade (José Ribeiro).

Os nossos mais cordiais cumprimentos

O Grupo de Participação Cívica

José Manuel Ribeiro

Helder da Conceição Rodrigues

António José Oliveira Antunes

Gil Augusto Vieira da Silva

Mário Chaves Loureiro

Fausto Correia




Resposta a Discussão Pública – José Manuel Ribeiro e outros (Grupo de Participação Cívica)

1- Marginal

A possibilidade de colocação de equipamentos de desporto ao longo da marginal, estará condicionada pela exiguidade do espaço disponível

Apesar das limitações de espaço referidas, prevê-se que os novos edifícios previstos junto à marginal, nomeadamente os quarteirões a erigir nos terrenos da IP, possam dotar a zona de oferta de esplanadas e outros serviços de apoio que possam permitir tirar o melhor partido das áreas verdes ali previstas contribuindo assim para a vivência da marginal. Quanto à permanência de barcos/ esplanada no rio, isso será uma possibilidade condicionada pelos pontos de acesso ao espelho de água previstos no projeto de requalificação dos muros do rio.

A existência no local de praia fluvial, para além de não ter sido contemplada no projeto de requalificação referido, não parece ser muito adequada às características mais urbanas deste troço, havendo outros locais da margem do rio com melhores condições para serem naturalizadas e utilizadas para esse fim.

2- Acessibilidades

Embora se pretenda o crescimento da cidade, pretende-se que esse crescimento não se traduza num incremento do tráfego no centro da cidade. Há desde logo uma intenção de apostar em formas de mobilidade mais sustentáveis ambientalmente, o que passará por uma redução do recurso aos transportes individuais, nomeadamente no acesso ao centro da cidade, e uma progressiva substituição desse modo de deslocação pelo transporte público ou outros modos suaves (pedonal, ciclável). Essa intenção só poderá concretizar-se com o recurso a um conjunto de ações complementares entre si, que passam pela melhoria da oferta de transporte público, e a sua articulação com redes de ciclovias e parques de estacionamento periféricos, bem como pela criação de alternativas válidas para o desvio do tráfego de atravessamento do centro da cidade.

Em situações de emergência, está prevista a possibilidade de acesso de veículos à marginal.

3- Habitação

Está prevista a oferta de habitação, que deverá ocupar os andares superiores dos edifícios a construir na frente rio, nomeadamente nos terrenos da IP. Os termos em que se processará a oferta dessa habitação, serão responsabilidade dessa entidade, sendo certo que essa oferta de habitação é fundamental para a criação de vivências diurnas e noturnas na zona. Os andares inferiores deverão ser destinados, como já referido, a comércio/ serviços, complementares dessa função e adequados à centralidade que se pretende para esta área.

4- Margem esquerda

A margem esquerda deverá ser objeto de um estudo integrado, cuja oportunidade e programa a instalar, ficarão condicionados à indispensável deslocalização de algumas funções ali existentes, pouco adequadas à importância e centralidade que se pretende para o local.

Paulo Fonseca, Arqº

#211974: METAFORMAÇÕES - “Estudo Urbanístico Frente de Rio Margem Direita (Entre a Ponte de Santa Clara e a Ponte

The Basics

Id: **211974**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: pfonseca (Paulo Fonseca)
Requestors: **METAFORMAÇÕES POLÍTICA <metaformacoes-polit@metaformacoes.net>**
Cc:
AdminCc:

More about the requestors

METAFORMAÇÕES POLÍTICA <metaformacoes-polit@metaformacoes.net>

[User Summary](#)

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#) [Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

211974	pfonseca (Paulo Fonseca)	METAFORMAÇÕES - “Estudo Urbanístico Frente de Rio Margem Direita (Entre a Ponte de Santa Clara e a Ponte Açude)”	open
---------------	---------------------------------	---	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- *Todos*
- *Unprivileged*

Reminders

New reminder:

Subject:
Owner:
Prazo:

Save

Datas

Criado: **Tue Mar 01 22:22:06 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Thu Mar 03 09:49:16 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Thu Mar 03 09:49:16 2022 por c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Ticket in

Histórico

Tue Mar 01 22:22:06 2022

METAFORMAÇÕES POLÍTICA <metaformacoes-polit@metaformacoes.net> - Ticket criado

Subject: METAFORMAÇÕES - "Estudo Urbanístico Frente de Rio Margem Direita (Entre a Ponte de Santa Clara e a Ponte Açude)"

Date: Tue, 1 Mar 2022 22:21:55 +0000

To: "CM Coimbra Geral" <geral@cm-coimbra.pt>

De: "METAFORMAÇÕES POLÍTICA" <metaformacoes-polit@metaformacoes.net>

m..f.....

Exm^o(^a) Sr(^a) Presidente da CMC / Vereadora do Urbanismo da CMC,

Lourenço Martins Esteves Leitão, vem por este meio, pronunciar-se sobre o "Estudo Urbanístico Frente de Rio Margem Direita (Entre a Ponte de Santa Clara e a Ponte Açude)":

-1- Constata-se uma alteração relativamente à obra que estava a ser executada.

-2- O estudo apresentado não tem dignidade compatível com os melhores momentos da história da cidade de Coimbra.

-3- Para além disso, este tipo de solução não garante um futuro de qualidade e de vanguarda para a cidade e Coimbra, não contribuindo para a sua diferenciação a nível nacional e internacional.

PROTEÇÃO DE DADOS - Os vossos dados são utilizados unicamente para o envio e recolha de informação relativa à atividade em questão, podendo-lhe ser enviada também informação relativa à atividade do projeto METAFORMAÇÕES. Os vossos dados jamais serão facultados a terceiros.

Cordiais Saudações.

Lourenço Leitão

.eta.ormações

Tel. 239 198 431 Tlm. 969 305 314 www.metaformacoes.net (<http://www.metaformacoes.net>)

 [Avast logo \(https://www.avast.com/antivirus\)](https://www.avast.com/antivirus)

Este e-mail foi verificado em termos de vírus pelo software antivírus Avast.

[www.avast.com](https://www.avast.com/antivirus) (<https://www.avast.com/antivirus>)

Tue Mar 01 22:22:06 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Wed Mar 02 15:40:52 2022

eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE

Wed Mar 02 15:40:52 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Thu Mar 03 09:45:09 2022

h_terencio (Helena Terêncio) - Queue alterado de DPEE para DEPE

Thu Mar 03 09:45:09 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Thu Mar 03 09:49:16 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Status changed from 'new' to 'open'

Thu Mar 03 09:49:16 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)

Thu Mar 03 09:49:16 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Resposta a Discussão Pública – Lourenço Leitão / Metaformações Políticas

A presente proposta, é uma tentativa de introduzir coerência ao conjunto de intervenções em curso, algumas das quais com projetos de execução feitos, e outras já em fase de obra. Assim, qualquer alteração proposta, teve que ser devidamente ponderada face ao seu custo/ benefício, pois qualquer alteração aos projetos e obras em curso traduzir-se-á em atrasos significativos, com elevados custos (não só financeiros) para a cidade.

Assim, face ao desafio que nos foi colocado de considerar a Av. Aemínium como um eixo predominantemente pedonal, procurámos avaliar e resolver as consequências que isso teria na sua área envolvente e, considerando que alguns processos em curso para a zona não estão ainda consolidados, aproveitámos para sugerir algumas alterações com vista a uma melhor integração na malha urbana.

Face ao exposto:

- 1- As alterações cingiram-se ao mínimo indispensável para garantir o objetivo pretendido de pedonalizar a marginal e articular os diferentes estudos e obras
- 2- A qualidade e abrangência global do estudo, é afetada pela existência dos compromissos existentes já referidos
- 3- Procuraremos continuar a melhorar as nossas respostas de planeamento, de forma a garantir a qualificação e afirmação da Cidade, contando para isso com o contributo de todas as opiniões que se afigurem relevantes

Paulo Fonseca, Arqº

#211792: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

The Basics

Id: **211792**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **Luis Andrade Neto**
<luis.andrade.neto@gmail.com>
Cc:
AdminCc:

More about the requestors

[Luis Andrade Neto](#)
<luis.andrade.neto@gmail.com> [User Summary](#)

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#) [Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

pfonseca 211792 (Paulo Fonseca)	Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanistico Frente de Rio - Margem Direita	open
--	---	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:

Owner:

Prazo:

Save

Datas

Criado: **Mon Feb 28 23:54:54 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Thu Mar 03 10:05:38 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Thu Mar 03 10:05:38 2022 por c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Ticket in

Histórico

Mon Feb 28 23:54:54 2022

Luís Andrade Neto <luis.andrade.neto@gmail.com> - Ticket criado

Subject: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

Date: Mon, 28 Feb 2022 23:54:39 +0000

To: geral@cm-coimbra.pt

De: "Luís Andrade Neto" <luis.andrade.neto@gmail.com>

Caro Sr. Presidente,

Saúdo a abertura deste novo executivo em tornar os planos urbanos transparentes e abertos à participação pública.

Após ter analisado os documentos disponibilizados pela CMC, gostaria de manifestar a minha preocupação ao verificar que este plano continua a prever o encerramento de Coimbra-A. Esta estação é demasiado importante para os habitantes da cidade e da região, facto comprovado pelos mais de 1,3 milhões de passageiros anuais. Permite ainda que as pessoas de vários pontos da região cheguem directamente ao centro de Coimbra.

O projecto apresentado permite facilmente preservar a estação e compatibilizar com o sistema de metrobus. Como? O comboio continua a circular no actual canal ferroviário, e o metrobus pode circular na tão falada Variante da Fernão de Magalhães.

A ligação da cidade ao rio poderá ser feita na mesma, por exemplo, com passagens pedonais desniveladas. Estas soluções são adoptadas em muitas outras cidades europeias, sem prejuízo da fruição da frente ribeirinha nem da infraestrutura de transporte que é tão importante para conferir centralidade à Baixa de Coimbra.

Com os melhores cumprimentos,
Luís Neto

Mon Feb 28 23:54:54 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Wed Mar 02 12:10:25 2022

eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE

Wed Mar 02 12:10:26 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Thu Mar 03 09:53:11 2022

h_terencio (Helena Terêncio) - Queue alterado de DPEE para DEPE

Thu Mar 03 09:53:11 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Thu Mar 03 10:05:38 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Status changed from 'new' to 'open'

Thu Mar 03 10:05:38 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)

Thu Mar 03 10:05:38 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Resposta a Discussão Pública - Luís Andrade Neto

São propostas alterações ao traçado do MetroBus, bem como a manutenção da linha férrea entre as estações de Coimbra B e Coimbra A.

Manutenção da Linha férrea

A manutenção desse troço da Linha férrea é uma questão que tem sido amplamente discutida, mas no caso particular de Coimbra apresenta o grave inconveniente de constituir uma barreira que separa a cidade do rio. Essa barreira não poderá ser eliminada adequadamente pela utilização de passagens de peões desniveladas as quais, para além dos impactos negativos na imagem da frente rio, seriam sempre um obstáculo ao pleno desfrute da marginal e do rio.

Nos inícios dos anos 90 do séc. passado, chegámos a estudar a possibilidade de enterrar a linha, como única forma a garantir a relação com o rio. Contudo, com o surgimento da possibilidade de instalar um metro de superfície, considerou-se que os enormes custos do enterramento da linha férrea deixariam de se justificar, pois com o metro a ligar a Coimbra B e a Lousã/ Serpins, passaria a haver uma duplicação da oferta para a mesma procura.

A substituição da linha férrea pelo MetroBus, se por um lado constitui um importante desafio de garantir uma oferta adequada na articulação com a rede ferroviária em Coimbra B, por outro lado isso será compensado por uma melhor distribuição dos utentes pelos vários pontos de destino da cidade através de uma via dedicada, evitando assim outros transbordos ou tempos de espera.

Alterações ao traçado do MetroBus

Durante o processo de estudo da implementação do metro, foram estudadas pelos nossos serviços e pela MetroMondego algumas variantes ao traçado, nomeadamente a possibilidade de este passar pela Av. Fernão de Magalhães. Apesar de essa localização apresentar algumas vantagens, nomeadamente a de aproximar mais a oferta da procura, essa solução não foi então validada pela CMC, por poder “implicar desvantagens na circulação rodoviária e nos transportes rodoviários”.

Conclusão

As questões agora colocadas apresentam-se extemporâneas face aos objetivos subjacentes ao presente estudo. Estando já em fase de obra a implementação do MetroBus, **o estudo urbanístico teve como condicionante a manutenção do projeto existente**, com o mínimo de ajustes decorrentes da adaptação ao uso pedonal da marginal, com incidência em alguns pormenores de arranjos exteriores adjacentes ao canal metro, e nos sistemas de semaforização.

Qualquer outra alteração a considerar no projeto/ obra do MetroBus, terá como consequência atrasos significativos e elevados custos acrescidos, com consequências bastante penosas para a cidade.

#209501: opinião/sugestão, Margem direita

The Basics

Id: **209501**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **Luis Manso <lmanso@netcabo.pt>**
Cc:
AdminCc:

Anexos

FERROVIA ou BUS.docx

- Thu Feb 17 17:58:42 2022 (13.1KiB) por Luis Manso <lmanso@netcabo.pt>

NOVA AVENIDA na MARGEM DIREITA.docx

- Thu Feb 17 17:58:42 2022 (12.3KiB) por Luis Manso <lmanso@netcabo.pt>

More about the requestors

Luis Manso <lmanso@netcabo.pt> **User Summary**

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#) [Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

209501	pfonseca	opinião/sugestão,	open
	(Paulo	Margem direita	
	Fonseca)		

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:

Owner:

Prazo:

Save

Datas

Criado: **Thu Feb 17 17:58:42 2022**

Starts: **Not set**

Started: **Sex Feb 18 09:31:42 2022**

Último Contacto: **Not set**

Prazo: **Not set**

Fechado: **Not set**

Updated: **Sex Feb 18 09:31:42 2022 por c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Ticket in

Histórico

Thu Feb 17 17:58:42 2022

Luis Manso <lmanso@netcabo.pt> - Ticket criado

Subject: opinião/sugestão, Margem direita

Date: Thu, 17 Feb 2022 17:58:36 +0000

To: "Câmara Municipal Coimbra" <geral@cm-coimbra.pt>

De: "Luis Manso" <lmanso@netcabo.pt>

Ex.mos Senhores

Anexo uma opinião sugestão, para a discussão publica, do arranjo previsto, para a Margem direita do Rio.
Cumprimentos

Luís Canaveira Manso
Rua Virgílio Correia, 64 1º
3000-413 Coimbra

Message body not shown because it is not plain text.

Message body not shown because it is not plain text.

Thu Feb 17 17:58:42 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Thu Feb 17 18:57:23 2022

eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE

Thu Feb 17 18:57:23 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Sex Feb 18 09:23:10 2022

h_terencio (Helena Terêncio) - Queue alterado de DPEE para DEPE

Sex Feb 18 09:23:10 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Sex Feb 18 09:31:42 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Status changed from 'new' to 'open'

Sex Feb 18 09:31:42 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)

Sex Feb 18 09:31:42 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

NOVA AVENIDA na MARGEM DIREITA

Recentemente foi publicado no Diário de Coimbra, a proposta da Câmara, sobre a futura utilização da Avenida, que ladeia a Ferrovia, entre a Estação Nova e a Ponte Açude, na margem direita do Rio. Será para “Ciclovía e Pedonal”, sem trânsito automóvel.

Vendo bem, se vier a ser ponderada e “mantida” a Ferrovia, entre as duas Estações, sem arrancar os Carris, a ligação feita pelo “Metro Bus”, com Autocarros elétricos, seguindo pela Fernão de Magalhães, contornando a Rotunda da Estação Velha e voltando por ela, para trás, podia fazer outro percurso.

A partir da Ponte de Santas Clara, viravam logo para a esquerda, seguiam ao longo do Rio, entravam na Nova Avenida Marginal, passavam por baixo da Ponte Açude e seguiam até à Rotunda da Geria, ao lado da Estação Velha, onde contornariam e invertiam o sentido.

Por este percurso, bastava alterar o trânsito, em frente da Portagem, Hotel Astória, SANFIL e Estação Nova, criar uma “Via Dedicada aos BUS”, na Marginal, sem outro trânsito, além do Pedonal e da Ciclovía prevista. Esta ligaria à já existente, da Ponte Açude, à Rotunda da Geria.

Deste modo, ficava a Fernão de Magalhães mais desafogada, para o trânsito habitual e a passagem dos BUS, que vêm e vão para Serpins, seria facilitada, desde a Portagem até à Estação Nova, passando junto ao Rio, em vez de terem de a contornar, se andarem pela Fernão de Magalhães.

Esta Via, ainda facilitaria a possibilidade, de continuar a chamada “Avenida Central”, em via “dupla”, da Loja do Cidadão até ao Rio e a esta Av. Marginal.

Daqui, certas Linhas dos BUS, podiam virar e seguir por ela, para a Rua da Sofia e vice-versa.

Consideramos, que são decisões, a serem ponderadas devidamente pelo Município, para maior e melhor aproveitamento do Projecto do “Metro BUS”, finalmente em execução, aproveitando o que for vantajoso, sem destruir a “Ferrovia”, que está bem e funciona.

10-02-2022

Canaveira Manso

Resposta a Discussão Pública - Luis Canaveira Manso

São propostas alterações ao traçado do MetroBus, bem como a manutenção da linha férrea entre as estações de Coimbra B e Coimbra A.

Manutenção da Linha férrea

A manutenção desse troço da Linha férrea é uma questão que tem sido amplamente discutida, mas no caso particular de Coimbra apresenta o grave inconveniente de constituir uma barreira que separa a cidade do rio. Essa barreira não poderá ser eliminada adequadamente pela utilização de passagens de peões desniveladas as quais, para além dos impactos negativos na imagem da frente rio, seriam sempre um obstáculo ao pleno desfrute da marginal e do rio.

Nos inícios dos anos 90 do séc. passado, chegámos a estudar a possibilidade de enterrar a linha, como única forma a garantir a relação com o rio. Contudo, com o surgimento da possibilidade de instalar um metro de superfície, considerou-se que os enormes custos do enterramento da linha férrea deixariam de se justificar, pois com o metro a ligar a Coimbra B e a Lousã/ Serpins, passaria a haver uma duplicação da oferta para a mesma procura.

A substituição da linha férrea pelo MetroBus, se por um lado constitui um importante desafio de garantir uma oferta adequada na articulação com a rede ferroviária em Coimbra B, por outro lado isso será compensado por uma melhor distribuição dos utentes pelos vários pontos de destino da cidade através de uma via dedicada, evitando assim outros transbordos ou tempos de espera.

Alterações ao traçado do MetroBus

Durante o processo de estudo da implementação do metro, foram estudadas pelos nossos serviços e pela MetroMondego algumas variantes ao traçado, nomeadamente a possibilidade de este passar pela Av. Fernão de Magalhães. Apesar de essa localização apresentar algumas vantagens, nomeadamente a de aproximar mais a oferta da procura, essa solução não foi então validada pela CMC, por poder “implicar desvantagens na circulação rodoviária e nos transportes rodoviários”.

Conclusão

As questões agora colocadas apresentam-se extemporâneas face aos objetivos subjacentes ao presente estudo. Estando já em fase de obra a implementação do MetroBus, **o estudo urbanístico teve como condicionante a manutenção do projeto existente**, com o mínimo de ajustes decorrentes da adaptação ao uso pedonal da marginal, com incidência em alguns pormenores de arranjos exteriores adjacentes ao canal metro, e nos sistemas de semaforização.

Qualquer outra alteração a considerar no projeto/ obra do MetroBus, terá como consequência atrasos significativos e elevados custos acrescidos, com consequências bastante penosas para a cidade.

#211550: Estudo urbanístico para a frente de rio da margem direita do Mondego - Comentários

The Basics

Id: **211550**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **Mário Almeida**
<mariojalmeida@gmail.com>
Cc:
AdminCc:

More about the requestors

Mário Almeida
<mariojalmeida@gmail.com> [User Summary](#)

Comentários sobre este utilizador:
No comment entered about this user

[Tickets activos](#) Tickets inactivos
Todos os tickets

This user's 10 highest priority active tickets:

211550	pfonseca (Paulo Fonseca)	Estudo urbanístico para a frente de rio da margem direita do Mondego - Comentários	open
---------------	---------------------------------	---	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:
Owner:
Prazo:

Save

Datas

Criado: **Mon Feb 28 09:48:36 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Mon Feb 28 11:43:18 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Mon Feb 28 11:51:13 2022 por c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Ticket in

Histórico

Mon Feb 28 09:48:36 2022

Mário Almeida <mariojalmeida@gmail.com> - Ticket criado

CC: "geral" <geral@cm-coimbra.pt>

Subject: Estudo urbanístico para a frente de rio da margem direita do Mondego - Comentários

Date: Mon, 28 Feb 2022 09:47:56 +0000

To: geral@cmcoimbra.pt

De: "Mário Almeida" <mariojalmeida@gmail.com>

Exmo, Sr. Presidente da Câmara Municipal de Coimbra,
Digníssimo Sr. Manuel Silva,

Estando em discussão pública o "Estudo Urbanístico Frente de Rio – Margem Direita (Entre a Ponte de Santa Clara e a Ponte Açude)", permita-me congratulá-lo com a hipótese de ser dado aos munícipes, para conhecimento e opinião, esta hipótese que resulta de uma transformação tão significativa para a cidade de Coimbra, que infelizmente tem ficado para trás no avanço de cidadania e desenvolvimento, em detrimento de outras cidades portuguesas.

Espero que esta seja uma oportunidade a não perder para que Coimbra possa ter um rumo de crescimento sustentável e orientador para os próximos anos, sabendo que quatro anos é um espaço temporal curto, mas onde será possível delinear linhas orientadoras para o futuro.

Quanto ao tema em questão, importa frisar que apesar da ausência de circulação na avenida Cidade Aeminium há tanto tempo, não se pode concluir unicamente que é uma oportunidade de poder suprimir a circulação automóvel, face ao sobrecarregar de outras vias, como é bem sabido. É certo que é proposto circulação em vias paralelas (que não fazem, nem substituem exatamente o papel da avenida Cidade Aeminium), mas que não existem, nem se conhece temporalmente a sua entrada em funcionamento. Aqui o que importa referir, é que a Margem Esquerda perdeu possibilidade de entrada na cidade de Coimbra de forma adequada, e as alternativas escasseiam, pois o problema acaba por ser mais grave do que simplesmente a supressão de veículos automóveis na avenida Cidade Aeminium.

Apesar de concordar com a sua supressão, vejamos o que deverá ser já avançado para não resultar permanentemente em prejuízo dos demais cidadãos que não vivam no interior da malha urbana central, onde haverá transportes diferenciados (Metrobus, SMTUC, ciclovias, ...). A hipotética ponte que poderia permitir a expansão do Metrobus para a margem esquerda, não deveria depender da própria expansão do Metrobus, mas sim ser uma realidade de aproximação entre as duas margens, que sempre afunila nos mesmos eixos rodoviários. Esta ponte, a meu ver, deveria ter um carácter essencialmente pedonal, com a possibilidade do Metrobus unicamente, não alargando a qualquer outro tipo de veículo, isto se queremos promover uma correta utilização dos transportes públicos. No entanto, será importante assegurar que a população limítrofe tenha a capacidade de ter acesso a parques que permitam aceder aos transportes, agilizando a mobilidade e não o transtorno dessa utilização.

Outra questão, não menos importante, será a de avançar com a ligação direta do eixo norte-sul, através de uma ponte nova que fará com que o IC2, atualmente dependente de uma rotunda caótica, possa efetivamente servir melhor esta cidade, aliviando o Açude-Ponte, tão importante para o espelho de água da cidade, regularização de caudais para o baixo Mondego, entrada na cidade, e para acesso a Pólos com milhares de trabalhadores.

Grato pela atenção dispensada, desejando os maiores sucessos para o vosso trabalho e que seguramente resultarão numa maior fruição para os demais munícipes.

Atentamente,
Mário Almeida

Mon Feb 28 09:48:36 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 28 10:46:37 2022

eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE

Mon Feb 28 10:46:37 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 28 10:47:03 2022

eugenia (Eugénia Lameira) - Comentários adicionados

RT-Send-CC: presidencia@cm-

On Mon Feb 28 09:48:36 2022, mariojalmeida@gmail.com wrote:

- Show quoted text -

Mon Feb 28 10:47:03 2022

The RT System itself - Outgoing email about a comment recorded

Mon Feb 28 11:43:02 2022

acipriano (Ana Cipriano) - Comentários adicionados

RT-Send-CC: h_terencio@cm-coimbra.pt

À DEPE, na ausência da Sra. Diretora do DPEE em gozo de férias.

Mon Feb 28 11:43:02 2022 **The RT System itself - Outgoing email about a comment recorded**

Mon Feb 28 11:43:18 2022 **acipriano (Ana Cipriano) - Status changed from 'new' to 'open'**

Mon Feb 28 11:43:18 2022 **acipriano (Ana Cipriano) - Queue alterado de DPEE para DEPE**

Mon Feb 28 11:43:18 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Mon Feb 28 11:51:13 2022 **c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)**

Mon Feb 28 11:51:13 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Resposta a Discussão Pública - Mário Almeida

Antes de mais convém recordar que a presente proposta, é uma tentativa de introduzir coerência ao conjunto de intervenções em curso, algumas das quais com projetos de execução feitos, e outras já em fase de obra. Assim, qualquer alteração proposta, teve que ser devidamente ponderada face ao seu custo/ benefício, pois qualquer alteração aos projetos e obras em curso traduzir-se-á em atrasos significativos, com elevados custos (não só financeiros) para a cidade.

Assim, face ao desafio que nos foi colocado de considerar a Av. Aemínium como um eixo predominantemente pedonal, procurámos avaliar e resolver as consequências que isso teria na sua área envolvente e, considerando que alguns processos em curso para a zona não estão ainda consolidados, aproveitámos para sugerir algumas alterações com vista a uma melhor integração na malha urbana.

Dependência das vias paralelas alternativas à Av. Aemínium

O impedimento de circulação na Av. Aemínium desde há algum tempo, permite verificar o impacto que esse encerramento tem no sistema de circulação naquela área, nomeadamente na Av. Fernão de Magalhães. Verifica-se de facto um acréscimo, nomeadamente no referente ao tráfego de atravessamento, ou seja, sem origem destino na baixa. Os arruamentos paralelos à Av. Fernão de Magalhães, permitirão aliviar um pouco essa avenida, criando alternativas de distribuição e dando resposta às novas áreas a urbanizar, mas a solução para uma redução significativa do trânsito de atravessamento norte/sul, terá que passar pelo seu desvio do centro, ou pela criação de parques periféricos articulados com transportes públicos que permitam aceder ao centro da cidade sem necessidade de trazer o automóvel.

A Ponte

A oportunidade de construir a ponte proposta no estudo (pedonal e MetroBus), não decorre apenas da iminência do alargamento da rede metro, mas também da ocupação a realizar na outra margem, ocupação essa entendida como um alargamento do centro da cidade. Só então será justificável.

Nova Ponte para o Eixo Norte-Sul

A possibilidade de criar uma nova ponte para o IC2, foi já objeto de outros estudos e foi contemplada nos instrumentos de planeamento (PDM), mas ultrapassa o âmbito do presente estudo prévio.

#211788: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

The Basics

Id: **211788**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **Mário Pereira**
<mariojperreira@hotmail.com>
Cc:
AdminCc:

More about the requestors

Mário Pereira <mariojperreira@hotmail.com>

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#) [Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

211788	pfonseca (Paulo Fonseca)	Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita	open
---------------	---------------------------------	---	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:

Owner:

Prazo:

Save

Datas

Criado: **Mon Feb 28 23:47:00 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Wed Mar 02 15:43:52 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Wed Mar 02 15:43:52 2022 por c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Ticket in

Histórico

Mon Feb 28 23:47:00 2022 **Mário Pereira** <mariojperreira@hotmail.com> - **Ticket criado**
Subject: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita
Date: Mon, 28 Feb 2022 23:46:49 +0000
To: "geral@cm-coimbra.pt" <geral@cm-coimbra.pt>
De: "Mário Pereira" <mariojperreira@hotmail.com>

Caro Sr. Presidente, Saúdo a abertura deste novo executivo em tornar os planos urbanos transparentes e abertos à participação pública. Após ter analisado os documentos disponibilizados pela CMC, gostaria de manifestar a minha preocupação ao verificar que este plano continua a prever o encerramento de Coimbra-A. Esta estação é demasiado importante para os habitantes da cidade e da região, facto comprovado pelos mais de 1,3 milhões de passageiros anuais. Permite ainda que as pessoas de vários pontos da região cheguem directamente ao centro de Coimbra. O projecto apresentado permite facilmente preservar a estação e compatibilizar com o sistema de metrobus. Como? O comboio continua a circular no actual canal ferroviário, e o metrobus pode circular na tão falada Variante da Fernão de Magalhães. A ligação da cidade ao rio poderá ser feita na mesma, por exemplo, com passagens pedonais desniveladas. Estas soluções são adoptadas em muitas outras cidades europeias, sem prejuízo da fruição da frente ribeirinha nem da infraestrutura de transporte que é tão importante para conferir centralidade à Baixa de Coimbra. Com os melhores cumprimentos, Mário Pereira

Mon Feb 28 23:47:00 2022 **The RT System itself** - **Outgoing email recorded**

Wed Mar 02 12:10:25 2022 **eugenia (Eugénia Lameira)** - **Queue alterado de CMC-Geral para DPEE**

Wed Mar 02 12:10:25 2022 **The RT System itself** - **Outgoing email recorded**

Wed Mar 02 15:32:46 2022 **h_terencio (Helena Terêncio)** - **Queue alterado de DPEE para DEPE**

Wed Mar 02 15:32:46 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Wed Mar 02 15:43:52 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Status changed from 'new' to 'open'

Wed Mar 02 15:43:52 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)

Wed Mar 02 15:43:52 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Resposta a Discussão Pública - Mário Pereira

São propostas alterações ao traçado do MetroBus, bem como a manutenção da linha férrea entre as estações de Coimbra B e Coimbra A.

Manutenção da Linha férrea

A manutenção desse troço da Linha férrea é uma questão que tem sido amplamente discutida, mas no caso particular de Coimbra apresenta o grave inconveniente de constituir uma barreira que separa a cidade do rio. Essa barreira não poderá ser eliminada adequadamente pela utilização de passagens de peões desniveladas as quais, para além dos impactos negativos na imagem da frente rio, seriam sempre um obstáculo ao pleno desfrute da marginal e do rio.

Nos inícios dos anos 90 do séc. passado, chegámos a estudar a possibilidade de enterrar a linha, como única forma a garantir a relação com o rio. Contudo, com o surgimento da possibilidade de instalar um metro de superfície, considerou-se que os enormes custos do enterramento da linha férrea deixariam de se justificar, pois com o metro a ligar a Coimbra B e a Lousã/ Serpins, passaria a haver uma duplicação da oferta para a mesma procura.

A substituição da linha férrea pelo MetroBus, se por um lado constitui um importante desafio de garantir uma oferta adequada na articulação com a rede ferroviária em Coimbra B, por outro lado isso será compensado por uma melhor distribuição dos utentes pelos vários pontos de destino da cidade através de uma via dedicada, evitando assim outros transbordos ou tempos de espera.

Alterações ao traçado do MetroBus

Durante o processo de estudo da implementação do metro, foram estudadas pelos nossos serviços e pela MetroMondego algumas variantes ao traçado, nomeadamente a possibilidade de este passar pela Av. Fernão de Magalhães. Apesar de essa localização apresentar algumas vantagens, nomeadamente a de aproximar mais a oferta da procura, essa solução não foi então validada pela CMC, por poder “implicar desvantagens na circulação rodoviária e nos transportes rodoviários”.

Conclusão

As questões agora colocadas apresentam-se extemporâneas face aos objetivos subjacentes ao presente estudo. Estando já em fase de obra a implementação do MetroBus, **o estudo urbanístico teve como condicionante a manutenção do projeto existente**, com o mínimo de ajustes decorrentes da adaptação ao uso pedonal da marginal, com incidência em alguns pormenores de arranjos exteriores adjacentes ao canal metro, e nos sistemas de semaforização.

Qualquer outra alteração a considerar no projeto/ obra do MetroBus, terá como consequência atrasos significativos e elevados custos acrescidos, com consequências bastante penosas para a cidade.

#211972: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

The Basics

Id: **211972**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **<mcen@sapo.pt>**
Cc:
AdminCc:

Anexos

MCEN - Consulta Pública CMC.pdf

- Tue Mar 01 21:58:19 2022 (5.9MiB) por <mcen@sapo.pt>

More about the requestors

[<mcen@sapo.pt>](#) [User Summary](#)

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#) [Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

pfonseca 211972 (Paulo Fonseca)	Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita	open
--	---	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:

Owner:

Prazo:

Save

Datas

Criado: **Tue Mar 01 21:58:19 2022**

Starts: **Not set**

Started: **Wed Mar 02 15:49:39 2022**

Último Contacto: **Not set**

Prazo: **Not set**

Fechado: **Not set**

Updated: **Wed Mar 02 15:49:39 2022 por c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Histórico

Tue Mar 01 21:58:19 2022

<mcen@sapo.pt> - Ticket criado

Subject: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

Date: Tue, 01 Mar 2022 21:58:07 +0000

To: geral@cm-coimbra.pt

De: mcen@sapo.pt

Caro Sr. Presidente,
Em anexo enviamos a nossa participação ao procedimento de Consulta Pública.
Com os melhores cumprimentos,
Pelo **MCEN**,
Duarte Miranda
Luís Neto
Mário Pereira
Pedro Costa

Entrevista do MCEN ao Diário de Notícias (<https://www.dn.pt/local/coimbra-movimento-civico-quer-manter-a-estacao-nova-a-funcionar-camara-aponta-para-fins-culturais-14271667.html>) // Entrevista ao Público (<https://www.publico.pt/2021/04/05/local/noticia/coimbra-nasceu-movimento-evitar-encerramento-estacao-nova-1957134>) e Sobre Carris (<https://www.publico.pt/2021/11/08/local/noticia/carris-coimbra-coimbrab-nao-sao-levantados-garantias-garante-autarquia-1984184>) // Entrevista à TSF (<https://www.tsf.pt/portugal/sociedade/basta-pum-basta-abaxo-a-estacao-nova-de-coimbra-13876337.html>) // Entrevista à RUC (<https://www.ruc.pt/podcast/ha-vidas-nessa-cidade/a-vida-incerta-da-estacao-nova-de-coimbra>) // Entrevista ao jornal Euroregião (https://euroregiao.com/coimbra-movimento-civico-quer-salvar-estacao-central-a-camara-fala-em-suicidio-economico/?fbclid=IwAR1P4sBhCEL0nmNCjg5FI0rEzWFUzJSnLg3o7_uxQtbefQIWfp7qW-zhRfs).

Message body not shown because it is not plain text.

Tue Mar 01 21:58:20 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Wed Mar 02 12:10:26 2022

eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE

Wed Mar 02 12:10:26 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Wed Mar 02 15:39:19 2022

h_terencio (Helena Terêncio) - Queue alterado de DPEE para DEPE

Wed Mar 02 15:39:19 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Wed Mar 02 15:49:39 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Status changed from 'new' to 'open'

Wed Mar 02 15:49:39 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)

Wed Mar 02 15:49:39 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Participação do Movimento Cívico pela Estação Nova à consulta pública do “Estudo Urbanístico Frente de Rio Margem Direita”

1. Antes de mais saudamos a abertura para divulgar os planos tomado por este novo executivo da Câmara Municipal de Coimbra. É ainda muito positivo que se coloque estes planos à discussão pública num prazo de 15 dias, embora tal pudesse e devesse ser feito num prazo mais alargado, envolvendo a população em pelo menos uma sessão de discussão pública.

Porém, aguardamos com expectativa o relatório deste processo. Não se pode correr o risco de ter uma consulta pública para “inglês ver”, tal como aconteceu no processo de adaptação do SMM a uma solução em metrobus, em que a consulta pública foi um mero cumprimento de uma formalidade estipulada na lei. Recorde-se que das 11 participações submetidas naquele processo conduzido em 2019, 7 estavam contra o desenvolvimento do projecto tal como estava previsto. Nenhuma foi tida em consideração.

2. O plano apresentado pelo arq. Paulo Fonseca é, de modo geral, muito positivo. Revela a ambição de conectar os tecidos urbanos existentes com os planos e intenções de urbanização para ali destinados. Consideramos muito positiva a limitação do trânsito automóvel na Av. Aeminium, bem como a construção do arruamento entre o rio e a Av. Fernão de Magalhães. As volumetrias e quarteirões a urbanizar, ainda que de propriedade privada, deveriam ser alvo de um concurso de arquitectura contando o apoio da Câmara Municipal, Ordem dos Arquitectos e Ordem dos Engenheiros. Uma área tão grande e tão nobre da cidade merece que haja várias reflexões e que se garanta que a escolhida é, efectivamente, a melhor.

3. É de saudar o reconhecimento de que o canal de metrobus, tal como está projectado para a frente de rio, é uma “barreira”. Por essa razão foram previstos apenas dois ou três atravessamentos pedonais que podem vir a ser semaforizados. Tal como o MCEN vinha a alertar, o canal de metrobus não é inócuo e vai acabar por ser uma barreira tal como o actual canal do comboio. Tal como já defendemos inúmeras vezes, as barreiras não são um problema, precisam de ser pensadas e trabalhadas. Há várias soluções de mitigação deste efeito, desde atravessamento desnivelados, nivelados, rebaixamentos, etc.

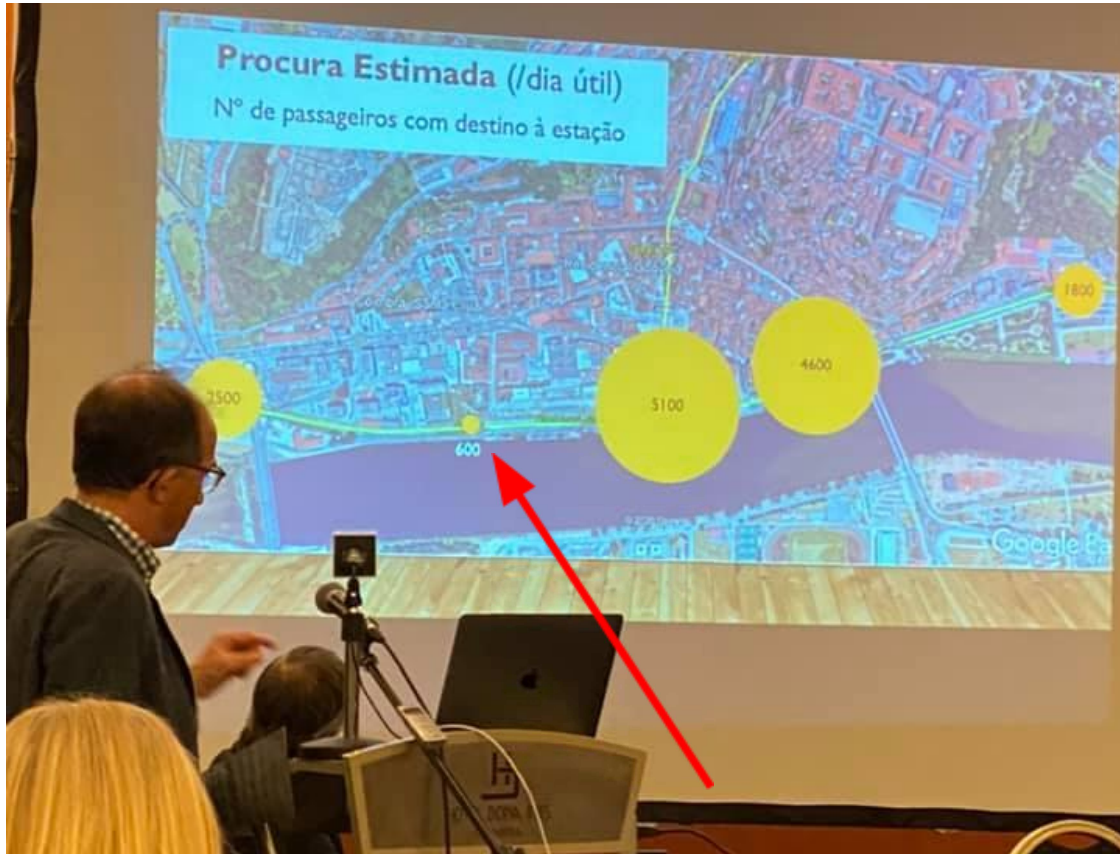
4. Por estas razões o MCEN vem concordar com a globalidade do plano apresentado, e propôr que no canal reservado de metrobus continue a passar o comboio. O metrobus pode e deve seguir pela tão falada Variante da Av. Fernão de Magalhães. Os problemas de atravessamento do canal ferroviário podem ser resolvidas de três maneiras. Por ordem de preferência: 1-manter as passagens de nível previstas no canal de metrobus (e que já existiram até aos anos 2000 no canal ferroviário; 2-construir passagens desniveladas, preferencialmente inferiores, uma vez que exigem uma menor transição de cota; 3-desnivelamento do canal ferroviário, quer em solução de trincheira, quer em solução de “cut-and-cover”.

5. Esta é também a medida que melhor contribui para a saúde financeira do projecto de metrobus. Repare-se neste diagrama de procura apresentado pela Metro Mondego em 2019. A Estação Nova e Portagem são as paragens com maior procura, o que para nós não é qualquer surpresa, porque tal como temos vindo a dizer, estas duas são também o maior

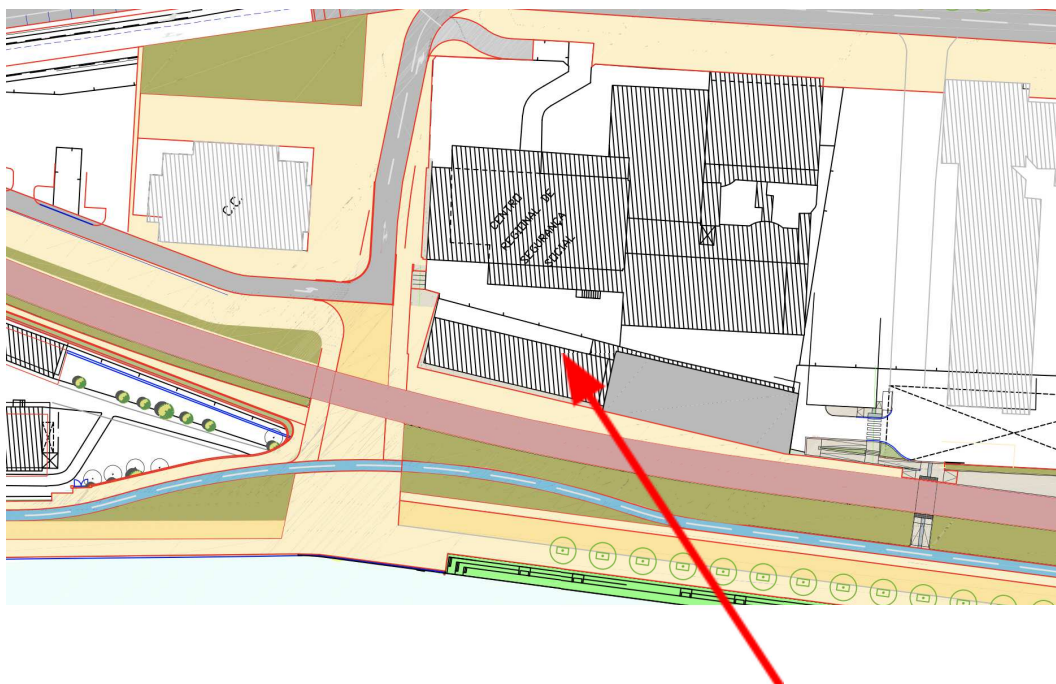
interface regional ferroviário e rodoviário da região.

Contudo, reparamos que a paragem do Arnado é a paragem com menor procura.

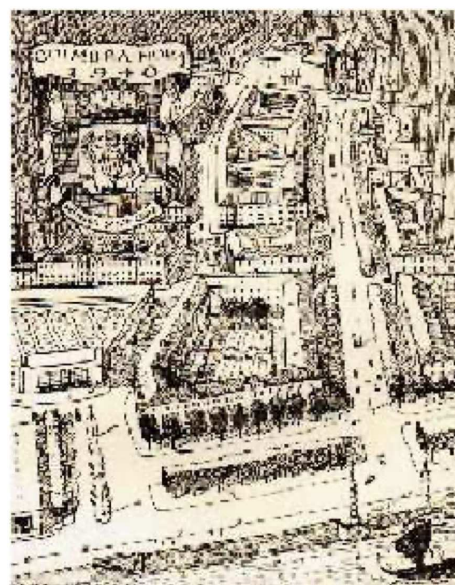
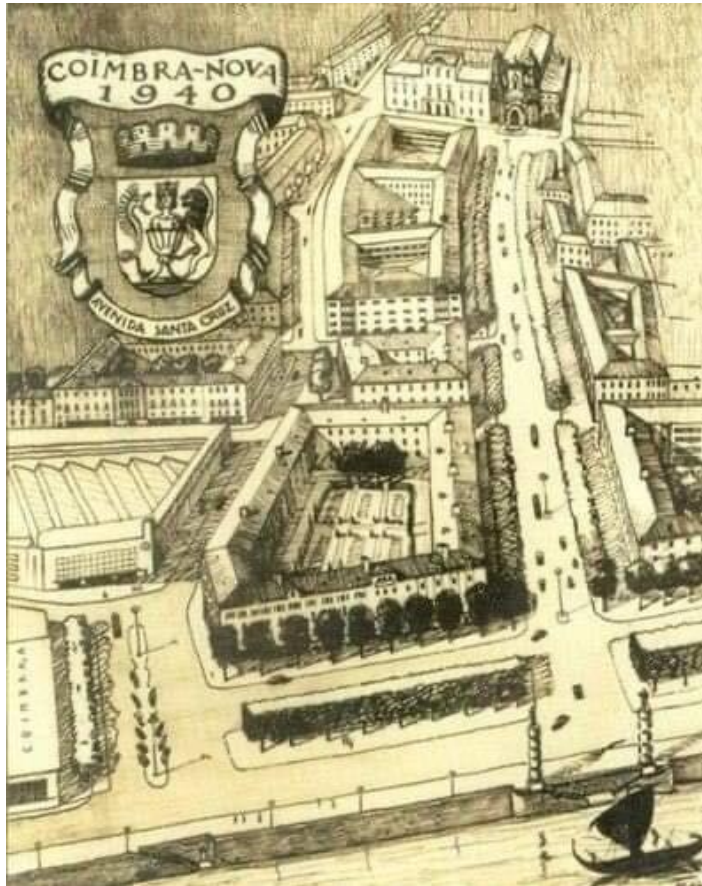
Deslocando-a para a Av. Fernão de Magalhães, junto aos serviços, hotéis, supermercados, enfim, onde está efectivamente a procura, é de longe a melhor solução.



6. Os armazéns entre a linha férrea e o edifício da Segurança Social, actualmente sem qualquer função, porque é que não são demolidos ou devolvidos à cidade?



6. A gravura de Etiènne DeGroer apresentada tem uma resolução baica. Um dos aspectos habitualmente menosprezados do seu plano  a sua proposta de manter activa a Estação Nova, na gravura apresentada como “Coimbra A” escrito no chão junto  entrada. DeGroer Propunha de facto encurtar o ramal e recuar a estação para jusante, criando uma grande praça de chegada, alinhada com a nova via central.



Etiènne DeGroer (1940)

Resposta a Discussão Pública – MCEN - Movimento Cívico pela Estação Nova

1- Discussão pública

O prazo de discussão pública, que admitimos ter sido inferior ao desejável, deveu-se à absoluta urgência em que condicionou toda a elaboração deste projeto, dado haver já obras em curso no local, e qualquer atraso na sua execução decorrente de alterações a propor, traduzir-se-ia em elevados custos.

2- Concurso público de arquitetura

Concordando em princípio com a opção de realizar concursos públicos de arquitetura como forma de garantir uma melhor definição e garantir a qualidade dos projetos, qualquer opção que se venha a colocar em relação à evolução dos projetos neste caso concreto, tanto ao município como aos particulares proprietários dos terrenos, terá que ser equacionada tendo em consideração a urgência do atual procedimento. No entanto, reconhecemos que a área em estudo, pela importância que tem, teria justificado no seu devido tempo da realização de um estudo com essas características e abrangência.

3- Canal do metro

Embora o canal destinado ao metro possa ser considerado para alguns efeitos uma barreira que deverá impor algumas medidas de segurança, essa barreira não será nem de perto comparável à decorrente de uma linha de caminho de ferro, nem do ponto de vista formal, nem do ponto de vista funcional. Ao contrário da linha férrea, o canal de metro não carece do recurso a quaisquer soluções de desnivelamento.

4- Manutenção da Linha férrea

A manutenção desse troço da Linha férrea é uma questão que tem sido amplamente discutida, mas no caso particular de Coimbra apresenta o grave inconveniente de constituir uma barreira que separa a cidade do rio. Essa barreira não poderá ser eliminada adequadamente pela utilização de passagens de peões desniveladas as quais, para além dos impactos negativos na imagem da frente rio, pois dada a exiguidade do canal disponível, seriam sempre um obstáculo ao pleno desfrute da marginal e do rio.

Nos inícios dos anos 90 do séc. passado, chegámos a estudar a possibilidade de enterrar a linha, como única forma a garantir a relação com o rio. Contudo, com o surgimento da possibilidade de instalar um metro de superfície, considerou-se que os enormes custos do enterramento da linha férrea deixariam de se justificar, pois com o metro a ligar a Coimbra B e a Lousã/ Serpins, passaria a haver uma duplicação da oferta para a mesma procura.

A substituição da linha férrea pelo MetroBus, se por um lado constitui um importante desafio de garantir uma oferta adequada na articulação com a rede ferroviária em Coimbra B, por outro lado isso será compensado por uma melhor distribuição dos utentes pelos vários pontos de destino da cidade através de uma via dedicada, evitando assim outros transbordos ou tempos de espera.

5- Alterações ao traçado do MetroBus

Durante o processo de estudo da implementação do metro, foram estudadas pelos nossos serviços e pela MetroMondego algumas variantes ao traçado, nomeadamente a possibilidade de este passar pela Av. Fernão de Magalhães. Apesar de essa localização apresentar algumas vantagens, nomeadamente a de aproximar mais a oferta da procura com a possibilidade de fazer uma estação no Arnado, mais próxima dos pontos de procura, e de uma forma geral como é referido, andar mais próximo do centro da área a servir, essa solução não foi então validada pela CMC, por poder “implicar desvantagens na circulação rodoviária e nos transportes rodoviários”.

Estando já em fase de obra a implementação do MetroBus, **o estudo urbanístico teve como condicionante a manutenção do projeto existente**, com o mínimo de ajustes decorrentes da adaptação ao uso pedonal da marginal.

6- Armazéns da IP

Os dois armazéns referidos entre o edifício da Segurança Social e o Hotel D. Inês e a linha férrea pertencem à IP, que manifestou já intenção de proceder à remodelação de um e a substituição do outro, havendo já processos em curso com esse objetivo. Embora a sua localização na frente de rio deva ser motivo para um especial cuidado nos projetos a apresentar, a sua localização permitirá esconder as traseiras dos edifícios existentes a nascente que não estabelecem relações com a marginal, e aproveitar a sua proximidade ao rio e ao novo eixo pedonal, para a inclusão de funções que tirem partido dessa proximidade, e que lhe possam ser complementares.

7- Etiènne DeGröer

As propostas de Etiènne DeGröer, remetem para um tempo em que os atos de planeamento dispunham de outras ferramentas de execução, nomeadamente a possibilidade de expropriar vastas zonas urbanas e sobrepor novos traçados. Contudo, e apesar do menor valor então dado ao património histórico/ cultural, verifica-se que também as suas propostas valorizavam o restabelecimento de relações de proximidade entre a baixa da cidade e o rio, motivo pelo qual propôs afastar a estação Coimbra A para fora dessa zona histórica de contacto.

#211985: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

The Basics

Id: **211985**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **Nuno Duarte Gregório**
<nduartefg@gmail.com>
Cc:
AdminCc:

More about the requestors

Nuno Duarte Gregório
<nduartefg@gmail.com> **User Summary**

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#) [Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

pfonseca 211985 (Paulo Fonseca)	Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita	open
--	---	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:
Subject:
Owner:
Prazo:

Save

Datas

Criado: **Tue Mar 01 23:59:28 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Wed Mar 02 16:02:42 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Wed Mar 02 16:02:42 2022 por c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:
Depende em por:
Parents:
Filhos:
Refers to:
Referred to by:

Histórico

Tue Mar 01 23:59:29 2022 **Nuno Duarte Gregório <nduartefg@gmail.com> - Ticket criado**
Subject: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita
Date: Tue, 1 Mar 2022 23:58:47 +0000
To: geral@cm-coimbra.pt
De: "Nuno Duarte Gregório" <nduartefg@gmail.com>

Exmo. Sr. Presidente da Câmara Municipal de Coimbra,

Saúdo a abertura deste novo executivo em tornar os planos urbanos transparentes e abertos à participação pública.

Após ter analisado os documentos disponibilizados pela CMC, gostaria de manifestar a minha preocupação ao verificar que este plano continua a prever o encerramento de Coimbra-A. Esta estação é demasiado importante para os habitantes da cidade e da região, facto comprovado pelos mais de 1,3 milhões de passageiros anuais. Permite ainda que as pessoas de vários pontos da região cheguem directamente ao centro de Coimbra.

O projecto apresentado permite facilmente preservar a estação e compatibilizar com o sistema de metrobus. Como? O comboio continua a circular no actual canal ferroviário, e o metrobus pode circular na tão falada Variante da Fernão de Magalhães.

A ligação da cidade ao rio poderá ser feita na mesma, por exemplo, com passagens pedonais desniveladas. Estas soluções são adoptadas em muitas outras cidades europeias, sem prejuízo da fruição da frente ribeirinha nem da infraestrutura de transporte que é tão importante para conferir centralidade à Baixa de Coimbra.

Com os melhores cumprimentos,
Nuno Gregório

Wed Mar 02 12:10:26 2022	eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE
Wed Mar 02 12:10:26 2022	The RT System itself - Outgoing email recorded
Wed Mar 02 15:54:46 2022	h_terencio (Helena Terêncio) - Queue alterado de DPEE para DEPE
Wed Mar 02 15:54:46 2022	The RT System itself - Outgoing email recorded
Wed Mar 02 16:02:42 2022	c_duarte (Carlos Duarte) - Status changed from 'new' to 'open'
Wed Mar 02 16:02:42 2022	c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)
Wed Mar 02 16:02:42 2022	The RT System itself - Outgoing email recorded

Resposta a Discussão Pública - Nuno Duarte Gregório

São propostas alterações ao traçado do MetroBus, bem como a manutenção da linha férrea entre as estações de Coimbra B e Coimbra A.

Manutenção da Linha férrea

A manutenção desse troço da Linha férrea é uma questão que tem sido amplamente discutida, mas no caso particular de Coimbra apresenta o grave inconveniente de constituir uma barreira que separa a cidade do rio. Essa barreira não poderá ser eliminada adequadamente pela utilização de passagens de peões desniveladas as quais, para além dos impactos negativos na imagem da frente rio, seriam sempre um obstáculo ao pleno desfrute da marginal e do rio.

Nos inícios dos anos 90 do séc. passado, chegámos a estudar a possibilidade de enterrar a linha, como única forma a garantir a relação com o rio. Contudo, com o surgimento da possibilidade de instalar um metro de superfície, considerou-se que os enormes custos do enterramento da linha férrea deixariam de se justificar, pois com o metro a ligar a Coimbra B e a Lousã/ Serpins, passaria a haver uma duplicação da oferta para a mesma procura.

A substituição da linha férrea pelo MetroBus, se por um lado constitui um importante desafio de garantir uma oferta adequada na articulação com a rede ferroviária em Coimbra B, por outro lado isso será compensado por uma melhor distribuição dos utentes pelos vários pontos de destino da cidade através de uma via dedicada, evitando assim outros transbordos ou tempos de espera.

Alterações ao traçado do MetroBus

Durante o processo de estudo da implementação do metro, foram estudadas pelos nossos serviços e pela MetroMondego algumas variantes ao traçado, nomeadamente a possibilidade de este passar pela Av. Fernão de Magalhães. Apesar de essa localização apresentar algumas vantagens, nomeadamente a de aproximar mais a oferta da procura, essa solução não foi então validada pela CMC, por poder “implicar desvantagens na circulação rodoviária e nos transportes rodoviários”.

Conclusão

As questões agora colocadas apresentam-se extemporâneas face aos objetivos subjacentes ao presente estudo. Estando já em fase de obra a implementação do MetroBus, **o estudo urbanístico teve como condicionante a manutenção do projeto existente**, com o mínimo de ajustes decorrentes da adaptação ao uso pedonal da marginal, com incidência em alguns pormenores de arranjos exteriores adjacentes ao canal metro, e nos sistemas de semaforização.

Qualquer outra alteração a considerar no projeto/ obra do MetroBus, terá como consequência atrasos significativos e elevados custos acrescidos, com consequências bastante penosas para a cidade.

The Basics

Id: **212304**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **OA | SR-CTR Conselho Diretivo - Pedro Silva**
<pedro.silva@ordemdosarquitectos.org>
Cc: **carlos.guimaraes (Carlos Guimarães)**
AdminCc:

Anexos

Discussão Publica_Coimbra_MMB_signed.pdf

- Wed Mar 02 21:30:32 2022 (504.3KiB) por OA | SR-CTR Conselho Diretivo - Pedro Silva <pedro.silva@ordemdosarquitectos.org>

image001.png

- Wed Mar 02 21:30:32 2022 (2.5KiB) por OA | SR-CTR Conselho Diretivo - Pedro Silva <pedro.silva@ordemdosarquitectos.org>

image002.png

- Wed Mar 02 21:30:32 2022 (2.5KiB) por OA | SR-CTR Conselho Diretivo - Pedro Silva <pedro.silva@ordemdosarquitectos.org>

More about the requestors

[OA | SR-CTR Conselho Diretivo - Pedro Silva](#)
>pedro.silva@ordemdosarquitectos.org>

User Summary

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#) [Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

	FW: Contributo da OASRC para a	
pfonseca	Discussão Pública sobre o Estudo	
212304 (Paulo	Urbanístico “Frente de Rio – Margem	open
Fonseca)	Direita (Entre a Ponte de Santa Clara e a	
	Ponte Açude)”	

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:
Owner:
Prazo:

Save

Datas

Criado: **Wed Mar 02 21:30:32 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Thu Mar 03 11:44:44 2022**
Último Contacto: **Wed Mar 09 10:33:09 2022**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Wed Mar 09 14:53:55 2022 por c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Ticket in

Histórico

Wed Mar 02 21:30:32 2022

OA | SR-CTR Conselho Diretivo - Pedro Silva <pedro.silva@ordemdosarquitectos.org> - Ticket criado

CC: "Carlos Figueiredo" <c.reisfigueiredo.arqbeira@gmail.com>, "OA | SR-CTR - Assessoria - Maria Barreiros" <maria.barreiros@ordemdosarquitectos.org>, "OA | SR-CTR - Secretariado - Catarina Rodrigues" <catarina.rodrigues@ordemdosarquitectos.org>

Subject: FW: Contributo da OASRC para a Discussão Pública sobre o Estudo Urbanístico "Frente de Rio – Margem Direita (Entre a Ponte de Santa Clara e a Ponte Açude)"

Date: Wed, 2 Mar 2022 21:30:23 +0000

To: "geral@cm-coimbra.pt" <geral@cm-coimbra.pt>

De: "OA | SR-CTR Conselho Diretivo - Pedro Silva" <pedro.silva@ordemdosarquitectos.org>

Exmo. Senhor Presidente da Câmara Municipal de Coimbra,

Doutor José Manuel Silva,

Encarrega-me o Presidente da Secção Regional do Centro da Ordem dos Arquitectos, Arq.º Carlos Reis Figueiredo, de enviar a V. Exa. um contributo para a Discussão Pública sobre o Estudo Urbanístico "Frente de Rio – Margem Direita (Entre a Ponte de Santa Clara e a Ponte Açude)".

Com os melhores cumprimentos,

Pedro Manuel Silva

Pedro Manuel Silva | Arquitecto | Secretário do Conselho Diretivo Regional



Rua José Rabumba 56 3810-125 Aveiro

+351 911 032 106

+351 234 428 450

[Facebook \(https://www.facebook.com/oasrcentro\)](https://www.facebook.com/oasrcentro), [Twitter \(https://twitter.com/oasrcentro\)](https://twitter.com/oasrcentro), [Instagram \(https://www.instagram.com/oasrcentro/\)](https://www.instagram.com/oasrcentro/), [LinkedIn \(https://www.linkedin.com/company/ordem-dos-arquitectos-sec%C3%A7%C3%A3o-regional-do-centro-oa-sr-ctr\)](https://www.linkedin.com/company/ordem-dos-arquitectos-sec%C3%A7%C3%A3o-regional-do-centro-oa-sr-ctr)

Esta mensagem e quaisquer ficheiros anexos podem incluir informação privilegiada ou confidencial e legalmente protegida que só deve ser acedida pela pessoa / entidade a quem se dirige. Caso tenha recebido esta comunicação indevidamente queira informar de imediato o remetente e proceder à destruição da mensagem e eventuais cópias. É estritamente proibido o uso, a distribuição, a cópia ou qualquer forma de difusão não autorizada desta mensagem e respetivos anexos. As mensagens de correio eletrónico podem ser interceptadas, corrompidas, rececionadas tardiamente e conter vírus informáticos, não podendo, o seu remetente, ser responsabilizado por quaisquer danos que as mesmas possam causar no sistema informático de destino.

From: "pedro.silva@ordemdosarquitectos.org" <pedro.silva@ordemdosarquitectos.org>

Date: Wednesday, 2 March 2022 at 20:23

To: "geral@cmcoimbra.pt" <geral@cmcoimbra.pt>

Cc: Carlos Figueiredo <c.reisfigueiredo.arqbeira@gmail.com>, OA | SR-CTR - Assessoria - Maria Barreiros <maria.barreiros@ordemdosarquitectos.org>, OA | SR-CTR - Secretariado - Catarina Rodrigues <catarina.rodrigues@ordemdosarquitectos.org>

Subject: Contributo da OASRC para a Discussão Pública sobre o Estudo Urbanístico "Frente de Rio – Margem Direita (Entre a Ponte de Santa Clara e a Ponte Açude)"

Exmo. Senhor Presidente da Câmara Municipal de Coimbra,

Doutor José Manuel Silva,

Encarrega-me o Presidente da Secção Regional do Centro da Ordem dos Arquitectos, Arq.º Carlos Reis Figueiredo, de enviar a V. Exa. um contributo para a Discussão Pública sobre o Estudo Urbanístico "Frente de Rio – Margem Direita (Entre a Ponte de Santa Clara e a Ponte Açude)".

Com os melhores cumprimentos,

Pedro Manuel Silva

Pedro Manuel Silva | Arquitecto | Secretário do Conselho Diretivo Regional



Rua José Rabumba 56 3810-125 Aveiro

+351 911 032 106

+351 234 428 450

Facebook (<https://www.facebook.com/oasrcentro/>), Twitter (<https://twitter.com/oasrcentro/>), Instagram (<https://www.instagram.com/oasrcentro/>), LinkedIn (<https://www.linkedin.com/company/ordem-dos-arquitectos-sec%C3%A7%C3%A3o-regional-do-centro-oa-sr-ctr>)

Esta mensagem e quaisquer ficheiros anexos podem incluir informação privilegiada ou confidencial e legalmente protegida que só deve ser acedida pela pessoa / entidade a quem se dirige. Caso tenha recebido esta comunicação indevidamente queira informar de imediato o remetente e proceder à destruição da mensagem e eventuais cópias. É estritamente proibido o uso, a distribuição, a cópia ou qualquer forma de difusão não autorizada desta mensagem e respetivos anexos. As mensagens de correio eletrónico podem ser interceptadas, corrompidas, rececionadas tardiamente e conter vírus informáticos, não podendo, o seu remetente, ser responsabilizado por quaisquer danos que as mesmas possam causar no sistema informático de destino.

Image displayed inline above

Image displayed inline above

Message body not shown because it is not plain text.

Wed Mar 02 21:30:33 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Thu Mar 03 09:42:44 2022 **dicy (Euridice Marques) - Queue alterado de CMC-Geral para GAP**

Thu Mar 03 09:42:45 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Thu Mar 03 09:52:04 2022 **analapa (Ana Lapa) - Comentários adicionados**

Exmª Senhora Vereadora
Engª Ana Bastos

Por indicação superior, reencaminha-se ticket para análise.

Atentamente,
Ana Lapa

On Wed Mar 02 21:30:32 2022, pedro.silva@ordemdosarquitectos.org wrote:
- Show quoted text -

Thu Mar 03 09:52:13 2022 **analapa (Ana Lapa) - Queue alterado de GAP para GAV-A-BASTOS**

Thu Mar 03 09:52:13 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Thu Mar 03 09:54:21 2022 **dicy (Euridice Marques) - Queue alterado de GAV-A-BASTOS para GAP**

Thu Mar 03 09:54:21 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Thu Mar 03 11:42:51 2022 **cesario (Cristina Cesário) - Comentários adicionados**
RT-Send-CC: carlos.guimaraes@cm-coimbra.pt

Exmª Senhora Vereadora, Engª Ana Bastos,

Por indicação superior, reencaminha-se email para análise.

Atentamente,

Cristina Cesário
Gabinete de Apoio à Presidência

On Wed Mar 02 21:30:32 2022, pedro.silva@ordemdosarquitectos.org wrote:
- Show quoted text -

Thu Mar 03 11:42:51 2022 **The RT System itself - Outgoing email about a comment recorded**

Thu Mar 03 11:43:39 2022 **cesario (Cristina Cesário) - Cc carlos.guimaraes (Carlos Guimarães) adicionado**

Thu Mar 03 11:44:44 2022 **cesario (Cristina Cesário) - Status changed from 'new' to 'open'**

Thu Mar 03 11:44:44 2022 **cesario (Cristina Cesário) - Queue alterado de GAP para GAV-A-BASTOS**

Thu Mar 03 11:44:44 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Wed Mar 09 10:33:09 2022

ssps (Sandra Simões) - Correspondência adicionada

Bom dia,
Por incumbência da Ex.ma Senhora Vereadora Prof. Dr.ª Ana Bastos, informa-se que o assunto foi devidamente reencaminhado para o Departamento de Planeamento e Estudos Estratégicos para análise.
Atenciosamente,
Sandra Simões
Gabinete de Apoio à Vereação

On Wed Mar 02 21:30:32 2022, pedro.silva@ordemdosarquitectos.org wrote:

- Show quoted text -

Wed Mar 09 10:33:09 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Wed Mar 09 10:33:17 2022

ssps (Sandra Simões) - Queue alterado de GAV-A-BASTOS para DPEE

Wed Mar 09 10:33:17 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Wed Mar 09 12:46:34 2022

h_terencio (Helena Terêncio) - Queue alterado de DPEE para DEPE

Wed Mar 09 12:46:34 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Wed Mar 09 14:53:55 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)

Wed Mar 09 14:53:55 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

ASSUNTO:

DISCUSSÃO PÚBLICA

ESTUDO URBANÍSTICO PARA A MARGEM DIREITA DO RIO MONDEGO ENTRE A PONTE DE SANTA CLARA E O AÇUDE--PONTE

Exmo. Senhor Presidente da Câmara Municipal de Coimbra,
Doutor José Manuel Silva,

Após uma análise cuidada do Estudo Urbanístico, para a margem direita do rio Mondego entre a Ponte de Santa Clara e o Açude-Ponte, realizado pelo Arq. Paulo Jorge Pereira da Fonseca, vimos apresentar as nossas considerações sobre o mesmo:

- **Requalificação da Avenida *Aeminium***

Há, na proposta, uma louvável tentativa de eliminação da separação da cidade e do rio causada pela via-férrea, bem como uma revisão da circulação automóvel nesta área. Contudo, não vemos detalhados e mais definidos os atravessamentos pedonais da via de Metrobus e o garante de que esta não se tornará também uma barreira física, mesmo que mais ligeira. É ainda de assinalar que não é apresentada alternativa ao uso intenso do tabuleiro inferior do Açude-Ponte.

- **Novos quarteirões e novos traçados urbanos**

Parece-nos ser questionável a demolição do edificado industrial da Rua do Arnado, importante na imagem urbana e com relevo histórico da zona, bem como no alinhamento e enquadramento do edifício Ideal, e na conformação do

arruamento. A nosso ver, podem ser encontradas alternativas, tanto a nível de planeamento como de uso potencial, que permitam incluir este conjunto em vez de ser demolido.

A este tema associamos ainda a existência de um traçado marcadamente rígido e ortogonal nos novos arruamentos propostos, descaracterizando o cadastro original e a variação de escalas e geometrias que permitem criar uma cidade mais acolhedora:

- Parece haver alternativas ao prolongamento da Rua Abel Dias Urbano (com a manutenção da torção da rua, bem como dos edifícios industriais a demolir), em vez do seu traçado ortogonal, sendo ainda possível, caso esta rua seja estreita, prever uma ligação desta rua diretamente à Avenida Fernão de Magalhães.

- Parece haver alternativas ao traçado ortogonal que prolongará a Rua do Cais da Estação, mais uma vez com a manutenção da torção da rua.

- Não é perceptível no estudo qual a permeabilidade na relação com o rio do quarteirão do hotel Dona Inês e Vila Galé, e da Segurança Social. Hoje há um arruamento viário entre estes dois hotéis, mas o estudo não refere nada sobre o tema.

No estudo é mencionada uma tendência de instalação de outros usos, com maior incidência na hotelaria, havendo espaço para usos residenciais, e para a expansão de usos comerciais e de serviços. Contudo, não parece haver à data, uma análise sustentada do que se vai instalar nestes espaços. Existe, hoje em dia, um grande abandono da baixa por parte de muitos serviços e comércios, com muitos edifícios desocupados.

É ainda de salientar a menção do centro histórico da cidade e que este deve contribuir “como um elemento central e unificador da cidade (...) um fator de articulação das duas margens, contribuindo para a conciliação entre a cidade e o rio.” Mais uma vez não se percebe como será dinamizada a utilização e densificação do espaço, sendo este o fator mais importante para a sustentabilidade do plano a longo prazo.

São ainda a considerar como edifícios de relevo, não havendo menção quanto ao seu uso futuro e às mudanças, nomeadamente ao nível dos fluxos de pessoas, que irão introduzir na zona: o edifício Ideal, que se prevê seja uma residencial médica, o edifício da Coimbra Editora, adquirido pela Critical Software e o edifício da Cooperativa Agrícola, que se encontra à venda.

- **Nova travessia do Rio Mondego**

Consideramos que devia ser tido em conta, logo à partida, o acesso do Metrobus a partir da Estação de Coimbra B à nova travessia, uma vez que a intenção de prolongar a linha para sul do concelho é algo que está já a ser analisado pela CIM da Região de Coimbra.

É ainda de questionar o “deixar em aberto” do uso rodoviário da nova travessia – o que parece revelar a falta de um estudo de tráfego para a zona e nomeadamente para a travessia do rio (sem ser pelo IC2) – estudo este que nos parece importante ao reduzirem o acesso ao tabuleiro inferior do Açude-Ponte, acesso hoje já insuficiente.

É dada como razão para esta omissão a pretensão de não querer facilitar o acesso rodoviário ao centro da cidade.

Contudo, o IC2 é hoje insuficiente, não para o acesso ao centro da cidade, mas para resolver os fluxos entre outras zonas da cidade e as saídas Sul e Norte da cidade, fazendo com que os habitantes que se encontram no centro usem o Açude-Ponte para sair da cidade. É de salientar que o transporte para fora da cidade é algo para o qual o transporte público ainda não dará solução nos próximos anos.

- **Outros temas de relevo**

Continua a haver uma grave indefinição quanto ao futuro uso e programa da Estação Coimbra A, não se compreendendo a insistência na sua completa autonomia e ausência no plano do Metrobus. A mesma indefinição acontece com o edifício do Grémio, sobre o qual, o seu enquadramento no novo desenho urbano e no plano do Metrobus, parece ser meramente casuístico e não planeado.

É de salientar a não referência a soluções de estacionamento automóvel, nomeadamente em silo.

Em termos de instrumentos de gestão territorial, não se percebe se o estudo apresentado pretende configurar no futuro um Plano de Pormenor, uma Unidade de Execução ou nenhum dos dois. Não se vendo assim salvaguardada, não só a adequada intervenção urbana e paisagística da intervenção, mas também a garantia da prossecução e execução do plano de acordo com o melhor interesse da cidade.

Deixamos ainda a nota, de que esta discussão pública, conjuntamente com uma necessária revisão da ARU Coimbra-Rio, se configura como uma das principais intervenções, a par com o Metrobus, para a revitalização da

Baixa de Coimbra nos últimos anos, devendo ser por isso central e abrangedor o seu debate com a população da cidade, procurando firmar a sustentabilidade e viabilidade do projeto a longo prazo.

Reiteramos, novamente o nosso interesse e disponibilidade, em ajudar a autarquia em todos os temas relacionados com a defesa da arquitetura e da qualidade urbana e paisagística da cidade de Coimbra.

Receba os meus melhores cumprimentos,

Assinado por : **CARLOS MANUEL REIS DE FIGUEIREDO**

Num. de Identificação: 01930746

Data: 2022.03.02 17:52:00+00'00'



Resposta a Discussão Pública – Carlos Manuel Reis de Figueiredo/ OASRC

A presente proposta, é uma tentativa de introduzir coerência ao conjunto de intervenções em curso, algumas das quais com projetos de execução feitos, e outras já em fase de obra. Estão neste caso as obras de requalificação dos muros do rio e as obras de implementação do MetroBus.

Qualquer alteração proposta, teve que ser devidamente ponderada face ao seu custo/ benefício, pois qualquer alteração aos projetos e obras em curso traduzir-se-á em atrasos significativos, com elevados custos (não só financeiros) para a cidade.

Face ao desafio que nos foi colocado de considerar a Av. Aemínium como um eixo predominantemente pedonal, procurámos avaliar e resolver as consequências que isso teria na sua área envolvente e, considerando que alguns processos em curso para a zona não estão ainda consolidados, aproveitámos para sugerir algumas alterações com vista a uma melhor integração na malha urbana.

Assim, em relação às questões colocadas pelo Arqº Carlos Manuel Reis de Figueiredo em representação da OASRC consideramos que:

1- Requalificação da Av. Aemínium

Embora o canal destinado ao metro possa ser considerado, para alguns efeitos, uma barreira que deverá impor algumas medidas de segurança, essa barreira não será nem de perto comparável à decorrente de uma linha de caminho de ferro, nem do ponto de vista formal, nem do ponto de vista funcional. No entanto, algum nível de barreira será uma realidade inevitável devido ao atravessamento dessa área pelo MetroBus, o qual deverá ser feito com as máximas condições de segurança. A proposta apresenta, portanto, dois níveis distintos de permeabilidade: a permeabilidade visual, que é assegurada pela abertura dos espaços dos novos arruamentos e quarteirões ao rio, e a permeabilidade de percursos, na qual se recorre a um encaminhamento das travessias pedonais para alguns locais que possam ser dotados das condições de segurança que se revelarem indispensáveis (semaforização p. ex.), reduzindo assim os pontos de conflito.

Quanto ao tabuleiro inferior da ponte Açude, da solução não decorre qualquer agravamento ao movimento rodoviário que tem hoje com a Av. Aemínium fechada para obras, ou seja, será sempre inferior ao que tinha antes quando dava também acesso à marginal. Embora nesta solução não se indique uma nova travessia rodoviária à cota baixa, dado que o estabelecimento no imediato dessas ligações iriam proporcionar um agravamento significativo da utilização do tabuleiro inferior da Ponte Açude, está prevista a sua fácil inserção futura caso essa nova ponte se justifique. O seu traçado terá necessariamente, neste caso, que ser estudado em conjunto com o programa a desenvolver para a margem esquerda.

2- Novos quarteirões e novos traçados urbanos

Na proposta considerou-se de facto que os referidos armazéns/ oficinas da Rua do Arnado, não constituem um valor patrimonial a preservar no que se refere aos edifícios considerados individualmente. Aliás à semelhança do que foi o entendimento de diferentes autores e diferentes estudos para esta zona. Acresce que a sua expressão como conjunto a manter-se, inviabilizaria o prolongamento adequado da Rua Abel Dias Urbano, criando mais uma situação de impasse urbano numa zona onde se pretende privilegiar a fluidez dos percursos e o restabelecimento de continuum urbano. Ao contrário de outros casos, a torção do arruamento proposta não resultaria da preservação de qualquer traçado histórico, mas apenas de uma medida de recurso ditada por um cadastro obsoleto, face à malha urbana existente na envolvente. Isso poderia justificar-se eventualmente pela necessidade de preservar os referidos edifícios, se considerássemos esse conjunto de especial valor, ou cuja importância histórica fosse uma memória relevante a preservar, o que não é o caso. Acresce que, a sua preservação total, impediria mesmo a construção do referido arruamento.

Também a possibilidade de, mantendo esses armazéns, fazer uma nova ligação entre a R. Abel Dias Urbano e a Av. Fernão de Magalhães, apenas agravaria a situação desta avenida, funcionando aquela como um cul sac, sem qualquer papel estruturante, e perpetuando um remate inadequado na empena cega do edifício confinante na avenida.

Por outro lado, a substituição desses edifícios degradados, permite não só criar um remate adequado para o edificado existente a norte na Av. Fernão de Magalhães fazendo a transição de diferentes escalas, como permite melhorar de forma significativa toda a envolvente dos principais edifícios que, de facto, constituem memória histórica do passado industrial na rua do Arnado, nomeadamente a AutoIndustrial, a Coimbra Editora e a Ideal, os quais passam a dispor de uma envolvente mais desafogada, com a presença de pequenas zonas verdes. Por tudo isso, creio que a opção tomada poderá justificar-se, mesmo tendo em consideração que os referidos edifícios se requalificados, poderiam albergar usos mais adequados.

Quanto ao novo alinhamento dado à R, do Cais da Estação, estranha-se a sugestão de manter a torção atualmente existente, nomeadamente em nome de uma memória histórica que já não existe. Resta apenas um edifício aparentemente sem uso, ou com uso deficitário, ao longo de todo o arruamento no qual já foi assumido o novo alinhamento agora proposto. Isso é claramente visível no local, e nas fotos constantes da memória descritiva. Aliás já anteriormente (em junho de 2011), este assunto tinha sido suscitado no âmbito de outro processo, tendo nessa altura sido consultado o Prof. Juan Busquets, cujo atelier desenvolvia então projetos para esta zona. A sua opinião foi que “a proposta de alinhamento rectilíneo da rua, (...), permite assegurar um sistema de desenvolvimento no tempo que pode garantir um melhor resultado urbanístico final”. Foi também então, tal como hoje, essa a nossa opinião.

No arruamento existente entre os Hotéis D. Inês e Vila Galé, dadas as diferenças de cotas e as condicionantes existentes no local, prevê-se a manutenção da travessia pedonal e ligação à marginal já constante no projeto do MetroBus.

Embora as iniciativas edificatórias para esta zona ocorram em terrenos privados, prevê-se, até em termos regulamentares, um incentivo de atividades que reforcem a centralidade da zona, e que tirem partido da sua valorização e da extensão do centro até ao rio. Em simultâneo prevê-

se o reforço da função residencial que garanta a vivência do centro da cidade. Naturalmente os pisos térreos deverão destinar-se a comércio e serviços adequados a esta centralidade, tal como o são a presença da hotelaria e das outras atividades referidas.

3- Nova ponte

A possibilidade de efetuar uma ligação direta de Coimbra B para a ponte proposta será possível, se for considerada indispensável, com uma ligeira alteração na inserção da ponte na marginal. Contudo, não nos pareceu razoável valorizar um acesso à margem sul, que não passe na estação central da cidade, o interface em T, onde será possível tomar qualquer direção. Acresce que a opção tomada evitará qualquer interferência com o normal funcionamento do metro e das respetivas estações quando for feita essa ligação para a outra margem.

O uso rodoviário não é preconizado na proposta, pelo contrário é desaconselhado. Poderá contudo ponderar-se no futuro, e apenas se tal for considerado indispensável, o uso partilhado do canal metro com o BUS. Como já referido, não decorre da proposta qualquer acréscimo de trânsito no tabuleiro inferior da ponte Açude.

Admitimos, no entanto, que só por si a solução não permite uma melhoria significativa na capacidade de resposta do sistema rodoviário atual desta zona da cidade, e que essa melhoria terá necessariamente que passar por intervenções de diferentes tipos, cujo âmbito ultrapassa claramente esta área de estudo, mas nela se refletirá.

Há desde logo uma intenção de apostar em formas de mobilidade mais sustentáveis ambientalmente, o que passará por uma redução do recurso aos transportes individuais, nomeadamente no acesso ao centro da cidade, e por uma progressiva substituição desse modo de deslocação pelo transporte público ou outros modos suaves (pedonal, ciclável). Essa intenção só poderá concretizar-se com o recurso a um conjunto de ações complementares entre si, que passam pela melhoria da oferta de transporte público, e a sua articulação com redes de ciclovias e parques de estacionamento periféricos, bem como pela criação de alternativas válidas para o desvio do tráfego de atravessamento, do centro da cidade, (incluindo o traçado do IC2) tal como está previsto nos instrumentos de planeamento.

4- Outros temas referidos

4.1- Coimbra A e Cooperativa Agrícola

Além da previsão da marginal como espaço pedonal e ciclável, não foram contempladas outras alterações aos projetos existentes para a envolvente desses edifícios, nomeadamente ao projeto do MetroBus. Estas poderão, no entanto, vir a justificar-se em função dos programas e projetos a desenvolver para esses edifícios, e para as funcionalidades que aí se revelarem necessárias.

A pormenorização dos programas a instalar na estação Coimbra A e no edifício principal da Cooperativa Agrícola, ultrapassa claramente o âmbito do presente estudo urbanístico, pese embora possam ter uma influência relevante na vivência dos espaços públicos nele propostos.

4.2- Estacionamento automóvel em silos

Como já referido, não se pretende incentivar um acréscimo da utilização do transporte privado no centro, apostando-se em alternativas de mobilidade mais sustentáveis. A um acréscimo de oferta de estacionamentos corresponderia naturalmente uma sobrecarga nas infraestruturas existentes que se desejam aliviar.

4.3- Tipologia da proposta

O presente Estudo Urbanístico contempla, mesmo que de forma indicativa, opções concretas de ocupação do território abrangido. Aponta também linhas de força a desenvolver posteriormente nos projetos para o espaço público e edifícios, atendendo às condicionantes já existentes. Estas decorrem da necessidade de prever a manutenção de projetos e obras já em curso.

Igualmente se nota no estudo, diferentes graus de desenvolvimento para diferentes zonas, em função da emergência em que o mesmo foi desenvolvido, tendo em conta que há obras em curso cujos atrasos se refletirão em custos elevados. Assim, se há zonas onde é já hoje necessário ter uma definição e ser traduzida no imediato em projeto e obra, outras haverá (Zona envolvente a Coimbra A e Cooperativa Agrícola), onde as opções podem e devem vir a ser desenvolvidas em função de opções programáticas a definir posteriormente para os edifícios.

Consideramos assim, que o presente Estudo Urbanístico apresenta uma tipologia híbrida, determinada pela urgência e pelas circunstâncias.

4.4- Discussão Pública

Dentro das limitações temporais referidas, procurou-se que o presente processo de discussão pública fosse o mais abrangente possível, o que nos levou a aceitar responder a participações que nos chegaram além dos prazos que tinham sido definidos. Tal não invalida que, para além da necessidade imediata de dar resposta a questões mais urgentes, tendo em conta a importância da área em causa e a extensão no tempo dos processos de planeamento, haja lugar no futuro a outros processos de discussão aberta sobre a cidade. Serão então certamente bem-vindas as participações ativas da Ordem dos Arquitetos, bem como dos seus representantes e membros a título individual.

Paulo Fonseca, Arq^o

#211227: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

The Basics

Id: **211227**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **Paulo A.G.B. de Andrade**
<paulo.a.andrade@sapo.pt>
Cc:
AdminCc:

More about the requestors

[Paulo A.G.B. de Andrade](#)
>paulo.a.andrade@sapo.pt [User Summary](#)

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#) [Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

211520	pfonseca (Paulo Fonseca)	Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita	open
211227	pfonseca (Paulo Fonseca)	Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita	open

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:

Owner:

Prazo:

Save

Datas

Criado: **Sex Feb 25 19:21:27 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Mon Feb 28 11:32:30 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Mon Feb 28 11:36:52 2022** por **c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Ticket in

Histórico

Sex Feb 25 19:21:27 2022

Paulo A.G.B. de Andrade <paulo.a.andrade@sapo.pt> - Ticket criado

Subject: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

Date: Fri, 25 Feb 2022 19:21:22 +0000

To: "Geral" <geral@cm-coimbra.pt>

De: paulo.a.andrade@sapo.pt

Caro Sr. Presidente,

Saúdo a abertura deste novo executivo em tornar os planos urbanos transparentes e abertos à participação pública.

Após ter analisado os documentos disponibilizados pela CMC, gostaria de manifestar: 1. Ser importante vincar a necessidade de construção de Ciclovia na margem direita na continuação da ciclovia que contorna o Choupal, para que chegue à Portagem e ao Vale das Flores e se una a mais Ciclovias urbanas em Rede; 2. A minha preocupação ao verificar que este plano continua a prever o encerramento de Coimbra-A. Esta estação é demasiado importante para os habitantes da cidade e da região, facto comprovado pelos mais de 1,3 milhões de passageiros anuais. Permite ainda que as pessoas de vários pontos da região cheguem directamente ao centro de Coimbra.

O projecto apresentado permite facilmente preservar a estação e compatibilizar com o sistema de metrobus. Como? O comboio continua a circular no actual canal ferroviário, e o metrobus pode circular na tão falada Variante da Fernão de Magalhães.

A ligação da cidade ao rio poderá ser feita na mesma, por exemplo, com passagens pedonais desniveladas. Estas soluções são adoptadas em muitas outras cidades europeias, sem prejuízo da fruição da frente ribeirinha nem da infraestrutura de transporte que é tão importante para conferir centralidade à Baixa de Coimbra.

Com os Melhores Cumprimentos
Paulo A. G. Berardo de Andrade
(Mestre pela FDUC)

Sex Feb 25 19:21:27 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 28 10:43:17 2022

eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE

Mon Feb 28 10:43:17 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 28 11:32:13 2022

acipriano (Ana Cipriano) - Comentários adicionados

RT-Send-CC: h_terencio@cm-coimbra.pt

À DEPE, na ausência da Sra. Diretora do DPEE em gozo de férias.

Mon Feb 28 11:32:13 2022

The RT System itself - Outgoing email about a comment recorded

Mon Feb 28 11:32:30 2022

acipriano (Ana Cipriano) - Status changed from 'new' to 'open'

Mon Feb 28 11:32:30 2022

acipriano (Ana Cipriano) - Queue alterado de DPEE para DEPE

Mon Feb 28 11:32:30 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 28 11:36:52 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)

Mon Feb 28 11:36:52 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Resposta a Discussão Pública – Paulo A. G. Berardo de Andrade

Ciclovia

A solução propõe já uma ciclovia principal, ao longo de toda a marginal, que permitirá uma continuidade entre o Choupal e a Portagem, e daí para sul (Parque Verde, Av. Da Lousã, Vale das Flores).

São propostas alterações ao traçado do MetroBus, bem como a manutenção da linha férrea entre as estações de Coimbra B e Coimbra A.

Manutenção da Linha férrea

A manutenção desse troço da Linha férrea é uma questão que tem sido amplamente discutida, mas no caso particular de Coimbra apresenta o grave inconveniente de constituir uma barreira que separa a cidade do rio. Essa barreira não poderá ser eliminada adequadamente pela utilização de passagens de peões desniveladas as quais, para além dos impactos negativos na imagem da frente rio, seriam sempre um obstáculo ao pleno desfrute da marginal e do rio.

Nos inícios dos anos 90 do séc. passado, chegámos a estudar a possibilidade de enterrar a linha, como única forma a garantir a relação com o rio. Contudo, com o surgimento da possibilidade de instalar um metro de superfície, considerou-se que os enormes custos do enterramento da linha férrea deixariam de se justificar, pois com o metro a ligar a Coimbra B e a Lousã/ Serpins, passaria a haver uma duplicação da oferta para a mesma procura.

A substituição da linha férrea pelo MetroBus, se por um lado constitui um importante desafio de garantir uma oferta adequada na articulação com a rede ferroviária em Coimbra B, por outro lado isso será compensado por uma melhor distribuição dos utentes pelos vários pontos de destino da cidade através de uma via dedicada, evitando assim outros transbordos ou tempos de espera.

Alterações ao traçado do MetroBus

Durante o processo de estudo da implementação do metro, foram estudadas pelos nossos serviços e pela MetroMondego algumas variantes ao traçado, nomeadamente a possibilidade de este passar pela Av. Fernão de Magalhães. Apesar de essa localização apresentar algumas vantagens, nomeadamente a de aproximar mais a oferta da procura, essa solução não foi então validada pela CMC, por poder “implicar desvantagens na circulação rodoviária e nos transportes rodoviários”.

Conclusão

As questões agora colocadas apresentam-se extemporâneas face aos objetivos subjacentes ao presente estudo. Estando já em fase de obra a implementação do MetroBus, **o estudo urbanístico teve como condicionante a manutenção do projeto existente**, com o mínimo de ajustes decorrentes da adaptação ao uso pedonal da marginal, com incidência em alguns pormenores de arranjos exteriores adjacentes ao canal metro, e nos sistemas de semaforização.

Qualquer outra alteração a considerar no projeto/ obra do MetroBus, terá como consequência atrasos significativos e elevados custos acrescidos, com consequências bastante penosas para a cidade.

#211520: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

The Basics

Id: **211520**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **Paulo A.G.B. de Andrade**
<paulo.a.andrade@sapo.pt>
Cc:
AdminCc:

Anexos

2022-02-28_01h18_41.png

- Mon Feb 28 02:02:21 2022 (1MiB) por Paulo A.G.B. de Andrade <paulo.a.andrade@sapo.pt>

2022-02-28_01h20_56.png

- Mon Feb 28 02:02:21 2022 (3.9MiB) por Paulo A.G.B. de Andrade <paulo.a.andrade@sapo.pt>

2022-02-28_01h21_54.png

- Mon Feb 28 02:02:21 2022 (226.3KiB) por Paulo A.G.B. de Andrade <paulo.a.andrade@sapo.pt>

image001.jpg

- Mon Feb 28 02:02:21 2022 (3.4KiB) por Paulo A.G.B. de Andrade <paulo.a.andrade@sapo.pt>

image002.jpg

- Mon Feb 28 02:02:21 2022 (11.7KiB) por Paulo A.G.B. de Andrade <paulo.a.andrade@sapo.pt>

More about the requestors

Paulo A.G.B. de Andrade
<paulo.a.andrade@sapo.pt> **User Summary**

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

Tickets activos Tickets inactivos Todos os tickets

This user's 10 highest priority active tickets:

211520	pfonseca (Paulo Fonseca)	Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita	open
211227	pfonseca (Paulo Fonseca)	Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita	open

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:

Owner:

Prazo:

Save

Datas

Criado: **Mon Feb 28 02:02:21 2022**

Starts: **Not set**

Started: **Mon Feb 28 11:41:27 2022**

Último Contacto: **Not set**

Prazo: **Not set**

Fechado: **Not set**

Updated: **Mon Feb 28 11:47:47 2022 por c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Ticket in

Mon Feb 28 02:02:21 2022

Paulo A.G.B. de Andrade <paulo.a.andrade@sapo.pt> - Ticket criado

CC: "Gabinete da Presidência" <presidencia@cm-coimbra.pt>, alexandrazevedo@quercus.pt

Subject: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

Date: Mon, 28 Feb 2022 02:02:07 +0000

To: "Ana Bastos" <ana.bastos.ver@cm-coimbra.pt>, "geral" <geral@cm-coimbra.pt>

De: "Paulo A.G.B. de Andrade" <paulo.a.andrade@sapo.pt>

(por favor, considerar também este texto relevante como minha participação na Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita)

Estimada Doutora Ana Bastos e Estimado Mestre José Manuel Silva, respectivamente Vereadora e Presidente da CMC

Agradeço a resposta da Doutora Ana Bastos.

Vinco que a utilização da Estação Nova (Coimbra A) por parte de passageiros é relativamente grande, pelo que penso ser de insistir na necessidade de manter tal estação ferroviária activa no presente e no futuro, se bem que eu não esteja absolutamente seguro em relação ao referido no meu anterior email, de que passam nela «1,3 milhões de passageiros anuais».

Para melhor esclarecimento em relação ao número de passageiros anuais daquela Estação é importante ler

(<https://www.publico.pt/2019/12/09/local/opiniao/erro-insistir-encerramento-coimbraa-2019-1896496>)

(<https://www.publico.pt/2019/12/09/local/opiniao/erro-insistir-encerramento-coimbraa-2019-1896496>)

e concretamente a Pág 5 do PDF lá referido Apresentação_COPTC_Sistema de Mobilidade do Mondego:

(<https://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=6148523063446f764c324679626d56304c334e706447567a4c31684a5447566e4c304e50545338355130395156454d7652315242565642554c305276593356745a57353062334e4259335270646d6c6b5957526c5132397461584e7a595738764d4755354d444933596a41745a4745305a5330304d544a684c54686c4d6a5574596a45355a6d4e6c4d6a55354f4745794c6e426b5a673d3d&fich=0e9027b0-da4e-412a-8e25-b19fce2598a2.pdf&inline=true>) (<https://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=6148523063446f764c324679626d56304c334e706447567a4c31684a5447566e4c304e50545338355130395156454d7652315242565642554c305276593356745a57353062334e4259335270646d6c6b5957526c5132397461584e7a595738764d4755354d444933596a41745a4745305a5330304d544a684c54686c4d6a5574596a45355a6d4e6c4d6a55354f4745794c6e426b5a673d3d&fich=0e9027b0-da4e-412a-8e25-b19fce2598a2.pdf&inline=true>)

Onde se escreve que, em 2010, o fluxo de passageiros de Coimbra A para Coimbra B e vice versa, era de 8 800/dia o que equivale a um fluxo anual de $8800 \times 365 = 3212000$ passageiros ferroviários anuais. Mesmo que se considere o número exagerado e se aponte para 30% apenas, o que parece certo é que o número real andarà em cerca de 1000000/ano ou mais o que é francamente de considerar relevante e pode significar uma decisão positiva em manter Coimbra A activa para o futuro.

Independentemente do referido, posso afirmar que vi em 2018, em pessoa, presencialmente portanto, quando representei a Quercus ANCN (N. R. de Coimbra), no XV Congresso Ibérico da Bicicleta e a Cidade (organização conjunta da FPCUB e da ConBici mas principalmente desta, ver

(<https://valenciaciutatamable.org/pt/bicicleta-e-cidade/>) (<https://valenciaciutatamable.org/pt/bicicleta-e-cidade/>)

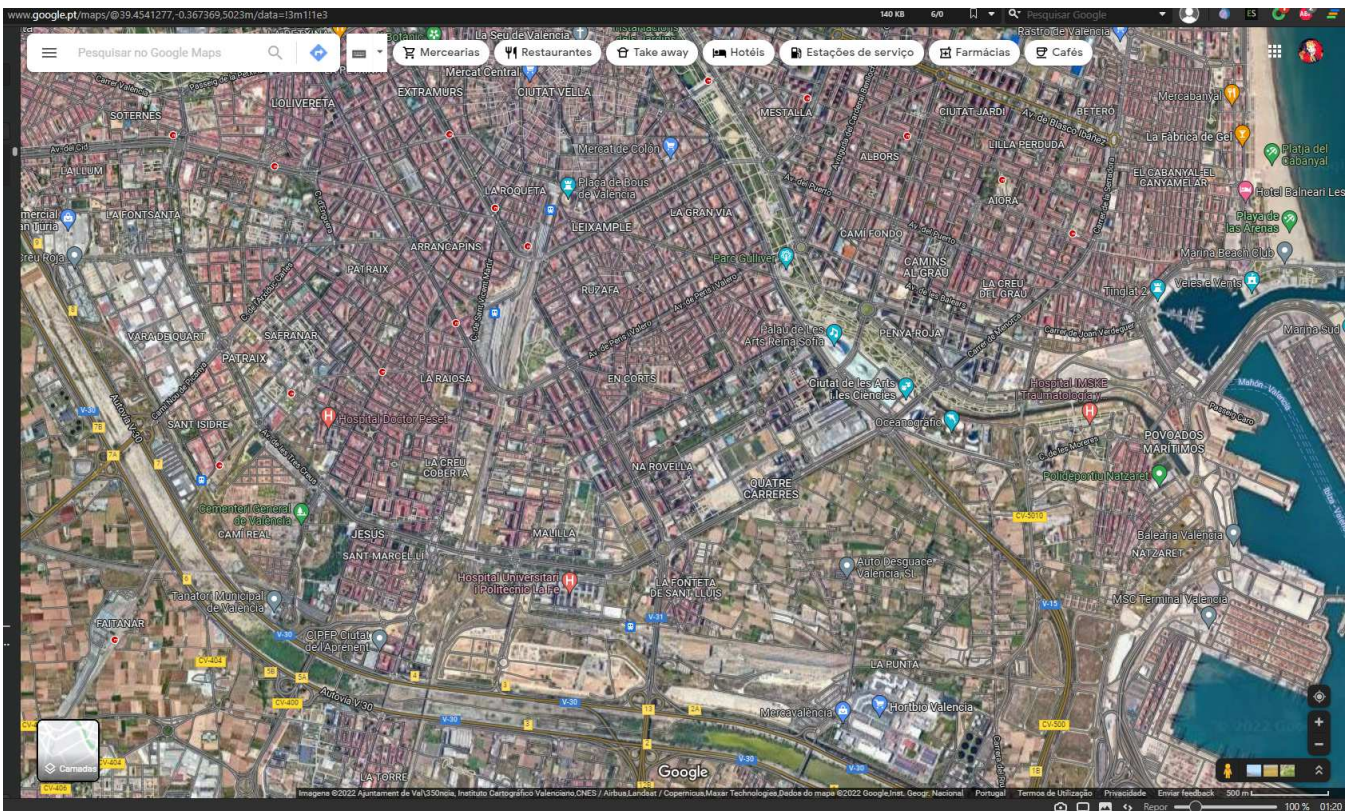
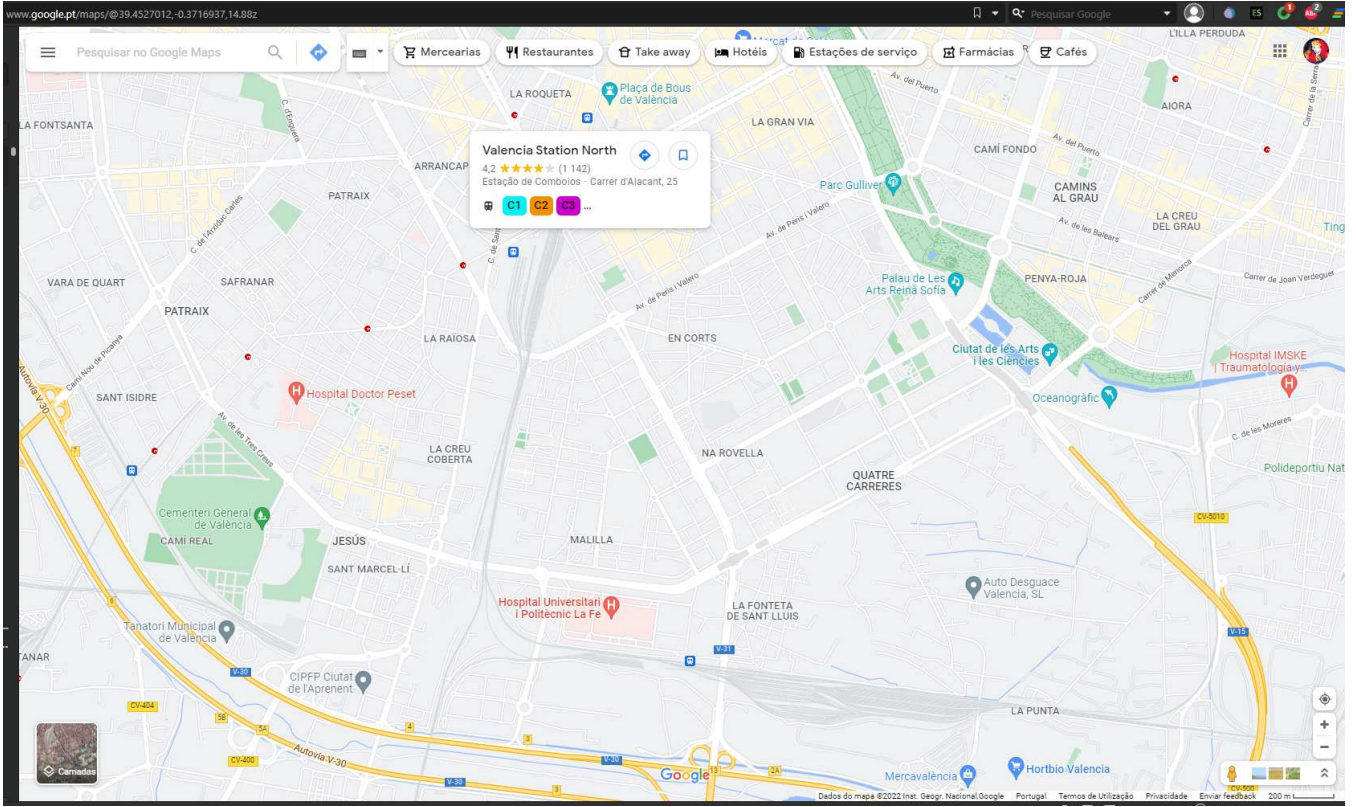
(<https://valenciaciutatamable.org/pt/bicicleta-e-cidade/>), que em Valência (Comunidade Valenciana, Espanha/Catalunha) existe uma estação ferroviária central mais pequena (relativamente equivalente à nossa Coimbra A)

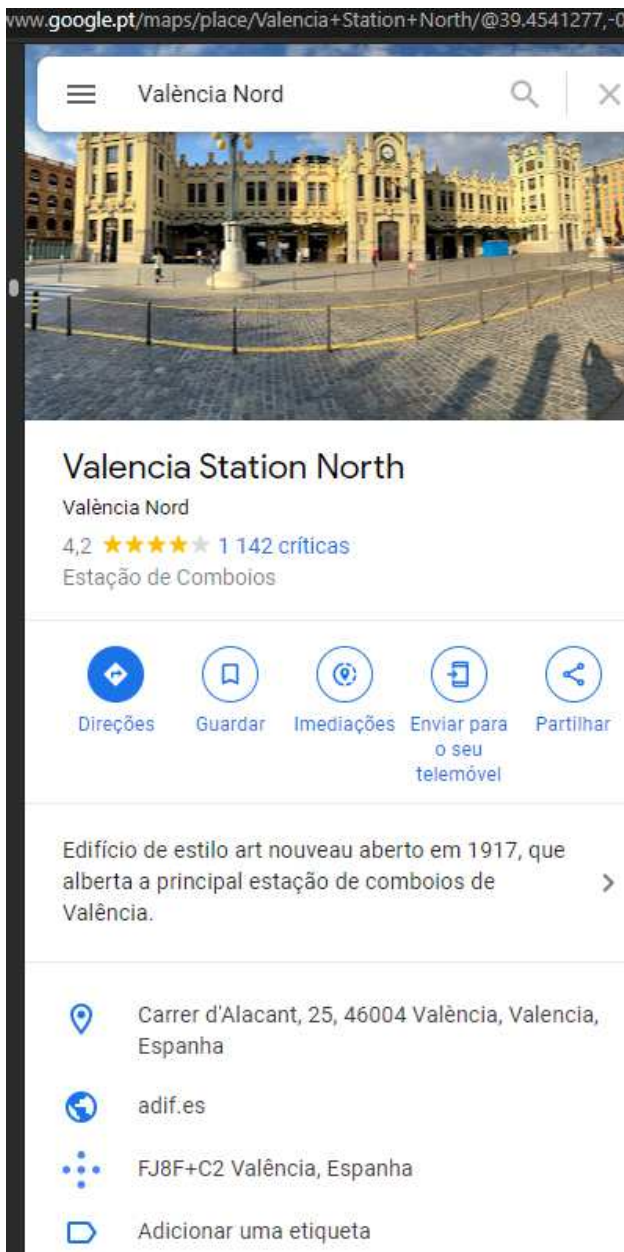
(<https://www.google.pt/maps/place/Valencia+Station+North/@39.4541277,-0.367369,5023m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0xd604f35909b5015:0x83499d175a2c11b4!8m2!3d39.4660303!4d-0.3774451?hl=pt-PT>)

(<https://www.google.pt/maps/place/Valencia+Station+North/@39.4541277,-0.367369,5023m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0xd604f35909b5015:0x83499d175a2c11b4!8m2!3d39.4660303!4d-0.3774451?hl=pt-PT>)

(<https://www.google.pt/maps/place/Valencia+Station+North/@39.4541277,-0.367369,5023m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0xd604f35909b5015:0x83499d175a2c11b4!8m2!3d39.4660303!4d-0.3774451?hl=pt-PT>) com grande fluxo de passageiros e existe a cerca de 1km outra

estação ferroviária maior (relativamente equivalente à nossa Coimbra B) funcionando ao mesmo tempo, mas também tendo esta mais linhas e terminais ferroviários, para passageiros mas também para mercadorias. Ver as seguintes imagens:





E há outras grandes, médias, por exemplo Bonn na Alemanha, e até pequenas cidades europeias que têm situação relativamente semelhante quanto à localização de estações ferroviárias no seu perímetro urbano...

Off the record: Os Metro ligeiro de superfície (Tram) ou Metro Bus podem continuar a ser uma opção a curto, a médio e a longo prazos para Coimbra (além de para outras zonas urbanas do País) e para ligar até Cantanhede ou Arganil (projecto ferroviário já centenário), etc...

Espero ter contribuído construtivamente para o debate que se espera democrático e de cidadania, esperando ver este Executivo da CMC apostar em mais e melhores condições para a mobilidade em carris e para a mobilidade activa pedonal e em bicicleta (com rede de ciclovias) na zona em apreço na Consulta Pública, mas também em todo Concelho de Coimbra e não só, na medida do progressivo possível, desejável e mais humano Ambiente de Mobilidade.

Com os Melhores Cumprimentos

Mestre Paulo A.G. Berardo de Andrade

(Mestre em Direito do Ambiente, Ordenamento do Território e Urbanismo pela FDUC)

... vale a pena lembrar...

Não divulgue os endereços de e-mail dos seus amigos (evitando-lhes Spam):

- use "Bcc" (ou "Cco" - cópia oculta) para enviar os e-mails; porquê e como usar

o campo BCC para enviar e-mails (vide: (<https://www.borfast.com/blog/2007/01/02/porqu%C3%AA-e-como-usar-o-campo-bcc-para-enviar-e-mails/>), <https://www.borfast.com/blog/2007/01/02/porqu%C3%AA-e-como-usar-o-campo-bcc-para-enviar-e-mails/>), <https://www.borfast.com/blog/2007/01/02/porqu%C3%AA-e-como-usar-o-campo-bcc-para-enviar-e-mails/>);

- apague os endereços do corpo das mensagens antes de as reenviar.

----- Mensagem de Ana Bastos <ana.bastos.ver@cm-coimbra.pt (<mailto:ana.bastos.ver@cm-coimbra.pt>)> -----

Data: Sun, 27 Feb 2022 00:00:35 +0000

De: Ana Bastos <ana.bastos.ver@cm-coimbra.pt>
Assunto: RE: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita
Para: "Paulo A.G.B. de Andrade" <paulo.a.andrade@sapo.pt>, Gabinete da Presidência
<presidencia@cm-coimbra.pt>

- Show quoted text -

----- Fim da mensagem de Ana Bastos <ana.bastos.ver@cm-coimbra.pt> -----

Image displayed inline above

Image displayed inline above

Image displayed inline above

Image displayed inline above

Image displayed inline above

Mon Feb 28 02:02:21 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Mon Feb 28 10:45:51 2022 **eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE**

Mon Feb 28 10:45:51 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Mon Feb 28 11:41:10 2022 **acipriano (Ana Cipriano) - Comentários adicionados**
RT-Send-CC: h_terencio@cm-coimbra.pt

À DEPE, na ausência da Sra. Diretora do DPEE em gozo de férias.

Mon Feb 28 11:41:10 2022 **The RT System itself - Outgoing email about a comment recorded**

Mon Feb 28 11:41:27 2022 **acipriano (Ana Cipriano) - Status changed from 'new' to 'open'**

Mon Feb 28 11:41:27 2022 **acipriano (Ana Cipriano) - Queue alterado de DPEE para DEPE**

Mon Feb 28 11:41:27 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Mon Feb 28 11:47:47 2022 **c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)**

Mon Feb 28 11:47:47 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Resposta a Discussão Pública – Paulo A. G. Berardo de Andrade

Na sequência da participação RT 211227, reafirma a manutenção da linha férrea entre as estações de Coimbra B e Coimbra A.

Manutenção da Linha férrea

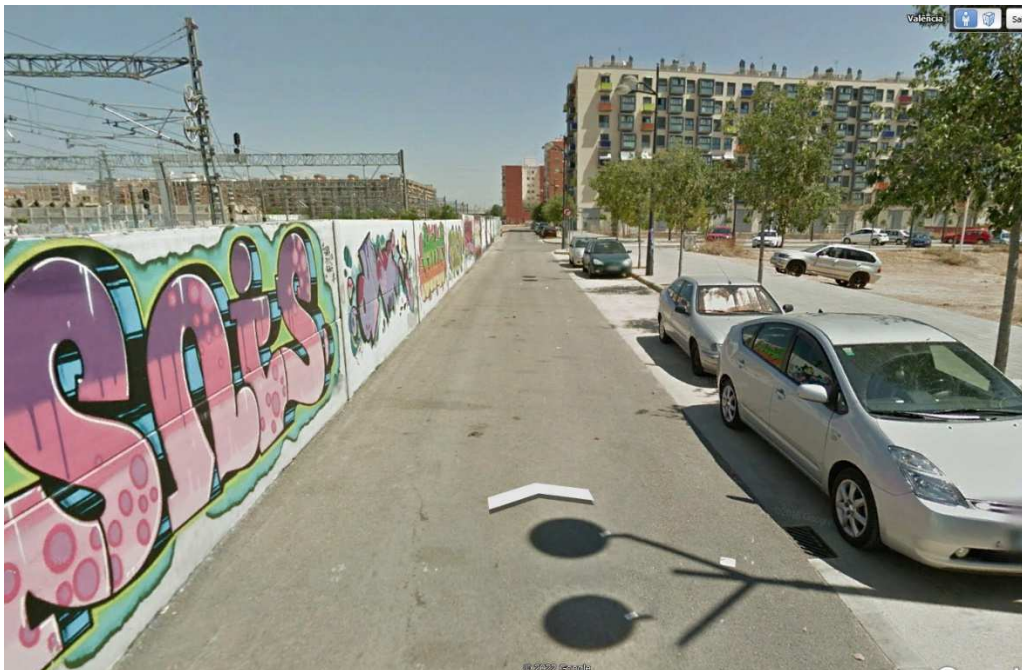
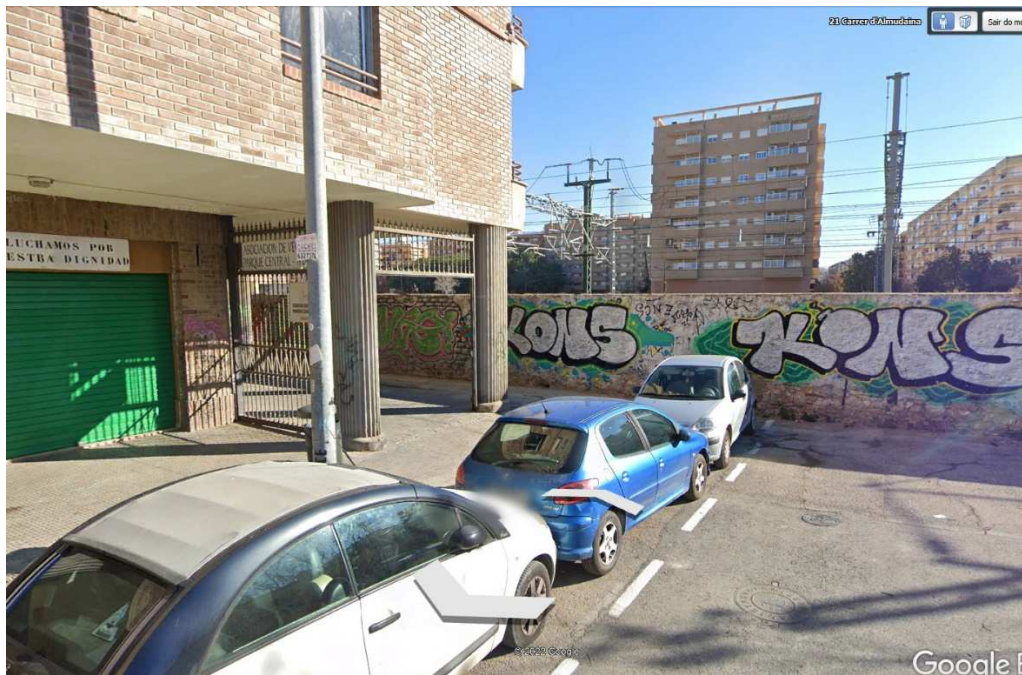
Na sequência do que foi respondido anteriormente (RT 211227), reafirmamos que a presente questão se apresenta extemporânea face aos objetivos subjacentes ao presente estudo. Estando já em fase de obra a implementação do MetroBus, **o estudo urbanístico teve como condicionante a manutenção do projeto existente**, com o mínimo de ajustes, o que pressupõe naturalmente a substituição da linha férrea, tanto no troço entre Coimbra B e Coimbra A, como no troço entre Coimbra Parque e Serpins.

Não se coloca aqui em causa a importância que o transporte ferroviário teve, ou desejavelmente deverá ter no futuro. Esse modo de transporte afigura-se como uma alternativa de mobilidade sustentável, que deverá ser promovida.

No entanto, a sua coexistência em meio urbano apresenta desafios, dada a natureza pesada dessa infraestrutura, entre os quais se salienta a dificuldade de manter um continuum do tecido urbano na sua envolvente. A esse desafio têm sido dadas resposta de diferente natureza e em diferentes contextos, mas independentemente do seu grau de sucesso, as soluções têm passado por assumir espaços de interrupção (rotura) desse tecido urbano, por vezes minoradas por soluções de desnivelamento (de arruamentos, ou da linha férrea).

O exemplo que nos dá, relativo à Valência Station North, espelha um pouco estas opções, evidenciando em toda a extensão desse troço zonas pouco urbanizadas em que a malha urbana se interrompe, zonas de impasses onde o confronto difícil entre edificado e a linha férrea se evidencia, e zonas onde a configuração dos espaços públicos confinantes se afiguram inacabados.





Consideramos, portanto, que apesar dos benefícios que dela decorrem, o grau de aceitação da rotura que uma linha férrea representa num centro urbano, deverá depender também em cada caso, dos efeitos penalizadores que advêm para a imagem e funcionalidade da cidade no seu todo. Tal depende naturalmente da importância que a área da cidade afetada tem para a sua imagem.

No caso de Coimbra, a implantação desta linha, além das facilidades topográficas que o local oferecia, surgiu numa época em que não se dava tanta importância à relação do tecido urbano e dos cidadãos com o rio, nomeadamente em que a sua vertente lúdica e de lazer estava mais ausente.

A importância que a frente rio poderá ter hoje para a imagem da cidade e para o disfrute dos cidadãos e visitantes, implica que sejam eliminadas as barreiras entre o centro da cidade e o rio. Isso só poderia ser atingido com o enterramento da linha férrea. Sendo essa uma opção de elevados custos, e face à iminência da implementação de um sistema de metro que se propõe oferecer essa capacidade de resposta equiparável, com a vantagem de uma melhor distribuição dos utentes pelos principais pontos de destino, optou-se pela eliminação desse troço de linha férrea. Mas como já foi referido, essa opção não decorreu do presente estudo, foi bastante anterior e constituiu uma premissa de partida para o seu desenvolvimento. Por esse motivo, a discussão desta questão parece ser extemporânea no âmbito deste estudo urbanístico, dado que essa decisão foi previamente tomada, não decorre de opções do presente estudo.

Paulo Fonseca, Arqº

#211900: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

The Basics

Id: **211900**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **Pedro Cravino Serra**
<cassandraknot@gmail.com>
Cc:
AdminCc:

More about the requestors

Pedro Cravino Serra
<cassandraknot@gmail.com> [User Summary](#)

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#) [Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

pfonseca 211900 (Paulo Fonseca)	Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita	open
--	---	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:

Owner:

Prazo:

Save

Datas

Criado: **Tue Mar 01 15:15:24 2022**

Starts: **Not set**

Started: **Wed Mar 02 15:50:55 2022**

Último Contacto: **Not set**

Prazo: **Not set**

Fechado: **Not set**

Updated: **Wed Mar 02 15:50:55 2022 por c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Ticket in

Histórico

Tue Mar 01 15:15:24 2022

Pedro Cravino Serra <cassandraknot@gmail.com> - Ticket criado

Subject: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

Date: Tue, 1 Mar 2022 15:14:43 +0000

To: "Câmara Municipal de Coimbra" <geral@cm-coimbra.pt>

De: "Pedro Cravino Serra" <cassandraknot@gmail.com>

Exmo. Sr. Presidente da Câmara Municipal de Coimbra,

Saúdo a abertura que o V/o executivo mostrou em tornar os planos urbanos transparentes e abertos à participação pública.

Após ter analisado os documentos disponibilizados pela Câmara Municipal de Coimbra, venho por esta via manifestar a minha preocupação ao verificar que este plano continua a prever o encerramento de Coimbra-A. Esta estação central é demasiado importante para os habitantes da cidade e da região de Coimbra, facto comprovado pelos mais de 1,3 milhões de passageiros utilizadores por ano civil. Esta estação permite ainda que pessoas de vários pontos da região de Coimbra, bem como passageiros turistas, cheguem directamente ao centro da cidade de Coimbra.

O projecto agora apresentado permite facilmente preservar a estação e compatibilizar com o sistema de metrobus. Como? O comboio continua a circular no actual canal ferroviário, e o metrobus pode circular na tão falada Variante da Fernão de Magalhães.

A ligação da cidade ao rio pode perfeitamente ser feita, por exemplo, com passagens pedonais desniveladas. Estas soluções foram, e serão, adoptadas em muitas outras cidades europeias, sem prejuízo da fruição da frente ribeirinha nem da infraestrutura de transporte que é tão importante para conferir centralidade à Baixa de Coimbra.

Agradeço a melhor atenção a esta minha proposta para o Estudo Urbanístico da Frente de Rio.

Cordiais cumprimentos de

Pedro Cravino Serra
(município de Coimbra)

Tue Mar 01 15:15:25 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Wed Mar 02 12:10:26 2022

eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE

Wed Mar 02 12:10:26 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Wed Mar 02 15:41:58 2022

h_terencio (Helena Terêncio) - Queue alterado de DPEE para DEPE

Wed Mar 02 15:41:59 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Wed Mar 02 15:50:55 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Status changed from 'new' to 'open'

Wed Mar 02 15:50:55 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)

Wed Mar 02 15:50:55 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Resposta a Discussão Pública - Pedro Cravino Serra

São propostas alterações ao traçado do MetroBus, bem como a manutenção da linha férrea entre as estações de Coimbra B e Coimbra A.

Manutenção da Linha férrea

A manutenção desse troço da Linha férrea é uma questão que tem sido amplamente discutida, mas no caso particular de Coimbra apresenta o grave inconveniente de constituir uma barreira que separa a cidade do rio. Essa barreira não poderá ser eliminada adequadamente pela utilização de passagens de peões desniveladas as quais, para além dos impactos negativos na imagem da frente rio, seriam sempre um obstáculo ao pleno desfrute da marginal e do rio.

Nos inícios dos anos 90 do séc. passado, chegámos a estudar a possibilidade de enterrar a linha, como única forma a garantir a relação com o rio. Contudo, com o surgimento da possibilidade de instalar um metro de superfície, considerou-se que os enormes custos do enterramento da linha férrea deixariam de se justificar, pois com o metro a ligar a Coimbra B e a Lousã/ Serpins, passaria a haver uma duplicação da oferta para a mesma procura.

A substituição da linha férrea pelo MetroBus, se por um lado constitui um importante desafio de garantir uma oferta adequada na articulação com a rede ferroviária em Coimbra B, por outro lado isso será compensado por uma melhor distribuição dos utentes pelos vários pontos de destino da cidade através de uma via dedicada, evitando assim outros transbordos ou tempos de espera.

Alterações ao traçado do MetroBus

Durante o processo de estudo da implementação do metro, foram estudadas pelos nossos serviços e pela MetroMondego algumas variantes ao traçado, nomeadamente a possibilidade de este passar pela Av. Fernão de Magalhães. Apesar de essa localização apresentar algumas vantagens, nomeadamente a de aproximar mais a oferta da procura, essa solução não foi então validada pela CMC, por poder “implicar desvantagens na circulação rodoviária e nos transportes rodoviários”.

Conclusão

As questões agora colocadas apresentam-se extemporâneas face aos objetivos subjacentes ao presente estudo. Estando já em fase de obra a implementação do MetroBus, **o estudo urbanístico teve como condicionante a manutenção do projeto existente**, com o mínimo de ajustes decorrentes da adaptação ao uso pedonal da marginal, com incidência em alguns pormenores de arranjos exteriores adjacentes ao canal metro, e nos sistemas de semaforização.

Qualquer outra alteração a considerar no projeto/ obra do MetroBus, terá como consequência atrasos significativos e elevados custos acrescidos, com consequências bastante penosas para a cidade.

#211986: Participação consulta pública Frente de Rio – Margem Direita

The Basics

Id: **211986**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **Pedro Gomes**
<pmvgomes.1994@gmail.com>
Cc:
AdminCc:

Anexos

Participação consulta pública Frente de Rio - Pedro Gomes.pdf

- Wed Mar 02 00:37:45 2022 (1008.4KiB) por Pedro Gomes <pmvgomes.1994@gmail.com>

More about the requestors

Pedro Gomes
>pmvgomes.1994@gmail.com> **User Summary**

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

Tickets activos Tickets inactivos

Todos os tickets

This user's 10 highest priority active tickets:

211986	pfonseca (Paulo Fonseca)	Participação consulta pública Frente de Rio – Margem Direita	open
---------------	---------------------------------	---	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:
Owner:
Prazo:

Save

Datas

Criado: **Wed Mar 02 00:37:45 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Wed Mar 02 15:59:46 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Wed Mar 02 15:59:46 2022** por **c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Criar

Depende de ▼

Ticket in

AGM

Histórico

Wed Mar 02 00:37:45 2022

Pedro Gomes <pmvgomes.1994@gmail.com> - Ticket criado

Subject: Participação consulta pública Frente de Rio – Margem Direita

Date: Wed, 2 Mar 2022 00:37:26 +0000

To: geral@cm-coimbra.pt

De: "Pedro Gomes" <pmvgomes.1994@gmail.com>

Exm.ª Sr.ª),

Envio a minha participação para a discussão pública do projecto Frente de Rio – Margem Direita (Entre a Ponte de Santa Clara e a Ponte Açude). Lamento fortemente o atraso, esperando que esta participação ainda possa ser considerada (no site da discussão estava um endereço de e-mail errado, "geral@cmcoimbra.pt (<mailto:geral@cmcoimbra.pt>)").

Muito obrigado pela atenção.

Com os melhores cumprimentos,

Pedro Gomes

Message body not shown because it is not plain text.

Wed Mar 02 00:37:46 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Wed Mar 02 12:10:26 2022

eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE

Wed Mar 02 12:10:26 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Wed Mar 02 15:46:07 2022

h_terencio (Helena Terêncio) - Queue alterado de DPEE para DEPE

Wed Mar 02 15:46:07 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Wed Mar 02 15:59:46 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Status changed from 'new' to 'open'

Wed Mar 02 15:59:46 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)

Wed Mar 02 15:59:46 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Terça-feira, 1 de Março de 2022

Exm.º Sr. Presidente da Câmara Municipal Dr. José Manuel Silva,

O Edital n.º 60/2022 abriu um período de 15 dias de consulta pública para o projecto Frente de Rio – Margem Direita do Mondego, entre a Ponte de Santa Clara e a Ponte do Açude. De acordo com o documento de Estudo Urbanístico disponibilizado, trata-se de um estudo em desenvolvimento e que, tendo em conta *“a importância que tem a conquista de uma marginal requalificada para a cidade, que passará sem dúvida a ser uma referência na imagem da cidade, merece que se reúnam todos os esforços no sentido de garantir uma solução adequada à importância do local, do Rio e da Cidade”*, para isso sendo proposto diálogo e consenso.

A requalificação deste troço da margem direita, e do espaço mais vasto entre a Avenida Fernão de Magalhães e o rio, é um projecto que creio ser consensual que é fundamental para a valorização e dignificação da cidade de Coimbra, assim como para a revitalização da Baixa da cidade, descapitalizada de população e comércio. Como é referido no Estudo, aquela zona entre a Fernão Magalhães e o rio foi originalmente ocupada por edificado de cariz industrial, que está hoje maioritariamente ao abandono, contribuindo para criar uma zona degradada e insegura em pleno centro da cidade de Coimbra, a qual há décadas urge ser requalificada.

O projecto apresentado para a reestruturação da estrutura de arruamentos naquela zona e requalificação/construção de edificado parece-me globalmente muito positivo, e nada tenho a apontar ao mesmo.

No entanto, apresento a minha total discordância e repúdio pelo facto de este projecto continuar a prever o encerramento do Ramal de Coimbra e conseqüentemente da Estação Ferroviária de Coimbra-A. A Estação Nova tem actualmente 1,4 milhões de passageiros anuais (2018), um valor similar aos 1,5 milhões de passageiros/ano de Coimbra-B.^[1] É o centro de uma rede de comboios regionais e suburbanos que permite o acesso directo ao centro da cidade de Coimbra (e logo a todos os seus transportes, serviços e monumentos) por parte de passageiros provenientes de diversos municípios suburbanos (ex.: Figueira da Foz, Mealhada, Soure, Mortágua), assim como diversas cidades regionais (ex.: Aveiro, Guarda, Pombal, Entroncamento). O encerramento desta Estação é totalmente contrário às boas práticas de promoção do uso e de desenvolvimento do transporte ferroviário, as quais defendem que o comboio deve ir o mais próximo possível dos centros das cidades. É também contraditório com os próprios objectivos do Estudo Urbanístico: com efeito, este aparentemente defende a restrição do transporte rodoviário na zona a requalificar e a não-facilitação do acesso rodoviários ao centro da cidade (note-se que o Estudo rejeita a introdução de tráfego rodoviário na ponte proposta), no entanto defende o encerramento de uma infra-estrutura que permite que

¹ Cipriano, Carlos (26 de agosto de 2020). Dez estações concentram 38% dos passageiros do País. *Público*. Consultado em 01-03-2022 em <https://www.publico.pt/2020/08/26/economia/noticia/dez-estacoes-concentram-38-passageiros-pais-1928706>

1,4 milhões de pessoas acedam anualmente ao centro de Coimbra por via de um meio de transporte de massas reconhecidamente sustentável do ponto de vista ambiental, económico e social.

Tal como Lisboa e Porto, Coimbra tem a vantagem de ter uma estação ferroviária no centro da cidade. É uma estação que está localizada em pleno coração económico, administrativo e turístico da cidade, e no ponto de maior concentração de linhas dos SMTUC. Após Coimbra-B, é a estação mais movimentada da rede ferroviária portuguesa fora da rede de Lisboa e Porto. É a estação ferroviária mais movimentada que não tem serviços de longo curso. Escapa-me assim totalmente em que medida encerrar uma estação com este movimento e importância contribuirá para a revitalização da Baixa e aumento da competitividade de uma cidade que ambiciona ser a cabeça de uma área metropolitana. Escapa-me, confesso.

O Estudo Urbanístico refere que o Ramal de Coimbra “*constitui uma barreira à relação da cidade com o rio*”, depreendendo-se daqui ser esta a justificação para o encerramento da linha férrea. O Estudo nunca justifica este ponto de a linha ser uma barreira intransponível, apresentando-o como se fosse algo tão evidente e factual como $2+2=4$. Muito menos explica — no caso de a linha ser de facto uma barreira — por que motivo o encerramento da linha é a *única* solução para resolver o problema da “barreira”. Ora, não saindo de Portugal, refira-se que uma das zonas mais turísticas de Lisboa — o bairro de Belém — é dividido por uma linha ferroviária de via dupla e por duas avenidas de grande largura. Ao contrário do que sucede na Rua Padre Estêvão Cabral, em Belém não existe qualquer atravessamento de nível, mas nem por isso consta que haja planos para encerrar a Linha de Cascais ou as avenidas 24 de Julho e Brasília. De igual modo, também em Lisboa, a estação de Santa Apolónia localiza-se entre o centro da cidade e o rio, e nem por isso esta é encerrada. Em ambos os casos, através de passagens desniveladas (superiores ou inferiores), consegue-se vencer o efeito de barreira, sem ser necessário encerrar a linha de caminho-de-ferro. Pergunta-se porque Coimbra não consegue fazer algo similar?

Na zona em estudo, os comboios circulam a baixa velocidade, no contexto da aproximação/saída de uma estação terminal. Ora, a travessia pedonal ou rodoviária em segurança de um corredor de autocarros Metrobus ou de um eventual futuro metro de superfície, não exige menos cuidados do que a travessia de uma linha ferroviária, nomeadamente uma linha onde os comboios circulam em baixa velocidade, pelo que não compreendo como pode aquela linha ferroviária ser uma “barreira intransponível” mas não o ser o MetroBus ou uma eventual linha de metro de superfície. Neste contexto, e tendo em conta que o Estudo Urbanístico rejeita a existência de acessos rodoviários à marginal, creio ser plenamente viável a instalação de mais passagens de nível pedonais ao longo do Ramal de Coimbra (similar à hoje existente junto da Segurança Social), assim como de passagens desniveladas (superiores ou inferiores). Seriam necessários pontos de atravessamento nomeadamente no alinhamento das Rua do Arnado e dos Oleiros.

O encerramento do Ramal de Coimbra para nele instalar o Metrobus entre Coimbra-B e a Portagem é totalmente desnecessário do ponto de vista de traçado, e desvantajoso para o funcionamento do próprio Metrobus. Existem alternativas de traçado (seguem em anexo) para levar o Metrobus a Coimbra-B, as quais permitem têm a vantagem de aproximar este corredor de autocarros dos principais pólos geradores de procura naquela zona, os quais estão localizados ao longo ou próximos da Avenida Fernão de Magalhães, e não na Marginal. O movimento de cidadãos MCEN apresentou ao longo de 2021 quatro propostas de traçado (ver anexo), devidamente enquadradas na ARU Coimbra Rio, as quais permitem garantir simultaneamente a requalificação da frente ribeirinha, a manutenção do comboio em Coimbra-A, a chegada do Metrobus a Coimbra-B.

Por último, à data em que escrevo, o troço de Metrobus entre Coimbra-B e Portagem ainda não está adjudicado (está em concurso, tal como a Linha do Hospital), pelo que não é evidente para um cidadão que haja algo que impeça a concretização desta simples alteração de traçado, que não seja a falta de vontade política, a qual por outro lado parece existir (e bem) para levar o Metrobus ao Pólo I.

Em conclusão, considero no geral o projecto de requalificação da Frente Rio amplamente positivo e essencial para a cidade de Coimbra. No entanto, discordo totalmente do encerramento da Estação de Coimbra-A, encerramento este que é prejudicial para a dinamização da Baixa e competitividade da cidade, e totalmente desnecessário para a concretização do Metrobus. O Metrobus pode circular, por exemplo, pela Avenida Fernão de Magalhães ou Abel Dias Urbano, o que tem a vantagem de o aproximar dos principais pólos gerados de procura da cidade. Considero que devem ser instaladas no Ramal de Coimbra mais passagens de nível pedonais e/ou passagens desniveladas de modo a facilitar a ligação entre o centro da cidade e a Marginal pedonal.

Com os melhores cumprimentos,

Pedro Gomes

Anexo I — Alternativas de traçado propostas pelo grupo de cidadãos MCEN para Metrobus entre Portagem e Coimbra-B



Figura 1 – Quatro alternativas de traçado propostas pelo MCEN em 2021 para o troço do Metrobus entre Coimbra-B e o Largo da Portagem.



Figura 2 – Alternativa 1 de traçado para o Metrobus (MCEN, Julho de 2021)



Figura 3 – Alternativa 3 para o traçado do Metrobus (MCEN, Junho de 2021)



Figura 4 – Alternativa 4 para o traçado do Metrobus (MCEN, Junho de 2021)

Resposta a Discussão Pública – Pedro Gomes

São propostas alterações ao traçado do MetroBus, bem como a manutenção da linha férrea entre as estações de Coimbra B e Coimbra A.

Manutenção da Linha férrea

A manutenção desse troço da Linha férrea é uma questão que tem sido amplamente discutida, mas no caso particular de Coimbra apresenta o grave inconveniente de constituir uma barreira que separa a cidade do rio. Essa barreira não poderá ser eliminada adequadamente pela utilização de passagens de peões desniveladas as quais, para além dos impactos negativos na imagem da frente rio, seriam sempre um obstáculo ao pleno desfrute da marginal e do rio. Esse facto é agravado pela exiguidade de espaço disponível entre a linha férrea e o rio, que inviabiliza outro tipo de soluções.

Nos inícios dos anos 90 do séc. passado, chegámos a estudar a possibilidade de enterrar a linha, como única forma a garantir a relação com o rio. Contudo, com o surgimento da possibilidade de instalar um metro de superfície, considerou-se que os enormes custos do enterramento da linha férrea deixariam de se justificar, pois com o metro a ligar a Coimbra B e a Lousã/ Serpins, passaria a haver uma duplicação da oferta para a mesma procura.

A substituição da linha férrea pelo MetroBus, se por um lado constitui um importante desafio de garantir uma oferta adequada na articulação com a rede ferroviária em Coimbra B, por outro lado isso será compensado por uma melhor distribuição dos utentes pelos vários pontos de destino da cidade através de uma via dedicada, evitando assim outros transbordos ou tempos de espera.

As soluções sugeridas de manter passagens de nível para peões ao longo deste ramal, conflituam com as políticas de segurança que têm vindo a ser seguidas pela IP, que tem vindo a encerrar todas as passagens de nível existentes. Acresce que, não são só os pontos de atravessamento que originam a barreira, ao longo de todo o trajeto do comboio são criadas barreiras com impacto visual pelo que, dado o pouco espaço disponível, afigura-se que a única opção que permitiria o pleno desfrute da superfície seria o enterramento total da linha férrea.

Alterações ao traçado do MetroBus

Durante o processo de estudo da implementação do metro, foram estudadas pelos nossos serviços e pela MetroMondego algumas variantes ao traçado, nomeadamente a possibilidade de este passar pela Av. Fernão de Magalhães. Apesar de essa localização apresentar algumas vantagens, nomeadamente a de aproximar mais a oferta da procura com a possibilidade de fazer uma estação no Arnado e, de uma forma geral como é referido, andar mais próximo do centro da área a servir, essa solução não foi então validada pela CMC, por poder “implicar desvantagens na circulação rodoviária e nos transportes rodoviários”.

Estando já em fase de obra a implementação do MetroBus, **o estudo urbanístico teve como condicionante a manutenção do projeto existente**, com o mínimo de ajustes decorrentes da adaptação ao uso pedonal da marginal.

Quanto às 4 alternativas de traçado apresentadas, elas conflitavam com um ou vários dos seguintes aspectos: Insuficiência do espaço disponível, impossibilidade técnica de garantir o perfil no trajeto ou nas paragens no espaço disponível, e a existência de compromissos urbanísticos para alguns locais (Ideal, Coimbra Editora, Triunfo, p. ex.)

Conclusão

As questões agora colocadas apresentam-se extemporâneas face aos objetivos subjacentes ao presente estudo. Estando já em fase adiantada a implementação do MetroBus, **o estudo urbanístico teve como condicionante a manutenção do projeto existente**, com o mínimo de ajustes decorrentes da adaptação ao uso pedonal da marginal, com incidência em alguns pormenores de arranjos exteriores adjacentes ao canal metro, e nos sistemas de semaforização.

Qualquer outra alteração a considerar no projeto/ obra do MetroBus, terá como consequência atrasos significativos e elevados custos acrescidos, com consequências bastante penosas para a cidade.

#211770: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

The Basics

Id: **211770**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **Pedro Rodrigues Costa**
<pmmrcosta@hotmail.com>
Cc:
AdminCc:

More about the requestors

Pedro Rodrigues Costa
>pmmrcosta@hotmail.com> [User Summary](#)

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#) [Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

pfonseca 211770 (Paulo Fonseca)	Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita	open
--	---	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:

Owner:

Prazo:

Save

Datas

Criado: **Mon Feb 28 21:14:51 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Wed Mar 02 16:01:32 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Wed Mar 02 16:01:32 2022 por c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Ticket in

Histórico

Mon Feb 28 21:14:52 2022

Pedro Rodrigues Costa <pmmrcosta@hotmail.com> - Ticket criado

Subject: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

Date: Mon, 28 Feb 2022 21:14:48 +0000

To: "Município de Coimbra via RT" <geral@cm-coimbra.pt>

De: "Pedro Rodrigues Costa" <pmmrcosta@hotmail.com>

De:

Pedro Miguel Machado Rodrigues da Costa

Caro Sr. Presidente da Câmara Municipal de Coimbra,

Saúdo a abertura deste novo executivo em tornar os planos urbanos transparentes e abertos à participação pública.

Sou natural da cidade de Coimbra, e com extrema preocupação tenho acompanhado a destruição do serviço ferroviário no distrito de Coimbra, nomeadamente no ramal da Lousã, ramal de Cantanhede e agora o ramal entre Coimbra B e a Estação Nova.

A cidade de Coimbra, ao contrário de outras cidades por esse mundo fora, está em contraciclo com a modernas tendências de transporte, que modernizam e recuperam os serviços ferroviários.

Após, ter analisado os documentos disponibilizados pela Câmara Municipal Coimbra, gostaria de manifestar a minha preocupação ao verificar que este plano continua a prever o encerramento de Coimbra-A (Estação Nova). Ora, esta estação, localizada no centro da cidade de Coimbra, é demasiado importante para os habitantes da cidade e da região, facto comprovado pelos mais de 1,3 milhões de passageiros anuais, permite ainda que as pessoas de vários pontos da região, cheguem diretamente ao centro de Coimbra.

O projeto apresentado, permite facilmente preservar a estação e compatibilizar com o sistema de metrobus. Como? O comboio continua a circular no atual canal ferroviário, e o metrobus pode circular na tão falada Variante da Fernão de Magalhães.

A ligação da cidade ao rio poderá ser feita na mesma, por exemplo, com passagens pedonais desniveladas, estas soluções são adoptadas em muitas outras cidades europeias, sem prejuízo da fruição da frente ribeirinha, nem da infraestrutura de transporte que é tão importante para conferir centralidade à Baixa de Coimbra.

Com os melhores cumprimentos,

Pedro Rodrigues Costa

Enviado do **Correio** (<https://go.microsoft.com/fwlink/?LinkId=550986>) para Windows

Mon Feb 28 21:14:52 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Wed Mar 02 12:10:25 2022

eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE

Wed Mar 02 12:10:25 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Wed Mar 02 15:52:46 2022

h_terencio (Helena Terêncio) - Queue alterado de DPEE para DEPE

Wed Mar 02 15:52:46 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Wed Mar 02 16:01:32 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Status changed from 'new' to 'open'

Wed Mar 02 16:01:32 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)

Wed Mar 02 16:01:32 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Resposta a Discussão Pública - Pedro Rodrigues Costa

São propostas alterações ao traçado do MetroBus, bem como a manutenção da linha férrea entre as estações de Coimbra B e Coimbra A.

Manutenção da Linha férrea

A manutenção desse troço da Linha férrea é uma questão que tem sido amplamente discutida, mas no caso particular de Coimbra apresenta o grave inconveniente de constituir uma barreira que separa a cidade do rio. Essa barreira não poderá ser eliminada adequadamente pela utilização de passagens de peões desniveladas as quais, para além dos impactos negativos na imagem da frente rio, seriam sempre um obstáculo ao pleno desfrute da marginal e do rio.

Nos inícios dos anos 90 do séc. passado, chegámos a estudar a possibilidade de enterrar a linha, como única forma a garantir a relação com o rio. Contudo, com o surgimento da possibilidade de instalar um metro de superfície, considerou-se que os enormes custos do enterramento da linha férrea deixariam de se justificar, pois com o metro a ligar a Coimbra B e a Lousã/ Serpins, passaria a haver uma duplicação da oferta para a mesma procura.

A substituição da linha férrea pelo MetroBus, se por um lado constitui um importante desafio de garantir uma oferta adequada na articulação com a rede ferroviária em Coimbra B, por outro lado isso será compensado por uma melhor distribuição dos utentes pelos vários pontos de destino da cidade através de uma via dedicada, evitando assim outros transbordos ou tempos de espera.

Alterações ao traçado do MetroBus

Durante o processo de estudo da implementação do metro, foram estudadas pelos nossos serviços e pela MetroMondego algumas variantes ao traçado, nomeadamente a possibilidade de este passar pela Av. Fernão de Magalhães. Apesar de essa localização apresentar algumas vantagens, nomeadamente a de aproximar mais a oferta da procura, essa solução não foi então validada pela CMC, por poder “implicar desvantagens na circulação rodoviária e nos transportes rodoviários”.

Conclusão

As questões agora colocadas apresentam-se extemporâneas face aos objetivos subjacentes ao presente estudo. Estando já em fase de obra a implementação do MetroBus, **o estudo urbanístico teve como condicionante a manutenção do projeto existente**, com o mínimo de ajustes decorrentes da adaptação ao uso pedonal da marginal, com incidência em alguns pormenores de arranjos exteriores adjacentes ao canal metro, e nos sistemas de semaforização.

Qualquer outra alteração a considerar no projeto/ obra do MetroBus, terá como consequência atrasos significativos e elevados custos acrescidos, com consequências bastante penosas para a cidade.

#209224: Fwd: Consulta Pública ao Estudo Urbanístico da Margem Direita do Rio

The Basics

Id: **209224**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **Ricardo Nuno**
<ricardonunosimoes@gmail.com>
Cc:
AdminCc:

More about the requestors

Ricardo Nuno
<ricardonunosimoes@gmail.com> [User Summary](#)

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#) [Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

209224	pfonseca (Paulo Fonseca)	Fwd: Consulta Pública ao Estudo Urbanístico da Margem Direita do Rio	open
---------------	---------------------------------	---	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:
Owner:
Prazo:

Save

Datas

Criado: **Wed Feb 16 16:33:44 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Thu Feb 17 09:15:08 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Thu Feb 17 09:15:08 2022 por c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Ticket in

Histórico

Wed Feb 16 16:33:44 2022 **Ricardo Nuno <ricardonunosimoes@gmail.com> - Ticket criado**

Subject: Fwd: Consulta Pública ao Estudo Urbanístico da Margem Direita do Rio

Date: Wed, 16 Feb 2022 16:33:02 +0000

To: geral@cm-coimbra.pt

De: "Ricardo Nuno" <ricardonunosimoes@gmail.com>

Ex.mº Senhor Presidente da Câmara Municipal de Coimbra

Relativamente ao assunto em discussão, propõe-se a construção de uma rotunda na interseção da Rua Abel Dias Urbano com a Rua Pedro Álvares Cabral, no sentido de se evitar que, quem circule no sentido Sul-Norte na Rua Abel Dias Urbano e pretenda seguir pela via aberta nas traseiras da Rodoviária, tenha que, obrigatoriamente, fazer inversão de marcha na Rotunda do cruzamento da Avenida Fernão de Magalhães com a Rua Pedro Álvares Cabral, sendo que a Fernão de Magalhães já, por si só, é uma via de grande afluência de tráfego.

Atenciosamente,
Ricardo Nuno Cardoso Simões

Wed Feb 16 16:33:44 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Wed Feb 16 16:35:26 2022

eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE

Wed Feb 16 16:35:26 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Thu Feb 17 09:06:46 2022 **h_terencio (Helena Terêncio) - Queue alterado de DPEE para DEPE**

Thu Feb 17 09:06:46 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Thu Feb 17 09:15:08 2022 **c_duarte (Carlos Duarte) - Status changed from 'new' to 'open'**

Thu Feb 17 09:15:08 2022 **c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)**

Thu Feb 17 09:15:08 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Resposta a Discussão Pública - Ricardo Nuno Cardoso Simões

Sugestão de rotunda no cruzamento entre a R. Abel Dias Urbano e a Rua Padre Estevão Cabral

Considerou-se que dada a exiguidade do espaço disponível, e a existência de condicionantes no local como o viaduto de saída da ponte Açude, ou o acesso aos estacionamentos subterrâneos do edifício da Segurança Social, inviabilizam a construção de uma rotunda nesse local.

Acresce que, o bom funcionamento de uma rotunda pressupõe algum equilíbrio nos diferentes movimentos, o que não sucede neste caso pois o viaduto de saída da ponte Açude deverá ser prioritário, sob pena de originar bloqueios na ponte às horas mais críticas.

A solução encontrada permite também que nesse local se elimine qualquer cruzamentos, propondo apenas entradas e saídas “na mão” com prioridade para os principais movimentos.

The Basics

Id: **211729**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **Rui Lobo <rlobo@uc.pt>**
Cc:
AdminCc:

More about the requestors

Rui Lobo <rlobo@uc.pt>

[User Summary](#)

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#) [Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

pfonseca 211729 (Paulo Fonseca)	Procedimento de consulta pública Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita (Entre a Ponte de Santa Clara e a Ponte Açude)	open
--	--	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:
Owner:
Prazo:

Save

Datas

Criado: **Mon Feb 28 17:58:06 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Wed Mar 02 09:28:52 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Wed Mar 02 09:28:52 2022 por c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Ticket in

Histórico

Mon Feb 28 17:58:06 2022

Rui Lobo <rlobo@uc.pt> - Ticket criado

Subject: Procedimento de consulta pública Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita (Entre a Ponte de Santa Clara e a Ponte Açude)

Date: Mon, 28 Feb 2022 17:57:40 +0000

To: geral@cm-coimbra.pt

De: "Rui Lobo" <rlobo@uc.pt>

Exm^{os} Senhores,

em sede de Consulta Pública tenho a dizer o seguinte sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita:

a) Trata-se sobretudo de um estudo viário em planta, ao qual falta a definição de perfis-tipo transversais às principais vias, incluindo a articulação das várias mobilidades - rodoviária, metro, ciclovia, pedonal - integrada com a iluminação e a vegetação a propor.

b) Essa evolução fundamental, deveria ser alvo de um **concurso público de arquitetura** para a definição do projeto do espaço público, de tipologia a definir, em função do estudo viário apresentado, tal como foi realizado, por exemplo, no exemplar processo e na exemplar intervenção da marginal do Rio Douro, na zona de Massarelos, realizada por ocasião da Porto 2001 - Capital Europeia da Cultura.

c) O concurso de espaço público deveria entrar também em consideração com a possível redefinição da margem do rio, alvo de uma intervenção recente, inacabada, que considero ter sido realizada sem o conhecimento da cidade, que nunca foi apresentada publicamente, de que não se conhecem os projetistas, e que considero lamentável, por esses motivos e por algumas das opções tomadas, como ter-se interrompido o contacto com a água das belíssimas rampas de carga e descarga que serviam a estação de Coimbra-A, verdadeiro testemunho da atividade ribeirinha de inícios do século XX, obliterada por essa recente e incompleta intervenção.

d) As volumetrias propostas, se bem que desenvolvidas pela iniciativa privada, deveriam ter merecido a definição de um Plano de Pormenor, que deveria ter enquadrado previamente essas mesmas volumetrias.

e) Sugiro que se possa estudar a nova ligação proposta entre a Avenida Fernão de Magalhães e a Beira-Rio, que faz sentido, com uma vocação apenas pedonal e de ciclovia. A ligação automóvel não parece ser necessária.

f) A proposta lança uma ponte nova sem estudar minimamente o impacto da mesma na margem esquerda do Mondego. Penso que o traçado exato dessa ponte, que é uma boa ideia, se deve manter em aberto, em função das relações urbanas a estabelecer, e a aprofundar, em cada uma das margens.

g) Por fim dou conta de uma incongruência neste processo de consulta pública:

- o e-mail que consta na página web da Câmara Municipal de Coimbra para envio das propostas, comentários e sugestões é o geral@cmcoimbra.pt (<mailto:geral@cmcoimbra.pt>).

- o e-mail que consta no Edital do processo de consulta pública é o geral@cm-coimbra.pt (<mailto:geral@cm-coimbra.pt>).

Aparentemente, o e-mail anunciado na própria página da CMC está incorreto...

Muito agradeço a atenção,

com os melhores cumprimentos,

Rui Lobo

Professor

Departamento de Arquitetura - Universidade de Coimbra

Mon Feb 28 17:58:06 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 28 18:03:31 2022

eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE

Mon Feb 28 18:03:31 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Wed Mar 02 09:15:17 2022

h_terencio (Helena Terêncio) - Queue alterado de DPEE para DEPE

Wed Mar 02 09:15:17 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Wed Mar 02 09:28:52 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Status changed from 'new' to 'open'

Wed Mar 02 09:28:52 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)

Wed Mar 02 09:28:52 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Resposta a Discussão Pública - Rui Lobo

Antes de mais convém recordar que a presente proposta, é uma tentativa de introduzir coerência ao conjunto de intervenções em curso, algumas das quais com projetos de execução feitos, e outras já em fase de obra. Assim, qualquer alteração proposta, teve que ser devidamente ponderada face ao seu custo/ benefício, pois qualquer alteração aos projetos e obras em curso traduzir-se-á em atrasos significativos, com elevados custos (não só financeiros) para a cidade.

Assim, face ao desafio que nos foi colocado de considerar a Av. Aemínium como um eixo predominantemente pedonal, procurámos avaliar e resolver as consequências que isso teria na sua área envolvente e, considerando que alguns processos em curso para a zona não estão ainda consolidados, aproveitámos para sugerir algumas alterações com vista a uma melhor integração na malha urbana.

Assim temos que:

a) Tipologia da proposta

Na sequência do que referimos atrás, consideramos que o presente estudo urbanístico não se limita a ser um “estudo de tráfego”, pois contempla, mesmo que de forma indicativa, opções concretas de ocupação do território abrangido. Aponta também linhas de força a desenvolver posteriormente nos projetos para o espaço público, atendendo às condicionantes já existentes que decorrem da necessidade de contemplar a manutenção de projetos e obras já existentes e em curso. Igualmente se nota no estudo, diferentes graus de desenvolvimento para diferentes zonas, em função da emergência em que o mesmo foi desenvolvido, tendo em conta que há obras em curso cujos atrasos se refletirão em custos elevados. Assim, se há zonas onde é já hoje necessário ter uma definição e ser traduzida no imediato em projeto e obra, outras haverá (Zona envolvente a Coimbra A), onde as opções podem e devem vir a ser desenvolvidas em função de opções programáticas a definir para o(s) edifício(s).

Consideramos assim, que o presente Estudo Urbanístico apresenta uma tipologia híbrida, determinada pela urgência e pelas circunstâncias.

b) Concurso público de arquitetura

Concordando em princípio com a opção de realizar concursos públicos de arquitetura como forma de garantir uma melhor definição e a garantia de qualidade do projeto urbano, qualquer opção que se venha a colocar ao município em relação à evolução deste caso concreto, terá que ser equacionada tendo em consideração a urgência do atual procedimento. No entanto, reconhecemos que a área em estudo, pela importância que tem, teria justificado no seu devido tempo a realização de um estudo com essas características e abrangência.

c) Redefinição da Margem do Rio (projeto dos muros)

Como já foi referido, o projeto (e obra) de requalificação dos muros, ou seja, a relação de toque (físico e funcional) entre a Av. Aemínium e o rio, antecedeu a realização do presente estudo, pelo que foi considerado como uma pré-existência onde apenas seriam possíveis pequenos acertos. Naturalmente a existir concurso público de arquitetura, teria sido ideal que este tivesse antecedido qualquer intervenção na zona.

d) Volumetrias propostas

Concordamos que poderia ter havido uma maior definição das volumetrias propostas na solução, nomeadamente a indicação do nº de pisos, o que só não ocorreu devido à impossibilidade de elaborar no tempo disponível outras peças desenhadas como perfis ou simulações 3D. Por outro lado, atendendo a que os volumes previsíveis nos referidos edifícios face aos processos em curso apontam para soluções de continuidade pouco suscetíveis de gerar polémica, considerou-se que os elementos apresentados seriam os indispensáveis para lançar a discussão pública o mais depressa possível. Claro que se tivesse havido um Plano de Pormenor essa informação seria indispensável, mas não é o caso do presente estudo simplificado.

e) Nova ligação entre a Av. Fernão de Magalhães e a marginal

De facto, a importância rodoviária do referido arruamento é secundária, permitindo apenas encurtar alguns percursos naquela zona, pelo que se admite evidenciar essa menor importância através de mudança de pavimento. Poderá, contudo, justificar-se devido à oferta de estacionamento público que vier a revelar-se necessária face à nova ocupação prevista, o que irá apresentar variações face ao nº de fogos e às suas tipologias, bem como as das áreas de comércio e serviços a aprovar para a zona. A função a adotar poderá ser, no entanto, reversível caso a ocupação não o justifique.

f) Nova ponte

Embora não estejam definidos os moldes em que a nova ponte irá amarrar à estrutura urbana a definir na margem esquerda, considerámos que essa estrutura não será à partida tão condicionada por pré-existências como a margem objeto deste estudo. Assim, a ponte é apenas apontada à zona central onde se prevê alguma permeabilidade, e que dispõe de várias opções de articulação com os pontos de acesso já existentes permitindo, contudo, salvaguardar a distância necessária destes para permitir por exemplo paragens de metro.

A intenção foi que o traçado proposto condicionasse o mínimo as opções a tomar para a outra margem, desde logo a própria amarração à margem esquerda cujas cotas altimétricas ficam em aberto, ao contrário do que sucede na área de estudo.

#211345: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

The Basics

Id: **211345**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **Silvia Feiteirinha**
<silviafeiteirinha@gmail.com>
Cc:
AdminCc:

More about the requestors

[Silvia Feiteirinha](#)
<silviafeiteirinha@gmail.com> [User Summary](#)

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#) [Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

pfonseca 211345 (Paulo Fonseca)	Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita	open
--	---	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:

Owner:

Prazo:

Save

Datas

Criado: **Sat Feb 26 14:00:31 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Mon Feb 28 11:34:30 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Mon Feb 28 11:38:00 2022 por c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Ticket in

Histórico

Sat Feb 26 14:00:31 2022

Silvia Feiteirinha <silviafeiteirinha@gmail.com> - Ticket criado

Subject: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

Date: Sat, 26 Feb 2022 14:00:15 +0000

To: "geral@cm-coimbra.pt" <geral@cm-coimbra.pt>

De: "Silvia Feiteirinha" <silviafeiteirinha@gmail.com>

Caro Sr. Presidente,

Saúdo a abertura deste novo executivo em tornar os planos urbanos transparentes e abertos à participação pública.

Após ter analisado os documentos disponibilizados pela CMC, gostaria de manifestar a minha preocupação ao verificar que este plano continua a prever o encerramento de Coimbra-A. Esta estação é demasiado importante para os habitantes da cidade e da região, facto comprovado pelos mais de 1,3 milhões de passageiros anuais. Permite ainda que as pessoas de vários pontos da região cheguem directamente ao centro de Coimbra.

O projecto apresentado permite facilmente preservar a estação e compatibilizar com o sistema de metrobus. Como? O comboio continua a circular no actual canal ferroviário, e o metrobus pode circular na tão falada Variante da Fernão de Magalhães.

A ligação da cidade ao rio poderá ser feita na mesma, por exemplo, com passagens pedonais desniveladas. Estas soluções são adoptadas em muitas outras cidades europeias, sem prejuízo da fruição da frente ribeirinha nem da infraestrutura de transporte que é tão importante para conferir centralidade à Baixa de Coimbra.

Com os melhores cumprimentos,
Sílvia Feiteirinha

Sat Feb 26 14:00:31 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 28 10:43:50 2022

eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE

Mon Feb 28 10:43:50 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 28 11:34:16 2022

acipriano (Ana Cipriano) - Comentários adicionados

RT-Send-CC: h_terencio@cm-coimbra.pt

À DEPE, na ausência da Sra. Diretora do DPEE em gozo de férias.

Mon Feb 28 11:34:17 2022

The RT System itself - Outgoing email about a comment recorded

Mon Feb 28 11:34:30 2022

acipriano (Ana Cipriano) - Status changed from 'new' to 'open'

Mon Feb 28 11:34:30 2022

acipriano (Ana Cipriano) - Queue alterado de DPEE para DEPE

Mon Feb 28 11:34:30 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 28 11:38:00 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)

Mon Feb 28 11:38:00 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Resposta a Discussão Pública - Silvia Feiteirinha

São propostas alterações ao traçado do MetroBus, bem como a manutenção da linha férrea entre as estações de Coimbra B e Coimbra A.

Manutenção da Linha férrea

A manutenção desse troço da Linha férrea é uma questão que tem sido amplamente discutida, mas no caso particular de Coimbra apresenta o grave inconveniente de constituir uma barreira que separa a cidade do rio. Essa barreira não poderá ser eliminada adequadamente pela utilização de passagens de peões desniveladas as quais, para além dos impactos negativos na imagem da frente rio, seriam sempre um obstáculo ao pleno desfrute da marginal e do rio.

Nos inícios dos anos 90 do séc. passado, chegámos a estudar a possibilidade de enterrar a linha, como única forma a garantir a relação com o rio. Contudo, com o surgimento da possibilidade de instalar um metro de superfície, considerou-se que os enormes custos do enterramento da linha férrea deixariam de se justificar, pois com o metro a ligar a Coimbra B e a Lousã/ Serpins, passaria a haver uma duplicação da oferta para a mesma procura.

A substituição da linha férrea pelo MetroBus, se por um lado constitui um importante desafio de garantir uma oferta adequada na articulação com a rede ferroviária em Coimbra B, por outro lado isso será compensado por uma melhor distribuição dos utentes pelos vários pontos de destino da cidade através de uma via dedicada, evitando assim outros transbordos ou tempos de espera.

Alterações ao traçado do MetroBus

Durante o processo de estudo da implementação do metro, foram estudadas pelos nossos serviços e pela MetroMondego algumas variantes ao traçado, nomeadamente a possibilidade de este passar pela Av. Fernão de Magalhães. Apesar de essa localização apresentar algumas vantagens, nomeadamente a de aproximar mais a oferta da procura, essa solução não foi então validada pela CMC, por poder “implicar desvantagens na circulação rodoviária e nos transportes rodoviários”.

Conclusão

As questões agora colocadas apresentam-se extemporâneas face aos objetivos subjacentes ao presente estudo. Estando já em fase de obra a implementação do MetroBus, **o estudo urbanístico teve como condicionante a manutenção do projeto existente**, com o mínimo de ajustes decorrentes da adaptação ao uso pedonal da marginal, com incidência em alguns pormenores de arranjos exteriores adjacentes ao canal metro, e nos sistemas de semaforização.

Qualquer outra alteração a considerar no projeto/ obra do MetroBus, terá como consequência atrasos significativos e elevados custos acrescidos, com consequências bastante penosas para a cidade.

#211160: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

The Basics

Id: **211160**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **Teresa Ponte**
<teresapontetp@gmail.com>
Cc:
AdminCc:

More about the requestors

[Teresa Ponte <teresapontetp@gmail.com>](#) **Summary**

Comentários sobre este utilizador:

No comment entered about this user

[Tickets activos](#) [Tickets inactivos](#) [Todos os tickets](#)

This user's 10 highest priority active tickets:

pfonseca 211160 (Paulo Fonseca)	Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita	open
--	---	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:

Subject:

Owner:

Prazo:

Save

Datas

Criado: **Sex Feb 25 15:38:25 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Mon Feb 28 09:16:57 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Not set**
Updated: **Mon Feb 28 09:24:42 2022** por **c_duarte (Carlos Duarte)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Ticket in

Histórico

Sex Feb 25 15:38:25 2022

Teresa Ponte <teresapontetp@gmail.com> - Ticket criado

Subject: Procedimento de Consulta Pública sobre o Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita

Date: Fri, 25 Feb 2022 15:38:09 +0000

To: geral@cm-coimbra.pt

De: "Teresa Ponte" <teresapontetp@gmail.com>

Caro Senhor Presidente,

É com grande satisfação que me deparo com o plano/estudo para possíveis futuras obras na cidade, permitindo um envolvimento e partilha com os cidadãos da cidade.

Em relação do Estudo Urbanístico Frente de Rio - Margem Direita, fico muito preocupada com o facto deste prever o encerramento da Estação Ferroviária Coimbra-A. Considero que a proposta deste encerramento vem da parte de quem não usa os transportes públicos da cidade e sobretudo não usa o comboio no seu dia-a-dia. Esta estação é crucial para a chegada a e partida de Coimbra. E basta verificar a quantidade de pessoas que usa a estação todos os dias.

O comboio é por demais valioso para ser relegado para a Estação Velha. Que não tem acessos suficiente para mais carros ou autocarros.

E encerrando a Estação, o que vai acontecer ao edifício? Segundo li, será transformado num polo cultural, se não ficar ao abandono. Senhor presidente, eu trabalho na área da cultura, e considero que Coimbra não necessita de mais um museu quando os museus e salas de exposição já existentes ou estão encerrados, como o caso do Museu dos Transportes, ou não têm meios para contratar pessoal ou para programar como os seus projectos requerem.

Em suma, sou totalmente contra o encerramento da Estação Nova. Peço que esta solução seja reconsiderada e que revertam o seu encerramento.

Com os meus melhores cumprimentos

--

Teresa Ponte (<http://teresaponte.blogspot.com/>)

Sex Feb 25 15:38:25 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Sex Feb 25 16:35:34 2022

eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para DPEE

Sex Feb 25 16:35:34 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 28 09:16:37 2022

acipriano (Ana Cipriano) - Comentários adicionados

RT-Send-CC: carlos.duarte@cm-coimbra.pt, h_terencio@cm-coimbra.pt

À DEPE, na ausência da Sra. Diretora do DPEE, em gozo de férias.

Mon Feb 28 09:16:37 2022

The RT System itself - Outgoing email about a comment recorded

Mon Feb 28 09:16:57 2022

acipriano (Ana Cipriano) - Status changed from 'new' to 'open'

Mon Feb 28 09:16:57 2022

acipriano (Ana Cipriano) - Queue alterado de DPEE para DEPE

Mon Feb 28 09:16:57 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Mon Feb 28 09:24:42 2022

c_duarte (Carlos Duarte) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)

Mon Feb 28 09:24:42 2022

The RT System itself - Outgoing email recorded

Resposta a Discussão Pública - Teresa Ponte

É proposta a manutenção da linha férrea entre as estações de Coimbra B e Coimbra A.

Manutenção da Linha férrea

A manutenção desse troço da Linha férrea é uma questão que tem sido amplamente discutida, mas no caso particular de Coimbra apresenta o grave inconveniente de constituir uma barreira que separa a cidade do rio. Essa barreira não poderá ser eliminada adequadamente pela utilização de passagens de peões desniveladas as quais, para além dos impactos negativos na imagem da frente rio, seriam sempre um obstáculo ao pleno desfrute da marginal e do rio.

Nos inícios dos anos 90 do séc. passado, chegámos a estudar a possibilidade de enterrar a linha, como única forma a garantir a relação com o rio. Contudo, com o surgimento da possibilidade de instalar um metro de superfície, considerou-se que os enormes custos do enterramento da linha férrea deixariam de se justificar, pois com o metro a ligar a Coimbra B e a Lousã/ Serpins, passaria a haver uma duplicação da oferta para a mesma procura.

A substituição da linha férrea pelo MetroBus, se por um lado constitui um importante desafio de garantir uma oferta adequada na articulação com a rede ferroviária em Coimbra B, por outro lado isso será compensado por uma melhor distribuição dos utentes pelos vários pontos de destino da cidade através de uma via dedicada, evitando assim outros transbordos ou tempos de espera.

Conclusão

A questão agora colocada apresenta-se extemporânea face aos objetivos subjacentes ao presente estudo. Estando já em fase de obra a implementação do MetroBus, **o estudo urbanístico teve como condicionante a manutenção do projeto existente**, com o mínimo de ajustes decorrentes da adaptação ao uso pedonal da marginal, com incidência em alguns pormenores de arranjos exteriores adjacentes ao canal metro, e nos sistemas de semaforização.

The Basics

Id: **210358**
Status: **open**
Priority: **0/**
Queue: **DEPE**

People

Owner: **pfonseca (Paulo Fonseca)**
Requestors: **Autarcas Coimbra PS <autarcascoimbraps@gmail.com>**
Cc:
AdminCc:

More about the requestors

Autarcas Coimbra PS <autarcascoimbraps@gmail.com> **User Summary**

Comentários sobre este utilizador:
No comment entered about this user

Tickets activos Tickets inactivos Todos os tickets

This user's 10 highest priority active tickets:

pfonseca 210358 (Paulo Fonseca)	Participação na Discussão Pública do Estudo Urbanístico Frente de Rio – Margem Direita (Entre a Ponte de Santa Clara e a Ponte Açude) EDITAL N.º 60/2022- Contributos dos vereadores do PS	open
---	---	-------------

Grupos a que este utilizador pertence

- **Todos**
- **Unprivileged**

Reminders

New reminder:
Subject:
Owner:
Prazo:

Save

Datas

Criado: **Tue Feb 22 10:00:36 2022**
Starts: **Not set**
Started: **Tue Feb 22 15:58:19 2022**
Último Contacto: **Not set**
Prazo: **Not set**
Fechado: **Tue Feb 22 15:58:19 2022**
Updated: **Tue May 17 09:55:05 2022 por ssps (Sandra Simões)**

Ligações

Depende de:

Depende em por:

Parents:

Filhos:

Refers to:

Referred to by:

Ticket in

Histórico

Tue Feb 22 10:00:36 2022

Autarcas Coimbra PS <autarcascoimbraps@gmail.com> - Ticket criado

Subject: Participação na Discussão Pública do Estudo Urbanístico Frente de Rio – Margem Direita (Entre a Ponte de Santa Clara e a Ponte Açude) EDITAL N.º 60/2022- Contributos dos vereadores do PS

Date: Tue, 22 Feb 2022 10:00:19 +0000

To: geral@cm-coimbra.pt, "José Manuel Silva" <jose.m.silva.pr@cm-coimbra.pt>

De: "Autarcas Coimbra PS" <autarcascoimbraps@gmail.com>

Exmº. Senhor Presidente da Câmara Municipal de Coimbra

No âmbito da Discussão Pública do Estudo Urbanístico Frente de Rio – Margem Direita (Entre a Ponte de Santa Clara e a Ponte Açude) cujo período decorre, conforme EDITAL N.º 60/2022, por decisão da Câmara Municipal de Coimbra, vem os vereadores eleitos pelo Partido Socialista que tem participado nas reuniões do executivo municipal dar formalmente o seu contributo para a melhoria do referido estudo.

Assim,

1º. Questões derivadas da localização da intervenção em Área de Reabilitação Urbana

Considerando que este pequeno estudo se integra numa importante Área de Reabilitação Urbana (ARU), em que todos os que possam intervir têm de obedecer às suas orientações e indicações, colocam-se desde logo, as seguintes questões:

- Nada é referido no estudo sobre os processos urbanísticos em desenvolvimento na Câmara Municipal, como por exemplo a proposta da Infraestruturas de Portugal, do Montepio Geral ou da Critical Software;

- A questão essencial é se estes promotores, nomeadamente o dominante, isto é a Infraestruturas de Portugal, mas também a Sociedade Metro Mondego, estarão colaboradores neste processo, uma vez que, com a implementação dos seus projetos, vão estruturar toda aquela frente;

- Cumpre ainda aferir, previamente, se o desenho agora proposto para o edificado cumpre os índices do PDM e as condicionantes impostas pelo facto de a sua localização estar em zona de impacto visual no bem inscrito pela UNESCO como património mundial.

- Tendo ainda presente as alterações viárias implicadas, nomeadamente toda a zona envolvente da Av. Fernão de Magalhães, assim como a zona desde a saída da Ponte Açude até à Rua do Arnado e todo o sistema viário do Largo da Portagem-Ponte Açude, não se vislumbra uma verdadeira estratégia viária, **pelo que é necessário acompanhar com um estudo de tráfego devidamente fundamentado.**

- E neste aspeto dever-se-á ter presente a existência de vários parques de estacionamento de alguma dimensão, o atravessamento da cidade pela Av. Fernão de Magalhães, bem como a necessidade de servir os novos edifícios e novos equipamentos que irão surgir em toda aquela área.

São diversos aspetos e conteúdos que, no estudo, não estão devidamente pensados e que não basta apresentar como desejos. Por muito corretos e até teóricos que possam ser, **falta clarificar a sua concretização prática.**

2º . Questões derivadas da localização da intervenção na frente ribeirinha da Cidade

Considerando que esta zona da margem direita, desde a Portagem até à Ponte Açude, é a verdadeira frente ribeirinha da cidade, com a criação do que designamos de "calçadão", com o conjunto de equipamentos de uso público, de espaço verde, de arborização e a sua ligação com a baixa e a margem esquerda através da ponte pedonal, dever-se-á ter presente os seguintes aspetos:

- a Baixa da Cidade precisa de vivificação, pelo que quanto mais equipamentos coletivos se implementarem, quer por via do investimento privado, quer por via do investimento público, maior será a dinâmica urbana;

- por isso, **não pode o estudo passar ao lado da nova funcionalidade da Estação ferroviária de Coimbra**, com a sua refuncionalização e transformando-a num polo cultural moderno com indústrias criativas, aproveitando para expor conteúdos e **um espaço dedicado ao Polo Europeu do Museu da Língua Portuguesa de São Paulo ou também sedear por exemplo uma companhia de dança contemporânea (ao invés de limitar o uso de outros equipamentos culturais já em pleno funcionamento)**, designando aquele centro cultural de Miguel Torga;

- dever-se-á também aproveitar este estudo para **assegurar uma ligação com barcos de recreio e o próprio Basófilas;**

Em suma, dever-se-á conjugar todos os elementos aqui referidos para assegurar um bom resultado, com uma Baixa da Cidade mais renovada e cosmopolita.

3º. Caráter não vinculativo do estudo

Por último, cumpre chamar a atenção para o facto de este estudo, mesmo com a consulta pública, apenas conferir uma ideia política e orientadora, uma vez que do ponto de vista legal, independentemente do seu resultado final, não vincula ninguém, pois apenas outros instrumentos de gestão territorial têm força jurídica e poderiam vincular, o que não é o caso.

Com os melhores cumprimentos

Os vereadores eleitos pelo PS à Câmara Municipal de Coimbra
(que tem participado nas reuniões do executivo municipal)

Carlos Cidade

Regina Bento

Carina Gomes

José Dias

Hernâni Caniço

Tue Feb 22 10:00:37 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Tue Feb 22 11:59:53 2022 **eugenia (Eugénia Lameira) - Queue alterado de CMC-Geral para GAP**

Tue Feb 22 11:59:53 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Tue Feb 22 14:48:47 2022 **cesario (Cristina Cesário) - Taken**

Tue Feb 22 15:58:09 2022 **cesario (Cristina Cesário) - Comentários adicionados**

Enviado ao Chefe de Gabinete para análise.

On Tue Feb 22 10:00:36 2022, autarcascoimbraps@gmail.com wrote:
- Show quoted text -

Tue Feb 22 15:58:19 2022 **cesario (Cristina Cesário) - Status changed from 'new' to 'resolvido'**

Wed Feb 23 11:06:39 2022 **analapa (Ana Lapa) - Comentários adicionados**

Exmª Senhora Vereadora
Engª Ana Bastos

Por indicação superior, encaminha-se ticket para análise.

Atentamente,
Ana Lapa

On Tue Feb 22 10:00:36 2022, autarcascoimbraps@gmail.com wrote:
- Show quoted text -

Wed Feb 23 11:06:39 2022 **The RT System itself - Outgoing email about a comment recorded**

Wed Feb 23 11:08:31 2022 **analapa (Ana Lapa) - Queue alterado de GAP para GAV-A-BASTOS**

Wed Feb 23 11:08:31 2022 **The RT System itself - Outgoing email recorded**

Wed Feb 23 11:32:40 2022	cesario (Cristina Cesário) - Untaken
Sex Abr 22 14:13:21 2022	ssps (Sandra Simões) - Taken
Tue May 17 09:55:04 2022	ssps (Sandra Simões) - Status changed from 'resolvido' to 'open'
Tue May 17 09:55:04 2022	ssps (Sandra Simões) - Queue alterado de GAV-A-BASTOS para DEPE
Tue May 17 09:55:04 2022	The RT System itself - Outgoing email recorded
Tue May 17 09:55:04 2022	ssps (Sandra Simões) - Atribuído a pfonseca (Paulo Fonseca)
Tue May 17 09:55:05 2022	The RT System itself - Outgoing email recorded

Resposta a Discussão Pública – Autarcas Coimbra PS

1- Questões derivadas da localização da área de intervenção em ARU

a) Processos em curso

Dadas as alterações programáticas agora introduzidas, e em busca de uma maior coerência global, foi necessário introduzir ajustes e uma melhor definição aos estudos e esquemas anteriores para esta área, bem como para compatibilizar alguns compromissos que já conflituavam com eles (Montepio Geral, MetroBus p. ex.). No entanto, foram tidos em consideração os processos em tramitação para o local. Em alguns casos, foram integrados na proposta (Critical Software, Montepio Geral, antiga Ideal), noutros foram propostas adaptações (Infraestruturas de Portugal).

b) Articulação com promotores (IP, SMM)

No caso dos terrenos da IP, dado ainda estar em fase de estudo, prevê-se a possibilidade de, com uma volumetria global idêntica, oferecer uma implantação alternativa vantajosa, pelo que se espera seja aceite pelo promotor.

Quanto à Sociedade Metro Mondego, estão já agendadas reuniões que visam compatibilizar este estudo com o projeto MetroBus. Espera-se que os ajustes a fazer sejam os mínimos indispensáveis, dado que foi uma condicionante de partida deste estudo, integrar o projeto da rede metro.

c) Índices e volumetrias

O estudo mantém no geral volumetrias semelhantes às anteriormente consideradas, pelo que não se prevê alterações aos índices de construção anteriormente acordados (PDM). Contudo, sendo um estudo orientador para a gestão urbanística daquela área, poderá verificar-se a necessidade de pequenos ajustes decorrentes dos projetos. Não se prevê qualquer agravamento do impacto visual desta proposta em relação aos compromissos anteriores para a zona.

d) Estudo de tráfego

Sem prejuízo da necessidade de um estudo de tráfego mais específico, o estudo do tráfego desta área central da cidade é feito em continuidade pelos nossos serviços técnicos, pelo que a experiência e conhecimento “do terreno”, se revelam aqui fundamentais. Acresce que, dado o encerramento da Av. Cidade de Aemínium há já algum tempo, podemos ter uma boa perceção do impacto daí decorrente.

e) Incremento de tráfego no centro

Embora se deseje o crescimento da cidade, pretende-se que esse crescimento não se traduza num incremento do tráfego no centro da cidade. Há desde logo uma intenção de apostar em formas de mobilidade mais sustentáveis ambientalmente, o que passará por uma redução do recurso aos transportes individuais, nomeadamente no acesso ao centro da cidade, e uma progressiva substituição desse modo de deslocação pelo

transporte público, (e aqui o MetroBus poderá ter um papel importante), ou outros modos suaves (pedonal, ciclável). Essa intenção só poderá concretizar-se com o recurso a um conjunto de ações complementares entre si, que passam pela melhoria da oferta de transporte público, e a sua articulação com redes de ciclovias e parques de estacionamento periféricos, bem como pela criação de alternativas válidas para o desvio do tráfego de atravessamento do centro da cidade.

2- Questões derivadas da localização da intervenção na Frente Ribeirinha

a) Vivificação da Baixa

A requalificação da marginal permitirá alterar profundamente a relação da cidade com o rio. Isso gera uma valorização da vivência dos espaços públicos daquela área, que criará condições para a localização de equipamentos de relevo, como será o destinado à Estação Coimbra A.

Apesar das limitações de espaço ao longo da faixa marginal, prevê-se que também os novos edifícios previstos junto à marginal, nomeadamente os quarteirões a erigir nos terrenos da IP, possam dotar a zona de oferta de esplanadas e outros serviços de apoio que possam permitir tirar o melhor partido das áreas verdes e de recreio ali previstas contribuindo assim para a vivência da marginal.

b) Programa para Coimbra A

A pormenorização dos programas a instalar na estação Coimbra A ultrapassa claramente o âmbito do presente estudo urbanístico, pese embora possa ter uma influência relevante na vivência dos espaços públicos nele propostos. Por outro lado, a relação do edifício com a marginal estava já condicionada pelo traçado do MetroBus, pelo que apenas beneficiará do corte de trânsito ali proposto. A restante envolvente ao edifício, poderá naturalmente vir a sofrer alguns ajustes decorrentes de uma maior definição do programa a instalar.

c) Ligações ao rio/ barcos de recreio

O projeto (e obra) de requalificação dos muros, ou seja, a relação de toque (físico e funcional) entre a Av. Cidade de Aemínium e o rio, antecedeu a realização do presente estudo, pelo que foi considerado como uma pré-existência onde apenas seriam possíveis pequenos acertos. Assim, por agora, apenas serão mantidos os pontos de acostagem já previstos nesse projeto.

3- Carácter não vinculativo do estudo

Confirma-se que o presente estudo será sobretudo um documento orientador para a gestão urbanística e para o desenvolvimento dos projetos na zona. Fornece, contudo, mesmo que de forma indicativa, opções concretas de ocupação do território abrangido. Aponta também linhas de força a desenvolver posteriormente nos projetos para o espaço público, atendendo às condicionantes que decorrem da necessidade de contemplar a manutenção de projetos e obras

já existentes e em curso. Igualmente se nota no estudo, diferentes graus de desenvolvimento para diferentes zonas, em função da emergência em que o mesmo foi desenvolvido, tendo em conta que há obras em curso, cujos atrasos se refletirão em custos elevados. Assim, se há zonas onde é já hoje necessário ter uma definição e ser traduzida no imediato em projeto e obra, outras haverá, onde as opções podem e devem vir a ser desenvolvidas em função de opções programáticas a definir para os edifícios.

Paulo Fonseca, Arqº