

Nova rede SMTUC — Síntese das preocupações da UFESPF

Documento de trabalho para análise da proposta de reestruturação da rede de transportes públicos de Coimbra

Índice

1. Cobertura territorial e acessibilidade das populações 3
1.1. Ruas que deixam de ser servidas 3
1.2. Zonas de elevada densidade populacional 4
1.3. Cobertura da sede da freguesia e das localidades periféricas 5
1.4. Acesso a equipamentos e serviços de interesse público 5
2. Acesso ao Centro de Saúde de Eiras e aos hospitais 5
2.1. Criação de um interface junto do Centro de Saúde de Eiras 6
2.2. Linha N7 — HUC–Lôgo de Deus 6
2.3. Linha N11 — Arnado–Redonda 6
2.4. Linha N12 — HUC–Cova do Ouro 6
3. Desenho das linhas e adequação dos percursos 7
3.1. Linha N4 e restantes linhas: necessidade de compreender os percursos 7
3.2. Linha N5 — Coimbra B–Eiras 7
3.3. Linha N8 — Arnado–Santa Apolónia 8
3.4. Linha E1 — ligação à Linha U4 9
3.5. Variantes das linhas sem percursos apresentados 10
4. Transporte escolar: horários, percursos e segurança 10
4.1. Compatibilidade dos horários com os horários escolares 10
4.2. Linha E1 — percurso de regresso e acesso às escolas 10
5. Transbordos, interfaces e articulação entre operadores 11
5.1. Falta de informação sobre as ligações 11
5.2. Criação e qualificação de interfaces 12
5.3. Impacto dos transbordos no tempo total de viagem 12
6. Falta de informação para avaliar a proposta 13
6.1. Horários e frequências 13
6.2. Dados de procura e fundamentação técnica 13
7. Considerações finais e posição da UFESPF 14

A análise da proposta de nova rede dos SMTUC deve partir de uma preocupação fundamental: **uma rede de transportes não pode ser avaliada apenas pelos percursos desenhados num mapa. Tem de ser avaliada pela capacidade de assegurar deslocações úteis, acessíveis, seguras e com tempos de viagem razoáveis para as populações.**

No caso da União das Freguesias de Eiras e São Paulo de Frades (UFESPF), importa perceber se a reorganização proposta melhora efetivamente a mobilidade dos residentes ou se, pelo contrário, cria novas dificuldades, sobretudo para quem vive nas zonas periféricas, para a população idosa, para os alunos e para quem necessita de aceder aos serviços de saúde.

A documentação apresentada pela Câmara Municipal de Coimbra (CMC) permite identificar percursos propostos, mas, de acordo com os elementos disponibilizados à UFESPF, não permite ainda avaliar devidamente os horários, as frequências, os tempos de espera, a articulação entre linhas e os impactos concretos na vida dos utentes.

As preocupações seguintes sistematizam as observações apresentadas, complementadas pelas questões estratégicas que importa esclarecer antes da implementação da nova rede.

1. Cobertura territorial e acessibilidade das populações

1.1. Ruas que deixam de ser servidas

A proposta suscita preocupações quanto à perda de cobertura em arruamentos atualmente servidos pelos SMTUC.

- **Rua da Liberdade:** atualmente dispõe de serviço no sentido descendente. Com a alteração proposta, os utentes terão de se deslocar até ao Bairro do Ingote, a cerca de 450 metros, ou até à Rua Vale de São Miguel, a cerca de 250 metros.
- **Rua do Calvário, em Lôgo de Deus:** os residentes terão de se deslocar para outras zonas servidas, nomeadamente Torre de Vilela ou Lôgo de Deus, considerando-se que o arruamento tem cerca de um quilómetro.
- **Rua da Oureça:** a proposta de reorganização da rede prevê a perda do serviço atualmente existente neste arruamento, obrigando os passageiros a deslocarem-se para outras paragens da rede.
- **Rua da Tojeira:** igualmente abrangida pela perda de serviço, os seus residentes poderão ter de se deslocar até à Rua de São Tiago, a uma

distância superior a 500 metros, de acordo com uma estimativa do percurso a pé.

Estas alterações representam uma redução da cobertura do transporte público em arruamentos atualmente servidos, obrigando os residentes a percorrer distâncias adicionais para aceder ao autocarro. O impacto será particularmente significativo para a população idosa, pessoas com mobilidade condicionada e residentes que transportem compras ou outros volumes, para quem estes percursos podem constituir um obstáculo efetivo à utilização dos transportes públicos.

Na Rua da Liberdade e na Rua do Calvário, em Lôgo de Deus, a situação é ainda mais preocupante devido aos declives acentuados. A necessidade de percorrer distâncias adicionais em ruas inclinadas poderá dificultar ou mesmo inviabilizar, para alguns residentes, o acesso pedonal às paragens alternativas, condicionando a sua autonomia e o acesso a serviços, comércio e outros destinos do quotidiano.

Questão a colocar: que avaliação foi feita do impacto destas alterações na acessibilidade dos residentes e que alternativas estão previstas para evitar a perda efetiva de acesso ao transporte público?

A distância entre uma habitação e a paragem não deve ser analisada isoladamente: o declive, as condições dos passeios, os atravessamentos rodoviários e as características dos utentes são igualmente relevantes.

1.2. Zonas de elevada densidade populacional

O Planalto do Ingote, o Monte Formoso, o Bairro de São Miguel, a Relvinha, o Loreto, o Gorgulão, entre outras, constituem zonas de elevada densidade populacional. Importa perceber se as linhas projetadas e as respetivas frequências foram dimensionadas tendo em conta o número de residentes e as suas necessidades de deslocação.

Não basta que estas zonas continuem representadas na rede. É necessário assegurar que a oferta é adequada à procura e que permite chegar aos principais destinos em horários compatíveis com a vida profissional, escolar e familiar.

Questões a esclarecer:

- Qual a oferta prevista para estas zonas em dias úteis, sábados, domingos e feriados?
- Quais serão as frequências e os períodos de funcionamento?
- Que dados de procura sustentam o dimensionamento da oferta?
- Que comparação foi efetuada entre a oferta atual e a proposta?

1.3. Cobertura da sede da freguesia e das localidades periféricas

A análise das linhas propostas suscita dúvidas quanto à capacidade de assegurar ligações adequadas entre as diferentes localidades da UFESPF, o centro de Eiras e os serviços essenciais.

A rede deve ser analisada como um todo, tendo em conta não apenas a ligação ao centro de Coimbra, mas também as deslocações internas à freguesia e o acesso a equipamentos e serviços de proximidade.

1.4. Acesso a equipamentos e serviços de interesse público

Na definição da nova rede de transportes públicos, importa assegurar que os percursos e as paragens têm em consideração os principais equipamentos e serviços de interesse público existentes na União das Freguesias de Eiras e São Paulo de Frades e nas zonas envolventes.

Para além dos estabelecimentos de ensino e das unidades de saúde, importa considerar a sede da União das Freguesias, que funciona igualmente como posto CTT, assumindo um papel de particular relevância para a população local e para residentes de freguesias vizinhas que recorrem a este serviço.

Devem também ser consideradas as deslocações aos cemitérios da União das Freguesias, equipamentos que assumem importância para a população e que, em determinadas ocasiões, originam deslocações de pessoas que poderão não dispor de transporte próprio.

Entendemos, por isso, que a reorganização da rede deve atender não apenas aos principais eixos de circulação e às ligações ao centro da cidade, mas também à acessibilidade efetiva aos serviços de proximidade e aos equipamentos utilizados regularmente pela população.

Neste sentido, importa esclarecer de que forma estes destinos foram considerados no desenho da nova rede e se está prevista uma cobertura adequada, tendo em conta as necessidades dos diferentes grupos populacionais.

---

2. Acesso ao Centro de Saúde de Eiras e aos hospitais

Uma das preocupações mais relevantes é a ausência de referência explícita ao **Centro de Saúde de Eiras nos percursos das linhas que servem a UFESPF**, apesar de serem identificados, e bem, os estabelecimentos de ensino como pontos de referência.

O acesso aos cuidados de saúde constitui uma necessidade básica, particularmente para a população idosa e para os utentes que não dispõem de transporte próprio.

2.1. Criação de um interface junto do Centro de Saúde de Eiras

Propõe-se que seja estudada a criação de um interface na zona do Centro de Saúde de Eiras, ou uma eventual circulação por este local, que facilite as deslocações dos utentes e permita articular várias linhas, designadamente as linhas **N2, N4, N7, N9 e N11**, conforme a configuração final dos percursos.

A existência de um ponto de ligação nesta zona poderá melhorar o acesso ao Centro de Saúde e facilitar a articulação entre localidades da freguesia e outros destinos.

Este interface deverá ser pensado não apenas como um local de passagem, mas como um espaço adequado à espera e à transferência entre serviços, com condições de abrigo, segurança e acessibilidade pedonal.

2.2. Linha N7 — HUC–Lôgo de Deus

Embora a linha assegure uma ligação entre Lôgo de Deus e os Hospitais da Universidade de Coimbra (HUC), passando por São Paulo de Frades, as paragens identificadas para acesso ao Centro de Saúde, distam mais de 400 metros.

Esta distância pode representar um obstáculo significativo para pessoas idosas ou com dificuldades de mobilidade.

Proposta: avaliar a aproximação do percurso ou das paragens ao Centro de Saúde, preferencialmente através da criação do interface referido anteriormente.

2.3. Linha N11 — Arnado–Redonda

Também nesta linha se coloca a questão da distância entre as paragens e o Centro de Saúde de Eiras.

Acresce uma questão relativa ao percurso: apesar da designação «Arnado–Redonda», a linha, segundo a análise efetuada à apresentação, contempla um horário em Lordemão, na zona do Cimo do Vale Velho, sem servir adequadamente a Redonda.

Proposta: avaliar a possibilidade de a linha servir efetivamente a Redonda, invertendo a marcha na Rua do Cemitério.

2.4. Linha N12 — HUC–Cova do Ouro

A Linha N12 apresenta um percurso muito próximo do atualmente assegurado pela Linha 19T, com a diferença de passar a ter como destino final os Hospitais da Universidade de Coimbra (HUC), onde está previsto o transbordo para o Metrobus.

Esta articulação constitui uma vantagem, na medida em que permite à população da Redonda aceder aos hospitais e, através do Metrobus, estabelecer ligação a outros pontos da cidade.

Contudo, esta melhoria não pode fazer esquecer algumas ligações de proximidade que deixam de estar asseguradas. Atualmente, a Linha 30 permite aos residentes da Redonda deslocarem-se à baixa de Coimbra, passando por São Paulo de Frades e Eiras. Com a nova configuração, deixa de existir essa ligação à sede da freguesia, ficando também comprometido o acesso direto ao Centro de Saúde de Eiras, às superfícies comerciais existentes na freguesia e aos serviços da Junta de Freguesia.

Assim, embora a nova linha represente uma melhoria no acesso aos hospitais e à rede do Metrobus, importa salvaguardar as deslocações quotidianas que atualmente são asseguradas pela Linha 30, evitando que o reforço de uma ligação se traduza na perda de outras igualmente relevantes para a população.

Questão a colocar: Que alternativa está prevista para assegurar aos residentes da Redonda a ligação a Eiras, nomeadamente ao Centro de Saúde, às superfícies comerciais e aos serviços da Junta de Freguesia, bem como à baixa de Coimbra, atualmente garantida pela Linha 30?

---

3. Desenho das linhas e adequação dos percursos

3.1. Linha N4 e restantes linhas: necessidade de compreender os percursos

A apresentação disponibilizada não permite, em todos os casos, interpretar facilmente os trajetos e perceber como serão servidas determinadas zonas.

Esta dificuldade de leitura não é meramente formal: limita a capacidade da UFESPF para avaliar se as linhas respondem às necessidades reais da população e para identificar antecipadamente falhas de cobertura.

Importa que a CMC/SMTUC disponibilize mapas legíveis, com percursos claramente identificados, paragens, sentidos de circulação e pontos de ligação.

3.2. Linha N5 — Coimbra B–Eiras

A linha N5 representa uma resposta parcial a um problema antigo: a falta de transporte público nas ruas de Montargil e Cruz Vale do Seixo. Contudo, o percurso apresentado suscita reservas quanto à sua conceção e à sua efetiva utilidade para a população da UFESPF.

De acordo com a nossa interpretação da proposta, a linha parte de Coimbra B, serve o Monte Formoso e o Bairro do Ingote, segue até Lordemão, passando pela Escola Universitária Vasco da Gama e pelo Colégio Novo de Coimbra, e regressa depois pela Rua Arnaldo Simões Januário até à Rua de Montargil, onde inverte a marcha, retomando o percurso pelo Ingote e Monte Formoso até Coimbra B.

Na perspetiva desta União das Freguesias, não faz sentido integrar na mesma linha a ligação a Lordemão e o serviço à Rua de Montargil, uma vez que se trata de necessidades de transporte distintas. Esta configuração introduz um desvio ao percurso principal, tornando a linha mais complexa e potencialmente menos atrativa para os passageiros, sem que daí resulte uma resposta efetiva às necessidades de mobilidade de Eiras.

Com efeito, a solução apresentada não assegura o serviço ao centro de Eiras nem ao respetivo Centro de Saúde, deixando por responder uma necessidade importante da população. Assim, embora constitua uma resposta parcial à falta de transporte nas ruas de Montargil e Cruz Vale do Seixo, não resolve o problema de forma integrada.

Como alternativa, propomos que sejam consideradas duas ligações distintas:

- Uma ligação entre Coimbra B e Lordemão, destinada a servir esta zona e os estabelecimentos de ensino aí localizados, sem o desvio pela Rua de Montargil;
- A criação de uma nova linha circular, com partida de Coimbra B, passagem pela Rua de Montargil, atravessamento do interior de Eiras, serviço ao Centro de Saúde e prosseguimento pela Rua Adriano Lucas, regressando a Coimbra B.

Esta separação permitiria adequar cada percurso às necessidades específicas das populações que pretende servir, evitando desvios que possam penalizar a atratividade da ligação a Lordemão e criando, simultaneamente, uma solução mais funcional para Montargil, Cruz Vale do Seixo e o centro de Eiras.

Proposta: avaliar criação de uma nova linha circular, com partida de Coimbra B, passagem pela Rua de Montargil, atravessamento do interior de Eiras, serviço ao Centro de Saúde e prosseguimento pela Rua Adriano Lucas, regressando a Coimbra B.

3.3. Linha N8 — Arnado–Santa Apolónia

A reestruturação da rede constitui uma oportunidade para melhorar a cobertura de localidades que atualmente não dispõem de uma oferta de transporte público suficientemente próxima das populações.

Neste contexto, propomos que seja avaliada a possibilidade de alargar o percurso da Linha N8, Arnado–Santa Apolónia, de modo a servir as localidades do Murtal e do Cordovão, reforçando a sua ligação à rede de transportes públicos e aos serviços de proximidade.

A proposta consiste em, a partir de Santa Apolónia, o percurso seguir pelo Murtal e pelo Cordovão até ao interface a criar na zona do Centro de Saúde de Eiras, regressando posteriormente pelo Bairro de Santa Apolónia, de acordo com o percurso de regresso apresentado na proposta de reestruturação.

Esta solução permitiria alargar a cobertura territorial da linha, melhorar as ligações destas localidades ao centro de Eiras e facilitar o acesso ao Centro de Saúde, promovendo simultaneamente a articulação com outras linhas da rede.

Consideramos que esta possibilidade deverá ser analisada pelos SMTUC no âmbito da reorganização proposta, tendo em conta a viabilidade operacional, os tempos de percurso, a localização das paragens e as necessidades de mobilidade da população residente.

Proposta: avaliar a reformulação do percurso da Linha N8, passando a servir o Murtal e o Cordovão e assegurando a ligação ao interface proposto junto do Centro de Saúde de Eiras, com regresso pelo Bairro de Santa Apolónia.

3.4. Linha E1 — ligação à Linha U4

Na linha E1, as deslocações para determinados destinos implicarão transbordo para a linha U4.

Esta questão assume particular relevância para as populações a este de Coimbra, para as quais esta poderá constituir a principal alternativa de transporte público para chegar ao Centro de Saúde de referência, em Celas, e aos hospitais.

O transbordo no Tovim deverá, por isso, ser analisado com especial atenção.

É necessário esclarecer:

- Onde será efetuada a transferência entre as linhas;
- Se as paragens estarão suficientemente próximas e serão acessíveis;
- Se haverá condições de abrigo e segurança;
- Se os horários das duas linhas estarão articulados;
- Qual será o tempo de espera previsto;
- Qual o impacto no tempo total de deslocação.

Uma ligação que exista no mapa pode revelar-se pouco útil se obrigar a longas esperas, a deslocações pedonais difíceis ou a um aumento excessivo do tempo de viagem.

3.5. Variantes das linhas sem percursos apresentados

A apresentação menciona variantes a algumas linhas de base, designadamente deslocações às escolas D. Dinis e EB 2,3 Rainha Santa Isabel, mas não apresenta elementos suficientes para perceber os percursos a adotar.

Sem essa informação, não é possível avaliar se estas variantes responderão às necessidades dos alunos nem se terão impacto nas restantes ligações.

É necessário que os percursos das variantes sejam apresentados de forma explícita, identificando as paragens servidas, os horários previstos e os dias em que funcionarão.

---

4. Transporte escolar: horários, percursos e segurança

A adequação da rede às deslocações escolares constitui uma preocupação central.

Não basta que uma linha passe perto de um estabelecimento de ensino. É necessário garantir que os horários permitem aos alunos chegar às aulas a tempo e regressar a casa no final do período letivo, sem esperas excessivas ou percursos pedonais inseguros.

4.1. Compatibilidade dos horários com os horários escolares

É necessário esclarecer se os horários e as frequências das linhas serão definidos tendo em conta as horas de entrada e saída dos alunos.

Esta avaliação deve abranger os estabelecimentos de ensino servidos pela rede, incluindo os que se localizam fora da UFESPF, mas são frequentados por alunos residentes na freguesia.

Deve também ser esclarecido se estão previstas viagens específicas ou variantes em períodos de maior procura escolar.

4.2. Linha E1 — percurso de regresso e acesso às escolas

Na linha E1, no percurso de regresso, entre Rocha Velha e Praça 25 de Abril, são servidas as escolas EB 2,3 Eugénio de Castro, D. Maria e Avelar Brotero.

No percurso de ida, entre Praça 25 de Abril e Rocha Velha, o autocarro não passa por estas escolas, de acordo com a leitura efetuada da apresentação.

Esta configuração levanta uma questão prática: **como regressam a casa os alunos destas escolas, designadamente os que residem nas localidades servidas pela linha?**

A situação merece especial atenção no caso da EB 2,3 Eugénio de Castro, que recebe alunos do 5.º ano, com idades habitualmente entre os 9 e os 10 anos.

Se os alunos tiverem de sair da escola e atravessar a movimentada Avenida Elísio de Moura para aceder a uma paragem, importa perceber como será assegurada a sua segurança.

Devem ser esclarecidos os seguintes pontos:

- Existem horários de referência nas escolas, antes de a linha chegar à Praça 25 de Abril, que permitam aos alunos apanhar o autocarro de regresso?
- A frequência será suficiente para evitar tempos de espera excessivos?
- Os percursos pedonais entre as escolas e as paragens são seguros?

A resposta deve ser dada com base nos horários e percursos concretos, e não apenas na indicação genérica de que as escolas são servidas pela rede.

---

5. Transbordos, interfaces e articulação entre operadores

A nova rede assenta numa maior utilização de transbordos, quer entre linhas dos SMTUC, quer entre os SMTUC e o Metrobus.

Esta opção permite reorganizar a oferta e concentrar frequências nos principais corredores. Contudo, **a sua eficácia depende inteiramente da qualidade das ligações e das condições proporcionadas aos passageiros**.

De acordo com a análise preliminar da proposta, a maioria das deslocações poderá implicar pelo menos um transbordo. Esta circunstância deve ser avaliada com rigor.

5.1. Falta de informação sobre as ligações

A apresentação disponibilizada à UFESPF não esclarece suficientemente como será feita a articulação entre:

- As diferentes linhas dos SMTUC;
- Os SMTUC e o Metrobus;
- As linhas que servem as zonas periféricas e os principais interfaces da cidade.

É necessário saber se os horários serão coordenados para minimizar as esperas e evitar que um pequeno atraso provoque a perda de uma ligação.

A articulação deve ser operacional e efetiva, não apenas uma correspondência entre percursos desenhados.

5.2. Criação e qualificação de interfaces

A reorganização da rede deve ser acompanhada pela criação ou adaptação de interfaces em locais estratégicos.

Para além da proposta de um interface junto do Centro de Saúde de Eiras, importa avaliar as condições existentes nos pontos de transbordo previstos, nomeadamente no Tovim.

Os interfaces devem garantir:

- Abrigo contra a chuva e o frio;
- Lugares adequados para esperar;
- Condições de segurança;
- Percursos pedonais acessíveis e devidamente sinalizados;
- Proximidade entre paragens das linhas que se articulam;
- Informação clara sobre horários, destinos e ligações.

Estas condições são particularmente importantes para a população idosa, pessoas com mobilidade condicionada, crianças e passageiros que transportem bagagem ou compras.

5.3. Impacto dos transbordos no tempo total de viagem

A avaliação da rede não pode limitar-se à frequência de cada linha considerada individualmente.

Uma linha com boa frequência pode não assegurar uma deslocação eficiente se o passageiro tiver de esperar muito tempo pela ligação seguinte ou percorrer uma distância significativa entre paragens.

Por isso, é necessário conhecer o tempo total de viagem entre as principais localidades da UFESPF e os destinos mais procurados, incluindo o tempo de espera e de transbordo.

Questão essencial: a nova rede vai efetivamente melhorar as deslocações dos passageiros ou vai transferir para estes parte do custo da reorganização, através de mais esperas, mais transbordos e maiores distâncias a pé?

6. Falta de informação para avaliar a proposta

Uma das principais limitações identificadas é a insuficiência dos elementos disponibilizados à UFESPF.

A apresentação permite analisar parcialmente os percursos, mas não fornece, informação operacional suficiente para avaliar a qualidade do serviço que será prestado.

6.1. Horários e frequências

Não foram facultados elementos suficientes sobre os horários e as frequências das linhas propostas.

Sem essa informação, não é possível perceber se a rede assegura:

- Ligações úteis nas horas de ponta;
- Transporte adequado nos períodos de entrada e saída das escolas;
- Acesso aos serviços de saúde em horários compatíveis com consultas e tratamentos;
- Deslocações para o trabalho;
- Serviço adequado fora das horas de ponta;
- Uma oferta suficiente aos sábados, domingos e feriados.

É fundamental que a proposta seja acompanhada de horários e frequências previstos para cada linha, discriminados por tipo de dia e período de funcionamento.

6.2. Dados de procura e fundamentação técnica

Importa conhecer os dados que sustentam a reorganização proposta.

A CMC/SMTUC deverá esclarecer quais os elementos utilizados para definir os percursos, as frequências e a distribuição da oferta, incluindo os dados de procura disponíveis.

Sem essa informação, as juntas de freguesia não conseguem avaliar se a oferta proposta corresponde às necessidades das populações ou se existem zonas em que a procura atual e potencial está a ser subestimada.

---

7. Considerações finais e posição da UFESPF

A União das Freguesias de Eiras e São Paulo de Frades reconhece o esforço desenvolvido pela Câmara Municipal de Coimbra e pelos SMTUC na elaboração de uma nova proposta de reorganização da rede de transportes públicos, num processo que se reveste de particular importância para a mobilidade no concelho.

Numa primeira análise dos percursos apresentados, admitimos que algumas zonas da nossa União das Freguesias poderão beneficiar de uma melhoria da acessibilidade ao transporte público, através da criação ou reorganização de ligações. Trata-se de um aspeto positivo, que importa reconhecer e valorizar.

Contudo, uma avaliação rigorosa da proposta não pode limitar-se à identificação das zonas que poderão beneficiar de uma melhor cobertura. É igualmente necessário considerar aquelas em que se prevê a perda de serviço, os constrangimentos que poderão resultar das alterações de percurso e as dificuldades acrescidas que poderão surgir para os passageiros, em particular para a população idosa, os alunos e os cidadãos que dependem dos transportes públicos para aceder aos serviços essenciais.

As preocupações identificadas ao longo deste relatório demonstram que subsistem questões que carecem de esclarecimento e, em determinados casos, de reavaliação. Destacam-se a necessidade de assegurar uma cobertura territorial adequada, melhorar o acesso ao Centro de Saúde de Eiras, rever alguns percursos propostos e garantir que os transbordos previstos constituem ligações efetivamente funcionais, com horários articulados, tempos de espera razoáveis e condições de segurança e conforto para os utentes.

Acresce que a documentação disponibilizada, centrada essencialmente na representação dos percursos, não permite ainda avaliar integralmente o impacto da nova rede na vida quotidiana das populações. A ausência de informação detalhada sobre horários, frequências e tempos de deslocação, bem como sobre a articulação entre linhas dos SMTUC e com o Metrobus, limita a capacidade desta União das Freguesias para emitir uma apreciação global e devidamente fundamentada.

Neste contexto, consideramos fundamental que a proposta seja analisada numa perspetiva integrada, tendo em conta não apenas a eficiência da rede no seu conjunto, mas também as necessidades concretas das populações de cada localidade. Uma reorganização desta dimensão deve procurar melhorar a mobilidade global sem comprometer a acessibilidade de quem vive nas zonas periféricas ou apresenta maiores dificuldades de deslocação.

Assim, a União das Freguesias de Eiras e São Paulo de Frades manifesta a sua disponibilidade para colaborar construtivamente com a Câmara Municipal de

Coimbra e com os SMTUC no aperfeiçoamento da proposta, considerando, contudo, necessário que sejam prestados os esclarecimentos solicitados e avaliadas as situações concretas identificadas neste relatório.

Entendemos que o contributo das juntas de freguesia, pelo conhecimento direto do território e das necessidades das populações, pode ser determinante para identificar soluções mais adequadas e prevenir constrangimentos que, uma vez implementada a rede, poderão afetar significativamente os utentes.

O objetivo deverá ser comum: construir uma rede de transportes públicos mais eficiente, mas também mais acessível, inclusiva e ajustada às necessidades reais das populações, garantindo que a melhoria da mobilidade em Coimbra se traduz em benefícios efetivos para quem utiliza diariamente este serviço público.